



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



**Ierosinātājs:**  
**SIA "MERKS"**  
Skanstes iela 50, Rīga, LV-1013  
tālr.: 67373380, merks@merks.lv  
www.merks.lv

METRUM

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

RRRRR  
UUUU  
UUU  
MM  
E

**Teritorijas koncepcijas autors un izstrādātājs:**  
**SIA „RUUME arhitekti”**  
Miera iela 50a, Rīga, LV-1013  
tālr.26493277, ruume@ruume.lv  
www.ruume.lv

## **LOKĀLPLĀNOJUMS** **teritorijai Zaķusalā, Rīgā**

**Zemesgabali ar kadastra apz: 01000510167; 01000510161; 01000510162;  
01000510164; 01000510165; 01000510163**

Izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”

## **PASKAIDROJUMA RAKSTS**

**Ierosinātājs:** SIA “Merks”, reģ. Nr. 40003304295, Skanstes iela 50, Rīga, LV-1013

**Lokālplānojuma izstrādes vadītāja:**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

**Izstrādātājs:** SIA „METRUM”, reģ. Nr. 40003388748, Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011 sadarbībā ar arhitektu biroju SIA “RUUME arhitekti”, reģ. Nr. 50203008481, Matīsa iela 46A - 12, rīga, LV-1009

**Projekta vadītāja:** Māra Kalvāne

**Līguma Nr.:** 90-16-00020

**SATURA RĀDĪTĀJS**

IEVADS	4
1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI	5
2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018.GADAM	6
3. LOKĀLPĀNOJUMA TERITORIJAS IETEKMĒJOŠIE FAKTORI UN ESOŠĀ IZMANTOŠANA	7
3.1. Lokālpārvaldības teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabas vērtības	7
3.2. Izpētes teritorijas un citu piegulošo teritoriju esošā un plānotā izmantošana	12
3.2.1. Rīgas radio un televīzijas torņa plānotā attīstība	13
3.2.2. Zaķusalas ziemeļu daļas plānotā attīstība	15
3.3. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts	16
3.4. Esošā transporta infrastruktūra	21
3.5. Inženiertehniskā apgāde un aizsargjoslas	23
3.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti	23
3.5.2. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi	24
3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski	24
3.6.1. Degradētās un piesārņotās teritorijas	24
3.6.2. Gaisa piesārņojums	24
3.6.3. Vides troksnis	25
3.6.4. Aplūstošās teritorijas un krasta erozija	26
3.6.5. Paaugstināta riska objekti un teritorijas	27
3.7. Izpētes teritorijas funkcionāli telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā	28
4. LOKĀLPĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS	31
4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums	31
4.2. Lokālpārvaldības risinājumu vispārējais apraksts un plānotā teritorijas funkcionālā izmantošana	31
4.3. Plānotās apbūves telpiskās attīstības koncepcija	32
4.4. Publiskās ārtelpas un labiekārtojuma attīstības koncepcija	35
4.4.1. Apstādījumu un teritorijas labiekārtojuma koncepcija	35
4.4.2. Krastmalu un piegulošo ūdens teritoriju izmantošanas priekšlikumi	36
4.4.3. Jaunās Zaķusalas krastmalas ielas būvīpašu pamatojums	40
4.5. Plānotās apbūves vizuālās ietekmes analīze uz Rīgas vēsturisko centru un pilsētas apbūves siluetu	42
4.6. Sociālā infrastruktūra un vides pieejamība	43
4.7. Zemes vienību veidošanas un adresācijas priekšlikumi	44
4.8. Transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi	46
4.8.1. Gājēji un veloinfrastruktūra	46
4.8.2. Ielu un piebraucamo ceļu plānojums	51
4.8.3. Transportlīdzekļu novietnes	51
4.8.4. Izpētes teritorijas transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi	52
4.8.5. Sabiedriskā transporta attīstības priekšlikumi	53
4.8.6. Ūdens transporta attīstības priekšlikumi	54
4.9. Inženiertehniskās infrastruktūras attīstības priekšlikumi	55
4.9.1. Ūdensapgāde, kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija	55
4.9.2. Gāzapgāde un siltumapgāde	57

---

4.9.3.	Elektroapgāde un apgaismojums	64
4.9.4.	Elektronisko sakaru tīkli	66
4.9.5.	Ugunsdrošība	66
4.10.	Civilā aizsardzība un risku pārvaldība	67
5.	Priekšlikumi lokālpārvaldības izpētes teritorijas funkcionālajam zonējumam un attīstībai	67
6.	Lokālpārvaldības uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam	69
7.	Lokālpārvaldības teritorijas īstenošanas kārtības priekšlikumi	70

## IEVADS

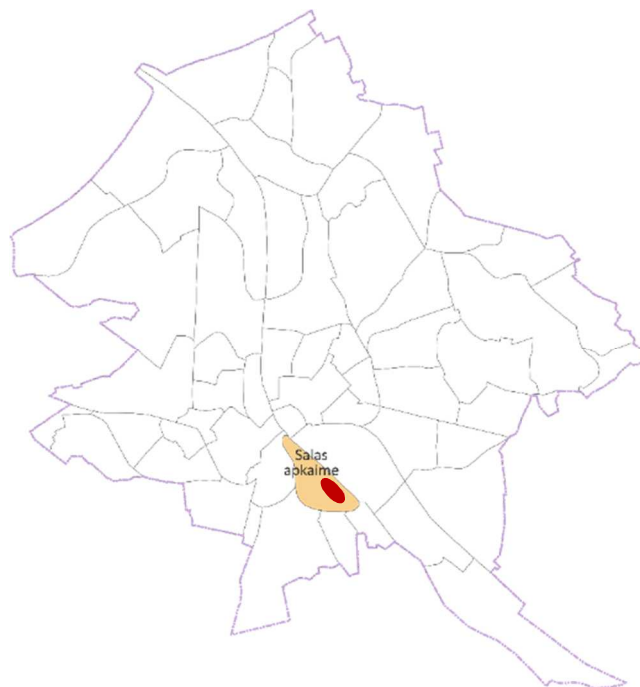
Lokālpārvaldības izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 11.04.2017. pieņemto lēmumu Nr.5084 „Par teritorijas Zaķusalā lokālpārvaldības kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.90, 42.§). Lokālpārvaldības izstrādes ierosinātais ir SIA „Merks”.

Lokālpārvaldības izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 11.04.2017. lēmumu Nr.5084), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālpārvaldības sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par lokālpārvaldības izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta lokālpārvaldības sējumā „Pārskats par lokālpārvaldības izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”. Plānošanas dokumenta grafiskās daļas plāns „Teritorijas pašreizējā izmantošana” izstrādāta uz SIA “METRUM” 2016.gadā sagatavotā topogrāfiskā plāna pamatnes ar mēroga precizitāti 1:500, bet grafiskās daļas plāns „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādāts uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000, kas aktualizēta 2006., 2007. un 2013.gadā, kā arī ņemot vērā arī SIA “METRUM” 2016.gadā sagatavoto topogrāfiskā plāna pamatni ar mēroga precizitāti 1:500. Lokālpārvaldības paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2017.gadā SIA „METRUM” uzņemtie fotoattēli.

Lokālpārvaldības izstrādei ir saņemti institūciju nosacījumi, izstrādes procesa gaitā tiks saņemti institūciju atzinumi, kā arī nodrošināta sabiedrības līdzdalība, organizējot lokālpārvaldības publisko apspriešanu.

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpārvaldības, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 24.08.2017. pieņēma lēmumu Nr.36 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Atbilstoši minētajam lēmumam SIA “Vides eksperti” ir izstrādājuši Vides pārskatu un veikuši projekta stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu.



1.attēls. Ierosinātā lokālpārvaldības izstrādes vieta Rīgas pilsētas teritorijā un Salas apkaimē. Avots: SIA “METRUM”, 2016



## 1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Lokālpārvaldības izstrādes **mērķis** ir veikt izmaiņas pašreiz spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā, tā sastāvā ietilpstošo Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” pielikumā Nr.15 „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, lai balstoties uz SIA “Zaķusalas Estate” izsludinātā atklātā konkursa “Par labāko Zaķusalas teritorijas telpiskā plānojuma attīstības vīzijas koncepcijas izstrādi” iegūtajiem rezultātiem, kompleksi rastu risinājumus teritorijas turpmākai attīstībai, nodrošinātu tās ilgtspējīgu attīstību, kā arī attīstot Zaķusalas publisko ārtelpu, veicinātu ūdens un krastmalu izmantošanu rekreācijai.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu, lokālpārvaldības izstrādei tika izvirzīti šādi galvenie izstrādes **uzdevumi**:

1. Pamatot Rīgas teritorijas plānojumā noteiktās atļautās teritorijas izmantošanas grozījumu nepieciešamību, izvērtējot lokālpārvaldības teritorijas plānoto attīstību atbilstoši Rīgas ilgtspējīgās attīstības stratēģiskajām interesēm Salas apkaimē.
2. Lokālpārvaldības teritorijas funkcionālā zonējuma ietvaros, atbilstoši telpiskās plānojuma attīstības vīzijas koncepcijai noteikt apbūves izmantošanas veidus, plānotās apbūves izvietojuma zonas un izstrādāt lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, nosakot katrai funkcionālajai zonai apbūvi raksturojošos parametrus – apbūves intensitāti, brīvās zaļās teritorijas rādītāju un apbūves augstumu.
3. Noteiktajā funkcionālā zonējuma izpētes teritorijā veikt telpisko analīzi esošās un plānotās apbūves kontekstā. Atbilstoši tās rezultātiem sniegt priekšlikumus turpmākā funkcionālā zonējuma piemērošanai un telpiskai attīstībai tajā.
4. Izvērtēt paredzētā funkcionālā zonējuma un plānotās apbūves iespējamās ietekmes uz trokšņu un gaisa piesārņojuma līmeņa pieaugumu un izstrādāt atbilstošus risinājumus negatīvo ietekmju mazināšanai.
5. Izstrādāt risinājumus lokālpārvaldības teritorijas publiskajai ārtelpai – ielu apstādījumiem un krastmalu labiekārtojumam. Noteikt prasības arī teritorijā esošo dabas vērtību saglabāšanai un uzlabošanai.
6. Precizēt potenciāli applūstošās teritorijas un krastu erozijas apdraudētos posmus, izstrādāt risinājumus šo teritoriju ilgtspējīgai izmantošanai, kā arī apbūves aizsardzībai no applūšanas.
7. Veikt lokālpārvaldības ieceres realizācijas rezultātā prognozējamo transporta plūsmu izpēti un analīzi (modelēšanu) teritorijas posmā starp K.Ulmaņa gatves/Vienības gatves un Lāčplēša ielas/Gogoļa ielas krustojumiem. Novērtēt šo ietekmi uz Zaķusalas un apkārtējo pilsētas ielu tīkla, it sevišķi pilsētas centra transporta loku, caurlaides spējām un tā funkcionēšanu atbilstoši noteiktajām ielu kategorijām. Ņemt vērā Zaķusalas ziemeļu teritorijas un dienvidu daļā iecerētā TV torņa teritorijas attīstības potenciālo ietekmi, kā arī spēkā esošos plānošanas dokumentus, kas attiecas un transporta plūsmas izpētes teritoriju.
8. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.
9. Izstrādāt lokālpārvaldības īstenošanas kārtību.
10. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas saņemt no LR Vides pārraudzības valsts biroja atbilstošo lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālpārvaldībai.

Saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011) un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628, apstiprinot lokālpārvaldības risinājumus, t.i. izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālpārvaldības teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

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

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

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. Saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 15.pielikumu „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, teritorijai Zaķusalā (kadastra apz. 01000510167, 01000510161, 01000510162, 01000510164, 01000510165, 01000510163) ir noteikts sekojošs funkcionālais zonējums :

- „Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)”;
- „Ielu teritorija (I)”;
- „Apstādījumu un dabas teritorija (A)”.

**Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)** ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir gan dzīvojamā apbūve (daudzdzīvokļu nams, savrupmāja, dvīņu māja, rindu māja), gan publiskā apbūve ( izglītības iestāde, sabiedriska iestāde, kultūras iestāde u.c.), kā arī vieglās ražošanas uzņēmums un citas būves, kuru saraksts un citi nosacījumi ir noteikti Saistošo noteikumu Nr.34. 6.3. nodaļā „Jauktas apbūves teritorija”.

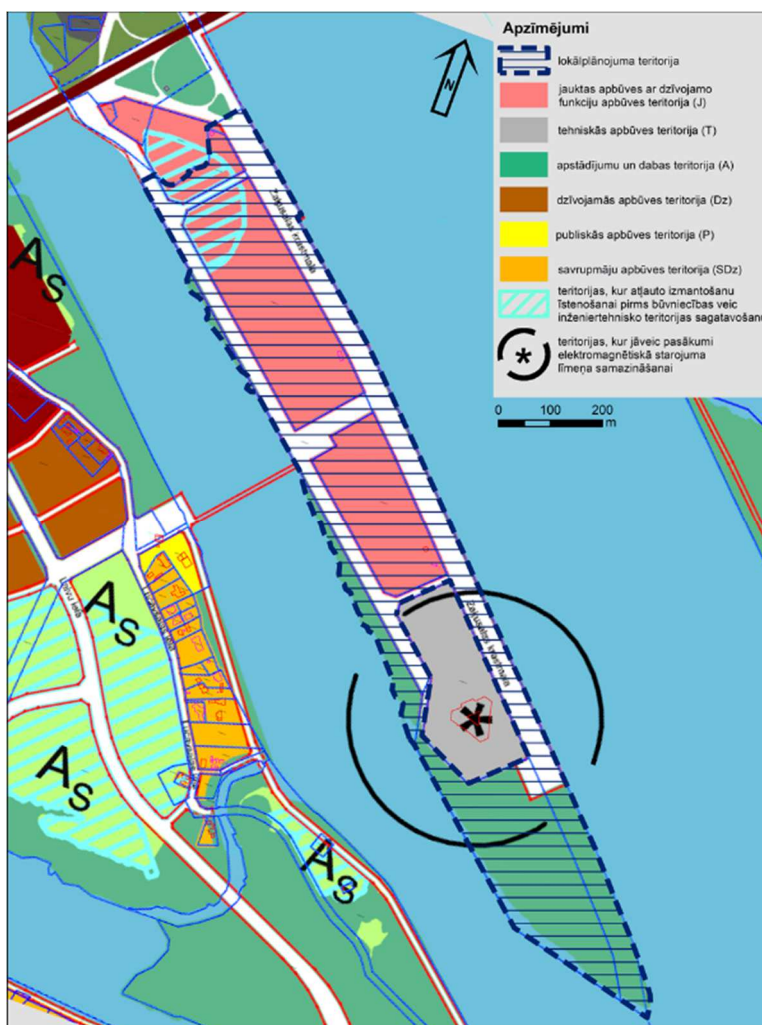
**„Ielu teritorija” (I)** ir teritorija, kur primārā izmantošana ir gājēju un velosipēdu, privātā, sabiedriskā (publiskā) un kravu transporta, pilsētas elektrotransporta satiksmes būvju, autostāvvietu, kā arī transporta un inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju būvniecība. Kā „Ielu teritorija” noteikta teritorija lokālpārvaldības sarkano līniju robežās ietilpstošā zemesgabala daļa.

Zaķusalas dienvidu gals (zemesgabals ar kadastra apzīmējumu 0100 051 0163 un daļa no zemesgabala ar kadastra apzīmējumu 0100 051 0164), noteikta kā **„Apstādījumu un dabas teritorija” (A)**, kas ir dažādu funkciju, it īpaši ekoloģisko, rekreācijas, pilsētas tēla veidošanas funkciju nodrošināšanai saglabātas vai speciāli izveidotas, ar augiem apaugušas vai apaudzētas teritorijas. Apstādījumu teritorijā atļauts ierīkot parkus un skvērus un, krastmalu apstādījumus.

Atbilstoši Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 16.pielikumam „Apbūves stāvu skaita plāns”, ierosinātā lokālpārvaldības teritorijā atļauta apbūve līdz 9 stāviem, 24 stāviem un 25 un vairāk stāviem (skatīt 3.attēlu).

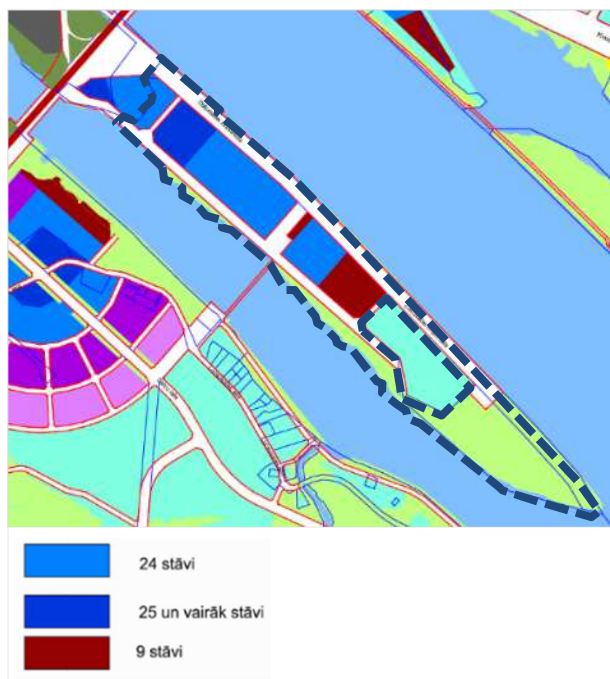
Saistošo noteikumu Nr.34 6.3. nodaļā „Jauktas apbūves teritorija” ir noteikts, ka zemesgabala maksimālā apbūves intensitāte un minimālā brīvā teritorija ir attiecīgi :

- 260% un 21 % 7 – 9 stāvu apbūvē;
- 500% un 12 % 18 – 24 stāvu apbūvē;
- 600% un 10 % 25 un vairāk stāvu apbūvē.



2.attēls. Lokālpārvaldības teritorijas atļautā (plānotā) izmantošana. Avots: Rīgas teritorijas plānojumus.

Saskaņā ar Saistošo noteikumu Nr. 34. 20 pielikumu Zaķusalas krastmala noteikta kā publiski pieejama krastmala.



3.attēls. Lokālpilnojuma teritorijas stāvu skaita plāns.  
Avots: Rīgas teritorijas plānojums.



4.attēls. Lokālpilnojuma teritorijas publiski pieejamās krastmalas. Avots: Rīgas teritorijas plānojums

### 3.LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ATTĪSTĪBU IETEKMĒJOŠIE FAKTORI UN ESOŠĀ IZMANTOŠANA

#### 3.1.Lokālpilnojuma teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabas vērtības

##### (1) Teritorijas novietojums

Lokālpilnojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, Zaķusalas dienvidu daļā. Zaķusalu apskalo Mazā Daugava un Daugava, bet ar sauszemi savieno Salu tilts. Centrālajā daļā atrodas vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis "Rīgas radio un televīzijas tornis" (valsts aizsardzības Nr. 9168), taču tas nav iekļauts lokālpilnojuma teritorijā. Lokālpilnojuma teritorijas patība ir ~ 34,6 ha, un ietver trīs SIA "Zaķusala Estate" piederošos nekustamos īpašumus, kuros īstenojama apbūve, un Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošus zemesgabalus ielu sarkanajās līnijās un apstādījumus un dabas teritorijā.

Funkcionālā zonējuma un transporta organizācijas izpētes teritorija ir ~63,7 ha. Transporta plūsmu izpētes un modelēšanas teritorija ir noteikta starp Vienības gatves/K.Ulmaņa gatves krustojumu, Lāčplēša ielas/Gogoļa ielas krustojumu, kā arī ietverot visu Lucavsālas un Zaķusalas teritoriju.



5.attēls. Lokālpilnojuma, funkcionālā zonējuma un transporta organizācijas izpētes teritorijas atrašanās vieta.  
Pamatne: bing.com



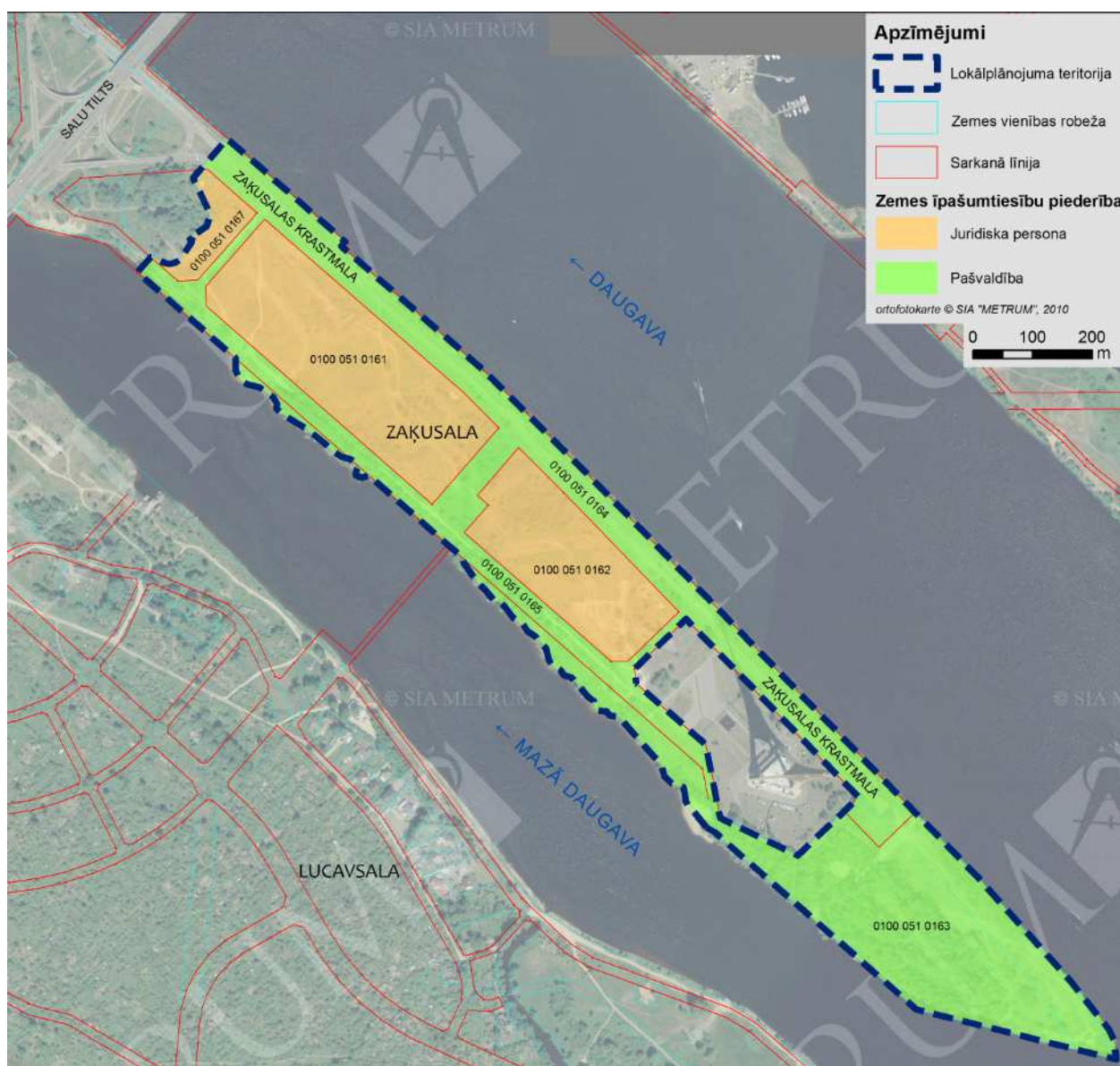
Lokālpārplānojuma teritorija atrodas arī UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma vietas "Rīgas vēsturiskais centrs" (aizsardzības Nr.825) aizsardzības zonas tiešā tuvumā, bet tā funkcionālā zonējuma un transporta izpētes teritorijas daļa ietiecas minētajā aizsardzības zonā.

## (2) Īpašumu struktūra

Lokālpārplānojuma teritorijā esošie apbūves zemes gabali šobrīd pieder juridiskai personai, bet ielas to sarkano līniju robežās un dabas un apstādījumu teritorijas – Rīgas pilsētas pašvaldībai.

1.tabula. Īpašumi Lokālpārplānojuma teritorijā. Datu avots: kadastrs.lv.

Nr.	Kadastra apzīmējums	Adrese	Platība, ha	Īpašnieks
1.	0100 051 0167	Zaķusalas krastmala 17	0,8792	Juridiska persona
2.	0100 051 0165	-	4,5697	Pašvaldība
3.	0100 051 0161	Zaķusalas krastmala 13	7,2668	Juridiska persona
4.	0100 051 0164	-	8,7463	Pašvaldība
5.	0100 051 0162	Zaķusalas krastmala 7	4,4602	Juridiska persona
6.	0100 051 0044	-	1,4818	Pašvaldība
7.	0100 051 0162	-	7,2275	Pašvaldība



6.attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas īpašumu struktūra. SIA "METRUM", 2017.

### (3) Esošā izmantošana

Pašreizējā situācijā zemes gabala centrālajā daļā atrodas Rīgas radio un televīzijas tornis, ko no pārējās teritorijas norobežo sēta, bet pārējā lokālpārvaldes teritorija ir neapbūvēta. Lielāko daļu teritorijas veido neapsaimniekotas platības, kuras pārsvarā veido krūmājs un zālājs, kā arī dažāda lieluma un vecuma koki. Salas krasti lielākoties ir stāvi, vietām tie ir nostiprināti ar betona plāksnēm.

Teritorijā ap televīzijas torni piesēts zāliens, kas tiek apsaimniekots (nopļauts). Līdz ar televīzijas torņa celtniecību 20.g. 80 - gados, tika pilnīgi iznīcināta vēsturiskā salas apbūve. Vairākās vietās saglabājušies būvju pamati, drupas, betona kluči, plāksnes.

Gar teritorijas austrumu robežu ierīkots asfaltēts auto ceļš un stāvlaukumi, pārējo teritoriju šķērso vairāki grants seguma ceļi vai ceļi bez seguma. Gar asfaltētā auto ceļa malām atrodas asfaltēti gājēju celiņi, apgaismes stabi. Gājēju ceļi netiek pienācīgi apsaimniekoti, to malās augošie krūmi un koki ir pārauguši un vietām traucē pārvietoties. Ielu, kas klāta ar asfaltsegumu izmanto ne tikai cilvēki, kas vēlas apmeklēt salas dienvidu galu vai radio un televīzijas torni, bet arī autoskolas, apmācot jaunus autovadītājus.

Kopumā teritorija tiek izmantota dažādu pasākumu rīkošanai, kā arī ir iecienīta atpūtas un zvejas vieta, par ko liecina intensīvi izbraukātās un izbradātās teritorijas, pludmales. Tā kā salas krastmala ir brīvi pieejama jebkuram, ir izveidojušās vairākas cilvēku pulcēšanās vietas, kas netiek pienācīgi apsaimniekotas.

Salu aktīvi izmanto ne tikai peldēt un zvejot gribētāji, bet arī dažādu citu aktivitāšu cienītāji. Salas dienvidu rietumu pusē ir izveidots neoficiāls paintbola parks, izmantojot vecas automašīnu riepas. Lokālpārvaldes teritorijā atrodas arī motokrosa trase, kur vēl 2015. gadā norisinājās motokrosa sacensības. Šobrīd trase netiek izmantota un teritorija ir nesakopta.

Lai gan Zaķusala ir Daugavas ieskauda, tajā nav attīstīta piestātņu darbība. Vairāki atpūtas kuģu maršruti ved apkārt Zaķusalai un to var skatīt no upes puses, ko izmanto ne tikai tūristi, bet arī vietējie iedzīvotāji, bet bez iespējām pietautoties.



7.attēls. Skats uz Lokālpārvaldes teritoriju no Salu tilta. SIA "METRUM", 2017.

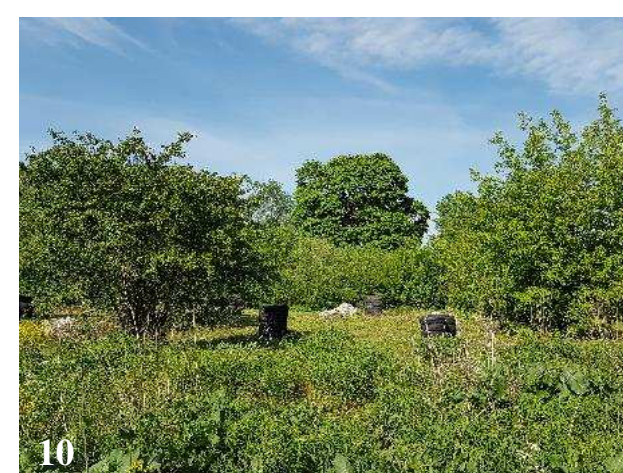
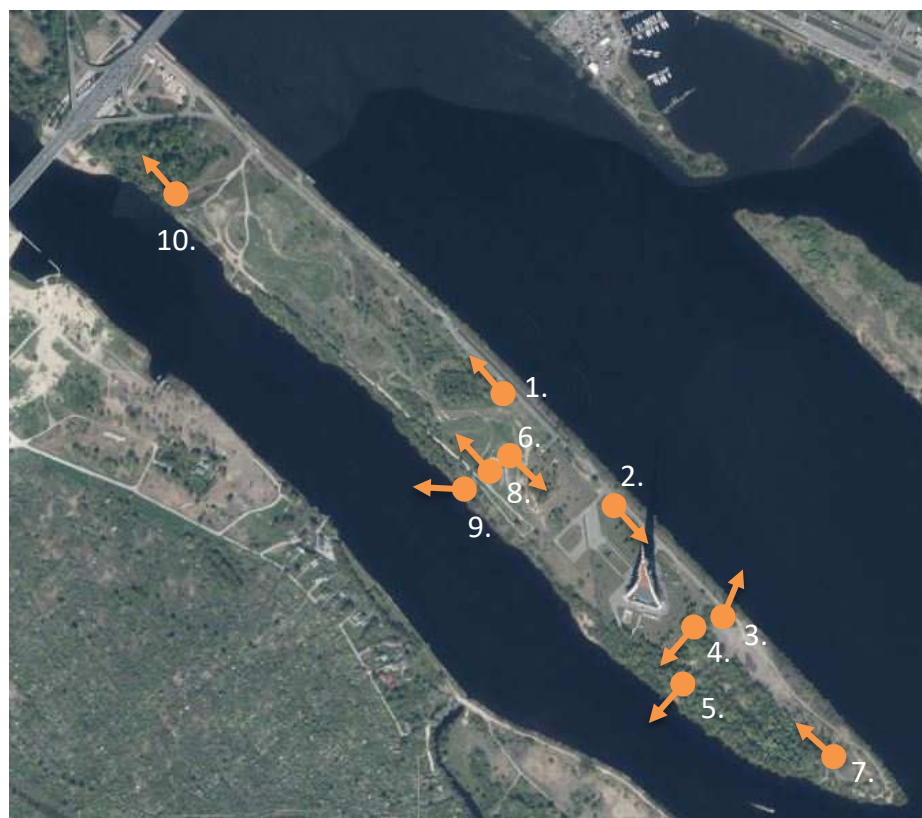


8.attēls. Skats uz Lokālpārvaldes teritoriju no Salu tilta. SIA "METRUM", 2017.



9.attēls. Skats no Lokālpārvaldes teritorijas uz Daugavu. SIA "METRUM", 2017.





10.attēls. Lokālpilnoņuma teritorijas fotofiksācija. Kartes pamatnes avots: kartes.lgia.gov.lv, fotogrāfiju avots: SIA "METRUM", 2017:

- 1. skats no Zaķusalas krastmalas Salu tilta virzienā;
- 2. skats no Zaķusalas krastmalas virzienā uz Zaķusalas D galu;
- 3. skats uz Daugavas krastmalu pie Rīgas radio un televīzijas torņa;
- 4. skats no Zaķusalas vidus daļas virzienā uz Lucavsalu;
- 5. skats uz Mazās Daugavas krastmalu;
- 6. skats no Zaķusalas D daļas centrālās daļas Rīgas radio un televīzijas torņa virzienā;
- 7. skats no Zaķusalas D gala uz Rīgas radio un televīzijas torņi;
- 8. skats uz Zaķusalas D daļas centrālo daļu Z virzienā;
- 9. skats uz Mazās Daugavas krastmalu;
- 10. skats uz Zaķusalas D daļas teritoriju pie Salu tilta.



#### (4) Dabas vērtības

Lokālpilnvarotā teritorijai raksturīga pilsētvides ainava, vietām degradēta, ar atsevišķiem jauktu lapu koku puduriem, kas mijas ar zemas veģetācijas kļajumiem. Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmas „Ozols” informāciju, lokālpilnvarojuma un tā izpētes teritorija neietilpst nevienā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, bet tajā ir konstatētas īpaši aizsargājamas augu sugas vai biotopi.

Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (ĪADT) ir „Beberbeķu” dabas liegums ~9,7 km ziemeļrietumu virzienā, ĪADT „Krēmeri” dabas liegums ~9,6 km uz ziemeļiem, ūpja (*Bubo bubo*) mikroliegums ~8,5 km attālumā uz austrumiem/dienvidaustrumiem, ĪADT dabas parks un NATURA 2000 teritorija „Doles sala” ~8,5 km dienvidaustrumu virzienā. Attālumi uzrādīti starp lokālpilnvarojuma un aizsargājamo teritoriju robežu tuvākajiem punktiem.

#### Biotopi

2016.gada 31.augustā teritoriju apsekoja sugu un biotopu eksperte Egitas Grolle un konstatēja, ka sastopami galvenokārt ruderāli vai daļēji dabiski biotopi, kas veidojušies cilvēku darbības rezultātā vai pēc tās pārtraukšanas. Ruderāli biotopi veido aptuveni 15%, daļēji dabiski biotopi ~ 70%, bet dabiski ~ 15% no apsekotās teritorijas kopējās platības. Teritorijas lielāko daļu veido atklātas platības, kas veidojušās pēc ēku nojaukšanas, vai dabiskās augsnes virskārtas norakšanas un cita substrāta uzbēršanas. Pēc traucējumu pārtraukšanas, ir atjaunojusies veģetācija. Sausākās, smilšainākās vietās, vai vietās, kur darbība veikta nesēn, saglabājušies atklāti bezveģetācijas laukumi vai platības apaugušas ar retu augāju. Auglīgākās, mēreni mitrās augsnēs veģetācija ir blīvāka. Pēc Latvijas biotopu klasifikatora (Kabucis, 2001), šādas platības atbilst biotopam “Nezālienes” (K.2.). Teritorijā ap televīzijas torni piesēts zāliens, veidojot biotopu “Mauriņš” (K.9.1.).

Atklātās platības, kas netiek intensīvi izmantotas un apsaimniekotas aizaug ar krūmiem – kārkliem, vītoliem *Salix* spp., parasto kļavu *Acer platanoides*, parasto apsi *Populus tremula*, parasto bērzu *Betula pendula*, vārpaino korinti *Amelanchier spicata*, parasto priedi *Pinus sylvestris*. Vietām izplatīties pabērzu smiltsēršķis *Hippophae rhamnoides*. Gar upes krastiem aug parastā goba *Ulmus glabra*, parastā vīksna *Ulmus laevis*, parastā liepa *Tilia cordata*, parastais osis *Fraxinus excelsior* veidojot biotopus “Atsevišķu koku grupa (puduris) nemeža zemēs” (F.9.2.) un “Augsto kārkļu un vītolu krūmāji” (F.6.1.).

Gar teritorijas rietumu krastu pārmitrajās un regulāri applūstošajās ieplakās izveidojies biotops “Paliņu meži” (F.4.3.) Koku stāvā dominē baltais vītols *Salix alba*, trauslais vītols *Salix fragilis*, sastopams melnalksnis *Alnus glutinosa*, parastā kļava *Acer platanoides*, parastā liepa *Tilia cordata*. Krūmu stāvā bieži aug parastā ieva *Padus avium*, klūdziņu kārkls *Salix viminalis*, parastais apinis *Humulus lupulus*, parastais pīlādzis *Sorbus aucuparia*, alpu vērene *Ribes alpinum*. Zemsedze intensīvā noņojuma dēļ reta, sastopama podagras gārša *Aegopodium podagraria*, meža zirdzene *Angelica sylvestris*, parastā vīgrieze *Filipendula ulmaria*, lēdzerkste *Cirsium oleraceum*, kreimene *Convallaria majalis*, milzu auzene *Festuca gigantea*, zilganā kazene *Rubus caesius*. Sūnu stāva zemsedzē tikpat kā nav, toties koku stumbri apauguši ar sūnām un sēnēm.



11., 12.attēls Vītolu audze Mazās Daugavas krastā un koku un krūmu grupa. SIA “METRUM”, 2017.

Eksperte teritorijā konstatējusi īpaši aizsargājamas augu sugas. Teritorijas dienvidu daļā konstatēta Latvijas Sarkanās grāmatas 3.kategorijā iekļauta augu suga – maigā sūrene Polygonum mite. Sugas eksistences nodrošināšanai ieteicama Mazās Daugavas krastmalas saglabāšana pašreizējā stāvoklī, nodrošinot sugai piemērotas platības. Apsekotajā teritorijā augs tika konstatēts Mazās Daugavas krastā, Zaķusalas dienvidu daļā, esošās peldvietas tuvumā.

Mazās Daugavas krastā zemes gabala dienvidu un ziemeļu daļā atrodas applūstošas augsto vītulu audzes, kas atbilst Eiropas Savienības prioritāri un Latvijā īpaši aizsargājamam biotopam “**Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)**”. Biotopa kvalitāte dienvidu daļā laba, biotops saglabājies lielākā platībā. Ziemeļu daļā biotopa kvalitāte zema, biotopa platība neliela, tas mazāk pakļauts upes ūdens līmeņa svārstību ietekmei.

Citas bioloģiskās vērtības: gar Mazās Daugavas krastu zemes gabala centrālajā daļā uz krasta nogāzes aug vairākas ievērojama vecuma vīksnas, kuras ieteicams saglabāt kā potenciāli bioloģiski vērtīgus elementus.

Plānotā teritorijas apbūve pieļaujama, saglabājot gar Mazās Daugavas krastu augošo vītulu audzi un ievērojama vecuma vīksnas. Dienvidu daļā aizsargājamā biotopa platībā nav pieļaujama hidroloģiskā režīma maiņa un antropogēnās ietekmes intensitātes palielināšana. Ieteicama teritorijā esošo atklāto platību nopļaušana 1-2 reizes sezonā, novācot nopļauto materiālu, kā arī izcērtot mazvērtīgās, blīvās apšu un korinšu audzes.

### **Ornitofauna**

Lai izvērtētu plānotās darbības ietekmi uz lokālpilnojuma teritorijā esošo ornitofaunu, 2017.gadā tika veikta attiecīgā izpēte un saņemts eksperta/ornitologa atzinums (veicējs: Kārlis Millers, sert.Nr.052).

Atzinuma sastādīšanas brīdī lokālpilnojuma teritorijai saistībā ar ornitofaunu nekāda aizsardzības statusa nav. Speciāli pētījumi par Zaķusalas ornitofaunu līdz šim nav veikti un pieejama tikai gadījuma rakstura informācija un dati, kas ir visai trūcīgi. Analizējot dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” pieejamo sugu dzīvotņu informāciju par lokālpilnojuma teritoriju, dati par ĪAS vai ES Putnu Direktīvas I pielikuma sugām nav atrodam.

Lokālpilnojuma teritorijas izpētes laikā Zaķusalā netika konstatētas būtiskas aizsargājamo putnu koncentrācijas, to ligzdošanas vietas vai novēroti atsevišķi īpatņi. Kopumā teritorijā tika novērotas vismaz 40 putnu sugas. Iespējamais ligzdošanas vietas zudums vienam līdz diviem pāriem brūno čakstu ir nebūtisks attiecībā pret sugas kopējo populāciju Latvijā un Eiropā (līdz pat 47 700 000 īpatņiem).

Ņemot vērā iepriekš minēto, eksperts pieļauj, ka Zaķusalas lokālpilnojuma realizācija un veiktā saimnieciskā darbība neradīs būtisku ietekmi uz šīs zonas ornitofaunu. Eksperts iesaka paredzēt pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai lokālpilnojuma realizācijas procesā:

- lokālpilnojuma teritorijas attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas, t.i. no 31. jūlija līdz 31. martam;
- iespēju robežās būvdarbus organizēt ārpus putnu ligzdošanas sezonas;
- naftas u.c. dabai kaitīgu produktu piesārņojuma noplūžu nepieļaušana ūdensobjektos.

Ar pilna apjoma ekspertu sniegtajiem atzinumiem var iepazīties Lokālpilnojuma Pielikumu sadaļā.

### **3.2. Izpētes teritorijas un citu piegulošo teritoriju esošā un plānotā izmantošana**

Lokālpilnojuma teritorijas vidus daļā atrodas Rīgas radio un televīzijas tornis un tā apkalpei izveidotais zemes gabals, kas nav iekļauts Lokālpilnojuma teritorijā, bet tā esošā un plānotā izmantošana ir cieši saistīta ar Lokālpilnojuma teritorijas attīstību. Tornis ir iekļauts kultūras pieminekļu sarakstā kā vietējās nozīmes arhitektūras piemineklis “Rīgas radio un televīzijas tornis” (valsts aizsardzības Nr.9168) un ir noteikta tā aizsardzības zona. Saskaņā ar likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību 23. pantu un Aizsargjoslu likuma 8.pantu, aizsargjosla (aizsardzības zona), ja nav noteikta īpaši ap aizsargājamo kultūras pieminekli, noteikta 100 m, kurā atbilstoši Ministru kabineta 26.08.2003. noteikumu Nr.474 “Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu” 35.punkta nosacījumiem saimnieciskā darbība veicama, saglabājot kultūras piemineklim nozīmīgo telpisko struktūru, atbilstošo vidi, ainavu, kā arī nodrošinot kultūras pieminekļa vizuālo uztveri. Individuālā aizsardzības zona izstrādājama atbilstoši Ministru kabineta 19.07.2003. noteikumiem Nr.392 “Kultūras pieminekļu aizsargjoslu (aizsardzības zonu) noteikšanas metodika”



prasībām. Saskaņā ar minēto noteikumu 4.punktu, Aizsardzības zonu projektus izstrādā pēc inspekcijas, pašvaldības, kultūras pieminekļa īpašnieka (valdītāja), zemes īpašnieka vai citas ieinteresētās personas pasūtījuma. Brīdī, kad minēto kultūras pieminekli iekļāva Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, Inspekcijas priekšlikums bija noteikt 50 m ap kultūras pieminekli, taču šāda aizsargjosla nav apstiprināta.

Tā kā pats kultūras piemineklis atrodas ārpus Lokālpilnvarojuma teritorijas un tā 100 m aizsargjosla būtiski neietekmē Lokālpilnvarojuma teritoriju un tās attīstības iespējas, individuālā aizsardzības zona lokālpilnvarojuma ietvaros netiek izstrādāta.

No Lokālpilnvarojuma teritorijas uz ziemeļrietumiem, starp Salu tiltu un Lokālpilnvarojuma teritoriju atrodas neapbūvēta privātīpašumā esoša teritorija - pļava, koku un krūmu puduris. No Salu tilta uz ziemeļrietumiem, starp Salu tiltu un Dzelzceļa tiltu šobrīd atrodas Latvijas televīzijas centra ēku komplekss, bet pārējā teritorija ir neapbūvēta.

### 3.2.1. Rīgas radio un televīzijas torņa plānotā attīstība

Rīgas Radio un televīzijas torņa (turpmāk – RRTS) ēkas pārbūvei un teritorijas labiekārtošanai 2016.gadā tika izstrādāta būvniecības iecere un 2016.gada 28.aprīlī saņemta būvatļauja Nr. BV-16-314- abv/L. Šobrīd tiek izstrādāts būvprojekts, arhitektu biroja SIA “NAMS” vadībā. Turpmākā informācija par RRTS ēkas pārbūvi un teritorijas labiekārtošanu saņemta no SIA “NAMS” 2017.gada nogalē.

RRTS projektā paredzēts nodalīt teritorijas publiski pieejamu zonu ar jaunveidojamu parka daļu un priekšlaukumu no tehniskās zonas un autostāvlaukuma (skat. 13.attēlu). Projektējamajā teritorijā tiek plānots izveidot divas piebrauktuves - apmeklētājiem un darbiniekiem, apkopes un tehniskā aprīkojuma piegādātājiem. Ir paredzēta piekļuve ēkai arī operatīvajam transportam. Ēkā tiek plānota publisko telpu grupa, kas sastāv no - vestibila grupas (pagrabstāvā un 1.stāvā), ekspozīcijas telpu grupa (trīs stāvos), konferenču telpu bloks, ar konferenču telpu (ietilpība līdz 300 sēdvietām), kafejnīca (pagrabstāvā). Fuko svārsta skata platforma ir izvietota ceturtā stāva līmenī.

Blakus esošajam zemes gabalam ziemeļrietumu pusē ielu sarkanajās līnijās, perspektīvā paredzēta apmeklētāju autostāvvietu izveidošana, savukārt ziemeļu pusē – ir ņemtas vērā sabiedrisko transportu un ekskursijas autobusu pieturvietas. Teritorijas dienvidaustrumu pusē paredzēts autostāvlaukums 200 vietām, 81 vieta darbiniekiem, 119 vietas apmeklētājiem.

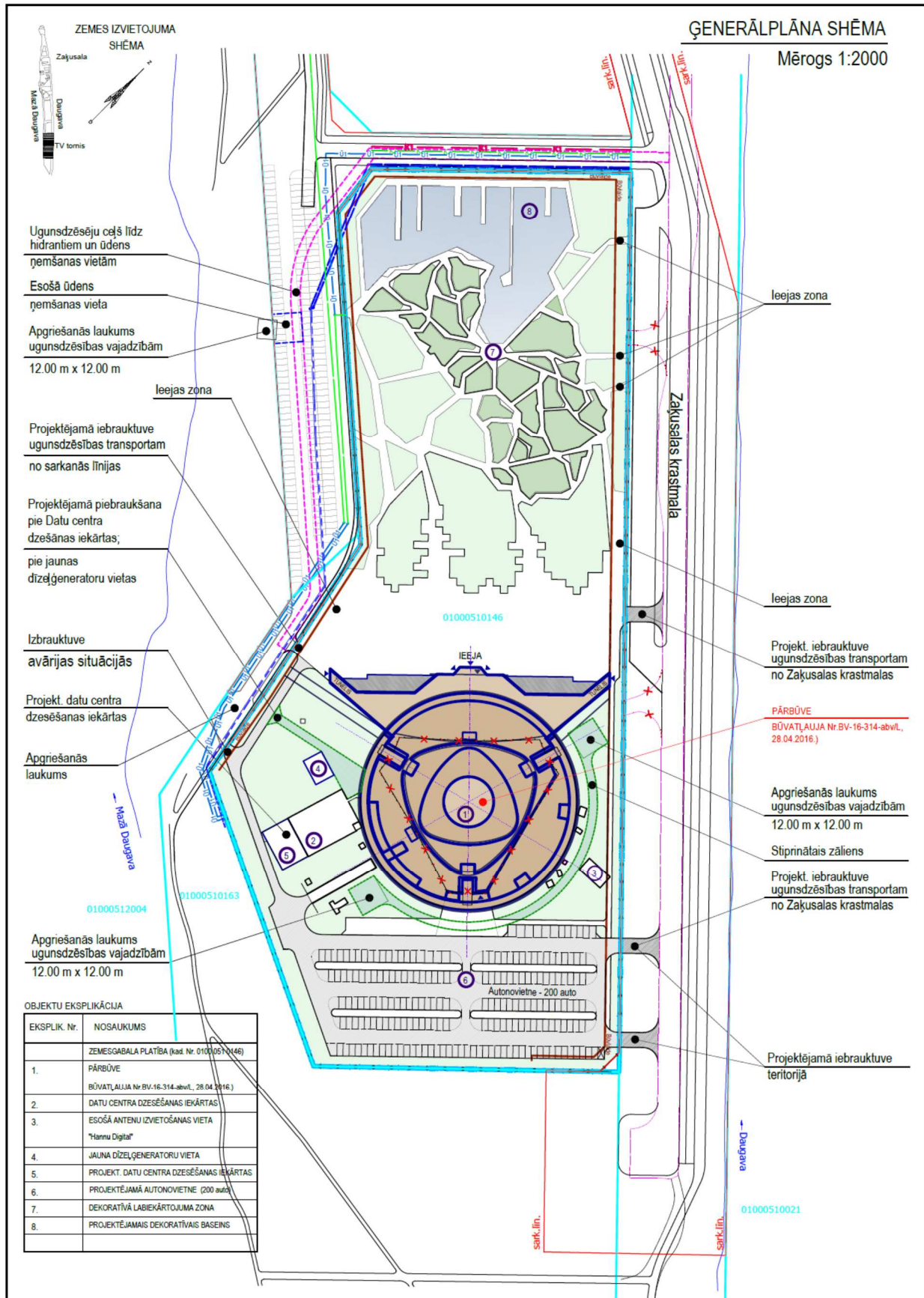
Projektā ir paredzēta esošā gājēju tuneļa demontāža, un divu jaunu tuneļu izveidošana - vestibila savienošanai ar perspektīvajām apmeklētāju autostāvvietām un sabiedriskā transporta un ekskursiju autobusa pieturvietām – torņa apkopes vai remontdarbu laikā.

Ārtelpas risinājumā paredzēts mūsdienīgs, funkcionāls un izzinošs labiekārtojuma koncepts. Tiek paredzēta projektējamās platības apzaļumošana ar jauniem koku un krūmu stādījumiem, kā arī teritorijas nožogojums un apgaismojums.

Priekšlaukuma zona paredzēta daudzfunkcionāla, plaša un ērti kopjama, ir ņemtas vērā paredzamās cilvēku plūsmas. Priekšlaukuma abās pusēs (uz zemesgabala robežām) paredzēti slēdzami vārti, kurus nepieciešamības gadījumā var aizslēgt, norobežojot teritoriju. Seguma dizains veidots, attēlojot stilizētus Lielvārdes jostas rakstus, tautiskā raksta simbolus un motīvus. Laukumā paredzētas apmeklētāju atpūtas zonas, aprīkotas ar mazajām arhitektūras formām (soliem, atkritumu urnām, pārvietojamiem puķu podiem, apgaismojuma ierīcēm u.c.). Laukumu ir iespējams izmantot ziemas periodā ierīkojot publiskās slidotavas zonu. Teritorijai ir paredzēts apgaismojums.

Virzienā no torņa uz ziemeļrietumu pusi ir veidota pāreja no priekšlaukuma uz parka daļu, kas pilda dažādas funkcijas. Parkā paredzētas rekreācijas iespējas, izmantojot apstādījumus, ūdens objektus, interaktīvus elementus un atpūtas zonas. Parka centrālajā daļā izveidots Latvijas mērogmodelis, kas vizuāli ataino valsts reljefu. Zonas risinājumā ir iekļauti interaktīvi un izzinoši vides objekti. Izmantojot apstādījumus un apgaismojuma elementus, ir izcelta Latvijas karte uz kopējā fona, atspoguļojot ceļus, upes un ģeogrāfisko stāvokli. Parka zonā paredzēti augi, kas vizuāli atgādina valsts apgabalu tipiskos jeb reģionu raksturojošos apstādījumus, ņemot vērā augu ekoloģiskās prasības. Uz ziemeļrietumiem no

stilizētās Latvijas kartes, ir paredzēta Baltijas jūra, kā ūdens elements ar atbilstošām mazajām arhitektūras formām. Baseina dziļums paredzēts minimāls.



13.attēls Rīgas Radio un Televīzijas centra torņa un teritorijas ģenerālpārplāna shēma. SIA "NAMS", 2017.

### 3.2.2. Zaķusalas ziemeļu daļas plānotā attīstība

Rīgas dome 2014.gada 17.jūnijā pieņēma lēmumu Nr.1263 „Par Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijas lokālpārvaldības izstrādes uzsākšanu, lokālpārvaldības teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu”. Lokālpārvaldības ierosinātājs – SIA “Biznesa Centrs Zaķusala”, izstrādātājs – SIA “Grupa 93”. Lokālpārvaldības redakcija tika nodota publiskajai apspriešanai, pamatojoties uz Rīgas domes 17.08.2017. lēmumu Nr.58 „Par Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijas lokālpārvaldības redakcijas nodošanu publiskajai apspriešanai un institūciju atzinumu saņemšanai”.

Lokālpārvaldības izstrādes mērķis ir izvērtēt UNESCO RVC aizsardzības zonā esošās Zaķusalas daļas perspektīvās funkcionāli telpiskās attīstības iespējas un radīt priekšnoteikumus optimālai teritorijas attīstībai atbilstoši Rīgas stratēģiskajām interesēm un RVC saglabāšanas un aizsardzības statusam, tajā skaitā:

- lai varētu realizēt lokālpārvaldības ierosinātāja iecerētā multifunkcionāla konferenču un biznesa centra izveidi, vienlaikus uzlabojot lokālpārvaldības teritorijā esošo nekustamo īpašumu izmantošanas iespējas un nodrošinot tiem ērtu piekļūšanu, tādējādi veicinot to vērtības pieaugumu;
- lai varētu pabeigt Zaķusalas augstbūvju kompleksa apbūves kompozīciju sākotnēji iecerētajā apbūves augstumā saskaņā ar 1980.gadā izstrādāto, apstiprināto un daļēji realizēto TV un radio kompleksa projektu (arhitekti A.Purviņš un B.Maike);
- nodrošināt racionālu un ilglaicīgu teritorijas izmantošanu, tajā skaitā nosakot un precizējot transporta infrastruktūras risinājumus un sabalansējot nekustamo īpašumu īpašnieku un sabiedrības intereses;
- lai veicinātu ūdens un krastmalu izmantošanu rekreācijai un publiskās ārtelpas attīstībai;
- lai veidotu jaunu teritorijas pilsētībūvniecisko tēlu, respektējot Vecrīgas panorāmas uztveres zonas un skatu punktus.

Esošā situācija



Ar MBC ēku



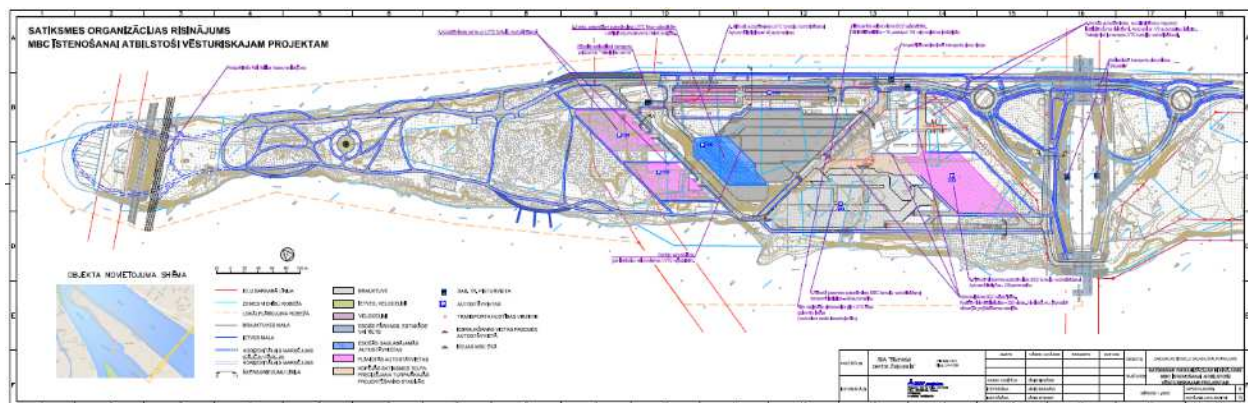
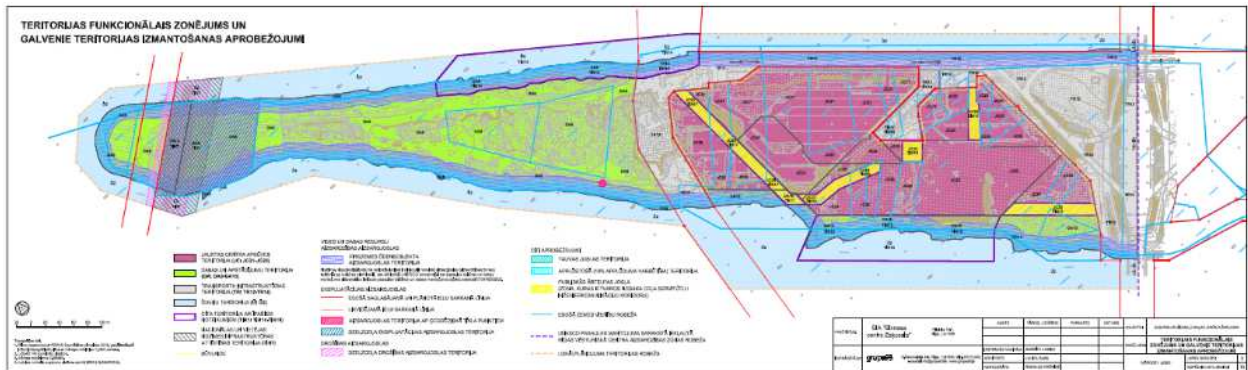
14., 15.attēls. Vizualizācijas skatā no Salu tilta Dzelzeļa tilta virzienā - esošā situācija un situācija īstenojot attīstības ieceri. Avots: Lokālpārvaldības Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijai paskaidrojuma raksts, SIA “Grupa 93”, 2017.



Lokālpārplānojuma robežās ir iekļauta Zaķusalas teritorija uz ziemeļiem no Salu tilta, ietverot SIA „Biznesa Centrs Zaķusala” attīstības ieceres - daudzfunkcionāla konferenču un biznesa centra izveides teritoriju Zaķusalas krastmalā.

Lokālpārplānojuma risinājumi ir vērsti uz arhitektu Andra Purviņa un Baibas Maikes 70.gadu beigās projektētās un daļēji īstenotās Latvijas televīzijas un Radio ēku kompleksa projekta kompozīcijas ar divu augstceltņu dominanti pabeigšanu, neuzbūvētās Radio ēkas daļai piešķirot mūsdienām atbilstīgas funkcijas - multifunkcionālā konferenču un biznesa centra (MBC) attīstības iespējas.

Plašākas teritorijas attīstības kontekstā lokālpārplānojuma risinājumi ir vērsti uz pilnvērtīgu Zaķusalas ziemeļdaļas teritorijas attīstību, tostarp multifunkcionālā konferenču un biznesa centra (MBC) iekļaujošo privāto, valsts un pašvaldības zemju izmantošanas iespējām, kvalitatīvas publiskās ārtelpas, tostarp Zaķusalas parka, Daugavas krastmalu u.tml. attīstības risinājumiem.



### 3.3. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts

Teika stāsta, ka postnieki piestājuši pie šīs salas, kas bija neapdzīvota. Viņi kurinājuši ugunsgrēku kā rezultātā aizdegusies zāle. Pāri degošajai zālei no visām pusēm sākuši lekt zaķi – tā arī radies nosaukums Zaķusala.

Zaķusala ir izveidojusies līdz ar būtiskākajām pārmaiņām Daugavas salu konfigurācijā, kas notika 19.gadsimta nogalē, kad pēc R.Napjerska plāna tika aizdambētas Daugavas attekas, bet galvenā gultne sašaurināta ar strauņvirzes dambjiem, kā arī padziļinot kuģu ceļu. Tā no sīkām un zemām saliņām izveidojās Zaķusala, Frīdrihsalai saplūstot ar Zaļo sēkli.

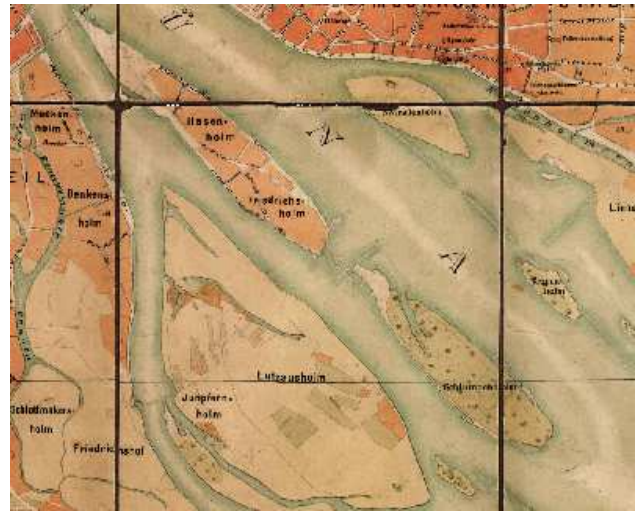
Zaķusala joprojām ir uzskatāma par "augošu salu". 1901. gadā tā bija 1600 metrus gara, un platākajā vietā 280 metrus plata, 1988.gadā sala bija 3500 metrus gara, bet platums 100 -300 metri.

Frīdrihsala (skatīt 18.-22.attēlus), iespējams, bijusi visenāk apdzīvotā no visām Zaķusalas salām. Zināms, ka tā bijusi apdzīvota jau 17.gs. Tur atradās pilsētas kalķu ceplis, astoņi apbūvēti gruntsgabali. Pēc 1710.gada mēra epidēmijas Frīdrihsala bija pilnībā nopostīta. Tomēr jau nepilnus 80 gadus vēlāk - 1788.gadā bijušas apdzīvotas 17 mājas.





18.attēls. "Orientierender Plan der Gouvernements Stadt Riga" 1884. gads. Avots: zurbu.net.



19.attēls. "Setplan von Riga" 1885. gads. Avots: zurbu.net.



20.attēls. "Plan von Riga" 1918. gads. Avots: zurbu.net.



21.attēls. "Riga und Dünamunde" 1915. gads. Avots: zurbu.net.



22.attēls. Rīgas plāns 1929. gads. Avots: zurbu.net.



1812. gadā Rīgā bija kārtējais lielais ugunsgrēks, Zaķusalā tika nodedzinātas pilnīgi visas dzīvojamās ēkas. 19. gadsimtā uz salas atradās 49 apbūvēti gruntsgabali, divas kokzāģētavas katrā salas krastā pa vienai un divi veikali. Zvejnieku ceļam uz pilsētu kalpoja laivas un kuģīšu satiksme. Zaķusalas apbūve 20.gs. sākuma bija līdzīga kā citām Rīgas salām – vienkāršu koka namiņi, reizēm arī kāda divstāvu ēka. Ēkas bija būvētas no strūgu baļķiem. Salas iedzīvotājiem pamatnodarbošanās bija saistīta ar ūdeni – tomēr salai bija arī savs skroderis (līdzīgi kā citām salām, jo tā bija norobežota no cietzemes, un visas pirmās nepieciešamības preces varēja iegūt uz vietas), mastu brāķeri un enkurnieki, kuru pamatnodarbošanās bija plostu un strūgu vadīšana un noenkurošana no Doles salas līdz Rīgai. Zaķusalā bija arī neliela kuģu būvētava „Štrauks un Krūmiņš”. 1898. gadā tika izurbtas divas artēziskās akas. Salā bija arī savi veikali, kur nopirkt pirmās nepieciešamības preces. 1905. gadā tika nodibināta brīvprātīgo ugunsdzēsēju vienība Zaķusalā, kurai bija viena automašīna. Ugunsdzēsēju nams atradās aptuveni tajā vietā, kur šodien TV ēkas ieeja. Divi lielākie ugunsgrēki salā dzēsti 20.gs. 30. gados, kad nodega „Drilla” kokzāģētava un aizdegās koka kāpnis uz vecā dzelzceļa tilta.

Zaķusalai vēsturiski bija svarīga nozīme plostnieku un zvejnieku dzīvē. Te bija izveidojusies interesanta mazstāvu apbūve, kas radīja arhitektoniski un ainaviski noslēgtu, savdabīgu vidi. Salas apbūve dalījās Zaķusalas un Jumpravas salas apbūvē. Salas ziemeļaustrumos – Zaķusalas krastmala, bet dienvidrietumos – Jumpravas krastmala.

Kuģīšu satiksme savulaik bija vienīgā salinieku iespēja nokļūt pilsētā, izņemot “ziemas ceļu”, kas izveidojās Daugavai aizsalstot. Kuģīšu satiksme starp Zaķusalu un tai blakus esošo Lucavsalu pastāvēja vēl līdz 80.gadu beigām.

1937. gadā uzcēla peldētavu Zaķusalā. Tā bija neliela, bet konstruktīvi līdzīga Zvirgzdu salas un Ķīšezera peldētavām.

1976.gadā uzcēla tagadējo Salu tiltu, kas mainīja salinieku ikdienas dzīvi, bet 20.gadsimta astoņdesmitie gadi pilnībā iznīcināja salas vēsturisko apbūvi un “garu” – tika uzcelts Televīzijas tornis un Televīzijas ēka, bet senā Zaķusalas Krastmalas iela tika pārdēvēta Arvīda Pelšes vārdā. Kad uz salas sākās



23.attēls. Daugavas krastmala Zaķusalā 1939.gadā. Avots: citariga.lv.



24.attēls. Zaķu salas peldētava. 1937. gads. Avots: ngkm.lv.



25.attēls. Jumpravas krastmala Zaķusalā un televīzijas torņa būvniecība, 1984. gads. Datu avots: www.zudusilatvija.lv



26. attēls. Televīzijas ēku kompleksa būvniecība Zaķusalā. 1984.gads. Datu avots: www.zudusilatvija.lv

Televīzijas torņa un centra ēku būvniecības darbi, visi salas iedzīvotāji saņēma labiekārtotus dzīvokļus jaunajos Rīgas mikrorajonos, galvenokārt Ķengaragā, un vēsturiskā apbūve tika nojaukta. Salu tilta trase šķērso vēsturiskās apbūves kvartālu dienvidu daļu, bet savukārt šī Lokālpārplānojuma teritorija atrodas ārpus Zaķusalas vēsturiskās apbūves teritorijas, plānoto apbūvi izvietojot vēsturiski neapbūvētajā salas daļā.

Pirmā pārraide no Rīgas radio un televīzijas torņa notika 1985.gada decembrī, bet regulāru televīzijas un radio apraidi tornis nodrošina kopš 1986.gada. Celtnes skices projektu izstrādāja PSRS Sakaru ministrijas Vissavienības Valsts projektēšanas institūtā. Vizuālā risinājuma autors ir gružīnu arhitekts K. Nikuradze. Torņa celtniecība norisinājās no 1979. līdz 1989.gadam. Sākotnējais plāns paredzēja torņa būvniecību pabeigt samērā īsā laika periodā - līdz 1985. gadam. Jau 1984. gadā bija skaidrs, ka nākamajā gadā pabeigt celtniecību neizdosies. Celtniecību nolēma sadalīt divās kārtās, pirmo nodot 1985. gadā, bet otrajai konkrēts datums netika izvirzīts. Celtniecība un montāža turpinājās vēl līdz 1989. gadam.



27., 28.attēls. Rīgas radio un televīzijas torņa celtniecība. Avots: lvrtc.lv.

Sākotnēji TV torņa celtniecībai bija izraudzītas vietas Bābelītes ezera apkaimē, gan Bergu kalnā, gan Ulbrokā. Lai novērtētu šīs vietas un izvēlētos vispiemērotāko tika uzaicināti PSRS Sakaru ministrijas Vissavienības Valsts projektēšanas institūta galvenais inženieris M.Škuds un galvenais speciālists I.Ostrovskis, kuri norādīja, ka tornis jāceļ pilsētas centrā, ar skatu laukumu un restorānu, kas piesaistītu arī tūristus. Tieši šie abi kungi norādīja, ka piemērota vieta esot uz kādas salas pilsētas centrā, kuru viņi redzējuši, braucot no lidostas. Vispārējos celtniecības darbus veica Rīgas Rūpniecības celtniecības treasts, izmantojot gan Sāremas dolomītu, gan Karēlijas granītu, gan metāla konstrukcijas, kas gatavotas

Čeļabinskā. Unikālo metāla torni montēja Sankt-Pēterburgas Ziemeļrietumu metālkonstrukciju montāžas trests.

Lai nodrošinātu būvniecības gaitā torņa stabilitāti un balstu līknes atbilstību projektā paredzētajai formai, bija nepieciešama ģeodēziskā kontrole. To veica divas organizācijas – Rīgas Politehniskā institūta (pašreiz Rīgas Tehniskā universitāte) Ģeodēzijas katedra un Latvijas celtniecības ministrijas apakšstruktūra. Reizi gadā tika aicināts no Maskavas Ostankinas kompleksa galvenais ģeodēzists, kurš balstoties, uz savu pieredzi, veica mērījumus. Unikāli inženiertehniski risinājumi tika izmantoti antenas daļas montāžā. Ostankinā un citos Padomju Savienībā montētos torņos antenas daļas montēja pa sekcijām, kuras pēc tam ar krānu cēla augšā un tad piemetināja. Rīgas radio un televīzijas stacijas torņa celtniecībā pielietoja pilnīgi jaunu un tajā laikā unikālu metodi – antenas daļu metināja pilnībā uz zemes un montēšana notika ačgārnā kārtībā, tādējādi vispirms samontējot pašu spicīti un pēc tam ar celšanas mehānismiem to cēla ik pa posmiem uz augšu. Uz zemes speciālā stendā metināja klāt katru nākamo posmu – tas ir, antenu “audzēja” no augšas uz apakšu. Un tas notika tad, kad torņa balsti bija samontēti tikai daļēji, jo torņa celtnis varēja samontēt balstus tikai līdz 107 m augstumam. Tālākai montāžai izmantoja celtni, kurš bija uzmaukts uz antenas daļas. Tornis tika samontēts ar ļoti augstu precizitāti, un novirzes no projekta ir mērāmas dažos milimetros.

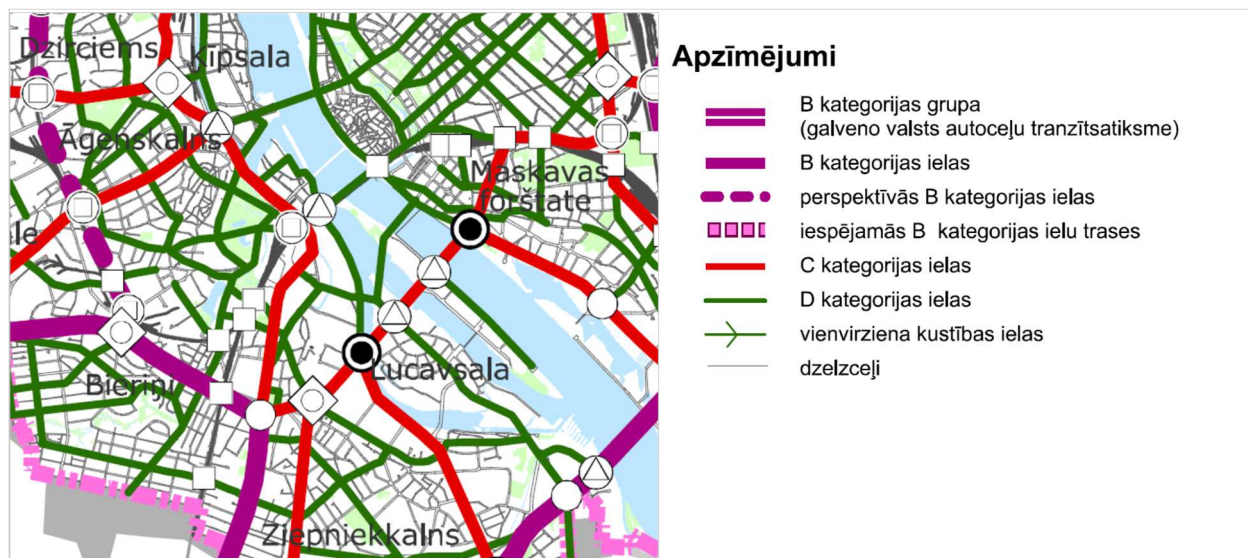


### 3.4. Esošā transporta infrastruktūra

#### (1) Ielas

Ņemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, Zaķusalas krastmala ir D kategorijas iela. Vienīgā uz salas izbūvētā iela - Zaķusalas krastmala ir nozīmīga savienojuma nodrošināšanai apkaimes (salas) ietvaros, un jau šobrīd pilda D kategorijas ielas funkcijas, lai arī tās noslogojums ir neliels. Iela savieno salas ziemeļu un dienvidu puses, un tai ir izbūvēts divlīmeņu krustojums ar Kārļa Ulmaņa gatvi (Salu tiltu). Salas dienvidu pusē iela ir izbūvēta līdz Rīgas radio un televīzijas tornim, kur tās galā izbūvēts auto stāvlaukums. Pieklūšana lokālpārplānojuma teritorijai šobrīd ir nodrošināta no Zaķusalas krastmalas, kurai ir noteiktas ielas sarkanās līnijas 45-55 m platumā gar Daugavmalu.

**D kategorijas iela** - iela vai tās posms apdzīvotā vietā (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kas galvenokārt kalpo pieklūšanai zemes gabaliem. Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.



29.attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēmas fragments. Avots: Rīgas teritorijas plānojums.

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu, Lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijā ir plānots izbūvēt vairākas E kategorijas ielas un publisku laukumu:

- gar Mazās Daugavas krastu, vietā kur jau šobrīd atrodas grantēts zemes ceļš - sarkano līniju platums 30 m, kas ietver arī krasta nogāzi un dažviet ūdens teritoriju;
- šķērsiela, paralēli Salu tilta trasei netālu no esošā transporta mezgla ar ielas sarkanajām līnijām 15 m platumā, un plānota iela gar Rīgas radio un televīzijas torņa teritoriju (sarkanās līnijas 15 m platumā), kas nākotnē savienos Zaķusalas krastmalu ar ielu gar Mazo Daugavu.
- Lokālpārplānojuma teritorijas vidusdaļā ir plānots laukums ar salīdzinoši plašām ielas sarkanajām līnijām 42 - 64 m platumā, un ~145 m garumā. Plānotais laukums savieno Zaķusalas krastmalu ar plānoto ielu gar Mazo Daugavu.
- paredzēts arī savienojums ar Lucavsalu – ar salīdzinoši šaurām ielas sarkanajām līnijām - 8 m platumā, šķērsojot Mazo Daugavu, un kas ir piemērotas tikai gājēju tilta izbūvei.

#### (2) Velosatiksmes un gājēji

Lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijas tuvumā ir plānots pilsētas maģistrālais veloceļš pa Salu tiltu, kas Zaķusalu savienos ar abās Daugavas pusēs atrodošo Rīgas pilsētu, atbilstoši Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijai 2015.-2030.gadam. Salu tilta šķērsprofilā izbūvētās gājēju ietves -1 stāva līmenī gar abām tilta malām jau šobrīd aktīvi izmanto tieši velobraucēji, un minētās ietves faktiski kalpo kā apvienotais gājēju un veloceļš. Iespēju robežās ir arī sakārtotas un izbūvētas nobrauktuves un uzbrauktuves no Zaķusalas līdz Salu tilta gājēju ietvēm, nodrošinot iespēju ar velosipēdu apmeklēt Zaķusalu. Lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijā netiek plānota jaunu veloceļu izbūve.

Gājēju ietves Lokālplānojuma teritorijā ir izbūvētas tikai gar Zaķusalas krastmalu, kā arī ir nodrošināta gājēju piekļuve Salu tilta gājēju ietvēm, pa izbūvētām plašām kāpnēm abās salas pusēs.



30., 31. attēls. Gājēju ietve gar Zaķusalas krastmalu un kāpnis uz Salu tiltu pie mazās Daugavas. SIA "METRUM", 2017.

### (3) Sabiedriskā transporta pieejamība

Lokālplānojuma teritorijas sasniedzamība ar sabiedrisko transportu šobrīd vērtējama kā nepietiekama. Lokālplānojuma teritorijas ziemeļrietumu daļas tuvumā ir izvietota sabiedriskā transporta pieturvieta "Zaķusala", kas izvietota uz Salu tilta, bet pārējā lokālplānojuma teritorijā sabiedriskais transports šobrīd nav pieejams.

Teritoriju ar citām apkaimēm savieno četru trolejbusu, viens autobusa un viens minibusu maršruti, kuri nodrošina:

- Rīgas centra sasniedzamību (autobusu, trolejbusu un minibusu maršruti);
- apkārtējo apkaimju - Ziepniekkalna (40.autobuss, 19. un 24.trolejbuss, 233. minibuss) un Teikas, Juglas (40.autobuss) sasniedzamību.
- 14. un 17. trolejbuss, kas nodrošina saikni ar Torņakalna apkaimi (kursējot uz/no trolejbusu DEPO Jelgavas ielā), kursē tikai atsevišķos laikos ar lielu kursēšanas intervālu, līdz ar to nav pieskaitāmi pie ikdienas sabiedriskā transporta nodrošinājuma.

Zaķusalas ziemeļu daļas teritoriju ar Rīgas centru savieno 20. trolejbusa maršruts ar lielu kursēšanas intervālu, taču tas neapkalpo salas dienvidu daļu, kur atrodas Rīgas radio un televīzijas tornis un Lokālplānojuma teritorija.

Regulāra ūdenstransporta (kuģiņu) satiksme no Rīgas centra uz Zaķusalu šobrīd nenotiek, bet esošie kuģiņu tūrisma maršruti ved apkārt Zaķusalai, izmantojot kuģošanas iespējas gan Daugavā, gan Mazajā Daugavā.



32., 33. attēls Skats uz Salu tiltu no Zaķusalas krastmalas un kuģiņi Mazajā Daugavā. SIA "METRUM", 2017.

### 3.5. Inženiertehniskā apgāde un aizsargjoslas

#### 3.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti

##### (1) Ūdensapgāde

Dzēramā ūdens apgādi Rīgā šobrīd nodrošina uzņēmums SIA „Rīgas ūdens”. Lokālpārplānojuma teritorijā SIA „Rīgas ūdens” īpašumā esošie ūdensvadi ir iebūvēti Zaķusalas krastmalā (DN 300mm) un sarkanajās līnijās Zaķusalas Dienvidu daļā (DN 300mm), kas pievienoti maģistrālajam ūdensvadam (DN 800mm), kas izbūvēts gar Kārļa Ulmaņa gatvi. Esošais ūdensvads nodrošina Rīgas radio un televīzijas torņa ēkas un būves ar centralizēto ūdensapgādi, t.sk. ugunsdzēsības ūdensapgādi.

Atsevišķi ūdensapgādes urbumi lokālpārplānojuma teritorijā nav izbūvēti.

##### (2) Kanalizācija

Lokālpārplānojuma teritorijā ir iebūvēts SIA „Rīgas ūdens” īpašumā esošs pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 400/300 mm cauruļvads Zaķusalas krastmalā, kā arī kanalizācijas sūkņu stacija Zaķusalas krastmalā 9, kas nodrošinās sadzīves notekūdeņu novadīšanu no Rīgas radio un televīzijas torņa ēkām un būvēm.

##### (3) Lietus ūdens kanalizācija

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Lokālpārplānojuma teritorijā ir izbūvēti atsevišķi lietus notekūdeņu cauruļvadu posmi un sistēma, kas šobrīd iespējams nedarbojas, bet nodrošina lietus notekūdeņu novadīšanu Daugavā un Mazajā Daugavā.

##### (4) Elektroapgāde

Saskaņā ar AS “Augstsprieguma tīkls” 03.05.2017. vēstulē Nr. 50SA10-02-1144 minēto, Lokālpārplānojuma teritoriju šķērso AS “Augstsprieguma tīkls” valdījumā esoša publiskās infrastruktūras elektroenerģijas pārvades tīkla 110kV pazemes kabeļu elektrolīnija Nr.200. Teritorijā atrodas kabeļu posmu savienošo uznavu aka. Elektrolīnija ierīkota trīs caurulēs ar diametru 180 mm katra. Jaunu pārvades tīkla 110 kV un 330 kV elektrolīniju ierīkošana lokālpārplānojuma teritorijā nav plānota.

AS “Sadales tīkls” 28.04.2017. izdotajos nosacījumos lokālpārplānojuma izstrādei Nr. 30K150-02.05/1121 ir sniegta grafiska informācija par esošajiem energoapgādes objektiem lokālpārplānojuma teritorijā (nosacījumu 1. pielikums). Vidējā sprieguma elektroapgādes kabeļu zonas ir izvietotas galvenokārt Zaķusalas krastmalas sarkano līniju koridora robežās un nodrošina nepieciešamo elektroapgādi Rīgas radio un televīzijas tornim.

##### (5) Siltumapgāde

Centralizēto siltumapgādi Rīgā nodrošina AS “RĪGAS SILTUMS”. Atbilstoši AS “RĪGAS SILTUMS” 27.04.2017. sniegtajiem nosacījumiem Nr.2-1.2.-4/2442 Lokālpārplānojuma teritorijā, gar Zaķusalas krastmalu ir izvietoti AS “RĪGAS SILTUMS” maģistrālie siltumtīkli Dn250 mm, Dn200 mm, Dn150 mm un Dn100 mm, kas nodrošina nepieciešamo siltumapgādi Rīgas radio un televīzijas tornim.

##### (6) Gāzapgāde

Saskaņā ar AS “Latvijas Gāze” 09.05.2017. nosacījumiem Nr.27.4-2/1079 lokālpārplānojuma izstrādei Zaķusalas teritorijā nav esošu sadales dabasgāzes gāzesvadu. Perspektīvā patērētājiem minētajā teritorijā gāzes apgāde iespējama no esošajiem sadales gāzesvadiem, kas izbūvēti Lucavsalas ielā un Krasta ielā.

##### (7) Sakaru tīkli un telekomunikācijas

Atbilstoši SIA “Lattelecom” 02.06.2017. sniegtajiem nosacījumiem, lokālpārplānojuma izstrādes teritoriju Zaķusalā šķērso SIA “Lattelecom” sakaru kabeļu kanalizācija no Salu tilta līdz Rīgas radio un televīzijas tornim un no torņa uz Bauskas ielu.

### 3.5.2. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas apbežojumi

#### (1) Aizsargjoslas

Saskaņā ar LR Aizsargjoslu likumu ir šādi aizsargjoslu veidi:

- vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas;
- ekspluatācijas aizsargjoslas;
- sanitārās aizsargjoslas;
- drošības aizsargjoslas;
- citas aizsargjoslas, ja tādas paredz likums.

Lokālpārvaldes teritorijā ir noteiktas sekojošas aizsargjoslas atbilstoši LR Aizsargjoslu likumam, kas apgrūtināta Lokālpārvaldes teritoriju un tās izmantošanu turpmāk.

Lokālpārvaldes teritorijā ir noteikta vides un dabas resursu aizsargjosla – virszemes ūdensobjekta aizsargjosla gar Daugavu un Mazo Daugavu 20 m platumā no vidējā ūdens līmeņa.

Lokālpārvaldes teritoriju apgrūtināta vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļa “Rīgas radio un televīzijas tornis” (valsts aizsardzības Nr.9168) 100 m aizsargjosla ap kultūras pieminekli (vides un dabas resursu aizsargjosla).

Teritoriju apgrūtināta ekspluatācijas aizsargjoslas gar inženierkomunikāciju tīkliem un objektiem, kā arī ielu sarkanās līnijas.

Lokālpārvaldes teritorijas esošās aizsargjoslas noteiktas grafiskās daļas plānā “Pašreizējā izmantošana”.

#### (2) Ģeodēziskā tīkla punkti

Pamatojoties uz “Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras” 27.04.2017. vēstulē Nr.279/1-12e/394 sniegto informāciju, lokālpārvaldes teritorijā neatrodas neviens valsts ģeodēziskā tīkla punkts.

### 3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski

#### 3.6.1. Degradētās un piesārņotās teritorijas

Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās. Nosakot degradētās teritorijas, tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums. Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, lokālpārvaldes teritorijā neatrodas šādas teritorijas.

Atbilstoši Rīgas domes Mājokļu un Vides departamenta Vides pārvaldes 11.05.2017. nosacījumiem lokālpārvaldes izstrādei Nr. DMV-17-1316-dv, piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu lokālpārvaldes teritorijā nav, kā arī teritorijā nav ierīkoti ūdensapgādes urbumi.

#### 3.6.2. Gaisa piesārņojums

Lai nodrošinātu gaisa kvalitāti cilvēka veselības un ekosistēmas aizsardzībai, tiek noteikti gaisa kvalitātes normatīvi, kas paredz pieļaujamo gaisa piesārņojuma līmeni. 03.11.2009. ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamo līmeni vidē 12 gaisu piesārņojošām vielām, kā arī noteikti pasākumi, kas veicami, ja kādā teritorijā novērojams paaugstināts gaisa piesārņojuma līmenis.

Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, taču pārsniegumi ir konstatēti slāpekļa dioksīda (NO<sub>2</sub>), daļiņu PM<sub>10</sub> un benzolam Rīgā.

Saskaņā ar Rīgas domes 22.09.2015. saistošajiem noteikumiem Nr.167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli”, lokālpārvaldes teritorija atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda (NO<sub>2</sub>) un daļiņu PM<sub>10</sub> gada vidējā koncentrācija ir no 30 līdz 40



$\mu\text{g}/\text{m}^3$ , tādēļ nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlē un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

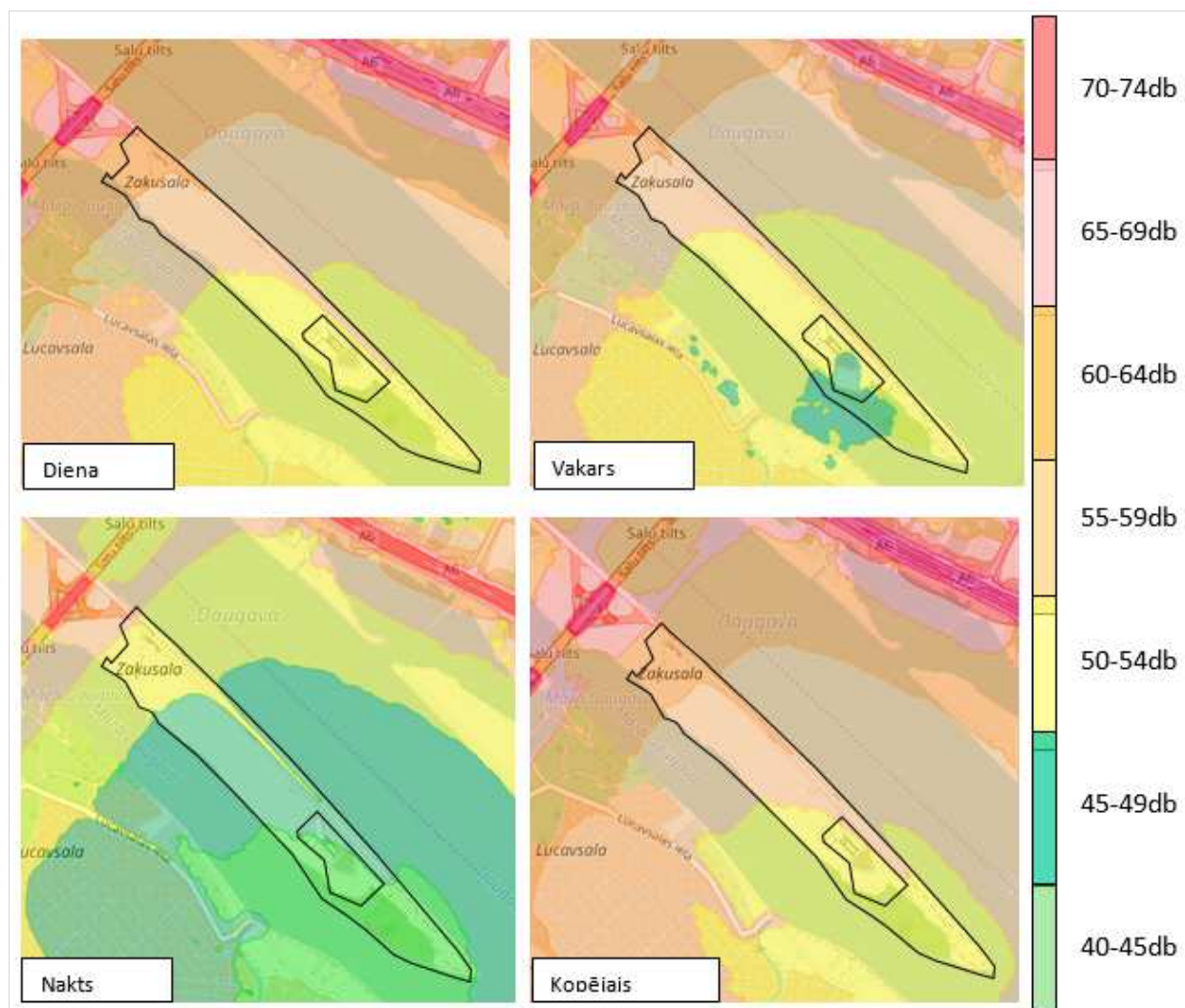
Autotransports (jo īpaši vieglās automašīnas un smagais autotransports) ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais. Lai novērtētu gaisa piesārņojuma līmeni un iegūtu aktuālo informāciju par gaisa kvalitāti, Rīgas pilsētā tiek veikts regulārs gaisu piesārņojošo vielu monitorings no mobilajiem avotiem ielu līmenī, taču lokālpārvaldes teritorijas tuvākajās ielās tāds netiek veikts, līdz ar to nav pieejami arī aktuāli dati.

### 3.6.3. Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par vienu no būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību. Troksnis ir saistīts ar daudzām cilvēka aktivitātēm, taču vislielākā ietekme ir transporta satiksmei.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16).

2006.gadā Rīgas pilsētas aglomerācijai tika izstrādāta vides trokšņu stratēģiskā karte, kura 2015.gadā tika pārskatīta un pilnībā atjaunota atbilstoši MK 07.01.2014. noteikumiem Nr.16. Rīgas dome 08.07.2014. ir apstiprinājusi arī jaunu „Rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā” ar pasākumiem laika posmam no 2014. līdz 2019.gadam (skatīt 34.attēlu).



34.attēls. Lokālpārvaldes teritorijas ceļu satiksmes trokšņu kartes fragmenti. Avots: [www.mvd.riga.lv](http://www.mvd.riga.lv).

Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta 11.05.2017. vēstulē sniegto informāciju, kas sagatavota atbilstoši Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskajai kartei (2015. gads), gada vidējā trokšņa rādītāji lokālpārplānojuma teritorijas ziemeļu daļā (Salu tilta tiešā tuvumā) attiecīgi ir Ldiena = 65–70 dB(A), Lvakars = 65–70 dB(A) un Lnakts = 50–55 dB(A), kas līdz 5 dB pārsniedz MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 pieļaujamus robežlielumus jauktas apbūves (ar dzīvojamo funkciju) teritorijām. Lokālpārplānojuma teritorijas attālinātajā no Salu tilta daļā trokšņa robežlielumu pārsniegumi nav.

Vides trokšņu stratēģiskā karte, 2015.gada redakcijā, ir veidota kā interaktīva karte ar iespēju precīzi noteikt prognozētos vides trokšņa pārsniegumus konkrētā zemes gabalā, un tā ir pieejama Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta tīmekļa vietnē, bet lokālpārplānojumā ievietotajam 34. attēlam ir tikai informatīvs raksturs.

Galvenie trokšņa avoti lokālpārplānojuma izpētes teritorijā ir autosatiksmes radītais troksnis, kas koncentrējas Salu tilta tuvumā. Ņemot vērā minēto, teritorijā kurā ir konstatēts paaugstināts vides troksnis lokālpārplānojuma risinājumi neparedz vides trokšņu jūtīgu objektu izvietojumu.

Ņemot vērā, ka, iespējams, plānotās apbūves teritorijā Salu tilta tiešā tuvumā nevarēs nodrošināt vides trokšņa līmeņa atbilstību noteiktajiem robežlielumiem, kas noteikti MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 2. pielikumā un 4. pielikumā, neparedzot papildus pasākumus, tāpēc projektējot publiskās ēkas šajā lokālpārplānojuma teritorijā, vēlams ņemt vērā vairākas rekomendācijas:

- projektējot ēkas, rekomendējams izmantot informāciju par trokšņa līmeni iespējami sliktākā scenārija gadījumā;
- projektējot ēkas, to iekštelpās jānodrošina trokšņa robežlielumus, kas noteikti MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 2. pielikumā. Lai nodrošinātu iekštelpu trokšņa līmeņa atbilstību robežlielumiem, ēkas ārsienām jānodrošina nepieciešamais trokšņa līmeņa samazinājums;
- ēkās, kurām nepieciešamais skaņas samazinājuma līmenis pārsniedz 20 dB, pret trokšņa avotu vērstās telpas vēlams aprīkot ar iekšējās ventilācijas sistēmām, tādejādi samazinot nepieciešamību atvērt logus telpu vēdināšanas nolūkos;
- ēku pagalmos un publiskajās zonās rekomendējams pēc iespējas vairāk veidot kokaugus joslas un izvietot atsevišķi stāvošus kokus, tādējādi radot dabiskas troksni absorbējošas barjeras un mazinot trokšņa izplatību teritorijā.

Ievērojot sniegtās rekomendācijas ēku projektēšanai un publiskās telpas plānošanai, nav iespējams samazināt vides troksni paredzētās darbības teritorijā, bet iespējams nozīmīgi samazināt tā ietekmi uz iedzīvotājiem. Tā kā dzīvojamo apbūvi ir plānots izvietot attālināti no Salu tilta, to no paaugstinātā vides trokšņa aizsargās plānotā publiskā apbūve, ko atļauts izvietot pirmajā apbūves kvartālā, tuvāk Salu tiltam. Realizējot plānoto apbūvi kvartālā starp Salu tiltu un pirmo šķērsielu, kā arī saglabājot papildus koku un apstādījumu joslu Salu tilta tuvumā, tiks samazināta autotransporta trokšņu ietekme uz lokālpārplānojuma teritoriju. Kopumā var secināt, ka visās ēkās būs iespējams nodrošināt trokšņa līmeņa atbilstību iekštelpām piemērojamiem trokšņa robežlielumiem.

### 3.6.4. Applūstošās teritorijas un krasta erozija

#### (1) Applūstošās teritorijas

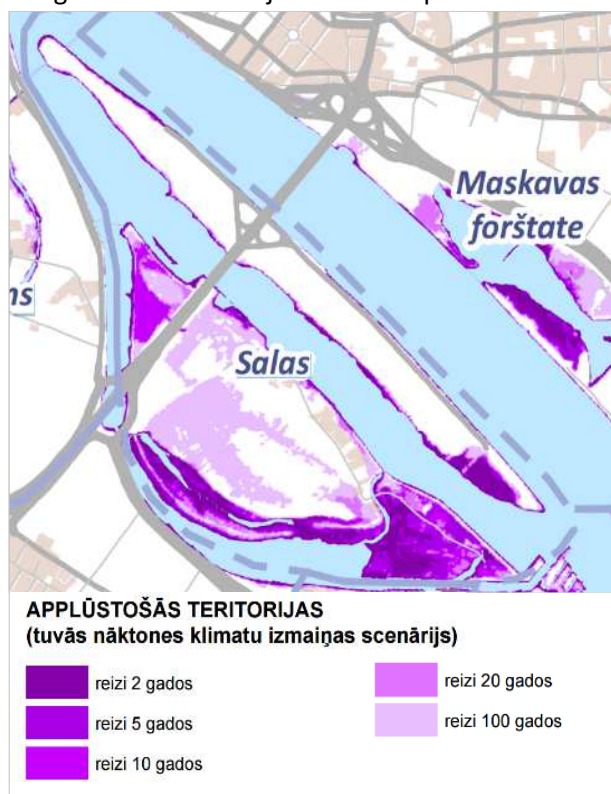
Atbilstoši Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra (LVĢMC) 16.06.2017. sniegtajai izziņai par 10% applūšanas varbūtību, Daugavas upes maksimālais ūdens līmenis ar 10 % pārsniegšanas varbūtību Lokālpārplānojuma teritorijā (t.sk. zemes gabalā ar kadastra Nr. 01000510161) šķērsgrīzumā ir 1,88 m Baltijas augstumu sistēmā (m BS) jeb 2.03 m Latvijas augstumu sistēmā (m LAS).

LVĢMC informē, ka zemes gabala ar kadastra Nr. 01000510161 šķērsgrīzumā (Zaķusalā, Rīgā) hidroloģiskie novērojumi netiek veikti. Tuvākās novērojumu stacijas ir "Daugava - Andrejosta", kurā hidroloģiskie novērojumi tiek veikti no 1930. gada un "Daugava – Sarkanais Kvadrāts", kur LVĢMC veica ūdens līmeņa novērojumus laika periodā no 1975. – 1987.gadam. Daugavas upes maksimālā ūdens līmeņa ar 10 % pārsniegšanas varbūtību atzīme Zaķusalas teritorijā tika iegūta, veicot teorētiskus aprēķinus, kas balstīti uz iepriekš minēto novērojumu staciju datiem.

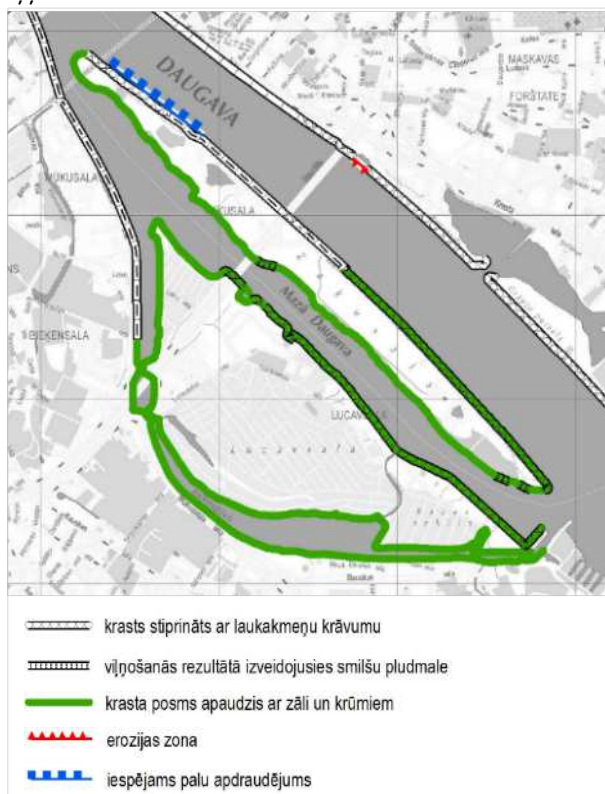
Lokālpārplānojuma teritorijas 10 % applūšanas varbūtību teritorija attēlota Lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Pašreizējā izmantošana" un "Funkcionālais zonējums", ar mēroga precizitāti 1:500.

## (2) Krasta erozija

Daugavas krastu erozija norisinās upes straumes vai viļņu darbības rezultātā vētru laikā.



35.attēls. **Applūstošās teritorijas lokālpilnoņuma teritorijā**, Avots: Meliorācijas attīstības tematiskais plānoņums.



36.attēls. **Krasta erozijas riska zonas**. Avots: plūdu riska pārvaldības plāns Rīgas pilsētai.

2012.gadā tika izstrādāts plūdu riska pārvaldības plāns Rīgas pilsētai. Plāna izstrādes laikā iegūtā informācija liecina, ka pēdējo 100 – 300 gadu laikā un arī pēdējā desmitgadē veikto krastu nostiprināšanas darbu rezultātā tās krasti ir stabili un nav Daugavas straumes apdraudēti pat ekstremālu palu vai plūdu gadījumā.

Plānā minēts, ka Daugavas upes lejtecē, sevišķi sākot no Ķengaraga - Katlakalna līnijas, kur Daugavas galvenā ūdens plūsma tiek regulēta ar dambjiem un krasti ir nostiprināti, lokāla krasta erozija virs krasta nostiprinājuma būvēm iespējama tikai vētru laikā, kad vējuzplūdu ūdens līmenis Daugavā paceļas līdz 1,6 – 2,1 m v.j.l. Vienīgā paaugstināta krastu noskalošanas riska vieta ir Mangaļu pussalā Daugavas labajā krastā pirms Austrumu mola, kas ir arī viļņu erozijas izpausmes vieta.

Atbilstoši plāna 1. pielikumam (skatīt 36. attēlu), kurā attēlota krasta erozijas riska zonas Rīgā, Zaķusala krasti lokālpilnoņuma teritorijas robežās nav noteiktas kā erozijas vai iespējamā palu apdraudējuma zona. Tuvākā krasta erozijas zona atrodas otrpus Daugavai – Krasta ielā pie Salu tilta, kas ir vēsturiskās Zvirgzdu salas peldvietas pludmales vieta.

### 3.6.5.Paaugstināta riska objekti un teritorijas

09.08.2011. ar Ministru kabineta rīkoņumu Nr.369 „Par Valsts civilās aizsardzības plānu” tika apstiprināts „Valsts civilās aizsardzības plāns” (grozījumi apstiprināti ar Ministru kabineta 14.10.2014. rīkoņumu Nr.581), kurā paredzēti preventīvie, gatavības un seku likvidācijas pasākumi praktiski visiem Latvijā iespējamiem apdraudējumu veidiem. Saskaņā ar minēto plānu, Lokālpilnoņuma un tā tuvākajā apkārtnē neatrodas valsts nozīmes risku radoši objekti.

Rīgas pilsētai ir izstrādāts Civilās aizsardzības plāns, kas tiek precizēts katru gadu. Plāna 5. pielikumā iekļauts paaugstinātas bīstamības objektu saraksts, kas izveidots pamatojoties uz 2007.gada 18. septembra Ministru kabineta noteikumos Nr.626 „Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai” noteiktajām prasībām. Kā reģionālas nozīmes paaugstinātas

bīstamības objekts ir noteikta arī Rīgas radio un televīzijas stacija (Zaķusalas krastmala 1). Darbības raksturojums - Radio un televīzijas programmu pārraide; Klasificējošais kritērijs - Elektromagnētisko lauku izstarojošas lieljaudas iekārtas ar jaudu no 10 kW līdz 1 MW.

### 3.7. Izpētes teritorijas funkcionāli telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā

Lokālpārplānojuma teritorija ir daļa no Zaķusalas, kura ar Salu tilta palīdzību ir sadalīta divās daļās. Ja Zaķusalas Z daļa skatā no Salu tilta rada apbūves teritorija raksturu, tad D daļa un lokālpārplānojuma teritorija gan esošajā situācijā, gan arī vēsturiski ir bijusi neapbūvēta, izņemot Rīgas televīzijas un radio torņa ēku un vēsturisko, bet mūsdienās nojaukto apbūvi tieši Salu tilta pakājē. Salai ir vienojošs elements – gan Z gan D salas gals ir zaļš, kas rada iespaidu par Zaķusalu kā zaļu salu. Zaļās salas iespaids tiek radīts arī skatā no Salu tilta virzienā uz Zaķusalas D daļu, kā arī skatā no Salu tilta uz Zaķusalas Mazās Daugavas krastmalu. Savukārt Zaķusalas D daļas vidusdaļa, kura Rīgas teritorijas plānojuma ir iezīmēta kā apbūves teritorija, lielākoties ir raksturojama kā nezāliene.

Zaķusala ir daļa no pilsētas nozīmes ainavu telpas (Daugavas). Daugavas ainavu telpa ir iedalāma divās daļās – Mazās Daugavas ainavu telpa (Mazā Daugava un tai pieguļošās krastmalas Lucavsalā un Zaķusalā) un Daugavas ainavu telpa (Daugava starp Zaķusalu un Zvirgzdu salu un salu pieguļošās krastmalas).

Abām augstāk minētajām ainavu telpām ir atšķirīgs raksturs:

- Daugavas ainavu telpai urbānas telpas raksturs;
- Mazās Daugavas ainavu telpai ir dabiskāks un intīmāks raksturs.

Uz ainavu telpu atšķirību norāda arī krastu stiprinājumi un apaugums ar kokiem un krūmiem.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir izšķiramas divas tuvienes nozīmes ainavu telpas:

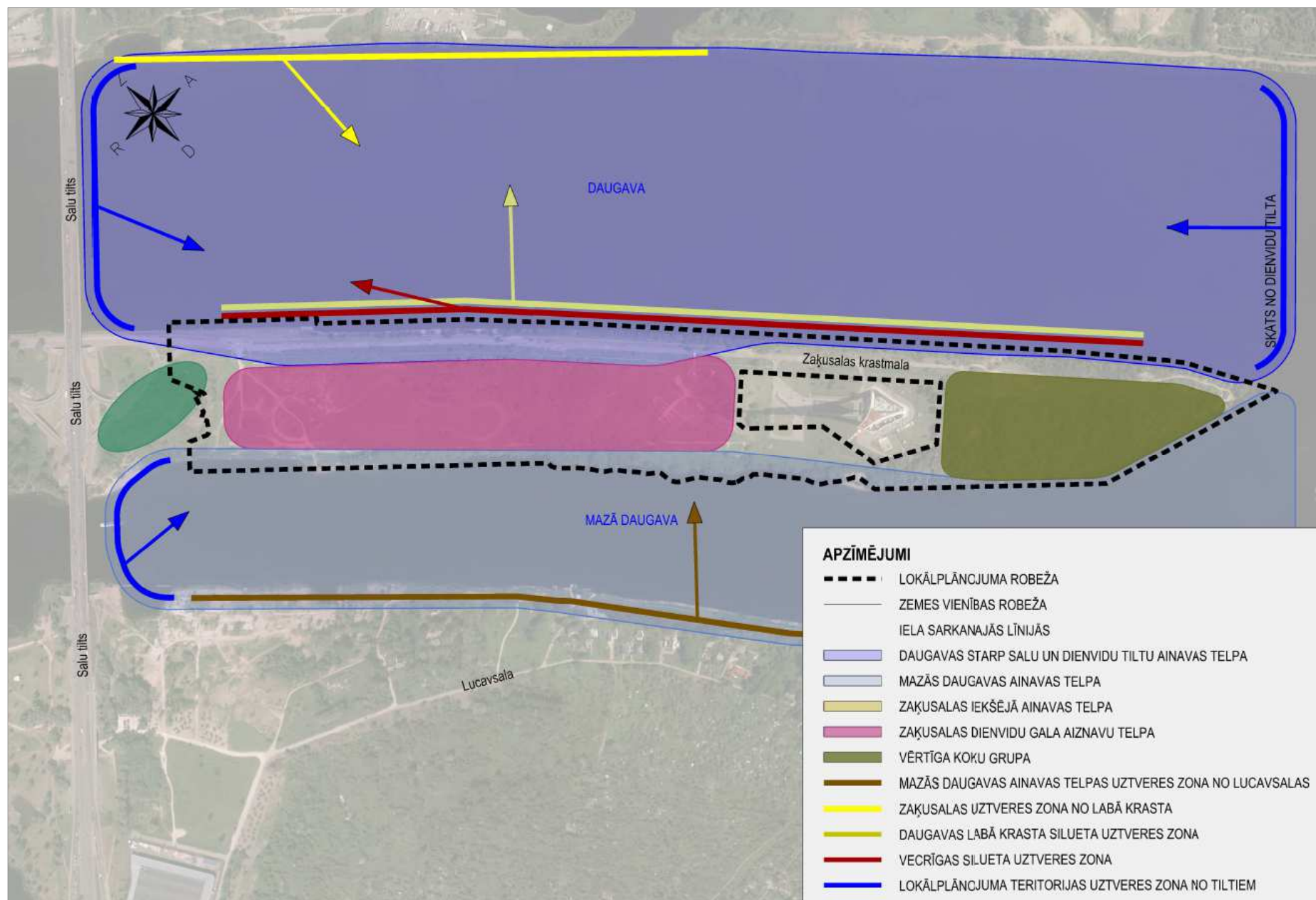
- viena no koku grupas pie Salu tilta līdz Rīgas radio un televīzijas tornim;
- otra no Rīgas televīzijas un radio torņa līdz pašam Zaķusalas D galam.

Zaķusalā atrodas divi pilsētas nozīmes orientieris – Rīgas televīzijas un radio tornis un Latvijas televīzijas ēka (Zaķusalas krastmala 3).

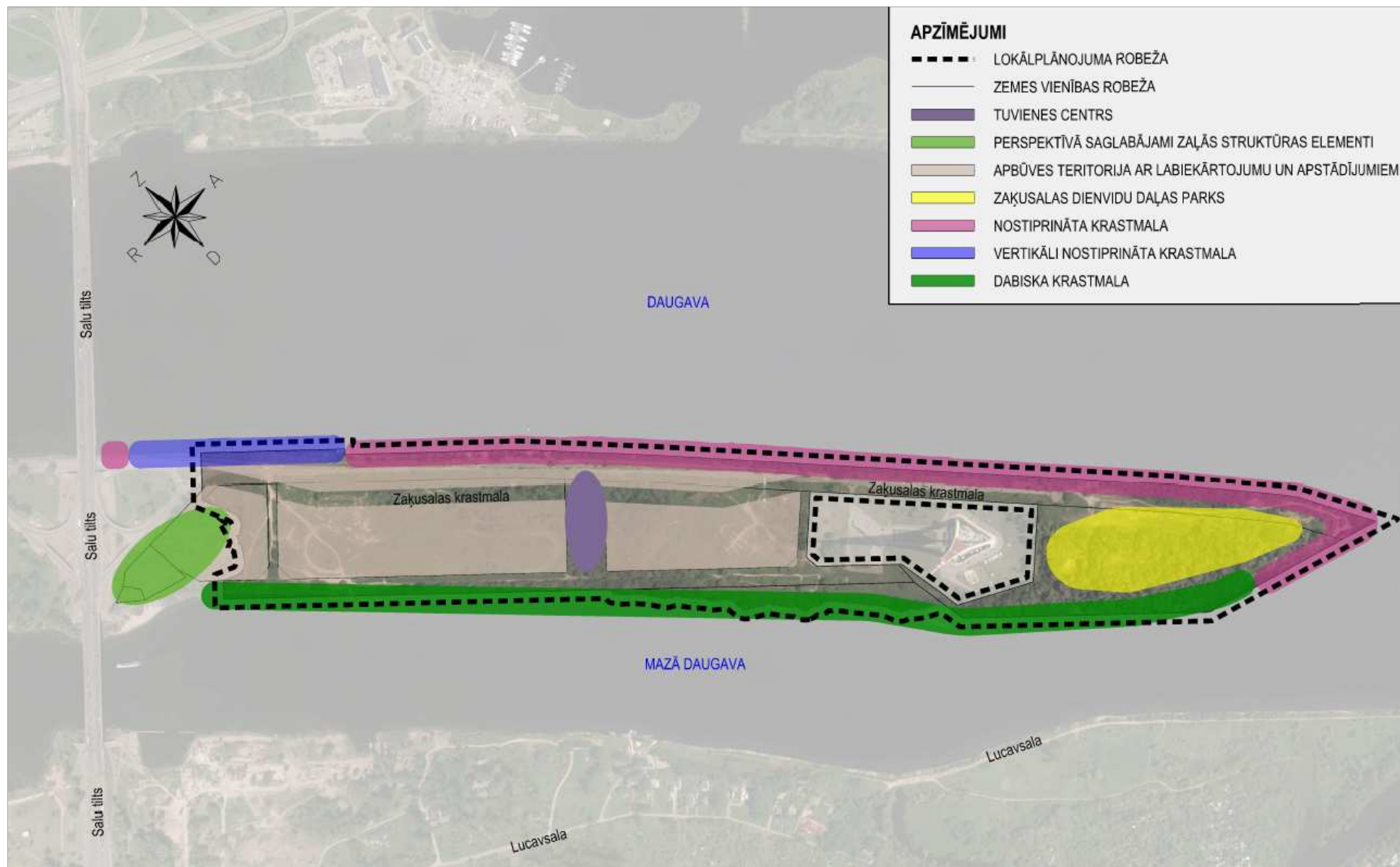
Esošajā situācijā Zaķusala ir relatīvi nošķirta pilsētas struktūra ar salīdzinoši neizteiktu identitāti apkaimes un tuvienes mērogā. Sala lielākoties tiek asociēta ar Rīgas televīzijas un radio torni un Latvijas televīzijas ēku. Savukārt tās asociētā funkcija – transports.

Ņemot vērā Zaķusalas izstiepto struktūru un transporta pieslēgumu salas vidusdaļā, salā ir jāizdala divas tuvienes – Zaķusalas Z un D daļas. Kā visas Zaķusalas vienojošā struktūra ir jāattīsta Mazās Daugavas un Daugavas krastmalas un parki abos salas galos.





37.attēls. Esošas ainavu telpas un skatu līnijas. Avots: SIA "METRUM", 2017.



38.attēls. Zaķusalas D daļas plānotās funkcionālās telpas un tuvienes centrs. Avots: SIA "METRUM", 2017.

## 4. LOKĀLPĀRVALDĪBĀS RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

### 4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālpārvaldības izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai radītu priekšnoteikumus teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, tā sekmējot pilsētubūvnieciskās struktūras attīstību un pilnveidošanu atbilstoši Rīgas stratēģiskajām interesēm.

Lokālpārvaldības teritorijas attīstības iecere atbilst Rīgas pilsētas attīstības stratēģiskajām pamatnostādņēm. Lokālpārvaldības risinājumi ir izstrādāti saskaņā ar spēkā esošo normatīvo aktu prasībām un atbilstoši detālpārvaldības detalizācijas pakāpei.

Lai to realizētu, primāri nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu no „Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju (J)” uz funkcionālo zonējumu „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)”, bet „Apstādījumu un dabas teritorija” (A) uz funkcionālo zonējumu “Dabas un apstādījumu teritorija (DA)”, atbilstoši Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem, un grozot Rīgas teritorijas plānojuma 16. pielikumā „Apbūves stāvu skaita plāns” noteikto apbūves stāvu skaitu, paredzot apbūvi no 6 līdz 17 stāvu augstumam, līdzšinējo 9, 24, 25 un vairāk stāvu vietā.

Lokālpārvaldības risinājumi precīzē un groza spēkā esošās ielu sarkanās līnijas, to teritorijā nosakot funkcionālo zonējumu “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”. Ar mērķi nodrošināt Daugavas krastmalas publisko pieejamību, kā arī krastmalas labiekārtošanas un publiskas izmantošanas iespēju. Esošās ielas, Zaķusalas krastmala, trase tiek atvirzīta no Daugavas malas, tādējādi galvenā autotransporta plūsma tiek novirzīta salas iekšpusē.

Funkcionālā zonējuma grozīšanu pamato šādi priekšnoteikumi:

- ņemot vērā nekustamā īpašuma novietojumu plānotā Rīgas centra tiešā tuvumā uz vienas no Daugavas salām, kā arī ņemot vērā salas ziemeļu daļas esošo un plānoto izmantošanu tikai publiskai apbūvei, lokālpārvaldības teritorijas izmantošana jaukta rakstura apbūvei, t.sk. dzīvojamai apbūvei, ir piemērotākais tās izmantošanas veids;
- Lokālpārvaldības noteiktais funkcionālais zonējums un tajā plānotā teritorijas izmantošana atbilst kopējai tās telpiskās ietekmes izpētes teritorijas esošajai apbūves struktūrai;
- Lokālpārvaldības teritorijā, kur tiek plānota apbūve, nav konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas vai biotopi, tādējādi funkcionālā zonējuma grozīšana un teritorijas attīstība neradīs ietekmi uz dabas vidi bioloģiskās daudzveidības ziņā;
- Lokālpārvaldības teritorijā, kur ir konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas un biotopi, ir plānots izveidot parka zonu, saglabājot esošās dabas vērtības.

### 4.2. Lokālpārvaldības risinājumu vispārējs apraksts un plānotā teritorijas funkcionālā izmantošana

Zaķusala ir viena no potenciāli interesantākajām teritorijām Rīgas centra tuvumā. Tā ir viegli sasniedzama un aptverta ar garām ūdensmalām, kas to padara par vienu no pievilcīgākajām vietām investīcijām. Lai kā, zeme pašlaik ir palikusi bez kādas konkrētas izmantošanas un ir pilnīgi noslēgta pilsētas daļa. Attīstot Zaķusalu, Rīgas pilsēta ekonomiski un arī mentāli var atgūt savu aizmirsto un šobrīd pamesto teritoriju. Ar īstajām iniciatīvām un esošo kvalitāšu uzlabošanu, tai ir potenciāls kļūt par lielisku galamērķi un vienu no labākajām dzīvojamām un rekreācijas tuvienēm pilsētā.

Lokālpārvaldības viens no būtiskākajiem risinājumiem un atšķirīgākajiem no spēkā esošā teritorijas plānojuma risinājuma - ir esošās ielas - Zaķusalas krastmalas daļas pārceļšana dziļāk salas iekšienē, Daugavas krastu atbrīvojot no transporta satiksmes un padarot to publiski pieejamu gājējiem. Tiek veidota loģiska un vienkārša ielu struktūra, izvietojot galvenajām ielām perpendikulārus piebraucamos ceļus (iekškvartāla ielas), kas apkalpos dzīvojamo ēku blokus iekškvartālu teritorijās. Tos ir plānots veidot kā dzīvojamās zonas ar prioritāti gājējiem un potenciālu iespēju attīstīt tās pēc "woonerf" principa.

Abi Zaķusalas krasti būs publiski pieejami gājējiem un velobraucējiem, skrējējiem un makšķerniekiem, kā arī ūdens transporta lietotājiem. Daugavas krastmala ir iecerēta kā “urbāna” promenāde, savukārt Mazās



Daugavas krasts - kā rekreācijas un aktīvās atpūtas zona dabiskā krastmalā, pie salīdzinoši nelielas straumes un iespēju baudīt vakara sauli.

Lai savienotu abus Zaķusalas krastus un lai iezīmētu lokālu centru salas lineārajā struktūrā - tiek veidots no automašīnām brīvs tuvienes (lokālais) centrs - ap plānoto publisko laukumu, un divas "publiskās platformas" iekškvartālos (plānotas kā publiskās ārtelpas joslas ar gājēju prioritāti). Šīs zonas plānots veidot kā publiskas telpas, ar iespēju izvietot komercplatības ēku pirmajos stāvos.

Integrējot Zaķusalu urbānajā audumā un radot viegli sasniedzamas un pieejamas ūdensmalas, tiks piesaistīta sabiedrības uzmanība, kas veidos dinamisku dzīvi tuvienē. Pirmās intereses tiks vērstas krastu līniju virzienā un vēlāk izpletīsies vairāk komerciālās funkcijās un dzīvojamās platībās salas iekšienē. Zaķusalas attīstībai ir iespēja pacelt Rīgas tēlu līdzīgā vai tādā pašā līmenī kā citās Ziemeļeiropas galvaspilsētās, kas ir būvētas pie un uz ūdens.

### 4.3. Plānotās apbūves telpiskās attīstības koncepcija

#### (1) Urbānais audums

Zaķusalas plānotā dzīvojamā rajona apbūves blīvums ir plānots kā vidēji blīvs. Tas nav plānots tik blīvs (augsts) kā pilsētas vēsturiskajā centrā un nav tik rets (zems) kā priekšpilsētās. Tas vairāk ir raksturojams kā blīvums, kāds ir sastopams rajonos ap pilsētas centra tiešā tuvumā, vai, piemēram, Pārdaugavā. Plānotās apbūves projekta blīvums iecerēts tāds, lai to veiksmīgi varētu attīstīt, apvienojot urbānās

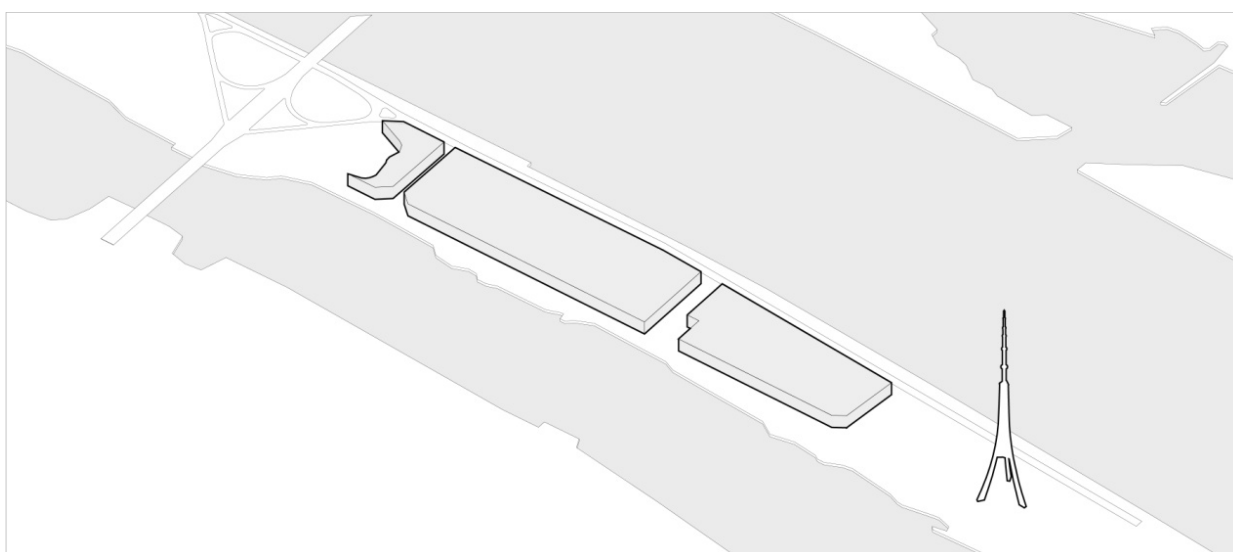


39.attēls. Zaķusala pilsētas urbānā auduma kontekstā. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

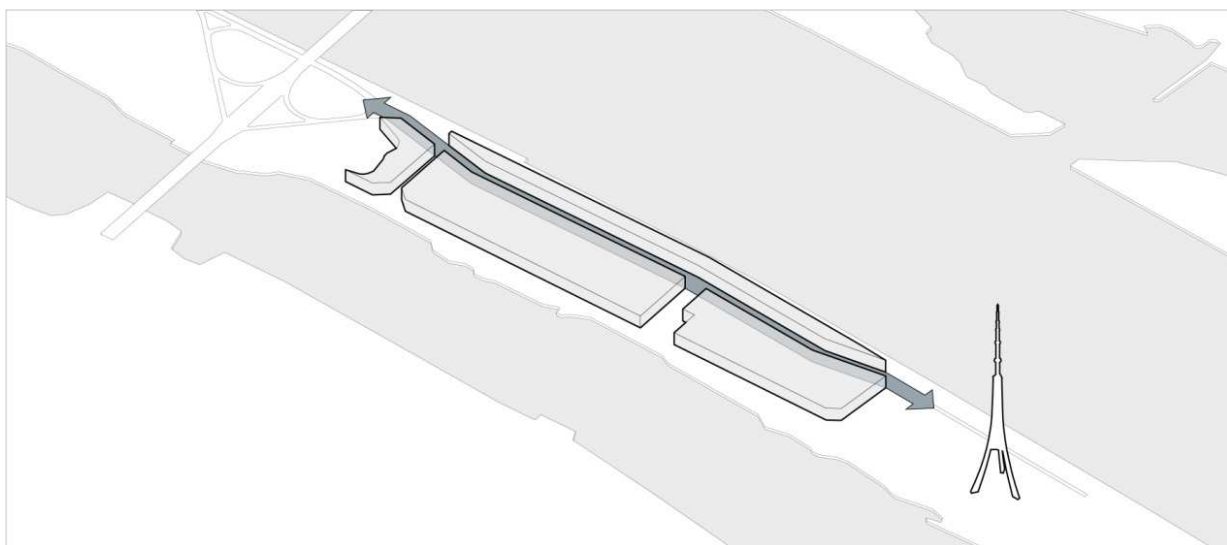
kvalitātes ar lauku vides kvalitātēm, kā - ūdens un zaļā telpa. Šie arī ir galvenie priekšnosacījumi, lai attīstītu kompaktu, bet tajā pašā laikā zaļu vidi tiešā Rīgas centra tuvumā.

## (2) Telpiskā pārorganizācija

Esošo Zaķusalas telpisko struktūru lielā mērā nosaka Zaķusalas krastmala, kas šobrīd ir 45 m plata ielas telpa (ielas sarkano līniju koridora robežās). Tas ir ielas platums, kas būtu bijis nepieciešams, lai attīstītu intensīvu un līdz 24 stāvus augstu apbūvi. Savukārt, ja tiek plānota vidēji 6/12 stāvus augsta apbūve, tad ir nepieciešams cits ielas un krastmalas telpas mērogs, kas būtu piemērotāks gājējiem draudzīgas un dzīvīgas urbānās vides attīstībai. Lai ielas telpa neatdalītu nākotnes dzīvojamo rajonu no ūdens, atstājot plašu un neaicinošu satiksmes zonu blakus Daugavai - ir paredzēta esošās ielas trases pārcelšana un sarkano līniju pārorganizācija lokālpārplānojuma teritorijā. Projekts paredz aktīvo satiksmes daļu pārnest uz salas iekšieni, radot iespēju veidot apbūves gabalus abās ielas pusēs. Jaunais ielas novietojums palielina ielas, kā rajona galvenās "artērijas" nozīmi, veidojot to kā salas galveno asi, kas ved līdz pat TV tornim. Savukārt Daugavas promenāde plānota kā no automašīnu satiksmes brīva, ~20 m plata telpa, ievērojot atbilstošu plānotās apbūves un telpas savstarpējo mērogu. Šādā veidā Zaķusalas krastmala kļūs par vienu



40.attēls. Esošais zemesgabalu dalījums un apbūves struktūra. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

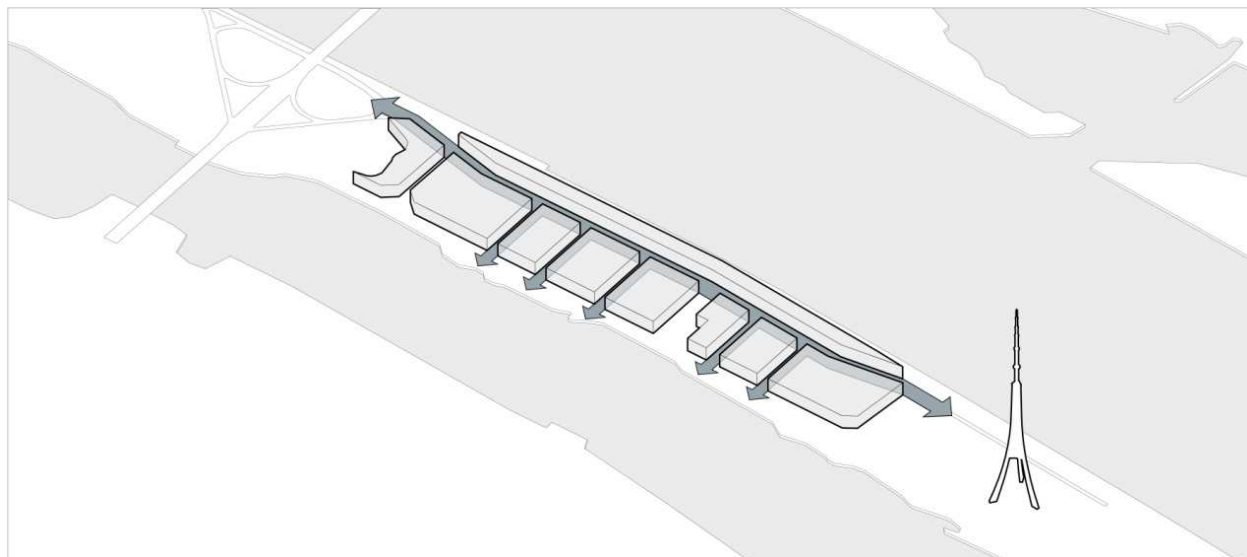


41.attēls. Piedāvātais zemesgabalu dalījums un apbūves struktūra. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

no retajām vietām Rīgā, kur apbūvi un promenādi nenodalīs iela un to būs iespējams attīstīt kā brīvu un publiski pieejamu rekreācijas zonu ar publiskiem un komercobjektiem ēku pirmajos stāvos, kā piemēram - veikaliem un galerijām.

### (3) Ielu struktūra

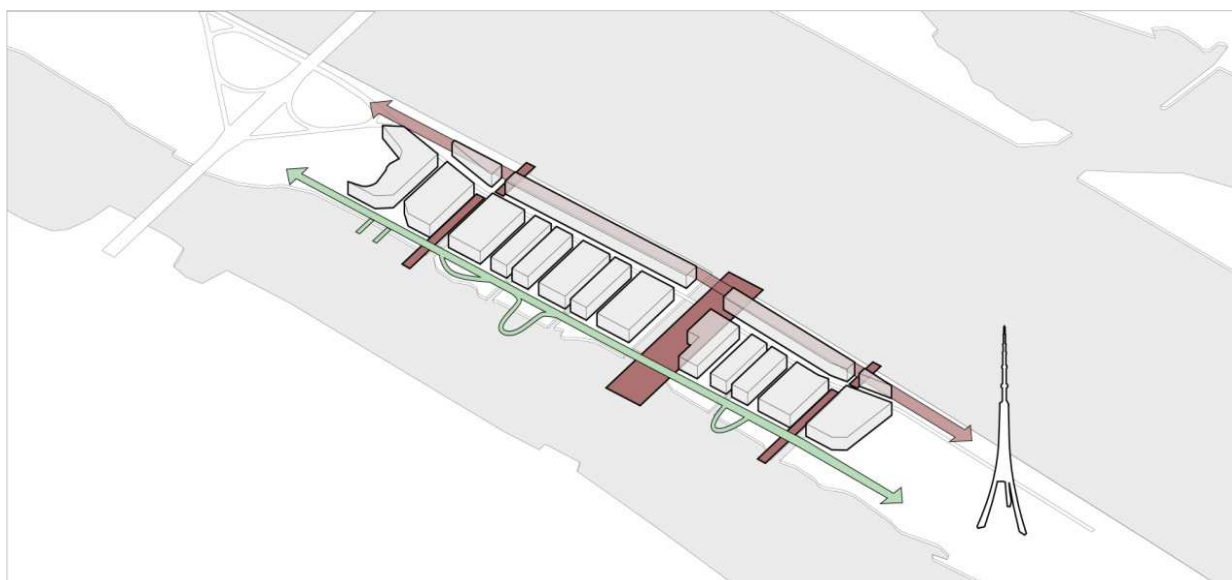
Visas piekļuves ielas un piebraucamie ceļi teritorijā ir plānoti perpendikulāri no galvenās ielas – Zaķusalas krastmalas, Mazās Daugavas virzienā. Katra piekļuves iela apkalpo dzīvojamo ēku bloku abās ielas pusēs, atstājot dzīvojamā bloka otru pusi brīvu no automašīnām. Radot šādu vienkāršu satiksmes organizāciju, auto infrastruktūras telpa ir samazināta līdz minimumam un uz tā rēķina tiek palielināta zaļā un ūdens telpa. Esošo ceļu gar Mazās Daugavas krastu plānots attīstīt kā vietējas nozīmes ielu, sašaurinot šobrīd spēkā esošās ielas sarkanās līnijas, bet saglabājot plānoto savienojumu ar vēsturisko Jumpravas krastmalu, kas atradās uz ziemeļiem no lokālpārplānojuma teritorijas, Mazās Daugavas krastā. Tādējādi arī šai ielas daļai ir priekšlikums saglabāt un turpināt vēsturisko ielas nosaukumu – Jumpravas krastmala.



42.attēls. **Piekļuves ielas.** Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

### (4) Lokālie centri

Projektam kopumā ir raksturīga lineāra struktūra. Lai novērstu nākotnes riskus attīstot tik lielas teritorijas, ir paredzēts teritoriju attīstīt pa kārtām (fāzēs). Katrā apbūves kārtā (fāzē), konkrētā teritorijas daļā ir iespēja attīstīt pilnvērtīgu "kvalitāšu komplektu", kas iezīmēs mezgla vietas lineārajā struktūrā. Tās ir galvenajai ielai perpendikulāras, no automašīnām brīvas zonas ("publiskās platformas"/ publiskās ārtelpas joslas ar gājēju prioritāti). Tā ir labiekārtota publiska ārtelpa ar iespēju izvietot komercfunkcijas ēku pirmajos stāvos. Šajās zonās paredzēts izmantot ūdeni teritoriju labiekārtojumā, baseina, lietus ūdeņu kanālos, kaskādēs, ievalkās vai kādā citā formātā. Mazās Daugavas krastmalā - koncentrētas ūdens



43.attēls. **Teritorijas "publiskās platformas"/ publiskās ārtelpas joslas.** Avots: SIA "RUUME

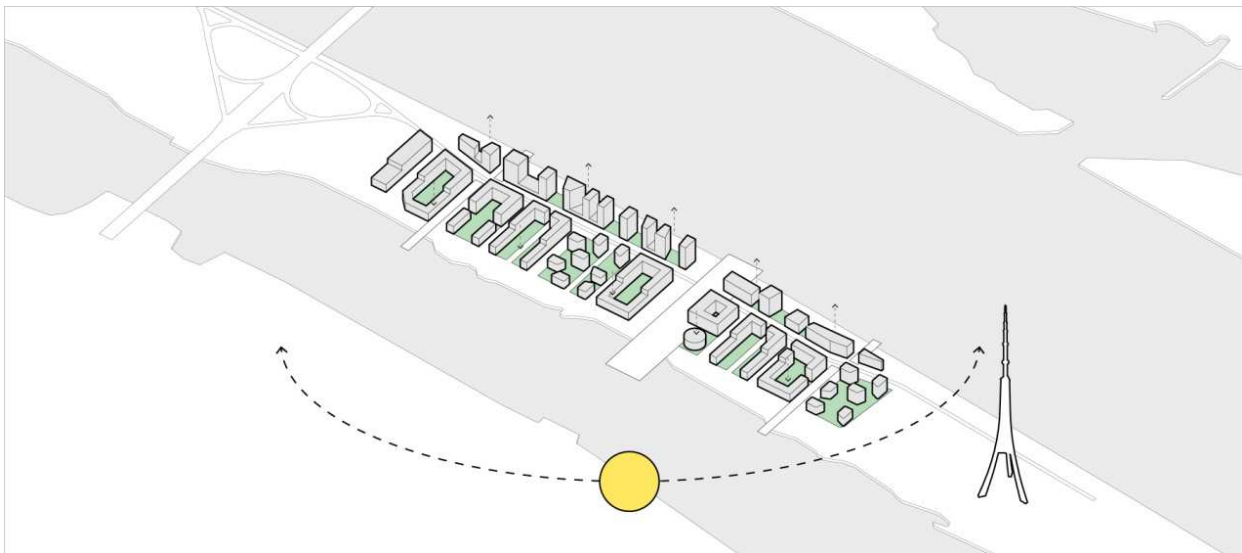
aktivitātes vietas - pludmale, laivu piestātnes u.tml. Katru lokālo centru plānots iezīmēt ar atšķirīgu silueta daļu pret Daugavu. Tā piemēram, teritorijas centrālo daļu ar publisko laukumu plānots iezīmēt ar augstāko ēku projektā.

### (5) Apbūves struktūra

Projekta teritorijā ir plānots attīstīt dažāda blīvuma apbūves teritorijas. Apbūve līdzās Daugavai (ziemeļaustrumos) ir plānota urbānāka, augstāka, blīvāka, publiskāka un lineārāka. Tā orientējas pret jauno Daugavas krasta promenādi, paveroties skatam pret Vecrīgu un Daugavas labo krastu. Starp ēku apjomiem tiek veidoti zaļi skvēri.

Apbūve līdzās Mazajai Daugavai (dienvidrietumos) nav plānota tik blīva un augsta, te ir vairāk daudzveidības, vairāk privātas telpas un zaļo zonu. Šīs vietas urbānā struktūra ir kvartāli, kam ir dažādi aizpildījumi - dzīvojamo ēku bloki, urbānas villas/ punktvēda ēkas, kā arī rindu mājas, kuras ir iespējams veidot atsevišķos kvartālos gar Mazo Daugavu. Katram apbūves veidam ir zaļā telpa - iekšpagalma vai privāta dārza formā, kā arī piekļuve ūdenim - krastmalai, vai ūdenim kas ienāk teritorijā kā labiekārtojuma elements – baseina vai lietus dārza veidā.

Visas ēku fasādes ir orientētas tā, lai katram dzīvoklim būtu skats uz kādu no ūdensmalām.



44.attēls. Apbūves struktūra - zemāka pret dienvidiem, augstāka pret ziemeļiem. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

## 4.4. Publiskās ārtelpas un labiekārtojuma attīstības koncepcija

### 4.4.1. Apstādījumu un teritorijas labiekārtojuma koncepcija

Teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu koncepcijas pamatā ir kontrasts starp urbāno un zaļo struktūru. Visas publiskās telpas ir plānots veidot ar cietiem, urbāniem segumiem, bet maksimāli lielā apjomā stādot kokus. Ielas telpās vai kvartālu ārējā perimetrā nav paredzēti plaši zāliena joslu stādījumi, taču kontrastā ar publiskajām telpām iekšpagalmi un Mazās Daugavas krastmala tiek plānoti salīdzinoši "zaļi", izceļot esošās un plānotās dabas kvalitātes - dabīgi krasti, esoši un plānoti koki, apstādījumi.

#### (1) Publiskās ārtelpas joslas - laukumi

Teritorijā ir ieviesti 3 lokāli, gājējiem un velobraucējiem draudzīgi centri - "publiskās platformas"/publiskās ārtelpas joslas (skat. 43. attēlu), kas savienos abus Zaķusalas krastus un sadalīs lineāro apbūves struktūru, iezīmējot aktivitāšu vietas. Līdzās katrai platformai/joslai ir plānots/atļauts izvietot publiskas funkcijas ēku pirmajos stāvos un izmantot ūdens klātbūtni labiekārtojumā, kas papildina rekreācijas iespējas publiskajā telpā. Lokālpārplānojumā publiskās ārtelpas joslas noteiktas kā teritorijas ar īpašiem noteikumiem un indeksu "TIN126".

Centrālā "publiskā platforma" - laukums atrodas zemesgabalā, kas ir pašvaldības īpašums. Lokālpārplānojumā laukums noteikts kā teritorija ar īpašiem noteikumiem un indeksu "TIN123". Vienlaicīgi šī vieta tiek



rezervēta arī nākotnē nepieciešamajam transporta savienojumam ar Lucavsalu un Pārdaugavu. Šī teritorija ir pietiekami liela, lai pielāgotu gan infrastruktūru, gan urbānās publiskās telpas funkcijas. Šeit ir plānota vieta sportiskām aktivitātēm dažādu sporta laukumu formā.

## (2) Piebraucamie ceļi

Piebraucamie ceļi iekškvartālā Zaķusalas projekta teritorijā tiek uzskatīti par svarīgu kopējās publiskās telpas daļu. Satiksme piebraucamos ceļos, kas apkalpo dzīvojamos kvartālus, paredzēts veidot režīmā "dzīvojamā zona". Te potenciāli ir paredzēta iespēja izmantot "woonerf" tipa ielas, kas ir dzīvojamo ielu veids, kas oriģināli ir īstenots Nīderlandē. Šis jēdziens ietver dalītu ielas telpu (shared space), satiksmes nomierināšanu un ierobežotu automašīnu ātrumu. Ielas telpa netiek strikti sezonēta, bet tiek izmantota kā lineārs publiskais laukums, kurā atrodas vieta visām funkcijām. Piebraucamajiem ceļiem netiek noteiktas ielas sarkanās līnijas, bet tiem ir paredzēts Transporta infrastruktūras funkcionālais zonējums.



45.attēls. "Woonerf" ielas risinājums Villebois, Wilsonville, Portlenda, ASV. 46.attēls. "Woonerf" ielas risinājums Berlīnē, Vācijā.

Avots: <https://www.minnpost.com/minnesota-blog-cabin/2012/08/how-slow-traffic-put-st-way>

### 4.4.2. Krastmalu un pieguļošo ūdens teritoriju izmantošanas priekšlikumi

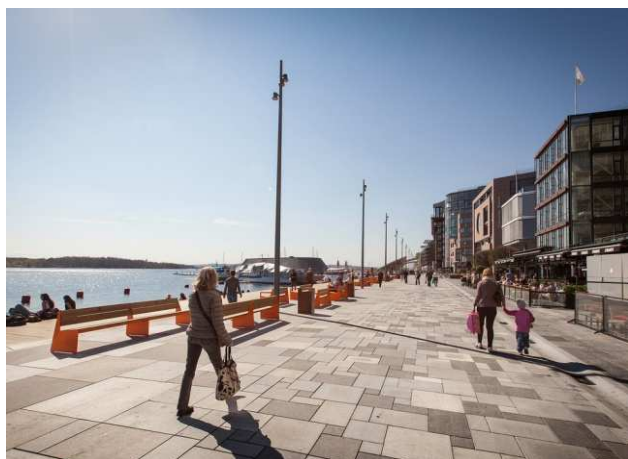
#### (1) Urbānā un zaļā krastmala

Abi Zaķusalas krasti būs publiski pieejami. Abi krasti ir veidoti izteiktā kontrastā viens pret otru.

Daugavas krasts ir paredzēts kā bruģēta urbāna promenāde ar izbūvētām labiekārtojuma zonām - kā terases, laivu piestātnes, pakāpieni pret ūdeni, vai slīpi stiprināta krastmala ar laukakmeņiem (skat. 49., 50. attēlu). Promenāde noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem un indeksu "TIN125". Gar promenādi plānots izvietot augstākas intensitātes ēkas ar publisku funkciju ēku pirmajos stāvos. Promenāde plānota salas pusē, kas vērsta ar skatu pret urbāno Rīgas daļu – pilsētas centru, tādējādi nodrošinot saikni un piederību pilsētas centram (skat. 49., 50. attēlu).

Turpretim Mazās Daugavas krastmalu ir plānots saglabāt maksimāli dabīgu - ar dabiski slīpu un smilšainu nogāzi, saglabājot esošos kokus, galvenokārt vītulus un melnalkšņus (skat. 51, 52. attēlu). Šo Zaķusalas krastu apspīd vakara saule un lēnā upes straume to padara piemērotu rekreācijai. Laivu bāze, piestātnes, pludmale un citas piemērotas aktivitātes pie un uz ūdens, ir kā priekšnosacījums aktīvai un dzīvīgai, tiešā Rīgas centra tuvumā esošai ūdensmalas izmantošanai. Mazās Daugavas krastā saudzīgi ir plānots veidot pastaigu taku, kas atsevišķos posmos pieslēdzas ielai – Jumpravas krastmalai. Šī pastaigu taka ved visapkārt Zaķusalai dienvidu virzienā, šķērsojot plānotā parka teritoriju un vēlāk savienojoties ar urbāno promenādi Daugavas krastā. Gājēju taka plānota salas pusē, kas vērsta ar skatu pret "zaļo" Rīgas daļu – Pārdaugavu, tādējādi nodrošinot saikni un piederību Pārdaugavai.

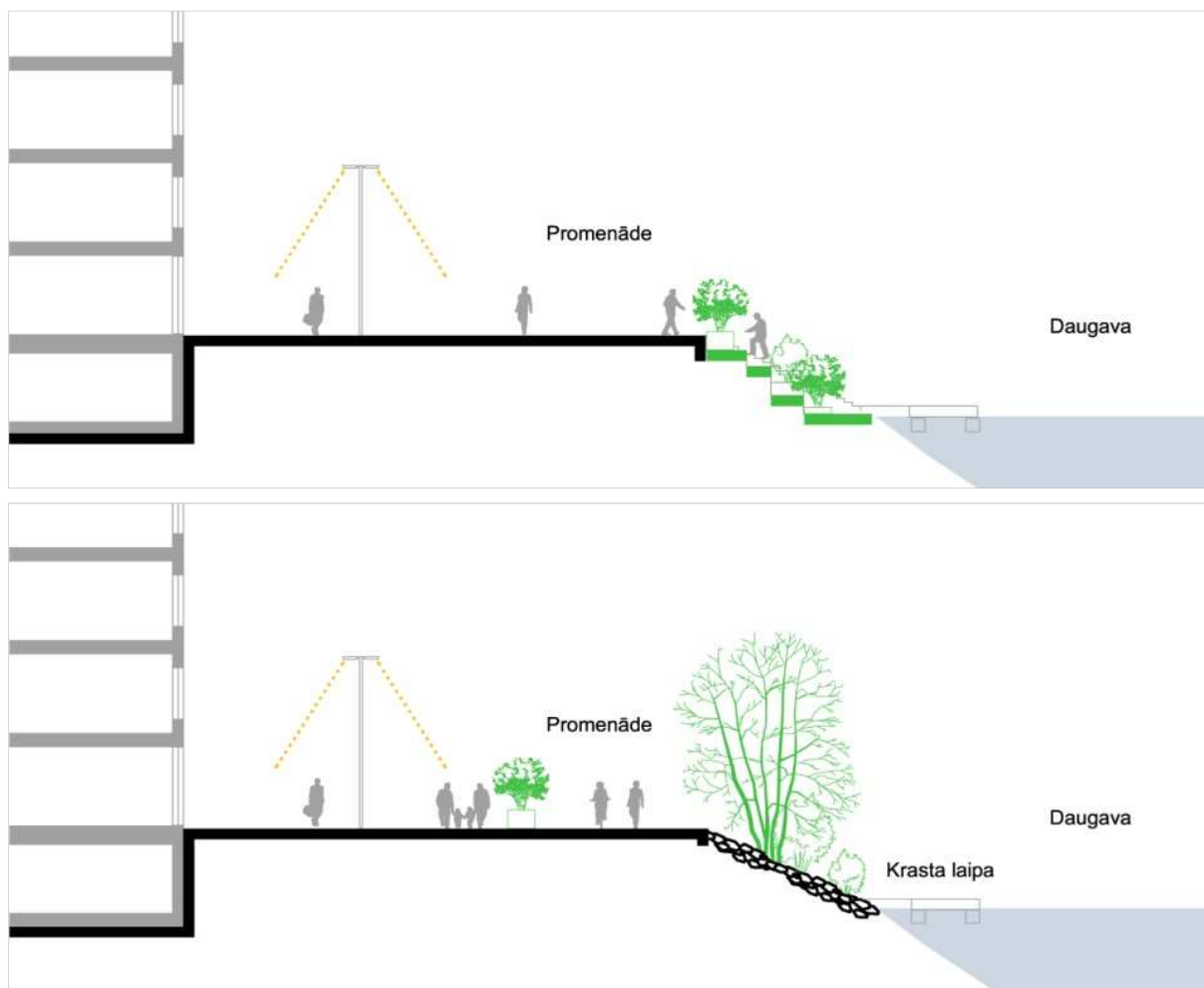




47.attēls. Piemērs urbānai promenādei. Krastmalas promenāde Aker Brige , Oslo. . Avots: <http://www.landezine.com/index.php/2015/12/the-waterfront-promenade-at-aker-brygge-by-link-landskap/>



48.attēls. Piemērs dabīgai, maksimāli neskartai krastmalai. Houtan parka labiekārtojums , Šanhaja, Ķīna. Avots: <http://landscapevoice.com/houtan-park-%E5%90%8E%E6%BB%A9%E5%85%AC%E5%9B%AD/>.



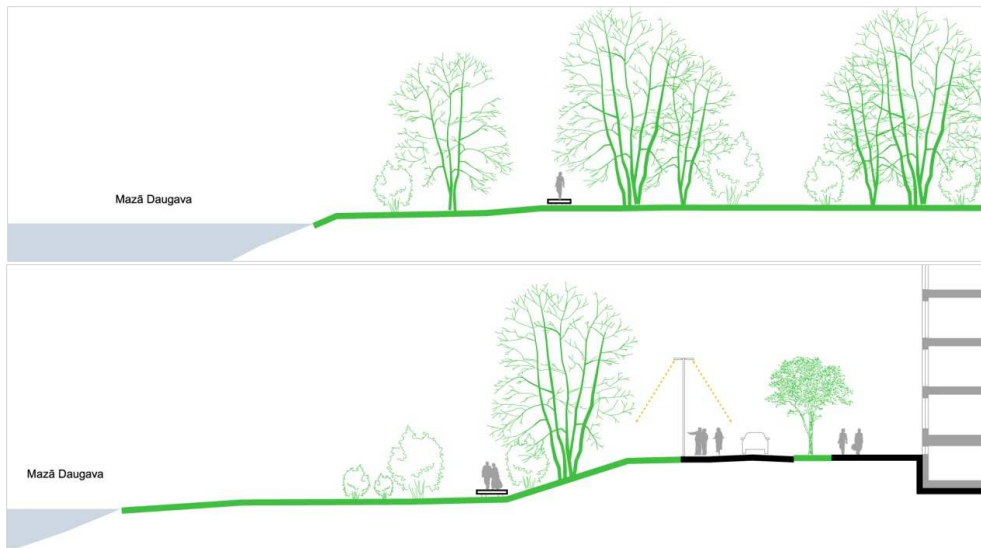
49., 50.attēls. Daugavas krasta šķērsgriezums. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

## (2) Ūdens un labiekārtojums

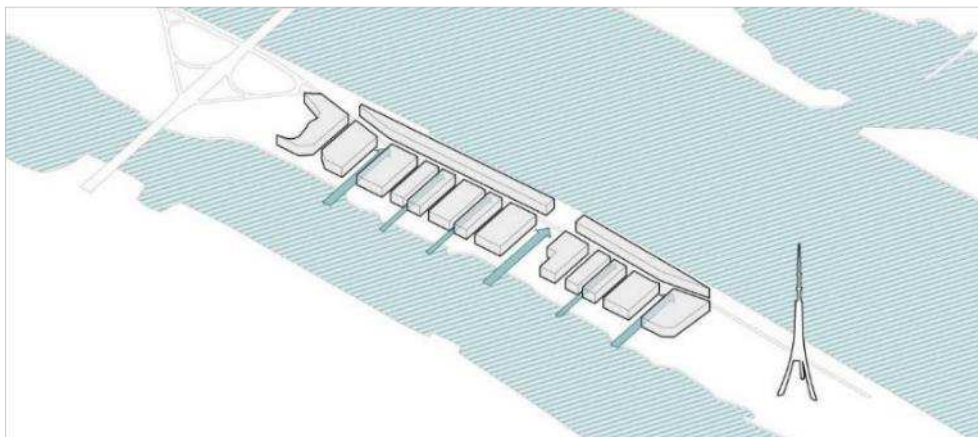
Attīstot teritorijas pie ūdens, ir iespēja dabīgi palielināt ūdens klātesamību teritorijā, kas tikai var palielināt vietas vērtību un radīt īpašu atmosfēru. Projekts paredz, ka teritorijā ir iespēja izmantot ūdeni, kā labiekārtojuma elementu dažādās formās – kā dekoratīvu baseinu līdzās publiskajai telpai kādā no

lokālajiem centriem, vai kā eksponētas lietusūdens savākšanas vietas, t.sk. kaskādes, izmantojot esošu vai plānotu reljefa maiņu zemes gabalā.

Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības teritorijā faktiski nav iekļautas Ūdeņu teritorijas, lokālpārvaldības risinājumi neparedz konkrētus lokālpārvaldības teritorijai piegulošo ūdens teritoriju (Daugavas un Mazās Daugavas) izmantošanas nosacījumus, kā arī nesniedz konkrētus priekšlikumus.



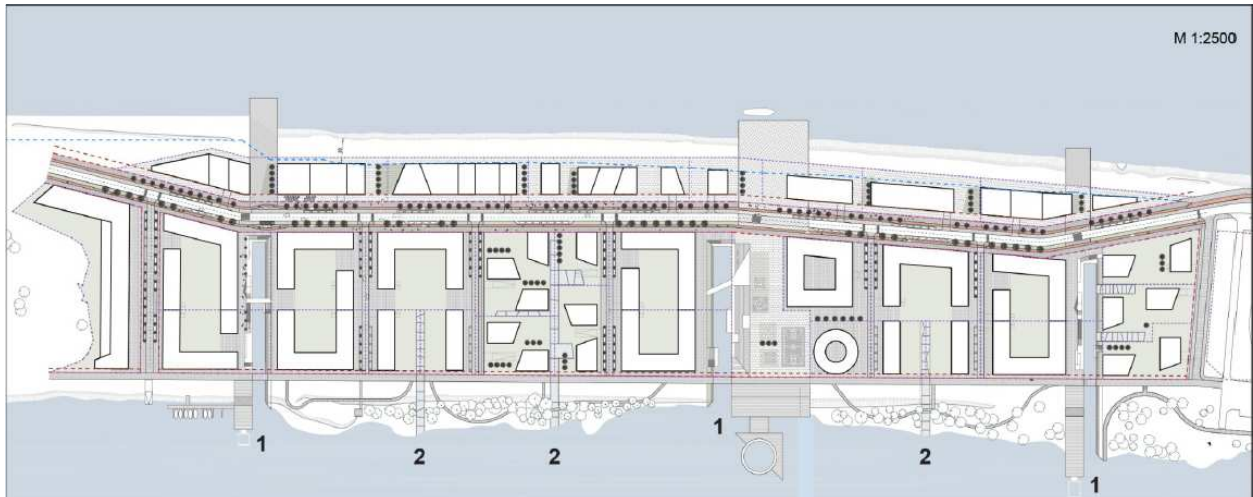
51., 52. attēls. Mazās Daugavas krasta šķērsgriezumi - pie Zaķusalas jaunās apbūves un Zaķusalas dienvidos/ parka teritorijā. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.



53.attēls. Shēma ar posmiem, kur izmantojams "ūdens", kā labiekārtojuma elements. Avots: SIA "RUUME arhitekti",



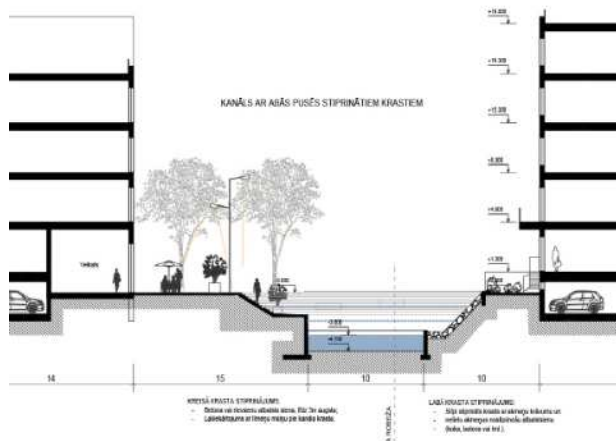
54.attēls. a) Kaskādes risinājums lietusūdeņu novadīšanai- Universitātes bulvāris, Vankūvera. Avots: [https://planning.ubc.ca/vancouver/news-events/newsletter/2013-10-18/turning-rainfall-resource\\_](https://planning.ubc.ca/vancouver/news-events/newsletter/2013-10-18/turning-rainfall-resource_) b) Lietus ūdeņu uzkrāšanas grāvis - Malme, Zviedrija. Avots: <http://mirror.unhabitat.org/categories.asp?catid=690> c) Lietus ūdeņu uzkrāšanas kanāls - Hammarby Sjöstad, Stokholma, Zviedrija. [http://sustwatergmt.wikia.com/wiki/Sustainable\\_Water\\_Management\\_in\\_Action:\\_Project\\_Examples\\_from\\_the\\_U.S.\\_and\\_Abro](http://sustwatergmt.wikia.com/wiki/Sustainable_Water_Management_in_Action:_Project_Examples_from_the_U.S._and_Abro)



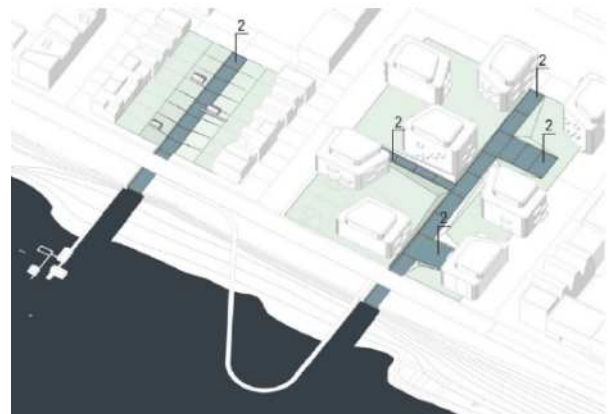
55.attēls. Schematisks priekšlikums ar ūdeni labiekārtojumā. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

1 – Publiskās ārtelpas joslas. Šajās zonās var paredzēt veidot arhitektoniskas ūdenstīpnes ar iespēju tās savienot ar Mazo Daugavu (TIN126), skat. arī 56.attēlu;

2 – Kaskādes risinājums lietusūdeņu novadīšanai (TIN127), skat. arī 57.attēlu.



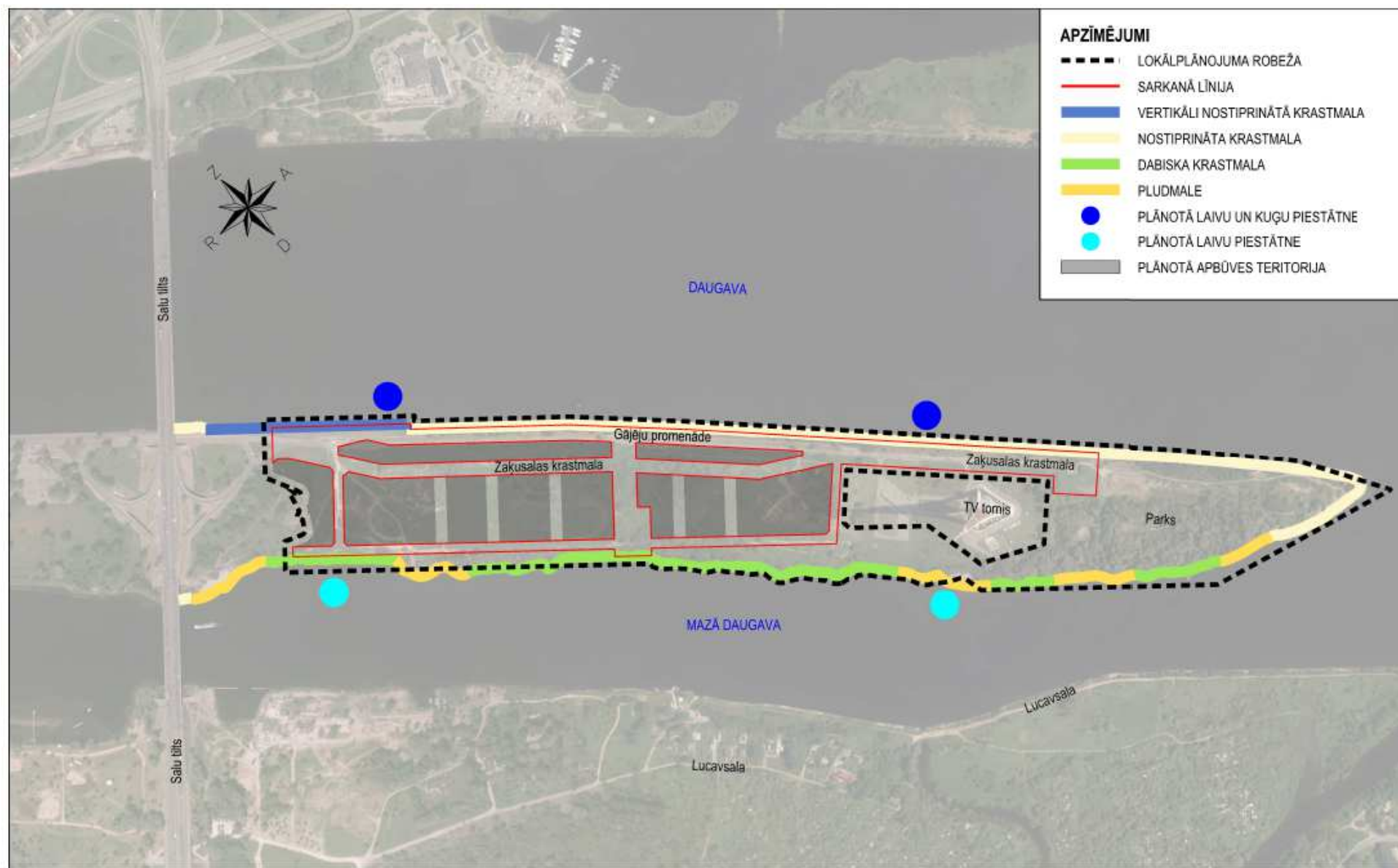
56.attēls. Ūdenstīpne ar stiprinātiem krastiem. Paredzēts risinājums TIN126 zonām. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.



57.attēls. Kaskādes risinājums lietusūdeņu novadīšanai. Paredzēts risinājums TIN127 zonām. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.

Projekta priekšlikums paredz iespēju izmantot ūdeni publiskās ārtelpas joslās, kas lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Funkcionālais zonējums" noteiktas kā teritorijas ar īpašiem nosacījumiem - TIN126 un TIN127 (sk. 55. attēlu). TIN126 zonas veidotas kā publiskās ārtelpas joslas/ "publiskās platformas". Tie ir 3 lokāli gājējiem un velobraucējiem draudzīgi centri. Šajās zonās ir atļauts veidot ūdenstīpnes ar stiprinātiem krastiem (sk. 56. attēlu), kas pieslēdzas publiskajai zonai un paver plašākas rekreācijas iespējas. TIN126 zonās ir atļauts veidot kaskādes risinājumus lietusūdeņu novadīšanai. (sk. 57.attēlu).





55.attēls. Krastmalu stiprinājumu veidu un labiekārtojuma izvietojuma shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

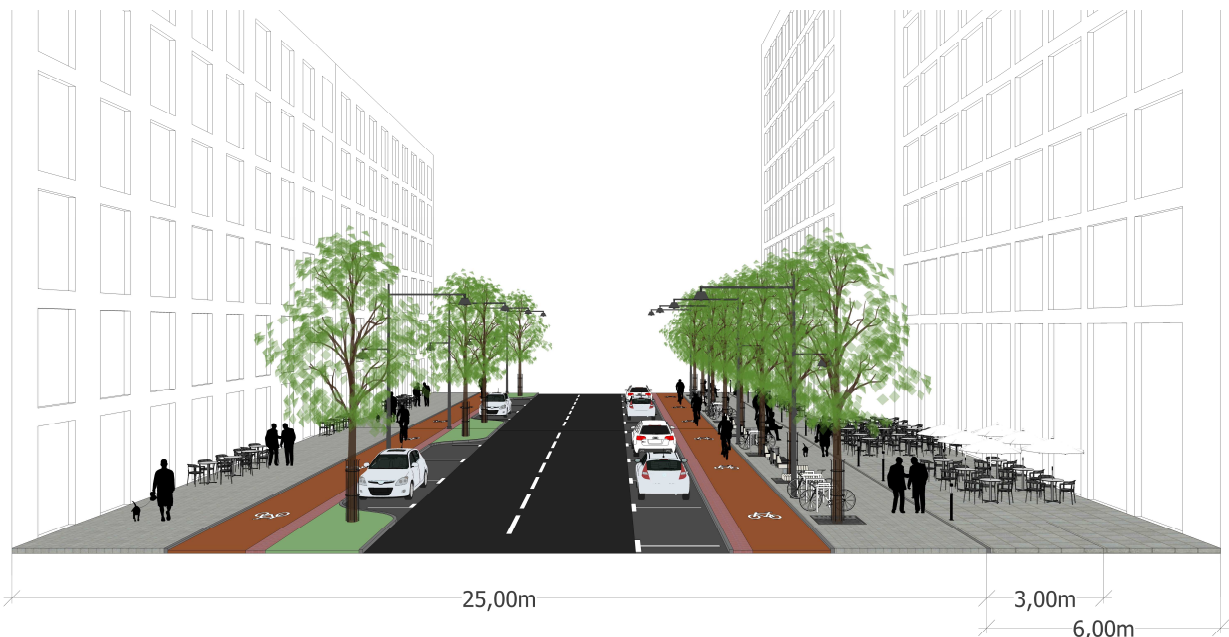
#### 4.4.3. Jaunās Zaķusalas krastmalas ielas būvližu pamatojums

Atbilstoši spēkā esošajam Rīgas teritorijas plānojumam un lokālpārplānojuma risinājumiem, jaunā Zaķusalas krastmalas iela tiek paredzēta kā D kategorijas ielas ar sarkano līniju platumu 25 m. Ielas sarkano līniju platumu pamato inženierkomunikāciju izvietošanai nepieciešamā telpa (skatīt grafiskās daļas šķērsprofilu 3-3). Ņemot vērā plānoto ielas raksturu, funkciju un orientāciju pret debess pusēm, tiek paredzēts noteikt atšķirīgas būvližu ielas labajai un kreisajai pusē. Ielas kreisajā pusē būvližu sakrīt ar ielas sarkano līniju, veidojot garu un vienmērīgu apbūves fronti. Savukārt ielas labajā pusē ir apzināti veidota minimālā virszemes apjomu būvližu 3 m attālumā no ielas sarkanās līnijas. Tas ir darīts, lai atstātu iespēju veidot ierāvumus/priekšlaukumus, vietām paplašinot ielas telpu, sniedzot iespēju izvietot kafejnīcu terases un publiskus labiekārtotus laukumus pret dienvidrietumiem.

3 m atkāpe no sarkanās līnijas veido 28 m platu ielu (skatīt 56. un 57. attēlu), kas pie konkrētā ielas sastāva ir minimālais platums, lai veidotu telpiski veiksmīgu ielas telpu. Savukārt atbīdījumi tālāk par 3 m netiek normēti, ar mērķi atstāt iespēju veidot telpiskāku, funkcionālāku un interesantāku apbūves fronti.



56.attēls. D kategorijas ielas vizualizācija. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2018.



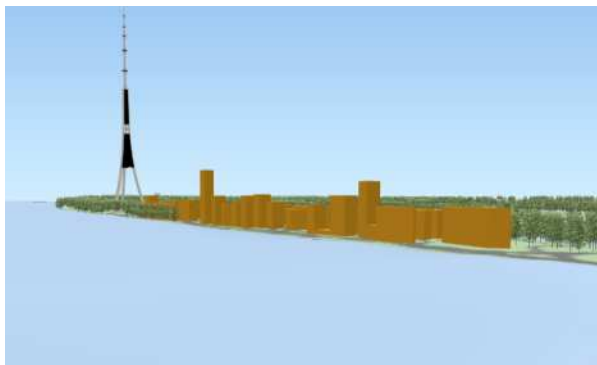
57.attēls. D kategorijas ielas vizualizācija. Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2018.

#### 4.5. Plānotās apbūves vizuālās ietekmes analīze uz Rīgas vēsturisko centru un pilsētas apbūves siluetu

Vizuālās ietekmes analīze ir veikta izmantojot skatu punktu analīzi. Tās mērķis ir izvērtēt plānotās apbūves ietekmi uz pilsētas, apkaimes un tuvienes ainavu telpu.



58.a attēls. Skats no Latvijas Televīzijas ēkas. SIA "METRUM", 2017.



58.b attēls. Skats no Salu tilta. SIA "METRUM", 2017.



58.c attēls. Skats no Sv. Pēteru baznīcas torņa skatu platformas. SIA "METRUM", 2017.



59. attēls. Skats no Dienvīdus tilta. SIA "METRUM". 2017.



Izpētes laikā tika secināts, ka plānotā apbūve:

- galvenokārt ietekmēs Daugavas un Zaķusalas D daļas iekšējo ainavu telpu. Tikš pastiprināts Daugavas ainavas telpas starp Salu un Dienvidu tiltu urbānais raksturs. Savukārt tiks veidots jauns Zaķusalas D daļas iekšējās ainavas telpas raksturs kā daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijai;
- salīdzinoši maz ietekmēs Mazās Daugavas ainavas telpu - tiks saglabāta gan telpas identitāte, gan robežas;
- nesamazinās esošo Zaķusalas apbūves akcentu nozīmi - Rīgas Radio un televīzijas tornis un Latvijas televīzijas ēka tiks saglabāti kā pilsētas nozīmes orientieri;
- plānotās apbūves akcenti būs jauni tuvienes orientieri;
- plānotā apbūve kopā ar Zaķusalas D daļas zaļo struktūru veidos vienotu salas silueta pamatlīniju.

Ar skatu punktu analīzi pilnā apjomā var iepazīties lokālpārvaldības Pielikumu sadaļā.

#### 4.6. Sociālā infrastruktūra un vides pieejamība

##### (1) Sociālā infrastruktūra

Lokālpārvaldības risinājumi paredz iedzīvotāju skaita pieaugumu par aptuveni 4266 iedzīvotājiem. Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības teritoriju plānots attīstīt pakāpeniski (pa kārtām) arī sociālā infrastruktūra tiks attīstīta pakāpeniski, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu un uz būvprojekta izstrādes brīdi nodrošināto sociālo infrastruktūru Salu un pieguļošajās apkaimēs.

Atbilstoši RTIAN 92.1. punktā noteiktajiem aprēķiniem, pirmsskolas izglītības iestādes pakalpojumi pie maksimālā iedzīvotāju skaita (4266) būs nepieciešami ~ 284 bērniem, vispārējās izglītības iestādē ~ 427 bērniem.

RTIAN 93. punkts nosaka, ka nodrošināt ar nepieciešamajām pirmsskolas izglītības iestādēm RTIAN noteiktajā apjomā var veicot attiecīgo pirmsskolas izglītības iestāžu būvniecību vai maksājot nodevu par pašvaldības infrastruktūras uzturēšanu un attīstību Rīgā. Konkrēts risinājums tiks noteikts būvprojekta izstrādes laikā.

Lokālpārvaldības teritorijas attīstībai nepieciešamās vietas vispārējās izglītības iestādēs tiks nodrošinātas izmantojot esošo izglītības iestāžu pārklājumu.

Atpūtas, kultūras, ārstniecības, veselības aprūpes objektu apbūvi vai telpas ir iespējams attīstīt kā atļauto izmantošanas veidu lielākajā daļā lokālpārvaldības teritorijas.

Ar lokālpārvaldības ietvaros izstrādāto "Sociālās infrastruktūras novērtējums lokālpārvaldības teritorijai Zaķusalā, Rīgā" var iepazīties lokālpārvaldības Pielikumu sadaļā.

##### (2) Vides pieejamība

Ņemot vērā, ka starp teritorijas iedzīvotājiem un viesiem būs cilvēki ar īpašām vajadzībām, lokālpārvaldības risinājumi paredz visās ēkās, būvēs un teritorijā ievērot prasības un ieteikumus vides pieejamības nodrošināšanai. Latvijas Republikas Labklājības ministrija 2011. gadā ir izstrādājusi un izdevusi „Vadlīnijas būvnormatīvu piemērošanai attiecībā uz vides pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem”, kuras ir ieteicams ievērot turpmākā projektēšanā.

Publisko objektu ierīkošanā un teritorijas labiekārtošanā jāievēro Universālā dizaina sekojoši principi, nodrošinot visu pakalpojumu un informācijas pieejamību arī cilvēkiem ar īpašām vajadzībām:

1. Ērta lietošana ikvienam.
2. Daudzveidīga izmantošana.
3. Viegli izprotams pielietojums.
4. Viegli uztverama informācija.
5. Samazināta iespēja kļūdīties.
6. Kustībai un lietošanai atbilstošs izmērs un telpa.

Ieteikumi ārējās vides projektēšanai būvprojekta izstrādes laikā:

Prasības uzbrauktuvēm:

- Uzbrauktuvju slīpums nevar pārsniegt - 1:20 vai 5%;
- Uzbrauktuvju virsmas segumam jābūt veidotam no cieta, neslīdoša materiāla. Kāpuma/krituma sākumam un beigām jābūt iezīmētām ar kontrastējošu krāsu.
- Vietās, kur uzbrauktuves ir pakļautas laika apstākļiem, ir jānodrošina lietus ūdeni novadīšana un sniega novākšana.
- Uzbrauktuves minimālais platums ir 1,20 m, tai jābūt aprīkotai ar apmalēm visā to garumā. Uzbrauktuves visā to garumā aprīkojamas ar margām ar rokturiem divos augstumos 700 un 900 mm augstumā, rokturi abos uzbrauktuvju galos savstarpēji savienojami Apmales nedrīkst aizsegst skatu uz vērtīgiem skatu punktiem. Minimālais apmales augstums ir 150 mm.
- Divvirzienu kustības uzbrauktuves platumam jābūt vismaz 1,80 m.
- Uzbrauktuves sākumā un beigās ir jānodrošina manevrēšanas laukums 1500 mm diametrā.
- Uzbrauktuvēm, kuru garums pārsniedz 10 m, jāizveido vismaz viens starplaukums, bet ne retāk, kā ik pēc 6 m.
- Starplaukuma minimālais garums ir 1,2 m, ja šajās vietās uzbrauktuve maina virzienu, starplaukuma garums nedrīkst būt mazāks par 1,5 m.

Prasības ietvēm:

- Būvējot ietves un gājēju pārejas jāpievērš uzmanību to segumam. Segumam pa kuru paredzēts pārvietoties gājējiem ir jābūt gludam cietam, segumu nevar veidot no raupja akmens vai kāda cita materiālā ar asu, raupju virsmu. Uz ietvēm nedrīkst atrasties stabi vai kādi citi šķēršļi.
- Uzbrauktuvēm ar brauktuvi jāsaņem nulles līmeni, nav pieļaujams, ka uzbrauktuves sākuma vai beigās ir „pakāpiens”. Uzbrauktuve jāveido visā gājēju pārejas platumā ar slīpumu, kas nav lielāks par 5%.
- Ietvēm un gājēju pārejām jābūt piemērotām arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem jābūt skaņas luksoforiem un vadlīniju sistēmai.
- Šķēršļi, kuri atrodas uz ietvēm: velosipēdu statīvi, atkritumu tvertnes, puķu podi, citi dekoratīvi elementi, stabiņi, aizsargbarjeras, kāpnes, kuras izvirzītas ietves daļā, reklāmas stabi un stendi ir marķēti ietves segumā ar kontrastējošu un reljefa dzeltenu joslu 0,60 m platumā.
- Ietvju aprīkojums ir izvietots pēc vienotas sistēmas, vienā vai otrā ietves malā, ietves vidū vai padziļinājumā, kas neatrodas gājēju pārvietošanās ceļā.

Prasības takām:

- Taku celiņi un tilti ir ar neslidenu virsmu. Ja šie celiņi (laipas) ir veidoti no koka, tad atstarpes starp dēļiem nedrīkst būt platākas par 1 cm, lai riteņkrēsla riteņi neiesprūstu tajās, un cilvēkam riteņkrēslā neradītu draudus –izkrist vai apgāzties.
- Laipas minimālais platums ir 1,20 – 2,0 m, tas nepieciešams, lai cilvēki varētu pārvietoties pa laipām abos virzienos vienlaicīgi, netraucējot viens otram.
- Taku laipām jāatbilst parastajiem uzbrauktuvju standartiem, kuras garenslīpums nedrīkst būt mazākas par 1:20 (5%).
- Visas koka laipas, ceļa vai tilta garumā ir ar 5 cm augstu malu abās pusēs, kas pasargā no nejaušas noslīdēšanas, nobraukšanas no dabas takas.

Prasības autostāvvietām: veidojot autostāvvietas, 5% no paredzēto automobiļu stāvvietu skaita ir speciāli iekārtojamas cilvēka ar kustību traucējumiem transporta līdzekļa novietošanai, bet ne mazāk, kā divas. Tām ir jāatrodas maksimāli tuvu ieejai ēkā, kuras apmeklētājiem autostāvvietā paredzēta, bet ne tālāk, kā 25,00 m no tās.

#### 4.7. Zemes vienību veidošanas un adresācijas priekšlikumi

Zemes vienību sadale un/vai robežu pārkārtošana veicama, izstrādājot zemes ierīcības projektu, ņemot vērā lokālpārvaldības grafiskajā daļas plānā “Zemes ierīcības projekta priekšlikums” noteiktās plānotās zemesgabalu robežas un platības, kā arī lokālpārvaldības grafiskajā daļā noteiktās plānotās ielu sarkanās līnijas un funkcionālo zonu robežas.

Zemes ierīcību un jaunu zemes vienību veidošanu lokālplānojuma teritorijā paredzēts realizēt pa kārtām. Ielu sarkano līniju robežās esošo zemes vienību daļas plānots izdalīt kā atsevišķas zemes vienības.

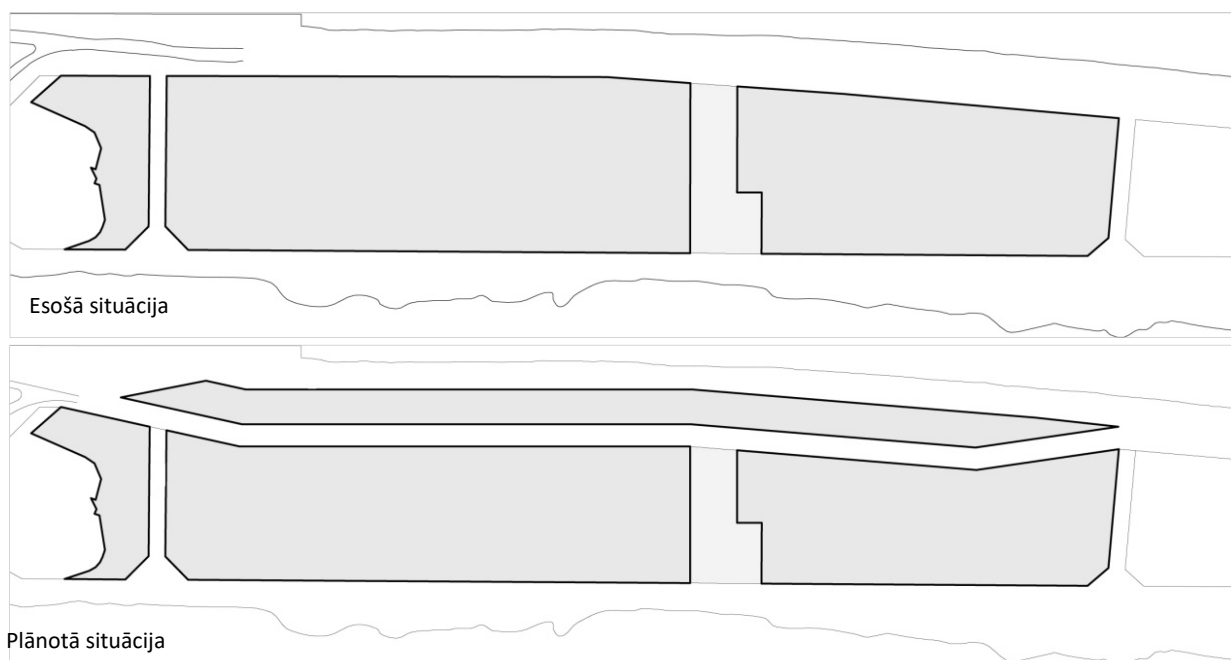
Atbilstoši Ministru Kabineta 08.12.2015. noteikumu Nr.698 "Adresācijas noteikumi" 9.punktam, pašvaldības domei vai pašvaldības kompetentai institūcijai bez personas piekrišanas, izvērtējot konkrēto situāciju, ir tiesības piešķirt adresi, ja adrese adresācijas objektam nav piešķirta, un mainīt, likvidēt vai precizēt adreses pieraksta formu, ja reģistrētā adrese neatbilst šajos noteikumos minētajām prasībām. Saskaņā ar noteikumu 10.punktu ielai pēc tās izbūves piešķir nosaukumu saskaņā ar teritorijas plānojumu, detālplānojumu vai zemes ierīcības projektu.

Lokālplānojuma risinājumos iekļautais zemes ierīcības projekta priekšlikums jaunizveidojamām zemes vienībām paredz piešķirt adreses saskaņā ar Ministru Kabineta 08.12.2015. noteikumu Nr.698 "Adresācijas noteikumi" 14.punktu „Pilsētu un ciemu teritoriju daļās, kur ir ielas, apbūvei paredzētai zemes vienībai vai ēkai piešķir numuru ar piesaisti ielas nosaukumam. Pilsētu un ciemu teritoriju daļās, kur nav ielu, līdz ielu izbūvei vai gadījumā, ja brauktuvei noteikts ceļa statuss, apbūvei paredzētai zemes vienībai adresi var nepiešķirt, bet ēkai kopā ar zemes vienību saglabā vai piešķir nosaukumu. Divu mēnešu laikā pēc ielu izveides un nosaukumu piešķiršanas tām pašvaldības dome vai pašvaldības kompetentā institūcija pieņem lēmumu par iepriekš piešķirto adresu maiņu, apbūvei paredzētas zemes vienības vai ēkas nosaukumu aizstājot ar numuru un piesaistot to ielas nosaukumam.”

Lokālplānojuma teritorijā ir viena esoša iela ar nosaukumu - Zaķusalas krastmala, bet plānotajai ielai, kas ir vēsturiskās Jumpravas krastmalas turpinājums gar Mazo Daugavu, ir priekšlikums piešķirt ielas nosaukumu – Jumpravas krastmala. Šķērsielai, kas savieno Zaķusalas krastmalu ar Jumpravas krastmalu un robežojas ar televīzijas torņa teritoriju ir priekšlikums piešķirt nosaukumu – Televīzijas iela. Tā kā gandrīz visas plānotās zemes vienības ir pieejamas no divām galvenajām ielām – Zaķusalas krastmalas un Jumpravas krastmalas, bet viena zemes vienība tikai no plānotās Televīzija ielas, tad pārējām plānotajām ielām un piebraucamajiem ceļiem ielu nosaukumi nav nepieciešami.

Ēku numerāciju ir priekšlikums piešķirt virzienā no Televīzijas torņa uz ziemeļiem, ievērojot Ministru Kabineta 08.12.2015. noteikumu Nr.698 "Adresācijas noteikumi" 17.punkta prasības. Līdz ar to Jumpravas krastmalā un Televīzijas ielā tiek plānoti tikai pāra numuri, bet Zaķusalas krastmalā gan pāra, gan nepāra numuri, ņemot vērā esošo adresāciju gan Lokālplānojuma teritorijā, gan ārpus tās.

Kā jau iepriekš minēts, Zaķusalas krastmala, kas pašlaik atrodas salas ziemeļaustrumu krastā, ir šķērsliis gājējiem draudzīgas, dzīvīgas urbānās vides attīstīšanā. Šī 45 m platā ielas telpa atdala nākotnes dzīvojamo



60.attēls. **Koncepcija apbūves kvartālu plānojumam.** Avots: SIA "RUUME arhitekti", 2017.



rajonu no ūdens, atstājot plašu un neaicinošu satiksmes zonu blakus Daugavai. Viens no projekta galvenajiem telpu veidojošajiem priekšlikumiem ir Zaķusalas krastmalas sarkano līniju pārorganizēšana.

Esošajā situācijā plānotie apbūves kvartāli ir juridiskās personas īpašumā esošas zemes vienības, bet plānoto ielu telpa to sarkano līniju robežās – pašvaldības īpašums (skat. 6. attēlu). Realizējot plānoto ielu sarkano līniju grozījumus un iecerēto Zaķusalas krastmalas pārbūvi/pārvietošanu, nepieciešams realizēt nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu un veikt zemes vienību robežu korekciju, vadoties no lokālpārvaldības risinājumiem

Plānotie sarkano līniju grozījumi un zemes vienību robežu izmaiņas skar sekojošas zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem: 0100 051 0164 un 0100 051 0165 (pašvaldības īpašumu daļas ~1,49 ha platībā); un 0100 051 0161, 0100 051 0162 un 0100 051 0167 (juridiskās personas īpašumu daļas ~2,0271 ha platībā).

#### 4.8. Transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi

Galvenā piekļūšana lokālpārvaldības teritorijai plānota no Salu tilta puses, nodrošinot saikni kā ar Rīgas centru, tā arī ar Pārdaugavu, bet tālākā nākotnē, saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu, iespējama papildus piekļuve arī no Lucavsalas puses, uzlabojot saikni ar Pārdaugavu.

Lokālpārvaldības izstrādes ietvaros ir veikta transporta plūsmu izpēte un infrastruktūras plānošana Zaķusalā, ko veica SIA „BRD Projekts” speciālisti. Transporta plūsmu izpētes un analīzes robežas ir noteiktas atbilstoši lokālpārvaldības darba uzdevumam, un tās ir atspoguļotas 67. attēlā. Transporta infrastruktūras uzlabojumi saskaņā ar SIA „BRD Projekts” veikto analīzi ārpus lokālpārvaldības teritorijas veicami tad, kad Zaķusalas Ziemeļu un Dienvidu daļas realizētā apbūve sasniedz 75% no plānotās.

Izpētes mērķis bija veikt lokālpārvaldības ieceres realizācijas rezultātā prognozējamo transporta plūsmu izpēti un analīzi (modelēšanu) teritorijas posmā starp K. Ulmaņa gatves/ Vienības gatves un Lāčplēša ielas/Gogoļa ielas krustojumiem. Novērtēt šo ietekmi uz Zaķusalas un apkārtējo pilsētas ielu tīklu, it sevišķi pilsētas centra transporta loku, caurlaides spējām un tā funkcionēšanu atbilstoši noteiktajām ielu kategorijām.

##### 4.8.1. Gājēji un veloinfrastruktūra

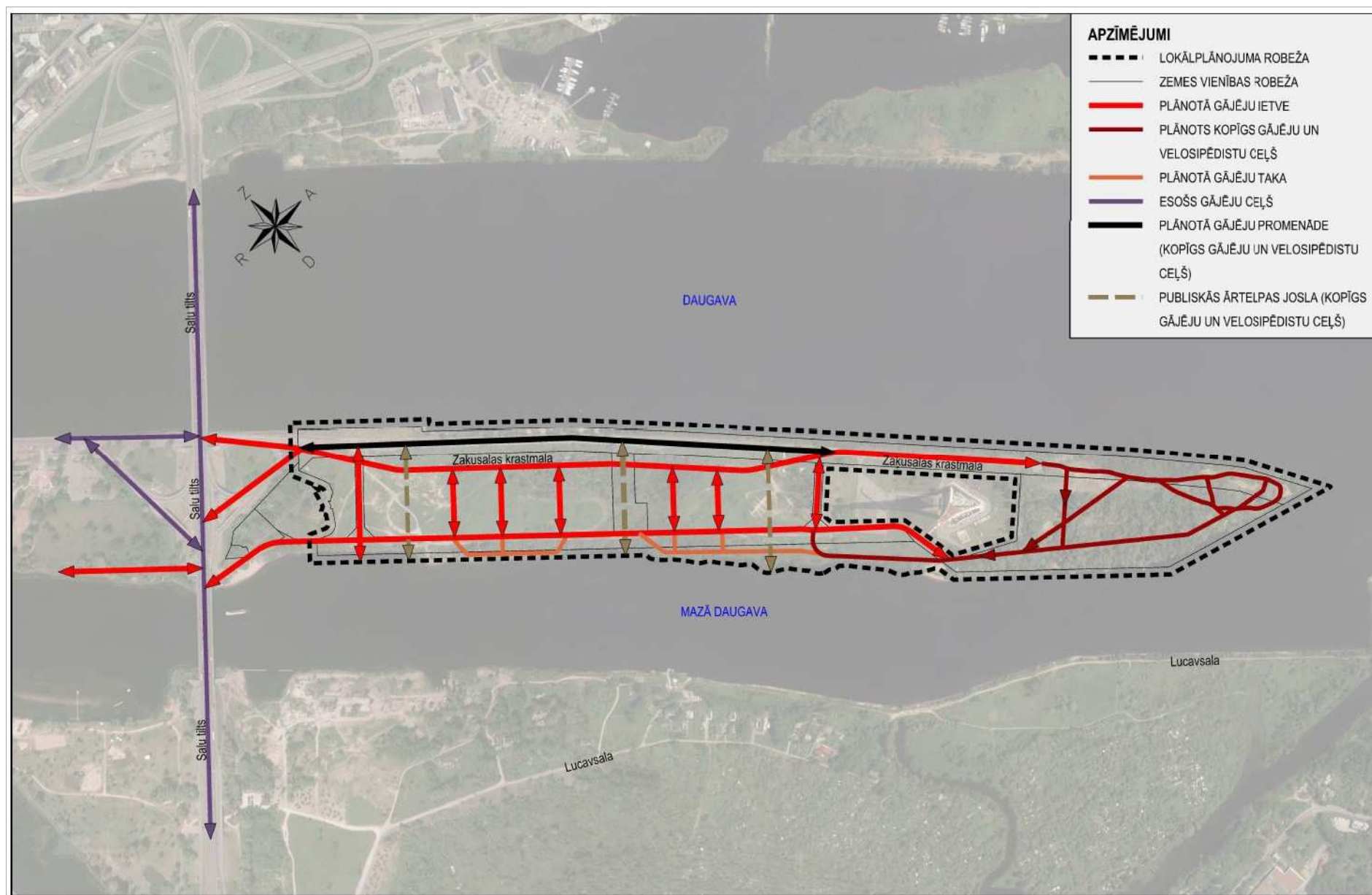
###### (1) Gājēji

Atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai, viena no Rīgas pilsētas vīzijām ir būt gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīgai pilsētai, kas arī ir ņemts vērā šajā Lokālpārvaldības risinājumā. Lokālpārvaldības risinājumi piedāvā ērtus gājēju pārvietošanās maršrūtus gan pa plānoto ielu gājēju ietvēm – paredzot plašas un labiekārtotas ietves ar apstādījumu joslām, gan paredzot jaunas gājēju promenādes izveidi gar Daugavu, gan publiskās ārtelpas joslas iekškvartālos un gājēju takas apstādījumu un parka teritorijā, t.sk. gar Mazās Daugavas krastu.

Gājēju un publiskās telpas galvenā koncepcija ietver ideju par diviem krastiem – Daugavas un Mazās Daugavas promenādēm, kas tiek savienotas savā starpā ar trīs lokāliem centriem - “publiskajām platformām”/ publiskās ārtelpas joslām (TIN126). Šajās zonās ir gājēju prioritāte, ērta Zaķusalas krastmalas ielas šķērsošanas iespēja, savienojot abus krastus. Publiskā telpa starp Daugavas promenādes ēkām ir brīvi pieejama, tādā veidā nodrošinot funkcionālu gājēju plūsmas turpinājumu. Apbūve apzināti veidota ar nobīdi attiecībā pret publiskās ārtelpas joslām, lai veidotos nedaudz noslēgti skatu koridori, tomēr vienmēr nodrošinot funkcionālu gājēju piekļuvi.

Lai nodrošinātu ērtu un drošu gājēju pārvietošanos, ir izstrādāta Lokālpārvaldības teritorijas gājēju kustības shēma, iezīmējot tajā galvenos gājēju kustības virzienus un saites (skatīt 61. attēlu):

- Plānotās gājēju ietves. D kategorijas ielā (Zaķusalas krastmala), tiek paredzētas gājēju ietves abās ielas pusēs. Savukārt plānotajai ielai pie Mazās Daugavas – Jumpravas krastmalai – ietve gar plānoto apbūvi, bet krastmalā – gājēju taka. Savienojotajās ielās un piebraucamajos ceļos starp abām minētajām ielām, ir plānotas ietves abpus ielai. Piebraucamajiem ceļiem veidojams "woonerf" ielas tips ar prioritāti gājējiem. Plānotajām gājēju ietvēm ir jānodrošina ikdienas gājēju kustība uz un no sabiedriskā transporta pieturvietām, pakalpojuma objektiem un tuvienes centru.



61.attēls. Gājēju kustības shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

- Plānotie gājēju ceļi. To galvenā funkcija ir nodrošināt rekreācijas teritoriju/objektu sasniegšanu un rekreācijas iespējas - Zaķusalas dienvidu daļas parkā, Daugavas un Mazās Daugavas krastmalās. Plānotos gājēju ceļus ir atļauts apvienot ar veloinfrastruktūru un veidot kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, to apzīmējot ar 417. ceļa zīmi "Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš".
- Plānotās gājēju laipas. To galvenā funkcija ir nodrošināt rekreācijas teritoriju/objektu sasniegšanu un rekreācijas iespējas aizsargājamo biotopu un applūstošajās teritorijās, pēc iespējas mazāku ietekmi radot uz aizsargājamiem biotopiem.

Pateicoties tam, ka Zaķusalas attīstības priekšlikums paredz kompaktu lokālpārplānojuma teritorijas attīstību, ir secināms, ka tiks nodrošināta plānoto objektu un vietu ērta sasniedzamība kājāmgājējiem.

## (2) Veloinfrastruktūra

Kā minēts Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015.-2030.gadam (turpmāk - Velosatiksmes koncepcija), *velobraucēju satiksme ir viena no viss straujāk augošajām motorizēto transportlīdzekļu alternatīvām galvaspilsētā. Kopš 2008. gada velobraucēju skaits audzis vairāk kā 5 reizes. Saskaņā ar aptaujas datiem 2013.gadā regulāri, vismaz reizi nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 18,2% Rīgas pilsētas iedzīvotāju.*

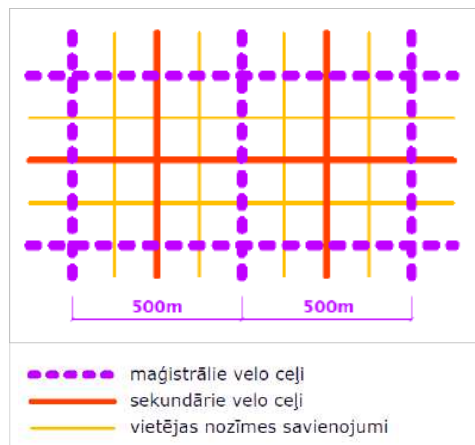
Atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma risinājumiem, jaunu veloceļu izbūve ir paredzēta gar Salu tiltu (maģistrālais veloceļiņš) un Zaķusalas krastmalā (savienojošais veloceļiņš).

Ņemot vērā Velosatiksmes koncepciju, ir izstrādāti Zaķusalas dienvidu daļas veloinfrastruktūras attīstības risinājumi.

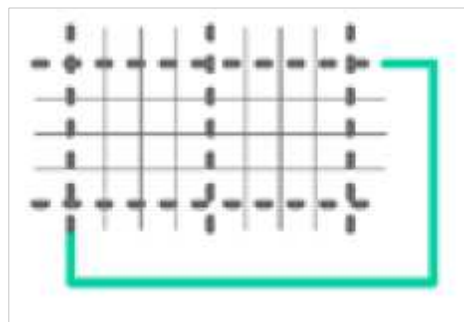
Zaķusalas veloinfrastruktūras shēma (skatīt 66. attēlu) paredz nepārtrauktu un netraucētu velo pārvietošanos visā lokālpārplānojuma teritorijā – mainoties tikai velo infrastruktūras hierarhijai. Kā galvenais velo ceļš teritorijā ir paredzēta Zaķusalas krastmalas iela ar atdalītiem vienvirziena veloceļiem abās ielas pusēs. Šķērsielas sarkanajās līnijās paredz divvirzienu veloceļu vienā pusē, pa kuru ir iespējams nonākt Mazās Daugavas promenādē – Jumpravas krastmalā. Te brauktuve ir paredzēta kā jaukta autotransporta un velo transporta zona ar priekšroku velotransportam un ar ierobežotu atļauto ātrumu (30km/h). Perpendikulāro piebraucamo ceļu struktūra paredzēta vairāk kā dzīvojamā zona, kas veidota pēc "woonerf" tipa principa. Šajās zonās velobraucējiem ir prioritāte attiecībā pret autotransportu, savukārt velobraucēji dod priekšroku gājējiem.

Daugavas promenādē ir iespējams pārvietoties ar velo, tomēr priekšroka ir jādod gājējiem, jo tā ir rekreācijas zona. Šeit nav paredzēts veidot atsevišķu nodalītu veloceļu, jo tas dublētu blakus esošās Zaķusalas krastmalas ielas veloceļa funkciju, kas ir paredzēta kā ātra velo pārvietošanās.

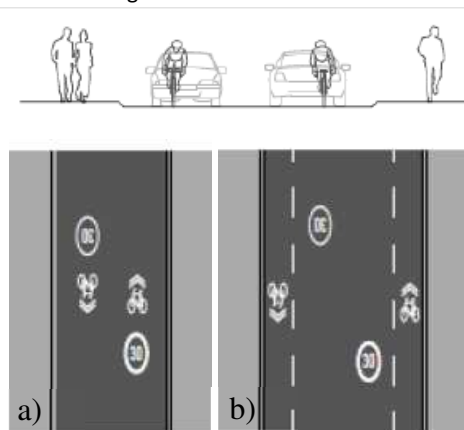
Teritorijas dienvidos – parka zonā veidots loģisks Zaķusalas krastmalas ielas veloceļa turpinājums. Tā ir jaukta gājēju un velo zona 3 m platumā, kā rekreācijas zona ar ierobežotu platumu esošo koku dēļ. Biotopu zonā – Mazās Daugavas krastā jauktais velo un gājēju ceļš turpinās, kā 1,8 m plata taka/laipa un noslēdzot loku, savienojas ar veloceļu šķērsielas sarkanajās līnijās, vai arī turpinās pa Mazās Daugavas promenādi caur Salu tilta apakšu uz Zaķusalas ziemeļiem.



62.attēls. **Konceptuāla veloinfrastruktūras tīkla shēma.** Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam.



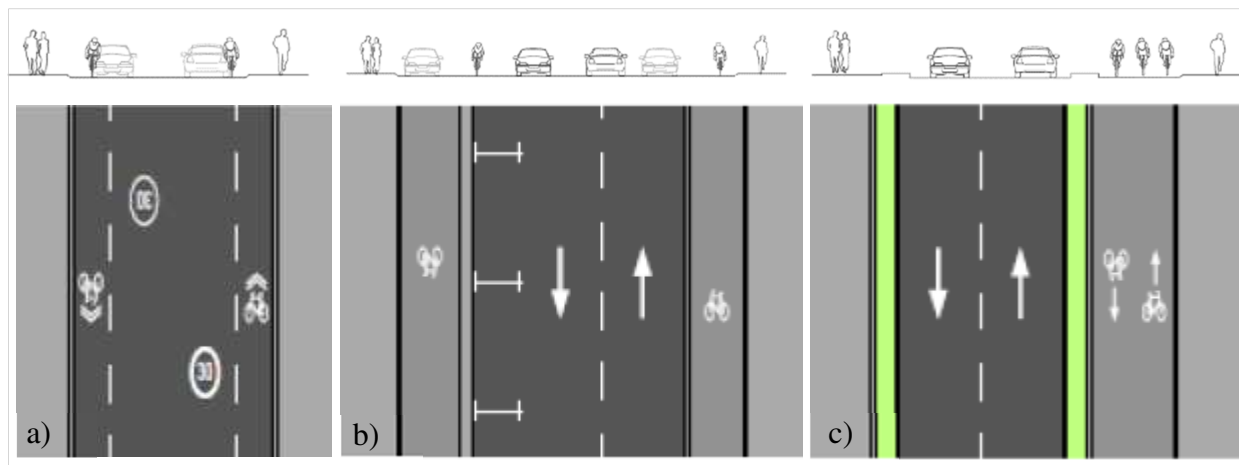
63.attēls. **Rekreatīvais maršruts.** Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam.



64.attēls. **Vietējās nozīmes savienojumi: a) informatīvs marķējums; b) rekomendējamo veloceļu marķējums.** Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam.



Ielu šķērsprofili un plānotās veloinfrastruktūras izvietojums precizējams būvprojekta izstrādes laikā.



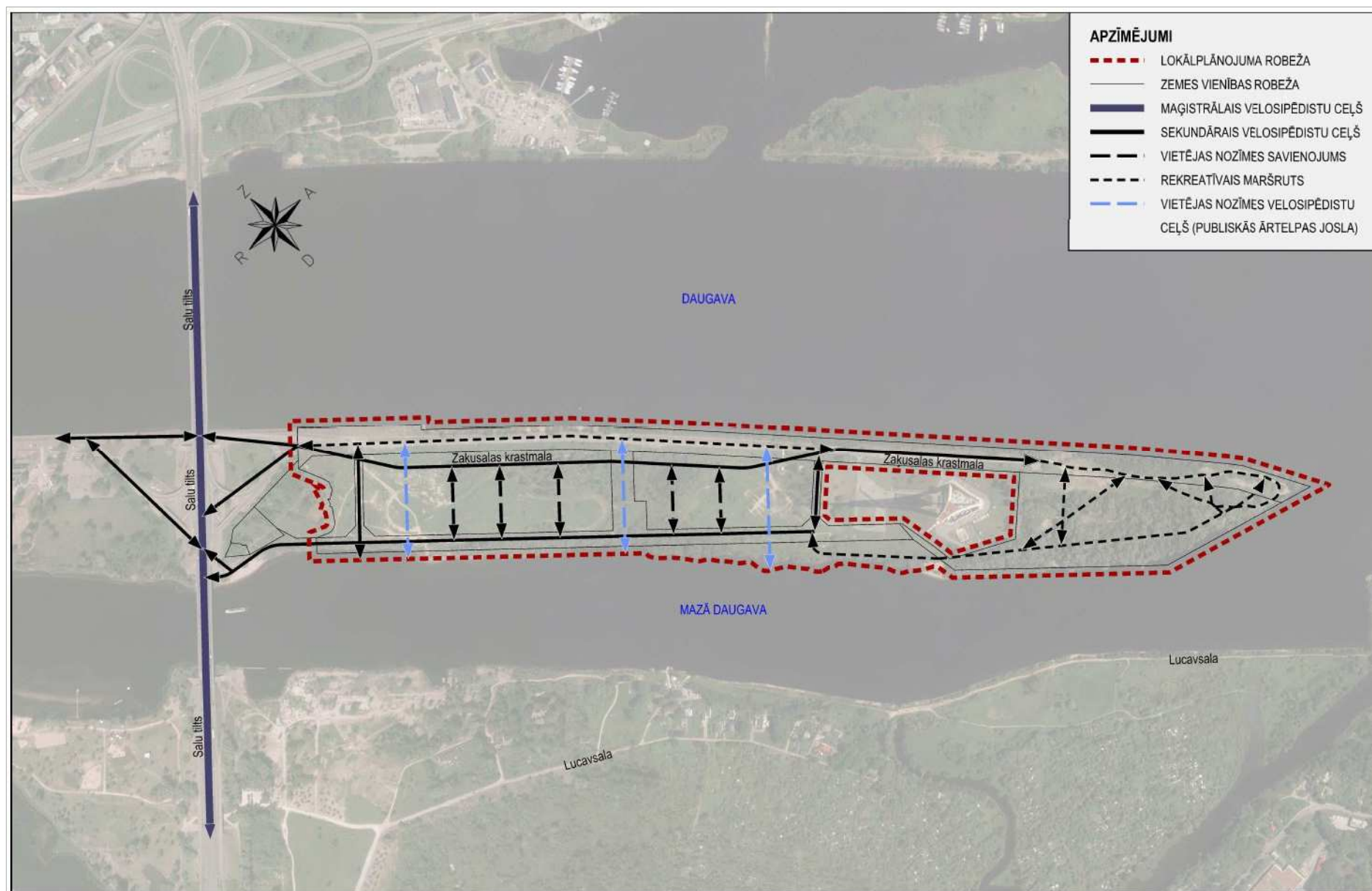
65.attēls. Sekundārie veloceļi: a) rekomendējoša velojosla; b) Vienvirziena veloceļš; c) divvirziena veloceļš. Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam.

### (3) Ielu apstādījumi

Lokālpārvaldības risinājumi paredz ierīkot ielu apstādījumu joslas, gan atdalot brauktuves no gājēju un velobraucēju zonām, gan ierīkojot apstādījumu joslas starp gājēju ietvēm un veloceļiem. Gar jaunizbūvējamo Zaķusalas krastmalas ielu plānots veikt koku stādījumus abās ielas pusēs, bet gar plānotajām šķērsielām - vismaz vienā ielas pusē. Plānotajā ielā gar Mazo Daugavu maksimāli jā saglabā tur augošie krastmalas koki un krūmi, kas ir daļa no esošās ainavas saglabāšanas nosacījumiem.

Atsevišķos ielu posmos plānotas jauktas autostāvvietu, pieturvietu un koku stādījumu joslas. Ja ielas šķērsprofilā nav paredzēta kokaugu stādījumu josla, plānotajā ielas apstādījumu joslā atļauts ierīkot zālāju vai ziemciešu dobes, konkrētus apstādījumu risinājumus nosakot būvprojekta ietvaros.

Lai nodrošinātu iespēju plānoto ielu telpā kvalitatīvi veikt jaunu kokaugu stādījumus, nodrošinot kokiem nepieciešamos augšanas un kopšanas apstākļus pilsētvidē, nepieciešams realizēt speciālus pasākumus un pielietot mūsdienīgas tehnoloģijas koku sakņu aizsardzībai jau koka stādīšanas laikā. Šobrīd pieejamo koku sakņu aizsardzības piemēri, kurus iespējams pielietot plānojot un veicot koku stādīšanu ielās, apkopoti lokālpārvaldības pielikumu daļā "Risinājumi koku sakņu sistēmas novirzīšanai un pasargāšanai pilsētas ielās un apstādījumos".



66.attēls. Plānotās velo infrastruktūras attīstības shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

#### 4.8.2. Ielu un piebraucamo ceļu plānojums

Galvenā piekļūšana teritorijai plānota no esošās Zaķusalas krastmalas ielas, kas saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu ir D kategorijas iela. Lokālpārplānojuma risinājumi paredz izbūvēt jaunu Zaķusalas krastmalas ielas posmu, nosakot jaunas ielas sarkanās līnijas attālināti no Daugavas.

Lokālpārplānojuma teritorijā netiek veidotas jaunas E kategorijas ielas, bet tikai precizētas esošās ielu sarkanās līnijās tām. Plānotā iela gar Mazo Daugavu, kas ir turpinājums vēsturiskajai Jumpravas krastmalas ielai, tiek plānota ņemot vērā ielas nozīmi, esošo grantēto ceļu un izbūvētās inženierkomunikācijas - sašaurinot ielas sarkanās līnijas. Tādējādi Mazās Daugavas krastmalā ir iespējams saglabāt tur esošos aizsargājamus biotopus un dabisko krastmalu. Minētai ielai ir priekšlikums noteikt vēsturisko ielas nosaukumu – Jumpravas krastmala, kas ir saglabājies ielas daļai Zaķusalas ziemeļu un vidus daļā. Ielas sarkanās līnijas tiek saglabātas un precizētas arī divām šķērsielām un plānotajam laukumam. Šķērsielai gar televīzijas torņa teritoriju lokālpārplānojumā ir ierosināts piešķirt nosaukumu – Televīzijas iela.

Lai nodrošinātu piekļuvi iekškvartālu teritorijām, tiek plānoti piebraucamie ceļi – iekškvartāla ielas, kā publiskās ārtelpas joslas, nenosakot jaunas ielu sarkanās līnijas.

#### 4.8.3. Transportlīdzekļu novietnes

Transportlīdzekļu novietnes pie plānotajiem publiskajiem objektiem un dzīvojamās apbūves jāprojektē atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu, kā arī Latvijas valsts standartu prasībām. Tajās teritorijās, kur plānots attīstīt savrupmāju un dažāda tipa mazstāvu dzīvojamās ēkas, ar salīdzinoši nelielu apbūves blīvumu un intensitāti, stāvvietas risināmas attiecīgo zemesgabalu robežās, savukārt daudzstāvu dzīvojamām ēkām un publiskajām ēkām autostāvvietas risināmas kā virszemes un/vai pazemes autostāvvietas, t.sk. kopīgas viena kvartāla ietvaros.

Saskaņā ar Arhitektūras konkursa ietvaros izstrādāto un vēlāk aktualizēto arhitektūras metu lokālpārplānojuma teritorijai, teritorijā ir plānots izbūvēt ~1763 dzīvokļus un biroju telpas, paredzot ~2810 autonomas vieglajām automašīnām apbūves teritorijās, galvenokārt plānojot pazemes autostāvvietu izbūvi. Teritorijā pie Salu tilta, atļauts ierīkot daudzstāvu autonomu, vai vismaz ēkas pirmajos divos stāvos un pagrabstāvā ierīkot autonomas.

2.tabula. Autostāvvietu skaita aprēķins.

Datu avots: "Transporta plūsmu izpētes projekts", SIA "BRD projekts", 2017

Funkcija	Bruto platība (m <sup>2</sup> )	Neto platība (m <sup>2</sup> )	Normatīvs no RTIAN		Normatīvs papildus no RTIAN		Autostāvvietu skaits
Dzīvojamā platība	216239	142718 (dz.sk.-1763)	1-2 dzīvokļi	1,3	100 dzīvokļi	1	2310
Komerccplātibas	8858	5846	3 darba vietas	1	300 m <sup>2</sup>	3 līdz 10	100
Biroji	15566	10274	40 m <sup>2</sup>	1	3 apm.	1	390
Privātie bērnudārzi	1321	872		2	30 apm.	1	10
Publiskā funkcija	3268	2157					
Kopā:							<b>2810</b>

Ielu sarkano līniju robežās var tikt paredzētas autostāvvietu kabatas, kā īslaicīgas autostāvvietas, kas domātas teritorijas viesiem (papildus autostāvvietas) un publisko objektu īslaicīgiem apmeklētājiem. Stāvvietu izvietojums precizējams vēlākās projekta stadijās (nosakot iebrauktuves vietas, koku stādījumu vietas, inženierkomunikāciju izvietojumu).

Nepieciešamo velo novietņu skaits lokālpārplānojuma teritorijā noteikts saskaņā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajiem normatīviem. Rīgas teritorijas plānojumā noteikts, ka viena velosipēda novietošanai virszemes transportlīdzekļu novietnē jāparedz vismaz 2,25m<sup>2</sup> (0,6m x 3,75m). Attālums starp perpendikulāri izvietotiem velostatīviem tiek rekomendēts ne mazāks par 60 cm; perpendikulāri izvietotām velostāvvietām jāparedz vismaz 2 m 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 1,75 m, ja kustība velo novietnē paredzēta divos virzienos.

Lokālpilnoījums teritorijā tiek rekomendēts pieņemt mazākus normatīvos attālumus, projektējot velo stāvvietu izvietojumu slīpā leņķī, kas samazina nepieciešamās stāvvietas rādītājus līdz 1m<sup>2</sup>. uz velosipēdu. Izvietojot velosipēdus slīpā leņķī un veidojot dubultrindas, šo rādītāju iespējams samazināt līdz 0,75m<sup>2</sup>.

3.tabula. **Velonovietņu skaita aprēķins.**

Datu avots: "Transporta plūsmu izpētes projekts", SIA "BRD projekts", 2017

Funkcija	Bruto platība (m2)	Neto platība (m2)	Normatīvs no RTIAN		Normatīvs papildus no RTIAN		Velonovietņu skaits
Dzīvojamā platība	216239	142718 (dz.sk.1763)	1 dzīvoklis	1	30 dzīvokļi	2	1881
Komerccplātibas	8858	5846	10-20m <sup>2</sup>	1	-	-	292
Biroji	15566	10274	40m <sup>2</sup>	1	-	-	257
Privātie bērnudārzi	1321	872	3 darba vietas	2	-	-	60
Publiskā funkcija	3268	2157					
Kopā:							<b>2490</b>

#### 4.8.4. Izpētes teritorijas transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi

Izstrādātājā "Transporta plūsmu izpētē", balstoties uz veikto transporta plūsmu modelēšanu, plānoto lokālpilnoījuma teritorijas un citu pilsētas teritoriju plānoto / iespējamo attīstību, ir iekļauti priekšlikumi nepieciešamajiem satiksmes infrastruktūras uzlabojumiem gan lokālpilnoījuma teritorijā, gan ārpus tās, un tie ir attiecināmi uz sekojošiem ielu krustojumiem un teritorijām:

- Zaķusalas krastmalas un Salu tilta rampu krustojums;
- Salu tilts un nobrauktuves uz Zaķusalu;
- Zaķusalas savienojums ar Daugavas kreiso krastu;
- Krasta, Lāčplēša un Maskavas ielas;
- Mūkusalas ielas aplis;
- Kārļa Ulmaņa un Vienības gatves krustojums.

Galvenie izstrādātās "Transporta plūsmu izpētes" secinājumi un rekomendācijas attiecībā uz Lokālpilnoījuma teritorijas attīstību:

1. Ņemot vērā galvenās plānotās apbūves funkcijas (dzīvojamā apbūve), netiek rekomendēts paredzēt samazinātu autostāvvietu skaitu attiecībā pret esošajiem normatīviem, bet gan ievērot RIAS 2030 noteiktos mērķus, gan lokālā, gan pilsētas mērogā:

- a. Atslogot Rīgas kodolu no transporta plūsmām;
- b. Vairo sabiedriskā transporta konkurētspēju pret privāto transportlīdzekli;
- c. Ievērot noteiktos mobilitātes principus Rīgas kodolā,

kam būtu jāvairo privātam transportam alternatīvu pārvietošanās veidu izmantošana.

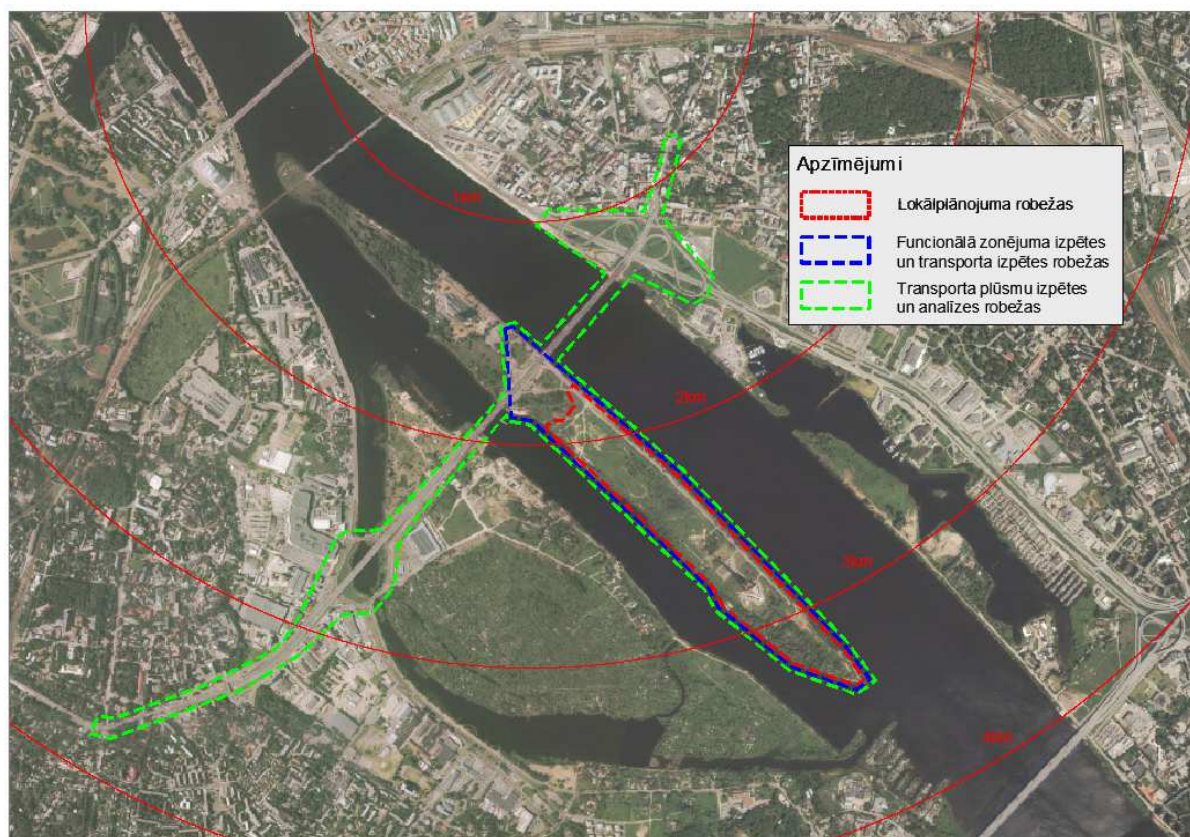
2. Lai nepalielinātu ceļā pavadīto laiku un veicinātu sabiedriskā transporta konkurētspēju, tiek rekomendēts veidot jaunu sabiedriskā transporta maršrutu uz Zaķusalas dienvidu pusi.

3. Noteikti nepieciešamie transporta infrastruktūras uzlabojumi Zaķusalā.

4. Noteikti nepieciešamie uzlabojumi transporta plūsmas izpētes un analīzes teritorijā.

5. Pēc Dienvidu tilta IV kārtas vai kāda tilta pāri Daugavai realizācijas ir rekomendējams veikt atkārtotu transporta plūsmu izpēti.

Ar pilnu "Transporta plūsmu izpēti" var iepazīties lokālpilnoījuma Pielikumu sadaļā.



67. attēls. Lokālpārplānojuma un transporta plūsmu izpētes robežas. Avots: SIA "BRD Projekts", 2017.

#### 4.8.5. Sabiedriskā transporta attīstības priekšlikumi

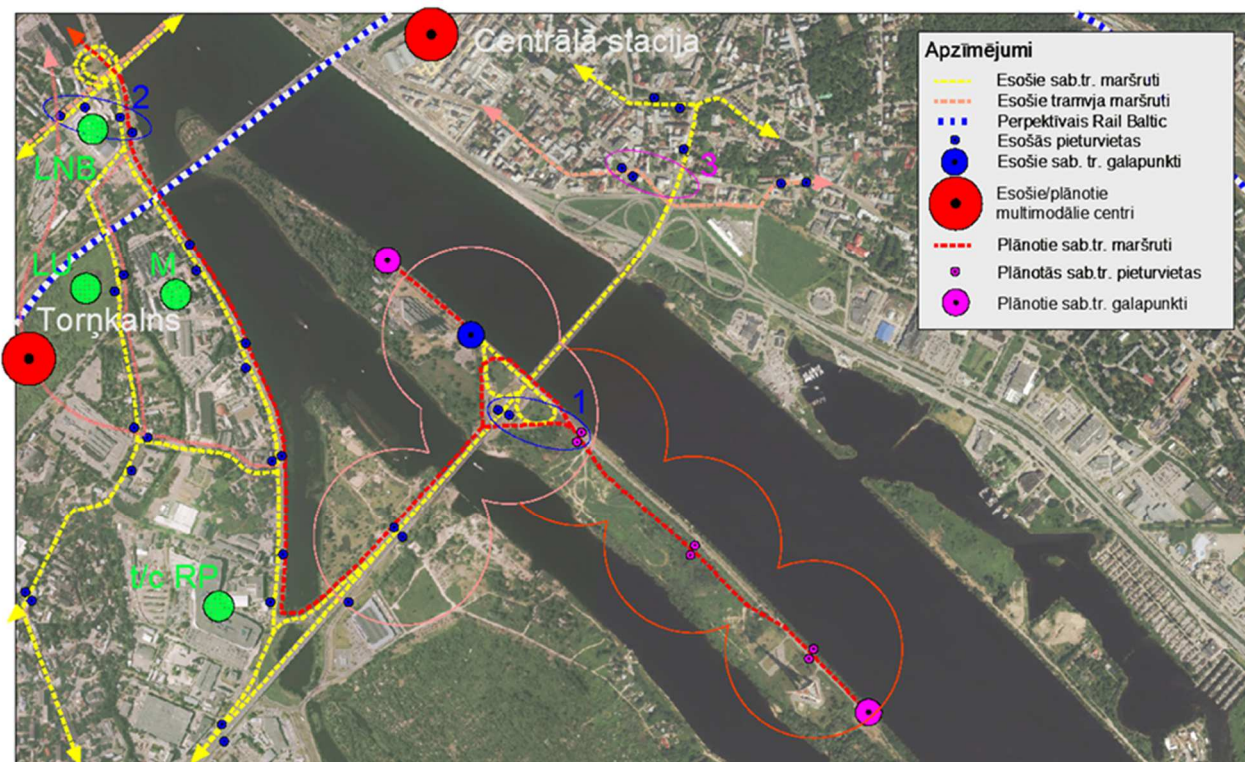
Sabiedriskais transports esošajā situācijā nespēj pilnībā apkalpot Zaķusalas dienvidu daļu, t.sk. lokālpārplānojuma teritoriju, jo pieturvietas „Televīzijas centrs” un „Zaķusala” atrodas vairāk kā 5 min sasniedzamības robežās no lielākās salas daļas, kas norāda uz nepieciešamību pēc sabiedriskā transporta risinājumu piedāvāšanas.

Lokālpārplānojumā Zaķusalas ziemeļu daļai (izstrādāts un apstiprināts 2017.gadā) ir paredzēts līdz ar parka attīstību 20. trolejbusa maršruta galapunktu attālināt uz ziemeļiem līdz parka teritorijai. 2018. gada februāra vidū, pamatojoties uz veiktajiem pasažieru plūsmas mērījumiem, tika pieņemts lēmums no 2018.gada 5. marta slēgt maršrutu, tā vietā turpmāk norīkots 59. maršruta autobuss, kurā pasažierus pārvadā „Rīgas satiksmes” apakšuzņēmējs ar mazākas ietilpības transportlīdzekļiem - minibusiem. Līdz slēgšanas brīdim 20. trolejbusa maršruts bija vismazāk noslogotais sabiedriskā transporta maršruts Rīgā.

Līdz ar to lokālpārplānojumā tiek piedāvāts izveidot jaunu sabiedriskā transporta maršrutu, kura aptuvenā shēma ir redzama 68. attēlā. Piedāvātā maršruta viens galapunkts atrastos Zaķusalā, bet otru ir rekomendējams izvietot Ķīpsalā. Tādā veidā veidotos dažādu funkciju sasaiste, kas savienotu gan dzīvojamo, gan rekreācijas (Lucavsala), gan izklaides (t/c Rīga Plaza (RP)), gan darījumu (Mūkusalas (M)), gan izglītības (LU, RTU, LNB) funkcijas. Perspektīvā šī shēma būtu attīstāma, izvērtējot iespēju to tuvākā nākotnē virzīt pa Buru ielu un Jelgavas ielu, kas uzlabotu sasaisti ar attīstības stadijā esošo Latvijas Universitātes studentu pilsētiņu. Realizējot iespēju gājējiem un velosipēdistiem šķērsot Kīleveina grāvi šāds maršruts vienlīdz labi apkalpotu arī Mūkusalas biroju rajonu. Šo maršrutu būtu iespējams attīstīt vēl tālāk – izveidojot savienojumu ar multimodālo transporta mezglu „Torņakalns”, kur ir paredzēta gan Rail Baltica pieturvieta, gan starppilsētu autoosta.



Lai uzlabotu esošā sabiedriskā transporta maršrutu sasniedzamību no lokālpārplānojuma teritorijas, lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju ierīkot jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas, t.sk. izveidot maršruta gala pieturvietu pie Rīgas radio un televīzijas torņa lokālpārplānojuma teritorijā, organizējot tā kustību pa teritorijā plānoto Zaķusalas krastmalas ielu. Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojums norādīts orientējoši un to izvietojums nosakāms un/vai precizējams izstrādājot ielas izbūves būvprojektu.



68.attēls. Sabiedriskā transporta pamata attīstības piedāvājuma shēma. Avots: SIA "BRD Projekts", 2017.

#### 4.8.6. Ūdens transporta attīstības priekšlikumi

Ūdensceļu satiksmes transports vēsturiski ir bijis nozīmīgs sabiedriskā transporta veids Rīgā. Ūdens transporta satiksme tika organizēta Daugavā, Ķīšezērā, Juglas ezerā un citos Rīgas teritoriālajos ūdeņos. Sākotnēji satiksmi nodrošināja liellaivas un pārcēlāji, bet vēlāk tvaikoņi un upju tramvaji. Regulāra upju kuģīšu satiksme pastāvēja no 1853.gada līdz 1990.gadam. Vēlāk satiksme pa Rīgas ūdensceļiem organizēta tikai kā izklaides braucieni un zaudējusi nozīmi kā sabiedriskā transporta veids.

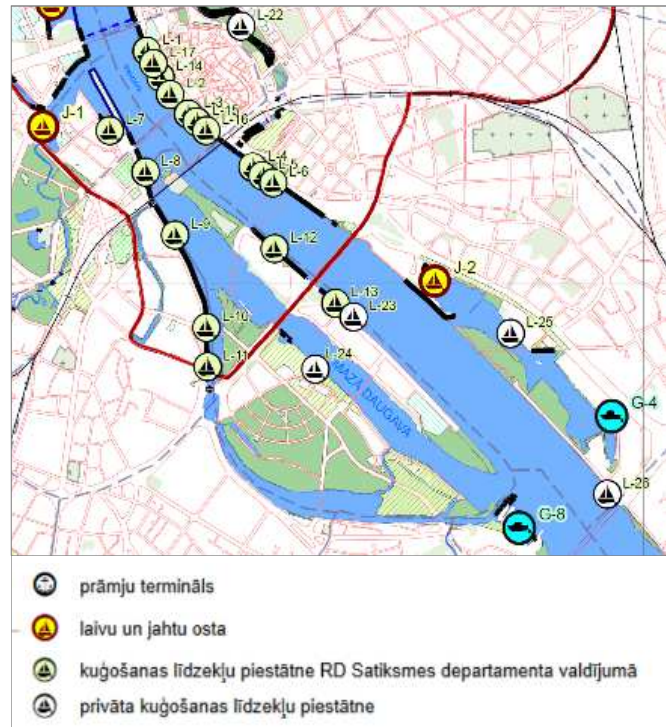
Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir noteikts, ka ūdensmalās jāparedz brīva piekļuve ūdenim, jāveic dažāda tipa un līmeņa krastmalu labiekārtošana un jāveicina ūdens teritoriju izmantošanas dažādošana gan vasaras, gan ziemas sezonās. Savukārt ūdenstransports, kā sabiedriskā vai privātā transporta veids, faktiski netiek apskatīts.

Ņemot vērā, ka lokālpārplānojuma teritorijā nav iekļauta nepieciešamā Daugavas vai Mazās Daugavas ūdens akvatorija daļa, jautājums par plānoto laivu un kuģu piestātņu izvietojumu ūdenī jārisina turpmākajā plānošanas un būvprojektēšanas posmā, ievērojot Zemes pārvaldības likuma 15. pantā noteikto. Atbilstoši minētajam likuma pantam, vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajā teritorijā esošajiem iekšzemes publiskajiem ūdeņiem. Ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem noteiktu darbību veikšanai ir



nepieciešams īpašnieka saskaņojums, vietējā pašvaldība īpašnieka vārdā saskaņo tās valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos veicamās darbības.

Lai nodrošinātu iespēju nākotnē attīstīt arī sabiedriskā ūdenstransporta attīstību, lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju izbūvēt laivu un kuģu piestātnes, kuras varēs izmantot arī sabiedriskā ūdenstransporta pieturvietas nodrošināšanai. Viena no iespējamām piestātnēm ir esošā kuģu piestātne pie Zaķusalas krastmalas, netālu no Salu tilta, izmantojot esošo izbūvēto un vertikāli nostiprināto krastmalu ar pieeju ūdensmalai un/vai jaunizbūvētas stacionāras vai peldošas piestātnes. Otra piestātnes vieta ir nepieciešama Zaķusalas D daļā, netālu no Rīgas radio un televīzijas torņa, ko iespējams ierīkot gan Daugavas, gan Mazās Daugavas krastā. Lai nodrošinātu sabiedriskā ūdenstransporta attīstību, nepieciešams atjaunot un ierīkot kuģu ceļus pietiekamā dziļumā Daugavas un Mazās Daugavas ūdens akvatorijā no plānotajām piestātnēm līdz esošajiem kuģu ceļiem.



69. attēls. Kuģošanas infrastruktūra, esošā situācija. Avots: Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums, 2017.

#### 4.9. Inženiertehniskās infrastruktūras attīstības priekšlikumi

Lokālpārplānojuma teritorijā plānotas gan publiski pieejamas ielas, gan privāti piebraucamie ceļi – publiskās ārtelpas joslas, rezervējot vietu inženierkomunikāciju koridoru izveidošanai un nodrošinot nepieciešamo inženierkomunikāciju izbūvi iekškvartālā.

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

Plānoto inženiertehniskās apgādes tīklu un izvietojums ir attēlots plānojuma grafiskās daļas plānos “Savietoto inženiertīklu plāns”, „Ielu šķērsprofili” un “Piebraucamā ceļa – publiskās ārtelpas joslas šķērsprofils”.

Ūdensapgādes, kanalizācijas, lietus kanalizācijas tīklu un būvju attīstības tehniskos risinājumus lokālpārplānojuma ietvaros izstrādāja SIA “MEP solutions” inženieri.

Elektroapgāde un apgaismojuma, kā arī elektronisko sakaru tīklu un būvju attīstības tehniskos risinājumus lokālpārplānojuma ietvaros izstrādāja SIA “Inženiera A.Ābeles biroja” inženieri.

##### 4.9.1. Ūdensapgāde, kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija

###### (1) Ūdensapgāde

Lokālpārplānojuma teritorijas ietvaros aprēķinātā ūdens un kanalizācijas notekūdeņu patēriņš, pieņemot, 5500 iedzīvotājus, ir aptuveni 32 l/s (100 m<sup>3</sup>/h; 1375 m<sup>3</sup>/dnn), iekšējā šļūtenes sistēma 2.5 l/s, ārējā ugunsdzēsība 40l/s. Ārējā ugunsdzēsība aprēķināta pieņemot, ka maksimālais ēkas stāvu augstums ir 17 stāvi un ēkas būvapjoms līdz 100 000 m<sup>3</sup>. To paredzēts nodrošināt no centralizētajai ūdensapgādes sistēmai pieslēgtiem hidrantiem.

Atbilstoši saņemtajai informācijai, ūdens un kanalizācijas plūsma no rekonstruējamā Rīgas radio un televīzijas torņa ēkām ir sekojoša: dzeramajam ūdenim 7.5 l/s (27 m<sup>3</sup>/h, ~50 m<sup>3</sup>/dnn); notekūdeņš apjoms

9.3 l/s (~ 50 m<sup>3</sup>/dnn); ārējā ugunsdzēsība 40l/s; iekšējā ugunsdzēsība 107 m<sup>3</sup>/h (migla); iekšējā šļūteņu sistēma 2.5 l/s.

Visi risinājumi un aprēķini ir precizējami būvprojektēšanas procesā, atbilstošu SIA "Rīgas ūdens" un RD Satiksmes departamenta tehniskajiem noteikumiem.

Lokālpārplānojuma teritorijas ietvaros ir paredzēts pārcelt esošos SIA „Rīgas ūdens” maģistrālā ūdensvada tīklus (DN 300mm), kas ir iebūvēti Zaķusalas krastmalā, uz plānoto ielu sarkanajām līnijām. Būvprojektā ielas ūdensvada diametru noteikt aprēķina ceļā, (bet ne mazāku kā DN/OD 315 mm), materiālu PE. Ūdensvada sacilpojums paredzēts, no ūdensvadiem, kas iebūvēti abpus paredzētajai ēku apbūvei, pa perspektīvo ielu sarkanajām līnijām. Pa visiem piebraucamajiem ceļiem – publiskās ārtelpas joslām ir paredzēts izvietot savienojošos ūdensvadus. To aizsargjoslās ir stingri aizliegts izvietot nepārvietojamus, patstāvīgus objektus, piemēram, masīvus puķu podus.

Lokālpārplānojuma ietvaros paredzēts pārcelt esošo ūdensvadu, kurš atrodas Rīgas radio un televīzijas torņa ēkas teritorijā (DN 300mm) uz perspektīvās ielas, kas atrodas teritorijas austrumu daļā, sarkanajām līnijām.

Sacilpojuma un ugunsdzēsības ūdensapgādes nodrošināšanai abus DN 300 mm ūdensvadus paredzēts pieslēgt DN 800 mm maģistrālajam ūdensvadam Kārļa Ulmaņa gatvē, pievienojuma vietā paredzot aizbīdņu mezglu.

## (2) Kanalizācija

Lokālpārplānojuma teritorijas ietvaros ir paredzēts pārcelt esošos SIA „Rīgas ūdens” maģistrālos sadzīves kanalizācijas tīklus (DN 400/300 mm), kas ir iebūvēti Zaķusalas krastmalā, uz plānoto ielu sarkanajām līnijām. Pārbūvējamo un izbūvējamo kanalizācijas ielas vadu diametrus noteikt aprēķina ceļā (bet ne mazākus kā DN 400 mm, kuri spēj nodrošināt nepieciešamo kanalizācijas notekūdeņu plūsmu 40 l/s), atkarībā no sadzīves un ražošanas notekūdeņu daudzuma, rakstura un režīma, lai nerastos traucējumi normālai sadzīves un ražošanas notekūdeņu novadīšanai no esošās un projektējamās apbūves. Kopējais plānotais jauno, pārcelto kanalizācijas tīklu garums pa maģistrālo ielu ir aptuveni 834 m, bet esošo aptuveni 836.15 m, tādējādi tīklu garums netiek palielināts un tiek saglabāts kritums. Pa visiem piebraucamajiem ceļiem – publiskās ārtelpas joslām ir paredzēts izvietot sadzīves kanalizācijas atzarus. To aizsargjoslās ir stingri aizliegts izvietot nepārvietojamus, patstāvīgus objektus, piemēram, masīvus puķu podus.

Lokālpārplānojuma teritorijā atrodas kanalizācijas sūkņu stacija Zaķusalas krastmalā 9, kas nodrošina sadzīves notekūdeņu novadīšanu no Rīgas radio un televīzijas torņa ēkām un būvēm. Šo staciju ir paredzēts demontēt un izveidot jaunu virszemes tipa, kanalizācijas sūkņu staciju, izvietojot to atsevišķi nodalītā zemes gabalā. No šīs perspektīvās sūkņu stacijas paredzēts izbūvēt spiedvadu līdz esošajai spiediena dzēšanas akai. Nepieciešamā kanalizācijas sūkņu ražība ne mazāka par 15 l/s.

Lokālpārplānojuma ietvaros paredzēts atslēgt un demontēt esošo kanalizācijas sūkņu staciju, kas atrodas Zaķusalas krastmalā 39 (būves kadastra apzīmējums 0100 051 0001 002, zemes gabalā ar kadastra Nr. 0100 051 0003). Tās vietā atbilstoši SIA "Rīgas ūdens" tehnisko noteikumu Nr. 2017-7.9-1509 punktam 2.5.1., paredzēts izbūvēt jaunu, rūpnieciski ražotu kanalizācijas sūkņu staciju ar virszemes paviljonu, pie Zaķusalas krastmalas 41 ielas sarkano līniju robežās (zemes gabalā ar kadastra Nr. 0100 051 0001) vai blakus esošajos zemes gabalos, no tiem izdalot zemes gabala daļu sūkņu stacijas būvniecībai (skat 71. attēlu). No šīs paredzētās kanalizācijas sūkņu stacijas, paredzēta kanalizācijas spiedvada izbūve posmā līdz esošajai DN 200 mm kanalizācijas spiedvada akai SPK6771, kas atrodas zemes gabalā pie Zaķusalas krastmalas 51 ar kadastra Nr. 0100 051 0043. Sūkņu stacijas jaudu noteikt Būvprojekta stadijā ņemot vērā citas attīstības ieceres. Prognozējamā minimālā sūkņu stacijas jauda 40 l/s (esošā lokālpārplānojuma teritorijas notekūdeņu plūsma) +15 l/s (notekūdeņu plūsma atbilstoši SIA „Biznesa Centrs Zaķusala” Lokālpārplānojums Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijai) = 55 l/s.

Ņemot vērā citas attīstības ieceres ārpus lokālpārplānojuma teritorijas, Zaķusalas ziemeļu daļā, inženierkomunikāciju savstarpējo saistību, turpmākajā būvprojektēšanas procesā nodrošināma

savstarpējā saziņa un risinājumu salāgošana ar attīstītāju SIA „Biznesa Centrs Zaķusala” pasūtīto un SIA “Grupa93” 2017. gadā izstrādāto Lokālpārvaldības teritorijai Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijai.

### **(3) Lietus ūdens kanalizācija**

Lokālpārvaldības teritorijas ietvaros ir paredzēts pārcelt esošos Rīgas domes Satiksmes departamenta maģistrālos lietus ūdens kanalizācijas tīklus, kas ir iebūvēti Zaķusalas krastmalā, uz plānoto ielu sarkanajām līnijām. Pārbūvējamo un izbūvējamo lietus kanalizācijas ielas vadu diametrus noteikt aprēķina ceļā. Paredzēts saglabāt esošos lietus kanalizācijas izvadus uz Daugavu un Mazo Daugavu, tos atjaunojot un pieslēdzoties tiem ar jaunbūvējamajiem tīkliem.

Pa visiem piebraucamajiem ceļiem – publiskās ārtelpas joslām ir paredzēts izvietot lietus ūdens kanalizācijas atzarus. To aizsargjoslās ir stingri aizliegts izvietot nepārvietojamus, patstāvīgus objektus, piemēram, masīvus puķu podus.

## **4.9.2. Gāzapgāde un siltumapgāde**

Ņemot vērā, ka teritorija atrodas SIA “RĪGAS SILTUMS” centralizētās siltumapgādes zonā un teritorijā ir izbūvēta (esoša) siltumtrase, kā prioritārais siltumapgādes veids lokālpārvaldības teritorijā tiek noteikta centralizētā siltumapgāde, bet gāzapgādes tīkla izbūve atļauta kā alternatīvais risinājums. Līdz ar to plānoto piebraucamo ceļu – publiskās ārtelpas joslu un inženierkomunikāciju koridoru šķēršņos primāri ir rezervēta vieta centralizētās siltumapgādes tīkla izbūvei, bet gadījumā, ja tiek izvēlēta gāzapgāde, tad siltumvada vietā ir iespēja izbūvēt gāzapgādes tīklus.

### **(1) Gāzapgāde**

Lokālpārvaldības teritorijas ietvaros ir paredzēta perspektīvā vieta sadales dabasgāzes gāzesvadiem, plānoto galveno ielu sarkanajās līnijās. Perspektīvā patērētājiem minētajā teritorijā gāzes apgādes pieslēgums iespējams no esošajiem sadales gāzesvadiem, kas izbūvēti Lucavsalas ielā un Krasta ielā.

Konkrētu objektu nodrošināšanai nepieciešamo gāzapgādes tīklu un objektu izvietojums un jauda jānosaka objekta būvprojektēšanas posmā. Tehniskos noteikumus objekta gāzes apgādei patērētājam jāpieprasa Sabiedrības Gāzapgādes attīstības departamenta Klientu piesaistes daļā pēc Lokālpārvaldības teritorijas apstiprināšanas pašvaldībā.

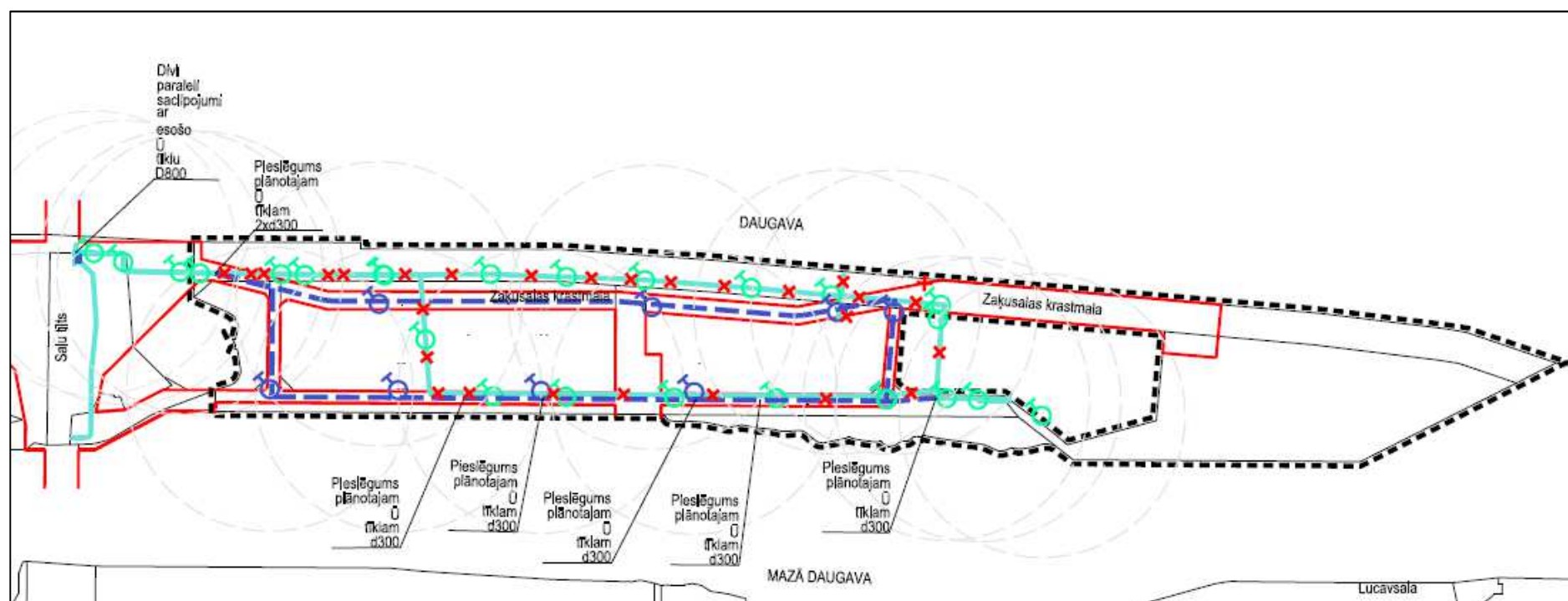
### **(2) Siltumapgāde**

Lokālpārvaldības teritorijas ietvaros ir paredzēts pārcelt esošos AS “RĪGAS SILTUMS” maģistrālos siltumtīklus Dn250 mm, Dn200 mm, Dn150 mm un Dn100 mm uz plānoto ielu sarkanajām līnijām. Pa visiem piebraucamajiem ceļiem – publiskās ārtelpas joslām ir paredzēts izvietot siltumtīklu atzarus.

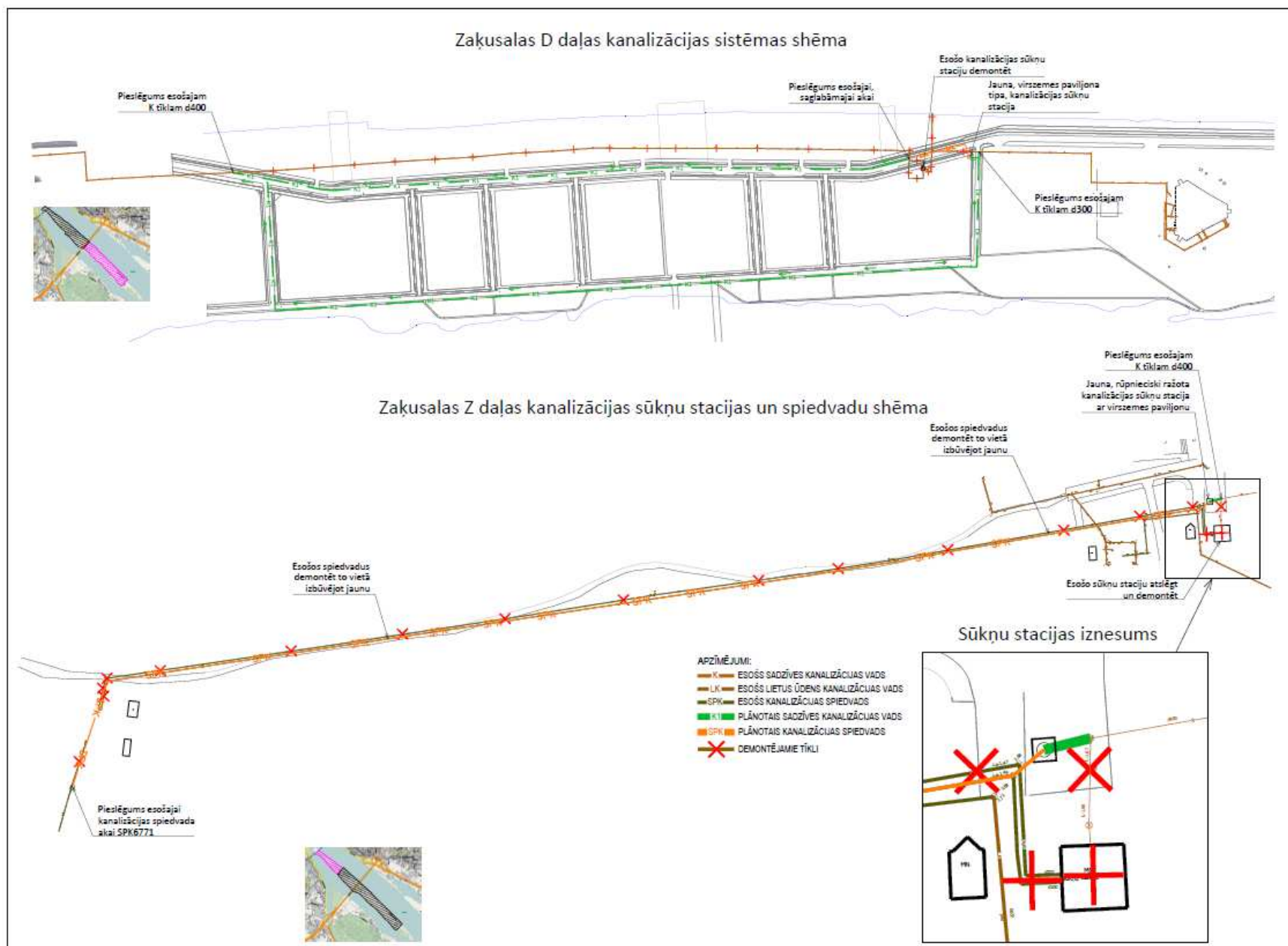
Ēkas būvkonstrukcijas un siltumapgādes risinājumi jāizvēlas ņemot vērā ekonomiskos un vides faktoros, kā arī likumu „Par ēku energoefektivitāti”. Ņemot vērā, ka Lokālpārvaldības teritorija atrodas AS “RĪGAS SILTUMS” centralizētās siltumapgādes zonā, tad kā piemērotākais kurināmais ēku siltumapgādei ir ieteicama centralizētā siltumapgāde. Ēku būvprojekti izstrādājami saskaņā ar LBN 231-15 „Dzīvojamā un publisko ēku apkure un ventilācija”.



APZĪMĒJUMI	
— — — — —	LOKĀLPILNOJUMA ROBEŽA
— — — — —	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
— — — — —	IELA SARKANAJĀS LĪNIJĀS
— — — — —	ESOŠS ŪDENSVADS
— — — — —	ESOŠS, LIKVĪDĒJAMS ŪDENS VADS
— — — — —	PLĀNOTAIS ŪDENS VADS
⊗	ESOŠS UGUNSDZĒSĪBAS HIDRANTS
⊗	PLĀNOTAIS UGUNSDZĒSĪBAS HIDRANTS
— — — — —	UGUNSDZĒSĪBAS HIDRANTA APKALPES RADIUSS (200 M)

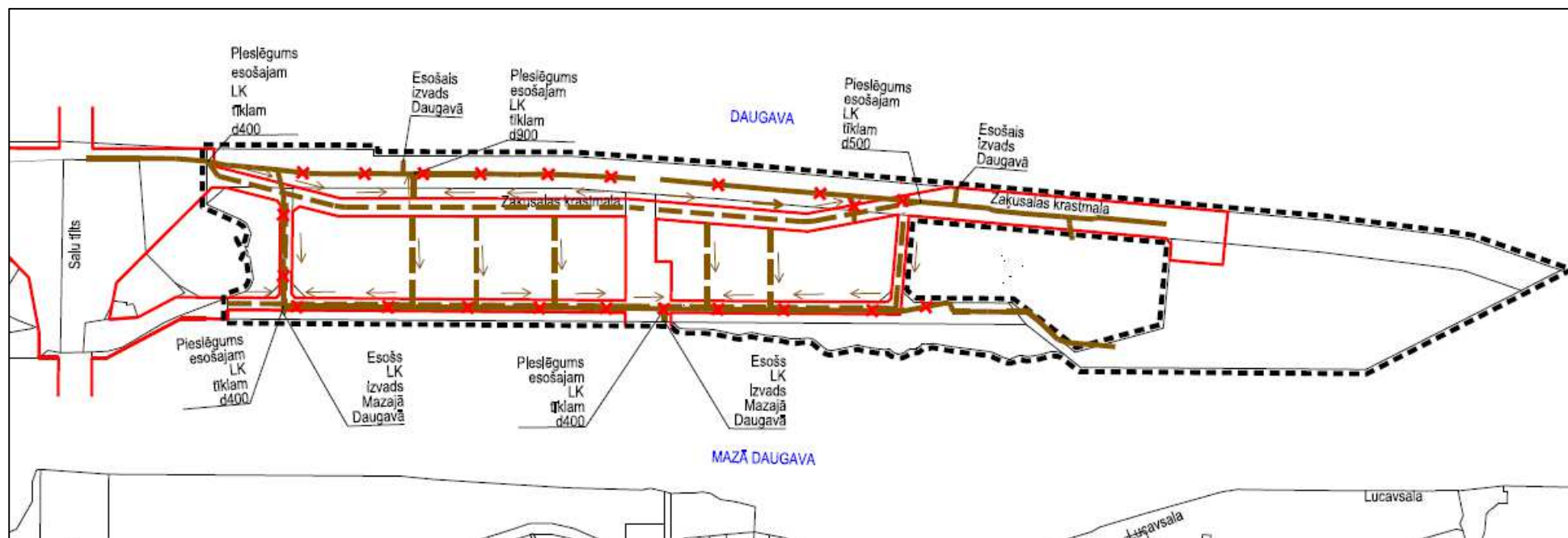


70.attēls. Ūdensapgādes shēma. Avots: SIA "MEP solutions", 2017.



71.attēls. Saimnieciskās kanalizācijas shēma. Avots: SIA "MEP solutions", 2018.

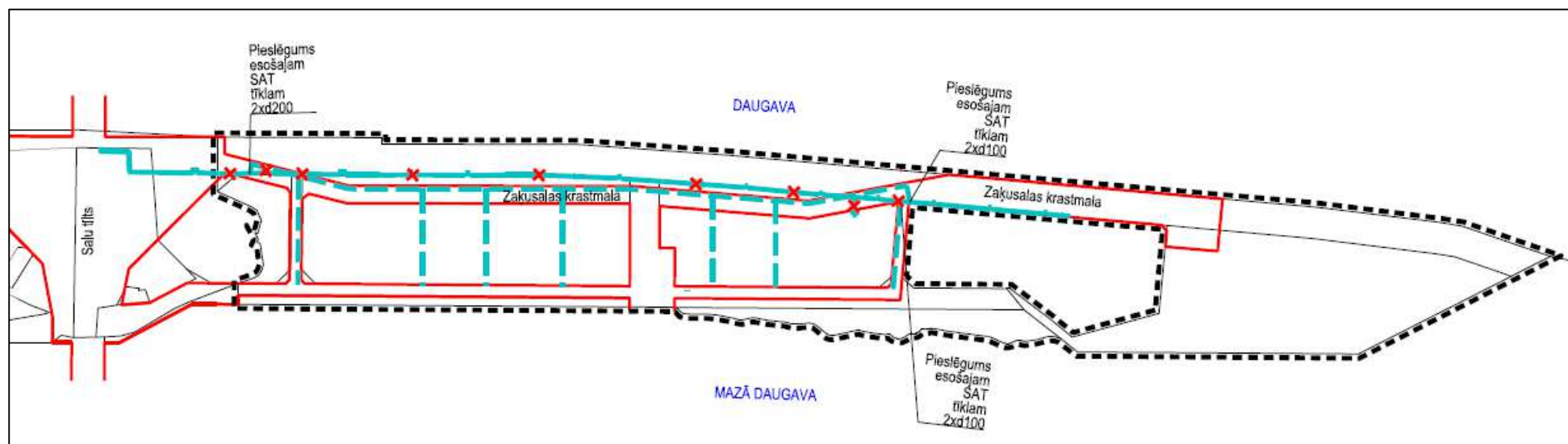
APZĪMĒJUMI	
■■■■■■■■	LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA ROBEŽA
—	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
—	IELA SARKANAJĀS LĪNĪJĀS
—	ESOŠS LIETUS KANALIZĀCIJAS VADS
—X—	ESOŠS, LIKVIDĒJAMS LIETUS KANALIZĀCIJAS VADS
- - -	PLĀNOTAIS LIETUS KANALIZĀCIJAS VADS
→	LIETUS NOTEKŪDEŅU TECĒŠANAS VIRZIENS



72.attēls. Lietus kanalizācijas shēma. Avots: SIA "MEP solutions", 2017.



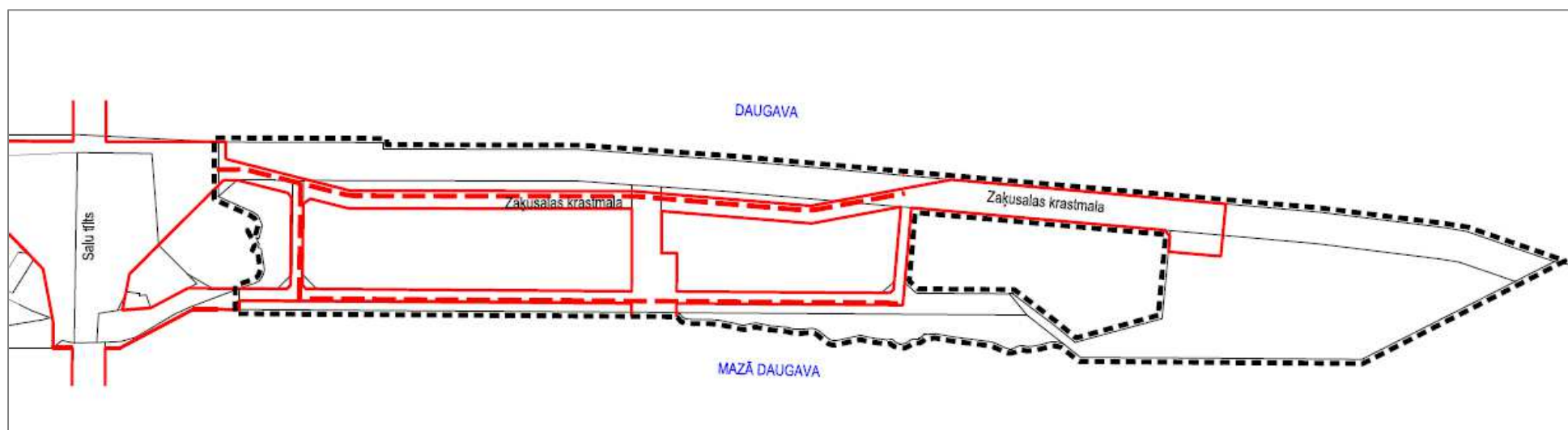
APZĪMĒJUMI	
— — — — —	LOKĀLPLĀNOJUMA ROBEŽA
— — — — —	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
— — — — —	IELA SARKANAJĀS LĪNIJĀS
— — — — —	ESOŠĀ SILTUMTRASE
— X — — — — —	ESOŠĀ LIKVIDĒJAMA SILTUMTRASE
- - - - -	PLĀNOTĀ SILTUMTRASE



73.attēls. Siltumapgādes shēma. Avots: SIA "MEP solutions", 2017.



APZĪMĒJUMI	
— — — — —	LOKĀLPILNĪJUMA ROBEŽA
— — — — —	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
— — — — —	IELA SARKANAJĀS LĪNIJĀS
— — — — —	PLĀNOTAIS GĀZES VADS



74.attēls. Gāzapgādes shēma. Avots: SIA "MEP solutions", 2017.



75.attēls. Elektroapgādes shēma. Avots: SIA "A.Ābeles inženieru birojs", 2017.



### 4.9.3. Elektroapgāde un apgaismojums

#### (1) Elektroapgāde

Saskaņā ar AS "Augstsprieguma tīkls" 03.05.2017. vēstulē Nr. 50SA10-02-1144 minēto, Lokālpārvaldības teritoriju šķērso AS "Augstsprieguma tīkls" valdījumā esoša publiskās infrastruktūras elektroenerģijas pārvades tīkla 110kV pazemes kabeļu elektrolīnija Nr.200. Teritorijā atrodas kabeļu posmu savienošo uzdevu aka. Elektrolīnija ierīkota trīs caurulēs ar diametru 180 mm katra. Jaunu pārvades tīkla 110 kV un 330 kV elektrolīniju ierīkošana lokālpārvaldības teritorijā nav plānota.

AS "Sadales tīkls" 28.04.2017. izdotajos nosacījumos lokālpārvaldības izstrādei Nr. 30K150-02.05/1121 ir sniegta grafiska informācija par esošajiem energoapgādes objektiem lokālpārvaldības teritorijā (nosacījumu 1.pielikums). Vidējā sprieguma elektroapgādes kabeļu zonas ir izvietotas galvenokārt Zaķusalas krastmalas sarkano līniju koridora robežās un nodrošina nepieciešamo elektroapgādi Rīgas radio un televīzijas tornim.

Lokālpārvaldības teritorijas elektroapgādes risinājumi ir izstrādāti atbilstoši AS "Sadales tīkls" izdotajiem tehniskajiem noteikumiem Nr. 112795164 un ņemot vērā izsniegtos nosacījumus lokālpārvaldības teritorijas izstrādei Nr. 30K150-02.05/1121 no 28.04.2017.

Elektroapgādes nodrošināšana lokālpārvaldības teritorijai paredzēta no 110/10 kV transformatoru apakšstacijas AS101 "Krasts", izmantojot agrāk noguldītos, bet ekspluatācijā neievestos 10 kV vidēja sprieguma kabeļlīnijas AS101 KS-1-10 (FN-1039B) un AS101 KS-4-10 (FN-413B (agrāk FN-1044B)), pagarinot tos līdz lokālpārvaldības teritorijas projekt. 10/0.4kV transformatoru apakšstacijām.

Ņemot vērā plānotās apbūves apjomu un raksturu ir veikts orientējošs nepieciešamās jaudas aprēķins, skat. 4. tabulu. Konkrēts patērētāju sadalījums un uzskaišu daudzums nosakāms būvprojekta izstrādes laikā.

4.tabula. Aptuvenš nepieciešamās jaudas aprēķins

Zemes gabala Nr.	Bruto platība m <sup>2</sup>	Neto platība m <sup>2</sup>	Aptuvenš dzīvokļu skaits	Dzīvokļu slodze kW, Pa	Biroju slodze, kW, Pa	Komerctelpu slodze kW, Pa
2	11400	7524	89	175		150
3	8325	5495	65	128		
4	8350	5511	65	128		50
5	7729	5101	60	119		50
6	8590	5669	67	132		
7	6048	3992	47	93		50
8	7637	5040	59	117		
9	9204	6075	71	142		50
10	21236	14016			771	
12	13638	9001	106	210		60
24	6472	4272	50	100		30
13	10626	7013	83	163		50
23	6748	4454	52	104		
14	11256	7429	87	173		
22	2772	1830	22	43		
21	2772	1830	22	43		
15	6936	4578	54	107		

20	3264	2154	25	50		
16	2448	1616	19	38		
19	3672	2424	29	56		
17	12012	7928	93	185		80
18	11088	7318	86	170		80
28	9980	6587	77	153		50
37	3280	2165	25	50		
29	11430	7544	89	176		
36	2436	1608	19	37		
35	2436	1608	19	37		
30	10224	6748	79	157		70
34	6720	4435	52	103		70
31	4896	3231	38	75		
32	3672	2424	29	56		
33	3264	2154	25	50		
<b>KOPĀ:</b>	<b>240561</b>	<b>158770</b>	<b>1703</b>	<b>3372</b>	<b>771</b>	<b>840</b>

<b>Kopējā aprēķina slodze (dzīvokļi; biroji; komercelpas), kW</b>	<b>4983</b>
<b>Vienlaicības koeficients: 0,75</b>	<b>0,75</b>
<b>Kopējā ēku aprēķina slodze, kW</b>	<b>3737</b>

Lokālplānojuma teritorijas elektroapgādes nodrošināšanai nepieciešams izbūvēt jaunu 10/0,4kV elektroapgādes tīklu ar 10/0,4kV transformatoru apakšstacijām. Lokālplānojuma teritorijā plānoto 10/0,4kV transformatoru apakšstaciju novietojums ir orientējošs un nosakāms būvprojekta izstrādes laikā, ievērojot AS "Sadales tīkls" Norādījums – Tehniskais Nr 5t "Par pamatprasībām AS „Sadales tīkls” projektējamo slēgto transformatoru apakšstaciju un komutācijas punktu vietas izvēlei un izbūvei pilsētās". No 10/0,4kV transformatoru apakšstacijām, visos plānotajos ielu šķērsprofilos, paredzētas 10/0,4kV elektroapgādes kabeļu zonas, tādējādi nodrošinot iespēju saņemt nepieciešamo elektroapgādi visiem patērētājiem.

Projektējamo AS "Sadales tīkls" 10kV kabeļu tīklu paredzēts guldīt ielu sarkano līniju robežās, lietotāja kabeļu tīklu paredzēts guldīt teritorijā, ievērojot labiekārtojuma un pārējo inženiertīklu izvietojumu, kas precizējams tehniskā būvprojekta izstrādes laikā.

Plānotās 10/0,4kV kabeļu zonu un ielu apgaismojuma līniju izvietojums ir paredzēts plānojuma grafiskās daļas plānā "Savietoto inženiertīklu plāns", „Ielu un ceļu šķērsprofili" un "Piebraucamā ceļa – publiskās ārtelpas joslas šķērsprofils".

Elektroapgādes inženierbūvju un inženierkomunikāciju (tai skaitā to aizsargjoslu) izvietojums paredzēts pārsvarā zem gājēju ietvēm vai ielu zaļumu joslām. Elektrosadales skapju un ievadsadaļņu novietošanas vietas jāparedz būvprojektā, kas izstrādājams saskaņā ar apbūves ēku kompleksa būvprojektu. Izstrādājot elektroapgādes projektu par transformatoru apakšstacijas novietošanu, jāslēdz servitūta līgumu starp A/S „Sadales tīkls" un zemes īpašnieku.

## **(2) Ielu apgaismojums**

Lokālplānojuma teritorijas ielu apgaismojuma risinājumi ir izstrādāti atbilstoši RPA "Rīgas gaisma" izdotajiem tehniskajiem noteikumiem Nr. 276/2017 no 08.08.2017.

Lokālplānojuma teritorijā plānotas ielas ar gājēju un velosipēdistu celiņiem paredzēts apgaismot, uzstādot apgaismes balstus un izbūvējot jaunu apgaismojuma kabeļu tīklu. Konkrēts apgaismojuma tīkla izvietojums, apgaismojuma balstu tips un skaits nosakāms būvprojekta izstrādes laikā.

Plānoto ielu apgaismojuma tīklu izvietojums ir paredzēts plānojuma grafiskās daļas plānā "Savietoto inženiertīklu plāns", „Ielu un ceļu šķērsprofili” un “Piebraucamā ceļa – publiskās ārtelpas joslas šķērsprofils”.

### **4.9.4. Elektroniskie sakaru tīkli**

Lokālplānojuma teritorijā atrodas dažādu operatoru esošais maģistrālo elektronisko sakaru kabeļu kanalizāciju tīkls. Lokālplānojuma teritorijas ietvaros sarkano līniju robežās, plānotajos ielu un ceļu šķērsprofilos, ir paredzētas perspektīvo elektronisko sakaru kabeļu kanalizāciju zonas esošā maģistrālā sakaru tīkla pārceļšanai ārpus plānotās apbūves. Konkrēts elektronisko sakaru kabeļu kanalizācijas cauruļu daudzums, izvietojums un sadalījums starp elektronisko sakaru operatoriem nosakāms būvprojekta izstrādes laikā.

Objekta attīstītajam, pirms būvprojekta izstrādes uzsākšanas, jāpieprasa tehniskie noteikumi publisko elektronisko sakaru tīklu (tālāk tekstā: PEST) pārvietošanai.

Lokālplānojuma teritorijā visos plānotajos ielu šķērsprofilos, paredzētas elektronisko sakaru kabeļu kanalizācijas zonas vairākiem publisko elektronisko sakaru operatoriem, tādējādi nodrošinot iespēju saņemt nepieciešamos elektronisko sakaru pakalpojumus visiem potenciālajiem patērētājiem. Objekta attīstītajam, pirms būvprojekta izstrādes uzsākšanas, jāpieprasa tehniskos noteikumus no elektronisko sakaru operatoriem PEST ierīkošanai.

Plānoto ielu sakaru kabeļu kanalizācijas tīklu izvietojums ir paredzēts plānojuma grafiskās daļas plānā "Savietoto inženiertīklu plāns", „Ielu un ceļu šķērsprofili” un “Piebraucamā ceļa – publiskās ārtelpas joslas šķērsprofils”.

### **4.9.5. Ugunsdrošība**

Saskaņā ar MK 30.06.2015. noteikumu Nr.326 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves” pielikuma 4. un 5.tabulu Lokālplānojuma teritorijā vienlaikus iespējamo ugunsgrēku skaits ir 1, ar ugunsdzēsības ūdens patēriņu 20-30 litri sekundē, atkarībā no apbūves augstuma un apjoma.

Lokālplānojuma teritorijā ir izbūvēts centralizētās ūdensapgādes tīkls (cilpveida) ar ugunsdzēsības hidrantiem, kā arī ir paredzēts to pārbūvēt un paplašināt, pilnībā nodrošinot teritorijas ārējās ugunsdzēsības vajadzības - nodrošinātu katras ēkas vai būves ārējo ugunsdzēsību no vismaz diviem hidrantiem un vismaz trīs stundu laikā.

Piebrauktuvju, iebrauktuvju un caurbrauktuvju platums Lokālplānojuma teritorijā nedrīkst būt mazāks par 3,5 m, augstums – ne mazāks par 4,25 m. Piebrauktuves ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai apzīmē ar drošības/ugunsdrošības zīmēm saskaņā ar obligāti piemērojamo Latvijas standartu LVS 446 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums”, kā arī ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumiem Nr.279 „Ceļu satiksmes noteikumi”. Ūdens ņemšanas atrašanās vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām apzīmē ar norādījuma zīmēm saskaņā ar Latvijas standarta LVS 446 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums” prasībām.



#### 4.10. Civilā aizsardzība un risku pārvaldība

Ņemot vērā, ka Rīgas pilsētas Civilās aizsardzības plānā kā reģionālas nozīmes paaugstinātas bīstamības objekts ir noteikta arī Rīgas radio un televīzijas stacija (Zaķusalas krastmala 1), lokālpārvaldības risinājumos ir noteiktas papildus ekspluatācijas un drošības zonas ap Rīgas radio un televīzijas torni.

Lai nodrošinātu Rīgas radio un televīzijas torņa uzturēšanai un ekspluatācijai nepieciešamo telpu un teritoriju ap torni, kā arī tā tiešā tuvumā esošo cilvēku un īpašumu drošību torņa ekspluatācijas laikā, lokālpārvaldības teritorijā tiek noteikta ekspluatācijas drošības zona - zemes gabals un gaisa telpa torņa augstumā, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma, 200 m rādiusā no torņa centra. Torņa drošai ekspluatācijai nepieciešamajā zonā atļauts ierobežojot cilvēku un transporta kustību uz laiku, ja tas nepieciešams torņa uzturēšanai, ekspluatācijai vai remontam, kā arī nelabvēlīgos laika apstākļos, kas var ietekmēt cilvēku drošību.

Pilna Rīgas radio un televīzijas torņa augstuma attālumā no torņa - ko norobežo nosacīta vertikāla virsma, 350 m rādiusā no torņa centra, lokālpārvaldības teritorijā tiek noteikta papildus riska zona - civilās aizsardzības drošības zona, kurā jāveic nepieciešamie civilās aizsardzības preventīvie pasākumi, lai nodrošinātu cilvēku, vides un īpašuma drošību, apzinot iespējamus riskus un apdraudējumus, kas teorētiski varētu rasties iepriekš neparedzamas cilvēku darbības, t.sk. torņa krāsošanas darbiem, vai dabas stihiju rezultātā. Īpašumiem un objektiem, kas atrodas Rīgas radio un televīzijas torņa civilās aizsardzības drošības zonā ir jāizstrādā individuālais civilās aizsardzības plāns. Rīgas radio un televīzijas torņa īpašniekam vai valdītājam ir pienākums savlaicīgi informēt civilās aizsardzības drošības zonā esošo nekustamo īpašumu īpašniekus par plānotajām darbībām, kas var ietekmēt īpašumu apsaimniekošanu vai drošību šajā zonā.

Ar lokālpārvaldības noteiktie aprobežojumi ir iekļauti lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, bet grafiski attēloti grafiskās daļās kartē "Funkcionālais zonējums".

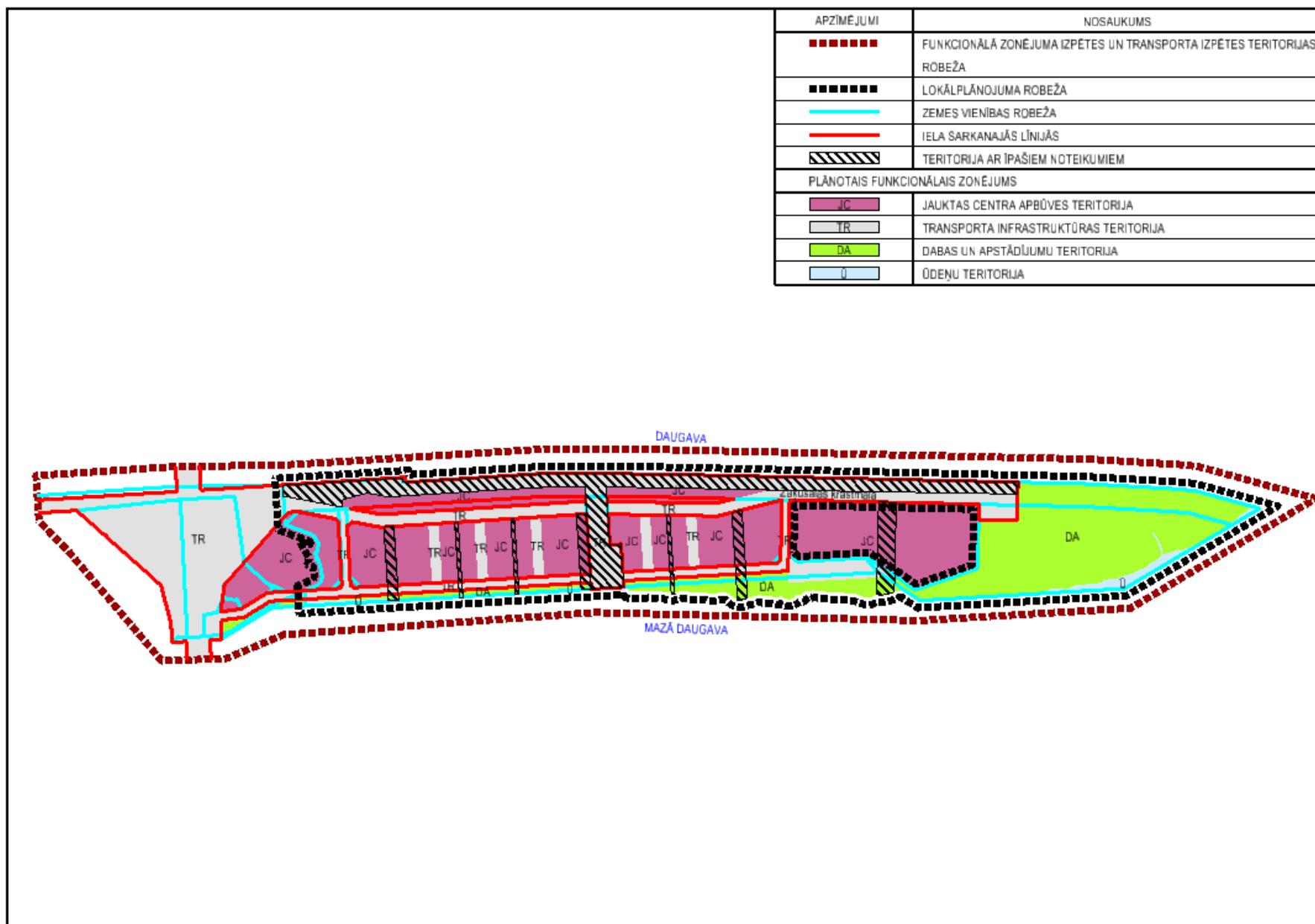
#### 5. Priekšlikumi lokālpārvaldības izpētes teritorijas funkcionālajam zonējumam un attīstībai

Veicot Lokālpārvaldības un tā izpētes teritorijas analīzi lokālā līmenī, ir izstrādāts priekšlikums funkcionālajam zonējumam atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240. Izstrādātais priekšlikums paredz Lokālpārvaldības izpētes teritorijā iekļautajai ap Rīgas radio un televīzijas torni, kā arī zemes gabaliem starp lokālpārvaldības teritoriju un Salu tiltu – noteikt funkcionālo zonējumu "Jaukta centra apbūves teritorija" (JC), analogiski lokālpārvaldības teritorijā noteiktajai funkcionālajai zonai.

Esošo un plānoto transporta infrastruktūras būvju teritorijā ir noteiktas funkcionālais zonējums "Transporta infrastruktūras teritorija" (TR), ietverot priekšlikumu sašaurināt Jumpravas krastmalas ielas sarkanās līnijas arī lokālpārvaldības izpētes teritorijā, atbilstoši lokālpārvaldības risinājumam.

Mazās Daugavas krastmalas teritoriju, kas tiek izslēgta no Jumpravas krastmalas ielas sarkanajām līnijām plānots noteikt kā "Dabas un apstādījumu teritoriju"(DA) un "Ūdeņu teritoriju" (Ū), vietās kur esošās ielas sarkanās līnijas bija noteiktas esošu ūdeņu teritorijā.

Pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izvērtējuma un Lokālpārvaldības publiskās apspriešanas rezultātu apkopošanas, noteiktais funkcionālais zonējums ir integrējams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.



76.attēls. Teritorijas funkcionālā zonējuma priekšlikums lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijā. Avots: SIA "METRUM", 2018.

## 6. Lokālpilnoījuma uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam

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

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

(30) „Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”
- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM3 – Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide**

(43) *Iedzīvotāji paliks un atbrauks jauni, kā arī uzņēmumi un organizācijas darbosies pilsētā, ja būs piemērota un ērta fiziskā vide jeb pilsētvide.*

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

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

- **SN4 Teritorijas izmantošana**

(255) „Jānosaka prasības ilgtspējīgai teritorijas izmantošanai un būvniecībai, sekmējot augstas kvalitātes arhitektūras rašanos un mūsdienīgu būvniecības tehnoloģiju izmantošanu”.

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

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

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

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

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



## 7. Lokālpārvaldības risinājumu īstenošanas kārtības priekšlikumi

Lokālpārvaldības risinājumi īstenojami pa kārtām (skatīt grafiskās daļas plānu "Lokālpārvaldības īstenošanas un apbūves kārtas"). Vienā apbūves kārtā, kas veido ne mazāk kā vienu kvartālu, būvniecības procesu var veikt visam kvartālam vienlaicīgi. Lokālpārvaldības realizācijas kārtas atļauts sadalīt apakškārtās un veikt būvniecību tikai vienā atsevišķā zemes vienībā, ņemot vērā teritorijas nodrošinājumu ar inženiertehnisko apgādi un piebraucamajiem ceļiem. Lokālpārvaldības teritorijas apkalpei nepieciešamos publiskos objektus – darījumu iestādi, sporta būvi vai izglītības iestādi, vai teritorijas labiekārtošanu atļauts realizēt neatkarīgi no noteiktās lokālpārvaldības realizācijas kārtas vai apakškārtas konkrētajā kvartālā, ja vien izvēlētajam zemesgabalam ir nodrošināta nepieciešamā inženiertehniskā apgāde un piebraucamais ceļš. Tādējādi tiek radīta iespēja nepieciešamos publiskos objektus izbūvēt tieši tajā brīdī, kad tie ir nepieciešami un ekonomiski pamatoti.

Būvniecības procesu Lokālpārvaldības teritorijā paredzēts uzsākt ~2020.gadā un tas var turpināties līdz pat 25 gadiem vai ilgāk, ko var ietekmēt dažādi ārējie apstākļi, tostarp ekonomiskā situācija Rīgā un valstī kopumā. Kārtu īstenošanas savstarpējā secība orientējoši ir noteikta 5.tabulā, kura var tikt mainīta un realizēta atšķirīgos termiņos un secībā, vadoties no ekonomiskās situācijas valstī vai no citiem apstākļiem.

Lai uzsāktu lokālpārvaldījumā plānoto apbūves kvartālu izbūvi, nepieciešams uzsākt plānoto Zaķusalas krastmalas ielas pārbūvi, primāri veicot nepieciešamo inženiertehniskās apgādes tīklu izbūvi un/vai pārvietošanu plānotās ielas šķērsprofilā. Plānoto ielu brauktuvi, veloceļu un gājēju ietvju izbūvi atļauts realizēt pa posmiem, vadoties no grafiskās daļas plāna "Lokālpārvaldības īstenošanas un apbūves kārtas" piedāvātās shēmas. Lai nodrošinātu pakāpenisku jaunās Zaķusalas krastmalas ielas izbūvi pa posmiem, lokālpārvaldības risinājumi paredz pagaidu piebraucamo ceļu izbūvi, attiecīgi savienojot esošo Zaķusalas krastmalu ar jaunizbūvēto ielas posmu. Jaunbūvējamais inženiertīkls Zaķusalas un Jumpravas krastmalās ir iespējams izbūvēt pa posmiem/kārtām, neizbūvējot tos pilnā apjomā vienā kārtā, kas dod priekšrocības brīvi izvēlēties jebkura attīstības kvartāla realizēšanu pēc nepieciešamības, vienlaicīgi nodrošinot tos ar nepieciešamajiem inženiertīklu pieslēgumiem. Realizējot inženiertīklu izbūvi pa kārtām/posmiem, vienlaicīgi tiek nodrošināta nepārtraukta Zaķusalas televīzijas torņa kompleksa darbība un piekļuves iespējas no esošās Zaķusalas krastmalas ielas.

Esošās Zaķusalas krastmalas infrastruktūras uzturēšanas darbus, līdz jaunās Zaķusalas krastmalas izbūvei pilnā apjomā un tās nodošanai ekspluatācijā, nodrošina Rīgas pilsētas pašvaldība. Zemes vienību daļu atsavināšana starp zemes vienību īpašniekiem tiek veikta pēc jaunās Zaķusalas krastmalas ielas posma izbūves lokālpārvaldības teritorijā un tās nodošanas ekspluatācijā, atbilstoši atsavināšanas brīdī spēkā esošo normatīvo aktu prasībām un nosacījumiem.

Kā pirmos, laika posmā no ~2020.gada līdz ~2030.gadam, plānots apbūvēt Salu tiltam tuvāk esošos apbūves kvartālus, kas grafiskās daļas plānā "Lokālpārvaldības īstenošanas un apbūves kārtas" atzīmēti ar burtiem "A"; "B"; "C" un "D".

Nākamajos 10-15.gados plānots realizēt pārējo apbūves kvartālu izbūvi, bet līdz ~2037.gadam plānots pabeigt jaunās Zaķusalas krastmalas ielas izbūvi (apbūves kārtas – "Z1", "Z2", "Z3", "Z4") tiktāl, lai varētu slēgt esošo ielu, likvidēt pagaidu piebraucamos ceļus un uzsākt kvartāla ar apzīmējumu "J" un/vai atsevišķo kārtu "J1" līdz "J8" izbūvi. Kvartāliem "J1" līdz "J8" nepieciešams izstrādāt multifunkcionālu būvprogrammu, to telpiskajā kompozīcijā iekļaujot apjomus sociālās infrastruktūras elementiem un pakalpojumu objektiem, veidojot sociāli atbildīgu publiskās ārtelpas stādījumu struktūru. Kvartālā "X" plānotās gājēju promenādes atsevišķo kārtu izbūvi var uzsākt ātrāk, ja tas netraucē esošās ielas un esošo inženierkomunikāciju ekspluatāciju. "J" kvartāla apbūve ir uzsākama tikai pēc jaunās Zaķusalas krastmalas un atbilstoši ielu sarkanajās līnijās ietilpstošo inženierkomunikāciju pilnas izbūves, vienlaicīgi nodrošinot nepārtrauktu Zaķusalas Televīzijas torņa kompleksa darbību.

Ar burtu "I" grafiskās daļas plānā "Lokālpārvaldības īstenošanas un apbūves kārtas" apzīmētās ielu daļas ir pašvaldības īpašumā esoši ielu posmi, kuru izbūvi, pārbūvi vai labiekārtošanu pašvaldība var realizēt neatkarīgi no lokālpārvaldības citu risinājumu īstenošanas.

Ar burtu "V" grafiskās daļas plānā "Lokālpārvaldības īstenošanas un apbūves kārtas" apzīmētās ielu daļas ir pašvaldības īpašumā esošās Jumpravas krastmalas ielas posmi, kuru izbūvi, pārbūvi vai labiekārtošanu

pašvaldība sadarbībā ar attīstītāju var realizēt pakāpeniski, līdz ar tai piegulošo apbūves kvartālu attīstību vai neatkarīgi no tiem.

Ar burtu "T" grafiskās daļas plānā "Lokālpilnoījuma īstenošanas un apbūves kārtas" apzīmētā kvartāla daļa – plānotā publiskā autostāvvietā pie Rīgas radio un televīzijas torņa ir realizējama pēc plānotās Televīzijas ielas (apbūves kārta "I5") izbūves, nodrošinot piekļuvi teritorijai no esošās vai plānotās Zaķusalas krastmalas ielas.

Ar burtu "P" grafiskās daļas plānā "Lokālpilnoījuma īstenošanas un apbūves kārtas" apzīmētās teritorijas daļas – ir plānotā Zaķusalas dienvidu daļas parka teritorija (apbūves kārta "P1"), kā arī Dabas un apstādījumu teritorija gar Mazās Daugavas krastu (apbūves kārtas "P2", "P3" un "P4"), kuru labiekārtošanu pašvaldība var realizēt neatkarīgi no lokālpilnoījuma citu risinājumu īstenošanas.

Atbilstoši "Zemes pārvaldības likuma" 7.panta 2.daļai "*...veidojot jaunas apbūves teritorijas, pirms teritorijas plānojuma, lokālpilnoījuma vai detālpilnoījuma apstiprināšanas vietējā pašvaldība un zemes īpašnieki vienojas par ielu būvniecībai to sarkanajās līnijās vai ceļu būvniecībai nepieciešamās zemes atsavināšanu vietējai pašvaldībai, kā arī par inženierbūvju būvniecību. Ja vienošanos par nepieciešamās zemes atsavināšanu panākt nav iespējams, vietējā pašvaldība apstiprina teritorijas plānojumu, lokālpilnoījumu vai detālpilnoījumu un uzsāk sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu.*"

Plānoto privāto ielu un piebraucamo ceļu – publiskās ārtelpas joslu turpmākā apsaimniekošana, pēc to izbūves, var tikt realizēta atbilstoši vienam no diviem apsaimniekošanas variantiem, atkarībā no ielas vai ceļa īpašuma statusa:

- 1) ielas apsaimniekošanu veic pašvaldība pa pašvaldības līdzekļiem, sākot no brīža, kad izbūvētā iela ir nodota pašvaldības īpašumā;
- 2) ielas apsaimniekošanu veic teritorijas un ēku apsaimniekotājs, atbilstoši savstarpēji noslēgtam līgumam starp apsaimniekotāju un ielas zemesgabala īpašnieku/iem, par ielas zemesgabala īpašnieka/u līdzekļiem.

Servitūta ceļu (ja tādi tiek nodibināti) apsaimniekošanu veic teritorijas un ēku apsaimniekotājs, atbilstoši savstarpēji noslēgtam līgumam starp apsaimniekotāju un zemesgabalu īpašniekiem, kam noteiktais servitūta ceļš ir nepieciešams, par zemesgabalu īpašnieku līdzekļiem.

Apbūves kārtas apzīmējums	Plānotā attīstība laikā/gados	Piezīmes, nosacījumi
<b>A1, Z1</b>	2020 – 2022	Apbūves kvartāla daļa un plānoto ceļu daļa
<b>B, Z2</b>	2022 – 2024	Apbūves kvartāls un plānoto ceļu daļa
<b>A, I2</b>	2024 – 2026	Apbūves kvartāla daļa un plānoto ceļu daļa
<b>C, Z3</b>	2026 – 2028	Apbūves kvartāls un plānoto ceļu daļa
<b>D</b>	2028 – 2030	Apbūves kvartāls un plānoto ceļu daļa
<b>E, E1, Z4,</b>	2028 – 2032	Apbūves kvartāls, publiskais laukums un plānoto ceļu daļa
<b>H, I3</b>	2030 – 2032	Apbūves kvartāls
<b>F, Z5</b>	2032 – 2034	Apbūves kvartāls un plānoto ceļu daļa
<b>G, G1, I5, Z6</b>	2034 – 2037	Apbūves kvartāls un plānoto ceļu daļa
<b>J, X</b>	2037 - 2045	Apbūves kvartāls un gājēju promenāde gar Daugavu
<b>I (I1, I4)</b>	2020 - 2045	Pašvaldības ielu daļas
<b>P</b>	2020 - 2037	Parks un Mazās Daugavas krastmalas labiekārtojums
<b>T</b>	2020 - 2026	Autostāvvietas un labiekārtojums pie TV torņa
<b>V</b>	2020 - 2037	Pašvaldības ielas - Jumpravas krastmalas izbūve

5.tabula.  
Apbūves kārtas