

R I G A
R O P A X
T E R M I N A L

ATKLĀTS METU KONKURSS AR UZAICINĀTIEM DALĪBNIEKIEM “RĪGAS ROPAX TERMINĀĻA IECERE”

PROJEKTĒŠANAS PROGRAMMA



Satura rādītājs

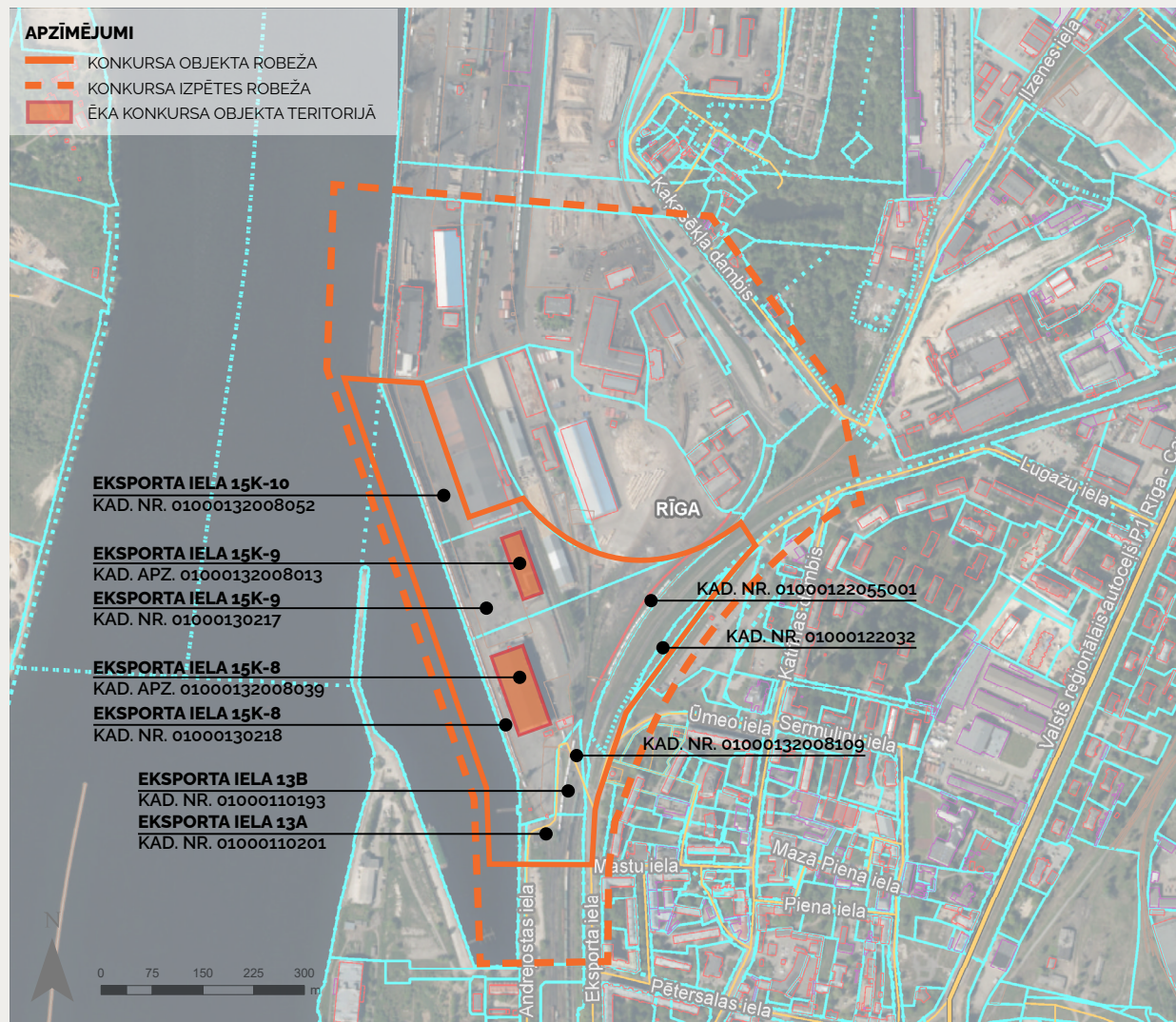
3	IEVADS
4	IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI
5	KONKURSA OBJEKTS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI
6	KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJA
7	KONKURSA PASŪTĪTĀJS
8	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS ĪSS VĒSTURISKAIS APRAKSTS
12	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA, ESOŠIE OBJEKTI
15	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS SAISTOŠIE NOTEIKUMI
15	„EKSPORTOSTAS UN TAI PIEGULOŠĀS TERITORIJAS IZMANTOŠANAS UN APBŪVES SAISTOŠIE NOTEIKUMI”
18	„EKSPORTOSTAS DIENVIDU DAĻAS IZMANTOŠANAS UN APBŪVES SAISTOŠIE NOTEIKUMI”
30	NORĀDES KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PLĀNOŠANĀ
35	TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA
36	DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA
36	ŪDENS TRANSPORTS UN KUĢOŠANAI NEPIECIEŠAMĀ INFRASTRUKTŪRA
36	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEEJAMĪBA
37	GĀJĒJU UN VELOSIPĒDISTU CEĻU TĪKLS
39	INŽENIERTĪKLI KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJĀ
39	ŪDENSAPGĀDE
39	UGUNSDZĒSĪBAS ŪDENSAPGĀDE
39	SAIMNIECISKĀ KANALIZĀCIJA
40	LIETUS KANALIZĀCIJA UN MELIORĀCIJA
40	PRETPLŪDU AIZSARDZĪBA
40	ELEKTROAPGĀDE
41	SILTUMAPGĀDE
41	GĀZAPGĀDE
43	VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS
43	VIDES TROKSNIS
44	GAISA PIESĀRŅOJUMS

IEVADS

Konkursa teritorija atrodas Daugavas labajā krastā, Eksportostas dienvidu daļas teritorijā un daļēji UNESCO Pasaules mantojuma vietas "Rīgas vēsturiskais centrs" (aizsardzības Nr. 852) aizsardzības zonā.

Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robeža iet pa zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000130218 (kadastra numurs 01000122055) (4,9391 ha) ziemeļu robežu.

Konkursa teritorijā ietilpst arī zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000130213 (kadastra numurs 01000130244) un kadastra apzīmējumu 01000130217 (kadastra numurs 01000132008).



Konkursa objekta un izpētes teritorija



IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

UNESCO - *The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (Angļu val.)

RVC - Rīgas vēsturiskais centrs

RVC AZ - Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona

JC - Jaukta centra apbūves teritorija

RVC AZ TIAN - Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi

RO-RO - (*roll-on/roll-off* - angļu val.) kuģis, kas paredzēts automašīnu, kravas automašīnu, piekabju, vagonu, u. c. pārvadāšanai, kas uzbrauc uz un nobrauc no kuģa ar saviem riteņiem

ROPAX - (*roll-on/roll-off passenger* - angļu val.) RO-RO kuģis, kas būvēts kravas transportlīdzekļu transportam, bet kam ir arī telpas pasažieriem. Kuģus, kas var uzņemt vairāk par 500 pasažieriem, sauc par kruīza prāmjiem. Kruīza prāmis ir kuģis, kas apvieno kruīza kuģa un ROPAX īpašības.

RB - Rīgas brīvosta, kuras pārvaldību nodrošina Rīgas brīvostas pārvalde (RBP), kas ir atvasināta publisko tiesību juridiskā persona.

KONKURSA OBJEKTS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Konkursa objekts - Rīgas ROPAX terminālis (tā sauszemes daļa), kas nodrošinātu pasažieru uzņemšanu modernā pasažieru terminālī, attīstītu RO-RO kravu segmentu, dubultotu kruīzu kuģu ienācienu skaitu gadā un izveidotu priekšnoteikumus kruīzu kuģu mājas ostas attīstībai nākotnē.

Konkursa mērķis - iegūt pilsētņēmnieciski, arhitektoniski pārdomātu ilgtspējīga Konkursa objekta Metu atbilstošu Konkursa nolikumam un projektēšanas programmas prasībām, nodrošinot racionālu līdzekļu izmantošanu un brīvu konkurenci starp konkursa dalībniekiem.

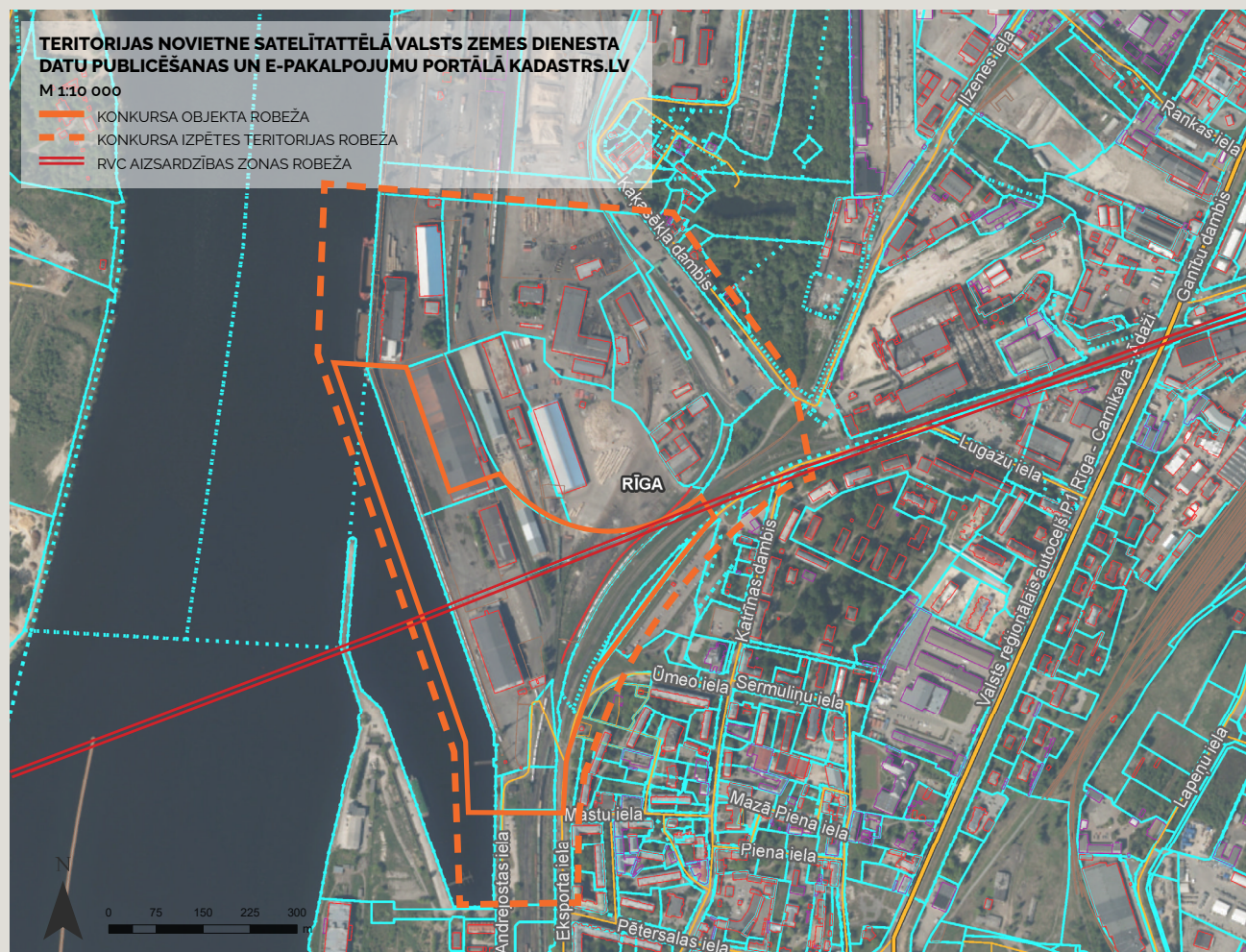
Konkursa uzdevums - noteikt labāko Rīgas ROPAX termināļa teritorijas un telpiskās attīstības vīzijas ieceres piedāvājumu starp Konkursā iesniegtajiem Metiem un iegūt partneri tālākai Konkursa objekta būvprojekta izstrādei.



KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJA

Konkursa objekta teritorija atrodas Daugavas labajā krastā, Eksportostas dienvidu daļā (kadastra apzīmējumi 01000130218, 01000130217 un 01000130213) un austrumos robežojas ar Eksporta ielu.

Konkursa izpētes teritorija ietver Eksportostas teritoriju līdz Kaķasēkļa dambim un pilsētas teritoriju ar pieguļošajām ielām, infrastruktūru un apbūvi Eksporta ielas posmā no Mastu ielas dienvidos līdz Kaķasēkļa dambim ziemeļaustrumos.



Konkursa objekta un konkursa izpētes teritorijas robežas

KONKURSA PASŪTĪTĀJS



SIA "Riga Ropax Terminal"

reģistrācijas Nr. 40203289209,

Juridiskā adrese: Eksporta iela 15 k-1, Rīga, LV-1045, Latvija

Kontakti: Valdes priekšsēdētāja Jūlija Bērziņa,
tel. +371 29851360, e-pasts: julija.berzina@rigaport.lv

KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS ĪSS VĒSTURISKAIS APRAKSTS

Rīga dibināta 1201. gadā kā ostas pilsēta.

Rīgas vēsturiskais centrs (RVC) atrodas Daugavas labajā krastā. 1997. gadā RVC tika ierakstīts UNESCO pasaules mantojumu sarakstā, norādot, ka RVC, kuru veido salīdzinoši labi saglabājusies viduslaiku un vēlāko laiku pilsētas struktūra, ir ievērojama universāla vērtība, to rada viduslaiku apbūve, jūgendstila arhitektūras daudzums un kvalitāte, kurai līdzīgas nav citur pasaulē. 19.-20. gadsimtu mijā Rīga bija viena no svarīgākajām rūpniecības pilsētām ne tikai Krievijas impērijas, bet arī Baltijas jūras reģionā.

Konkursa izpētes teritorija 13.-15. gadsimtos atbilda Rīgas lauku novada raksturīgajai ainavai ar smilšu pakalniem un Daugavas attekām, ar salām, purviem, priedulājiem, smiltājiem un kūdrājiem. Pavasaros šīs teritorijas regulāri applūda. Daugavas grīva bija sekla un pieblīveta ar gadsimtu gaitā sanesto smilšu sēkļiem, kuru dēļ palu ūdens nespēja savlaicīgi notecēt jūrā. Jau 13. gadsimta beigās Daugavā pie Rīgas upes grīvas sāka veidot krasta nostiprinājumus no koka – bolverku, lai pavasara palu laikā pasargātu pilsētas nocietinājumu mūrus no ledus un pamatus no izskalošanas. Arī 16. gadsimta beigās un 17. gadsimtā uzbūvētie dambji nevarēja pilnībā novērst plūdu briesmas, kas nodarīja tirgotājiem lielus zaudējumus. Ledus iešana un palu ūdeņi izmainīja Daugavas gultni un kuģu ceļu. Sākotnēji galvenais pilsētnieku mērķis bija cīņa ar Daugavu, lai pasargātu pilsētu no applūšanas, bet 17.-18. gadsimtā priekšplānā izvirzījās kuģošanas drošības jautājumi, līdz ar tiem nepieciešamība attīrīt un regulēt upes gultni. Vienlaikus Daugavas tecējumu pie Rīgas, lai pasargātu to no plūdiem, mēģināja iegrozīt ar dambjiem, par to liecina dažu ielu nosaukumi – Ganību dambis, Katrīnas dambis, Kaķasēkļa dambis un Balasta dambis.

1763. gadā Rīgas Rāte noslēdza līgumu ar inženieri Gustavu Emanuelu fon Veismani, kurš apņēmas izstrādāt vienotu Daugavas gultnes regulēšanas projektu, kura rezultātā laikā no 1764.-1782. gadam Daugavas abos krastos tika uzbūvēti 14 verstu (sena

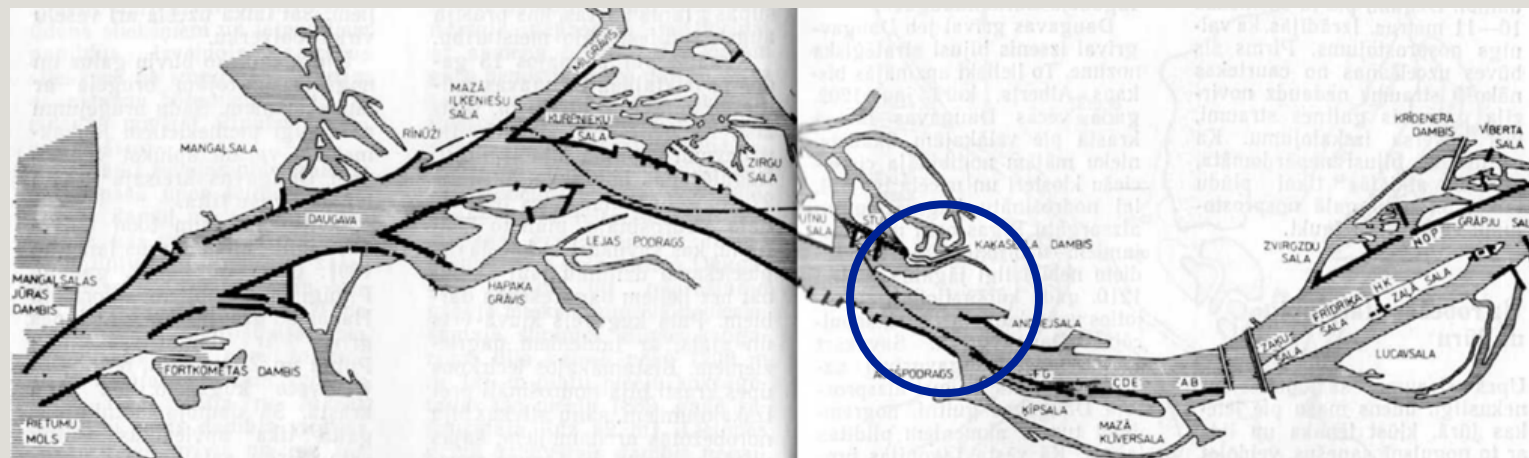
krievu garuma mērvienība, metriskajā sistēmā viena versts atbilst 1066,8 metriem). Garenvirzienu dambju uzdevums bija ierobežot straumi, lai pavasara palu ūdeņi paši padziļinātu gultni. Diemžēl cerības neattaisnojās un pirmajos lielākajos plūdos 1783. gadā ūdens pārrāva un iznīcināja mākslīgās būves lielā posmā, bet 1807. un 1814. gada pali pilnībā iznīcināja Veismaņa dambjus.

19. gadsimta sākumā pirmoreiz lielāka uzmanība tika pievērsta upes bagarēšanai. 1850. gadā tika nodibināta Ostas izbūves komiteja, kas vadīja un organizēja ostas akvatorijā virkni pasākumu gultnes ierobežošanai, krastu nostiprināšanai un kuģu ceļu padziļināšanai. Tehnikas progress paātrināja notikumus, jo 1861. gadā uzbūvētais Rīgas-Daugavpils dzelzceļš un dzelzceļa tīkla paplašināšanās veicināja Rīgas ostas attīstību un izmainīja Daugavas ūdensceļa nozīmi. Ar dzelzceļa atklāšanu pieauga jūras preču apgrozījums. Tirdzniecības uzplaukums prasīja izvērst ostas labiekārtošanas darbus. 1867. gadā tika apstiprināts inženiera Napjerska upes regulēšanas plāns, pēc kura jau 1869.-1870. gadā uzbūvēja Andrejsalas un Ķīpsalas dambjus. Kuģniecības stāvoklis Daugavā uzlabojās, kuģu ceļš pilsētas robežās tika padziļināts un aiz dambjiem izveidojās jaunas teritorijas kravas operācijām. Laikā no 1881.-1883. gadam tika pabeigti visi upes regulēšanas darbi augšpus dzelzceļa tilta.

Paralēli celtniecībai 1880.-1883. gadā veica arī straumes ātrumu un atsevišķu strāvu virzienu izpēti dažādos upes profilos atkarībā no ūdens līmeņa, piemēram, no dzelzceļa tilta līdz ieejai Andreja līcī 450- 460 m, dziļums uz dinamiskās ass – 5,5 m, bet no Andreja līča līdz Kaķasēkļa dambim gultnes platums bija 530 m, bet profilā pie Austrumu mola saknes – 640 m, dziļums 5,5 m. Lai nodrošinātu plānoto platumu un dziļumu visā lejteces daļā, bija nepieciešams izveidot papildus būnas, uzcelt dambjus pretī vecpilsētai, uzbūvēt dambi kā bolverka turpinājumu pie Andrejsalas, cita starpā uzcelt straumes novirzītājdambjus Daugavas abos krastos no Milgrāvja caurtekas līdz molu saknei.

Plānveidīgi Daugavas gultnes regulēšanas darbi turpinājās līdz 1912. gadam. Bez tam lejpus Andrejsalas dambja izbūvēja Eksporta ostas dambi (rekonstruēts 1962. gadā) un arī Eksporta ostu. Ostas vajadzībām izbūvēja krasta nostiprinājumus pie Jelgavas priekšpilsētas. Daugavas krasts ieguva savu tagadējo apveidu.

Regulēšanas būves tiek izmantotas arī šodien, kad izmainījies hidroloģiskais režīms un strauji pieaudzis kuģu dziļums. Pašreizējie Rīgas jūras kanāla dziļumi tiek nodrošināti ar 19. gadsimta otrajā pusē radītajām hidrotehniskajām būvēm, kam pasaules hidrotehniskajā praksē nav analoģu.



Daugavas shēma ar 1864.-1912. gadā celtajām hidrotehniskajām regulēšanas būvēm.

1908. gadā praktiski bija pabeigti Daugavas lejteces daļas regulēšanas darbi, kas nodrošināja stabilus kuģošanas apstākļus. Rīgas tirdzniecības ostas akvatorijai gadsimtu mijā piederēja Daugava no ietekas jūrā līdz dzelzceļa tiltam un vēl 18,5 verstis augšpus tilta.

Pilsētas krastmalā starp dzelzceļa tiltu un Rīgas pili 642 m garumā pietauvojās kuģi, kuri kursēja uz Eiropas ostām. No turienes atgāja arī pasažieru kuģi uz daudzām pasaules valstīm. Lejpus tagadējā Vanšu tilta sākās Muitas krastmala, kas stiepās 1 km garumā. Daugavas labā krasta krastmala beidzās ar 300 m garo pusnolaidena profila rievienas krastmalu pie dzelzceļa ostas, kurai sekoja 475 m gara dziļūdens piestātne un 360 m garumā piestātņu krastmala pie Daugavas galvenās gultnes.

Jau 19. gadsimta otrajā pusē izrādījās, ka piestātņu skaits Rīgas ostā ir nepietiekams, tika izbūvētas Andrejostas un Eksportostas piestātnes, jauni noliktavu kompleksi un Andrejsalā uzcelta pirmā elektrostacija. Rīgas osta 20. gadsimta sākumā ārējās tirdzniecības apgrozījuma ziņā izvirzījās 1. vietā Krievijā, apsteidzot Pēterburgu un Odesu.

20. gadsimta pirmajā gadu desmitā Rīgas ostas attīstībā bija vērojama tendence ierīkot piestātnes un kravu operāciju zonas arvien tālāk no vecpilsētas lejup pa Daugavu. Kuģošanas apstākļu stabilizēšanās Daugavas lejteces daļā radīja priekšnoteikumus Rīgas ostas tālākajai attīstībai. Jau 1898. gadā inženieris A. Pabsts bija izstrādājis četrus ostas izbūves variantus posmā no Muitas krastmalas līdz Kaķasēkļa dambim, kas paredzēja vairāku ostas baseinu izveidi Andreja un Eksporta ielīču rajonā. Šīs akvatorijas bija projektētas 100-130 m platas un līdz 2 km garas. A. Pabsta projekts tika daļēji īstenots 1901.-1905. gadā vienā no Eksporta ostas piestātņu izbūvēm. 1916. gada kartē Eksportostas teritorijā (pussalā) jau ir attēlota izbūvētā krastmala un kuģu piestātnes gar Daugavu, kā arī izbūvētais dzelzceļa atzars gar tām ziemeļu virzienā.

Laika posmā starp diviem pasaules kariem turpinājās ostas labiekārtošanas, upes padziļināšanas un jaunu krastmalu izbūves darbi. 1936. gada kartē attēlotā apbūve – plaši sazarotais dzelzceļa sliežu un pievedceļu tīkls liecina par teritorijas straujo attīstību laika periodā starp abiem pasaules kariem. 1944. gadā, vāciešiem atkāpjoties, krastmalas vecpilsētas priekšā, Milgrāvī un Kīversalā tika saspridzinātas. Pēc kara atjaunošanas darbu rezultātā tika īstenota 11. Novembra krastmala (padomu laikā - Komjaunatnes krastmala). Atjaunojot piestātnes, tika ņemts vērā princips ostas saimniecisko darbību pakāpeniski pārcelt no pilsētas centra uz teritorijām ar zemāku iedzīvotāju blīvumu un tuvāk jūrai. Daugavas labā krasta rekonstruētās krastmalas šodien ir ne tikai tehnikas pieminekļi, kas glabā vairāku celtnieku paaudžu radošo darbu, bet arī piemiņa rīdzinieku neatlaidībai krastmalu atjaunošanā un pilsētas rota.

Eksporta ielīča dambis, kas bija stipri cietis kara laikā, 1963. gadā tika rekonstruēts un pielāgots piestātņu vajadzībām. Visas ostas piestātnes būvētas augsto pāļu rostverka konstrukcijā ar aizmugurējo rievsienu, apšūtas ar granīta plāksnēm. Šajās piestātnēs pienāca kuģi no visām pasaules valstīm, pēc kuģu pietauvošanās tika nolaisti trapi, lai veiktu kuģu izkraušanu vai iekraušanu (praktiski ar rokām vai peldošajiem celtniem). Ap 1940. gadu Rīgas tirdzniecības osta kļuva par otro lielāko ostu Baltijā. Pēc otrā pasaules kara postījumiem 1947. gadā uzsāka ostas piestātņu atjaunošanu, kas ilga 25 gadus.

Eksporta ostas piestātņu fronte tika atjaunota tradicionālā izskatā, taču jaunā tipa kuģiem ar horizontālo iekraušanu un izkraušanu bija nepieciešamas piestātnes, kuras savā starpā veido taisnu leņķi. Jauno kuģu konstrukcija – no angļu valodas roll on/roll off – nodrošināja kravas ieviešanu kuģa tilpnēs no viena gala, bet izvešanu no otra. Lai šāda tipa kuģi varētu pietauvoties sāniski pie krasta, bija nepieciešamas divas taisnā leņķī novietotas piestātnes. Pirmās šādas piestātnes Pilņmuižas attekā nodeva ekspluatācijā 1970. gadā, bet pilnībā pabeidza 1976. gadā.

Balstoties uz Jūras transporta projektēšanas institūta 1978. gadā izstrādāto Rīgas tirdzniecības ostas perspektīvo attīstības plānu, pilnīgi jaunas konteineru piestātnes nolēma izveidot Kundziņsalā. Līdz 1980. gadam tika izbūvētas piestātnes 450 m garumā. Pilnīgi jaunu krastmalu izveide tika uzsākta pēc Rīgas HES atklāšanas. Krastmalu celtniecībā 70.-80. gados vadījās no nepieciešamības risināt neatliekamus pilsētbūvniecības un transporta jautājumus, kuru aktualitāte vērojama arī šodien. Lai nodrošinātu nepārtrauktu ostas attīstību, pēdējā desmitgadē ir veikti vairākkārtēji Daugavas upes gultnes padziļināšanas darbi, kas bija nepieciešami, lai būtu iespējama lielo kuģu ienākšana ostā. Upes gultnes padziļināšana veikta 2012., 2016. un 2018. gadā.

Eksportosta, kuras izveide sākās 1901. gadā līdz ar pašvaldības pieņemto lēmumu palielināt ostas caurlaides spēju, ir viena no Rīgas ostām Daugavas lejteces labajā krastā pie Vējaķsalas Sarkandaugavas apkaimes dienvidu daļā un Pētersalas – Andrejsalas apkaimes Z daļā. 1908. gadā tā kļuva par nozīmīgāko Rīgas ostas daļu. 2000. gada 11. aprīlī stājās spēkā Rīgas brīvostas likums, saskaņā ar ko visa ostas teritorija tika nodota valdījumā Rīgas brīvostas pārvaldei. Rīgas brīvostas teritorijā termināļi un ražošanas uzņēmumi netika izvietoti vienkopus, bet gan izkļiedēti dažādos ostas rajonos. Līdz 2006. gada 1. septembrim arī Eksportosta atradās Rīgas Brīvostas teritorijā.



- ar Ministru kabineta 22.08.2006. noteikumiem Nr. 690 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu” apstiprinātā Rīgas brīvostas robeža
- ar Ministru kabineta 11.12.2001. noteikumiem Nr. 516 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu” apstiprinātā Rīgas brīvostas robeža

Gar Daugavas krastu ir izbūvētas Rīgas brīvdabas īpašumā esošās kuģu piestātnes un ar tām saistītā infrastruktūra. Pārbūvējot Daugavas krastmalu, tika mainīta arī tās funkcija: no pasažieru un kuģu piestātnes tai bija jākalpo iedzīvotāju atpūtas mērķiem, bet osta tika atvērta tālāk no pilsētas centra. 1965. gadā ekspluatācijā tika nodota Rīgas jūras pasažieru stacijas ēka (oficiālais nosaukums Rīgas Pasažieru termināls), arhitekti M. Ģelzis, V. Savisko, būvinženieris A. Briedis.

No 1995. gada līdz 2000. gadam Rīgas pasažieru ostas funkcijas bija pasažieru kuģu un prāmju apkalpošana, ostas un citi pakalpojumi. Pēc tam uzņēmējdarbību sāka veikt SIA "RĪGAS PASAŽIERU TERMINĀLS", nomājot divas piestātnes (divas bija īpašumā) un ar piestātnēm saistītās iekārtas no Rīgas brīvdabas. Eksporta ostā tika krautas ogles, līdz brīdim, kad tika pabeigts infrastruktūras projekts par Kravas operāciju pārcelšanu uz Krievu salu (plašāka informācija atrodama <https://rop.lv/lv/projekti/infrastruktur-attistiba-krievu-sala-ostas-aktivitasu-parcelsanai-no-pilsetas-centra>).

Pieaugot apkalpoto kruīza kuģu skaitam Rīgas pasažieru ostā, nepieciešams izveidot mūsdienīgu pasažieru apkalpošanas infrastruktūru un jaunas piestātnes vismaz 620 m garumā vienā līnijā. 2018. gadā tika uzsākta Rīgas Eksportostas teritorijas dienvidu daļas lokālpilnplānojuma izstrāde, lai šajā teritorijā izveidotu jaunu pasažieru un „RO-RO” kravu termināli - „Rīgas ROPAX termināli”. Saskaņā ar 2021. gadā Deloitte veikto tirgus izpēti, šī projekta īstenošana ļaus ik gadu palielināt Rīgas ostā apkalpoto pasažieru skaitu par 8 % un veicināt kravu pieaugumu. Rīgas dome 29.06.2023. apstiprināja lokālpilnplānojumu, proti, noteikumus Nr. RD-23-209-sn „Eksportostas dienvidu daļas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi”.

„Rīgas ROPAX termināļa” attīstībai viens no būtiskākajiem iemesliem ir esošās Rīgas pasažieru termināļa infrastruktūras neatbilstība mūsdienīgu prasībām - limitēts piestātņu garums un kuģu apgriešanās baseins, kas neļauj ostā uzņemt lielus kuģus (virs 300 m). Šobrīd kruīza kuģu virs 300 m apkalpošana Rīgas ostā notiek kravu termināļos Daugavas kreisajā krastā, apkalpojot līdz pat 25 % no visiem kruīzu kuģiem.

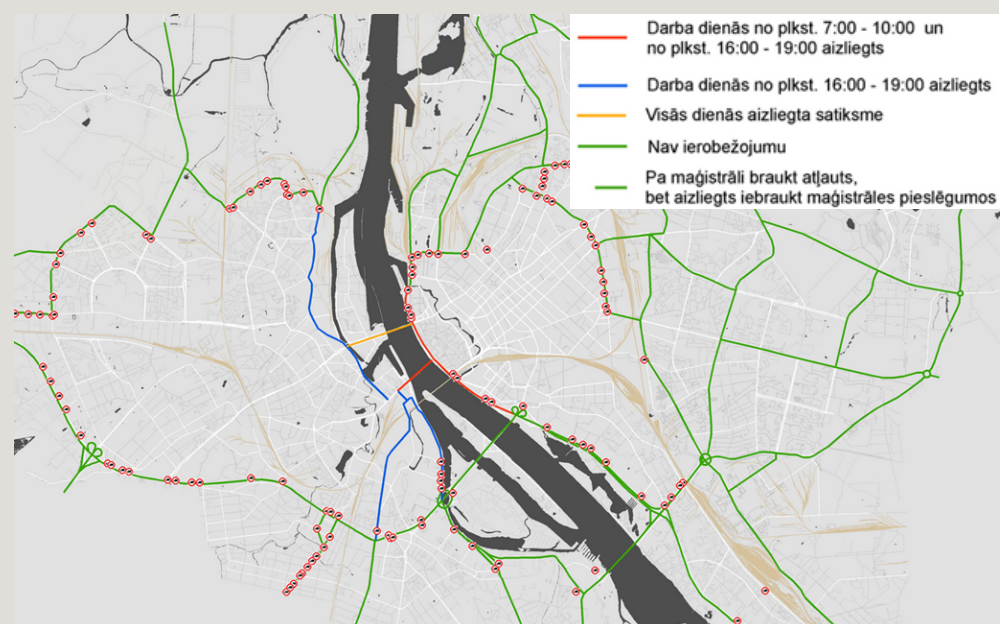
Tāpat jāmin, ka, tā kā lielu daļu no prāmju līnijas biznesa veido kravas automašīnu pārvadāšana, kas rada piesārņojumu Rīgas centrā, lai atvieglotu Rīgas centru no kravas automašīnām, esošais Rīgas pasažieru terminālis ir jāpārceļ.

Būtiska ir arī dzelzceļa infrastruktūras projekta Rail Baltica attīstība. Vienlaikus attīstot divus pasažieru infrastruktūras objektus – centrālo staciju un pasažieru termināli – pastāv iespēja palielināt Rīgas ostas konkurētspēju, perspektīvā izveidojot savienojumu starp pasažieru termināli, centrālo staciju un lidostu, tādējādi radot priekšnoteikumu kruīza kuģu mājas ostas attīstībai.

Kravas transporta aizliegumu karte, spēkā no 2009. gada 1. decembra



Rīgas Pasažieru termināļa ēka



KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA, ESOŠIE OBJEKTI

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Ziemeļu rajonā, Daugavas lejteces labajā krastā, Pētersalas – Andrejsalas apkaimes vidus daļā.

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija atrodas starp Daugavu un Rīgas vēsturiskā centra dzīvojamās apbūves kvartāliem, kuru norobežo dzelzceļa līnijas un Eksporta iela. Ūdens teritorijas daļa ietilpst Rīgas brīvdostas teritorijā. Konkursa objekta teritorijas dienvidu daļas teritorija ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 „Rīgas vēsturiskais centrs” aizsardzības zonas robežās. Konkursa izpētes teritorijas lielākā daļa Eksporta ielā 15 pašreiz saistīta ar ostas uzņēmumu darbību (kravu pārkraušana), kur teritorijas ziemeļu daļā izbūvēts jauns dzelzceļa sliežu atzars, kas nodrošina savienojumu ar dzelzceļa staciju „Zemitāni”. Eksporta ielā 15 darbojas uzņēmums AS „Rīga Port”, dibināts 2012. gadā, kas ir nozīmīgākais ostas aktīvu un transporta pakalpojumu uzņēmumu investors, attīstītājs un operators Latvijas Republikā. Plašāka informācija pieejama www.rigaport.lv. Piekļuve Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas lielākajai daļai (ar ostas darbību saistītajā uzņēmumu teritorijā) ir limitēta un norobežota ar žogu. Pašreizējā situācijā pieeja Daugavas ūdensmalai ir iespējama tikai gar Andrejostas ielu, kas šobrīd nav norobežota. Gar Eksporta ielu ir izbūvēti gājēju celiņi.

Posmā, kur gājēju ceļš ir izvietots gar dzelzceļu, ir izbūvēta norobežojoša betona siena. Konkursa objekta teritorijā atrodas noliktavas ēka, caurlaides ēka, transformatoru apakšstacija, nojume, sardzes un kompresoru ēka. Gar Daugavas krastu ir izbūvētas Rīgas brīvdostas īpašumā esošās kuģu piestātnes un ar tām saistītā infrastruktūra.



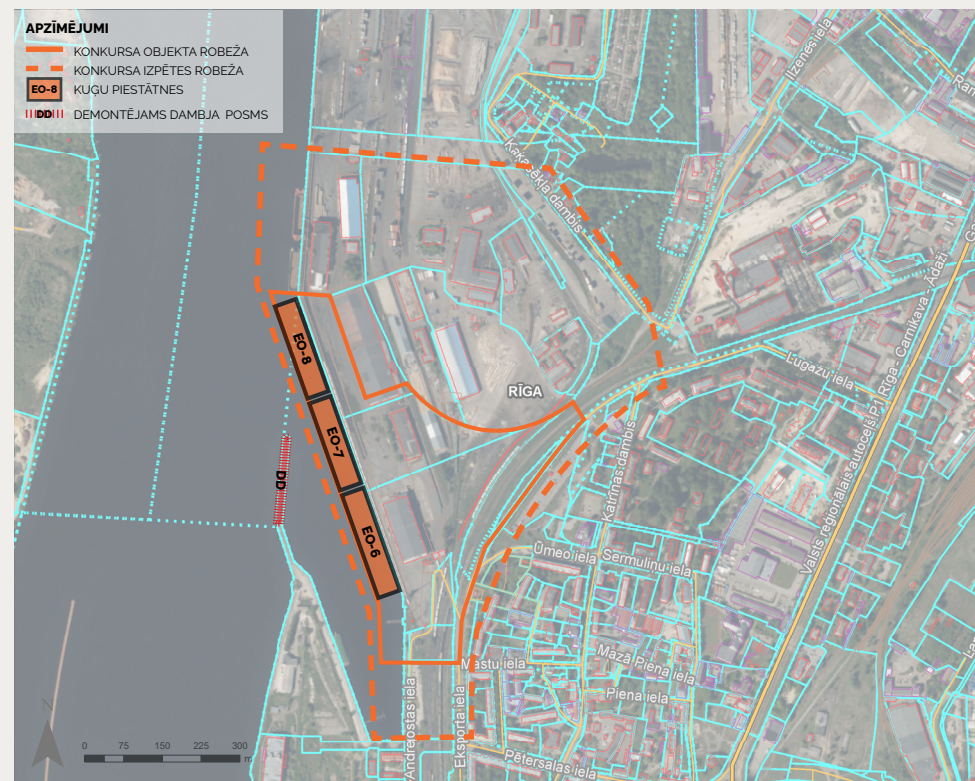
Bijusī AS „Rīgas 1. saldētava” noliktava Eksporta ielā 15 k-8, kadastra apzīmējums 01000132008039

Konkursa objekta teritorijā, paralēli Daugavas krastmalai, atrodas dzelzsbetona karkasa konstrukcijas taisnstūra formas trīs stāvu noliktavas ēka bez pagraba (Eksporta ielā 15 k-8, bijusī AS „Rīgas 1. saldētava” noliktava), celta 1960. gadā.

Ēkas kopējais apbūves laukums ir 7242.6 kvadrātmetri, būvtilpums 112504 m³. Ēkas norobežojošo nesošo ārējo konstrukciju un atsevišķu iekšējo konstrukciju izveidē izmantoti atšķirīgi būvmateriāli – silikāta pilnķieģeļu mūris, dzelzsbetona sienu elementi un lentveida stiklojums. Ēkai ir dzelzsbetona karkasa konstruktīvā shēma ar stiegrbetona kolonnām un rīģeļiem, saliekamā dzelzsbetona ribotajiem plātņu pārsegumiem, asfaltbetona grīdām un savietoto jumtu ar ārejo lietusūdens novadīšanu. Gar ēkas rietumu garensienu, kravas celtņu darbības zonā, vienā līmenī ar 3. stāva grīdu, izbūvēti balkoni. Ēkā ir divas dzelzsbetona kāpnes atsevišķās kāpņu telpās, viens kravas lifts un vertikāla šahta preču vertikālajai pārvietošanai.

Saskaņā ar 2009. gadā veikto ēkas tehniskās apsekošanas atzinumu (skatīt pielikumā Nr. 4_1_TEHNISKĀS APSEKOŠANAS ATZINUMS), esošās ēkas nesošajai konstrukcijai nav defektu un bojājumu, kas pazeminātu to nestspēju. Esošās, slodzi uzņemošās, konstrukcijas ir apmierinošā tehniskā stāvoklī. Minēto ēku iecerēts pārbūvēt par jaunu pasažieru termināli.

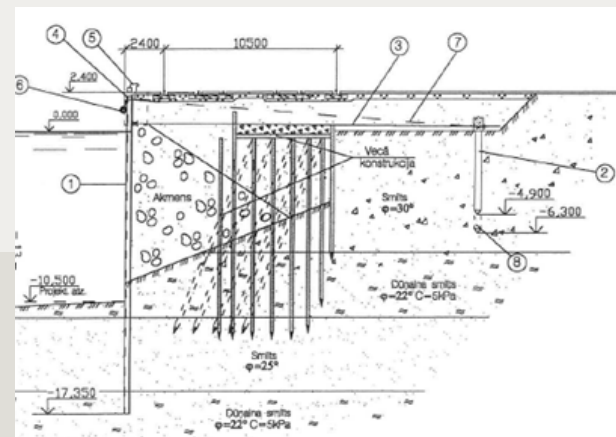
Konkursa teritorijā atrodas esošās ostas kuģu piestātnes EO-6, EO-7 un EO-8, kuras tiks izmantotas pasažieru kuģu, ROPAX tipa kuģu, RO-RO kuģu un kruīza kuģu apkalpošanai.



Konkursa objekta teritorija ar kuģu piestātnēm

Piestātnes EO-6 (celtniecības laiks 1901., 1905., rekonstrukcija 1962. gadā) parametri:

- 240 m gara,
- gultnes atzīme (Baltijas sistēmā) projekta/faktiskā – mīnus 9,75/mīnus 10,6 + 11,7,
- aprēķina kuģa izmēri – 160 m garums, iegrimē pilnā kravā 9,4 m,
- 2001. gada piestātnes pasē rekomendēts veikt piestātnes virsbūves kapitālo remontu.



EO-6 piestātnes griezumš

Piestātnes EO-7 (celtniecības laiks 1901., 1905., rekonstrukcija 1947.-1949. gadā) parametri:

- 190 m gara,
- gultnes atzīme (Baltijas sistēmā) projekta/faktiskā – mīnus 10,5/mīnus 10,1 + 11,4,
- aprēķina kuģa izmēri – 150 m garums, iegrimē pilnā kravā 8,4 m,
- 2001. gada piestātnes pasē rekomendēts veikt piestātnes virsbūves kapitālo remontu.

Piestātnes EO-8 (celtniecības laiks 1901., 1905., rekonstrukcija 1947.-1949. gadā) parametri:

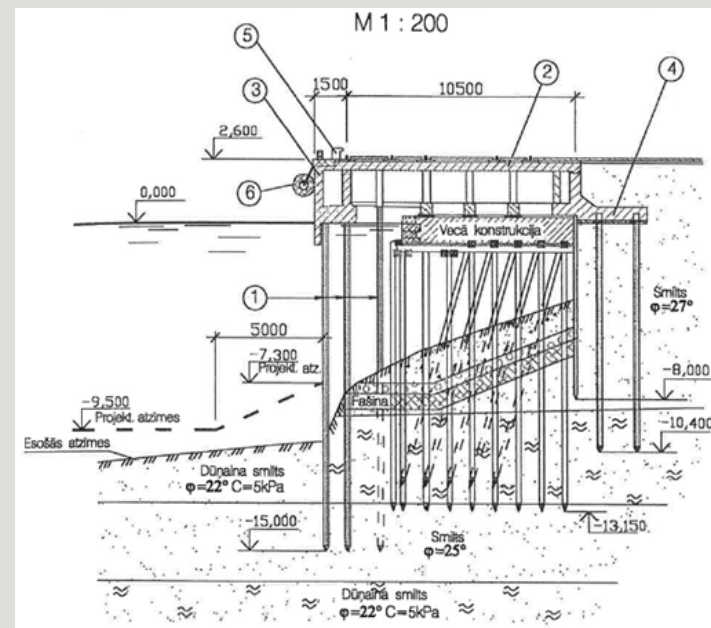
- 188,5 m gara,
- gultnes atzīme (Baltijas sistēmā) projekta/faktiskā – mīnus 9,5/mīnus 9,5 + 12,0,
- aprēķina kuģa izmēri – 150 m garums, iegrimē pilnā kravā 8,4 m,
- 2001. gada piestātnes pasē rekomendēts veikt piestātnes seguma, celtnu un dzelzceļa sliežu kapitālo remontu.

Piestātņu EO-6, EO-7 un EO-8 dabas apstākļu raksturojums:

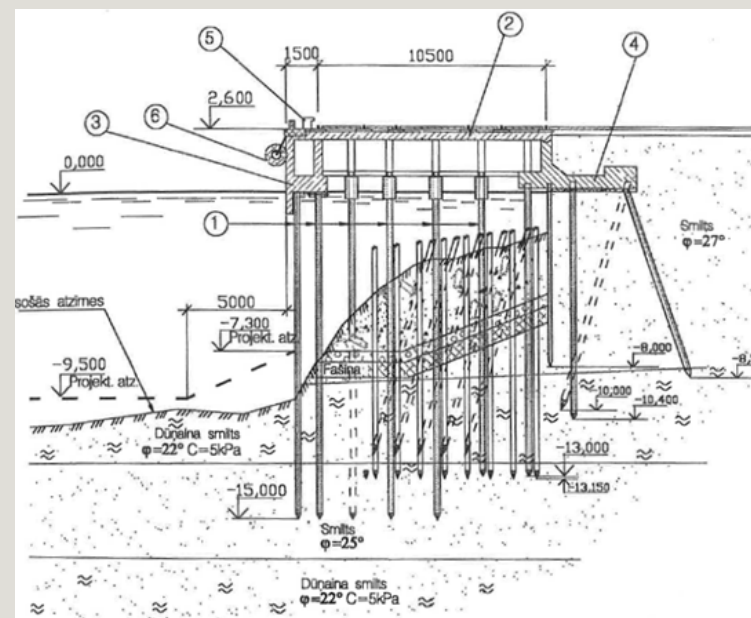
- ūdens horizonti (Baltijas sistēmā) minimālais -1,30 m, maksimālais 2,29 m,
- viļņa aprēķina augstums līdz 1,0 m,
- piestātnes izvietotas malā no Daugavas straumes,
- vēju apstākļi - pārsvarā novērojami D, DA un DR virzienu vēji. Valdošie vēju ātrumi 4-8 m/s. Maksimālais vēja ātrums 24 m/s. Lielākais vētru daudzums – no septembra līdz janvārim,
- ledus apstākļi – ledus segums nestabils un parasti rodas janvārī, bet sagrūst martā. Ledus biezums bargās ziemās sasniedz 25 ÷ 70 cm.

ED (Eksporta ostas dambis) dambja (rekonstrukcija 1962. gadā) parametri:

- 171 m garš, 11,11 m plats,
- Gultnes atzīme (Baltijas sistēmā) mīnus 6.50 m,
- 2 t/m² normatīvās ekspluatācijas slodzes,
- Saskaņā ar Rīgas Brīvdostas lēmumu, daļu no ED dambja paredzēts demontēt 2024. gadā un pabeigt bagarēšanu 2025. gadā.



EO-7 un EO-8 piestātnes vecās konstrukcijas griezumā nebojātā režģoga zonā, Tips 1



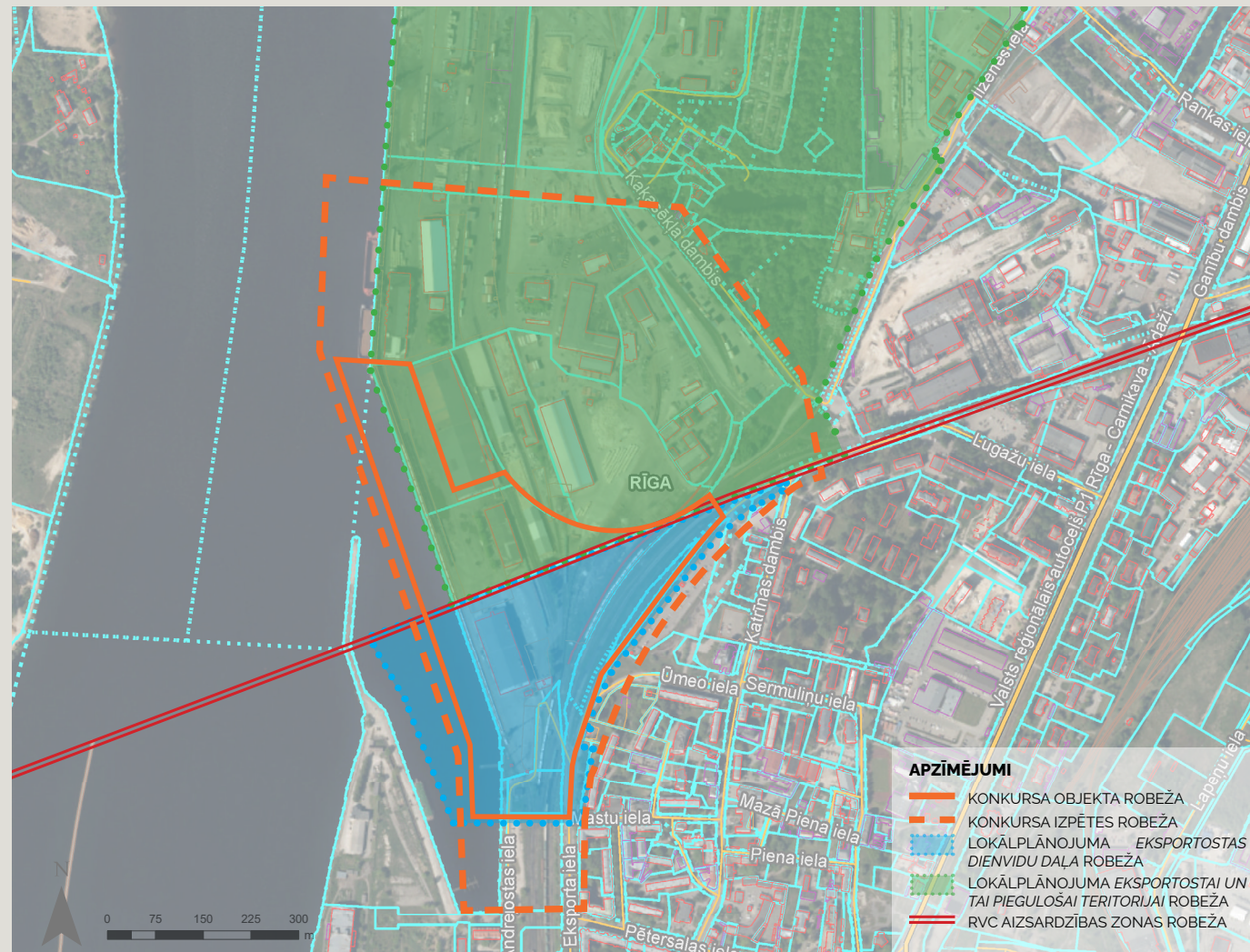
EO-7 un EO-8 piestātnes vecās konstrukcijas griezumā nebojātā režģoga zonā, Tips 2

KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS SAISTOŠIE NOTEIKUMI

„Eksportostas un tai piegulošās teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi”

Uz ziemeļu daļu no Konkursa objekta teritorijas un Konkursa izpētes teritoriju attiecas Rīgas domes 11.07.2018. saistošie noteikumi Nr. 46 „Eksportostas un tai piegulošās teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” (turpmāk – EO TIAN). Lokālpilnvarotības materiālus latviešu valodā skatīt: https://geolattvija.lv/geo/tapis#document_27526

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija ar RVC robežu, Eksportostas dienvidu daļas lokālpilnvarotības teritorija (skatīt 8.2. sadaļu) un Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpilnvarotības teritorija (skatīt 8.1. sadaļu)



Saskaņā ar EO TIAN, Konkursa izpētes teritorija atrodas tehniskās apbūves teritorijā **TA5**, kur cita starpā:

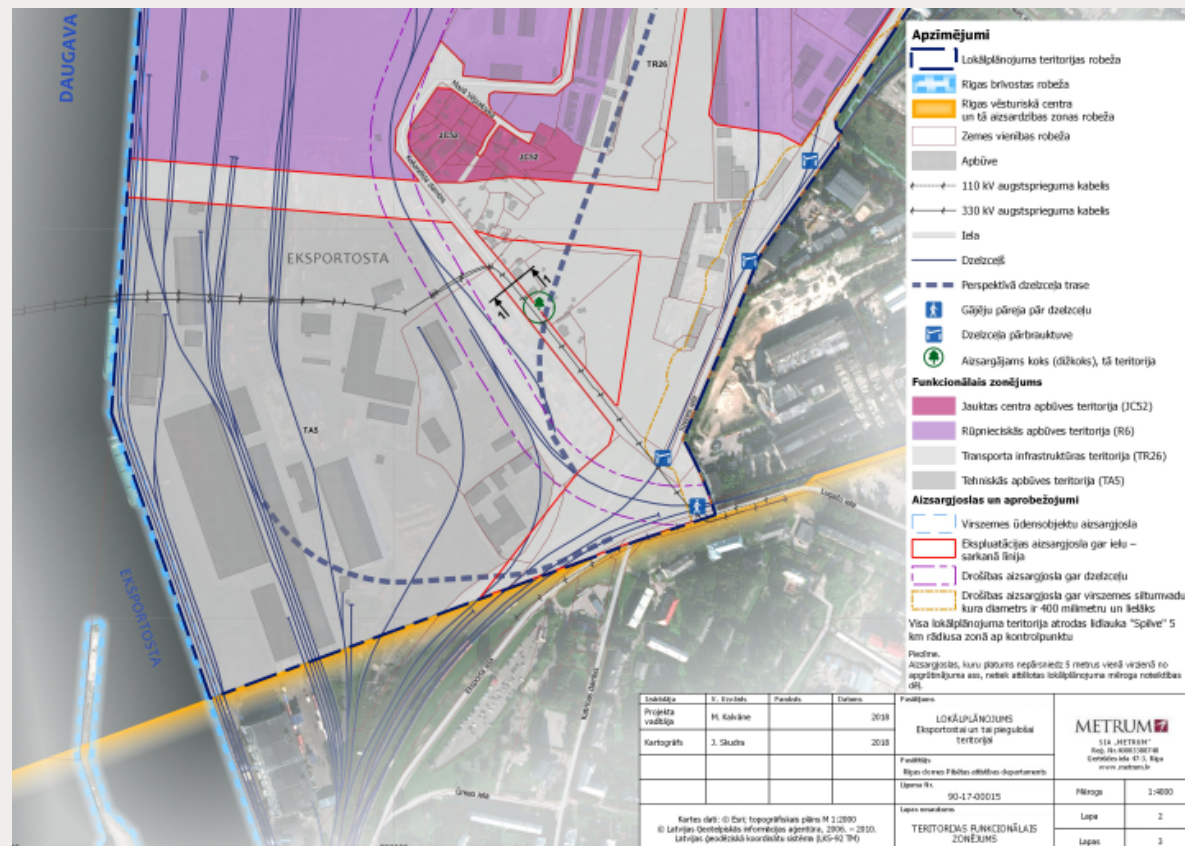
- piekļuvi tehniskās apbūves teritorijai jāorganizē no Eksporta ielas, Lugažu ielas vai Ilzenes ielas puses, visas ielas jāierīko ar cieta segumu;

- katrā apbūves kvartālā un/vai zemesgabalā jānodrošina nepieciešamo autonomvietņu skaitu, kopējo nepieciešamo transportlīdzekļu skaitu nosaka, summējot katrai izmantošanai vai objektam nepieciešamo transportlīdzekļu skaitu;

- autonomvietņu skaitu ēkām vai būvēm nosaka ievērojot Rīgas domes 2021. gada 15. decembra saistošo noteikumus Nr. 103 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi", kā arī atbilstoši citu spēkā esošo normatīvo aktu prasībām;

- autonomvietnes un citus labiekārtojuma elementus izvietoj zemes vienības robežās ārpus ielu sarkanajām līnijām;

- veicot ielu būvniecību, veic ielas stādījumu atjaunošanu vai jaunu stādījumu veidošanu visā ielā vai ielas posmā vienlaikus, ņemot vērā ielas telpiskos parametrus, inženiertīklu izvietojumu, būvvaldes būvatļaujas projektēšanas nosacījumos noteiktās prasības apstādījumu veidošanai, kā arī inženiertehnisko dienestu tehniskos noteikumus.



Prasības Tehniskās apbūves teritorijai TA5

Tehniskās apbūves teritorija (TA5) ir funkcionālā apakšzona, ko nosaka, lai nodrošinātu ar ostas darbību saistītu uzņēmumu inženiertehniskās apgādes tīklu un objektu un inženiertehniskās apgādes tīklu izbūvei, uzturēšanai, funkcionēšanai un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un transporta infrastruktūru, kur tai skaitā atļauta B vai C kategorijas piesārņojošās darbības veikšana, ievērojot normatīvajos aktos un saistošajos noteikumos ietvertos ierobežojumus.

TA5 teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Lidostu un ostu apbūve (14005): apbūve, ko veido ostu termināļi un ar tiem saistītā infrastruktūra, hidrotehniskās būves, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, upju kuģu piestātnes;
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve (14006): enerģijas ražošanas un energoapgādes uzņēmumu apbūve, izvietojot sadedzināšanas iekārtas, kuru ievadītā siltuma jauda ir līdz 5 megavatiem, ja sadedzināšanas iekārtā izmanto biomasu (arī koksni un kūdru) vai gāzveida kurināmo, neietverot lineāro inženiertehnisko infrastruktūru;
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003): ēkas sauszemes un ūdens satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā pasažieru un/vai kravas ostas, garāžas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas;
- Transporta lineārā infrastruktūra (14002);
- Inženiertehniskā infrastruktūra (14001);
- Noliktavu apbūve (14004).

Citi noteikumi:

- Teritorijā atļauts ierīkot piestātnes RO-RO tipa kuģiem, tai skaitā pasažieru kuģiem;
- Atļauts pārbūvēt esošo piestātņu infrastruktūru, nodrošinot iespēju apkalpot ne tikai kravas kuģus, bet arī pasažieru kuģus, t. sk. kruīza kuģus un RO-RO tipa kuģus, vienlaicīgi nodrošinot vajadzīgo labiekārtojumu un gājēju ceļu ierīkošanu, kas nepieciešami pasažieru ērtai nokļūšanai krastā un līdz pilsētas sabiedriskajam transportam .

TA5 teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002);
- Biroju ēku apbūve (12001): apbūve, ko veido valsts pārvaldes iestādes un citi uzņēmumi, organizācijas un iestādes.

Apbūves parametri:

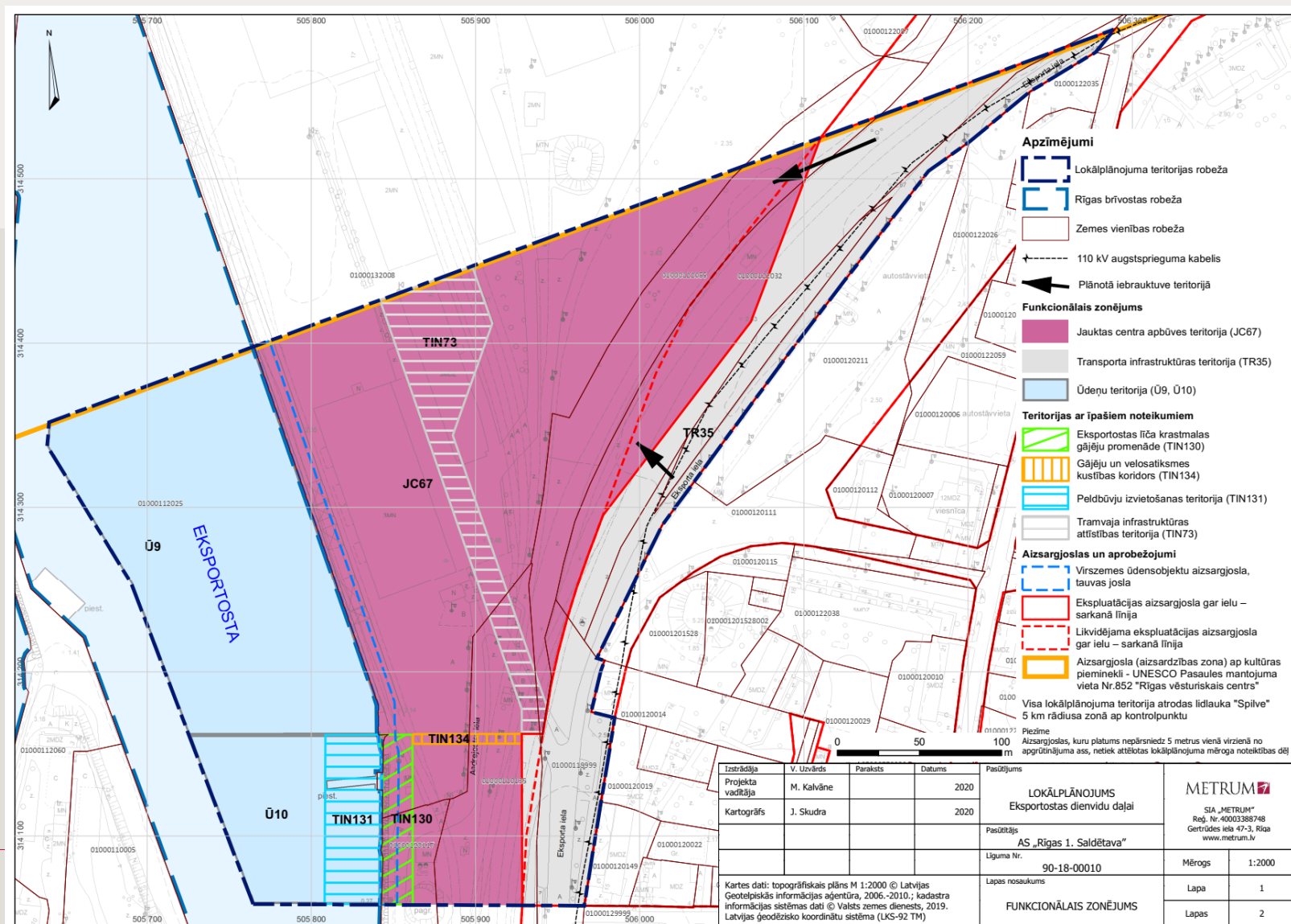
- Apbūves intensitāte 280 %,
- Apbūves augstums 24 m (izņemot ostas celtnes un citas ostas iekārtas),
- Apbūves stāvu skaits 5.



„Eksportostas dienvidu daļas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi”

Uz Konkursa objekta teritorijas dienvidu daļu attiecas Rīgas domes 29.06.2023. saistošie noteikumi Nr. RD-23-209-sn „Eksportostas dienvidu daļas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” (turpmāk – Lokālpārplānojums). Lokālpārplānojuma materiālus latviešu valodā skatīt https://geolativija.lv/geo/tapis#document_27526. Lokālpārplānojuma ierosinātais bija AS „Rīgas 1. Saldētava” (aktuālais nosaukums – SIA „Eksportostas īpašumi”). Ar brīdi, kad AS „Rīgas 1. Saldētava” savu mantu, kas atrodas Lokālpārplānojuma teritorijā, ieguldīja SIA “Riga Ropax Terminal” (Pasūtītāja) pamatkapitālā, SIA „Riga Ropax Terminal” (Pasūtītājs) ir kļuvis par Lokālpārplānojuma pasūtītāju.

*Eksportostas dienvidu daļas
lokālpārplānojuma funkcionālais
zonējums*



Saskaņā ar Lokālpārplānojumu, Konkursa objekta teritorija atrodas **Jauktas centra apbūves teritorijā (JC67)**, kur cita starpā:

- Piekļuvi Konkursa teritorijai jāorganizē no Eksporta ielas :

- No Eksporta ielas un Ūmeo ielas plānotā krustojuma, saskaņā ar grafiskās daļas karti „Transporta un apbūves attīstības shēma”;

- No Eksporta ielas, Lugažu ielas un Katrīnas dambja plānotā krustojuma zonas, saskaņā ar grafiskās daļas karti „Transporta un apbūves attīstības shēma”;

- Lokālpārplānojuma teritorijas daļai starp Eksporta ielu, Lokālpārplānojuma teritorijas robežu, teritoriju ar īpašiem noteikumiem „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134) un „Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130), papildus atļauts organizēt piekļuvi no plānotās Mastu ielas (ārpus lokālpārplānojuma teritorijas), saskaņā ar Andrejsalas detālpārplānojuma risinājumiem (apstiprināts ar Rīgas domes 31.03.2009. lēmumu Nr. 4889 „Par Andrejsalas detālpārplānojuma apstiprināšanu” un Rīgas domes 31.03.2009. saistošajiem noteikumiem Nr. 161);

- visi piebraucamie ceļi un ielas ierīkojami ar cieto segumu. Pielaujami tādi cietie segumi kā betons, asfaltbetons, betona plāksnes, bruģis u.c.;

Līdz brīdim, kamēr tiek veikta Ūmeo ielas posma izbūve no Eksporta ielas līdz Ganību dambim, no Lokālpārplānojuma teritorijas uz Ganību dambja un Lugažu ielas krustojumu atļauts novirzīt ne vairāk kā 60 kravas automašīnas stundā. Pārējās kravas automašīnas no Lokālpārplānojuma teritorijas jānovirza pa alternatīviem kravas transporta ceļiem uz ziemeļiem no Lokālpārplānojuma teritorijas, cauri Eksporta ostas ziemeļu daļai. Pēc minētā Ūmeo ielas posma izbūves, šajā punktā norādīto kravas autotransporta kustības intensitātes rādītāju var palielināt līdz 100 kravas automašīnām stundā no Lokālpārplānojuma teritorijas, ja atkārtota transporta plūsmu izpēte un ietekmes uz gaisa un trokšņa piesārņojumu novērtējums apliecina, ka var tikt nodrošināts optimāls satiksmes režīms Lugažu ielas un Ganību dambja krustojumā, kā arī nav sagaidāmi vides normatīvu pārsniegumi.

- jānodrošina sabiedriskā transporta apgrīšanās iespējas, ja teritorija tiek izmantota kā maršruta galapunkts;

- pasažieru kuģu un RO-RO pasažieru kuģu piestātnes apkalpošanai plānotais kopējais autonovietņu skaits nedrīkst būt mazāks par 100, papildus jāparedz nepieciešamās stāvvietas kravas autotransportam, pasažieru autobusiem un velosipēdiem, kā arī īslaicīgās stāvvietas operatīvajam transportam un vieglajiem taksometriem. Lokālpārplānojumā atļautajām citām izmantošanām kopējais autonovietņu skaits nedrīkst būt mazāks par 30 % no RVC AZ teritorijā noteiktā (normatīvā) autonovietņu skaita, vienlaikus nepārsniedzot kopējo normatīvo autonovietņu skaitu.

- transportlīdzekļu novietnes jāizvieto zemes vienības robežās ārpus ielu teritorijas starp sarkanajām līnijām;

- pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un kruīza kuģu) un RO-RO pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) piestātnes apkalpošanai plānoto transportlīdzekļu novietni nodrošina ar elektrotransporta kontakttīklu un publiski pieejamām tualetēm, kā arī paredz atkritumu konteineru (tvertņu) novietni dalītās atkritumu savākšanas un šķirošanas tvertņu izvietošanai.



Prasības apbūvei

Veicot esošo ēku pārbūvi vai projektējot jaunas ēkas, jā saglabā teritorijas industriālās apbūves arhitektoniskais raksturs. Ieteicams izmantot t. s. „ķieģeļu stila” iezīmes. Ēku apdarē atļauts izmantot vēsturiskos vai tiem analogos apdares materiālus, kā, piemēram, dzeltenais vai sarkanais ķieģelis, apmetums, stikls. Būvniecībā maksimāli izmantot materiālus ar zemāku siltuma absorbcijas spēju.

Projektējot jaunu apbūvi Lokālplānojuma teritorijā, būvprojekta sastāvā jāizvērtē ēku izvietojums, augstums un arhitektoniskā kompozīcija, veicot vizuālās ietekmes izvērtējumu no Lokālplānojumā noteiktajiem skatu punktiem:

- Andrejsalas ziemeļu gals;
- Eksportostas līča dienvidu gals;
- Eksporta ielas un Katrīnas dambja krustojums.
- Eksporta ielas un Mastu ielas krustojums;
- Eksporta ielas un Pētersalas ielas krustojums;
- Ūmeo ielas un Katrīnas dambja krustojums;
- Ūmeo ielas un Eksporta ielas krustojums;
- Eksporta ielas un plānotā Gājēju un velosatiksmes kustības koridora (TIN134) krustojums;
- Daugava leļpus Rīgas vēsturiskā centra.

Apbūves izvietojums:

- posmā no Lugažu ielas līdz Lokālplānojumā noteiktās tramvaja infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN73) robežai jāievēro būvlaide 9 m attālumā no Eksporta ielas sarkanās līnijas;
- posmā no Mastu ielas līdz lokālplānojumā noteiktās tramvaja infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN73) robežai jāievēro būvlaide 3 m attālumā no Eksporta ielas sarkanās līnijas, to saskaņojot ar Andrejsalas detālplānojumā noteikto būvlaidi;
- plānotā apbūve, kas paredzēta gar Andrejsalas detālplānojumā plānoto piebraucamo ceļu L1, jāizvieto tieši gar lokālplānojuma teritorijas robežu;
- apbūvi atļauts izvietot līdz tramvaja infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN73) robežai, bet pēc tramvaja trases precizēšanas (būvprojekta izstrādes/būvatļaujas projektēšanas nosacījumu izpildes)
- līdz tramvaja infrastruktūrai un tās ekspluatācijai nepieciešamās teritorijas robežai.



Prasības teritorijas labiekārtojumam

- Teritorijas labiekārtojumā jāsauglabā teritorijas industriālās apbūves labiekārtojuma raksturs. Teritorijas apstādījumu vai gājēju ceļu zonā, kā labiekārtojuma elementu atļauts izmantot vēsturisko akmens bruģi, to kombinējot ar mūsdienīgiem ceļu ieseguma materiāliem;
- Pasažieru termināļa priekšlaukuma, kuģu piestātnes un gājēju promenādes teritorijas labiekārtojums risināms nodrošinot gan vienota dizaina lietojumu, gan teritorijas daudzfunkcionālu izmantošanu;
- Zemes vienības un to daļas, kas paredzētas kā publiskā ārtelpa, aizliegts nožogot, izņemot piestātnes EO-6 teritoriju, kas attēlota grafiskās daļas kartē „Transporta un apbūves attīstības shēma”;
- Ierīkojot apstādījumus, jāizvēlas bioloģisko daudzveidību uzturošus un ainavu veidojošus koku un krūmu stādījumus, veidojot ventilējošās zaļo „ķīļu” struktūras. Izvietot strūklakas un citus ūdens objektus apstādījumu struktūrā.

Prasības krastmalu teritorijas izmantošanai:

- Publiski pieejamo krastmalu, kas noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem „Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130) aizliegts nožogot, vai ar citiem labiekārtojuma elementiem traucēt brīvu gājēju pārvietošanos gar krastmalu un piekļuvi ūdensmalai;
- Atļauts atjaunot esošos vai izbūvēt jaunus krastmalas stiprinājumus Konkursa objekta teritorijā, saskaņā ar Lokālpilnojumuma ietvaros izstrādātajiem principiālo šķērsprofilu variantiem vai Rīgas domes 2006. gada 7. februāra saistošo noteikumu Nr. 38 “Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 5. pielikumā „Krastmalu krastu stiprinājumu šķērsprofili” noteiktajiem krastmalu stiprinājuma veidiem:
 - pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un kruīza kuģu) un RO-RO pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) piestātnes EO-6 teritorijā, kas noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem Kuģu piestātne (TIN146), atļauts atjaunot esošo vertikālo krasta stiprinājumu vai izbūvēt jaunu, nodrošinot esošās kuģu piestātnes darbību;
 - publiski pieejamās krastmalas posmā, kas noteikts kā teritorija ar īpašiem noteikumiem „Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130), atļauts ierīkot slīpi stiprinātu krastmalu ar cieta segumu vai terasveida nogāzi, stiprinot nogāzi un tās apakšējo daļu. Slīpo nogāzi atļauts stiprināt ar dabīgo akmeņu segumu (vēsturisko bolverka konstrukciju);
 - papildus jāņem vērā Andrejsalas detālpilnojumuma (skatīt https://geolatvija.lv/geo/tapis3?organization=100018#document_3282) noteikumus attiecībā uz krastmalas stiprināšanu.



Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Biroju ēku apbūve (12001);
- Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve (12002): apbūve, ko veido veikali, aptiekas, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti (tirdzniecības kioski un segtie tirdzniecības standi), restorāni, bāri, kafejnīcas, kā arī sadzīves un citu pakalpojumu objekti, tai skaitā minimāla transporta apkopes servisa objekti (riepu maiņa, pašapkalpošanās automazgātavas, elektromobiļu uzlādes stacijas), degvielas uzpildes stacijas un gāzes uzpildes stacijas;
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003): apbūve, ko veido viesnīcas, moteli, dienesta viesnīcas, jauniešu kopmītnes, un citi izmitināšanas pakalpojumu nodrošināšanai nepieciešamie objekti un infrastruktūra;
- Kultūras iestāžu apbūve (12004);
- Sporta būvju apbūve (12005);

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001): apbūve un infrastruktūra, t. sk. noliktavas, kas nepieciešamas preču un produkcijas ražošanai, kuru veikšanai saskaņā ar normatīvo aktu prasībām nav nepieciešams saņemt atļauju piesārņojošās darbības veikšanai un nav nepieciešama C kategorijas piesārņojošās darbības reģistrācija;
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003): būves sauszemes un ūdens satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā dzelzceļa pasažieru stacija, pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un krūza kuģu) un RO-RO pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) terminālis un piestātne, garāžas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas.

- Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve (12006): apbūve, ko veido policijas, ugunsdzēsības un glābšanas dienests un ugunsdzēsēju depo, muiža un citas valsts aizsardzības un drošības iestādes un to funkcijām nepieciešamās ēkas un inženierbūves;

- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve (12007): apbūve, ko veido profesionālās ievirzes, speciālās, interešu izglītības, augstākās, pieaugušo un tālākizglītības, vai zinātniskās pētniecības iestāžu, tai skaitā zinātniski pētniecisko institūtu, meteoroloģisko staciju, darbības nodrošināšanai nepieciešamie objekti un infrastruktūra;

- Labiekārtota ārtelpa (24001): publisko ēku pagalmi, krastmalas, ietverot apstādījumus un labiekārtojuma infrastruktūru (tai skaitā nedzīvojamās ēkas un inženierbūves) atpūtas, veselības un fizisko aktivitāšu nolūkam un citu publiskās ārtelpas funkciju nodrošināšanai.

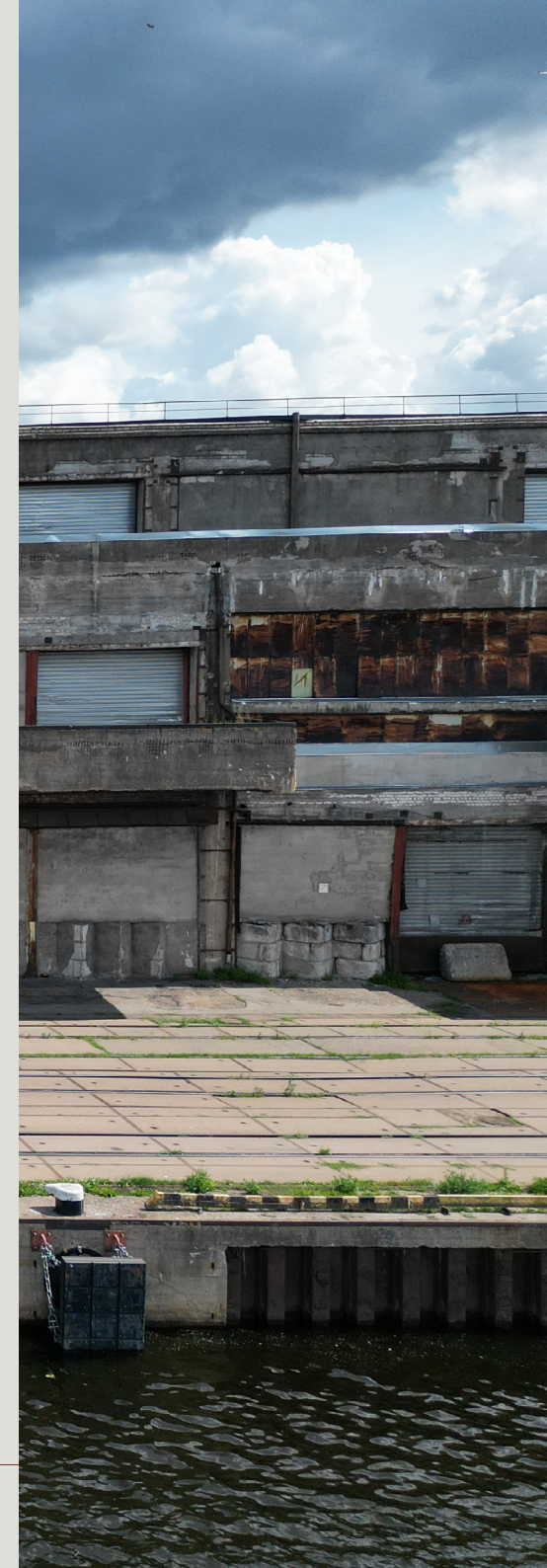


Apbūves parametri cita starpā:

- Biroju ēku apbūve - intensitāte līdz 220 %, augstums līdz 6 stāviem, minimālā brīvā zaļā teritorija 10 %;
- Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve – intensitāte līdz 220 %, augstums 24 m, minimālā brīvā zaļā teritorija 10 %;
- Tūrisma un atpūtas iestāžu, kultūras un sporta būvju parametri-intensitāte līdz 220 %, maksimums 6 stāvi, minimālā brīvā zaļā teritorija 20 %;
- Kultūras iestāžu apbūve - intensitāte līdz 220 %, augstums līdz 6 stāviem, minimālā brīvā zaļā teritorija 20 %;
- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve - intensitāte līdz 220 %, augstums līdz 6 stāviem, minimālā brīvā zaļā teritorija 20 %;
- Transporta apkalpojoša infrastruktūra – intensitāte līdz 280 %, augstums 24 m, minimālā brīvā zaļā teritorija 10 %.

Citi noteikumi:

- Atļauts pārbūvēt esošās piestātnes EO6 infrastruktūru, nodrošinot iespēju apkalpot visa veida pasažieru kuģus (t.sk. prāmjus un krūiza kuģus) un RO-RO pasažieru kuģus (ro-pax kuģus) un, kā arī vienlaicīgi nodrošinot nepieciešamo labiekārtojumu un gājēju ceļu ierīkošanu, kas nepieciešami pasažieru ērtai nokļūšanai krastā un līdz sabiedriskajam transportam;
- Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 dienvidu daļā starp Eksporta ielu, teritoriju ar īpašiem noteikumiem „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134) un Eksportostas līča krastmalu jāveido apbūve ar kvartālu plānojuma raksturu, kas nodrošina Andrejsalas detālplānojumā plānotās apbūves turpinājumu un apbūves kompozicionālu sasaisti ielu perspektīvās. Teritorijā atļauta pasāžu izbūve. Pasāžas atļauts veidot arī ēku otrajā, trešajā stāvā, kā arī augstākos stāvos;
- Apbūves raksturs Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 dienvidu daļā, starp Eksporta ielu, teritorijām ar īpašiem noteikumiem “Publiskais laukums” (TIN141), “Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN73) un „Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde (TIN130)”, un Lokālplānojuma teritorijas dienvidu robežu, ir bloķētu ēku kvartālu rakstura apbūve;
- Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 ziemeļu daļā, kas tieši robežojas ar esošo piestātni EO6 un atrodas starp Eksportostas līci, Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, Lugažu ielu, Eksportostas ielu un teritoriju ar īpašiem noteikumiem „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134), atļauta Daudzdzīvokļu māju apbūve (11006) un Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve (12007), ja to paredz detālplānojums;
- Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 dienvidu daļā, starp Eksporta ielu, teritorijām ar īpašiem noteikumiem “Publiskais laukums” (TIN141), “Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN73) un „Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130), un Lokālplānojuma teritorijas dienvidu robežu, nav atļauts realizēt Lokālplānojuma teritorijā atļautos papildizmantošanas veidus - Viegglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001) un Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003), izņemot atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas un daudzstāvu autostāvvietas.



Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde (TIN130):

- Plānotā gājēju promenāde gar Eksportostas līča (Daugavas) krastmalu ir publiskās ārtelpas teritorija ar prioritāti gājējiem un velosipēdistiem, kas rezervēta lai nodrošinātu piekļuvi Daugavas Eksportostas līcim un noteikta kā tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamā teritorija;

- Eksportostas līča krastmalas posms ir daļa no vienotas gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu, ko veido, izbūvē un labiekārto kā publiski pieejamu, nepārtrauktu ārtelpas joslu bez nožogojuma. Teritorijas dienvidu daļā jāparedz tās savienojums un vienots labiekārtojums ar Andrejsalas detālplānojumā plānoto gājēju promenādi, bet Lokālplānojuma teritorijas vidusdaļā jāparedz tās savienojums un vienots labiekārtojums ar plānoto "Publisko laukumu" (TIN141);

- Plānotajai gājēju promenādei gar visu Eksportostas līča krastmalu izstrādājams vienota dizaina būvprojekts, nodrošinot publiski pieejamas un labiekārtotas krastmalas izveidi, ne mazāk kā 15 metru platumā, tostarp gājēju un velosipēdu ceļa minimālais platumš – 6 metri (neietverot sānu drošības telpas un teritoriju, ko aizņem labiekārtojuma elementi). Gājēju promenādi aizliegts nožogot vai ar labiekārtojuma elementiem traucēt brīvu gājēju pārvietošanos gar krastmalu un piekļuvi ūdensmalai;

- Jāveido labiekārtotas noejas pie ūdens. Publiski pieejamās krastmalas posmā jāierīko tauvošanās vieta, nodrošinot iespējas pietauvioties un izkāpt krastā;

- Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādes (TIN130) teritorijā atļauts izbūvēt dažādus, bet savstarpēji saskanīgus krastmalas labiekārtojuma veidus, izvietot atpūtas solus, sezonas kafejnīcas un apgaismojuma elementus, saglabājot no labiekārtojuma elementiem brīvu gājēju un velosipēdistu kustības zonu ne mazāk kā 6 metru platumā;

- Teritorijā jānodrošina iespēja pārvietoties operatīvajam transportam, t. sk. ugunsdzēsības un glābšanas dienestam;

- Eksportostas līča pusē plānotā apbūve zemes līmenī izvietojama ne tuvāk par noteikto Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādi (TIN130), bet augstumā, sākot no 6 metriem no promenādes gājēju zonas līmeņa, atļauts veidot pārkari, kas projicējas virs Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādes (TIN130), bet ne vairāk kā 5 metru platumā.





Gājēju un velosatiksmes kustības koridors (TIN134):

- Plānotais gājēju un velosatiksmes kustības koridors ir publiskās ārtelpas teritorija, kas rezervēta, lai nodrošinātu piekļuvi Daugavas Eksportostas līcim un noteikts kā tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamā teritorija;

- Plānotais gājēju un velosatiksmes kustības koridors ir daļa no vienotas gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu ar noslēgumu pie Eksporta ielas, ko veido, izbūvē un labiekārto kā publiski pieejamu, nepārtrauktu publiskās ārtelpas joslu bez nožogojuma;

- Plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridora brīvības platums ir ne mazāks kā 6 metri, ietverot gājēju ietvi un velosipēdu ceļu;

Publiskais laukums (TIN141):

- Plānotais publiskais laukums ir publiskās ārtelpas teritorija, kas rezervēta, lai nodrošinātu labiekārtota publiska laukuma izveidi un gājēju piekļuvi Daugavas Eksportostas līcim;

- Publiskā laukuma (TIN141) teritorijā aizliegts būvēt ēkas, izņemot sezonas vai īslaicīgas ietošanas mazēkas;

- Publiskā laukuma (TIN141) teritorijā, kurā atrodas esošā kuģu piestātne EO-6, vienlaicīgi jāņem vērā arī teritorijas ar īpašiem noteikumiem Kuģu piestātne (TIN146) noteikumi;

- Publiskā laukuma labiekārtošanā jāievēro sekojoši principi:

- laukumu iesedz ar kvalitatīvu, nepārtrauktu, vienlīmeņa segumu. Dažādas izmantošanas zonas nodala ar atšķirīga materiāla vai krāsas segumiem;

- galvenos gājēju kustības virzienus ierīko bez šķēršļiem un pakāpieniem, ar līdzenu un neslīdošu virsmu;

- ierīko vienotu laukuma apgaismojumu, kas diennakts tumšajā laikā iezīmē galvenos gājēju kustības virzienus un akcentē ēku galvenās ieejas, izvēloties dzeltenās gaismas spektru;

- ierīko mierīgās atpūtas zonas, tajās izvietojot solus, atkritumu tvertnes un apstādījumus (dabīgā gruntī, kastēs vai podos);

- ierīko velo novietnes, to dizainu saskaņojot ar pārējiem labiekārtojuma elementiem.

- Plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridorā atļauts ierīkot pazemes inženiertīklus, ja tie nepieciešami Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādes un ūdensmalas inženiertehniskajai nodrošināšanai, vai piegulošo apbūves kvartālu attīstībai;

- Plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridorā atļauts ierīkot dažādus, bet savstarpēji saskanīgus labiekārtojuma elementus, izvietot atpūtas solus un apgaismojumu. Apstādījumus ierīko plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridora robežās vai ārpus tā, ņemot vērā plānoto ēku un būvju (t. sk. pazemes inženiertīklu) izvietojumu;

- Teritorijā nodrošina iespēju pārvietoties operatīvajam transportam, tostarp, ugunsdzēsības un glābšanas dienestu transportlīdzekļiem.

- Publiskais laukums (TIN141) ir labiekārtojams kā daļa no vienotās publiskās ārtelpas Daugavas krastmalā un gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu noslēgums pie plānotā pasažieru kuģu termināla, ko veido, izbūvē un labiekārto kā publiski pieejamu, labiekārtotu teritoriju;

- Publiskā laukuma (TIN141) teritorija un novietojums jāprecizē būvprojektā, saglabājot atvērtu skatu uz Daugavu, kā arī tā vizuālo un funkcionālo saikni ar pasažieru termināli, krastmalas gājēju promenādi, tramvaja trasi un tā galapunktu, un Eksporta ielu.

Kuģu pietātne:

- Kuģu pietātne ir hidrotehniska būve, kas primāri nodrošina kuģu pietāšanas un pietauvošanās iespējas krastā, un noteikta kā ierobežotas publiskās pieejamības teritorija, ņemot vērā Rīgas brīvostas pietātņu tehniskās ekspluatācijas un kuģošanas drošības noteikumus;

- Veicot pietātnes pārbūvi pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un kruīza kuģu) un RO-RO pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) apkalpošanai, nepieciešams nodrošināt piebraukšanu pie pietātnes, pieslēgumu centralizētajām kanalizācijas un ūdensapgādes sistēmām, kā arī veikt tās aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām. Izstrādājot pietātnes pārbūves būvprojektu, jāparedz iespēja ierīkot visus nepieciešamos inženiertīklus, t. sk. krasta elektroapgādes sistēmu, savlaicīgi rezervējot un/vai ierīkojot nepieciešamos inženiertīklu koridorus, kabeļu šahtas u. tml;

- Kuģu pietātnes (TIN146) dienvidu daļa, kura vienlaicīgi ir daļēji noteikta kā Publiskais laukums (TIN141) un robežojas ar Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādi (TIN130), ir labiekārtojama kā daļa no vienotās publiskās ārtelpas Daugavas krastmalā;

- EO-6 pietātnē, apkalpojot kuģi, kura garums pārsniedz 200 m, kuģa apkalpošanas laikā nepieciešamās pietātnes zonas Publiskā laukuma (TIN141) teritorijā norobežošana tiek veikta pēc iespējas izmantojot pārvietojamu/mobilu nožogojumu vai citus labiekārtojuma elementus, kas ļauj nodrošināt nepārtrauktu gājēju kustību no Publiskā laukuma (TIN141) līdz Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādei (TIN130), ne mazāk kā 6 m platumā.

Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija (TIN73):

- Plānotās tramvaja trases un tās galapunkta izbūvei rezervētā teritorija, kas noteikta kā tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamā teritorija;

- Līdz tramvaja trases novietnes precizēšanai un būvniecībai, teritorijā atļauts izbūvēt atklātas virszemes transportlīdzekļu novietnes, piebrauktuves un ierīkot apstādījumus, kā arī teritoriju izmantot cita sabiedriskā transporta nodrošināšanai līdz pasažieru terminālim. Tramvaja trases un galapunkta izbūves gadījumā, ierīkotās transportlīdzekļu stāvvietas pārbūvē vai likvidē;

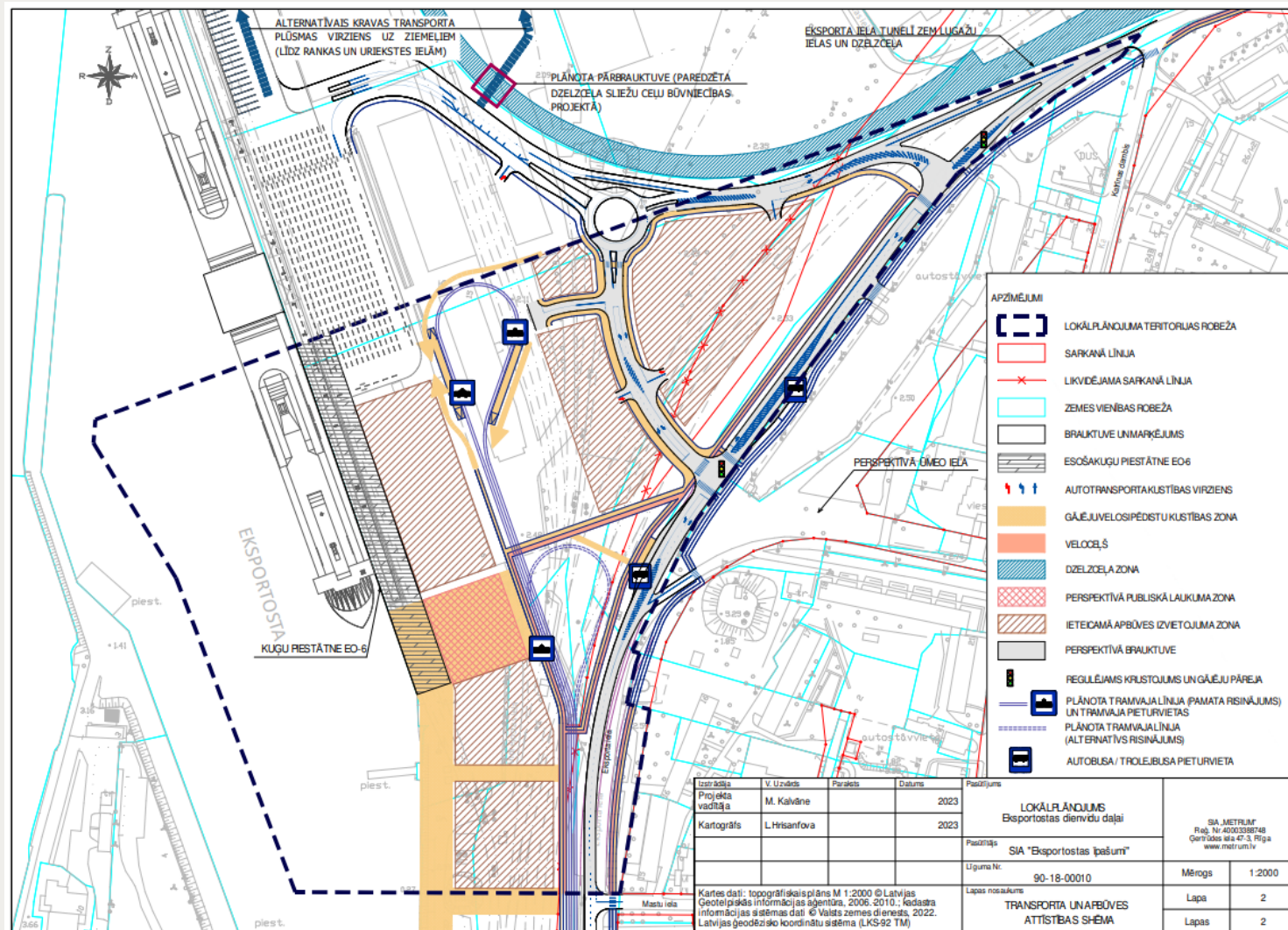
- Teritoriju vai tās daļu, kura saskaņā ar noteiktā kārtībā izstrādātu un akceptētu būvprojektu nav nepieciešama tramvaja līnijas un ar to saistītās infrastruktūras būvniecībai, atļauts izmantot atbilstoši funkcionālajā zonā atļautajai izmantošanai.



Konkursa dalībnieki var paredzēt atkāpes no Lokālpārplānojuma risinājumiem tur, kur nav noteiktas sarkanās līnijas, resp., iekšējo ceļu tīkla izveidei, tramvaja galapunktam un sabiedriskā transporta pieturvietām. Tramvaja līnijas galapunkta risinājumam jāiekļaujas lokālpārplānojumā noteiktajā TIN73 teritorijā.

Ja Konkursa dalībnieki paredz atkāpes no normatīvajiem aktiem, Lokālpārplānojuma risinājumiem, programmas un pasūtītāja izvirzītajām prasībām un nosacījumiem sarkano līniju robežās, kas prasa turpmāku saskaņošanu ar trešajām personām vai nepieciešami Lokālpārplānojuma grozījumi, tad, saskaņā ar Lokālpārplānojumu, meta skaidrojošajā aprakstā ir jāiekļauj nepārprotami skaidra argumentācija ar pamatojumu par šādām atkāpēm.

Uz Konkursa objekta ziemeļu daļas teritoriju, t. sk., EO-7 un EO-8, attiecas EO TIAN (skatīt Projektēšanas programmas 8.1. sadaļu).



Eksportostas dienvidu daļas lokālpārplānojuma Transporta un apbūves attīstības shēma



NORĀDES KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PLĀNOŠANĀ

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas dienvidu daļa ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 „Rīgas vēsturiskais centrs” aizsardzības zonā, kā arī tās Daugavas krasta daļa ietilpst virszemes ūdensobjektu aizsargjoslā.

Konkursa ideja

Konkursa dalībnieki tiek aicināti izstrādāt piedāvājumu jaunajam Rīgas ROPAX terminālim – jaunas komercietelpas, radošās telpas, mazumtirdzniecības iespējas, modernu infrastruktūru pasažieru un „RO-RO” kravu apkalpošanai – un tam pieguļošajai teritorijai, kas ietver publiski izmantojamu ūdensmalu, labiekārtotu publisko ārtelpu, kā arī papildu infrastruktūru kruīza kuģu apkalpošanai ar perspektīvu – izveidot kruīza līnijas mājas ostu ar restorānu un kafejnīcu pieejamību apkaimes iedzīvotājiem, ar skaņas un gaisa piesārņojuma samazinājumu pilsētas centrā un drošas kustības nodrošinājumu.

Balstoties uz ostas, akvatorijas un pietātnes izmantošanas iespēju analīzi, ūdens teritorijas satiksmes un izmantošanas shēmu, Konkursa piedāvājumā jāizstrādā ostas funkcionālās shēmas priekšlikums paredzot šādus parametrus:

- 3 pietātnes, EO-6, EO-7 un EO-8, vienā līnijā 620 m,
- Divu kuģu vienlaicīga uzņemšana, „RO-RO” rampa ar iespēju apkalpot kuģus no abām pusēm uz EO-7 pietātnes,
- EO-6 pietātnē atļauti tikai „ROPAX” (Tallink tipa) kuģu uzņemšana,
- Trīs segmentu attīstība – prāmju, „RO-RO” un kruīza kuģu uzņemšana,
- legrime pie pietātnēm – 10,5 m,
- Kruīza kuģu 300+m uzņemšana,
- Kuģu apgriešanās baseins 450 m.

Atbilstoši biznesa plānam paredzēti 360 ROPAX kuģu ienācieni gadā, 180 RO-RO kuģu ienācieni gadā un 150 kruīza kuģu ienācieni gadā. Maksimālais vienlaicīgs pasažieru skaits diennaktī – 4000 pasažieri.

Metu konkursa dalībniekiem jāņem vērā, ka iecerēta ROPAX tipa kuģu apkalpošana 365 dienas gadā, EO-6 pietātnē, tā rezultātā kruīza kuģu pasažieru apkalpošana sezonāli tiktu veikta EO-8 pietātnē, vajadzības gadījumā izmantojot arī EO-7 pietātni. Kruīza kuģu sezona Latvijā ilgst no maija līdz septembrim, kruīza kuģu apkalpoto pasažieru skaits atšķiras atkarībā no kuģa modeļa un var būt no dažiem desmitiem pasažieru līdz 4000 pasažieru. Šobrīd kruīza kuģu ar garumu virs 300 m uzņemšana Rīgas ostā notiek Krievu salā kravu terminālī, savukārt, pārējo kruīza kuģu – esošajā pasažieru ostā. Lielākoties kruīza kuģi, kuri apmeklē Rīgu, uzturas šeit vienu dienu, un tikai reizēm kuģi paliek arī pa nakti. Kruīza kuģu pasažieri lielākoties neizmanto termināļa ēkas pakalpojumus un dodas ekskursijās ar autobusiem, taksometriem vai kājām. Kruīza kuģu pasažieri dodas kruīza braucienā bez personiskā autotransporta. Vidējais tauvošanās laiks vienas dienas kruīza kuģiem 7 stundas, savukārt, divu dienu – 24 stundas. No tā izriet, ka jāparedz infrastruktūra kruīza pasažieru autobusiem, kā arī drošai pasažieru nokļūšanai uz un no tiem.

ROPAX tipa kuģi savukārt uzturas ostā fiksētu laiku pa dienu, lielākoties 7-8 stundas. ROPAX tipa kuģis atbilstoši kuģu līnijas izvēlei netiek mainīts, tā pasažieru skaits jāparedz ar maksimālo aizpildījumu - 2500 pasažieri. Vairumā gadījumu ROPAX kuģa pasažieri neizvēlas nakšņot apskatāmajā pilsētā, piemēram, Rīgā, un ierodas ar kuģi no rīta un dodas prom ar kuģi vakarā. Lai gan ROPAX kuģu pasažieri arī var doties ekskursijās kā kruīza kuģu pasažieri, apmēram 25 % pasažieru ierodas ar personīgo transportu.

ROPAX kuģu apkalpošanā jāņem vērā, ka pasažieri dodas uz pilsētu caur termināļa ēku, līdz ar to jāparedz droša un atbilstoša infrastruktūra. Papildus pasažieru apkalpošanai ROPAX kuģi nodrošina arī kravas automašīnu, traileru un piekabju apkalpošanu.

RO-RO kuģi ir paredzēti RO-RO kravu segmenta attīstībai, tos paredzēts apkalpot EO-7 pietātnē (kur ir rampa) katru otro dienu laikā, kad nenotiek kruīza kuģu apkalpošana vai kad kruīza kuģa garums pieļauj EO-7 pietātnes izmantošanu RO-RO kuģu apkalpošanai. Paredzētais RO-RO kuģa garums 200 m, vidējais tauvošanās laiks 7 stundas.

Konkursa objekta teritorijai jāizstrādā zonējums, norādot plūsmu shēmas atsevišķos slāņos un ievērtējot Lokālpilānojuma norādes pēc šādas shēmas:

- ostas teritorijas atklāto un slēgto zonu plāns (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- kruīza kuģu satiksmes shēma ar autobusu stāvvietu un pasažieru plūsmu (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- RO-RO automašīnu kustības shēma (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- vieglo automašīnu un kravas automašīnu kustības shēma (Max 60 kravas automašīnas/ stundā var izbraukt pa Eksporta ielu uz pilsētas centru) (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- taksometru kustības shēma un pieturvietas un „kiss and ride” autostāvvietas shēma (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- publisko autostāvvietu shēma, norādot īstermiņa un ilgtermiņa stāvvietas/attiecīgo skaitu, galvenos braukšanas virzienus (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- sabiedriskā transporta organizācijas shēma (Transporta apļa risinājums – atbilstoši lokālpilānojumam) (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- gājēju un velosipēdistu plūsmas organizācija, izdalot kruīza kuģu pasažieru plūsmu, velo stāvvietas (M 1:2000 vai aksonometriskā shēmā),
- Konkursa objekta ģenerālpilānu ar labiekārtoto teritoriju organizāciju un apzaļumojuma koncepciju (M 1:1000).



Lai nodrošinātu plānotās gājēju promenādes Andrejsalā turpinājumu arī Konkursa objekta teritorijā gar Eksportostas līča krastmalu, Lokālpilānojumā ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „**Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde**” (TIN130), kurai jāparedz:

- tās savienojums un vienots labiekārtojums ar Andrejsalas detālpilānojumā plānoto gājēju promenādi, lai nodrošinātu piekļuvi Daugavas Eksportostas līcim. Eksportostas līča krastmalas posms ir daļa no vienotas gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu, kuru jāveido, jāizbūvē un jālabiekārto kā publiski pieejamu, nepārtrauktu ārtelpas joslu bez nožogojuma. Teritorijas dienvidu daļā jāparedz tās savienojums un vienots labiekārtojums ar Andrejsalas detālpilānojumā plānoto gājēju promenādi, bet konkursa teritorijas vidusdaļā jāparedz tās savienojums un vienots labiekārtojums ar plānoto publisko laukumu.
- Plānotajai gājēju promenādei gar visu Eksportostas līča krastmalu jāstrādā vienots dizains, nodrošinot publiski pieejamas un labiekārtotas krastmalas izveidi, ne mazāk kā 15 m platumā, tostarp gājēju un velosipēdu ceļa minimālais platumš – 6 m (neietverot sānu drošības telpas un teritoriju, ko aizņem labiekārtojuma elementi). Gājēju promenādi aizliegts nožogot vai ar labiekārtojuma elementiem traucēt brīvu gājēju pārvietošanos gar krastmalu un piekļuvi ūdensmalai.
- Jāveido labiekārtotas noejas pie ūdens. Publiski pieejamās krastmalas posmā jāierīko tauvošanās vieta, nodrošinot iespējas pietauvoties un izkāpt krastā.
- Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādes (TIN130) teritorijā atļauts izbūvēt dažādus, bet savstarpēji saskanīgus krastmalas labiekārtojuma veidus, izvietot atpūtas solus, sezonas kafejnīcas un apgaismojuma elementus, saglabājot no labiekārtojuma elementiem brīvu gājēju un velosipēdu kustības zonu ne mazāk kā 6 m platumā.
- Teritorijā jānodrošina iespēja pārvietoties operatīvajam transportam, t. sk. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportam.
- Eksportostas līča pusē plānotā apbūve zemes līmenī izvietojama ne tuvāk par noteikto Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādi (TIN130), bet augstumā, sākot no 6 m no promenādes gājēju zonas līmeņa, atļauts veidot pārkari, kas projicējas virs Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādes (TIN130), bet ne vairāk kā 5 m platumā.

Lokālpilānojumā ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „**Publiskais laukums (TIN141)**” - publiskās ārtelpas teritorija, kas rezervēta, lai nodrošinātu labiekārtota publiska laukuma izveidi un gājēju piekļuvi Daugavas Eksportostas līcim, kuram jāparedz:

- Publiskais laukums ir labiekārtojams kā daļa no vienotās publiskās ārtelpas Daugavas krastmalā un gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu noslēgums pie plānotā pasažieru kuģu termināla, kuru jāveido, jāizbūvē un jālabiekārto kā publiski pieejamu, labiekārtotu teritoriju.
- Publiskā laukuma teritorijā aizliegts būvēt ēkas, izņemot sezonas vai īslaicīgas lietošanas mazēkas.
- Publiskā laukuma teritorijā, kurā atrodas esošā kuģu piestātne EO6,
- Jāsaglabā atvērta skatu uz Daugavu, kā arī tā vizuālo un funkcionālo saikni ar pasažieru termināli, krastmalas gājēju promenādi, tramvaja trasi un tā galapunktu un Eksporta ielu.

Publiskā laukuma labiekārtošanā jāievēro šādi principi:

- laukumu jāiesedz ar kvalitatīvu, nepārtrauktu, vienlīmeņa segumu. Dažādas izmantošanas zonas nodala ar atšķirīga materiāla vai krāsas segumiem;
- galvenos gājēju kustības virzienus jāierīko bez šķēršļiem un pakāpieniem, ar līdzenu un neslīdošu virsmu;
- jāierīko vienotu laukuma apgaismojumu, kas diennakts tumšajā laikā iezīmē galvenos gājēju kustības virzienus un akcentē ēku galvenās ieejas, izvēloties dzeltenās gaismas spektru;
- jāierīko mierīgās atpūtas zonas, tajās izvietojot solus, atkritumu tvertnes un apstādījumus (dabīgā gruntī, kastēs vai podos);
- jāierīko velonovietnes, to dizainu saskaņojot ar pārējiem labiekārtojuma elementiem.

Lokālpilānojuma ietvaros ir izstrādāti priekšlikumu varianti gan gājēju promenādes, gan krastmalas labiekārtojuma, gan gājēju savienošā ceļa (koridora) attīstībai („Publiskais laukums” (TIN141) un „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134)). Risinot pasažieru termināla priekšlaukumu, kuģu piestātnes un gājēju promenādes labiekārtojumu, jānodrošina teritorijas daudzfunkcionālu izmantošanu, lietojot vienotus vides dizaina elementus.

Konkursa objekta teritorijas publiskajā ārtelpā jāparedz:

- jāuzlabo piekļuve Daugavai, integrējot to pilsētas struktūrā, nodrošinot Daugavai piegulošo, bet šobrīd funkcionāli un telpiski norobežoto apkaimju savienojumu ar upi;
- attīstība Daugavas krastā ir jāplāno kompleksi – aptverot gan ūdens, gan sauszemes teritorijas, izvērtējot nozīmīgākos skatus no Daugavas uz pilsētu, kā arī no viena upes krasta uz otru;
- augstvērtīgs labiekārtojamās teritorijas ieseguma materiāls – dabīgā akmens plātnes, šķeltna akmens, dabīgā akmens bruģis;
- ērta pārvietošanās cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kas ir pieļaujama tikai pa gludu virsmu, nodrošinot pārdomātu horizontālās plaknes dizainu;
- ceļiņu izveidi ar piemērotu platumu un ieseguma materiālu, respektējot vietējos klimatiskos apstākļus, it īpaši ziemas periodā nodrošinot ērtu mehanizēto teritorijas apkalpošanas un kopšanas mehānismu pārvietošanos un to darbības procesu.

Konkursa objekta teritorijas labiekārtojuma elementi:

- visa veida mazās arhitektūras formas – soli, atkritumu urnas, apgaismojuma elementi, norādes u. c., piemēroti kopējai pasažieru termināļa ēkas un publiskās ārtelpas stilistikai;
- publiskajā ārtelpā var paredzēt vides dizaina elementu/-us ar vai bez strūklakas, vai vides dizaina elementu ar zemo strūklaku papildinājumu gada siltajās sezonās.

Plānojot publiskās ārtelpas apstādījumus ieteicams izvēlēties visām sezonām atbilstošu bioloģisko daudzveidību uzturošus un ainavu veidojošus koku un krūmu stādījumus, kā arī ieteicams ievērot sezonalitāti, nodrošinot pilnvērtīgu ziedošo augu klātbūtni visās sezonās (izņemot ziemu), kā arī augu lapotnes krāsainību, klātesamību un tās sezonālo mainību. Jāveicina ilgtspējīgu lietus ūdens apsaimniekošanas risinājumu integrēšana apstādījumu joslās.

Tuvojoties pilsētai ar ūdenstransportu no Rīgas jūras līča puses, bijusī noliktavas ēka Eksporta ielā 15 k-8, kadastra apzīmējums 01000132008039, un ostas celtni pamanāmi eksponējas uz Vecrīgas silueta fona. Plānotā pasažieru termināļa ēka noliktavas pārbūves rezultātā var kļūt par Rīgas vizītkarti vai „jūras vārtiem” pilsētas viesiem, kas ierodas Rīgā izmantojot ūdens transportu.

Ēku Eksporta ielā 15 k-8 paredzēts pielāgot pasažieru termināļa funkcionālajam nodrošinājumam (realizācija būvniecības **I kārtā**) un aktivitātēm (realizācija būvniecības **II kārtā**), kuru darbība nav atkarīga no kuģu satiksmes.

Ēkas Eksporta ielā 15 k-8 apbūves laukums (saskaņā ar kadastrālo uzmērīšanas lietu) ir 7242,6 m², kopējā platība ir 18761,8 m², lietderīgā platība – 17378,1 m².



Skats uz agrāko noliktavas ēku Eksporta ielā 15 k-8, aiz tās ēka Eksporta ielā 15 k-9

Pasažieru termināļa daļā (būvniecības I kārtā) jāparedz šādas funkcijas:

Stāvs/līmenis	Telpas veids	Telpu vēlamā platība m ²
1.	Publiskā zona	1340,00
1.	Ostas apkalpojošā zona	250,00
1.	Sabiedrisko pakalpojumu telpas	230,00
1.	Tehniskās telpas	100,00
1.	Noliktavas	400,00
1.	Drošības dienests	110,00
2.	Robežas kontrole un muiža	250,00
2.	Ostas apkalpojošā zona	250,00
2.	Tehniskā telpa	200,00
3.	Publiskā zona	1600,00
3.	Ostas apkalpojošā zona	250,00
3.	Bārs	200,00
3.	VIP zona	120,00
3.	Tirdzniecības zona/veikali	390,00
4.	Tallink biroji	600,00
	Gaiteni un kāpņu telpas	~1070,00
	KOPĀ	7360,00

Būvniecības II kārtā papildus pasažieru termināļa funkcijai jāpiedāvā koncepcija papildus komercplatībām ~13 000,00 m² apjomā, kas varētu ietvert:

- Ēdināšanas zonu,
- Mazumtirdzniecības zonu,
- Darījumu zonu, t. sk., kuģu aģentu birojus,
- Izglītības funkciju,
- Kultūras telpu,
- Citu funkciju pēc Konkursa dalībnieka ieskatiem.

Ievērtējot to, ka Eksportostas attīstības rezultātā pasažieru termināļa ēka kļūs par sava veida magnētu pilsētā, Konkursa dalībniekiem ir dota iespēja piedāvāt radošas idejas ēkas funkcionālajai un arhitektoniskajai transformācijai. Veicot esošo ēku pārbūvi, saskaņā ar Lokālplānojumu jāsauglabā teritorijas industriālās apbūves arhitektonisko raksturu.

Pārējās ēkas Konkursa objekta teritorijā paredzēts saglabāt, demontējot noliktavas ar kadastra apzīmējumu 01000132008004 vienu sekciju.

Meta piedāvājumam cita starpā ir jāatbilst Jaunā Eiropas Bauhaus principi – skaistums, ilgtspēja un iekļaušana. Augstas kvalitātes arhitektūras un dzīves vides būtiskākie kritēriji:

- projektam jāparedz atbildīga attieksme pret dabas, finanšu un cilvēka resursiem;
- projektam ir jārespektē apkārtējā būvētā vide, vietējā ainava un tradīcijas;
- projektā veidotā vide ir pieejama un sasniedzama ikvienam;
- projektā ir izmantotas jaunas prasmes, atklājumi, zināšanas un tehnoloģijas;
- projekts paredz ilgtspējīgu būvniecības materiālu un tehnoloģiju izmantošanu;
- projekts uzlabo visas apkārtnes vides kvalitāti un palielina cilvēku labbūti.



Transporta infrastruktūra

Konkursa objekta teritorijai šobrīd ir nodrošināta piekļuve gan no sauszemes puses – pa izbūvētajiem pievedceļiem un ielām no Eksporta ielas puses, gan no ūdens puses, izmantojot esošos kuģu ceļus pa Daugavu un izbūvētās piestātnes.

Eksporta ielas sarkanās līnijas ir grozītas Lokālpilnvarotāja teritorijā, paredzot iespēju izbūvēt tramvaja līnijas pagarinājumu, un iespēju nākotnē realizēt Eksporta ielas turpinājumu ziemeļu virzienā. Jaunas ielu sarkanās līnijas Konkursa objekta teritorijā nav noteiktas. Lokālpilnvarotāja teritorijas iekšējie ceļi nav plānoti kā publiskas ielas, tādējādi nodrošinot šo teritoriju atbilstošu funkcionēšanu.

Lokālpilnvarotāja izstrādes ietvaros, tika veikta esošo un plānoto transporta plūsmu izpēte un prognozes, vadoties gan no esošās situācijas un Rīgas teritorijas plānošanas dokumentiem, gan no Tallinas ostas piemēriem. Ņemot vērā sagaidāmās transporta plūsmas uz/no Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas, kā arī apkārtējo teritoriju attīstības tendences, piekļūšanu rekomendēts veidot gan no Lugažu ielas, gan no Ūmeo ielas un Eksporta ielas krustojuma. Tieši caur perspektīvo Ūmeo ielas un Eksporta ielas krustojumu nākotnē tiks virzītas kravas transporta plūsmas, tādējādi veidosies sasaiste ar C kategorijas ielu tīklu un ir ņemts vērā, ka nākotnē kravas transports ostā Daugavas labajā krastā nokļūs, izmantojot Austrumu maģistrāli un/vai Rīgas Ziemeļu transporta koridoru (RZTK), atbilstoši Rīga 2030. Savukārt, vieglais transports izmantos gan Eksporta un Ūmeo ielu krustojumu, gan Lugažu ielu, tādējādi tiks izveidots savienojums gan starp C, gan D kategoriju ielām.



Perspektīvā ielu shēma un konkursa objekta un izpētes teritorijas sasaiste ar B, C un D kategorijas ielu tīklu

Vislielāko ietekmi uz apkārtējo infrastruktūru veido prāmju terminālis, kura plūsmas sastāv gan no tiešajām plūsmām uz/no prāmja, gan blakus plūsmām, kas atved-aizved pasažierus. Tomēr plūsmas uz/no prāmju termināļa nevar uzskatīt par jaunām plūsmām pilsētas mērogā, jo prāmju termināļa izveides rezultātā plūsmas tiktu „pārceltas” no teritorijas tiešā RVC tuvumā uz teritoriju RVC aizsardzības zonas malā, tādējādi samazinot gan kravas transporta, gan vieglo automašīnu plūsmu ietekmi uz RVC teritoriju, kas atbilst Rīgas Ilgtermiņa stratēģijas līdz 2030. gadam un Rīgas brīvdostas tematiskā plānojuma nostādņēm.

Pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un kruīza kuģu) un ro-ro pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) piestātnes apkalpošanai plānotais kopējais autonomvietņu skaits nedrīkst būt mazāks par 100, papildus paredzot nepieciešamās stāvvietas kravas autotransportam, pasažieru autobusiem un velosipēdiem, kā arī īslaicīgās stāvvietas operatīvajam transportam un vieglajiem taksometriem. Lokālpilnvarotāja atļautajām citām izmantošanām kopējais autonomvietņu skaits nedrīkst būt mazāks par 30 % no RVC AZ teritorijā noteiktā (normatīvā) autonomvietņu skaita, vienlaikus nepārsniedzot kopējo normatīvo autonomvietņu skaitu. Precīzu skaitu ieteicams noteikt vadoties pēc faktiskā autostāvvietu pieprasījuma. Šādai būvei nepieciešamais autostāvvietu skaits atkarīgs no izvēlētās kontroles sistēmas veida un darbību secības.

Dzelzceļa infrastruktūra

Lokālpārveiduma izstrādes laikā, tika izbūvēts jaunu sliežu ceļš – ievads Eksportostā, kas saglabā savienojumu ar dzelzceļa staciju „Zemitāni”. Lokālpārveiduma ietvaros ir noteikta un attēlota drošības aizsargjosla gar jaunizbūvēto dzelzceļa sliežu ceļu.

Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra

Konkursa objekta teritorijā paredzēta esošās piestātnes EO-6 atjaunošana un pārbūve tādā apjomā, lai nodrošinātu plānoto pasažieru kuģu, RO-RO pasažieru kuģu un kruīza kuģu apkalpošanu. Jāņem vērā, ka piestātnēs EO-6 un EO-7 vienlaicīgi var atrasties divi, piestātņu garumam atbilstoša izmēra, kuģi, kas var būt gan pasažieru kuģi, gan RO-RO pasažieru kuģi, gan kruīza kuģi.

Veicot piestātnes pārbūvi pasažieru kuģu (t. sk. prāmju un kruīza kuģu) un ro-ro pasažieru kuģu (ro-pax kuģu) apkalpošanai, nepieciešams nodrošināt piebraukšanu pie piestātnes, pieslēgumu centralizētajām kanalizācijas un ūdensapgādes sistēmām, kā arī veikt tās aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām.

Kuģu piestātnes (TIN146) dienvidu daļa, kura vienlaicīgi ir daļēji noteikta kā publiskais laukums (TIN141) un robežojas ar Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādi (TIN130), ir labiekārtojama kā daļa no vienotās publiskās ārtelpas Daugavas krastmalā.

EO-6 piestātnē, apkalpojot kuģi, kura garums pārsniedz 200 m, kuģa apkalpošanas laikā nepieciešamās piestātnes zonas Publiskā laukuma teritorijā norobežošana jāveic pēc iespējas izmantojot pārvietojamu/mobilu nožogojumu vai citus labiekārtojuma elementus, kas ļauj nodrošināt nepārtrauktu gājēju kustību no Publiskā laukuma līdz Eksportostas līča krastmalas gājēju promenādei, ne mazāk kā 6 m platumā.

Sabiedriskā transporta pieejamība

Pašreizējai Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijai tuvākās sabiedriskā transporta pieturas ir izvietotas Eksporta ielā, Pētersalas ielā un Ganību dambī, kur kursē gan tramvaji, gan autobusi:

- 5. tramvajs „Iļģuciems–Mīlgrāvis” – nodrošina Lokālpārveiduma teritorijas sasaisti ar Sarkandaugavu, pilsētas centru, Āgenskalnu un Iļģuciemu;
- 9. tramvajs „Aldaris–Ķengarags” – nodrošina Lokālpārveiduma teritorijas sasaisti ar Sarkandaugavu, pilsētas centru, Maskavas forštati un Ķengaragu. Tramvajs kursē tikai darba dienās;
- 2. autobuss „Abrenes iela–Vecmīlgrāvis” – nodrošina Lokālpārveiduma teritorijas sasaisti ar pilsētas centru, Sarkandaugavu, Mežaparku un Vecmīlgrāvi.

Pētersalas, Pulkveža Brieža ielas un Ganību dambja krustojuma rajonā atrodas 20. autobusa, 1. un 19. trolejbusa galapunkts.

- 20. autobuss „Pētersala–Pļavnieku kapi” – nodrošina Pļavnieku un Pētersalas sasaisti.
- 19. trolejbuss „Pētersala–Ziepiņiekalna” – nodrošina Ziepiņiekalna un Pētersalas sasaisti.
- 1. trolejbuss „Valmieras iela–Pētersalas iela” – nodrošina Pētersalas un Avotu apkaimes sasaisti.



Atbilstoši Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas plānotajām funkcijām, sabiedriskais transports ir vitāli svarīgs attiecīgās teritorijas apmeklētājiem, kas ierodas ar kuģi vai dodas uz kuģi, kā arī teritorijas citu funkciju nodrošinājumam. EO TIAN ir piedāvāts izveidot jaunu sabiedriskā transporta maršrutu – autobusa vai trolejbusa maršrutu, pa Eksporta ielu, kas apkalpotu teritorijas, kur esošajā situācijā ir zems sabiedriskā transporta nodrošinājums.

Lokālpplānojumā ir noteikta plaša tramvaja sliežu trajektorija (TIN73), lai nākotnē būtu iespējams sliežu ceļu turpinājums uz ziemeļiem Eksportostas teritorijā, ja rodas tādas iespējas un nepieciešamība. Ņemot vērā „Transporta plūsmu izpēti” ietvaros izstrādāto perspektīvās tramvaja līnijas novietojumu un alternatīvos risinājumus Lokālpplānojuma teritorijā tika noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN73), kas nosaka:

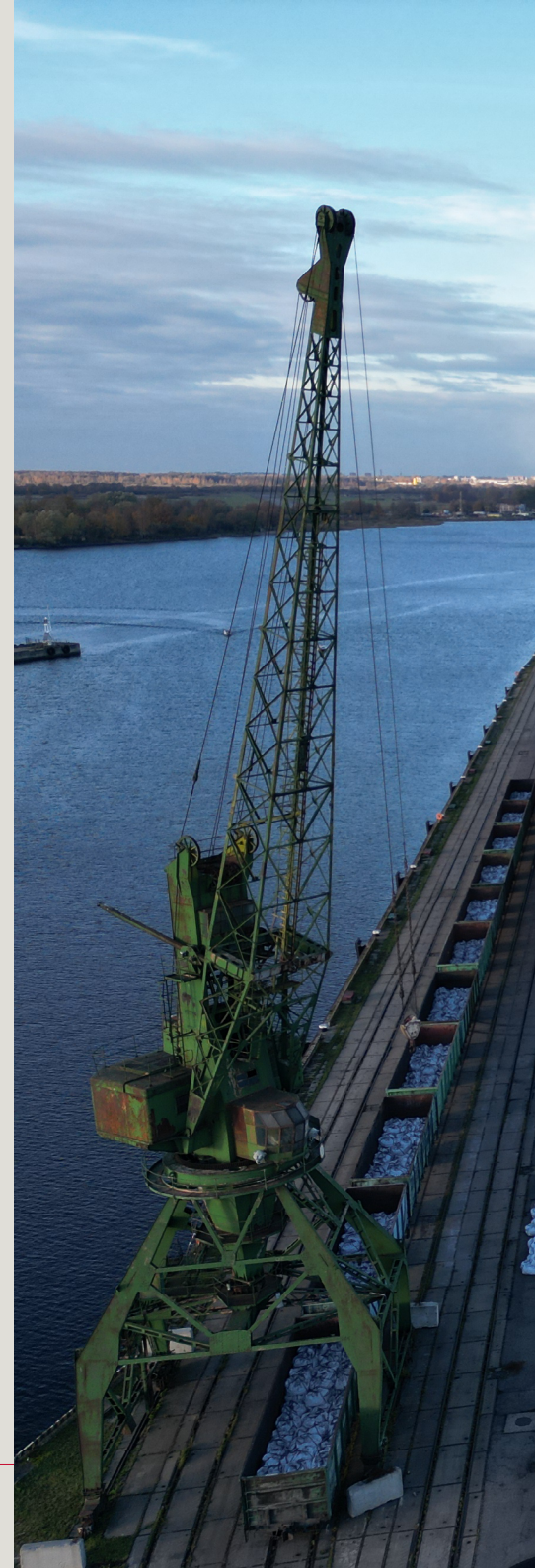
- Tramvaja trases novietni jāprecizē novērtējot tramvaja kustības radītā trokšņa piesārņojuma līmeni un, nepieciešamības gadījumā, plānojot pasākumus trokšņa līmeņa samazināšanai.
- Līdz tramvaja trases novietnes precizēšanai un būvniecībai, teritorijā atļauts izbūvēt atklātas virszemes transportlīdzekļu novietnes, piebrauktuves un ierīkot apstādījumus, kā arī teritoriju izmantot cita sabiedriskā transporta nodrošināšanai līdz pasažieru terminālim. Tramvaja trases un galapunkta izbūves gadījumā, ierīkotās transportlīdzekļu stāvvietas pārbūvē vai likvidē.

Gājēju un velosipēdistu ceļu tīkls

Lokālpplānojuma risinājumi paredz nepieciešamību gar Eksporta ielu izbūvēt gājēju ietves, kā arī ierīkot regulējamu krustojumu ar gājēju pārejām Eksporta ielas un Ūmeo ielas krustojumā, nodrošinot drošu un ērtu gājēju un velobraucēju kustību. Ņemot vērā veloinfrastruktūras attīstības plānus, veloceļi būtu jāparedz gan gar Eksporta ielu abās pusēs, gan gar Lugažu ielu vismaz vienā ielas pusē (apbūves pusē). Gar perspektīvo Ūmeo ielu tiek rekomendēts izveidot velojoslās līdzīgi kā tas paredzēts Skanstes apkaimes teritorijas lokālpplānojumā.

Gājēju un velosipēdistu kustība jāparedz arī gar Daugavu, pa teritorijā paredzēto gājēju promenādi, kā arī tās savienojumā ar Eksporta ielu:

- Plānotais gājēju un velosatiksmes kustības koridors ir daļa no vienotas gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu ar noslēgumu pie Eksporta ielas, ko veido, izbūvē un labiekārto kā publiski pieejamu, nepārtrauktu publiskās ārtelpas joslu bez nožogojuma.
- Plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridora brīvtempa platums ir ne mazāks kā 6 m, ietverot gājēju ietvi un velosipēdu ceļu.
- Plānotajā gājēju un velosatiksmes kustības koridorā atļauts ierīkot dažādus, savstarpēji saskanīgus labiekārtojuma elementus, izvietot atpūtas solus un apgaismojumu. Apstādījumus ierīko plānotā gājēju un velosatiksmes kustības koridora robežās vai ārpus tā, ņemot vērā plānoto ēku un būvju (t. sk. pazemes inženiertīklu) izvietojumu.
- Teritorijā jānodrošina iespēju pārvietoties operatīvajam transportam, tostarp, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta transportam.





INŽENIERTĪKLI KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJĀ

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija ir apgrūtināta ar ekspluatācijas aizsargjoslām gar inženiertīkliem, kā arī tā iekļaujas un robežojas ar ekspluatācijas aizsargjoslas teritoriju gar ielu vai ceļu jeb ielu sarkanajām līnijām. Šajā sadaļā dots informatīvs inženiertīklu situācijas apraksts.

Ūdensapgāde

Saskaņā ar SIA „Rīgas ūdens” sniegto informāciju, Eksporta ielā ir iebūvēti DN 500 mm un DN 350 mm ielas ūdensvadi, kā arī DN 200/100 mm ielas ūdensvads ar pievadu.

Ņemot vērā esošo ūdensapgādes tīklu un objektu izvietojumu, Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija ir nodrošināta ar centralizētu ūdensapgādi.

Paredzot, piemēram, Eksporta ielas pārbūves risinājumus un/vai tramvaja līnijas pagarinājumu Konkursa objekta teritorijā, uzsākot būvprojektēšanu, būs jāizvērtē nepieciešamību veikt esošā Rīgas pilsētas centralizētā sadzīves kanalizācijas un ūdensapgādes tīkla pārbūvi, t. sk. esošo komunikāciju demontāžu un pārvietošanu (izbūvi), nodrošinot normatīvajiem aktiem atbilstošu inženierkomunikāciju izvietojumu ielas telpā, ņemot vērā, ka inženierkomunikāciju aizsargjoslā aizliegts izvietot būves, audzēt kokus un krūmus.

Ugunsdzēsības ūdensapgāde

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā ir izbūvēti ugunsdzēsības hidranti uz visiem centralizētās ūdensapgādes ūdensvadiem, nodrošinot esošo ēku un būvju sasniedzamību no tiem.

Plānojot jaunas ēkas un būves jānodrošina to ugunsdrošība atbilstoši MK 30.06.2015. noteikumiem Nr. 333 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 „Būvju ugunsdrošība”, MK 19.04.2016. noteikumiem Nr. 238 „Ugunsdrošības noteikumi”.

Saimnieciskā kanalizācija

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā esošajos uzņēmumos rodas divu veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi un lietus notekūdeņi. Sadzīves notekūdeņi no lielākās teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos. Saskaņā ar SIA „Rīgas ūdens” sniegto informāciju, Eksporta ielā atrodas pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1840/1500/2x1000/1500/1840 mm un DN 1840 mm maģistrālie kolektori, kā arī DN 600 mm kolektors. Arī turpmāk konkursa objekta un izpētes teritorijā jāparedz dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietus ūdens tīkla. Sadzīves un ražošanas notekūdeņu novadīšana ir paredzēta Rīgas pilsētas centralizētajos notekūdeņu tīklos.

Lietus kanalizācija un meliorācija

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgas pilsētā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta sniegtajai informācijai Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas tuvumā nav pilsētas lietus ūdens kanalizācijas kolektoru. Plānojot teritorijas attīstību, nedrīkst pieļaut virszemes ūdeņu no objekta nokļūšanu uz ielas, tie jāpārtver un jānovada teritorijā ārpus ielas sarkanajām līnijām.

Lietus notekūdeņu novadīšanu jāparedz pilsētas centralizētajos lietus notekūdeņu tīklos vai Daugavā (paredzot priekšattīrīšanu), nodrošinot novadāmo lietus notekūdeņu kvalitātes atbilstību Rīgas domes 15.11.2011. saistošo noteikumu Nr. 147 „Rīgas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi” 2. pielikumam. Pieļaujams paredzēt teritorijā lokālus ūdens uzkrāšanas un novadīšanas risinājumus (piemēram, dīķis, estuārs u. tml.).

Lietus notekūdeņi Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā veidojas no atmosfēras nokrišņiem, lietus ūdeņiem vai sniega kušanas ūdeņiem, notekot no ēku jumtiem, iekšējiem ceļiem, laukumiem, ielām un citām teritorijām. Lietus notekūdeņi pēc savākšanas tiek novadīti pilsētas lietus kanalizācijas sistēmā vai vidē. Lietus notekūdeņu savākšanai no Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas ir izbūvētas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot nepieciešamo lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu no apbūvētajām platībām, ielām un ceļiem – Daugavā.

Pretplūdu aizsardzība

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas applūstamības iespējamība ir ļoti maza (0,5 %) – reizi 200 gados. Applūstamības iespējamība gar krasta līniju ir augstāka. Saskaņā ar „Rīga pret plūdiem” (pilnais nosaukums „Rīgas pilsētas virszemes ūdeņu ietekmju novērtēšana, novērsšana un ekoloģiskā stāvokļa uzlabošana”, 2012.) ietvaros veikto pētījumu analīzes rezultātiem Rīgas pilsētu rekomendēts aizsargāt no plūdiem, kādi tuvās nākotnes (2021.-2050.) klimatā iespējami ar 1 % varbūtību jeb reizi 100 gados. Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijai konkrēti pretplūdu pasākumi nav paredzēti, bet ir atļauts mainīt reljefu (veikt teritoriju uzbēršanu), ja tas ir nepieciešams teritoriju attīstībai. Esošās kuģu piestātnes, dzelzceļš vai jebkurš autoceļš, kas izbūvēts augstāk par maksimālo plūdu prognozēto augstumu, var kalpot kā dambis pārējās teritorijas aizsardzībai plūdu gadījumā.

Elektroapgāde

Saskaņā ar AS „Augstsprieguma tīkls” sniegto informāciju, gar Konkursa izpētes teritoriju Eksporta ielā atrodas AS „Augstsprieguma tīkls” valdījumā esoša publiskas infrastruktūras elektroenerģijas pārvades tīkla 110kV pazemes kabeļu elektrolīnija. Konkursa izpētes teritorijā Eksporta ielā K-10 atrodas transformatora apakšstacija TP-051.

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā elektroapgāde tiek nodrošināta ar SIA „Riga Port Electric” u.c. piederošiem vidēja sprieguma kabeļiem. SIA „Riga Port Electric” ir elektroenerģijas operators un piegādātājs, kas nodrošina elektroenerģijas fizisko sadali un piegādes infrastruktūras darbību, kā arī sniedz ar to saistītus pakalpojumus Ekspostostā. Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija ir nodrošināta ar nepieciešamo elektrojaudu, detalizēti risinājumi izstrādājami būvprojekta stadijā.

Izstrādājot piestātnes pārbbūves būvprojektu, jāparedz iespēja ierīkot visus nepieciešamos inženiertīklus, t. sk. krasta elektroapgādes sistēmu, savlaicīgi rezervējot un/vai ierīkojot nepieciešamos inženiertīklu koridorus, kabeļu šahtas u. tml.



Siltumapgāde

Eksporta ielā (posmā no pilsētas centra līdz Ūmeo ielai) ir izvietoti AS „RĪGAS SILTUMS” siltuma tīkli Dn500 mm un Dn200.

Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas, un tai piegulošās ostas un ražošanas teritorijas objektu siltumapgāde galvenokārt tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot galvenokārt cieto kurināmo. Tā kā Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kur aizliegts būvēt vai ierīkot iekārtas, kas izmanto ogles siltumenerģijas ražošanai vai tehnoloģisko procesu nodrošināšanai.

Esošo siltumvadu pārbūves nepieciešamība un risinājumi jānosaka būvprojektēšanas posmā, atkarībā no plānoto ēku un objektu izvietojuma un nepieciešamajām jaudām.

Gāzapgāde

Saskaņā ar AS „Latvijas Gāze” (AS „GASO”) informāciju, Konkursa izpētes teritorijā – Eksporta ielā - atrodas vidējā spiediena (līdz 0,4 MPa) sadales gāzesvads dn 400, līdz ar to daļa no Konkursa izpētes teritorijas šobrīd ir nodrošināta ar gāzapgādi, kā arī pastāv iespēja minēto gāzapgādes tīklu paplašināt, ja rodas tāda nepieciešamība.

Izstrādājot būvprojektus par jaunu ielu, ceļu, tramvaja līniju pārbūvi vai jaunbūvi, lai nodrošinātu piekļuvi Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijai, jāņem vērā esošos gāzes vadus un jānodrošina to saglabāšana vai nepieciešamības gadījumā jāparedz pārlīkšana.





VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS

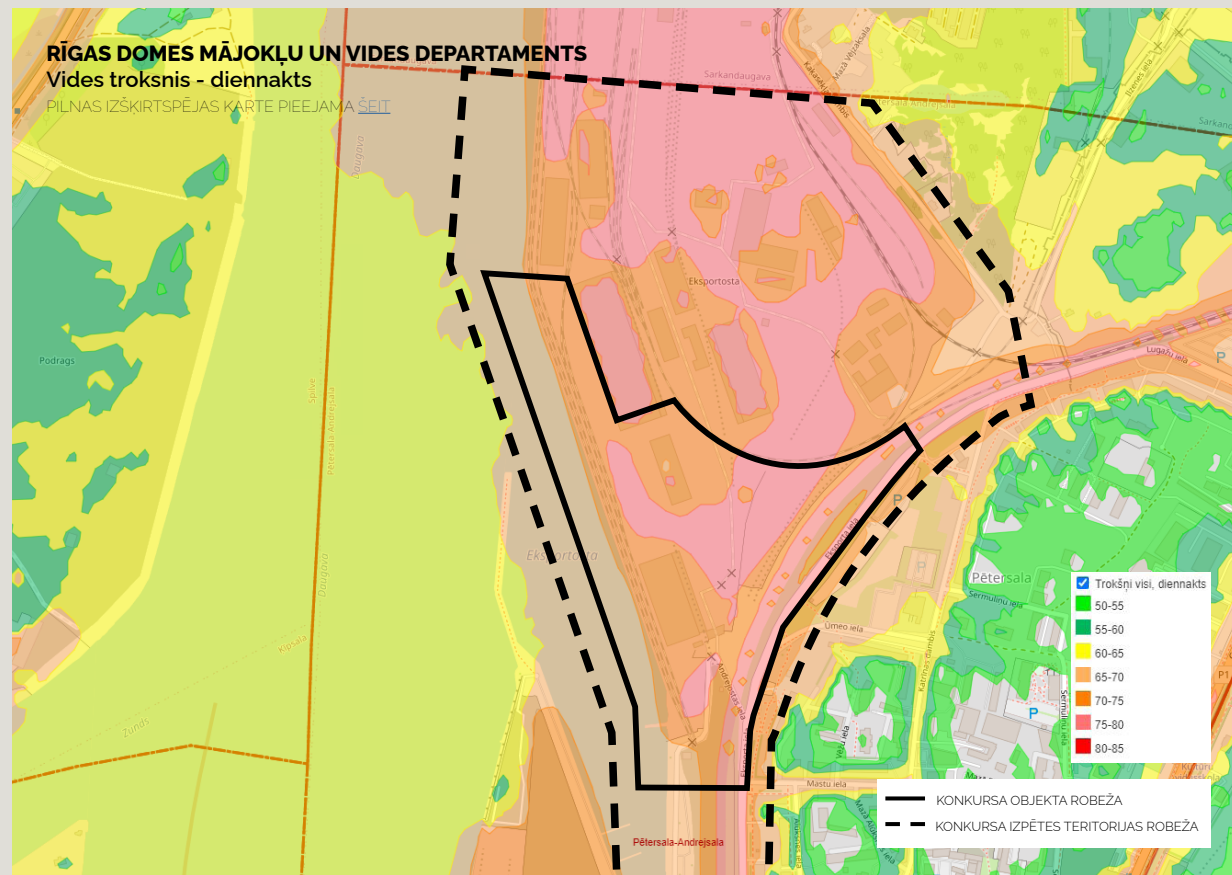
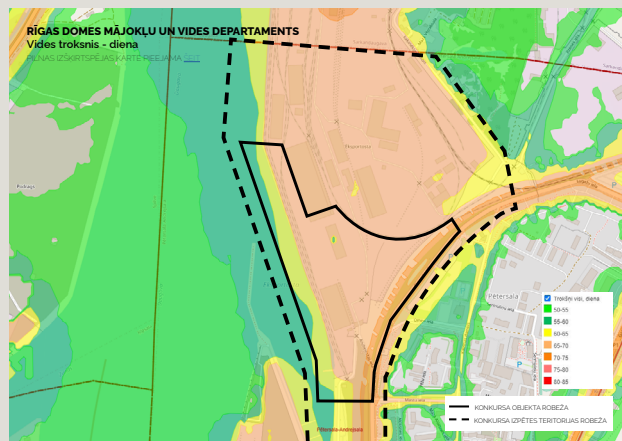
Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par būtiskāku ietekmi 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 MK 07.01.2014. noteikumi Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”.

Trokšņus un vibrācijas Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā rada galvenokārt rūpnieciskā darbība Eksportostas teritorijā (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t. i., dzelzceļš un autoceļi.

Tā kā Konkursa objekta teritorija ietilpst RVC aizsardzības zonā, jāņem vērā, ka jebkurš tajā izvietots rūpnieciskais objekts, t. sk. arī ārpus telpām izvietotas troksni emitējošas iekārtas, ir paaugstināta trokšņa avoti. Šādu trokšņa avotu ekspluatācija bez speciāliem trokšņa tā avotā samazināšanas pasākumiem nav pieļaujama.



Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas trokšņa kartes fragmenti – diēnaks, diēna

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 MK 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.

Rīgas dome ar 29.12.2021. lēmumu Nr. 1109 apstiprināja „Rīgas valstspilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu 2021.-2025. gadam”. Programmas izstrādes ietvaros tika detalizēti izvērtēti tie pasākumi, kas potenciāli var ietekmēt gaisa kvalitāti, tos iedalot šādās grupās: (1) Transports un satiksmes infrastruktūra; (2) Sabiedriskais transports; (3) Siltumapgādes iekārtas; (4) Stacionārie piesārņojuma avoti; (5) Kuģu satiksme ostā un (6) Gaisa kvalitātes pārvaldības un sabiedrības izglītošana un informēšana. Vairāki no tiem, tiešā veidā attiecināmi arī uz konkursa objekta un izpētes teritoriju un tajā esošajām, kā arī perspektīvās attīstības īstenošanas rezultātā plānotajām darbībām.

Piesārņojuma izkliedes modelēšanas rezultātā tika secināts, ka 2019. gadā nozīmīgākie NO₂ emisijas avoti Rīgā ir autotransports (līdz 60 %), individuālās apkures iekārtas (12 %), kuģu kustība un stāvēšana ostas teritorijās (11 %) un ražošanas un siltumapgādes uzņēmumi (6 %). Lielākās NO₂ koncentrācijas veidojas pie intensīvāk noslogotajām ielām, tomēr paaugstināti piesārņojuma līmeņi noteikti arī pie ostas piestātnēm. Galvenie daļiņu PM₁₀ emisijas avoti ir ražošanas un ostas uzņēmumi, autotransports un individuālā apkure, kas 2019. gadā veidoja attiecīgi 31 %, 31 % un 27 % no kopējām daļiņu PM₁₀ emisijām.

Rīgas dome ar 29.12.2021. lēmumu Nr. 1109 apstiprināja „Rīgas valstspilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu 2021.-2025. gadam”. Programmas izstrādes ietvaros tika detalizēti izvērtēti tie pasākumi, kas potenciāli var ietekmēt gaisa kvalitāti, tos iedalot šādās grupās: (1) Transports un satiksmes infrastruktūra; (2) Sabiedriskais transports; (3) Siltumapgādes iekārtas; (4) Stacionārie piesārņojuma avoti; (5) Kuģu satiksme ostā un (6) Gaisa kvalitātes pārvaldības un sabiedrības izglītošana un informēšana. Vairāki no tiem, tiešā veidā attiecināmi arī uz konkursa objekta un izpētes teritoriju un tajā esošajām, kā arī perspektīvās attīstības īstenošanas rezultātā plānotajām darbībām.

Piesārņojuma izkliedes modelēšanas rezultātā tika secināts, ka 2019. gadā nozīmīgākie NO₂ emisijas avoti Rīgā ir autotransports (līdz 60 %), individuālās apkures iekārtas (12 %), kuģu kustība un stāvēšana ostas teritorijās (11 %) un ražošanas un siltumapgādes uzņēmumi (6 %). Lielākās NO₂ koncentrācijas veidojas pie intensīvāk noslogotajām ielām, tomēr paaugstināti piesārņojuma līmeņi noteikti arī pie ostas piestātnēm.

Galvenie daļiņu PM₁₀ emisijas avoti ir ražošanas un ostas uzņēmumi, autotransports un individuālā apkure, kas 2019. gadā veidoja attiecīgi 31 %, 31 % un 27 % no kopējām daļiņu PM₁₀ emisijām.

