

1. PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. ESOŠĀS SITUĀCIJAS PASKAIDROJUMA RAKSTS

1.1. IEVADS

Detālplānojuma izstrāde Rīgā „Teritorijai starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi” uzsākta saskaņā ar Rīgas domes 2008.gada 21.jūlija lēmumu Nr.4103 (prot. Nr.105, 34§) „Par teritorijas starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi detālplānojuma izstrādes uzsākšanu, detālplānojuma teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu”. Detālplānojums izstrādāts saskaņā ar 2009.gada 6.oktobra Ministru Kabineta (turpmāk tekstā MK) noteikumiem Nr.1148 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”.

Detālplānojuma teritorijā paredzēts veidot jaunu kompleksu, multifunkcionālu apbūves teritoriju ar tai atbilstošu infrastruktūru un publiskās ārtelpas daļu, ietverot krastmalu apstādījumu un publiskās ārtelpas attīstību pie Kīleveina grāvja.

Plānojums izstrādāts uz SIA „HADLAT” 2009.gadā sagatavotā un SIA „Rīgas Ģeometrs” saskaņota topogrāfiskā plāna ar mēroga noteiktību 1:500. Plānojumā izmantotā kadastra informācija atbilst Valsts Zemes dienesta kadastra kartei.

1.2. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam ir paredzēta Rīgas plānojuma struktūras attīstība, kas balstīta uz tās vēsturiskās bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas. Kā kontrastējošs, moderns akcents Daugavas kreisajā krastā iepretim Vecrīgai ir plānots tā sauktais jaunais Rīgas centrs, kas aptver teritorijas no Vanšu tilta līdz pat salu tiltam, t.sk. detālplānojuma teritoriju starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi.

Projekta izstrādes mērķis ir precizēt teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus detālplānojuma teritorijā, bet uzdevums - detalizēt Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā noteiktās plānotās (atļautās) izmantošanas prasības un izmantošanas probežojumus, kā arī paredzēt tām atbilstošu infrastruktūru.

Saskaņā ar plānoto (atļauto) teritorijas izmantošanu Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam detālplānojuma teritorijā ir noteikta „Jaukta apbūves teritorija ar dzīvojamo funkciju” (J); „Apstādījumu un dabas teritorijas” (A) un „Ūdens teritorija” (Ū). Rīgas Teritorijas plānojumā detālplānojuma teritorija atrodas Rīgas vēsturiskā centra – UNESCO pasaules kultūras mantojuma vietas, aizsardzības jeb bufera zonā.

1.3. TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

1.3.1. DETĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS NOVĒTNE UN PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS VISPĀRĒJS APRAKSTS.

Detālplānojuma teritorija ietver daļu no vienota apbūves kvartāla, kas atrodas Pārdaugavā, Torņakalna apkaimēs ziemeļu daļā starp Jelgavas ielu, Rīgas - Jelgavas dzelzceļu, Buru ielu un Kīleveina grāvi

Detālplānojuma teritorija atrodas starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi, ietverot zemesgabalus ar kadastra Nr. 0100 050 0110; Nr. 0100 050 0120; Nr. 0100 050 0109; Nr. 0100 050 0122; Nr. 0100 050 0121; Nr. 0100 050 0188; Nr. 0100 050 2029 daļa. Plānojamās teritorijas aptuvenā platība ir 2,4 ha. Veicot detālplānojuma izstrādi, kā izpētes teritorija ir piesaistīts viss apbūves kvartāls - starp Jelgavas ielu, Buru ielu un Kīleveina grāvi.

Detālplānojuma teritorijā vēsturiskā apbūve nav saglabājusies (vecāka par 50 gadiem), bet tai piegulošajās teritorijās abpus Jelgavas ielai ir saglabājušās atsevišķas vēsturiskās ēkas. Detālplānojuma teritorija šobrīd ir neizmantota, daļēji degradēta teritorija. Zemesgabalos ar kadastra Nr. 0100 050 0110; Nr. 0100 050 0121 un Nr. 0100 050 0188 bijusī apbūve ir nojaukta, bet esošā apbūve zemesgabalos ar kadastra Nr. 0100 050 0120; Nr. 0100 050 0109 un Nr. 0100 050 0122 ir izdemolēta (daļēji nojaukta) un netiek apsaimniekota.

Teritorija ir nožogota ar esošiem žogiem (pārsvārā dzelzsbetona plākšņu), kas pārsvārā nav izvietoti ne pa juridiskajām zemesgabalu robežām, ne arī pa Jelgavas ielas sarkano līniju. Nožogota šobrīd ir arī Kīleveina grāvja aizsargjoslas un tauvas joslas teritorija, kas padara neiespējamu kājāmgājēju pārvietošanos šajā teritorijā. Kīleveina grāvis ir piesārņota ūdenstilpe ar pārsvārā nekoptiem krastiem.

Teritorijai kopumā šobrīd ir izbūvētas trīs iebrauktuves no Jelgavas ielas puses, kaut gan juridiski zemes reformas laikā ir izveidoti seši zemes īpašumi. Galvenā transporta kustības plūsma ir organizēta pa Jelgavas, ielu uz Vienības gatves vai Buru ielas pusi.

1.3.2. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS VĒSTURISKAIS KONTEKSTS UN KULTŪRVĒSTURISKĀ IZPĒTE.

Lai gan Rīgas pilsēta tika dibināta jau 13.gadsimta sākumā, ilgu laiku tās teritorija saglabājās salīdzinoši neliela. Daugavas kreisais krasts iepretim Rīgai apbūvējās lēnām. Detālplānojumā iekļautā teritorija atrodas Pārdaugavā un tās senākā apzinātā pagātne ir saistīta gan ar Rīgas nocietinājumu un aizsardzības būvēm 15.-18.gs., gan ar galveno ceļu attīstību Pārdaugavā no Zemgales uz Rīgu, gan ar Torņakalna rajona attīstību kopumā. Teritorijā apbūve un izmantošana vairāk gan ir saistīta ar teritorijas attīstības straujo izaugsmi 19.gadsimta beigās, kā arī realizēto saimniecisko darbību 20.gadsimtā.

Pēc SIA „Business Real Estate I&B” pasūtījuma 2008./2009.gadā SIA „Lejnieku projektēšanas birojs” veica „Kvartāla starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi vēsturiskā plānojuma struktūras izpēti un ēku arhitektoniski māksliniecisko inventarizāciju”. Ar pilnu izpētes materiālu var iepazīties detālplānojuma II sējumā sadaļā „Pielikumi”.

Sarkanais tornis.

Rīgas pilsētas pirmie nocietinājumi bija ļoti vienkārši, piemēroti vietējiem lībiešu un zemgaļu piļu veidiem. Ir saglabājušās ziņas ka jau 13.gs.uz Daugavas kreisā krasta, pie Māras - Dzirnau ezera upītes ietekas Daugavā, atradies bruņinieku - krustnešu sargpostenis. Ap 1400.gadu šaujamaiss pulveris prasīja Rīgas cietokšņa pārbūvi vai pastiprināšanu. Sākumā pastiprināja tikai pilsētas mūrus, bet pēc tam izšķīrās arī par vaļņu būvniecību. Tikai gar Daugavmalu, kur vaļņu nebija, satiksmei ar kuģiem un pili palika atvērti septiņi vārti. Vispār Daugavmala bija un palika vissvarīgākā vieta Rīgas pilsētas aizsardzībā. Pieeja šeit tomēr bija iespējama vienīgi lielākajām flotēm, bet tādas līdz 16.gs. sākumam Baltijas jūras austrumdaļā neeksistēja. Par Pārdaugavas nocietināšanu neviens Rīgā nedomāja. Vienīgi izlūku vajadzībām pastāvēja sešstāvu (citos avotos – piecstāvu) „Sarkanais tornis”, Daugavas aizsardzībai tas nederēja. Dokumentos būve pirmo reizi minēta 1483.gadā. Ilgu laiku tauta šo sarkano torni uzskatīja par apakšzemes izejas vietu. No šejienes, pēc senajiem nostāstiem, ejas virzījās uz Marijas (Māras) dzirnavām, zem upes gultnes uz rātsnamu un uz bīskapa pili. Arī salās nebija neviena nocietinājuma.



1.attēls. Rīgas skats ap 1612.gadu.

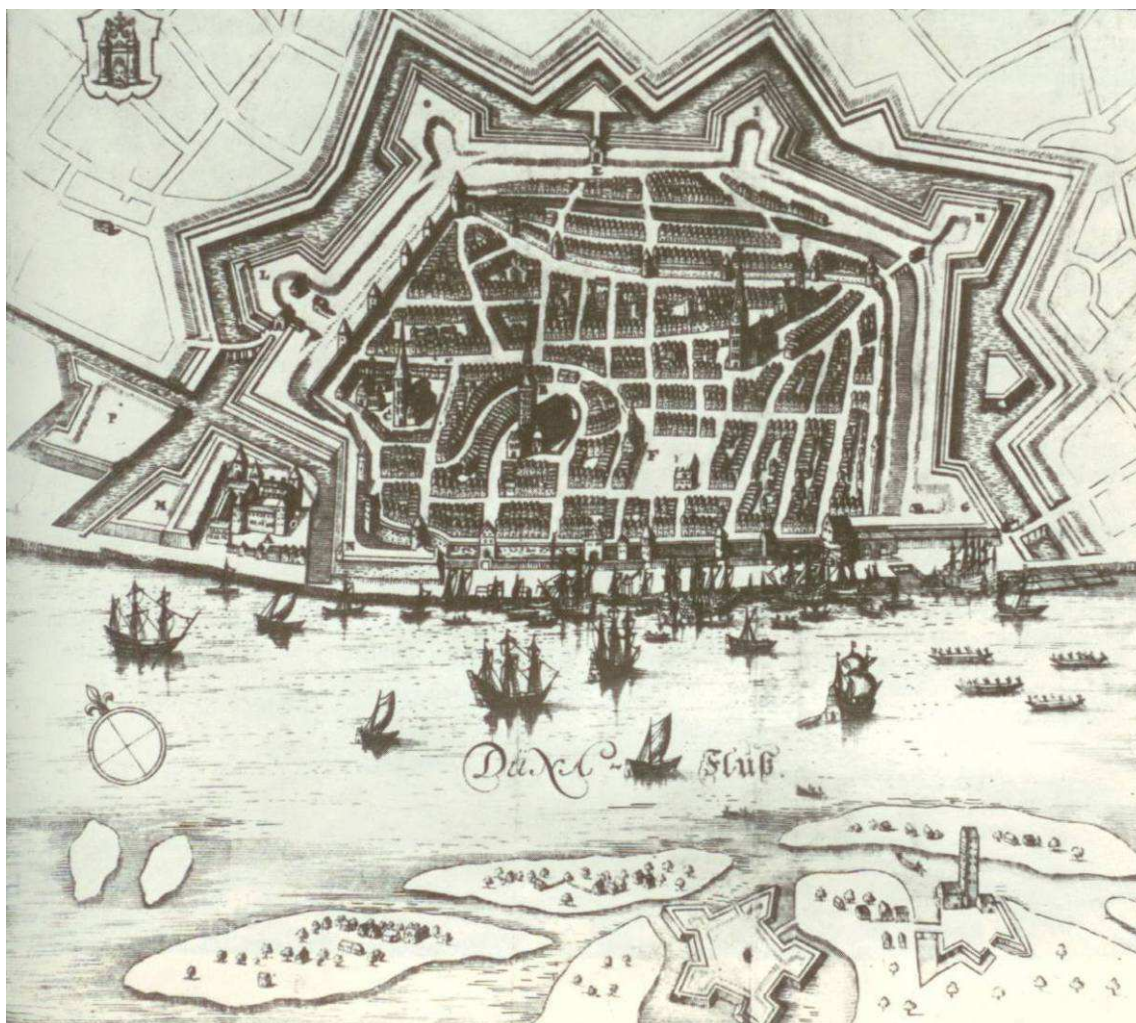
Avots: Johans Kristofers Broce „Zīmējumi un apraksti” 1.sējums Rīgas skati, ļaudis un ēkas. (Rīga, izdevniecība „Zinātne” 1992.gads)

Rīgas pilsētas skatā, kura vara grebumu 1612.gadā iespaidis Rīgas pirmais grāmatiespiedējs N.Mollīns, ļoti pārlicinoši parāda viduslaiku Rīgu 17.gs.sākumā, kad Rīga bija iekļauta Polijas sastāvā. Par attēla autoru uzskata grafiķi H.Tūmu, gravīru pārzīmētājs J.K.Broce. Attēls tiek atzīmēts kā ļoti vērtīgs arī tāpēc, ka tanī parādīta plašāka apkārtnē aiz pilsētas nocietinājumiem, ieskaitot Pārdaugavu. Augstais no sarkanajiem ķieģeļiem celtais tornis („Sarkanais tornis”) attēla labajā pusē kopš 15.gs. (pirmo reizi dokumentos minēts 1483.g.) tika izmantots militārai novērošanai. No šī torņa radās plašās Pārdaugavas teritorijas nosaukums Tornakalns (Torn, Tornberg un vēlāk Torensberg). Tornis atradās pie Jelgavas ielas sākuma Mārupītes labajā krastā. Mārupīte tolaik ietecēja Daugavā pie Bieķensalas. Tornim blakus līdz 17.gs. atradušās arī ūdensdzirnavas. Ciems ap Sarkanā torni bija vecākais ciems Pārdaugavā un sniedzās līdz tag. Vēju ielai. Teritorijas bija samērā blīvi apdzīvota. 1683.gadā te bija ap 20 māju, 1688.gadā – 86.gruntsgabali, bet 1778.gadā – 116 gruntsgabali, 1788.gadā – 73 dzīvojamās mājas. Sarkanais tornis atzīmēts vēl 1654.gada plānā, bet vēlāk par to ziņu trūkst. Vēstures avotos minēts, ka iespējams, tas ticis sagrauts krievu cara karaspēka uzbrukuma laikā 1656.gadā, vai nojaukts jau 1642.gadā, kad tas bija zaudējis savu militāro nozīmi līdz ar Kobronskanstes cietokšņa izbūvi. Tomēr Zviedrijas arhīva materiālos atrastajā 1670.gada plānā ir redzama gan Kobronskanste, gan arī vēl blakus uz saliņas esošais Sarkanais tornis, kas izvietots iepretim Mārupītes ietekai Daugavā (skat.3., 4.attēlu). Ir zināms, ka 17.gs.beigās Daugavas krastā pie Kobronskanstes jau atradusies ķieģeļu noliktava un ceplis.

Kobronskansts.

Paviršība un negriba izvest kārtīgus nocietinājumu darbus, kļuva Rīgai liktenīga zviedru aplenkuma laikā 1621.gadā, kad Rīga tika piespiesta kapitulēt. Aplenkšanas korpusa segšanai pret Rīgai palīgā nākošo poļu karaspēku Gustavs Ādolfs nosūtīja pāri Daugavai pulkvedi Kobronu, kurš ieņēma Sarkanā torni ar apkārtni. Tepat, iepretim pilsētai pie agrākās Mārupītes ietekas Daugavā – tag. Akmeņu ielas un Vienības gatves sākumā, 1621.gadā uzbēra skansti, no kuras 2.sept. uzsāka pilsētas bombardēšanu. 1641.gadā Skansti pārbūvēja pēc nīderlandiešu parauga, ierīkojot bastionus, ravelīnus, aizsarggrāvi, un nocietinājums ieguva zvaigzņveida formu. Skanste dabūja savu cēlāja vārdu – „Kobron-schanz”, „Kober-schanz (latviski – Kobronskanste). Tā radās zviedru skanste pie Sarkanā torņa Pārdaugavā, kas līdz 1861.gadam bija pazīstama

kā Kobrona vai Koberskanste (arī Oranienbauma, Pēterskanste, Elīzabetes skanste) un kas līdz 19.gs. sākumam aizņēma visu Pārdaugavu līdz Āgenskalnam, Torņakalnam un Lucavsalai.



2.attēls. Rīgas skats ap 1640.gadu.

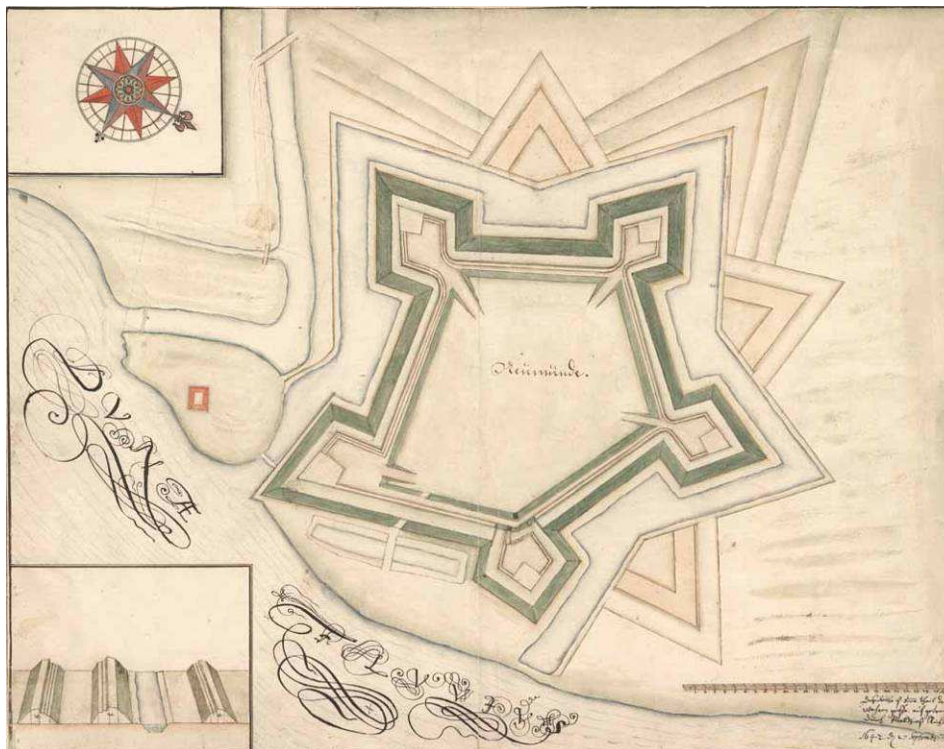
Avots: „Senā Rīga gleznās, zīmējumos un gravīrās”, R., 1937.

Zīmējuma avots ir J.L.Gotfrīda grāmatā „*Newe Archontologia Cosmica*” (izdots 1638.g.) iespiestā gravīra, ko parasti sauc par M.Meriāna skatu. Pirmo reizi Rīgas attēlā redzama no 1621.-1640.g. uzceltā Kobrona skansts. Tā atradās tagadējā ģimenes dārziņu teritorijā blakus dzelzceļam starp Kīleveina grāvi, Vienības gatvi un Torņakalna staciju. Attēlā redzams, ka arī Sarkano torni tai laikā saglabāja un iekļāva Koberskanstes nocietinājumu sistēmā.

Zviedru valdība veltīja visu savu uzmanību Rīgas nocietinājumu izbūvei. Tika izstrādāts jaunais Rīgas cietokšņa plāns ar pieciem neatkarīgiem nocietinājumiem – pilsētu, pili, citadeli, Ārrīgu un Kobronskansti. Kobronskanste tika izbūvēta ar piecām bastejām un trīs ravelīniem (ap 1641.gadu). Visus plānotos nocietinājumus zviedri nepaspēja izbūvēt, pabeigti tika tikai pilsētas, pils un Kobronskanstes nocietinājumi. Šādi Rīgas nocietinājumi pastāvēja līdz 1857.gadam, kad atļāva likvidēt pilsētas, ārrīgu un Kobronskantes vaļņus un vairākus gadus pēc tam sekoja rīkojums par citadeles un pils nocietinājumu noārdīšanu.

Zviedrijas arhīvu katalogā atrastās kartes un plāni datēti no ~1650.gada līdz 1708.gadam, un iespējams ir paša Kobrona sastādīti. ~1670.gada plānā ir redzama gan Kobronskanste, gan arī vēl blakus uz saliņas

esošais Sarkanais tornis (sarkana ēka uz salas), kas norāda salīdzinoši precīzi torņa vēsturisko atrašanās vietu.



3. attēls. Kobronskanste un Sarkanais tornis ~1670.gads.

Avots: Zviedrijas arhīvu katalogs – Utlandska stads – Och fastingsplaner, 0406.

Pēc Vidzemes iekļaušanas Krievijas impērijā teritoriju sāka izmantot arī civiliem mērķiem. Kobronskansts tuvumā pie Daugavas 1692.(vai 1698?)gadā bija uzcelts ķieģeļu šķūnis jeb ceplis. No Kobronskansts ZR, R virzienā aiz brīvi atstātās esplanādes joslas pletās Rīgas rātes pļavas un daži kāpostdārzi. Pilsētas pļavas bija purvainas un derēja vienīgi, lai pabarotu vēršus, kas tika nodarbināti kaļķu ceplī mālu mīcīšanā. 1706.gada cietokšņa plānā uzrādītas cietokšņa iekšpusē uzbūvētās ēkas, kā arī ceļš, kas veda apkārt cietoksnim, līdz ar to var secināt, ka ārējā cietokšņa nocietinājumu daļa (otrā vaļņu un grāvju sistēma) nav bijusi izbūvēta.

Saskaņā ar 1699.gadā izgatavotā Torņakalna gruntsgabalu plāna, Torņakalna apkaimē bija iznomāti ap 60 gruntsgabalu. To lielākā daļa atradās D vai DR virzienā no Mārupītes ietekas Daugavā. Gruntsgabali bija izdalīti un apbūvēti arī Klīversalā. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ir saglabāties Torņakalna gruntsgabalu plāns, kurā apkopoti 1688., 1699. un 1707.gada dati par Kobronskansts teritorijas paplašināšanu. Tajā fiksēti 48 gruntsgabali, kam eksplikācijā norādīta platība un lietotāju vārdi. Ir ziņas, ka 1759.gadā karte izmantota, lai regulētu robežu starp Hāgena (Āgenskalna) muižu un Rīgas pilsētas lauku novadu jeb landfogtejas zemi. Pēc 1795.gada iedzīvotāju revīzijas datiem, bijušās Kobronskanstes teritorijā atradās pavisam 6 dzīvojamās mājas, kurās dzīvoja 66 cilvēki. Pati Kobronskanste jaunākajā plānā attēlota shematiski, kā piecstūris.



4.attēls. Torņakalna gruntsgabalu plāns 1734.gads.

Avots: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, CD „Rīga 1621.-1710.gada kartogrāfiskajos attēlos”.

Ar laiku lielāku nozīmi ieguva Daugavgrīvas cietoksnis. Tādēļ pilsētas paplašināšanas nolūkā noraka tās vaļņus, bastionus. Atļauju vaļņu nojaukšanai Krievijas cars Aleksandrs II deva jau 1856.gadā. Ap 1850.gadu vēsturiskajos kartogrāfiskajos materiālos jau parādās ceļš uz Jelgavu (šodienas Jelgavas iela), kas izbūvēts starp Daugavu un Kobronskansti. Daļu no Kobronskanstes nocietinājumiem nojauca 18.gs. sešdesmitajos gados, kad būvēja jauno Mitavas staciju un Rīgas - Mitavas (Jelgavas) dzelzceļa līniju. Daļa no jaunā dzelzceļa uzbērums, kuru izveidoja līdz ar Dzelzs tilta būvniecību un pabeidza 1872.gadā, gāja tieši pāri Kobronskanstes cietoksnim.

No 1873.gada bija spēkā noteikumi, kas aizliedza veikt jebkādas būvniecības darbus 300 asu (jeb 639 m) attālumā no Kobronskanstes nocietinājumiem. Šos noteikumus izdeva pēc Krievijas Kara ministrijas ierēdņa, ģenerāldjutanta Totlēbena pavēles, kas pavēlēja saglabāt un nostiprināt šo cietoksnī, lai nepieciešamības gadījumā varētu aizsargāt dzelzceļa tiltu. Līdz ar to Daugavas kreisā krasta apbūve attīstījās ļoti nevienmērīgi. Patiesībā Kobronskanstes cietokšņa saglabāšanas darbi tā arī netika uzsākti un vaļņi jau bija daļēji sabrukuši, kas veicināja apkārtesošo teritoriju pārvēršanos purvajā. Pēc vairākkārtējiem pilsētas valdes lūgumiem 1884.gadā tika atļauts aizbērt nocietinājumu grāvjus Kobronskanstes teritorijā. Gar skansti un pāri esplanādei tika izbūvēti jauni ceļi un ielas. 19.gs. beigās tika uzsāktas sarunas starp Rīgas pilsētu un Krievijas kara ministriju par cietokšņa nojaukšanu, taču tās nedeva nekādus rezultātus. 1908.gadā atcēla ierobežojumus esplanādes apbūvei. Esplanādes teritorija bija purvainā un ēku celtniecībai slikti izmantojama, tādēļ šeit nolēma iekārtot pilsētas parku.

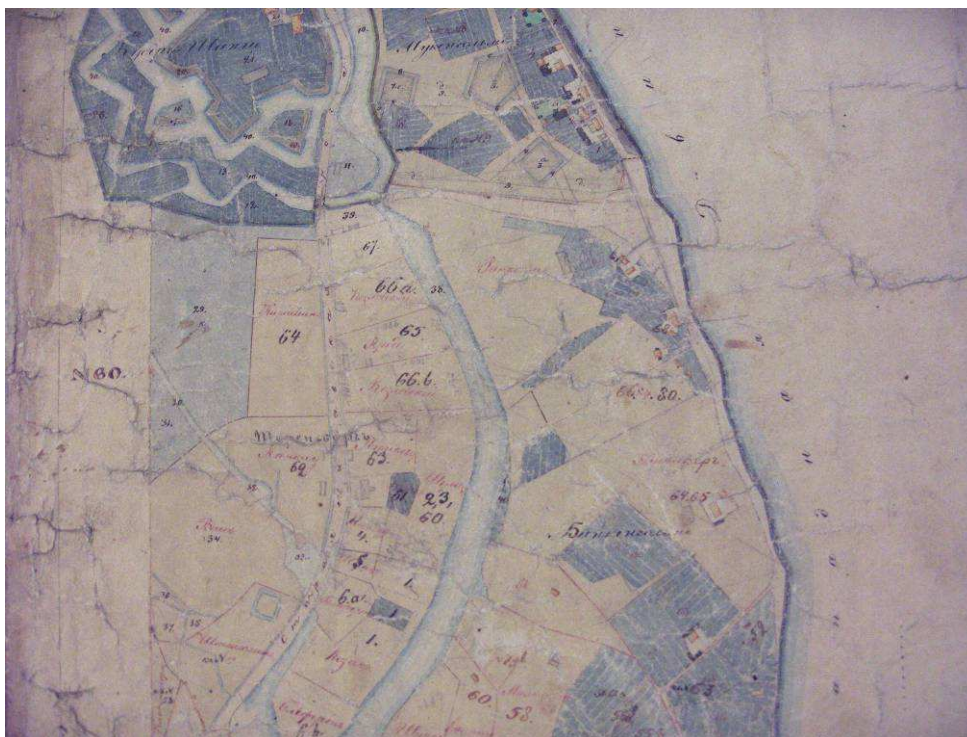
Desmitiem gadu bijušo priekštilta nocietinājumu laukumā bēra smiltis, bet beidzamā laikā tur novietoja arī Daugavas padziļināšanas darbos no upes gultnes izsmeltās smiltis. Jau 1933.gadā izdevumā „Rīgas vērtos” konstatēts, ka: „Vienīgi zinātāja acij saredzamās, nožēlojamā izskata apcietinājumu atliekas faktiski ir zaudējušas savu vēsturisko nozīmi.”

Priekšpilsētas attīstība.

Daugavas kreisais krasts ilgi palika militarizēts. Tomēr ne militarizācija, nedz arī Kobronskanstes pastāvēšana tur kavēja mierīgu iedzīvotāju apmešanos uz patstāvīgu dzīvi. Kavēklis bija Pārdaugavas īpatnējie dabas apstākļi, kas stipri atšķīrās no Daugavas labā krasta. Daugava untumaini pārpludināja visu Pārdaugavas līdzenumu, dažbrīd pat sasniedzot Torņakalnu veidojošās kāpas.

17.gs.sākumā Daugavas kreisajā pusē atrodošās saliņas bija diezgan tuksnešainas un tās izlietoja galvenokārt koku materiālu noliktavu ierīkošanai. Mazliet bija apbūvētas tikai lielākās salas, piem. Beņķu un Fridriķa. 17.gs. sarkanā torņa apkaimē, Bauskas un Jelgavas ceļa sākumā pie pārceltuves atradies ciems, kas saukts par Torņa gruntsgabaliem jeb Zemi pie torņa (1688.g. tur bija 86 gruntsgabali). 1681.gadā šajā ciemā, kur dzīvoja galvenokārt pārcēlāji, sāka darboties latviešu skola. Otrs lielākais latviešu ciems Torņakalnā 17.gs bija Pusāķa ciems gar tagadējo Vēja ielu.

Tikai 1786.gadā uz valdības pavēli Pārdaugavas blīvāk apdzīvotos rajonus oficiāli pievieno pilsētai ar „trešās” jeb „Jelgavas” priekšpilsētas nosaukumu. Tās sastāvā toreiz ietilpa Ķīpsala, Klīversala, Mūkusalas, Zaķu sala un vēl dažas citas salas, tāpat arī Āgenskalns, Ilģuciems un Zasulauks. Pārējām priekšpilsētām līdzīga tālās laikos bija vienīgi Klīversala. 1828.gadā Jelgavas priekšpilsētai pievienoja arī Torņakalna daļu līdz tagadējai Robežu ielai.



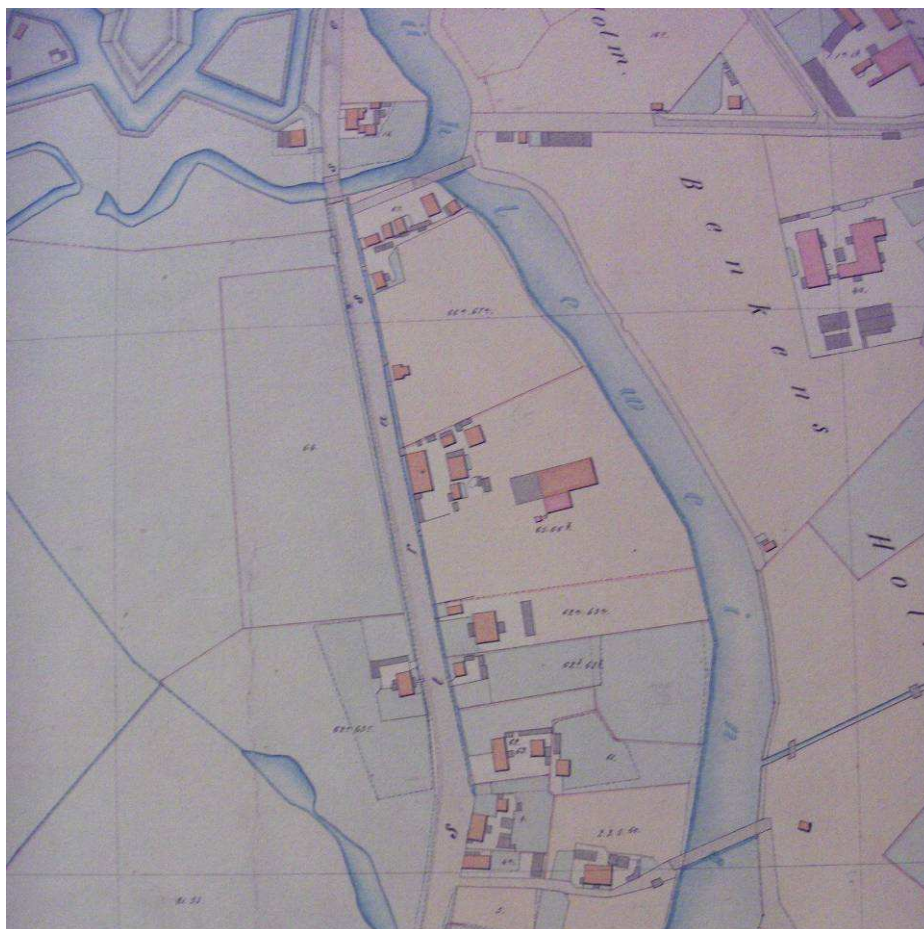
5.attēls. Kobronskanste, Mūkusalas un Vecā Jelgavas iela 1842.gads (RVKM VRVM 164051)

Avots: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs

1842.gada plānā (skat.5.attēlu) skaidri parādīts gruntsgabalu dalījums ap Veco Jelgavas ielu līdz pat Kobronskanstes nocietinājumiem. Detālpilānojumā teritorijā 1842.gadā bija izdalīti četri gruntsgabali ar Nr. 67; 66a; 65 un 66b. Gruntsgabala Nr.66b robežās šodien atrodas zemesgabals Jelgavas ielā 22, kas ir ārpus detālpilānojumā teritorijas.

Torņakalns, kā atsevišķa pilsētas daļa izveidojās 19.gs. beigās. Tā sākās pie Bieķensalas Daugavas krastā un aiz Māras dīķa robežojas ar Āgenskalnu. Dienvidos, ietverot bij. Grāvmuižas laukus, teritorija aizsniedzas līdz Bierīņiem un Atgāzenei, bet austrumos pieklaujas Ziepniekkalnam. Agrākajos laikos Torņakalna teritorija sastāvēja no vairākiem atsevišķiem ciemiem – Ciems pie torņa, Marijas dzirnavu komplekss, Altonas u.c.

muižiņas, kā arī Grāvmuiža ar krogu un zemnieku sētām. Vienotā priekšpilsētas daļā tās saplūda tikai 19.gs. beigās.



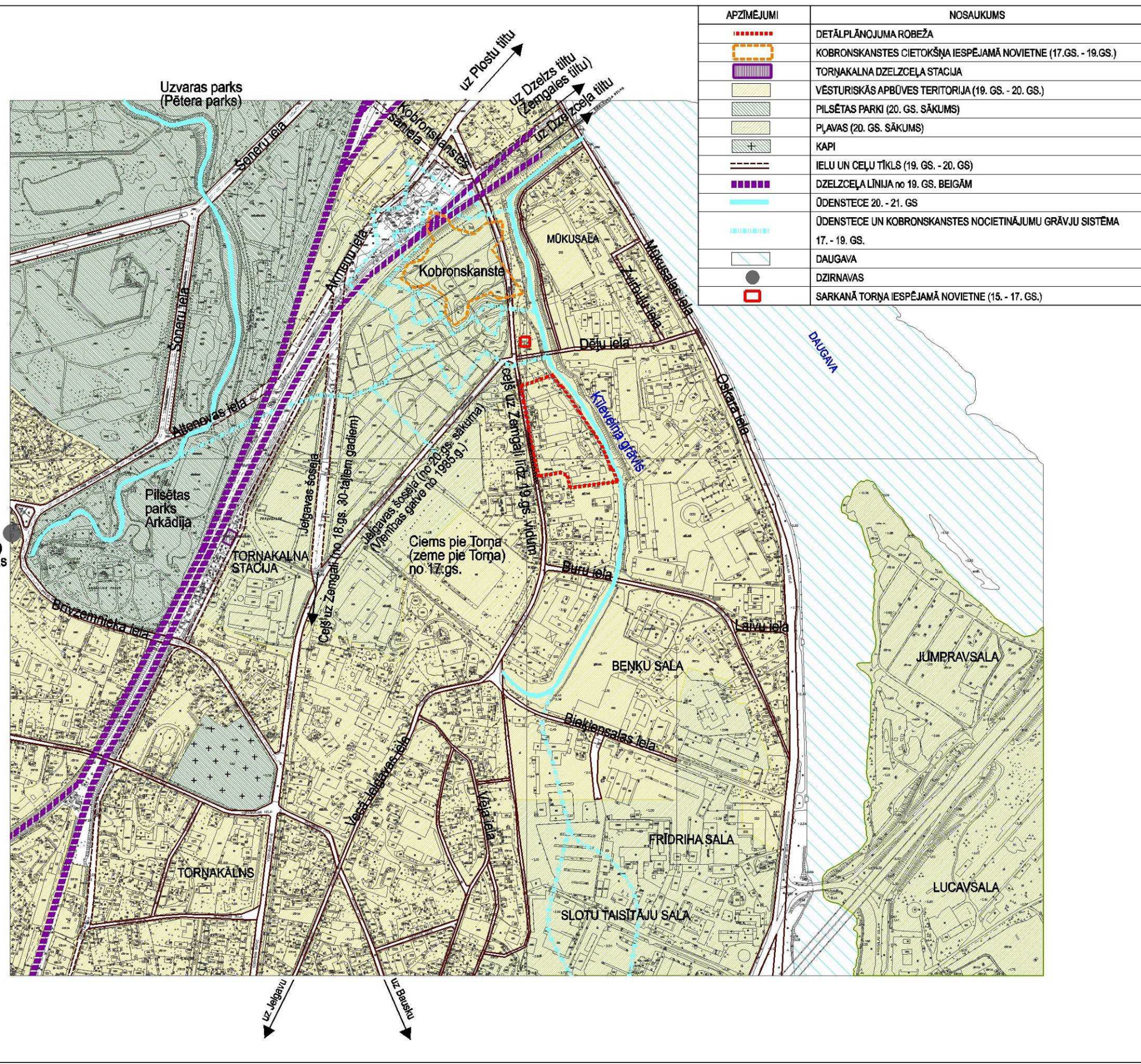
6.attēls. Apbūve starp Kīleveina grāvi un Veco Jelgavas ielu 1880.-1883.gads (RVKM VRVM 160224/5)

Avots: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs

19.gadsimta beigās - ap 1880.gadu detālplānojuma teritorijā bijuši apbūvēti divi gruntsgabali (skat. 6.attēlu). Pēc gruntsgabalu Nr. var secināt, ka šajā periodā ir bijuši apvienoti gruntsgabali ar Nr.66a un 67a, un gruntsgabali ar Nr.65 un 66b. 19.gs. un 20.gs. detālplānojuma teritorijas parcelējums atbilda tās rūpnieciskajam raksturam. Pārsvārā šeit bija izvietotas kokzāģētavas, kurām no Kīleveina grāvja tika piegādāti apaļkoki. Tomēr rūpniecība nerealizējās kapitālās un kvalitatīvās ražošanas ēkās, ko pierāda arhīva materiāli un daudzas ēkas pat tika būvētas bez projekta (Skat. SIA „Lejnieku projektēšanas birojs” veikto kvartāla izpēti detālplānojuma pielikumā).

19.gs. Torņakalnā darbojas vairākas manufaktūras (tabakas, cukura,, vadmalas manufaktūra) un fabrikas (vērptuves, austuves, eļļas spiestuve u.c.), kā arī tvaika dzirnavas. 1900.gadā sāka darboties metālapstrādes un laku fabrika. 19.gs. un 20.gs. mijā ap agrāko Kobronskantes cietokšņa esplanādi sākās aktīva ražošanas uzņēmumu būvniecība un jau 1902.gada kartē ir redzami vairāk kā 10 uzņēmumi. Pilsētvides harmonisku attīstību lielā mērā sekmēja arī Rīgas apbūves noteikumi, kurus pieņēma 1867., 1881. un 1904.gadā, vairākkārt papildināja un strikti ievēroja līdz pat 1944.gadam. 1924.-1937.gadā izstrādātajā pilsētas attīstības ģenerālplānā Torņakalna teritorija ir brīva un neapbūvēta un viens no iemesliem tam bija teritorijas ģeoloģiskie parametri – tā bija zema un mitra vieta.

1.shēma. Detālplānojuma teritorijas vēsturiskā attīstība.



APZĪMĒJUMI	NOSAUKUMS
	DETĀLPLĀNOJUMA ROBEŽA
	KOBRONSKANSTES CIETOKŠŅA IESPĒJAMĀ NOVIETNE (17.GS. - 19.GS.)
	TORŅAKALNA DZELZCEĻA STACIJA
	VĒSTURISKĀS APBŪVES TERITORIJA (19. GS. - 20. GS.)
	PILSĒTAS PARKI (20. GS. SĀKUMS)
	PLĀVAS (20. GS. SĀKUMS)
	KAPI
	IELU UN CEĻU TĪKLS (19. GS. - 20. GS.)
	DZELZCEĻA LĪNIJA no 19. GS. BEIGĀM
	ŪDENSTECE 20. - 21. GS.
	ŪDENSTECE UN KOBRONSKANSTES NOCIETINĀJUMU GRĀVJU SISTĒMA 17. - 19. GS.
	DAUGAVA
	DZIRNAVAS
	SARKANĀ TORŅA IESPĒJAMĀ NOVIETNE (15. - 17. GS.)

1.3.3. ĢEOLOĢISKAIS RAKSTUROJUMS UN PILSĒTBŪVNICISKĀ ANALĪZE.

Teritorijas ģeoloģiskais raksturojums.

No ģeomorfoloģiskā viedokļa detālplānojuma teritorija atrodas Rīgas jūras līča Piejūras zemienes Rīgas līdzenumā (Baltijas ledus ezera līdzenumā). Vairākās vietās Latvijā tuvu tagadējam jūras krastam izveidojušās ideāli līdzenas virsas, ko veido puteklaini mālaini nogulumi. Piejūras zemienē senākie kāpu veidojumi ietver Baltijas ledus ezera līdzenumus. Torņakalna kāpas ir zemu kāpu rajons Baltijas ledus ezera smilšainajā līdzenumā Rīgas DR daļā starp Daugavas ielejas kreiso krastu, Mārupīti, Abavas un Robežu ielu un Vienības gatvi. Torņakalna kāpu vidējais augstums ir +4.00 līdz +8.00 m, bet absolūtais augstums +17.00 m vjl.. Pilsētas apbūves gaitā kāpas daļēji noraktas vai nolīdzinātas. Maz izmainītā veidā tās saglabājušās tikai Arkādijas parkā, pie Torņakalna baznīcas un kapiem, un daļēji Bērnu slimnīcas teritorijā.

Teritorija atrodas arī Daugavas ielejas deltas rajonā, starp Daugavu, Mārupīti un Daugavas ielejas pamatkrastu, izvietota teritorijā starp Daugavu un Torņakalna kāpām, un līdz Daugavas upes tecējuma noregulēšanai šī teritorija bieži applūda. Cilvēku nevadīta upe iepretim Rīgai savā plašā un lēnā plūdumā pēc savas gribas mainīja gultni, te radīdama, te atkal aizskalodama daudzas saliņas un sēkļus. Viduslaikos Rīgas pilsētas reljefs tika strauji pārveidots. Lai zemes līmeni paaugstinātu, tika saglabāti plūdu sanesumi, ugunsgrēkos sadegušo ēku atliekas. Vecrīgas daļā kultūras slānis visstraujāk audzis tieši 13.gadsimtā, taču tajā laikā Daugavas kreisais krasts bija neapbūvēts.

Mārupīte, kas vēl 17.gs. ietecēja Daugavas attekā – Kīleveina grāvī pie Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojuma, šobrīd ietek Daugavā ir Āgenskalna līcī, jo tās gultne vairākkārt ir tikusi regulēta. Arī daudzās Daugavas attekas pamazām ir aizsērējušas un aizbērtas. Tādējādi pamazām ir izzudušas un apvienotas arī daudzās Daugavas salas, kas pastāvēja Daugavas abos krastos vēl 18.-19.gs..

Detālplānojuma teritorija šobrīd ir relatīvi līdzena, vienmērīgs kritums vērojams teritorijas dienvidu - ziemeļu virzienā un pie Kīleveina grāvja. Virsmas augstuma atzīmes teritorijas dienviddaļā svārstās no +3.20 m līdz +3.40 m, vidusdaļā no +2.30 m līdz +2.90 m, bet ziemeļdaļā no +1.80 m līdz +2.80 m vjl.. Relatīvi viszemākā teritorija šobrīd ir gar Kīleveina grāvi - tās augstuma atzīmes vidēji ir no +1.00 m ziemeļgalā un līdz +1.90 m vjl. dienvidgalā. Jelgavas ielas augstuma atzīmes detālplānojuma teritorijai piegulošajā posmā svārstās no +3.20 m līdz +3.75 m vjl..

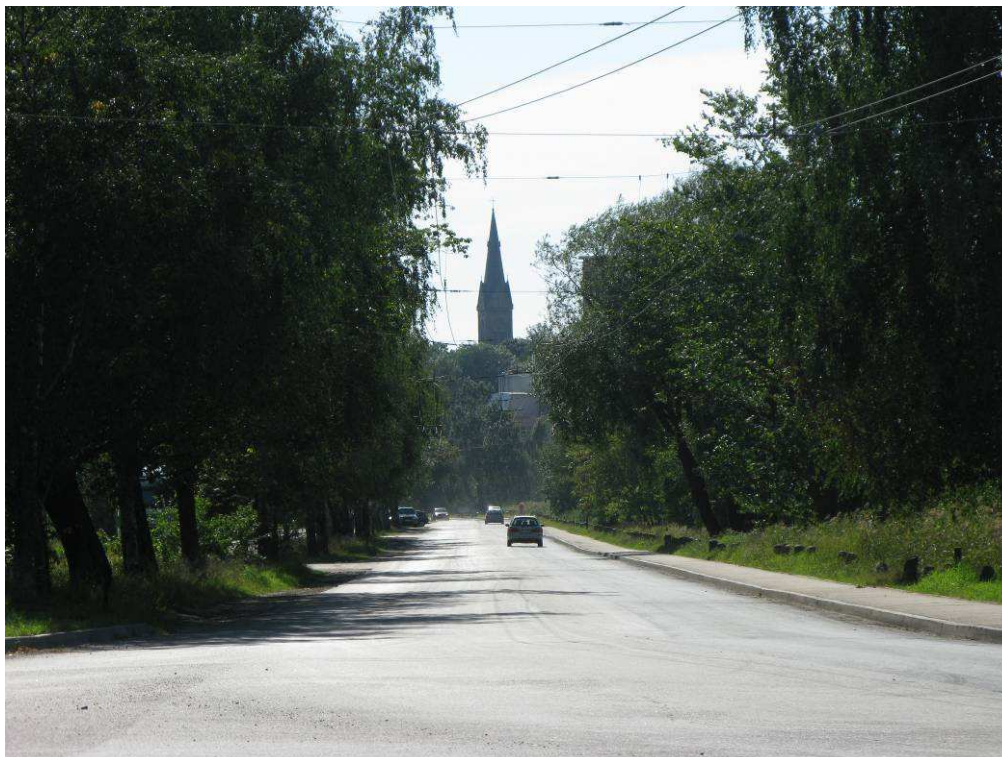
Teritorijas ģeoloģiskā griezumā augšējā daļā sastopami mūsdienu (holocēna) nogulumi, kas sastāv no dažāda raupjuma smiltīm, oļu un būvgružu maisījuma, kuri veido aptuveni 0,1 – 2,5 m biezu slāni. Zemāk izvietojas Deltas nogulumu komplekss, kurā izplatītas stipri saspiežamas, vājas gruntis, kas ir ūdenspiesātinātas. Lauku darbu izpildes gaitā gruntsūdens līmenis (06.12.2009.) fiksēts no 0,30 līdz 1,40 metru dziļumā no zemes virsmas. Gruntsūdens plūsma izpētes teritorijā ir vērsta uz austrumiem un ziemeļaustrumiem.

Pilsētībūvnieciskā analīze un telpiskā kompozīcija.

Rīgas apbūves kodols ir izvietots Daugavas labajā krastā un Daugava ir dominējošais dabas elements, kas gan sadala pilsētu divās daļās, gan dod fokusu visai apbūvei un akcentē vēsturisko kodolu. Visas Rīgas galvenās iebraukšanas maģistrāles, ieskaitot Daugavu un ar to saistītās apbūves struktūras, ved no perifērijas uz pilsētas centru.

Šobrīd lielākā satiksmes plūsmas daļa, kas iebrauc Rīgā pa Jelgavas un Bauskas ievadceļiem, galvenokārt iebrauc Rīgā pa Salu tiltu un nemaz nenonāk Vienības gatves sākumdaļā un vēsturiskajā Jelgavas ielā. Pilsētībūvnieciski vēsturiskā Jelgavas šoseja (tag. Vienības gatve) ir izvietota ar galveno asi, kas vērsta pret pilsētas centru – Vecrīgu. Vēsturiski nozīmīgs pilsētībūvnieciskais akcents un orientieris Pārdaugavā bija Sarkanais tornis, kas atradās tiešai blakus detālplānojuma teritorijai – Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojumā pie Kīleveina grāvja.

Braucot atpakaļ no Rīgas centra uz Zemgali, Pārdaugavā iezīmējas pirmkārt jau Torņakalna baznīca, kuras tornis slejas Torņakalna kāpu virsotnē kopš 1894.gada, kad tika uzcelta Torņakalna Lutera baznīca pēc arhitekta Koha (*Koch*) projekta.



7.attēls. Skats no Jelgavas ielas un Vienības gatves krustojuma uz Torņakalna baznīcu, kas paceļas pāri apkārtnē apbūvei un teritorijām. Foto M.Kalvāne

Vēsturiskā priekšpilsētas apbūve – 19.gadsimtā veidotie priekšpilsētas rajoni, kurās ir ķieģeļu un koka mazstāvu un daudzstāvu apbūve, veido daļēju apli ap pašu vēsturisko centru. Daļa no šāds priekšpilsētas apbūves saglabājusies arī detālplānojumam piegulošajās teritorijās gar Jelgavas ielu, bij. Jelgavas priekšpilsētā.

Rūpniecības aplis – 19.gadsimta rūpniecība attīstījās balstoties uz dzelzceļa transportu. Arī Padomju laikā rūpniecība turpināja būt uz dzelzceļu orientēta. Šis rūpniecību un dzelzceļa infrastruktūras loks ir Rīgas telpiskās struktūras sastāvdaļa. Šodien daudzas no rūpnīcām ir bankrotējušas un to agrākās lielās teritorijas pārvēršas par jauktu funkciju zonām. Arī detālplānojuma teritorijas tuvumā vērojama vēsturisko rūpniecības objektu straujā rekonstrukcija gan Mūkusalas ielā, gan Jelgavas ielā un Vienības gatvē, kas viennozīmīgi jau tuvākā vai tālākā nākotnē ietekmēs arī detālplānojuma teritorijas attīstības iespējas.

Vēsturiski Pārdaugava ir bijusi vieta no kuras skatīties uz Vecrīgu, bet ne otrādi. Šobrīd viss Daugavas kreisais krasts no Bukultu ielas līdz Salu tiltam ir pārmaiņu zona, kurā mainās gan funkcijas, gan apbūves raksturs.

Senākās ielas (ceļi) detālplānojuma teritorijā pirmkārt saistās ar galvenajiem satiksmes ceļiem no Rīgas uz Kurzemi un Zemgali. Rīgas patrimoniālā apgabala kartē, no 17.gs. beigām redzami galvenie toreizējie satiksmes ceļi - uz dienvidiem no Kobronskanstes sākās Jelgavas lielceļš (Jelgavas iela) un turpat, tuvāk Daugavai, arī Bauskas lielceļš. Par apbūvētām ielām senie ceļi pārtapa 19.gadsimta vidū. Esošo ielu struktūra detālplānojuma teritorijā pamatā bija izveidojusies 20.gs.sākumā.



8.attēls. Rīgas plāna fragments, iespiests 1931.gadā P.Mantnieka kartogrāfiskajā institūtā.
No M.Kalvānes personīgā arhīva.

Senākā Torņakalna satiksmes maģistrāle – Jelgavas (agrāk Vecā Jelgavas) iela, agrāk bija vecā Bauskas un Jelgavas ceļa sākums. Šeit veidojās viena no pirmajām apdzīvotajām vietām Pārdaugavā. Jelgavas iela atrodas Torņakalnā no Akmeņu ielas līdz Vienības gatvei (ir divi krustojumi ar Vienības gatvi). Ielas galā Daugavas attekā – Kīleveina grāvī līdz 19.gs.beigām ietecēja Mārupīte. 19.gs. beigās, kad izbūvēja jauno Jelgavas šoseju (tag. Vienības gatvi) iela zaudēja savu sākotnējo nozīmi. 1937.gadā iela nosaukta par Jelgavas ielu.



9., 10.attēls. Jelgavas iela. Foto M.Kalvāne

1.3.4. ESOŠĀ APBŪVE UN TĀS ATTĪSTĪBA.

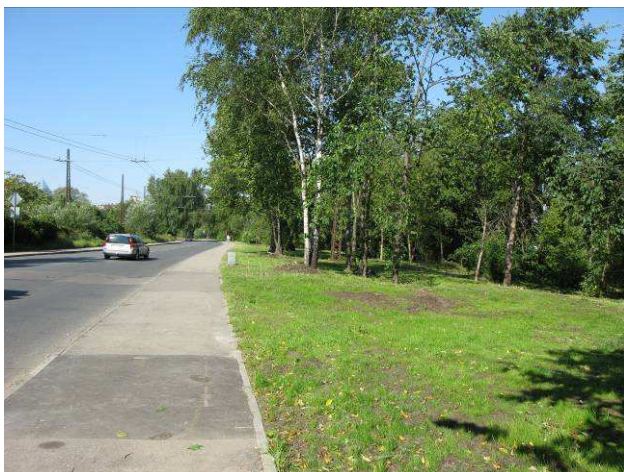
Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam absolūti lielāko platību Torņakalna apkaimē aizņem jauktas apbūves teritorijas – 43,3% jeb 139,1,0 ha. Tās izvietotas visā apkaimes teritorijā, bet visvairāk Mūkusalas un Biekensalas rajonos, kur raksturīgs izteikts teritoriju funkcionālais sajaukums – rūpnieciska rakstura objekti, vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība, biroji un arī mājokļi. Plašu teritoriju – 21,0% jeb 67,4 ha aizņem ceļu un ielu trases, kas lielā mērā izskaidrojams ar plašajām teritorijas pārveides un attīstības iecerēm apkaimes Z daļā un pilnveidojamo ielu tīklu Torņakalnā kopumā. Citi teritoriju izmantošanas veidi aizņem ievērojami mazākas platības, bet tiem noteikti ir būtiska nozīme apkaimes attīstības nodrošināšanā. Tā, piemēram, 6,6% jeb 21,3 ha no apkaimes platības aizņem tehniskās apbūves teritorijas, kas ir ne tikai Torņakalna dzelzceļa mezgls, bet arī Rīgas pilsētas 2.trolejbusu parks un elektrības pārvades apakšstacija apkaimes centrālajā daļā. 4,7% jeb 15,0 ha aizņem publiskās apbūves teritorijas, no kurām lielākās atrodas apkaimes Z daļā, kur plānota Nacionālās bibliotēkas un Rīgas jaunā administratīvā centra būvniecība. Apkaimes D daļā ap Bauskas ielu atrodas arī izteikta dzīvojamās apbūves teritorija 8,8 ha platībā, bet pie O.Vācieša ielas 2,3 ha platībā – savrupmāju apbūves teritorija. Pašreizējā dzelzceļa teritorijā pie Uzvaras bulvāra 8,2 ha noteikti kā centru apbūves teritorija, kas vienotā funkcionālā telpā ar Rīgas jauno administratīvo centru nākotnē varētu veidot ne tikai Torņakalna, bet arī plašākas Pārdaugavas teritorijas funkcionālo kodolu jeb centru.

Vairums vēl šodien saglabājušos māju Torņakalnā celtas pēc 1812.gada ugunsgrēka, kura laikā Pārdaugavā nodedzināja ap 700 ēku.. Jaunās apbūves principus noteica 1814.gadā apstiprinātais „celtņu izbūves projekts priekšpilsētās”. Paraugfasāžu izmantošana jebkura rakstura privātajām koka vai mūra jaunbūvēm tika ieviesta kā obligāta prasība, līdz ar to priekšpilsētu apbūvē panāca zināmu stilistisku vienotību. Līdz 1819.gadam Pārdaugavā uzbūvēja ap 1000 mazstāvu koka savrupmāju.

Detālpilnplānojuma teritorijas atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā. Līdz ar to teritorijas turpmākajā attīstībā jāievēro arī Rīgas domes 2006.gada 7.februāra saistošie noteikumi Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”.

Apbūve Rīgas vēsturiskā centra (RVC) aizsardzības zonā detālpilnplānojuma teritorijā un kvartālā starp Jelgavas ielu, Buru ielu un Kīleveina grāvi.

Teritorija gar Kīleveina grāvi no Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līdz Jelgavas ielas un Vienības gatves krustojumam ir neapbūvēta Kīleveina grāvja krasta teritorija. Vēsturiski apbūve ir bijusi Vienības gatves galā – Sarkanais tornis un vēlāk ķieģeļu ceplis. Minētā apbūve ir bijusi izvietota uz nelielas bij. Daugavas saliņas, gar kuras vienu malu Kīleveina grāvī ietecēja Mārupīte.



11., 12..attēls. Zaļumu josla starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi. Foto M.Kalvāne

Zemesgabalā Jelgavas ielā 8 šobrīd atrodas autoservisa ražošanas un noliktavu ēkas. Vide kopumā rada nesakoņas un nesakārtotas vides iespaidu. Ņemot vērā zemesgabala novietni tiešā Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojuma tuvumā, Kīleveina grāvja krastā un tieši pretī plānotās Latvijas universitātes kvartālam, nākotnē būtu vēlams publiski pieejam un atvērta komercdarbības objekta attīstība.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 10 (kad. Nr. 0100 050 0110) esošā apbūve ir nojaukta un ir saglabājušies tikai asfaltētie laukumi un būvlaukums.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 12/14 (kad. Nr. 0100 050 0120) esošā garāžu un noliktavu apbūve nav nojaukta, bet netiek izmantota un apsaimniekota. Zemesgabala juridiskās robežas noteiktas zemes reformas laikā vadoties no vēsturiskajām robežām, bet nerēķinoties ar esošo apbūvi. Līdz ar to viena no ēkām juridiski atrodas uz diviem zemesgabaliem. Vide kopumā rada nesakoņas un degradētas vides iespaidu.

Zemesgabalos Jelgavas ielā 20 (kad. Nr. 0100 050 0109 un 0100 050 0122) esošā garāžu un noliktavu apbūve nav nojaukta, bet arī netiek izmantota un apsaimniekota. Vide kopumā rada nesakoņas un degradētas vides iespaidu. Zemesgabalu juridiskās robežas noteiktas zemes reformas laikā vadoties no vēsturiskajām robežām, bet nerēķinoties ar esošo apbūvi. Līdz ar to ēkas juridiski atrodas uz diviem zemesgabaliem. Ēka Jelgavas ielā 20 izvietota ar atkāpi no Jelgavas ielas veidojot telpiski nepamatotu skvēru ēkas priekšā, kas šobrīd rada tikai nekoptas un aizaugušas zaļumu teritorijas iespaidu.



13., 14. attēls. Zemesgabali un esošā apbūve Jelgavas ielā 14 un Jelgavas ielā 20. Foto M. Kalvāne

Zemesgabalos Jelgavas ielā 22A (kad. Nr. 0100 050 0121 un 0100 050 0188) noliktavu apbūve ir nojaukta un ir saglabājušies tikai asfaltētie laukumi, būvlaukums un teritoriju ierobežojošie žogi. Vide kopumā rada nesakoņas un nesakārtotas vides iespaidu.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 22 atrodas trīsstāvu dzīvojamā ēka, kas izvietota uz Jelgavas ielas iedibinātās (vēsturiskās) būvlaiķes un zemesgabala dziļumā izvietotas dzīvojamās ēkas palīgēķas.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 24 atrodas viēnstāva koka dzīvojamā ēka ar jumta izbūvi un zemesgabala dziļumā izvietotas dzīvojamās ēķas palīgēķas. Ēķa izvietota ar atkāpi no Jelgavas ielas, veidojot otru vēsturisko būvlaiķi šajā ielas posmā.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 26 izvietota ražošanas un noliktavu ēķu apbūve un šobrīd darbojas metāllūžņu pieņemšanas punkts.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 28 atrodas viēnstāva koka dzīvojamā ēķa un zemesgabala dziļumā izvietotas dzīvojamās ēķas palīgēķas. Ēķa izvietota ar atkāpi no Jelgavas ielas, veidojot otru vēsturisko būvlaiķi šajā ielas posmā.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 30 atrodas trīs divstāvu un vienkārtīga koka dzīvojamās ēkas ar jumta izbūvi un dzīvojamo ēku palīgēkas. Zemesgabals un apbūve izvietota kvartāla dziļumā pie Kīleveina grāvja un piekļūšana zemesgabalam nodrošināta pa šauru satiksmes joslu starp zemesgabaliem Jelgavas ielā 28 un 32.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 32 atrodas divas vienkārtīga koka dzīvojamās ēkas ar jumta izbūvi un dzīvojamās ēkas palīgēkas. Viena dzīvojamā ēka izvietota uz Jelgavas ielas iedibinātās (vēsturiskās) būvlaides tieši ielas malā.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 34 atrodas trīsstāvu mūra dzīvojamā ēka, kas izvietota Jelgavas ielas un Buru ielas stūrī, veidojot pilsētībūvniecisku kvartāla apbūves noslēgumu un lokālu pilsētībūvniecisko akcentu, ņemot vērā, ka nākamajā Jelgavas ielas apbūves kvartālā līdz Bieķensalas ielai dominē ražošanas, noliktavu un Rīgas satiksmes trolejbusu parka apbūve, kas izvietota ar atkāpi no vēsturiskās Jelgavas ielas būvlaides.

Zemesgabalā Buru ielā 2 atrodas divstāvu dzīvojamā ēka, kas nav attiecināma uz vēsturisko apbūvi. Ēka izvietota uz Buru ielas iedibinātās būvlaides tieši esošās ielas malā.

Zemesgabalā Jelgavas ielā 36 atrodas četrstāvu mūra biroju ēka, kas izvietota Jelgavas ielas un Buru ielas stūrī, ar atkāpi gan no Buru ielas, gan no Jelgavas ielas, veidojot plašu priekšlaukumu – skvēru, kas šobrīd daļēji tiek izmantots autostāvvietām.



15.attēls. Esošā apbūve Jelgavas ielā 36. Foto M.Kalvāne

1.3.5. ZAĻUMU TERITORIJAS, ŪDEŅI UN ESOŠĀ MELIORĀCIJAS SISTĒMA.

Biotopu izpēte.

Veicot detālplānojuma izstrādi 2009.gada rudenī tika veikta teritorijas apsekošana dabā un biotopu izpēte. Teritorijas bioloģisko izpēti veica SIA „VZD Birojs” vides un dabas aizsardzības vecākā speciāliste E.Grolle. Īpaši aizsargājamas sugas un biotopi detālplānojuma teritorijā netika konstatēti. Teritorijā saglabājušies atsevišķi koki – vītoli, kļavas un bērzi (eksperta slēdzienu skat. detālplānojuma projekta sadaļā „Pielikumi”).

Meliorācijas sistēma un ūdeņi.

Dabas un apstādījumu teritorijas Torņakalnā aizņem 5,6% jeb 18,1 ha lielu platību, bet neviena no šīm teritorijām nav īpaši aizsargājamā dabas teritorija. Lielākais dabas un apstādījumu teritoriju nogabals Torņakalnā ir Arkādijas parks (6,2 ha), kas atrodas apkaimes R daļā pie robežas ar Āgenskalna apkaimi. Citas lielākās zaļumu teritorijas ir apstādījumi ap Māras dīķi un Kīleveina grāvi, Torņakalna kapi un skvērs pie Kuģu ielas.

Detālplānojuma teritorija austrumu pusē robežojas ar Kīleveina grāvi, kas norobežo Mūkusalu no rietumu puses. Kīleveina grāvis ir Daugavas kreisās attekas posms, kurš tek paralēli Bieķengrāvim un pie Dzelzceļa tilta ietek Daugavā. Kīleveina grāvja garums 2,7 km, bet baseina platība ap 27 km², kas savāc no apkārtējām teritorijām plūstošos virszemes ūdeņus un lietus notekūdeņus. Kīleveina grāvis ir stipri piesārņots un tas aizaug.

Lietus kanalizācija detālplānojuma teritorijā izbūvēta fragmentāri, ar noteci uz Kīleveina grāvi, bez lietus notekūdeņu attīrīšanas.



16., 17. attēls. Kīleveina grāvis un Mūkusalas apbūve pretējā krastā. Foto M.Kalvāne

1.3.6. DEGRADĒTĀS UN RISKĀ TERITORIJAS.

Degradētās un potenciāli piesārņotās teritorijas.

Degradētās teritorijas detālplānojuma teritorijā ir noteiktas izmantojot SIA „Grupa 93” pētniecības darbā „Degradēto teritoriju izpēte Rīgas pilsētā” (2004.g.) minētās degradēto teritoriju pazīmes un kritērijus. Degradētās teritorijas jēdziens ir skaidrots izmantojot starptautiska projekta CABERNET materiālos minēto skaidrojumu: „*Degradēta teritorija ir vieta (zeme, būves, nekustamais īpašums), kas iepriekš ticis izmantots vai apbūvēts, bet pašlaik ir pamests vai tiek nepilnīgi izmantots. Tā var būt pamesta, nolaista vai piesārņota vieta. Šī vieta var būt arī daļēji apdzīvota vai citādi izmantota. Degradētās teritorijas efektīva izmantošana nav atsākama bez mērķtiecīgas intervences; ievērojamiem ieguldījumiem tās rekonstrukcijā.*” 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.

Detālplānojuma teritorijā ir konstatēti sekojoši degradēto teritoriju veidi, tos skatot funkcionālā griezumā, vērtējot to vizuālo izskatu:

- neefektīvi izmantotas ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas;
- pamestas vai neefektīvi izmantotas transporta infrastruktūras teritorijas;
- pagaidu ēku un būvju haotisks izvietojums, neefektīva to izmantošana.

Tā kā detālplānojuma teritorija ilgu laiku ir pakļauta saimnieciskajai un rūpnieciskajai darbībai, kas saistīta ar autotransporta apsaimniekošanu un remontu, tādējādi iespējams grunts piesārņojums ar naftas produktiem. Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no Valsts Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras datu bāzes zemesgabals Jelgavas ielā 20 reģistrēts kā potenciāli piesārņota vieta (reģ. Nr. 01954/3736).

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā zemesgabali Jelgavas ielā 12/14 un Jelgavas ielā 20 noteikti kā teritorija, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības uzsākšanas jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana.

Grunts un gruntsūdens piesārņojuma izpēti objektā veica SIA „ATVVAKA” speciālisti 2009.gada novembrī - decembrī pēc detālplānojuma ierosinātāja pasūtījuma. Veikto darbu mērķis bija noskaidrot piesārņojošo vielu (naftas produktu, smago metālu – (Pb) svina) saturu un BTEX apjomus gruntī un gruntsūdenī detālplānojuma teritorijā. Izpētes objekta apsekošanas laikā tika novērotas vizuālas pazīmes, kas varētu liecināt par iespējamo grunts vai gruntsūdens piesārņojumu ar naftas produktiem, teritorijas austrumu daļā. Tika konstatētas nelielas piesārņojuma pazīmes, piesārņojums iespējams veidojies vēsturiski, kad šeit darbojās autogarāžas un autoservisi.

Vairākumā veikto urbumu piesārņojums ar naftas produktiem nepārsniedz 500 mg/kg. Tai pašā laikā izpētes teritorijā tika fiksēts 1 lokāls grunts areāls, kas uzskatāms par piesārņotu. Maksimālais grunts piesārņojums fiksēts ierīkotajā urbumā Nr.3, tiešā bijušo autogarāžu tuvumā, kur naftas produktu koncentrācija gruntī paraugos sasniedz pat 1100 mg/kg.

Analizējot visus iegūtos rezultātus, kas raksturo grunts kvalitāti, redzams, ka lielākajā izpētes teritorijas daļā tā atbilst visām Latvijas likumdošanā paredzētajām normatīvajām prasībām. Gruntsūdens paraugu laboratorijas analīžu rezultāti norāda, ka tikai paraugā Nr.3 ir konstatētas nelielas piesārņojuma pazīmes. Gruntsūdens kvalitāte izpētes rajonā ir mainīga, no nepiesārņotas līdz nelielām piesārņojuma pazīmēm.

Ņemot vērā, ka teritorijā plānots nākotnē veikt apbūvi ar tam paredzēto infrastruktūru, ir nepieciešams veikt pasākumus, lai uzlabotu vides kvalitāti šajā teritorijā, kā arī nepieļautu piesārņojuma nokļūšanu Kīleveina grāvī un tālāku nonākšanu Daugavā. SIA „ATVVAKA” rekomendē no visas teritorijas savākt visus traukus, tvertnes, mucas u.c. veida atkritumus, kas varētu radīt piesārņojumu apkārtējai videi. Speciāli grunts sanācības pasākumi nav nepieciešami, vienīgi vides atslogošanas nolūkos 3.urbuma rajonā pirms būvniecības darbu uzsākšanas vēlams izrakt esošo grunti un sajaukt ar tīru grunti, lai mazinātu naftas produktu koncentrāciju gruntī.

Gada vidējā slāpekļa dioksīda (NO₂) koncentrācija detālplānojuma teritorijā nepārsniedz 40 mg/m³.

Ar pilna apjoma pārskatu „Par grunts un gruntsūdens piesārņojuma izpēti”, kā arī ar Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra sniegto informāciju par prognozējamo gaisa piesārņojuma līmeni ar Slāpekļa dioksīdu (NO₂) var iepazīties detālplānojuma pielikumu daļā.

Riska teritorijas

Latvijas piekrastē (piejūrā), ņemot vērā notiekošās un sagaidāmās (prognozējamās) dabas apstākļu izmaiņas (jūras ūdens līmeņa celšanās, zemo teritoriju iespējamā applūšana, grunts ūdens līmeņa celšanās, pārpurvošanās, izmaiņas ekosistēmās), atkarībā no šo iespējamo izmaiņu aptvertās teritorijas lieluma, saimnieciskās darbības un apdzīvoto vietu apdraudējuma apmēriem izdalāmas apdraudētās un riska zonas. Riska zonas – plašas teritorijas, kas ietver piekrastes zemos līdzenumus, ezerus, upes un purvus. Jūrmalas - Rīgas - Carnikavas riska zona ietver visu triju lielo upju lejteces ar zemajām palieņu pļāvām, plakanajiem Litorīnas jūras lagūnu līdzenumiem (līdz 1-3 m virs jūras līmeņa), lieliem un maziem ezeriem, atsevišķām apdzīvotām vietām. Nav šaubu, ka vidējā jūras ūdenslīmeņa celšanās izraisīs gruntsūdens līmeņa celšanos zemajās teritorijās, jaunu lokālu, iespējams īslaicīgi pastāvošu ūdenstilpju izveidošanos un esošo paplašināšanos, appludinot upju palieņu pļavas un zemos (1-2 m virs jūras līmeņa) plakanos līdzenumus.

Rīgai nopietnāko plūdu apdraudējumu izsauc jūras vējuzplūdi, kas rodas pieturoties zeme atmosfēras spiedienam uz Baltijas jūras un vēja ātrumam 20 m/s un vairāk no rietumiem un ziemeļrietumiem, sadzenot jūras ūdeni Daugavā, daļēji appludinot arī Rīgas pilsētas Kurzemes rajona teritorijas. Jūras ūdens līmenis krasta joslā vēju radīto uzplūdu rezultātā paceļas vairāk par 1 m, bet atsevišķos gadījumos par vairāk par 2 m virs 0m BS. Lai gan Daugavā pie Rīgas pēdējos gadu desmitos lielākos plūdu draudus rada jūras uzplūdi, vēsturiski lielākie plūdi Rīgā ir novēroti pavasara palu laikā un tie ir bijuši saistīti ar ledus parādībām Daugavā. Jūras uzplūdi sasniedz visaugstākos līmeņus tieši Rīgas jūras līcī. Veiktajās prognozēs ar atkārtotās varbūtību 1% vai vienu reizi 100 gados, jūras uzplūdu līmenis Andrejostā var sasniegt 2,78 m. Jūras uzplūdu apdraudētā teritorija Daugavā ir līdz pat 30 km - no upes ietekas jūrā ir līdz Rīgas HES. Tā kā detālplānojuma teritorija neatrodas tieši Daugavas upes krastā, kā arī lielākajā tās daļā zemes virsas augstuma atzīmes ir vidēji 3 m vjl., tieši plūdu draudi teritorijā nepastāv. Vienīgi veicot apbūvi detālplānojuma teritorijas ziemeļdaļā ieteicams veikt apbūves teritorijas kolmatēšanu (uzbēršanu) un plānotās apbūves „0.00” līmeņa atzīmei jābūt virs 3 m vjl.

Troksnis ir viens no fizikāli nelabvēlīgākajiem faktoriem, kas cilvēkiem izraisa nepatīkamas izjūtas, veselības traucējumus un slimības. Īpaši transporta radītais troksnis būtiski palielina trokšņu līmeni transporta maģistrāļu un mezglu tuvumā. Veicot Torņakalna detālplānojuma izstrādi tika veikts esošā trokšņa novērtējums Torņakalna rajonā, ko veica SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” speciālisti. Trokšņa novērtējuma rezultāti ir apkopoti grafiskā un aprakstu formā (skat. detālplānojuma projekta sadaļā „Pielikumi”). Rezultāti grafiskā formā ietver kartes ar transportlīdzekļu kustības radītiem trokšņa līmeņiem trokšņa rādītājiem L-diena, L-vakars un L-nakts dotajā teritorijā. Detālplānojuma teritorija pie esošās transporta intensitātes atrodas paaugstināta trokšņa līmeņa diskomforta zonā. Trokšņa rādītāju robežlielumu pārsniegumi detālplānojuma teritorijā variē starp ~5 un ~15 dB (A).

1.3.7. ESOŠĀ TERITORIJAS INŽENIERTEHNISKĀ APGĀDE UN AIZSARGJOSLAS.

Detālplānojuma teritorija ir apbūvēta, līdz ar to arī ir attīstīta teritorijas inženiertehniskā apgāde, kas izbūvēta dažādos laika posmos un daudzviet zemesgabalos vērtējama kā haotiski izvietota. Esošajām inženierkomunikācijām (izņemot tās, kuras nedarbojas) un citiem objektiem detālplānojuma teritorijā, saskaņā ar LR Aizsargjoslu likumu ir noteiktas aizsargjoslas plānā „Teritorijas pašreizējā izmantošana”.

Detālplānojumam piegulošajā Jelgavas ielā ir izbūvētas pilsētas inženierkomunikācijas – ūdensvads (Ø=200mm); saimnieciskās kanalizācijas cauruļvadi; lietus notekūdeņu kanalizācija; elektroniskā sakaru tīkla un elektriskā tīkla kabeļu līnijas; un ielas apgaismojuma tīkla kabeļu līnijas.

Detālplānojuma teritorijai ir esoši pieslēgumi pie pilsētas kanalizācijas un ūdensapgādes tīkla, kā arī pie elektrības tīkla. Lietus kanalizācija (arī daļēji sadzīves kanalizācija) ir izbūvēta kā lokāla sistēma zemesgabalos Jelgavas ielā 12/14 un Jelgavas ielā 20, ar noteci Kīleveina grāvī bez notekūdeņu attīrīšanas. Zemesgabala Jelgavas ielā 10 ir izbūvēts teritorijas apgaismojums gar zemesgabala dienvidu robežu.

Centralizēta siltumapgādes sistēma un gāzes apgādes sistēma detālplānojuma teritorijā šobrīd nav izbūvēta. Esošajā objektā Jelgavas ielā 12/14 un Jelgavas ielā 20 ir izbūvēta lokāla siltumapgādes sistēma.

Vides un dabas resursu aizsargjoslas.

Virszemes ūdensobjekta aizsargjosla – Kīleveina grāvja aizsargjosla noteikta 10 m plata josla upes krastā, skaitot no pamatkrasta augšējās krants.

Aizsargjoslas (aizsardzības zonas) ap kultūras pieminekļiem - detālplānojuma teritorija atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā. Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robeža noteikta pa Jelgavas ielu, saskaņā ar Rīgas Teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam

Ekspluatācijas aizsargjoslas.

Aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem - detālplānojuma teritorijā noteikta Jelgavas ielas sarkanā līnija, saskaņā ar Rīgas Teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam.

Teritorijā izbūvēts elektriskais tīkls un noteiktas aizsargjoslas gar elektrisko gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu līdz 20KV, kam noteikta aizsargjosla 2,5m attālumā no līnijas ass, kā arī elektrisko tīklu kabeļu līnijām, kam noteikta aizsargjosla zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas kabeļu līnijas katrā pusē 1 m attālumā no kabeļu līnijas ass.

Aizsargjoslas gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem detālplānojuma teritorijā noteiktas - gar ūdensvadiem un pašteces kanalizācijas vadiem – 3 m katrā pusē no cauruļvada ārējās malas.

Siltumtīklu aizsargjosla noteikta ap virszemes siltumvadu, kas savieno divas esošās ēkas, 1 m attālumā katrā pusē no siltumvada.

Tauvas josla.

Saskaņā ar LR Zvejniecības likumu Kīleveina grāvim nosakāma arī tauvas josla - no krasta nogāzes (pamatkrasta) augšmalas 10 m platumā, kas detālplānojuma teritorijā sakrīt ar aizsargjoslu.

1.3.8. DETĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ATĻAUTĀ (PLĀNOTĀ) IZMANTOŠANA UN ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU.

Saskaņā ar 20.12.2005. Rīgas domes Saistošajiem noteikumiem Nr.34 (lēmums Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam apstiprināšanu”), detālplānojumā iekļautās teritorijas noteiktas kā „Jauktas apbūves teritorijas”; „Apstādījumu un dabas teritorijas” un „Ūdens teritorijas”.

Teritorijai kas noteikta kā „Jauktas apbūves teritorija”, zemesgabala primārā izmantošana ir daudzstāvu daudzdzīvokļu nams, darījumu iestāde, tirdzniecības/pakalpojumu objekts, bet sekundārais – citas šajā teritorijā atļautās izmantošanas. Maksimālais atļautais apbūves stāvu skaits noteikts 4 stāvi. Minētā teritorija iekļauta Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā. „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā” (Rīgas domes 07.02.2006. Saistošie noteikumi Nr.38) detālplānojuma teritorijai nav noteikti atšķirīgi apbūves noteikumi un prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei. Visa detālplānojumā iekļautā „Jauktas apbūves teritorija” noteikta arī kā brīvstāvošas apbūves teritorija, kurā jāievēro

Teritorijas daļa, kas piekļaujas Kīleveina grāvim, noteikta kā „Apstādījumu un dabas teritorija”, kas ir dažādu funkciju (ekoloģisko, rekreācijas, pilsētas tēla veidošanas) nodrošināšanai saglabātas vai speciāli izveidotas, ar augiem apaugušas vai apaudzētas, publiski pieejamas teritorijas. Apstādījumu un dabas teritorija, kā teritorijas izmantošanas veids, ietver šādu izmantošanu: mežus, meža parkus, parkus, skvērus, ielu un dzelzceļa joslu apstādījumus, krastmalu apstādījumus, kapsētas, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kā arī ģimenes dārziņus, kā zemes pagaidu izmantošanas veidu.

Kā „Ūdens teritorija” detālplānojuma teritorijā noteikta Kīleveina grāvja daļa, un tas nozīmē virszemes ūdensobjekta aizņemto pilsētas teritoriju, arī regulāri applūstošo teritoriju. „Ūdens teritorijai” ar apbūvi nav tieša sakara, izņemot piestātnes un krasta nostiprinājumus, kā arī citas tauvas joslā atļautās būves.

Rīgas teritorijas plānojums arī perspektīvā paredz balstīt Rīgas plānojuma apbūves struktūras attīstību uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas. Kā kontrastējošs, moderns akcents Daugavas kreisajā krastā iepretim Vecrīgai tiek plānots tā saucamais „Jaunais Rīgas centrs”. Tā ir teritorija, kura funkciju daudzveidības ziņā ir līdzīga vēsturiskajam centram, taču lielāku lomu ieņem darījumu funkcijas, kuras tiek papildinātas ar atbilstošām mājokļu, rekreācijas un reprezentatīvajām funkcijām. Pilsētas lielceļu un maģistrāļu sistēma, kas nodrošinātu ērtu pārvietošanos starp Rīgas apkaimēm un pilsētas saikni ar vietām ārpus tās robežām.

Rīgas Attīstības plāna 2006.-2018.gadam ietvaros tika izstrādāta „Perspektīvā transporta shēma”, kurā tika noteikta perspektīvā pilsētas ielu klasifikācija, ieskaitot ārpilsētas ceļu ievadus pilsētā, kā arī izstrādāta ielu struktūras shēma un attīstības koncepcija, kam par pamatu ir pieņemta divu loku sistēma ar radiāliem ievadiem no ārpilsētas ceļiem. Rīgas ielu tīkla mugurkaulu veido lielceļi, bet ievadi pilsētas centrā iespējami pa ierobežota skaita pilsētas maģistrālēm. Mazo loku ap centru veido pilsētas maģistrāles (Pērnavas loks – Hanzas un Salu tiltu pieejas un Daugavgrīvas iela). Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu perspektīvais kā pilsētas nozīmes maģistrāles noteikta Vienības gatve un Raņķa dambis, paredzot to perspektīvo savienojumu, kā mazā loka sastāvdaļa. Līdz ar to detālplānojuma teritorijas tuvumā tiks attīstīts plānotais Rīgas transporta sistēmas mazais loks, kas noteiks lielāku nozīmi esošajai Buru ielai (realizējot tās plānoto savienojumu ar Vienības gatvi), bet savukārt atslogos no transporta kustības Jelgavas ielu, kas kļūs par vietējas nozīmes ielu.

1.4. KVARTĀLA APBŪVES ANALĪZE.



1.5. IZMANTOTIE DATU AVOTI.

1. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam.
2. Rīgas Vides stratēģija 2000.-2010.
3. SIA „Grupa 93” pētniecības darbs „Degradēto teritoriju izpēte Rīgas pilsētā” (2004.g.)
4. J.Juškēvičs „Vecā Rīga” (1936.g.)
5. Z.Lancmanis, B.Šalfejevs, J.Novoselovs „Rīgas vērtos. Priekšpilsētas, nomales, apkārtnes.” (1933.g.)
6. Johans Kristofers Broce „Zīmējumi un apraksti” 1.sējums – Rīgas skati, ļaudis, ēkas. (Rīga „Zinātne” 1992.g.).
7. Enciklopēdija „Rīga” (Galvenā enciklopēdiju redakcija, 1988.g.)
8. Enciklopēdija „Rīgas ielas” 1.sējums (2001.g.)
9. G.Eberhards „Latvijas jūras krasti” (Latvijas Universitāte, Rīga 2003.g.)
10. SIA „Vides projekti” projekta atskaite „Priekšlikumu izstrāde nacionālā plāna plūdu risku novēršanai un samazināšanai”
11. Rīgas apkaimju attīstības projekta apakšprojekts „Apkaimju ekonomiski – ģeogrāfiskais apraksts” (SIA „Metrum”, 2008)
12. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja kartogrāfiskie materiāli.

2. DETĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU PASKAIDROJUMA RAKSTS

2.1. DAUGAVAS KREISĀ KRASTA UN PĀRDAUGAVAS CENTRA ATTĪSTĪBA.

(1) Daugavas kreisā krasta silueta koncepcija.

Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts izstrādāts teritorijai, kas ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma saraksta objekta – Rīgas vēsturiskā centra – aizsardzības zonā. Koncepcija precizē Rīgas teritorijas plānojumā noteikto stāvu skaitu un nosaka vietas, kurās veidojami akcenti.

Torņakalna administratīvā centra tuvumā kā arhitektonisks akcents dominēs Nacionālās bibliotēkas ēka, kuras būvniecība uzsākta 2008.gadā, kā arī plānotais Akustiskās koncertzāles apjoms. Maksimāli Āgenskalna līcim pietuvinātais Klīversalas apbūves akcents nepārsniedz 20.stāvu augstumu, bet pārējā apbūve kārtojas sešu stāvu augstumā. Mūkusalas apbūvi pamatā veido četru stāvu ēkas. Neliels akcents (septiņi – deviņi stāvi) varētu veidoties, akcentējot perspektīvo Bieķengrāvja šķērsojumu, savienojot Mūkusalu ar Lucavsalas ziemeļu galu.

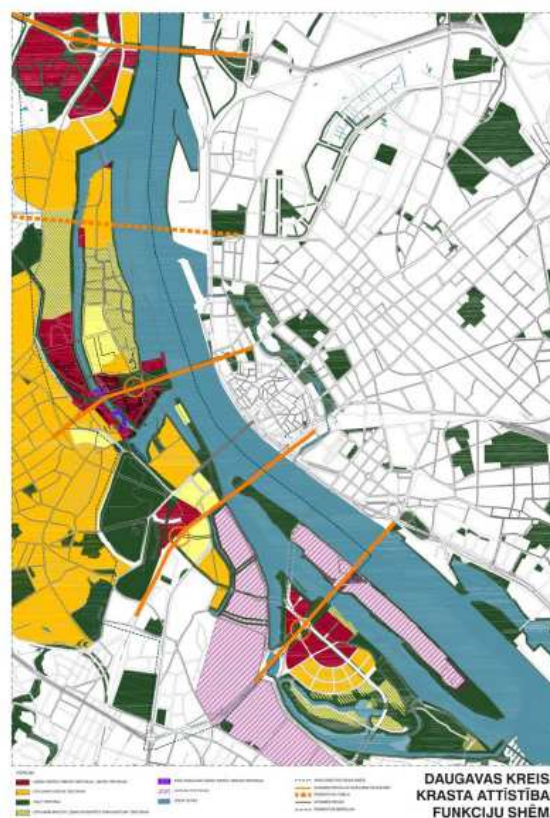
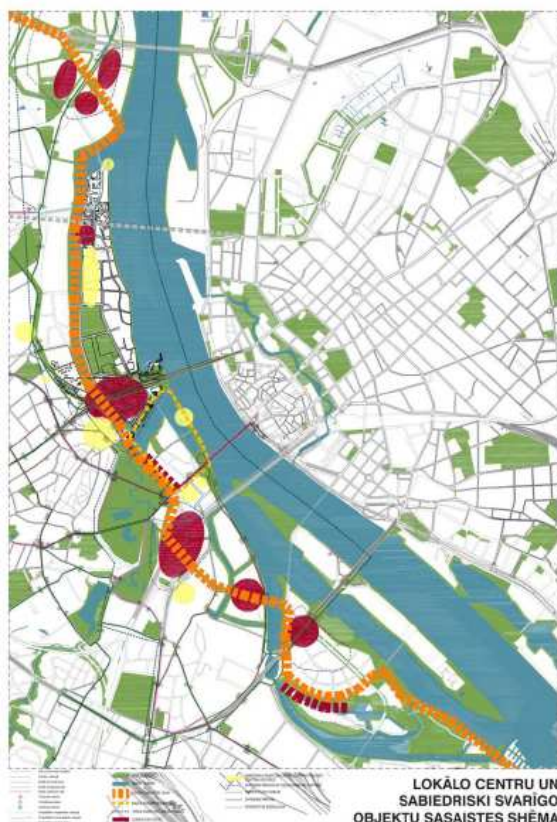


18.attēls *Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekta makets.*

Avots: Izstāde „Rīgas arhitektūra projektos” t.c. „Olimpija”, Foto M.Kalvāne 2010

Paaugstinātas apbūves pilsētībūvnieciskie uzdevumi ir iezīmēt ekonomiski nozīmīgo pilsētas centrālo daļu un Daugavas gultni, kā arī orientēt pilsētnieciskus un Rīgas viesus pārvietoties pilsētas teritorijā. Sekundāras nozīmes akcenti iezīmēs tuvākā nākotnē realizācijai paredzētos nozīmīgākos sabiedriskos objektus (Latvijas

Nacionālā bibliotēka, Akustiskā koncertzāle un jaunais administratīvais centrs (Torņakalnā), kā arī funkcionāli nozīmīgākos mājokļu, darījumu un pakalpojumu attīstības projektus degradētajās teritorijās.



19., 20.attēls Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts.
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

(2) Pārdaugavas centrs.

Daugavas kreisā krasta teritorijā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu pēdējā desmitgadē notiek intensīva attīstība, kas iezīmējas iecerētos, pieteiktos, apstiprinātos un jau uzsāktos projektos. Šeit atrodas divas no Rīgas labākajām viesnīcām, daudzstāvu biroja ēka, Latvijas dzelzceļa muzejs un apkalpes struktūra, ieskaitot lielveikalu. 2008.gadā tika uzsākta Latvijas Nacionālās bibliotēkas būvniecība. Teritoriju uz AB dambja plānots rezervēt Akustiskās koncertzāles būvniecībai, saskaņā ar izstrādāto detālplānojumu un arhitektūras metu konkursa rezultātiem. Tātad, pat neplānojot, šeit veidojas jauns centrs.

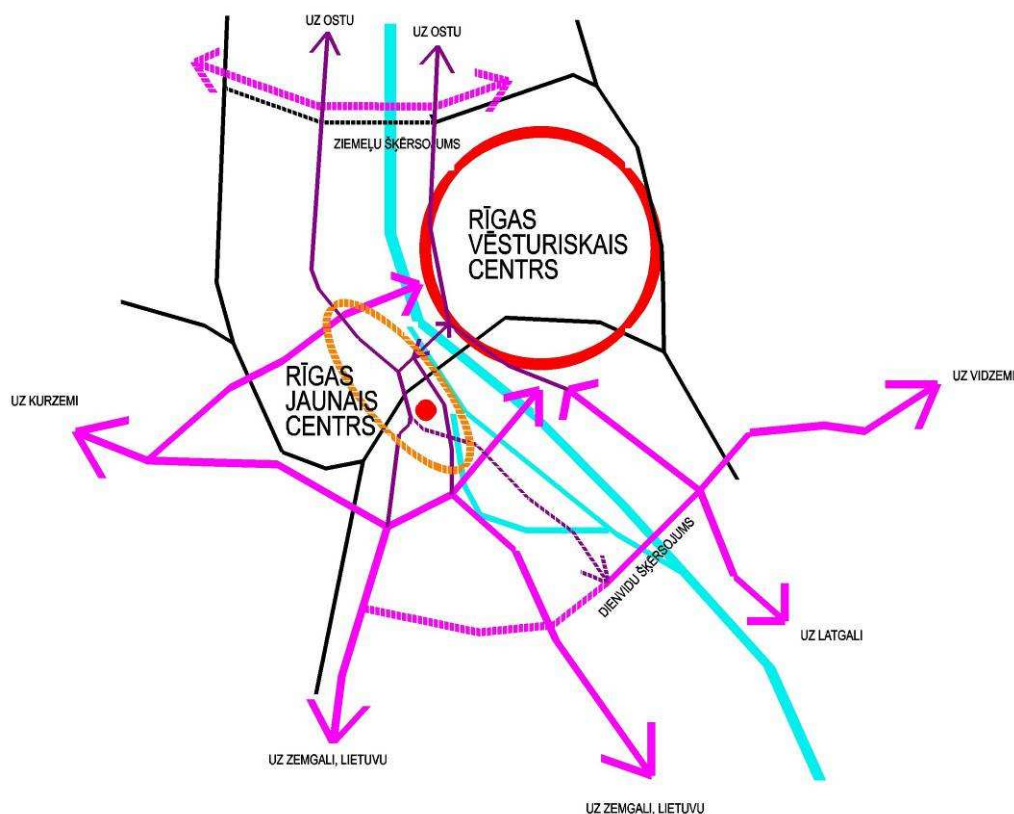
Rīgas esošā plānojuma struktūra ir izteikti monocentriska, un šīs struktūras ietekme uz pilsētas funkcionēšanu un attīstību nav vērtējama viennozīmīgi. Rīgas teritorijas plānojums arī perspektīvā paredz balstīt Rīgas plānojuma apbūves struktūras attīstību uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas. Kā kontrastējošs, moderns akcents Daugavas kreisajā krastā iepretim Vecrīgai tiek plānots tā saucamais jaunais Rīgas centrs – Pārdaugavas centrs. Tā ir teritorija, kuru funkciju daudzveidības ziņā ir plānots veidot līdzīgu vēsturiskajam centram, taču lielāku lomu paredzēts noteikt darījumu funkcijām, kuras tiek papildinātas ar atbilstošām mājokļu, rekreācijas un reprezentatīvajām funkcijām. Tai pašā laikā Rīgas teritorijas plānojumā nav iezīmētas attīstāmās teritorijas, kā iespējamais Pārdaugavas centrs.

Rīgas Attīstības plāna 2006.-2018.gadam izstrādes ietvaros tika veiktas dažādas izpētes un kā viena no tām – arh. Andra Rozes izstrādātā „Rīgas telpiskās kompozīcijas attīstība”. Lai arī ierosinātie telpiskās attīstības priekšlikumu nav ietverti Rīgas plānojumā pilnībā, tie var kalpot kā izpētes materiāls un kompleksi izstrādāts

pilsētas telpiskās attīstības priekšlikums arī tālākā plānošanas procesā. Par RVC aizsargjoslu un „Jauno valsts centru” (Torņakalna administratīvo centru) Daugavas kreisajā krastā ir teikts, ka viss *Daugavas kreisais krasts, no paredzētā Ziemeļu koridora līdz Salu tiltam (atskaitot Ķīpsalu) būs pārmaiņu zona, kurā mainīsies gan funkcijas gan apbūves raksturs. Starp vanšu tiltu un plānoto Zemgales tiltu, tieši iepretim Vecrīgai RTP paredz attīstīt jaunu simbolisku un funkcionālu valdības un kultūras centru Rīgai un Latvijai. Visā pilsētas struktūrā tas veidotu sabiedriski nozīmīgu telpisku kompozīciju kuras elementi ir:*

- *Vecrīga un jaunais valdības / kultūras centrs savienoti ar gājēju tiltu katrs savā Daugavas malā.*
- *Gaismas tornis un Brīvības piemineklis uz Brīvības ceļa ass.*
- *Pārdaugavas centra Daugavmalas apbūve zema un zaļa vizuāli nekonkurējot, bet komplimentējot Vecrīgas siluetu.*
- *Abos sānos Pārdaugavas zemam valsts centram veidojas augstceltņu siena no cementu fabrikas tuneļa līdz Salu tiltam.*

Pētniecības darbā tika ieteikta Jauktas apbūves zona no Dzelzceļa līdz Salu tiltam, gar mazo Daugavu noteikt kā 20 stāvu apbūves joslu. Šī novietne tika atzīmēta, kā potenciāli ļoti pievilcīga augstceltnēm, jo šeit paveras plašs skats pāri Daugavai, gan uz Vecpilsētas siluetu, gan uz zaļajām Daugavas salām. Lai arī visi arh. Andra Rozes pētniecības darbā izteiktie ieteikumi un telpiskās kompozīcijas priekšlikumi netika ietverti Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam un ir daļēji sadrumstaloti, tas neizslēdz iespēju šos ieteikumus izvērtēt arī turpmākajā plānošanas procesā Rīgā.



21.attēls Rīgas jaunā centra un vēsturiskā centra novietojuma skice, kontekstā ar galvenajām transporta maģistrālēm, un detālplānojuma teritorijas novietne. M.Kalvāne, 2009.

(3) Piegulošo teritoriju detālplānojumi

Kā viens no pirmajiem Pārdaugavas centra teritoriju attīstībai nepieciešamajiem detālplānojumiem ir izstrādāts „Latvijas Nacionālās bibliotēkas un akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju detālplānojums” un apstiprināts ar Rīgas domes 21.07.2008. lēmumu Nr. 4105 un izdoti Rīgas domes Saistošie noteikumi Nr.133 „Latvijas Nacionālās bibliotēkas un akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumi”.

Otrs nozīmīgākais detālplānojums Pārdaugavas centra teritorijā ir detālplānojums „Torņakalna administratīvā centra detālplānojums”, kura izstrāde tika uzsākta 2007.gadā, bet detālplānojuma galīgā redakcija ir apstiprināta ar Rīgas domes 13.04.2010. lēmumu Nr. 1245 un izdoti Rīgas domes Saistošie noteikumi Nr.63. 2007.gada rudenī Rīgas dome organizēja atklātu starptautisku metu konkursu „Jaunā Rīgas centra Torņakalnā, Rīgas domes un valsts administratīvā kompleksa pilsētībūvnieciskā vīzija”, ar mērķi, radīt priekšnoteikumus optimālai konkursa (detālplānojuma) teritorijas attīstībai Torņakalnā, iegūstot 21.gadsimta Rīgas Jaunā centra pilsētībūvniecisko un Rīgas domes un valsts administratīvā kompleksa arhitektonisko metu. Konkursa žūrija par labāko atzina arhitektu biroja no Lielbritānijas „Fletcher Priest Architects” (FPA) projektu. 2008./2009.gadā Lielbritānijas arhitektu birojs „Fletcher Priest Architects” izstrādāja Torņakalna administratīvā centra būvprogrammu.

Trešais detālplānojums Pārdaugavas centra teritorijā ir šobrīd izstrādes stadijā esošais “Teritorija starp Mūkusalas ielu, Buru ielu un Kīleveina grāvi detālplānojums”, bet ceturtais detālplānojums ir izstrādes stadijā esošais „Klīversalas detālplānojums”. Attīstības priekšlikumi un vīzijas ir izstrādātas arī teritorijai starp Mūkusalas ielu, Kīleveina grāvi un vēsturisko Dēļu ielu un ar Rīgas domes 17.03.2010. lēmumu ir uzsākta detālplānojuma izstrāde.

Detālplānojuma izstrādē ir ņemti vērā gan spēkā esošie, gan izstrādes stadijā esošie detālplānojumi un apbūves attīstības vīzijas.

(skat. detālplānojuma grafiskās daļas karti „Piegulošo teritoriju detālplānojumi”)

2.2. KULTŪRVĒSTURISKĀ MANTOJUMA SAGLABĀŠANA UN ATTĪSTĪBA

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā (apstiprināts ar Rīgas domes 07.02.2006. lēmumu Nr.832) noteiktas vadlīnijas arī Daugavas kreisā krasta aizsardzības zonas pilsēttelpas attīstībai. Konkrēti detālplānojuma teritorijai – starp Jelgavas ielu un Kīleveina grāvi, detalizēti nosacījumi kultūrvides saglabāšanai nav noteikti.

Detālplānojuma 1.redakcijas izstrādes laikā ir veikta detālplānojuma teritorijas vēsturiskā izpēte un esošās apbūves izvērtēšana. Izvērtējumu veica gan SIA „Metrum” speciālisti (informācijas ietverta detālplānojuma I sējumā - esošās situācijas aprakstā), gan SIA „Lejnieku projektēšanas birojs” veikto kvartāla izpēti (skat. detālplānojuma pielikumā), kā arī papildus izvērtējumu par ēku kultūrvēsturisko līmeni tika lūgts veikt Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas speciālistiem. Detālplānojuma teritorijā nav saglabājusies vēsturiskā apbūve - ne dzīvojamā, ne arī industriālā mantojuma, līdz ar to visu esošo apbūvi paredzēts nojaukt un tās vietā radīt laikmetīgu jauktas izmantošanas jauno apbūvi.

(1) Ielu un laukumu tīkls.

Detālplānojuma teritorijā nav ietverts esošais ielu tīkls, kā arī netiek veidotas jaunas ielas. Detālplānojuma teritorijai piekļaujas vēsturiskā Jelgavas iela. Detālplānojums apbūves struktūras attīstības priekšlikuma ietvaros (ārpus detālplānojuma teritorijas) ir izstrādāts priekšlikums atjaunot vēsturisko Dēļu ielu, kas savieno Jelgavas ielu ar Mūkusalas ielu.

(2) Zemesgabalu struktūra.

Detālplānojuma teritorijā ietvertās RVC AZ robežās esošā zemesgabalu struktūra ir izveidojusies Rīgas pilsētā realizētās Zemes reformas un privatizācijas procesa laikā. Vēsturiskās robežas atjaunotas tikai daļēji, kas savukārt apgrūtināja esošās apbūves apsaimniekošanu, jo šķērsoja saimnieciskā darbībā izmantotās teritorijas. Detālplānojuma risinājumi neparedz saglabāt esošās zemesgabalu juridiskās robežas, bet gan pieļauj tās pārkārtot, paredzot maksimāli sīkāko sadalījumu piecās daļās, pamatā ņemot vērā vēsturisko gruntsgabalu dalījumu no ~19.gs.vidus, kad detālplānojuma teritorijā bija izveidoti četri atsevišķi gruntsgabali. Atbilstoši plānotajai apbūvei, publiskās ārtelpas attīstības risinājumiem, kā arī atļautās plānotās izmantošanas nosacījumiem, paredzēts veidot vēsturiskai apbūvei piemērotu arhitektoniski telpisko vidi.

(3) Apbūves līnijas (būvlaides).

Detālplānojuma teritorijā jāievēro noteiktā būvlaide gar Jelgavas ielu 3m attālumā no ielas sarkanās līnijas. Apbūves līnijas noteiktas gar Kīleveina grāvi, ņemot vērā Kīleveina grāvja aizsargjoslu un tauvas joslu. Apbūves līnija gar robežu ar zemesgabalu Jelgavas ielā 24 noteikta 6 m attālumā, ņemot vērā plānoto apbūves izvietojumu detālplānojuma teritorijā, minimālo normatīvo apbūves attālumu zemesgabalā Jelgavas ielā 24 (4m no zemesgabala robežām) un minimālos normatīvos attālumus starp ēkām saskaņā ar RTIAN 298.punktu. Tādējādi tiek nodrošināts 10m attālums starp plānoto ēku gala fasādēm, kurās ir dzīvojamo istabu logi, un starp vienas ēkas garenfasādi un tai pretī izvietoto otras ēkas gala fasādi. Pārējās apbūves līnijas gar zemesgabalu robežām noteiktas 4,3m attālumā, kā arī ņemot vērā plānoto publisko ārtelpu.

(4) Publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas.

Plānotā publiskā ārtelpa detālplānojuma teritorijā ir jārada no jauna, jo šobrīd teritorija nav publiski pieejama un ir klasificējama kā degradēta teritorija. Kīleveina grāvi paredzēts saglabāt kā vēsturisku ūdensteci un attīstīt par nozīmīgu Jelgavas ielas apbūves teritoriju publiskās ārtelpas daļu.

(5) Ielas un apbūves silueti.

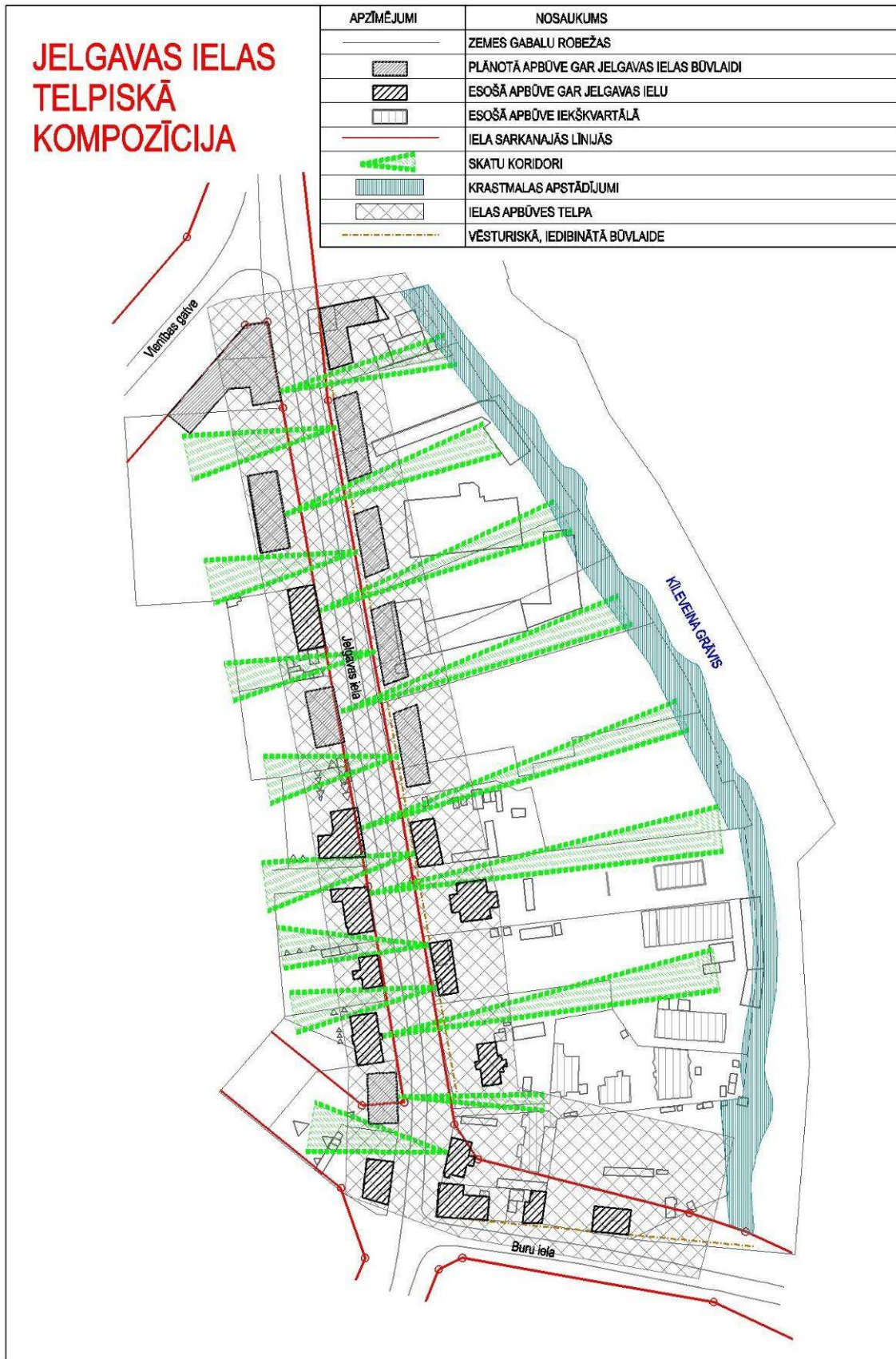
Detālplānojuma teritorijā gar Jelgavas ielu jā saglabā raksturīgais vēsturiskās apbūves raksturs un ielas apbūves ritms, siluets un mērogs. Ir izstrādāts Jelgavas ielas telpiskās kompozīcijas priekšlikums Jelgavas ielas posmam no Buru ielas līdz Vienības gatvei esošo (vēsturisko) apbūvi papildinot ar jaunās apbūves apjomu izvietojuma priekšlikumiem Jelgavas ielas telpā (skat. 22.attēlu).

Kvartāla dienviddaļā dominē vēsturiskā dzīvojamā apbūve ar izteiktu mazstāvu apbūves raksturu (1-3 stāvi). Veidojot jauno apbūvi, plānota pakāpeniska apbūves apjomu augstuma palielināšanās virzienā no Buru ielas uz Vienības gatvi, kas noslēdzas ar plānoto arhitektonisko akcentu Jelgavas ielas, Vienības gatves un Dēļu ielas krustojumā un plānoto lokālo pilsētbūvniecisko akcentu Torņakalna administratīvā centra teritorijā. Kvartāla apbūves siluetu veidos arī plānotais apbūves izvietojums un arhitektonisko akcentu izvietojums iekškvartālā.

Jelgavas ielas un Vienības gatves krustojuma tuvumā veidojama jauna laikmetīga apbūve, kas detālplānojumā paredzēta kā Vienības gatves noslēgums un vienlaicīgi iezīmēs vēsturiskās apbūves teritorijas robežu ar plānoto jaunās apbūves teritoriju Torņakalna administratīvā centra teritorijā. Plānotie Kīleveina grāvja apbūves silueti var tikt veidoti salīdzinoši atšķirīgi, iezīmējot Rīgas vēsturiskās centra aizsardzības zonas robežu, kur vienlaicīgi satiekas gan vēsturiskā, gan jaunā arhitektūra.

Savdabīgu telpu detālplānojuma teritorijas tuvumā veido vēsturiskais ceļš uz Zemgali – Jelgavas iela, kuras atsevišķos posmos ir saglabājusies vēsturiskā apbūve (pie Akmeņu ielas, pie Buru ielas, u.c.), bet teritorijā starp dzelzceļu un Vienības gatvi ielas telpas raksturu šobrīd nosaka gar ielu esošā apstādījumu josla un Kīleveina grāvis. Jelgavas ielas turpinājumā (jau ārpus detālplānojuma teritorijas), lai arī fragmentāri, bet ir saglabājusies vēsturiskā apbūve ar savu raksturīgo apbūves mērogu. Līdz ar to arī detālplānojuma teritorijā paredzēts veidot telpiski un arhitektoniski vienotu Jelgavas ielas telpu, kontekstā ar šīs ielas vēsturiskās apbūves raksturu, saglabājot tos vēsturiskos elementus kas šajā teritorijā ir saglabājušies.

22.attēls. Jelgavas ielas telpiskā kompozīcija.



2.3. PUBLISKĀS ĀRTELPAŠ, APSTĀDĪJUMU UN PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBA

Publiskās ārtelpas tīkla galvenie elementi ir ielas, laukumi un apstādījumu teritorijas, kas veido pilsētas pamatstruktūru un kurā attīstās un darbojas dažādie funkcionālie objekti un tos savienošās saiknes.

Izvērtējot esošo apbūvi gar Kīleveina grāvi, kas ir svarīgākā publiskā ārtelpa kvartālā, tika secināts, ka esošā apbūve gar Kīleveina grāvi ir vidi degradējošas nedzīvojamās ēkas, kas nākotnē ir nojaucamas vai rekonstruējamas. Apbūvei un apstādījumiem, kas tiks veidoti Kīleveina grāvja abos krastos jābūt savstarpēji saskaņotiem, ar mērķi veidot vienotu telpisko vidi ap Kīleveina grāvi. Izstrādātais apbūves struktūras un apstādījumu attīstības priekšlikums ir izstrādāts ņemot vērā arī apbūves attīstības priekšlikumus teritorijai starp Kīleveina grāvi un Mūkusalas ielu.

Teritorijā paredzēti: ielu, pagalmu un laukumu apstādījumi, kā arī Kīleveina grāvja krastmalas apstādījumi, veidojot jaunu vietas identitāti. Apstādījumi radīs jaunu publisko telpu un būs daļa no Pārdaugavas zaļās struktūras.

Mērķis - dažāda augstuma, formas un skaita koku un krūmu grupas, kuras veidos detālplānojuma teritorijas apstādījumu struktūru, pildot dažādas funkcijas ekoloģiskās, ekonomiskās un sociālās, piemēram, buferjosla, norobežos dzīvojamo zonu no mašīnu plūsmas, trokšņa un dūmgāzēm, vai atdalīs gājēju zonu no riteņbraucējiem, radot drošu vidi visiem publiskās ārtelpas lietotājiem: gājējam, riteņbraucējam un autovadītājam.

Viens no būtiskākajiem teritorijas labiekārtojuma elementiem Kīleveina grāvja krasta joslā ir veloceliņš, kas arī būtiski ietekmē krastmalas apstādījumus un kustību tajās. Lai veidotu vienu no pilsētas vērtībām - Kīleveina grāvi publiski pieejamu, tiek paredzētas terasveida laipas uz pāļiem, lai teritorijas lietotājiem būtu labiekārtota pieeja pie Kīleveina grāvja. Gar to malām paredzētas margas, kas radīs drošāku tās izmantošanu. Tās paredzētas no koka līdz ar to iekļautos kopējā ainavā. Laipas jāveido tik lielas, lai uz tām brīvi var pārvietoties un apgriezties cilvēki ratiņkrēslos. Teritoriju apsaimniekojot ziemā piebraucamo ceļu kaisīšanā neizmantojot maisījumus, kuros ir sāls, jo tas bojā koku sakņu sistēmu un mazina koku mūža ilgumu, veicina to nokalšanu un slimību attīstību.

Detālplānojums paredz izveidot detālplānojuma teritorijas funkcionalitāti, nodrošinot līdzsvarotu, bez fiziskiem šķēršļiem teritoriju šķērsojošo cilvēku kustību. Plānojums paredz šādus gājēju satiksmes tīkla izveides un uzlabošanas risinājumus, izveidojot labiekārtotu iekškvartālu gājēju ceļu:

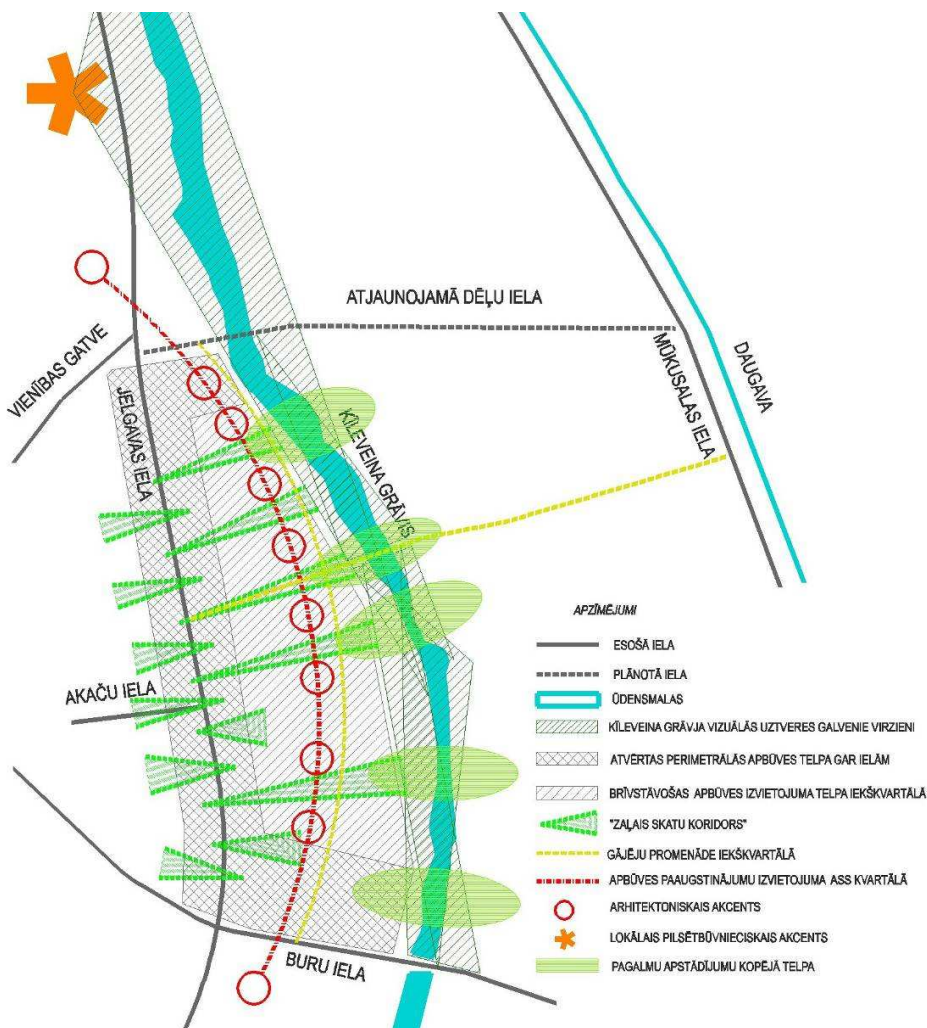
- Apstādījumu un dabas teritorijā gar Kīleveina grāvi paredzēts izveidot gājēju promenādi posmā no dzelzceļa uzbēruma līdz Buru ielai, kas nodrošinās gājēju un velobraucēju kustību no Tomakalna administratīvā centra teritorijas līdz Buru ielai, kā arī rekreācijas iespējas Kīleveina grāvja krastā.
- Paredzētas publiskās ārtelpas joslu un gājēju ceļu izveidošana starp Jelgavas ielu un Mūkusalas ielu.

Iekšpagalmi ir publiskās apbūves teritorija daļa, kur primārā izmantošana kalpo publiskiem, sabiedriskiem vai sociāliem nolūkiem, līdz ar to koncepcija paredz veidot plašākas publiskās telpas un saikni starp tām. Pagalmā kokus paredz stādīt dažādos līmeņos, veidojot 0.45 m virs zemes paceltas apdobs, radot iespēju šo apdobju malas izmantot kā soliņus. Blakus veidojot arī nelielas atkritumu urnas. Dekoratīvajās apdobs malās paredzēts veidot iebūvētu apgaismoju, kas radīs sānu gaismu. Iekšpagalmu segums – dažāda krāsas granīts un bruģis, veidojot nelielus koka seguma laukumus. Daļa no iekšpagalmu labiekārtojuma tiks veidoti kā pazemes autostāvvietu apzaļumoti jumti. Apzaļumotie pagalmi telpiski jāveido vienotā kompozīcijā ar Kīleveina grāvja otras (pretējās) puses pagalmiem, telpiski veidojot vienotu apstādījumu telpu abpus Kīleveina grāvim.

Teritoriju labiekārtojums risināms katrā zemesgabalā atsevišķi vienlaicīgi ar ēku projektēšanu un būvniecību. Izstrādājot teritoriju labiekārtojumu, jāizvērtē nepieciešamība veikt privāto teritoriju iežogojumu, saglabājot

publiski pieejamus un neiežogotu publisko ārtelpu un publisko apstādījumu teritorijas. Nav pieļaujams izvietot iekšējos žogus apbūves teritorijā, zemesgabalus funkcionāli var nodalīt veidojot apstādījumu, gājēju celiņu un mazo arhitektūras formu attiecīgu izvietojumu. Sadzīves atkritumu savākšanai katrs objekts jānodrošina ar atkritumu savākšanas un/vai šķirošanas konteineriem, un uzsākot objektu būvniecību jānoslēdz līgums ar attiecīgo apsaimniekotāju par regulāru atkritumu izvešanu no objekta gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā.

Detālplānojuma teritorijas apstādījumu un labiekārtojuma koncepcija palielina detālplānojuma teritorijas nozīmi pilsētas mērogā, kā arī palielina pilsētvides kvalitāti, teritorijas vērtību, uzlabo mikroklimatu, nodrošina saikni ar apkārtējām teritorijām un palielina pieejamību ūdeņiem.



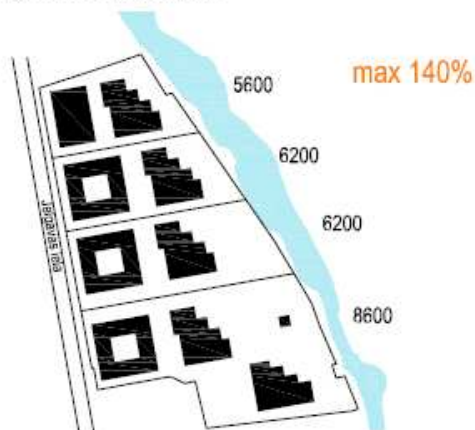
23.attēls Kvartāla apbūves telpiskā kompozīcija un galvenie attīstības principi.

2.4. PLĀNOTO OBJEKTU UN FUNKCIJU IZVIETOJUMS DETĀLPLĀNOJUMA TERITORIJĀ

Detālplānojuma izstrādes ietvaros arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons” sagatavoja telpiskās kompozīcijas un apbūves struktūras attīstības priekšlikumu (pilnā apjomā skat. detālplānojuma III sējumā „Pielikumi”) apbūves struktūras attīstībai detālplānojuma teritorijā. 23. un 24.attēlā definēti galvenie apbūves kompozīcijas telpas attīstības principi, kas ietver:

- Ielas apbūves telpas principu ievērošanu;
- Brīvstāvošas apbūves telpas veidošana iekškvartālā;
- „Zaļo skatu koridoru” un pagalmu saglabāšana un veidošana, radot kvartāla apbūves „caurspīdīgumu” un sajūtas par Kīleveina grāvja ūdens un zaļās teritorijas klātbūtni pilsētas ainavā;
- Apbūves paaugstinājuma un arhitektonisko akcentu izvietojums, kas veido jaunu ainavisku apbūves izvietojuma zonu iekškvartālā, asociatīvi izmantojot Kīleveina grāvja krasta līnijas novietojumu;
- Gājēju promenādes veidošana iekškvartālā, nodrošinot jaunas publiskās ārtelpas veidošanu paralēli apbūves paaugstinājuma asij un gar Kīleveina grāvi.

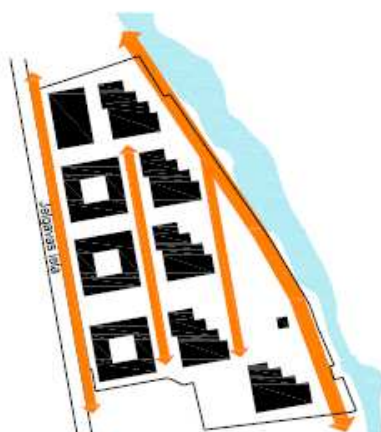
Apbūves intensitāte



Perpendikulāri telpsiekie koridori



Līnēras saiknes



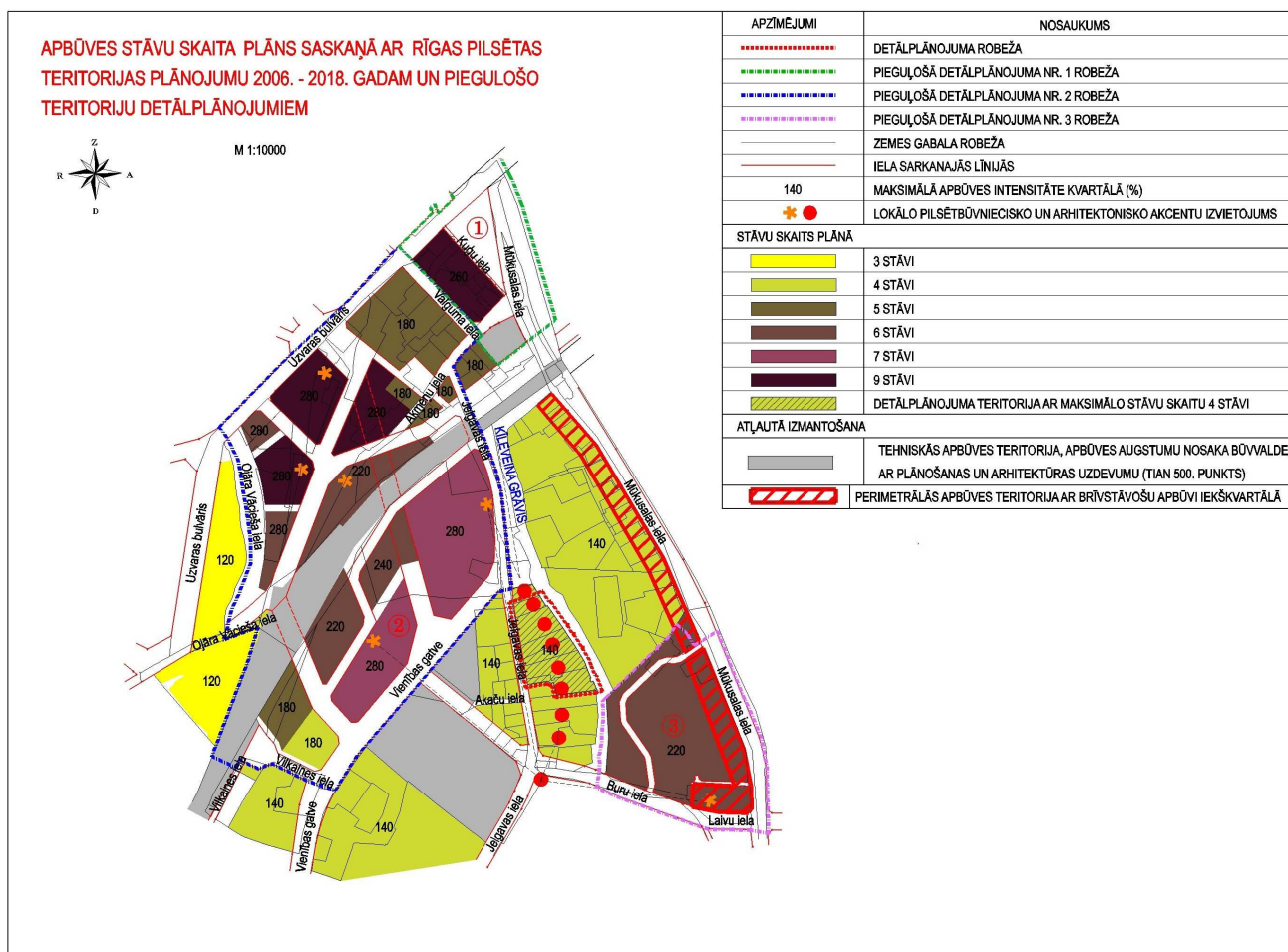
Struktūra un saiknes



24.attēls Kvartāla apbūves telpiskā kompozīcija un struktūra. . (arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons”, 2011.gads)

Detālpārplānojuma teritorija ir daļa no Pārdaugavas jaunā centra, kā arī tā atrodas tiešā tuvumā plānotajam Torņakalna administratīvajam centram. Torņakalna administratīvā centra attīstība viennozīmīgi veicinās visas apkāmes attīstību, un konkrētā detālpārplānojuma teritorijas attīstība būs cieši saistīta ar jaunās apbūves attīstību gar Jelgavas ielu gan funkcionāli, gan telpiski. Kvartālā starp Vienības gatvi, Jelgavas ielu un dzelzceļu, saskaņā ar Torņakalna administratīvā centra detālpārplānojumu ir plānota Latvijas universitātes ēku kompleksa

attīstība ar atļauto stāvu skaitu 7, apbūves intensitāti līdz 280%, bet teritorijas daļa pie Jelgavas ielas ir plānots lokāls pilsētībūvniecisks akcents ar maksimālo augstumu – 31,5 m. Jelgavas ielas posms no Buru ielas līdz dzelzceļam ir salīdzinoši īss (~700m), kas ir kājāmgājējiem ērti veicams ielas posms ~10 min, vai velobraucējam ~ 2 min. Tādēļ ļoti būtiski ir veidot harmonisku un saskaņotu apbūvi visā ielas garumā. Esošā vēsturiskā apbūve šajā Jelgavas ielas posmā ir saglabājusies tikai ielas daļā tuvāk Buru ielai, kas ir izteikta priekšpilsētas dzīvojamā apbūve 2 – 3 stāvu augstumā. Pārējā Jelgavas ielas daļa ir apbūvēta ar vidi degradējošām nedzīvojamām ēkām vai neapbūvēta. Izstrādātais attīstības priekšlikums paredz akcentēt Vienības gatves un Jelgavas ielas (un plānotās Dēļu ielas) krustojuma teritoriju, veidojot harmonisku pāreju Jelgavas ielas apbūvē no detālplānojuma kvartālā noteiktās 4 stāvu apbūves uz plānoto 7 stāvu apbūvi Jelgavas ielas posmā starp Vienības gatvi un dzelzceļu. Līdz ar to ir priekšlikums veidot apbūves paaugstinājumu un lokālo pilsētībūvniecisko akcentu zonu Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojuma tuvumā, kas turpināsies iekškvartālā. Apbūves paaugstinājuma zona telpiski savienos plānoto Latvijas universitātes kompleksa apbūvi ar esošo un plānoto apbūvi kvartālā starp Jelgavas ielu, Buru ielu, Bieķensalas ielu un Kīleveina grāvi. Savukārt detālplānojuma teritorijas dienviddaļā gar Jelgavas ielu ir priekšlikums veidot pakāpenisku pāreju no blakus esošās 3 stāvu apbūves uz 4 stāvu apbūvi.



25.attēls Apbūves stāvu skaita un plānotās intensitātes shēma.

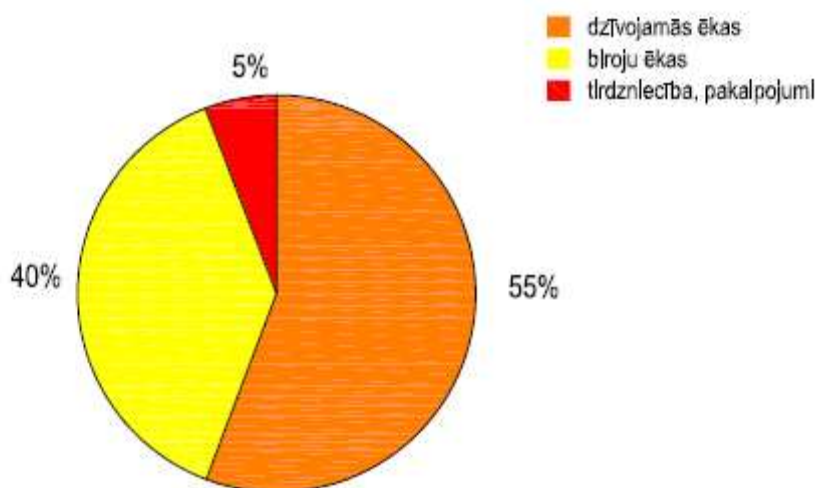
Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu detālplānojuma teritorija noteikta kā brīvstāvošas apbūves teritorija. Ņemot vērā Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas speciālistu veikto izvērtējumu par ēku kultūrvēsturisko līmeni (pilna apjoma materiālu skat. detālplānojuma pielikumu sadaļā), detālplānojuma izstrādes uzsākšanas posmā tika veikta kvartāla esošo un iespējamo apbūves blīvuma un intensitātes analīze. Veicot kvartāla apbūves intensitāšu analīzi tika secināts, ka realizējot detālplānojuma uzsākšanas posmā ierosināto attīstības priekšlikumu (ar apbūves intensitāti līdz 140%) un vienlaicīgi saglabājot kultūrvēsturiski vērtīgo apbūvi kvartāla dienviddaļā, vidējā apbūves intensitāte kvartālā nepārsniedz 130%, kas ir par 10% mazāk nekā atļauts Rīgas teritorijas plānojumā.

Izstrādājot kvartāla telpiskās kompozīcijas analīzi, ir pamatots lokālo pilsētņēmniecisko akcentu izvietojums (skat. 23.,24.,25.attēlu). Plānotās apbūves attīstība nodrošinās gan jaunas publiskās ārtelpas un apstādījumu teritorijas izveidošanu, gan degradētas un potenciāli piesārņotas teritorijas attīstību, vienlaicīgi uzlabojot pilsētas arhitektonisko tēlu.

Ir izstrādāts priekšlikums jauktas apbūves izvietojumam, kas var ietvert gan komercdarbības objektus – kā birojus un dienesta viesnīcas, kā arī dzīvojamo ēku apbūvi. Galveno gājēju ielu un ceļu tiešā tuvumā ēku pirmajos stāvos jāizvieto tirdzniecības un pakalpojumu objekti.

Turpmākajā plānošanas un projektēšanas posmā jāprecizē plānotās komercapbūves un dzīvojamās apbūves proporcija, ņemot vērā katra konkrētā zemesgabala būvprogrammu. Dzīvojamā apbūve konceptuāli ir paredzēta detālplānojuma dienvidu daļas teritorijā un pie Kīleveina grāvja. Jaunā apbūve kvartālā starp Kīleveina grāvi un Jelgavas ielu funkcionāli plānota kā jaukta tipa apbūve – jaukta dzīvojamā, darījumu un atpūtas objektu apbūve, kas orientēta ar arhitektoniski kvalitatīvām fasādēm gan pret Jelgavas ielu, gan pret Kīleveina grāvi. Kvartālā atļauta arī viesnīcas tipa apbūves izvietošana.

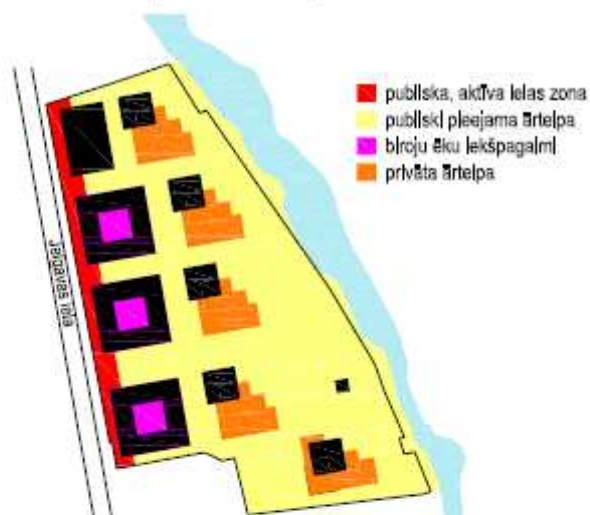
Funkciju bilance



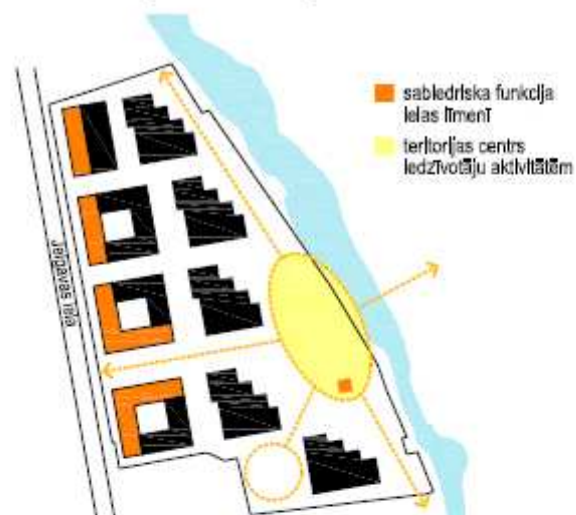
26. attēls. Detālplānojuma teritorijā plānoto funkciju procentuālā sadalījuma priekšlikums. (arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons”, 2011.gads)

Detālplānojuma gala redakcijas ietvaros izstrādātais attīstības priekšlikums (arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons”, 2011.gads) detālplānojuma teritorijā un kvartālā paredz iespēju nākotnē veidot jaunu apbūvi gar Jelgavas ielu, ņemot vērā arī Jelgavas ielas vēsturiskās apbūves tradīcijas un raksturīgo apbūves izvietojumu. Nosakot apbūves tehniskos rādītājus detālplānojuma teritorijā jāievēro Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi un to grozījumi.

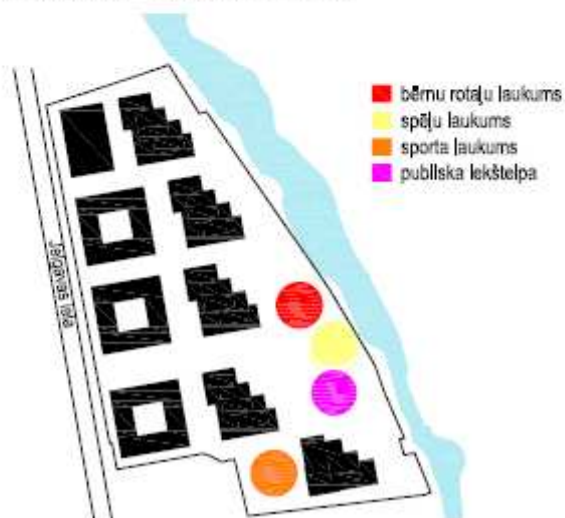
Publiskā - privātā ārtelpa



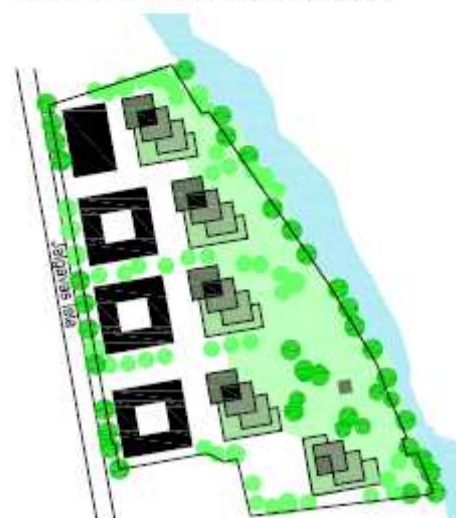
Publiskā - privātā ārtelpa



Publiskā - privātā ārtelpa



Zaļā struktūra un jumta dārzi



27. attēls. Teritorijas funkcionālā sadalījuma un publiskās ārtelpas priekšlikumi. (arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons”, 2011.gads)



28.attēls. Detālpārplānojuma teritorijas telpiskās attīstības priekšlikums. (arhitektu birojs „Didrihsons un Didrihsons”, 2011.gads)

2.5. TRANSPORTA ORGANIZĀCIJAS RISINĀJUMI

Atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam ielu tīkla attīstības shēmai, Daugavas kreisā krasta jeb Pārdaugavas teritorijas pilsētas maģistrāles (C kategorijas ielas) ziemeļu dienvidu virzienā ir Daugavgrīvas iela, Raņķa dambis, Vienības gatve un Ziepiņkalna iela.

Pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma 2009.gadā ir izstrādāti projektējamās Vienības gatves un Raņķa dambja trases novietojuma, krustojumu, satiksmes mezglu un satiksmes organizācijas varianti un veikta to izvērtēšana ilgtermiņa perspektīvā, pamatojoties uz tehniski ekonomisko izpēti un Pārdaugavas transporta tīkla modeļa VISSIM modelēšanas rezultātiem. Pašlaik dažādās projektēšanas stadijās atrodas vairāki lieli satiksmes infrastruktūras objekti Rīgā, kā piemēram, Ziemeļu koridors, Hanzas šķērsojums, Rietumu maģistrāle, kuru realizācija var izmainīt satiksmes plūsmas rādītājus šī projekta apskatītajās robežās.

Detālplānojuma teritorija atrodas pie Jelgavas ielas, kas saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam ir E un D kategorijas iela (detālplānojuma teritorijā E kategorija). Citas tuvākās D kategorijas ielas ir Buru iela un Mūkusalas iela, kas savukārt nodrošina izbraukšanu uz C kategorijas ielām (pilsētas maģistrālēm).

Attīstoties plānotajam pilsētas administratīvajam kompleksam un publiskajai apbūvei Torņakalnā, nepieciešams ielu (D kategorijas) tīklu savienot ar esošo pilsētas ielu un maģistrāļu tīklu (C kategorijas ielām). Pirmajā kārtā paredzēts izbūvēt Buru ielas un Vienības gatves savienojumu.

Sabiedriskais transports.

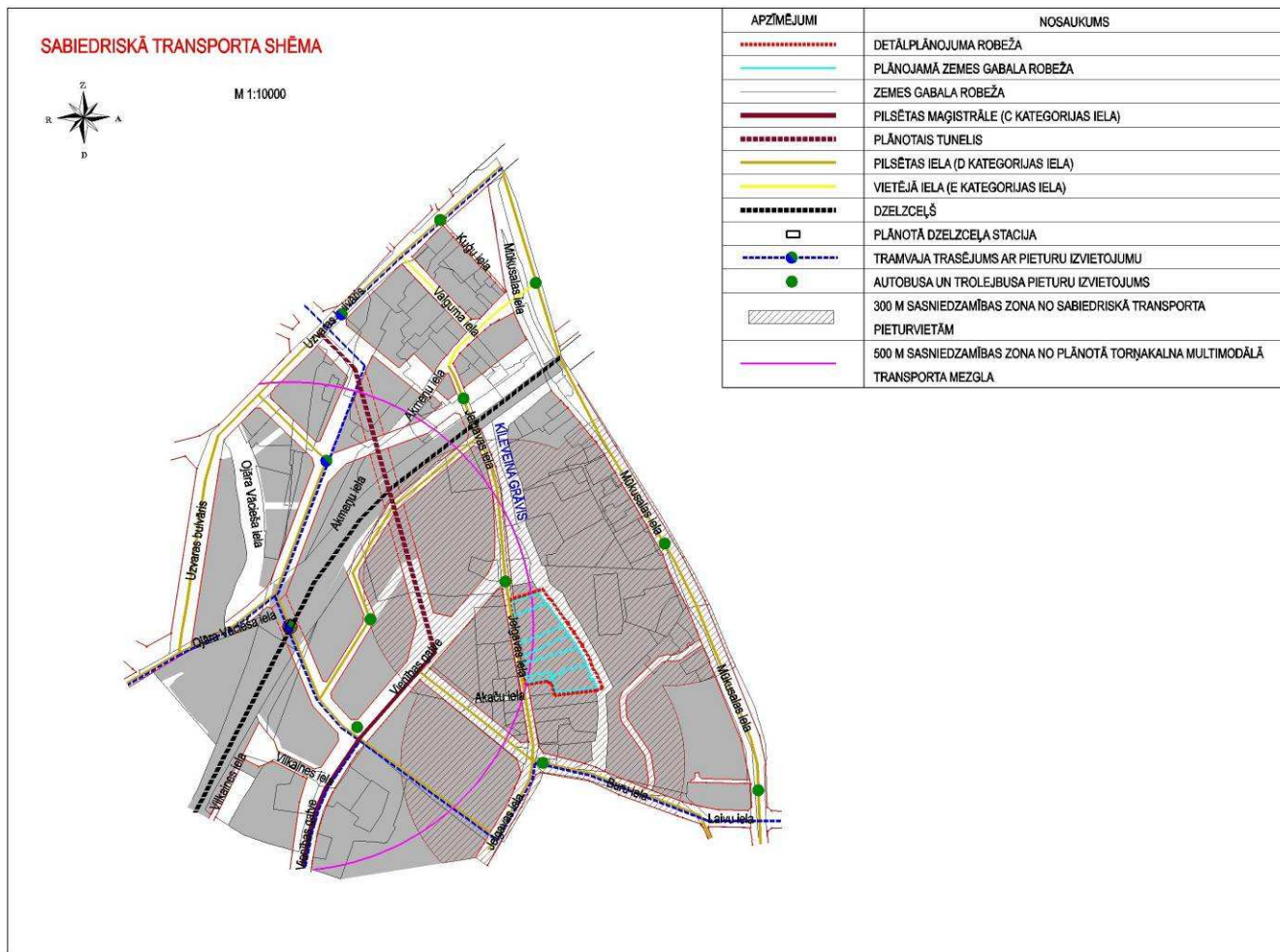
Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā apstiprinātām transporta politikas tēzēm, kā arī ņemot vērā Torņakalna apkaimes teritorijas izvietojuma īpatnības pilsētas plānā (pilsētas centra tuvums un problēmas ar Akmens tilta pieeju pārslogotību ar transportu), Torņakalna teritorijā kopumā ir nepieciešama sabiedriskā transporta attīstība apmeklētāju apkalpošanai.

Detālplānojuma teritorijai tuvākā sabiedriskā transporta – autobusa un trolejbusa pieturvietā atrodas Jelgavas un Buru ielas krustojumā, kas ir ~ 200-300 m attālumā. Saskaņā ar plānotajām perspektīvajām tramvaju trasēm, tuvākā tramvaja līnija nākotnē varētu tikt izvietota pa Buru ielas trasi. Autobusu un/vai trolejbusu satiksme nākotnē var tikt organizēta arī pa Jelgavas ielu, ar plānoto sabiedriskā transporta pieturvietu Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojuma tuvumā, tādējādi labāk nodrošinot ar sabiedrisko transportu arī detālplānojuma teritoriju, jo attālums līdz pieturvietai būtu ~ 50-200 m. Izbūvējot plānoto gājēju tiltu pāri Kīleveina grāvim un labiekārtojot publisko ārtelpu abpus grāvim, kājāmgājējiem no detālplānojuma teritorijas būs ērti sasniegt arī Mūkusalas ielu, kas ir labi nodrošināta ar sabiedrisko transportu (autobusu un trolejbusu līnijas) – attālums no detālplānojuma teritorijas līdz Mūkusalas ielai ~ 300 m.

Arī plānotā jaunā Torņakalna dzelzceļa stacija un plānotais multimodālais sabiedriskā transporta mezgls būs labi sasniedzams no detālplānojuma teritorijas, kur tiks nodrošināta labāka sasaiste ar teritorijas plānojuma struktūru, nodrošinot gājēju plūsmām ērtus un drošus ceļus līdz apmeklējuma objektiem un sabiedriskā transporta pieturvietām.

Autostāvvietas.

Visas nepieciešamās autostāvvietas plānots izvietot detālplānojuma teritorijā, saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma nosacījumiem. Saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma detālplānojuma teritorijā noteikts, ka stāvvietu nodrošinājums pie sabiedriski izmantojamiem objektiem nedrīkst pārsniegt normatīvos paredzēto minimālo robežu.



29.attēls Sabiedriskā transporta sasniedzamības shēma.

Būve	Autonovietņu skaits uz vienu aprēķina vienību		Papildus autonovietnes projekta teritorijā		Nepieciešamais autonovietņu skaits projekta teritorijā		Nepieciešamais velonovietņu skaits projekta teritorijā	
	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits
Daudzdzīvokļu māja	1 dzīvoklis	1	100 dzīv.	1	160	160 + 2	10 dzīv.	64
Kopmītnes	10 dzīvokļi	1	30 dzīv.	1	250	25 + 8	10 dzīv.	125
Biroju ēka ar patstāvīgiem apmeklētājiem	3 darba vietas	1	3 apmeklētāji	1	370	123 + 10	10 darba vietas	74
Biroju ēka bez patstāvīgiem apmeklētājiem	3 darba vietas	1	30 apmeklētāji	1	370	123 + 30	10 darba vietas	74
Mazumtirdzniecības objekts	5 darba vietas	1	100 apmeklētāji	3-10	10	20 + 10	100 apmeklētāji	20

1.tabula. Nepieciešamais auto un velo novietņu skaits detālplānojuma teritorijā.

Nepieciešamais autostāvvietu skaits detālplānojuma teritorijā kopumā var sasniegt 350 autostāvvietas, ņemot vērā minimālos normatīvus, plānoto funkciju aptuveno sadalījumu kvartālā un plānoto apbūves intensitāti. Ja teritorijā izvieto kopmītnes (dienesta viesnīcas) un birojus ar mazāku apmeklētāju skaitu, tad nepieciešamo autostāvvietu skaits nepārsniedz 200 autostāvvietas detālplānojuma teritorijā, bet attiecīgi palielinās nepieciešamo velonovietņu skaits.

Ņemot vērā Jelgavas ielas esošo un plānoto šķērsprofilu, nepieciešamības gadījumā var tikt izvietotas autostāvvietas arī ielas sarkano līniju robežās, tās izvietojot paralēli brauktuvei ielas vienā pusē.

Autostāvvietu izvietojumam jāatbilst LR Valsts standarta LVS 190-7:2002 prasībām, kas detalizēti jānosaka apbūves tehniskajā projektā.

Velosatiksmes un velostāvvietas.

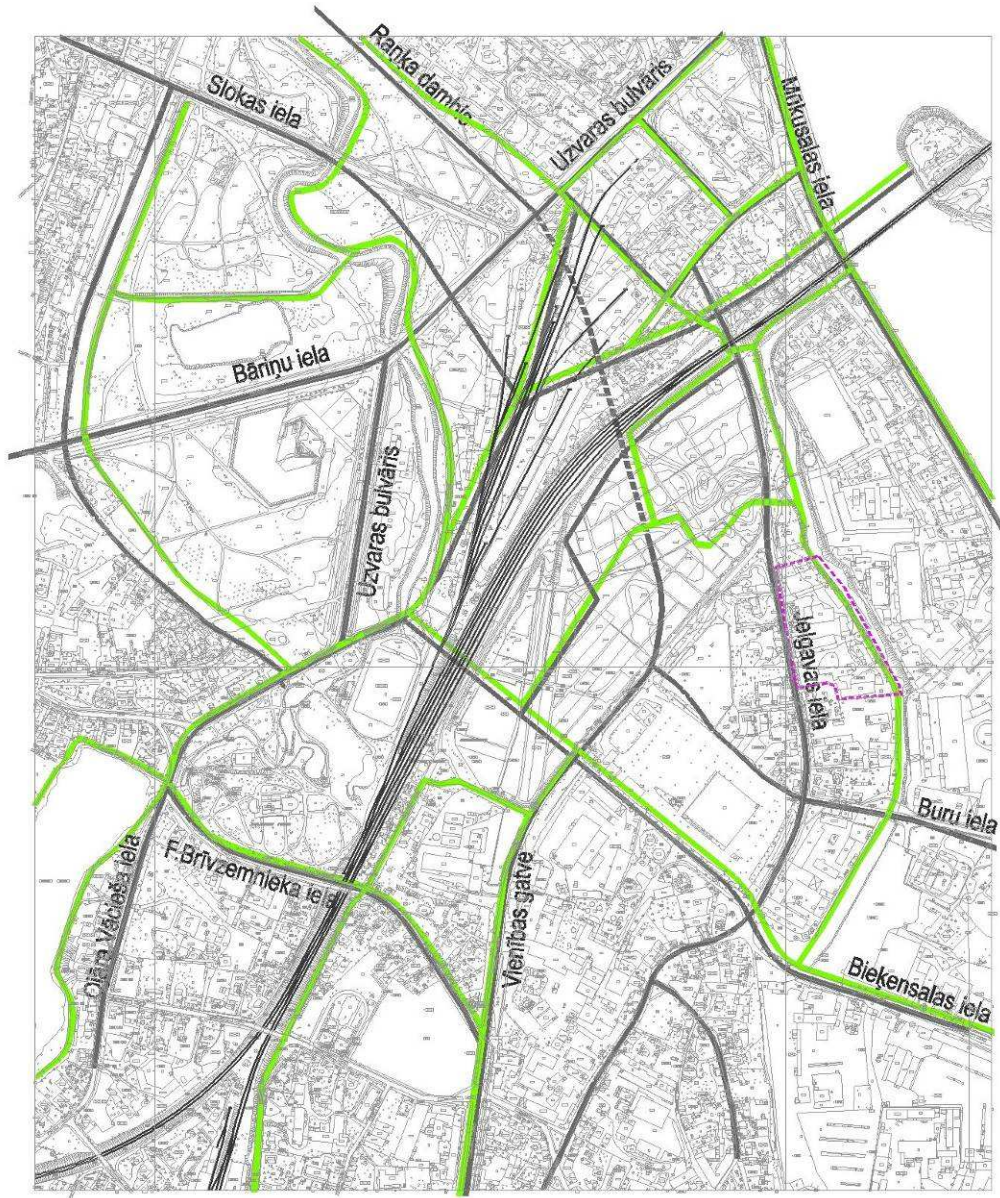
Detālplānojuma teritorijā paredzēts izbūvēt veloceļu gar Kīleveina grāvi, vienlaicīgi labiekārtojot noteikto Apstādījumu un dabas teritoriju (A) Kīleveina grāvja krastā, kā publisku apstādījumu teritoriju. Plānotais veloceļņš ir daļa no pilsētas vienotā veloceļu tīkla. Pārējā detālplānojuma teritorijā velosatiksmes atļauts izmantot plānotos gājēju ceļus.

Nepieciešamo velonovietņu skaits detālplānojuma teritorijā noteikts saskaņā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajiem normatīviem, un maksimāli tas var sasniegt 220, bet ja teritorijā netiek izvietotas kopmītnes, tad nepieciešamo velonovietņu skaits var būt ~ 150. Piemērojot normas, kas tiek ieteiktas piem. Dānijā, kas viennozīmīgi ir viena no velotransporta attīstības „lielvalstīm”, nepieciešamo velonovietņu skaits tikai plānotajai dzīvojamās apbūves daļai detālplānojuma teritorijā būtu vismaz 320 velostāvvietas (rēķinot 2 velostāvvietas uz 100 kv.m. dzīvojamās platības), bet velostāvvietu skaits birojiem būtu jāpalielina divas reizes (0,4 velostāvvietas uz vienu darbinieku).

Rīgas teritorijas plānojumā noteikts, ka viena velosipēda novietošanai virszemes transportlīdzekļu novietnē jāparedz vismaz 2,25 kv.m. (0,6m x 3,75m). Attālums starp perpendikulāri izvietotiem velostāvvietiem tiek rekomendēts ne mazāks par 60cm; perpendikulāri izvietotām velostāvvietām jāparedz vismaz 2m garums vienam velosipēdam, vai 1,4 m garums, ja velostāvvietas izvietotas 45 grādu leņķī. Vienvirziena piebraucamā veloceļa platums nedrīkst būt mazāks par 1 m, vai tam jābūt 1,75m, ja kustība velostāvvietā paredzēta divos virzienos.

Detālplānojuma teritorijā tiek rekomendēts pieņemt mazākus normatīvos attālumus, projektējot velostāvvietu izvietojumu slīpā leņķī, kas samazina nepieciešamās stāvvietas rādītājus līdz 1kv.m. uz velosipēdu. Izvietojot velosipēdus slīpā leņķī un veidojot dubultrindas, šo rādītāju iespējams samazināt līdz 0,75 kv.m.. (Minimālie velostāvvietu normatīvi noteikti saskaņā ar Dānijas rokasgrāmatas ieteikumiem velostāvvietu izveidošanā).

VELOCELIŅU TĪKLA ATTĪSTĪBAS SHĒMA



APZĪMĒJUMI

-  - plānotais ielu tīkls
-  - detālplānojuma robeža
-  - velotīkls

M 1:10 000

30.attēls Veloceliņu tīkla attīstības shēma Torņakalnā. M.Kalvāne, 2009.

2.6. INŽENIERINFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA

Visas esošās inženierkomunikācijas detālplānojuma teritorijā plānots demontēt un izbūvēt no jauna, ņemot vērā detālplānojuma grafiskajā daļā izstrādāto inženierkomunikāciju attīstības shēmu.

Veicot ēku projektēšanu un būvniecību un būvējot jaunas inženierkomunikācijas jāievēro LR MK 28.12.2004. noteikumi Nr.1069 „Noteikumi par ārējo inženierkomunikāciju izvietošanu pilsētās, ciemos un lauku teritorijās”.

(1) Ūdensapgāde un kanalizācija.

Dzeramā ūdens apgādi Rīgā šobrīd nodrošina uzņēmums SIA „Rīgas Ūdens”. SIA „Rīgas ūdens” īpašumā tuvākais DN 200 mm ūdensvads un kanalizācijas DN 700 mm kolektors iebūvēts Jelgavas ielā. Detālplānojuma grafiskajā daļā izstrādāta inženierkomunikāciju attīstības shēma, paredzot dalīto sistēmu – sadzīves notekūdeņu tīkls atdalīts no lietus ūdeņu kanalizācijas tīkla. Sadzīves notekūdeņus paredzēts novadīt esošajā kanalizācijas kolektorā Jelgavas ielā, bet dzeramo ūdeni saņemt no centralizētā pilsētas ūdensapgādes tīkla – esošā ūdensvada Jelgavas ielā.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 22.janvāra noteikumiem Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī” 30.punktu visa Latvijas teritorija ir noteikta par īpaši jutīgu teritoriju, uz kuru attiecas paaugstinātas prasības komunālo notekūdeņu attīrīšanai.

Dzeramā ūdens patēriņš un sadzīves kanalizācijas notekūdeņu daudzums.

Dzeramā ūdens patēriņš detālplānojuma teritorijai noteikts pielietojot LBN 221-98, LBN 222-99, kanalizācijas notekūdeņu daudzums – LBN 223-99.

Minētajās teritorijās ir izdalīti sekojoši patērētāju tipi:

1. Daudzstāvu dzīvojamās ēkas;
2. Administratīvās ēkas, biroji un ofisi;
3. Tirdzniecības un pakalpojumu objekti;
4. Stāvvietas.

Rūpniecības preču veikali, mazumtirdzniecības veikali -

Zinot plānoto tirdzniecības platību ir pieņemts, ka uz vienu strādnieku maiņā (kas aizņem 20 m² zāles) ūdens patēriņa norma būs 12 l/d un notekūdeņu daudzums būs 12 l/d. Darbs notiks divās maiņās.

Dzīvojamās ēkas -

Zinot plānoto dzīvojamo platību ir pieņemts, ka uz vienu iedzīvotāju (pieņemot 2,5 cilvēkus uz vienu māsaimniecību ar kopējo platību 80 m²) ūdens patēriņa norma būs 150 l/d un notekūdeņu daudzums būs 150 l/d.

Administratīvās ēkas, biroji -

Zinot plānoto administratīvo ēku, biroju un ofisu platību ir pieņemts, ka uz vienu strādnieku (kas aizņem 23 m² no biroju kopējās platības) ūdens patēriņa norma būs 25 l/d un notekūdeņu daudzums būs 25 l/d.

Autostāvvietas -

Zinot plānoto stāvvietu kopējo platību ir pieņemts, ka ūdens patēriņa norma stāvvietas vajadzībām būs 0,5 l/m²/d un notekūdeņu daudzums būs 0,5 l/m²/d.

Citi –

Dzeramā ūdens patēriņu konkrētām dzīvojamām un publiskām ēkām nosaka saskaņā ar būvnormatīvu LBN 221-99 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija”.

Aprēķinos nav paredzēts ūdens patēriņš teritorijas laistīšanai. Teritorijas platība kurai nepieciešama laistīšana pieņemta 30% apmērā no kopējās platības, kas sastāda ~ 6250 m². Ūdens patēriņu laistīšanai jānosaka atbilstoši būvnormatīva LBN 222-99 pielikuma 3.tabulai.

Aprēķinos jāparedz arī ūdens zudumi ūdensvada tīklos 10% apmērā.

Maksimālais diennakts nevienmērības koeficients pieņemts 1,2.

Maksimālais stundas ūdens patēriņš noteikts atbilstoši būvnormatīva LBN 222-99 aprēķina metodikai.

Aprēķinātie perspektīvie dzeramā ūdens patēriņi doti tabulā Nr.2.

Pagalmu un iekškvartālu kanalizācijas tīkliem notekūdeņu aprēķina daudzumus nosaka pēc būvnormatīva LBN 221-98 „ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija”.

Aprēķinos jāparedz iespējamā gruntsūdens infiltrācija pašteses kanalizācijas tīklos. Tā, balstoties uz pieredzi, var tikt pieņemta 20% apmērā no kopējā notekūdeņu daudzuma.

Maksimālais nevienmērības koeficients pieņemts saskaņā ar LBN 223-99, 1.pielikuma 1.tabulu – 2,5

Aprēķinātie perspektīvie notekūdeņu daudzumi doti tabulā Nr.3.

Ugunsdzēsības ūdens patēriņi

Saskaņā ar LBN 222-99 noteikumiem vienlaicīgo ugunsgrēku skaits pieņemts- 1 (iedzīvotāju skaits līdz 1000 cilv.). **Ūdens patēriņš ārējai ugunsdzēsībai** Saskaņā ar LBN 222-99 ūdens daudzums viena ugunsgrēka dzēšanai ir 10 l/s.

Ūdens patēriņš iekšējai ugunsdzēsībai

Lielākais ūdens patēriņš iespējams saskaņā ar LBN 221-98, 48.punktu un 1.tabulu, pārējās publiskās ēkas līdz desmit stāviem un ar būvapjomu vairāk līdz 5000 m³ - Kopējais ūdens patēriņš 15 l/s.

2.tabula. Kopējais dzeramā ūdens patēriņš.

	Iedzīvotāju / biroju / pakalpojumu darbinieku skaits	Vidējais diennakts patēriņš, m ³ /d	Vidējais diennakts patēriņš, l/s	Diennakts nevienmērības koeficients, max	Maksimālais diennakts patēriņš, m ³ /d	alfa max	beta max	Stundas nevienmērības koeficients, max	Stundas maksimālais patēriņš, l/s
Jelgavas iela 12	37 / 97 / 33	8,3	0,1	1,2	9,96	1,2	1	1,2	0,5
Jelgavas iela 14	45 / 120 / 38	10,1	0,1	1,2	12,1	1,2	1	1,2	0,6
Jelgavas iela 16	57 / 144 / 50	12,7	0,2	1,2	15,24	1,2	1	1,2	0,8
Jelgavas iela 18	25 / 69 / 23	5,8	0,1	1,2	6,96	1,2	1	1,2	0,3
Jelgavas iela 20	235 / 0 / 30	35,4	0,6	1,2	42,48	1,2	1	1,2	2,1
Kopā	399 / 430 / 174	72,3	1	1,2	86,76	1,2	1,1	1,2	4,4

3.tabula. Kopējais notekūdeņu daudzums.

	Iedzīvotāju / darbinieku skaits	Vidējā diennakts pietece, m ³ /d	Vidējā diennakts pietece, l/s	Maksimālais pietece koeficients	Maksimālā pietece, l/s	Maksimālā pietece, m ³ /h
Jelgavas iela 12	37 / 97 / 33	8,3	0,1	2,5	0,25	0,9
Jelgavas iela 14	45 / 120 / 38	10,1	0,1	2,5	0,25	1,1
Jelgavas iela 16	57 / 144 / 50	12,7	0,2	2,5	0,5	1,3
Jelgavas iela 18	25 / 69 / 23	5,8	0,1	2,5	0,25	0,6
Jelgavas iela 20	235 / 0 / 30	35,4	0,6	2,5	1,5	3,7
Kopā	399 / 430 / 174	72,3	1	2,5	2,5	7,5

(2) Ugunsdrošība.

Minimālos ugunsdrošības attālumus no būvēm līdz blakus esošo zemesgabalu robežām noteikt ēku un būvju tehniskajos projektos saskaņā ar spēkā esošajiem Latvijas būvnormatīviem atbilstoši LBN 201-07 "Būvju ugunsdrošība" noteikumu prasībām. Ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai paredzētās piebrauktuves projektē vismaz gar vienu būves fasādi, tajās nedrīkst ierīkot autostāvvietas un citus šķēršļus. Pirms konkrētas nozīmes objektu projektēšanas zemesgabalos jāsaņem VUGD tehniskie nosacījumi.

Ārējo ugunsdzēsības ūdensvada diametru, sacilpojumu un hidrantu skaitu jāparedz ēku un būvju tehniskā projekta ietvaros, ņemot vērā ēku nozīmi, būvapjomu, ēku izvietojumu zemes gabalā, atbilstoši būvnormatīva LBN 222 – 99 „Ūdensapgādes ārējie tīkli un būves”, kas ir apstiprināts ar Ministru kabineta 01.02.2000. noteikumiem Nr. 38, ņemot vērā maksimālo ūdens patēriņu ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai. Ugunsdzēsības hidrantus izvietot saskaņā ar LBN 222-99 158.punkta prasībām, atkarībā no projektējamo ēku un būvju ugunsdrošības pakāpes, pieejamus ugunsdzēsības tehnikai. Ūdensvada ugunsdzēsības hidrantus gar autoceļiem jāizbūvē ne tālāk par 2,5 m no brauktuves malas, bet ne tuvāk par 5 m no ēku un būvju sienām. Attālumus starp ugunsdzēsības hidrantiem aprēķina, ņemot vērā kopējo ūdens patēriņa intensitāti ugunsgrēka dzēsībai un uzstādāmā hidranta tipa ūdens padeves spēju. Ūdensvada ugunsdzēsības hidrantus atļauts ierīkot arī uz ceļa braucamās daļas, izņemot valsts autoceļu braucamās daļas.

Laika posmā līdz teritorijā tiks izbūvēta centralizētā ūdensapgāde, ugunsdzēsības vajadzībām var izmantot ūdeni no Kīleveina grāvja, izmantojot plānoto publiskās ārtelpas joslu piebraukšanai pie Kīleveina grāvja. Pie Kīleveina grāvja, kā arī pie rezervuāru ūdens ņemšanas akām jāizbūvē laukumus (12,0x12,0 m) ugunsdzēsības automašīnu piebraukšanai.

(3) Lietus ūdens kanalizācija.

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Lietus ūdens projekta teritorijā tiks novadīts uz Kīleveina grāvi, jo Jelgavas ielā nav izbūvēta lietus ūdens kanalizācija. Lietus ūdens var tikt piesārņots ar dažādu veidu vielām, kuras nepieciešams attīrīt pirms tās nonāk Kīleveina grāvī. Detālplānojuma risinājums paredz detālplānojuma teritorijas lietus ūdeņus savākt vienā vietā (zemesgabalā Jelgavas ielā 12, kas atrodas zemākajā vietā) un pirms to ievadīšanas Kīleveina grāvī uzstādīt atbilstošas attīrīšanas ierīces, lai nodrošinātu lietus ūdeņu attīrīšanu.

Tehniskā projekta izstrādes gaitā nepieciešams precīzi noteikt lietus ūdens daudzumu, kurš tiks ievadīts Kīleveina grāvī. Lietus ūdens kolektora iztekas vietā jāparedz gultnes un nogāžu nostiprinājumi. Nepieciešams veikt hidroloģiskos un hidrauliskos aprēķinus, lai noteiktu grāvja šķērsgriezuma un garenkrituma atbilstību papildus ūdens daudzuma novadīšanai.

Lietusūdeņu uztveršanas akām drīkst pievienot ēku jumtu lietusūdeņu notekcaurules.

(4) Energoapgāde un ielu apgaismojums.

Tiek piedāvāts galveno piegādes līniju projekta teritorijai nodrošināt izveidojot tiešus pieslēgumus Latveņero tīklam. Kopējā aprēķinātā maksimālā slodze detālplānojuma teritorijā var sasniegt ~1800 kW, kuru ir iespējams nodrošināt no jaunizbūvētās Nacionālās bibliotēkas apakšstacijas. Ņemot vērā Jelgavas ielas tuneļa (dzelzceļa šķērsojuma) fizisko parametrus, var rasties problēmas ar jaunu kabeļu trašu izvietojumu Jelgavas ielas posmā no Akmeņu ielas līdz detālplānojuma teritorijai. Tādēļ, kā alternatīvs risinājums, tiek piedāvāts izmantot pieejamās slodzes no esošās Torņakalna apakšstacijas.

Plānotās kabeļu izvietojuma zonas un ielu apgaismojuma līniju izvietojums noteikts plānojuma grafiskās daļas plānā „Ielu un ceļu šķēršļi”.

Veicot maksimālo slodžu aptuvenos aprēķinus detālplānojuma teritorijā ir pielietoti normatīvi kas noteikti gan Latvijas Valsts standartos, gan izmantojot citus starptautiski atzītus normatīvus.

4.tabula. Maksimālo slodžu aprēķins plānotajiem zemesgabaliem

Zemesgabala adrese	Platība (kv.m.)	Projektā pieņemtā apbūves platība Kv.m.	Biroji, sabiedriskās iestādes %	Dzīvojamā apbūve %	Tirdzniecība %	Satiksmes infrastruktūra %
Jelgavas 12	3120	4992	45%	25%	20%	10%
Max.slodze – 295kW			100	50	140	5
Jelgavas 14	3616	5785	45%	25%	20%	10%
Max.slodze – 360 kW			125	65	162	10
Jelgavas 16	4802	7363	45%	25%	20%	10%
Max.slodze – 517 kW			172	95	235	15
Jelgavas 18 un 20	2549 6760	13032	-	80%	10%	10%
Max.slodze – 645 kW			-	430	200	15

20/0.4kV elektroapgāde:

Detālplānojuma teritorijas ceļu zonā ir paredzētas vietas 0.4 un 20kV kabeļu līnijām. Plānotās apbūves elektroapgādei paredzēta vieta 20/0,42 kV transformatoru apakšstacijai slodžu centrā, rezervējot zemesgabala daļu Jelgavas ielas sarkano līniju robežās un/vai plānoto inženierkomunikāciju koridoru robežās, tādējādi nodrošinot brīvu pieeju apakšstacijām, A/S „Sadales tīkls” elektrotīklu operatīvajam personālam, jebkurā diennakts laikā. Elektroapgādes inženierbūvju un inženierkomunikāciju (tai skaitā to aizsargjoslu) izvietojums paredzēts pārsvarā zem trotuāriem, vai zaļumu joslām. Elektrosadales skapju un ievadsadaļņu novietošanas vietas jāparedz energoapgādes tehniskajā projektā, kas izstrādājams saskaņā ar apbūves ēku kompleksa skici projektu. Izstrādājot elektroapgādes projektu par transformatoru apakšstacijas novietošanu jāslēdz servitūta līgumu starp A/S „Sadales tīkls” un zemes īpašnieku. Zem ēku pamatiem kabeļa ieguldīšana nav atļauta.

Ielu apgaismojums:

Detālplānojuma teritorijas piebraucamo ceļu zonā (inženierkomunikāciju koridori) un gar gājēju ceļu apstādījumu teritorijā ir paredzētas vietas ielu apgaismojuma kabeļu līnijām vienotā energoapgādes un apgaismojuma kabeļu zonā. Teritorijas apgaismojumu paredzēts izvietot zem plānoto ceļu zaļumu joslām.

Vājstrāvu ārējie tīkli:

Detālplānojuma teritorijas ceļu zonā ir paredzētas vietas vājstrāvu kabeļu kanalizācijai, kā arī optisko kabeļu kanalizācijai.

Saskaņā ar Enerģētikas likuma 19.panta (1) daļu - jaunu energoapgādes komersanta objektu ierīkošanai energoapgādes komersantam ir tiesības izmantot jebkuru zemi par vienreizēju samaksu tās īpašniekam saskaņā ar likuma 24. pantu. Energoapgādes komersanta pienākums saskaņot ar zemes īpašnieku jaunu energoapgādes objektu ierīkošanas nosacījumus, kā arī tiesības saskaņošanas procedūru aizstāt ar zemes īpašnieka informēšanas gadījumos, ja zeme izmantota jaunu energoapgādes komersantu objektu – iekārtu, ierīču, ietaišu, tīklu, līniju un to piederumu ierīkošanai, ja iestāties vismaz viens no šādiem nosacījumiem:

1) energoapgādes komersanta objektu ierīkošana paredzēta vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā vai detālplānojumā;

- 2) energoapgādes komersanta objekts tiek ierīkots sarkanās līnijas robežās;
- 3) vietējā pašvaldība ir atzinusi, ka sabiedrības interesēs jauna energoapgādes komersanta ierīkošana vai esošā objekta vai tā daļas izmantošana nav iespējama bez šīs zemes izmantošanas;
- 4) citos likumos noteiktajos gadījumos.

Ārējo elektrisko tīklu ierīkošanai tehniskā projekta stadijā iesniegt pieteikumu Lietotāja elektroapgādei jebkurā AS „Sadales tīkls” klientu konsultāciju centrā.

Pirms elektriskā tīkla izbūves:

- a) dabā ar ģeodēzisko mērījumu palīdzību jābūt noteiktām un atzīmētām ielu sarkano līniju un plānoto inženierkomunikāciju koridoru robežām.
- b) Jābūt veiktiem zemes planēšanas darbiem.

(5) Gāzes apgāde.

Detālplānojuma teritorijā nav esošo gāzesvadu, bet vidējā spiediena gāzes vada izbūve ir iespējama pa Jelgavas ielu. Detālplānojumā rezervēta vieta perspektīvo gāzes vadu būvniecībai plānotajā Jelgavas ielas šķērsprofilā, ielas sarkano līniju robežās. Paredzēta vidējā spiediena SGRP (skapjveida gāzes regulēšanas punkta) novietne pie zemesgabalu robežām.

Saskaņā ar plānoto inženierkomunikāciju shēmu tiek nodrošināta iespēja realizēt vidējā spiediena gāzes pievadu izbūvi katram patērētājam atsevišķi.

(6) Sakaru komunikācijas.

Veicot ēku tehnisko projektēšanu, paredzēta vieta kabeļu kanalizācijas ievadiem no esošā kabeļu tīkla līdz katrai ēkai, ņemot vērā plānotos inženierkomunikāciju koridorus katrā zemesgabalā. Detālplānojumā rezervēta vieta perspektīvās kabeļu kanalizācijas būvniecībai Jelgavas ielas šķērsprofilā, ielas sarkano līniju robežās. Saskaņā ar plānoto ielu un ceļu tīklu tiek nodrošināta iespēja realizēt kabeļu kanalizācijas ievadu izbūvi no projektējamās kabeļu kanalizācijas līdz katrai plānotajai ēkai. Kabeļu šķērsojumu vietās tos aizsargāt ar cauruli. Konkrētu objektu atrašanās vietas precizējamās izstrādājot tehnisko projektu, detālplānojumā rezervētas teritorijas inženiertehniskās apgādes objektu izvietošanai.

Ēku iekšējos telekomunikāciju tīklus izbūvēt pēc nepieciešamības, no rezervētās vietas (sadales punkta), ievērojot valsts normatīvos aktus un „Eiropas standarta EN 50173_1 2002” tehniskās prasības.

(7) Siltumapgāde.

Detālplānojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā - Jelgavas ielā nav izbūvēti centralizētās siltumapgādes tīkli. Siltumapgādes risinājumi jāizvēlas ņemot vērā ekonomiskos un vides faktoros. Detālplānojuma teritorijā ir paredzēta vieta gan centralizētai siltumapgādei, gan vidēja spiediena gāzes vadam, ja ņemot vērā ekonomiskos un ekoloģiskos faktoros rastos vajadzība pēc gāzes apkures. Ēku tehniskie projekti izstrādājami saskaņā ar LBN 231-03 „Dzīvojamo un publisko ēku apkure un ventilācija”.

Paskaidrojumu rakstu sagatavoja: M.Kalvāne