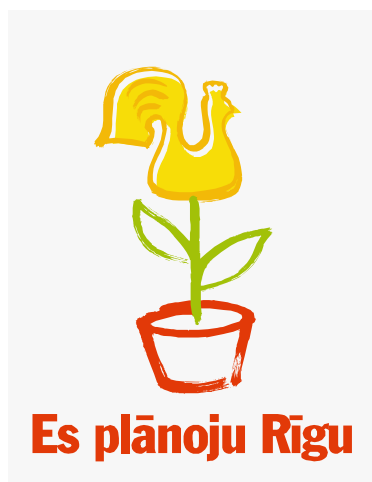




RĪGAS VĒSTURISKĀ CENTRA UN TĀ AIZSARDZĪBAS ZONAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS (ar grozījumiem)

Galīgā redakcija

PASKAIDROJUMA RAKSTS

SATURS

1.	IEVADS.....	5
1.1.	IZSTRĀDES PAMATOJUMS.....	5
1.2.	GROZĪJUMU IZSTRĀDES PAMATOJUMS	7
1.3.	PLĀNA SASTĀVDAĻAS	8
1.4.	RĪGAS ATTĪSTĪBAS PLĀNA 1995.–2005.GADAM IZVĒRTĒJUMS	10
2.	PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI	15
3.	PLĀNOJAMĀS TERITORIJAS LOMA RĪGAS PILSĒTAS, RĪGAS REĢIONA, LATVIJAS UN STARPTAUTISKĀ KONTEKSTĀ.....	21
4.	TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS VĪZIJA 2025	23
5.	VISPĀRĒJIE ATTĪSTĪBAS MĒRĶI.....	25
6.	KULTŪRVĒSTURISKĀ VIDE.....	26
6.1.	KULTŪRVĒSTURISKĀS VIDES VĒRTĪBU SASTĀVS.....	26
6.2.	KULTŪRVĒSTURISKĀS VIDES AUTENTISKUMS.....	28
6.3.	TERITORIJAS PILSĒTĒLPAS ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA	32
7.	TERITORIJAS PILSĒTBŪVNICISKĀ (PLĀNOJUMA UN TELPISKĀ) STRUKTŪRA.....	34
7.1.	PLĀNOJUMA STRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA	34
7.1.1.	Struktūras saglabāšana un pilnveidošana atsevišķās pilsētas daļās	34
7.1.2.	Jumtu ainavas un struktūras sakārtošana.....	42
7.2.	ARHITEKTONISKI TELPISKĀ KOMPOZĪCIJA	43
8.	PLĀNOJAMĀS TERITORIJAS FUNKCIONĀLĀ IZMANTOŠANA	48
8.1.	GALVASPILSĒTAS FUNKCIJU ATTĪSTĪBA.....	49
8.2.	PAŠVALDĪBAS FUNKCIJU ATTĪSTĪBA	49
8.3.	DARĪJUMU UN BIROJU FUNKCIJU ATTĪSTĪBA.....	50
8.4.	KOMERCPAKALPOJUMU ATTĪSTĪBA.....	51
8.5.	JAUKTĀS IZMANTOŠANAS UN CENTRA FUNKCIJU ATTĪSTĪBA	52
8.6.	ATTĪSTĪBAS TERITORIJU NODROŠINĀJUMS	54
9.	MĀJOKLIS	56
10.	PUBLISKĀ ĀRTELPA	62
10.1.	RVC PUBLISKO ĀRTELPU TĪKLA UN TĀ ELEMENTU ATTĪSTĪBA	63
10.2.	IELU TELPAS UN LAUKUMU APSTĀDĪJUMU SISTĒMAS ATTĪSTĪBA.....	74
10.3.	VĒSTURISKĀS ŪDENSTECES, ŪDENSTILPES UN KRASTMALAS.....	75
10.4.	CITI PUBLISKĀS ĀRTELPAS ELEMENTI	81
10.4.1.	Vēsturiskie ielu segumi un kustības ērtums	81
10.4.2.	Fasādes un to apdares autentiskums	81
10.4.3.	Tēlniecības objekti un labiekārtojuma elementi.....	83
10.4.4.	Publiskās tualetes.....	85
10.5.	SABIEDRISKĀ DROŠĪBA	86
11.	DZĪVES VIDE.....	87
11.1.	APSTĀDĪJUMU SISTĒMAS ATTĪSTĪBA	87
11.2.	VIDES EKOĻOĢISKĀS KVALITĀTES UZLABOŠANA.....	95
12.	TRANSPORTS.....	103
12.1.	IELU KLASIFIKĀCIJA. SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA.....	103
12.2.	AUTONOVĪETŅU SISTĒMAS ATTĪSTĪBA.....	106
12.3.	DARBAVIETU PĀRVIETOŠANA NO PĀRSLOGOTIEM RAJONIEM	110
12.4.	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBA	110
12.5.	KRAVAS TRANSPORTS	114
12.6.	JŪRAS TRANSPORTS.....	115

12.7.	RVC SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PILNVEIDOŠANAS VARIANTU SALĪDZINĀJUMS	116
12.8.	GĀJĒJU KUSTĪBA	116
12.9.	VELOTRANSPORTS	117
12.10.	AUTOTRANSPORTA SASAISTES ATTĪSTĪBA STARP DAUGAVAS KRASTIEM	117
12.11.	ATSEVIŠĶU TERITORIJU TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBA	120
13.	SOCIĀLĀS INFRASTRUKTŪRA	130
13.1.	IZGLĪTĪBAS UN ZINĀTNES IESTĀŽU TERITORIJU ATTĪSTĪBA	130
13.2.	KULTŪRAS IESTĀŽU ATTĪSTĪBA.....	132
13.3.	NEVALSTISKĀS, SABIEDRISKĀS (PUBLISKĀS) UN RELIĢISKĀS ORGANIZĀCIJAS.....	135
13.4.	SPORTS, ATPŪTAS IESPĒJAS BRĪVĀ DABĀ UN AR TO SAISTĪTĀS TERITORIJAS	136
13.5.	VESELĪBAS APRŪPES IESTĀŽU ATTĪSTĪBA.....	138
13.6.	SOCIĀLĀS INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS JAUNĀS TERITORIJAS	139
14.	INŽENIERKOMUNIKĀCIJU INFRASTRUKTŪRA	141
15.	PRIORITĀRIE PLĀNA IEVIEŠANAS PASĀKUMI	149
	PIELIKUMI	154

Paskaidrojuma rakstā izmantotie saīsinājumi

Nr. p. k.	Saīsinājums	Saīsinājuma nozīme
1.	A	austrumi
2.	Apbūves noteikumi	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
3.	AZ	aizsardzības zona
4.	D	dienvidi
5.	ES	Eiropas Savienība
6.	g.	gads
7.	Grozījumi	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumi
8.	gs.	gadsimts
9.	ha	hektārs
10.	LR	Latvijas Republika
11.	m (m ² , m ³)	metrs (kvadrātmets, kubikmets)
12.	mm	milimetrs
13.	MK	Ministru kabinets
14.	Nr. p. k.	numurs pēc kārtas
15.	Plāns	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (ar grozījumiem)
16.	R	rietumi
17.	RAP-95	Rīgas attīstības plāns 1995.–2005. gadam
18.	RTP-2006	Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam
19.	RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
20.	t. i.	tas ir
21.	u. c.	un citi
22.	u. tml.	un tamlīdzīgi
23.	utt.	un tā tālāk
24.	UNESCO	Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
25.	Z	ziemeļi

1. IEVADS

1.1. Izstrādes pamatojums

Rīgas vēsturiskais centrs ir ieguvis augstāko starptautisko kultūras mantojuma novērtējumu, kas apstiprina šā kultūras objekta īpašo un unikālo vērtību pasaules mērogā.

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums izstrādāts, pamatojoties uz:

- 1) Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likumu (29.05.2003.);
- 2) Ministru kabineta noteikumiem Nr. 127 „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības noteikumi” (08.03.2004.);
- 3) Rīgas domes lēmumu Nr. 8883 „Par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna izstrādi” (26.11.2000.);
- 4) Rīgas domes lēmuma Nr. 2990 „Par grozījumiem Rīgas domes lēmumā Nr. 8883 „Par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna izstrādes uzsākšanu”” apstiprināto darba uzdevumu (06.04.2004.);
- 5) Rīgas domes lēmumu Nr. 3233 „Par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna galīgās redakcijas izstrādi” (22.06.2004.);
- 6) Rīgas domes lēmumu Nr. 3991 „Par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna (Rīgas attīstības plāna 1995.–2005. gadam, kas apstiprināts ar Rīgas domes 12.12.1995. lēmumu Nr. 2819 „Par Rīgas attīstības plāna 1995.–2005. gadam pieņemšanu un Rīgas pilsētas apbūves noteikumu apstiprināšanu”, grozījumi) galīgās redakcijas noteikšanu” (01.03.2005.);
- 7) Rīgas domes lēmumu Nr. 179 „Par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plānu” (05.07.2005.);
- 8) Rīgas domes lēmumu Nr. 583 „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma galīgās redakcijas noteikšanu” (15.11.2005.);
- 9) Rīgas domes lēmumu Nr. 832 „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma apstiprināšanu” (07.02.2006.),

kā arī ņemot vērā noteikto valsts un pašvaldības institūciju iesniegtos nosacījumus RVC un tā AZ teritorijas plānojuma izstrādei, sabiedrības viedokli un atzinumus par izstrādātajām plānojuma redakcijām.

RVC un tā AZ teritorijas plānojums sagatavots saskaņā ar šādiem galvenajiem normatīvajiem aktiem:

- likums „Par pašvaldībām”;
- „Teritorijas plānošanas likums” (Plānojuma izstrādāšanas laikā);
- Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumi Nr. 883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”,

Plāns saskaņā ar LR spēkā esošo likumdošanu tika uzsākts kā *Rīgas attīstības plāna 1995.–2005. gadam* grozījumi teritorijai, kurā ietilpst Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas Pasaules kultūras mantojuma sarakstā iekļautā vieta Nr. 852 – Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona.

Pieaugot attīstības aktivitātēm pilsētas centrā, pēdējos gados tika ierosinātas un realizētas vairākas RVC pārveidošanas ieceres, kas nerespektēja kultūras objekta saglabāšanas intereses. Tā kā RAP-95 netika pietiekami detalizēta un konsekventi īstenota pašvaldības politika attiecībā uz kultūrvēsturiskā mantojuma, pilsētas apstādījumu un centra pilsētbūvnieciskā veidola saglabāšanu un attīstību, sabiedrībā nereti izraisījās neapmierinātība un diskusijas par jauno arhitektūru, pārbūvēm, pilsētas vides un ēku modernizācijas projektiem un par kultūrvēsturiskās vides apsaimniekošanas modeli kopumā.

Pēdējos gados RVC un tā aizsardzības zonā jūtami saasinājušās tehnogēnās problēmas – transporta intensitāte, esošo inženierkomunikāciju novecošana u.c., kā arī notikusi lielu, mūsdienu pilsētām raksturīgu funkciju ienākšana bez neatkarīgas analīzes par to ietekmi uz sagaidāmajām izmaiņām pilsētvidē (lielveikali, autonomvietnes, sporta kompleksi u.c.). Tas radīja nepieciešamību visu izpausmju kultūrvēsturisko mantojumu integrēt mūsdienu pilsētas infrastruktūrā, nemazinot šā kopuma sabiedrisko vērtību, un izstrādāt īpašu teritorijas plānojumu Rīgas centram, kas nodrošinātu tā saglabāšanu un attīstību ilgākā laika periodā.

Sabiedrībai ir svarīgi, lai pilsēta attīstās, radot stabilu bāzi tās iedzīvotāju labklājības līmeņa paaugstināšanai, vienlaikus nodrošinot pilsētas centra kultūrvēsturiskā potenciāla un vides arhitektonisko vērtību saglabāšanu un attīstību.

Rīgas domes **mērķis** Plāna izstrādē bija noteikt galvenās politiskās nostādnes lēmumu pieņemējiem RVC un tā AZ turpmākajā izmantošanā, kas var izpausties kā kontroles sistēmas, detālplānojumu izstrāde, rīcības plāni, programmas u.tml. Teritorijas plānojums ir tiesisks pamats lēmumu pieņemšanai par konkrētās teritorijas izmantošanu, tas ir, būvatļauju, plānošanas un arhitektūras uzdevumu, ekonomiskās darbības atļauju un detālplānojumu uzdevumu sagatavošanai.

Plāns ir saistošs politisks dokuments, kas nosaka RVC un tā AZ turpmāko izmantošanu, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un attīstību.

Turpmāk izstrādājamas atbilstošas pašvaldības un valsts rīcības programmas, lai nodrošinātu pašvaldības dienestu koordinētu un atbildīgu rīcību izvirzīto mērķu sasniegšanai.

Plāns izstrādāts saskaņā ar pēctecības, atklātuma un demokrātijas principiem. Sadarbojoties ar nevalstiskajām organizācijām, tika organizēta sabiedrības iesaistīšana plānošanas procesā, un ikvienam Rīgas iedzīvotājam saskaņā ar likumdošanu ir bijusi iespēja izteikt savu viedokli un piedalīties RVC saglabāšanas un attīstības jautājumu apspriešanā.

Plāns tika izstrādāts konsultējoties ar dažādu nozaru speciālistiem, valsts institūciju pārstāvjiem, kā arī sadarbojoties ar Rīgas domes speciālistiem.

Plāna pašreizējās izmantošanas analīze un risinājumi balstās uz tā izstrādes sākumposmā (2002.-2005.g.) sagatavoto apakšprojektu rezultātiem sociāli ekonomiskajā, mājokļa, kultūrvēsturiskās vides aizsardzības, publiskās ārtelpas pilnveidošanas, dabas pamatnes, inženiertehniskās apgādes, vides kvalitātes un transporta jomā (skatīt 1.pielikumu), kā arī dažādu mērķgrupu un ekspertu paustajiem viedokļiem un ieteikumiem.

RVC un tā AZ teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā un grafiskajā daļā izmantota informācija vai dati, kas bija pieejami vai iegūti tā izstrādes laikā. Plāna sagatavošanā ir izmantoti arī dažādi pētījumi un analītiskie materiāli, tostarp Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sagatavotais materiāls "Vīzija 2020", Sabiedriskās politikas institūta veiktās aptaujas un semināru materiāli (2001., 2002.), RVC saglabāšanas un attīstības plāna darba un koordinācijas grupas veiktās aptaujas (2002.).

1.2. Grozījumu izstrādes pamatojums

Apstiprinot Plānu, Rīgas dome nolēma turpināt Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānošanas darbu un veikt nepieciešamās korekcijas, kas saistītas ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma ieviešanu.

Lai sagatavotu priekšlikumus Plāna nepieciešamo korekciju izstrādei, izskatītu darba uzdevumus Grozījumu izstrādei un izvērtētu Plāna sabiedriskās apspriešanas pirmā posma laikā iesniegto priekšlikumu atbilstību darba uzdevumiem, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā tika izveidota darba grupa, kuras sastāvā deleģēti pārstāvji no Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (J.Dambis), Rīgas pilsētas arhitekta biroja (R.Bula) un Latvijas Arhitektu savienības (E.Bērziņš, G.Grikmane, J.Krastiņš).

Plāna grozījumu izstrāde bija nepieciešama, lai to pilnveidotu:

- atbilstoši vairākiem teritorijas plānojumam saistošiem normatīvajiem aktiem, kuri tika pieņemti vai grozīti pēc Plāna apstiprināšanas (Likums „Par pašvaldībām”, Teritorijas plānošanas likums, Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums, Aizsargjoslu likums, Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumi Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi” u.c.);
- atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam 2009.gada grozījumiem;
- attīstības nosacījumus Daugavas kreisajā krastā atbilstoši silueta koncepcijas telpiskajam modelim (makets M 1:1000), kur atsevišķās vietās ir paredzēta stāvu skaita precizēšana, t.sk. stāvu skaita samazināšana augstbūvēm;
- ūdens teritoriju un krastmalu izmantošanas regulējumu;
- Skanstes ielai piegulošajās teritorijās, pārskatot plānoto ielu struktūru, klasifikāciju un precizētu plānoto (atļauto) izmantošanu un izmantošanas aprobežojumus RVC aizsardzības zonas ziemeļu daļā sakarā ar pieaugošo būvniecības aktivitāti un zemes īpašnieku interesi attīstīt savus īpašumus un, lai nodrošinātu efektīvu šo teritoriju apkalpi ar transportu (t.sk. sabiedrisko transportu, velotransportu);

- Saistošo noteikumu grafiskajā daļā, koriģējot konkrētu zemes gabalu plānoto (atļauto) izmantošanu vai apbūves veidošanas pamatnosacījumus, izvērtējot fizisko un juridisko personu iesniegumus ar ierosinājumiem veikt Plāna grozījumus;
- konstatētie nepieciešamie tehniskie uzlabojumi.

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumi (turpmāk tekstā - Grozījumi) izstrādāti pamatojoties uz:

- 1) Rīgas domes lēmumu Nr. 2908 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma sastāvā izdoto Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskajā daļā, koriģējot aizsargjoslu izvietojumu” (09.10.2007.);
- 2) Rīgas domes lēmumu Nr.2909 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma sastāvā izdoto Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu daļā” (09.10.2007.);
- 3) Rīgas domes lēmumu Nr.4090 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskajā daļā” (21.07.2008.).

Grozījumu izstrāde balstīta uz sekojošiem normatīviem:

- „Teritorijas attīstības plānošanas likums”;
- Ministru kabineta 06.10.2009. noteikumi Nr. 1148 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”.

1.3. Plāna sastāvdaļas

Plāns sastāv no četrām daļām, un tajā ir:

- 1) **paskaidrojuma raksts** (vispārīgā daļa), kurā ietverts:
 - teritorijas pašreizējās izmantošanas apraksts, kurā sniegts vispārējs pārskats par pašreizējo izmantošanu Plāna izstrādes laikā (2003.g.), kā arī teritorijas attīstības priekšnoteikumi;
 - integrēta RVC un tā AZ vīzija;
 - RVC un tā AZ attīstības plānošanas ilgtermiņa politika, kas formulēta Plāna izstrādes laikā, piedaloties ekspertiem, kuri izvirzīja mērķus un noteica vadlīnijas turpmākai kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai un teritorijas attīstībai, balstoties uz sabiedrības kopējām interesēm un vajadzībām;
 - mērķi, virzieni un prioritātes, nosakot veicamos pasākumus, kas pašvaldībai un citām attīstības plānošanā iesaistītajām pusēm jāīsteno Plāna darbības laikā;

- perspektīvas risinājumu pamatojums un apraksts, kas atainots Plāna grafiskajā daļā;
- 2) **grafiskā daļa** (saistošā daļa) sagatavota uz topogrāfiskās kartes (karte Nr.1) pamatnes digitālā veidā ar mēroga noteiktību M 1:2000 Latvijas koordinātu sistēmā (LKS-92), kurā ietilpst:
1. RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas pašreizējā izmantošana (karte Nr.2);
 2. kartes, kurās parādīta teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana:
 - RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana (karte Nr.3);
 - RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi (karte Nr.4);
 - RVC detalizētā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana (karte Nr.5);
 - RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns (karte Nr.6);
 - galvenās aizsargjoslas un citi zemes gabalu izmantošanas aprobežojumi (karte Nr.7);
 - RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns (karte Nr.8);
 - RVC un tā aizsardzības zonas maģistrālie inženiertīkli un objekti (karte Nr.9);
 - RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plāns (karte Nr.10);
 - kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā (karte Nr.11);
 3. RVC zemju sadalījums pēc piederības (karte Nr.12);
 4. RVC un tā aizsardzības zonas telpiskās kompozīcijas shēma (karte Nr.13).
- Plāna izstrādāšanai tika izmantota SIA „Rīgas ĢeoMetrs” izstrādātā kartogrāfiskā pamatne „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas topogrāfiskais plāns” M 1:2000 un Nekustamā īpašuma valsts kadastra reģistra dati – teksta un grafiskā informācija (aktualizēta 2005. gada jūlijā, Grozījumiem – 2012. gada decembrī).
- 3) **teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi** (saistošā daļa) izstrādāti, ievērojot spēkā esošo RAP-95 apbūves noteikumu lietojuma analīzi, esošās tendences, kā arī izstrādātos Plāna risinājumus.
- RVC un tā AZ plānotā (atļautā) teritorijas izmantošana nosaka prasības, kas jāievēro, realizējot attīstības projektus. Šīs daļas mērķis ir regulēt jaunās attīstības ietekmi uz fizisko, kultūrvēsturisko un dabisko vidi, sekojot un pildot deklarēto politiku;
- 4) **pārskats par Plāna izstrādi** (vispārīgā daļa), kurā iekļauti pašvaldības lēmumi par RVC un tā AZ teritorijas plānojuma un tā grozījumu izstrādāšanu, apkopoti sabiedriskās apspriešanas materiāli, institūciju nosacījumi, kas izsniegti, sākot Plāna un tā grozījumu izstrādi, un atzinumi par izstrādātajām redakcijām, kā arī ziņojumi par vērā ņemtajiem un noraidītajiem sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtajiem priekšlikumiem un iebildumiem un institūciju nosacījumu ievērošanu.

Plāna grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi saskaņā ar 07.02.2006. Rīgas domes lēmumu Nr. 832 ir izdoti kā pašvaldības saistošie noteikumi Nr. 38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”.

1.4. Rīgas attīstības plāna 1995.–2005.gadam izvērtējums

RAP-95 ir bijis jauns solis Rīgas pilsēt būvnieciskās plānošanas vēsturē¹, jo tā izstrādāšanas metode, gaita un iestrādātie principi būtiski atšķīrās no iepriekšējā laika pilsēt būvniecības pieredzes. RAP-95 nebija tikai teritoriju zonējums, bet integrēta Rīgas pašvaldības (domes) attīstības politika pilsētas fiziskai struktūrai, ņemot vērā sociālos, ekonomiskos un vides kvalitātes faktorus, tāpēc visas tā nodaļas kopā ar Rīgas apbūves noteikumiem jāizprot un jāpielieto kā viens veselums.

RAP-95 paredzēja par pilsētas attīstības pamatu likt līdzsvarotas un ilgtspējīgas attīstības principus, un kā viens no galvenajiem mērķiem tika noteikts – veidot augstas kvalitātes pilsētvidi un saglabāt Rīgas kultūrvēsturisko mantojumu, nodrošinot turpmākajā pilsētas attīstībā īpašu prioritāti tās kultūrvēsturiskā mantojuma aizsargāšanai, atjaunošanai un pilnveidošanai. Tomēr no mērķiem izrietošās vīzijas izrādījušās pārāk idealizētas², un reālajos attīstības procesos plānojuma dokumentā iestrādātie instrumenti un iespējas nav tikušas visā pilnībā izmantotas.

Rīgas un RVC attīstība gan atsevišķi, gan mijiedarbībā kopš 1995. gada notikusi strauji, likumsakarībā ar brīvā tirgus pieprasījuma un piedāvājuma attiecībām, taču tā bijusi lielā mērā haotiska un stihiska, jo nav pietiekami izpaudusies pašvaldības un valsts specifiskā – attīstības procesus virzošā, saskaņojošā un līdzsvarojošā – loma³. RAP-95 formulētā politika, principi un kritēriji vēl arvien ir aktuāli, lai gan līdz šim nav vienmēr tikuši konsekventi ievēroti praksē. Līdz ar to RVC pilsētvidē nav tikusi pietiekami aizsargāta pret nelabvēlīgām attīstības tendencēm, un sabiedrība kopumā nav ieguvusi maksimālo labumu, ko dotu RAP-95 konsekventa īstenošana.

Reducējot praksē RAP-95 pielietošanu galvenokārt uz Rīgas apbūves noteikumu un zonējuma kartes izmantošanu, kas ir ļoti sašaurināta Attīstības plāna interpretācija, sekundāra vai pat neeksistējoša kļuva tajā iestrādātā pilsētas attīstības politika, tādējādi noliedzot plānošanas komplekso būtību un mūsdienu pilsēt plānošanas jēgu⁴ – tehniskais izkārtojums aizvieto būtību.

RAP-95 izvērtējums un tā realizācijas analīze parāda, ka arhitektoniski telpiskā struktūra attīstās pietiekami harmoniski. Faktiski visas destruktīvās atkāpes vienlaikus ir atkāpes no RAP-95⁵. Nozīmīgi objekti ar lielu ietekmi uz teritoriju, transporta piesaisti un kultūras mantojumu RVC teritorijā būvēti bez atbilstošu detālplānojumu izstrādāšanas. RAP-95 nav bijusi izveidota

¹ Krastiņš J., Dr.habil.arch., RTU profesors, LZA akadēmiķis, 2004.

² Zvirgzds A., Dr.biol.h.c., prof., dendrologs, RAP tēmas Dabas mantojums vadītājs, 2004.

³ Asaris G., Rīgas pilsētas galvenais arhitekts RAP izstrādāšanas laikā, 2004.

⁴ Roze A., arh.zin.maģ., MCIP LASGB, RAP izstrādes vadītājs (1993.-1995.), 2004.

⁵ Krastiņš J., Dr.habil.arch., RTU profesors, LZA akadēmiķis, 2004.

monitoringa/indikatoru jeb rādītāju sistēma, kas dotu iespēju rezultātus izvērtēt skaitliskos salīdzinājumos. Tāpat pēc RAP-95 apstiprināšanas ir pieņemti daudzi valsts tiesiski normatīvie akti, ar kuriem RAP-95 nonāca pretrunā, un, šos noteikumus pildot, ir bijušas jāmaina atsevišķas dokumenta nostādnes.

Izstrādājot un apstiprinot RAP-95, tas tika uzskatīts par pirmo soli turpmākajā pilsētplānošanas procesā, kur nekavējoties tiktu sākta otrā kārtā – Attīstības plāna detalizācija, kā arī zonējuma un, iespējams, domes politikas grozījumi. Katra zonējuma noteikumus bija paredzēts pielāgot jaunām vajadzībām ar detālplānojumu palīdzību. Tikmēr pašvaldības plānotājiem arvien vairāk bija jārisina “degošas” aktuālu projektu problēmas, un darbs pie RAP-95 detalizācijas apstājās, turklāt detālplānojumu izstrādāšanas noteikumi bija ļoti smagi un RVC teritorijā netika izstrādāts neviens detālplānojums. Investori arvien vairāk sāka uzskatīt RAP-95 par šķērslī, to spiediens vērsās uz Pilsētas attīstības komiteju, un lēmumi tika politizēti.

Ļoti svarīga inovācija RAP-95 bija teritorijas “jaukto izmantošanu” ieviešana. RVC plaši tika lietots “jauktās dzīvojamās un darījumu iestāžu teritorijas” zonējums, tādā veidā mēģinot arī nākotnē saglabāt un attīstīt vēsturiski izveidojušos komplekso pilsētvidi, kas ir interesanta, elastīga un eventuāli ilgtspējīgāka par monofunkcionālu vidi. Tomēr jauktā zonējuma lietošanā praksē izpaudās problēmas, jo Rīgas apbūves noteikumos netika iestrādāti standarti, kas novērstu dažu funkciju negatīvu mijiedarbību un regulētu citu ietekmi – trokšņu līmeni, apgaismojumu, gaisa piesārņojumu, transporta intensitāti u.c.

RAP-95 punktā 7.8.1. bija izvirzīta pozitīva prasība mājokļu saglabāšanai – namos pie ielas dzīvokļi jāsaglabā; mainot funkciju un modernizējot dzīvojamās ēkas pagalmos, tajās jāsaglabā ne mazāk kā 40% dzīvokļu, taču vispārīgais formulējums un tā acīm redzamā nepiemērotība visām situācijām, piemēram, ēkas rekonstrukcijā par viesnīcu, kā arī konsekvences un notiekošo izmaiņu reģistrācijas trūkums nav ļāvis stingri pieprasīt un kontrolēt šo prasību ievērošanu. Nav informācijas par dzīvokļu skaita izmaiņu dinamiku RVC ēku pārbūves gaitā.

RAP-95 15. punktā noteiktā Attīstības plāna grozīšanas kārtība definēja plānojuma “būtiskas izmaiņas”, uz kurām attiecināma speciāla Rīgas situācijai adaptēta valstī teritorijas plānošanas tiesiskajos aktos noteiktā vispārējā teritorijas plānojumu grozījumu izdarīšanas kārtība, un “plānojuma precizējumus”, kas netiek uzskatīti par grozījumiem un kuru veikšana pieļaujama pēc atvieglotas procedūras – ar Pilsētas attīstības komitejas lēmumu un Arhitektūras pārvaldes saskaņojumu jeb faktiski ieteikumu – pamatota iesnieguma gadījumā. Par šādām nebūtiskām noteica izmaiņas, kas skar tikai vietēju plānojuma organizācijas izmaiņu vai interpretāciju.

Šāda elastīga pieeja apstākļos, kad strauji un neprognozējami mainās pārejas ekonomiskā situācija, kā arī ņemot vērā RAP-95 grafiskās daļas izstrādes tehnoloģiju, attēlojuma mērogu un zemo precizitāti, uzskatāma par attaisnojamu un progresīvu. Tomēr šis labi domātais plānojuma elastīguma instruments vairākkārt tika izmantots, atbalstot šauras ekonomiskās intereses vai cenšoties gūt īslaicīgu ekonomisko ieguvumu pašvaldībai. Tā kā “precizējumiem” nebija noteikta publiska apspriešanas un izvērtēšanas procedūra, pamatojoties uz ekonomisko

izdevīgumu, tika atļauta būvniecība, kas vēlāk radīja lielu sabiedrības neapmierinātību. Raksturīgi, ka vairākos gadījumos privāti investori būvēja savus objektus uz iznomātas pašvaldības zemes, kas RAP-95 bija paredzēta sabiedrības kopējām vajadzībām, un tas pamatoti izraisīja sabiedrības grupu sašutumu, līdz Vides aizsardzības kluba 2001. gadā organizētās kampaņas ietekmē pašvaldība izsludināja tā saucamo apbūves “moratoriju” vēsturiskajā centrā līdz Plāna apstiprināšanai.

Nozīmīgākie objekti RVC, kuru akceptētā būvniecība notikusi atšķirīgi no RAP-95 un Rīgas apbūves noteikumu prasībām, neveicot pilnu plānojuma grozījumu procedūru, uzskaitīti 1. tabulā.

1.tabula

Nozīmīgākie objekti RVC, kuru akceptētā būvniecība notikusi atšķirīgi no RAP-95

Nr.	Plānotā izmantošana RAP	Būvniecības rezultāts
1.	Dabas pamatne – Kronvalda parka daļa	Pazemes autostāvvietā
2.	Dabas pamatne – Kronvalda parks	Bijusī parka restorāna ēka rekonstruēta par biroju – Rīgas Brīvostas pārvaldes ēku
3.	Sabiedrisko iestāžu teritorija Citadelē (koncertzāles vieta)	Daudzstāvu autostāvvietā pie Zemkopības ministrijas
4.	Dabas pamatnes teritorija	Triangula bastiona tirdzniecības centrs
5.	Dabas pamatne – skvērs Basteja bulvārī	Daļēji iedzīlīnāta divstāvu autostāvvietā “Jēkaba arkāde”
6.	Dabas pamatne pilsētas kanāla malā pie autoostas	Daudzstāvu autostāvvietā ar tirdzniecības telpām
7.	Transporta infrastruktūras attīstības teritorija	“Stockmann” tirdzniecības centrs (lielveikals) un kinozāļu komplekss
8.	Pilsētas laukums un sabiedrisko iestāžu apbūve – Rīgas dzelzceļa pasažieru stacija	Daļēji aizbūvēts ar tirdzniecības centra (lielveikala) “Origo” būvēm un privātu darījumu objektu (kafejnīca/spēļu zāle)
9.	Darījumu iestāžu teritorija blakus Zemkopības ministrijai Citadelē	Jaukta dzīvojamā un darījumu tipa apbūve ar lielu dzīvokļu īpatsvaru
10.	Dabas pamatne – parks Kronvalda bulvārī	Nacionālā teātra piebūve
11.	Dabas pamatne – Vērmanes dārzs	Autostāvvietā blakus darījumu objektam “Vernisāža”

RAP-95 Rīgas apbūves noteikumu lietošanas rezultātu analīze atklāj, ka to ievērošanu projektos un būvniecībā saskaņojošajās un uzraudzības institūcijas bieži nav konsekventi pieprasījušas. Konsekventi ievērojot Rīgas apbūves noteikumus un Vecrīgas būvnoteikumus, nevarētu tapt tāda ēka kā Audēju ielā 14, nebūtu iespējamās dažas neveiksmīgas izbūves virs tradicionālajiem ēku jumtiem, piemēram, Vecpilsētas ielā 5 u.c.

Nopietna problēma pilsētas vadībai ir tas, ka pašvaldības nodokļu politika nav precīzi saskaņota ar teritorijas plānojuma zonējumu. Visiem departamentiem un institūcijām jārīkojas saskaņoti un jāpiedalās Plāna īstenošanā. Nav pieļaujama situācija, kad pašvaldības apstiprinātā teritorijas plānojumā privātā zemes gabala izmantošana tiek aprobežota sabiedrības kopējās interesēs un tā komerciālā vērtība ar plānojuma zonējumu pazemināta, bet cita pašvaldības institūcija pašvaldības vārdā šo zemes gabalu apliek ar nodokli, it kā aprobežojumu nebūtu.

RAP-95 ieviesa pilsētas attīstībā jaunu apkopojošu jēdzienu “dabas pamatne”, taču šis jēdziens praksē ticis pārāk dažādi interpretēts, galvenokārt Rīgas apbūves noteikumu izpratnē, izolēti no Attīstības plāna kopējās politikas, reizēm to pārspīlējot vai pat devalvējot, it īpaši plānotās situācijas kontekstā. Izpaušās grūtības tā lietošanā zemes izmantošanas veida nozīmē, kas tiek lietots nekustamā īpašuma nodokļa aprēķināšanai, jo tas ietver vairākus dabas teritoriālos elementus ar atšķirīgiem zemes izmantošanas mērķiem un nodokļu likmēm.

Nav izpildīti vairāki kultūras mantojuma saglabāšanai būtiski punkti (6.2.5., 6.2.6.), jo pašvaldība nav noteikusi “ekonomiskus nosacījumus, lai saglabātu un attīstītu Rīgas pilsētībuvniecisko pieminekļu zonu, īpaši pilsētas centru, kā harmonisku kultūrvēsturisku vienību”, kā arī nav radīta “iespēja piešķirt finansiālus atvieglojumus fiziskajām personām, kas uztur labā fiziskā un vēsturiskā stāvoklī viņām īpašumā esošos arhitektūras pieminekļus”.

Nav novērots, ka RAP-95 tiešā veidā varētu aizsargāt vēsturisko centru pret nelabvēlīgām tendencēm un izceltu šā rajona pozitīvās vērtības. Dažādie notikumi centrā kaut kā ir “izlaipojuši” starp RAP-95 principiem un kritērijiem, lai sasniegtu savu pašlabumu, bet ne vienmēr ar redzamiem un paliekošiem pozitīviem sabiedriskiem rezultātiem⁶:

- Rīga atkārtoti daudzu Rietumeiropas un Ziemeļamerikas pilsētu kļūdas, kur pietiekami nevadīta komercializēšana un neiegrožota pārslodze degradējusi vēsturisko centru kvalitāti un humāno raksturu;
- pietrūcis skaidrības, cik lielā mērā ierobežojami vai atbrīvojami jaunbūvju arhitektūras izteiksmes līdzekļi, lai iegūtu pieņemamu un harmonisku pilsētas ainavu. Tiek respektētas galvenokārt ielu sarkanās līnijas, taču citu noteikumu neievērošanai rasti aizbildinājumi, un jaunbūvēs nav ievēroti ierobežojumi attiecībā uz apkārtējo vēsturisko pilsētvidi;
- notiek neierobežota veikalu izplešanās centrā un ārpus tā. Pati tendence nav kaitīga, taču trūkst pašvaldības politikas un kontroles pār šo uzņēmumu specifisko novietojumu un ārējo izskatu;
- RAP-95 satur daudz priekšlikumu par transportu, piemēram, gājēju ielas, sabiedriskā transporta prioritāte un tīkla uzlabošana, pārslogotu vietu kontrole, satiksmes plūsmas “nomierināšana” u.c., taču nekas no tā nav ieviests, lai gan satiksmes slodze turpinājusi pieaugt;
- nav izstrādāta autonovietņu un garāžu politika;
- mainīta RAP-95 noteiktā Daugavas šķērsojumu prioritāšu secība;
- nav īstenojusies RAP-95 paredzētā Rīgas decentralizācija gan attiecībā uz RVC, gan apbūves attīstībā, gan transportā;
- RAP-95 nebija normatīvo prasību apstādījumu ierīkošanai un saglabāšanai katrā konkrētā gadījumā un pie katras būves, arī ielās un dzelzceļa teritorijā, līdz ar to apstādījumi daudzviet tika degradēti un iznīcināti, it sevišķi namu pagalmos;

⁶ Grava S., Ph.Dr. AICP, RAP tēmas Transports vadītājs. 2002.

- nav izdevies panākt pilsētas siluetu kropļojošo padomju laika augstceltņu augstuma un ietekmes samazināšanu, pretēji tam viesnīcas “Reval Hotel Latvija” augstums palielinājies, tiesa gan, veidojot interesantāku silueta līniju;
- nav izveidota Rātslaukuma apkārtnes attīstības koncepcija.

Atzīstot Rīgas attīstības progresu kopumā, jāatzīmē, ka to nodrošina galvenokārt vispārēja ekonomiskā attīstība, nevis pilsētā īstenots iedarbīgs Attīstības plāns. Galvenie ieguvumi RAP-95 izstrādāšanas un īstenošanas gaitā, kas pozitīvi ietekmējuši RVC, ir:

- ātri izstrādātais un pieņemtais dokuments radīja relatīvu stabilitāti un noteiktību mainīgā vidē lielu izmaiņu un nenoteiktības laikmetā un tāpēc veicināja vietējās un ārvalstu investīcijas;
- apstiprināts dokuments bija svarīgs pozitīvs faktors RVC iekļaušanai UNESCO pasaules kultūras mantojuma sarakstā, kas savukārt veicinājusi būtisku pozitīvu attieksmes maiņu pret kultūras mantojuma saglabāšanu;
- atjaunota Rīgas vēsturisko būvnoteikumu darbība, kas ir līdzsvarotas un harmoniskas apbūves attīstības galvenais priekšnoteikums;
- pieņemts speciāls likums un valdības noteikumi par RVC saglabāšanu un aizsardzību;
- notikuši vairāki starptautiskas nozīmes teorētiski un praktiski pasākumi saistībā ar RVC UNESCO statusu un tam apkārtējo teritoriju attīstību;
- veikti vairāki pārkārtojumi un pašvaldības dienestu darbības uzlabojumi:
 - apzinoties pilsētplānošanas nozīmīgumu, Pilsētas attīstības departamenta struktūrā izveidota atsevišķa Pilsētplānošanas pārvalde ar vairākām nodaļām, un būtiski palielināts šīs nozares darbinieku skaits;
 - iedibināta vides objektu kompleksas un teritoriālas aizsardzības un uzraudzības sistēma: izveidota Vides departamenta struktūra, programma “Agenda 21”, Apstādījumu inspekcija, ekologu dienests, ieviesti saistošie noteikumi apstādījumu aizsardzībai u.c.;
 - izveidota Būvvaldes Ainavu arhitektūras nodaļa u.c.

Kopumā RAP-95 īstenošanas izvērtējums un pieļauto kļūdu analīze ir bijusi pamatā Plāna risinājumu un Apbūves noteikumu veidošanai. Katra Plāna apakšprojekta jeb tematiskās/sectorālās izpētes ietvaros RAP-95 tika izvērtēts attiecīgās tēmas kontekstā.

2. PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI

RVC un tā AZ ir daudzfunkcionāla pilsētas teritorija, kas nodrošina galvaspilsētas centra dzīvīgo un mainīgo raksturu un uzskatāma par vienu no teritorijas attīstības ilgtspējas avotiem. Atkarībā no zemes un būvju galvenā izmantošanas veida Plāna izstrādāšanas laikā ir aplūkotas desmit galvenās apbūves un izbūves teritoriju grupas ar atšķirīgiem izmantošanas veidiem⁷ to apakšgrupās (izvietojumu teritorijā skatīt grafiskās daļas kartē “RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas pašreizējā izmantošana”).

Neviena no galvenajām grupām teritorijā nav izteikti dominējoša. Izņēmums ir *ūdeņu un ielu un laukumu* teritorijas, kuru procentuāli ir visvairāk (īpatsvara rādītājus un faktiskās platības skatīt 2. tabulā), kā arī *jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves* teritoriju kopums, kas sastāv no savstarpēji atšķirīgām daudzfunkcionālām apakškategorijām, kā arī *daudzstāvu un mazstāvu dzīvojamām* teritorijām. Plānojamā teritorijā pašlaik ir samērā daudz neizmantotu un neapbūvētu teritoriju.

Pašreizējās izmantošanas vispārējs apraksts no dažādiem viedokļiem raksturo plānojamās teritorijas attīstības virzienus un dod iespēju noteikt attīstības priekšnoteikumus.

Ūdeņu teritorijas

Ūdeņu teritorijas ir virszemes ūdens objektu – Daugavas, Mazās Daugavas, Andrejostas, Eksportostas un Pilsētas kanāla, Zunda, Āzenes, Kileveina grāvja, Bieķengrāvja, Roņu dīķa, Āgenskalna līča – akvatoriju teritorijas, kam kopumā ir lielākais teritorijas īpatsvars RVC un tā aizsardzības zonā – 17,9%.

Ielu un laukumu teritorijas

Ielu un laukumu teritorijas telpiski ietver pārējās citu izmantošanas veidu teritorijas, nodrošinot piekļūšanu tām, līdz ar to aizņemot lielu plānojamās teritorijas daļu – 16,9% un 24% RVC teritorijā, kur ievērojamu platību aizņem laukumu veida publiskās ārtelpas teritorijas. Primārais to izmantošanas veids ir gājēju un velosipēdistu satiksme pilsētā, pilsētas nozīmes autotransporta, elektrotransporta (izņemot dzelzceļu), kā arī inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietošana, kā arī ielu un laukumu apstādījumi. Šīs teritorijas, neraugoties uz zemes īpašnieku, norobežo sarkanās līnijas.

Neraugoties uz ievērojamo kopējo platību, ielu teritorijas nevar nodrošināt pietiekami plašu satiksmes telpu optimālai auto un sabiedriskā transporta kustības organizēšanai, kas būtu nepieciešama RVC mazā mēroga kvartālu un intensīvās izmantošanas apkalpei. Šķērslis ir

⁷ Apsekojums veikts un plānošanas datu bāze izveidota 2003. gadā. Pašreizējā izmantošana ir faktiskā, uz apsekošanas brīdi dabā konstatētā attiecīgā nekustamā īpašuma izmantošana, par galveno pieņemot to izmantošanu, kura aizņem vairāk nekā pusi no atsevišķa zemes gabala vai tā ēku kopējās izmantojamās platības. Jauktas izmantošanas gadījumā neviena no konstatētajām izmantošanām neveido 51%, izņemot centru apbūves teritorijas ar lielu dzīvojamās funkcijas īpatsvaru.

gadsimtu gaitā izveidojusies vēsturiskā pilsētvide – saglabājamā vēsturiskā apbūve un ielu tīkls, kas ir aizsargājama kultūras vērtība. Līdz ar to perspektīvā būs nepieciešami īpaši pasākumi atsevišķu transporta veidu prioritātes nodrošināšanai un vispārējā transporta ierobežošanai.

Jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas

Jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas ietver dažādu izmantošanu un funkciju sajaukumu visdažādākajās proporcijās, un atkarībā no plānošanas detalizācijas pakāpes pilsētas centru var aplūkot kā kompleksu apbūves teritoriju.

Zeme un ēkas šajās teritorijās tiek izmantotas gan dzīvokļiem, gan darījumiem, gan dažādiem komerciāliem un nekomerciāliem pakalpojumiem. Šajā teritoriju grupā lielākoties ir daudzstāvu daudzdzīvokļu nami, atsevišķās teritorijās arī mazstāvu ēkas, kuru zemākajos stāvos atrodas darījumu un pakalpojumu iestādes un objekti. Lai gan kopumā šīs izmantošanu grupas īpatsvars teritorijā ir vislielākais – 18% (RVC teritorijā – 26%), tomēr to dažādo izmantošanu proporcijas ir ļoti atšķirīgas un izvietojums teritoriāli nevienmērīgs. Tas var apdraudēt atsevišķu būtisku funkciju, piemēram, mājokļu saglabāšanos teritoriāli nozīmīgā koncentrācijā un pazemināt dzīvojamās vides kvalitāti, jo to nelabvēlīgi iespaido nepiemērota vai nesavienojama izmantošana, piemēram, diskotēku, naktsklubu, lielāku tirdzniecības un izklaides centru atrašanās tiešā tuvumā vai pat šajās ēkās.

RVC atsevišķi izdalāmas šādas centru apbūves teritoriju apakšgrupas.

- **centru apbūves teritorijas ar mazu dzīvojamās funkcijas īpatsvaru** (dzīvojamā funkcija – 40% un mazāk). Šajās teritorijās dzīvojamai funkcijai ir tendence izzust, tomēr tās esamība ir jāņem vērā, izvēloties citas izmantošanas.
- **centru apbūves teritorijas ar lielu dzīvojamās funkcijas īpatsvaru** (dzīvojamā funkcija – 40% un vairāk). Šajās teritorijās dzīvojamās funkcijas īpatsvars ir būtisks, un tā ir galvenā izmantošana vai var kļūt par tādu, kas pilnībā nosaka jebkuru citu blakus funkciju izvēles iespējas, lai nodrošinātu kvalitatīvu dzīvojamo vidi.

Vecrīgā šādi izmantošanas veidi ir ļoti nevienmērīgi izkļaidēti – vairāk centrālajā un dienvidaustrumu daļā, kā arī pie Daugavas krastmalas. Bulvāru lokā – koncentrējas rajonos gar Elizabetes ielu (Krišjāņa Valdemāra ielas – Kalpaka bulvāra un Krišjāņa Barona – Marijas ielas rajonā un Brīvības pieminekļa rajonā). Centra kodola daļā šādas teritorijas ir dominējošās, bet to izvietojums ir nevienmērīgs, un dažkārt tām blakus atrodas zemes gabali ar krasi atšķirīgu dzīvojamās funkcijas īpatsvaru.

RVC AZ teritorijā šajā kontekstā atsevišķi tiek aplūkotas daudzstāvu un mazstāvu dzīvojamās teritorijas, kuras koncentrējas RVC perifērijā, īpaši starp Vesetas un Krišjāņa Valdemāra – Miera un Kluso ielu, uz rietumiem no Pērnavas un Valmieras ielas, gar Brīvības, Eksporta un Lugažu ielu, kā arī Ķīpsalas vēsturiskajā daļā.

Publiskās apbūves teritorijas

Publiskās apbūves teritorijās ēku un būvju izmantošana kalpo publiskiem, sabiedriskiem vai sociāliem, pamatā nekomerciāliem nolūkiem. Pie šā ēku izmantošanas veida pieder valsts un pašvaldības, izglītības, kultūras, zinātnes, ārstniecības, sociālās aprūpes, reliģiskās, sabiedrisko un starptautisko organizāciju iestādes, kā arī ārvalstu pārstāvniecības un citas līdzīgas iestādes. Daudzi no šiem izmantošanas veidiem ir nozīmīgi un raksturīgi Rīgas kā valsts galvaspilsētas statusam. Teritoriāli publiskā apbūve aizņem – 10% (otro lielāko RVC daļu – 15%), neskaitot ūdeņus un ielas.

Vecrīgā šādiem mērķiem izmantotā apbūve aizņem ļoti lielu teritorijas daļu, it īpaši ziemeļu un rietumu daļā, kā arī uz dienvidiem no centra. Arī Bulvāru lokā galvenais izmantošanas veids, neskaitot apstādījumu teritorijas, ir publiskā apbūve, tostarp specifiskā autoosta un Rīgas dzelzceļa pasažieru stacija, kurās ir ievērojams komerciālās izmantošanas īpatsvars. Centra kodola teritorijā tā izkļiedēta samērā vienmērīgi ar lielāku koncentrāciju un objektiem teritorijas ziemeļdaļā.

RVC AZ teritorijā publiskā apbūve izvietota samērā vienmērīgi, izņemot Pārdaugavas teritoriju starp Salu un Dzelzceļa tiltiem un teritoriju starp Ganību dambi, Hanzas, Skanstes un Dunties ielu, kur šādu teritoriju nav. Šeit raksturīgas objektu teritorijas ar lielu platību un augstu apstādījumu īpatsvaru.

Darījumu apbūves teritorijas

Plānojamā teritorijā zemes gabali, kuri tiek izmantoti galvenokārt komerciāla rakstura funkciju veikšanai, – tās ir darījumu iestādes, komerciālās daudzstāvu auto stāvvietas u.c. –, un kuros pašlaik nav dzīvokļu, kopumā aizņem – 8,6%, bet RVC teritorijā – 12%. Vecrīgā darījumu apbūves teritorijas ir koncentrētas gar Aspazijas bulvāri un Basteja bulvāri, Smilšu ielu, Pils ielu, Valņu ielu un Rīdzenes ielu, Bulvāru lokā izkļiedētas nevienmērīgi, bet Ārrīgas centra teritorijā nedaudz vairāk kā citur tās koncentrējas gar Dzirnau, Elizabetes, Brīvības, Krišjāņa Barona, Skolas un Pērses ielu un sevišķi – galveno sabiedriskā transporta mezglu tiešā tuvumā.

Īpaši izdalāmi atsevišķi objekti, kuru izmantošanā cieši savijušās sabiedriskās un komerciālas funkcijas, bet saglabāties to izteikti publiskais raksturs un vēsturiski unikālais novietojums, – Centrāltirgus un Vidzemes tirgus, kur dominē tirdzniecības un pakalpojumu funkcijas.

RVC AZ darījumu apbūves teritorijas koncentrējas Mūkusalas ielas rajonā, Ķīpsalā un Klīversalā, Maskavas priekšpilsētas daļā, Brīvības ielas un Senču – Pērnavas ielas krustojumā, Cītdelē, Skanstes ielas un Ganību dambja rajonā.

Ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas

Ražošanas un noliktavu apbūves teritoriju, ietverot arī industriālās ražošanas teritorijas un automašīnu tehniskās apkopes apbūves objektu teritorijas, apjoms ir ievērojams – 10,1%

plānojamās teritorijas, bet RVC – tikai 3% –, un tās izvietotas galvenokārt RVC perifērijas ziemeļu un dienvidu daļā. Šāda izmantošanas veida īpatsvars samazinās (piemēram, alus darītava “Kimmel” pārcelta ārpus pilsētas), un tā iemesls ir objektīvi attīstības faktori. RVC AZ teritorijā nozīmīgākās ražošanas teritorijas atrodas dzelzceļa loka apkārtnē, Andrejsalā Rīgas brīvdostas robežās, bet RVC – pārtikas produktu ražotnes “Latvijas balzams”, “Laima”, “Veldze” u.c. Lielākas noliktavu teritorijas izvietotas Preču stacijas teritorijā, pie Antonijas ielas, Centrāltirgus Spīķeru rajonā un atsevišķos lielākos iekškvartālos plānojamās teritorijas ziemeļu un dienvidaustrumu daļā. Industriālās ražošanas teritorijas atrodas tikai Mūkusalas apkārtnē.

Tehniskās apbūves teritorijas

Tehniskās apbūves teritoriju primārais izmantošanas veids ir valsts un pilsētas nozīmes inženiertehnisko komunikāciju objekti, kā arī dzelzceļa tehniskā infrastruktūra. Pēc izmantošanas radniecīga, izņemot akvatorijas, ir *ostas teritorija*, kas tiek izmantota Rīgas brīvdostas un jahtu ostas darbībai un ietilpst administratīvi noteiktajās Rīgas brīvdostas robežās⁸ (noteiktas ar MK 2001. gada 11. decembra noteikumiem Nr. 516). Tehniskās apbūves un ostas teritorijas kopumā aizņem nelielu plānojamās teritorijas daļu – 5%, bet RVC daļā – 3%.

Apstādījumu teritorijas

Apstādījumu teritorijas plānojamā teritorijā ir publiski izmantojamās parku (dārzu), skvēru, nozīmīgākās krastmalu, ielu un laukumu apstādījumu un citas urbānās vides publiskās ārtelpas teritorijas ar zināmu dabiskuma pakāpi, ko pamatā veido koki un citi augi un ar cieto segumu nenosēgta zemes virsma un kur jebkāda (virszemes un pazemes) apbūve tiek pieļauta tikai šo teritoriju optimālas funkcionēšanas nodrošināšanai un pilsētas nozīmes tehniskajai infrastruktūrai. Teritorijā atrodas arī kapsētu teritorijas. Kopumā apstādījumu teritorijas plānojamajā teritorijā aizņem 6,7% (RVC daļā – 11%).

Ģimenes dārziņu teritorijas

Plānojamajā teritorijā vismazākais īpatsvars ir ģimenes dārziņu teritorijām – tikai 2%, turklāt RVC daļā šādu teritoriju nav. Tās izvietotas Skanstes ielas rajonā un Lucavsalā, kā arī nedaudz Ķīpsalā. Agrāk apstiprinātie detālplānojumi paredz šo teritoriju pārveidošanas iespēju par citu izmantošanas veidu teritorijām.

Neizmantotās teritorijas

Neizmantotās teritorijas ir Plāna izstrādāšanas laikā apsekojuma brīdī:

- konstatētās neapbūvētās, bet no pilsētas apbūves struktūras viedokļa potenciāli apbūvējamās teritorijas;
- neizmantotie objekti un degradētas teritorijas;

⁸ Rīgas brīvdostas robežas noteiktas ar MK 2001.gada 11.decembra noteikumiem Nr.516.

- zemes gabali, kur ēkas tika remontētas vai rekonstruētas, līdz ar to pamata izmantošanas veids nebija konstatējams.

Šādas teritorijas kopumā aizņem ievērojamu plānojamās teritorijas daļu – 4,3%. Šajā aprēķinā nav ietvertas ekstensīvi izmantotās teritorijas ar apbūvi, kurās iespējama jaunu objektu būvniecība.

Neizmantotās teritorijas RVC teritorijā izvietotas samērā vienmērīgi, taču AZ teritorijā nevienmērīgi. Tādu ir daudz Vecrīgā un RVC centra kodola daļā, sevišķi uz ziemeļiem no Brīvības ielas un ap Dzirnau ielu, bet tikpat kā nav Centrāltirgus un Spīķeru rajonā. RVC AZ teritorijā visvairāk neizmantotu teritoriju ir Daugavas salās, īpaši Ķīpsalā un Zaķusalā, un Skanstes ielas rajonā. Daļā neapbūvēto teritoriju patlaban ierīkoti auto stāvlaukumi, kas uzskatāma par pagaidu izmantošanu.

Atsevišķu izmantošanu un izmantošanas veidu aizņemtās platības un īpatsvaru plānojamā teritorijā, apbūves teritorijās attiecinot ēku izmantošanu uz zemes gabala izmantošanu skatīt 2.tabulā.

2.tabula

Teritorijas pašreizējās izmantošanas rādītāji

Nr. p. k.	Pašreizējā izmantošana un izmantošanas veidi	RVC		Plānojamā teritorija	
		Platība, m ²	Īpatsvars, %	Platība, m ²	Īpatsvars, %
1.	Ūdeņu teritorijas			3 533 764	18
2.	Ielas un laukumu teritorijas	1 287 000	24	3 313 489	17
3.	Jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas	1 375 135	26	3 540 677	18
3.1.	Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas			974 389	
3.2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas			931 890	
3.3.	Jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas	1 375 135		1 634 398	
4.	Publiskās apbūves teritorijas	803 286	15	2 097 703	11
5.	Darījumu apbūves teritorijas	627 838	12	1 684 539	9
6.	Ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas	176 518	3	1 981 512	10
6.1.	Ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas	176 518		1 927 227	
6.2.	Industriālās ražošanas apbūves teritorijas	-	-	54 285	
7.	Tehniskās apbūves teritorijas	110 412	3	604 503	5
7.1.	Tehniskās apbūves teritorijas	41 146		216 922	
7.2.	Dzelzceļa teritorijas	69 264		370 869	
7.3.	Ostas apbūves teritorijas	69 266		387 581	
8.	Apstādījumu teritorijas	574 304	11	1 315 790	7
9.	Ģimenes dārziņu teritorijas	-	-	389 298	2
10.	Neizmantotas teritorijas	277 458	5	855 624	4
11.	Kopā			19 687 768	100

Secinājumi

1. Teritorijas ekonomiskā spēka galvenā iezīme ir pašreizējā izmantošanas tautsaimnieciskā daudzveidība, kas jāsaglabā un jāattīsta arī turpmāk.
2. Teritorijas izmantošanas aspektā attīstībai ļoti nozīmīga ir mājokļa funkcijas saglabāšana vismaz pašreizējā apjomā un tās attīstība kvalitatīvā un piedāvājuma dažādības aspektā. Tas ir svarīgi RVC pārējo ekonomikas nozaru attīstībai, jo nodrošinās pakalpojumu un patēriņa pieprasījuma bāzi un pamatā labvēlīgi iespaidos pilsētas transporta sistēmas noslodzi, sociālo klimatu un drošību.
3. Nepretendējot uz tautsaimniecības nozaru precīzu ranžējumu pēc konkrētā devuma ekonomikā, ir pamats secināt, ka teritorijas attīstībai īpaši nozīmīgas teritorijas izmantošanas un tautsaimniecības nozares ir mazumtirdzniecība, daudzveidīgas biroju un darījumu funkcijas, kultūra un izklaide, izglītība, viesnīcas un restorāni, valsts un pašvaldības pārvalde, veselības un sociālā aprūpe un citi.
4. Plānojamās teritorijas apbūves intensitāte ir nevienmērīgi izvietota – daudzviet RVC AZ daļā atrodas neizmantotas teritorijas, bet RVC vidējā apbūves intensitāte ir gandrīz 118%, kamēr atsevišķos īpašumos sasniedz 600% un vairāk.
5. Turpmākajā teritorijas izmantošanas plānošanā jāņem vērā šādi ekonomikas aspekti:
 - Rīga ir Latvijas galvaspilsēta, un arī turpmāk tai būs šādas funkcijas;
 - starptautisko darījumu un finanšu funkcijas būs Rīgas attīstības pamatā pilsētas izdevīgā ģeogrāfiskā novietojuma dēļ;
 - kultūrvēsturiskās vērtības ir Latvijas valstij nozīmīgs starptautiskā tūrisma piesaistes potenciāls, veicinot tūrisma attīstību Rīgā, tās reģionā un citur. Tūrisms nākotnē var kļūt par vienu no svarīgākajām ekonomikas nozarēm, īpaši kultūras tūrisms;
 - RVC juridiski reģistrēti vairāki desmiti no valsts lielākajiem uzņēmumiem, kā arī lielākās finanšu iestādes;
 - RVC esošās ēkas tiek izmantotas galvenokārt iedzīvotāju un uzņēmēju vajadzībām – platības ziņā lielāko īpatsvaru veido mājokļi ar to palīgtelpām un ēku izmantošana pakalpojumu sniegšanas uzņēmējdarbībai ar palīgtelpām;
 - iedzīvotāju apkalpe vienmēr būs viena no Rīgas ekonomikas pamatfunkcijām;
 - RVC un tā AZ izglītības, kultūras un veselības aprūpes objektiem ir svarīga loma pilsētas ekonomiskajā attīstībā – tie nodrošina lielu skaitu darba vietu, un šajās nozarēs strādājošais kvalificētais darbaspēks ir jāuzskata par lielu vērtību un attīstības potenciālu.

3. PLĀNOJAMĀS TERITORIJAS LOMA RĪGAS PILSĒTAS, RĪGAS REĢIONA, LATVIJAS UN STARPTAUTISKĀ KONTEKSTĀ

Rīgas pilsēta

Lai gan RVC aizņem tikai nelielu daļu – 1,43%, bet kopā ar tā AZ – 5,13% no pilsētas platības, šī teritorija ir Rīgas darījumu, nodarbinātības, tūrisma un mājokļu daļa, kas uzskatāma par tās daudzfunkcionālāko teritoriju.

Par to liecina ne tikai RVC esošajos uzņēmumos un iestādēs nodarbināto skaits, kas sasniedz 112 252⁹ personu un veido 39% no visiem Rīgas pilsētā nodarbinātajiem, bet arī tas, ka uzņēmumu investīcijas un darījumu apjoms sasniedz 32,8% no kopējā apjoma, kas sasniegts visā Rīgas teritorijā.

Īpaša RVC vērtība Rīgas pilsētas aspektā ir tā unikālā arhitektūra – jūgendstila apbūve, koka apbūve un industriālās arhitektūras mantojums – un vēsturiski izveidojušies apstākļi pašvaldības pārvaldes, mājokļu, darījumu platību, komercplatību un citu funkciju koeksistencei.

Rīgas reģions

Lai gan viens no Eiropas kopējās attīstības uzdevumiem ir veicināt teritoriju decentralizāciju un reģiona vienmērīgu attīstību, izdevīgais ģeogrāfiskais novietojums pie Daugavas un Rīgas jūras līča krastiem RVC vēsturiski izveidojis par ekonomiski attīstītāko Rīgas reģiona teritoriju, nodrošinot pastāvīgas un ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikumus. Mūsdienās RVC izaugsmi veicina valsts un starptautiska mēroga sasniegšana ar sabiedrisko un privāto transportu, kas nodrošina brīvu darbaspēka un iedzīvotāju kustību no visa Rīgas reģiona uz Rīgu un tās centru.

Latvija

Astoņu gadsimtus ilgā attīstība ir izveidojusi Rīgas centru par nozīmīgu Latvijas saimnieciskās darbības, ekonomikas un iedzīvotāju iecienītu kultūras un izglītības vietu. To nosaka ne tikai teātru, izglītības iestāžu, muzeju, Latvijas Nacionālās operas un citu kultūras centru atrašanās vieta, bet arī savdabība un to tēlu saplūšana ar RVC unikālo autentiskumu un oriģinalitāti. Izdevīgais Rīgas ostas novietojums pie jūras un Daugavas krastos ir veicinājis strauju saimnieciskās darbības attīstību, kas ir nodrošinājusi preču un kravu plūsmu starp Latviju un citām Eiropas valstīm.

Īpaši nozīmīgas ir 20. gadsimtā RVC un tā tuvumā izveidotās apzaļumotās teritorijas, īpaši parki un skvēri, piemēram, Viesturdārzs, ko jau vēsturiski uzskata par vienu no Latviešu Vispārējo dziesmu svētku simboliem. Parki, skvēri un laukumi ir ne tikai iecienīta tikšanās vieta un apskates objekti, bet tiek uzskatīti arī par RVC pievilcīgāko atpūtas zonu vasaras sezonā.

Viena no būtiskākajām RVC funkcijām ir valsts iestāžu koncentrēšanās nelielā teritorijā. RVC atrodas gan Latvijas augstākā likumdevēja institūcija Saeima, gan izpildvara Ministru

⁹ Apstrādāti valsts statistikas 2003.gada dati

kabinets un lielākā daļa ministriju, tiesu varas institūcijas, tajā skaitā Augstākā tiesa. Šo institūciju atrašanās vieta uzlabo gan savstarpējo komunikāciju, gan plašu pieejamību Latvijas iedzīvotājiem, taču vienlaikus rada lielu noslodzi RVC teritorijā.

Starptautiskā mērogā

Galvenie pasākumi RVC attīstībā ir nodrošināt starptautiskā tūrisma organizāciju un attīstību, kas veicinātu šīs teritorijas ilgtspējīgu attīstību. Tāpēc šeit jānodrošina visi nepieciešamie priekšnosacījumi starptautiskā tūrisma attīstībai – viesmīlīga un labi organizēta sociālās un apkalpes infrastruktūra, transporta infrastruktūra, kā arī kultūras un izklaides pasākumi, kas ir saistoši gan tūristiem, gan vietējiem iedzīvotājiem.

UNESCO statusa nozīme

1997. gada 6. decembrī UNESCO, pamatojoties uz Latvijas Republikas Kultūras ministrijas pieteikumu, RVC iekļāva Pasaules mantojuma sarakstā kā 852. objektu. Šis un arī Rīgas pašvaldības vēlāk pieņemtie lēmumi ir veicinājuši RVC attīstību, īpašu vērību pievēršot kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai. Pašlaik RVC ir atzīts par visas pasaules sabiedrības kultūrvēsturisko mantojumu.

Tomēr šis statuss ir radījis zināmu problemātiku centra teritorijas attīstībai – pašvaldībai, ēku un zemju īpašniekiem.

RVC nominēšana Pasaules mantojuma sarakstā veicinājusi tūrisma un ārvalstu investoru interesi, kā arī sabiedrības izglītošanu par kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības jautājumiem, ko nodrošinājušas valsts, pašvaldības un starptautiskās organizācijas.

4. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS VĪZIJA 2025

- **Ģeogrāfiskais novietojums.** RVC ir valsts galvaspilsētas centrs. Latvija ir ES valsts, un tās centrālais reģions ir nozīmīgs Baltijas jūras reģiona ekonomikas, zinātnes un kultūras centrs. Rīga ir nostabilizējusies Baltijas jūras reģiona metropoļu tīklā.
- **Galvenie ekonomiskie virzītājspēki.** RVC un tā AZ ir nozīmīgs Ziemeļeiropas valstu reģiona un pilsētas pārvaldes, kultūras, izglītības, pakalpojumu, respektabls nozīmīgu darījumu, tūrisma, kā arī atpūtas un izklaides centrs. Šeit atrodas arī lielo uzņēmumu, mācību un zinātņu iestāžu galvenās vadības un reprezentācijas ēkas. Saimnieciskā un kultūras dzīve noris gan īpašās šaurākam funkciju lokam iekārtotās vietās, gan daudzfunkcionālos “mini” centros, kas mijas ar dzīvojamiem kvartāliem.
- **Kultūrvēsturiskais mantojums.** RVC ir pazīstams kā īpatnēja viduslaiku, jūgendstila un koka arhitektūras pērle. Ir saglabātas un rūpīgi izkoptas atšķirīgās vēsturiskās pilsētas “auduma” jeb struktūras īpatnības ar viduslaiku, 19. gadsimta koka apbūves, jūgendstila pilsēt būvnieciskajiem kompleksiem un industriālo mantojumu, kā arī citas savdabīgas vietas. Kultūrvēsturisko vērtību saglabāšana un attīstība tiek vadīta ar operatīviem un elastīgiem plānošanas, ekonomiskajiem un citiem instrumentiem un dod iespēju sekot notiekošajām tendencēm. Zemes īpašnieki ir ieinteresēti savu īpašumu, tajā skaitā kultūrvēsturiskā mantojuma un apstādījumu, sakārtošanā, ilgtspējīgā izmantošanā un uzturēšanā, nodrošinot RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās savdabības saglabāšanu, izmantojot resursu taupīgas un videi draudzīgas tehnoloģijas.
- **Pilsētas vizuālais tēls.** Daugava ir Rīgas un tās vēsturiskā centra galvenā atklātā telpa ar visnozīmīgākajām pilsētas panorāmas un silueta uztveres iespējām. Abas Daugavas krastmalas tiek plaši izmantotas atpūtai un izklaidei gan vasaras, gan ziemas sezonā. Pie ūdens var brīvi un ērti nokļūt, un tie tiek aktīvi izmantoti ūdenstransportam, atpūtas un sporta vajadzībām, ūdenssporta svētkiem, restorāniem un kafejnīcām uz peldošām platformām.

Nekas netraucē uztvert Vecrīgas skaistumu. Rīgas centra īpatnējā pilsētas ainava ar labi saglabāto un restaurēto vecpilsētu, jūgendstila ēkām, bulvāru loku, kanālmalas apstādījumiem, vēsturiskajām koka ēkām, dažādajiem kultūras objektiem un izkoptajām sabiedriskajām vietām, parkiem un skvēriem ir rīdzinieku iecienīta atpūtas un izklaides vieta, kas plaši pazīstama arī tūristiem un reģiona iedzīvotājiem.

Šo unikālo mantojumu izdevies papildināt ar kvalitatīvu jauno apbūvi vēsturiskā centra aizsardzības zonā stingrā pakārtotā saistībā ar Vecrīgas siluetu, kas ir viena no izteiksmīgākajām Rīgas vizītkartēm. Pilsēt būvnieciskajiem risinājumiem un nozīmīgākajām būvēm tiek rīkoti starptautiski konkursi.

Rīgas centra publiskā ārtelpa ir pārdomāti organizēta un iekārtota, tā pazīstama ar kvalitatīvo pilsētvides dizainu un tikai Rīgai raksturīgām mākslas un kultūras izpausmēm.

- **Vides kvalitāte.** RVC ir pievilcīgs ikvienam – gan centra, gan visas Rīgas iedzīvotājiem, kā arī pilsētas viesiem. RVC ir augstas kvalitātes dzīves vide, kas balstīta uz efektīvu resursu izmantošanu atbilstoši ilgtspējīgas attīstības principiem un videi draudzīgām tehnoloģijām. Kārtība, tīrība, dabas elementu klātbūtne un relatīvais klusums zaļajos iekšpagalmos nodrošina augsto dzīves vides kvalitāti, kas ir viens no Rīgas centra daudzveidības pamatiem. Pateicoties pārdomātajai automobiļu satiksmes organizācijai un ērtajam sabiedriskajam transportam, gaisa piesārņojums ir neliels un neapdraud cilvēku veselību. Rīgas centra ielas ir vienlīdz dzīvas arī vakaros un nakts stundās.
- **Transports.** Transports RVC un tā AZ ir sakārtots. Strādājošo ikdienas apriti saistībā ar ārpuscentra teritorijām ātri un ērti apkalpo moderna, labi organizēta un pieejama, cilvēkam un videi draudzīga sabiedriskā transporta sistēma. Gan RVC, gan tā AZ ir vairākas labiekārtotas gājēju teritorijas, gājēju pārvietošanās ir droša, un viņiem, it sevišķi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kā arī riteņbraucējiem, ir nodrošinātas priekšrocības. Centru apjož strukturēts autoceļu loks, kas saistīts ar Daugavas šķērsojumiem. Dzelzceļa loka teritorija ir pārkārtota un ietver sevī gan jauno pilsētas sliežu transportu, gan apstādījumus, gan citas transporta infrastruktūras būves. Centra teritorija pilnībā atbrīvota no dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Galvenā dzelzceļa stacija un starptautiskā un tālsatiksmes autoosta atrodas centrā, saglabāta jūras pasažieru stacija kā kruīza kuģu piestātne, bet regulāro prāmju stacija – aiz centra šķērsojumiem. Centra tuvumā izveidotas jaunas reģionālas nozīmes autobusu un dzelzceļa stacijas un vairākas lielas ietilpības autostāvvietas, kas ērti saistītas ar sabiedrisko transportu.
- **Iedzīvotāji.** RVC ir dzīvesvieta desmitajai daļai Rīgas iedzīvotāju, viņu skaits ir stabils, un demogrāfiskajā struktūrā ir pārstāvētas dažādas sociālās un vecumu grupas. Kopumā plānojamajā teritorijā koncentrējušies 20–25% no Rīgas pilsētas aptuveni 0,7 miljoniem iedzīvotāju. Uz Rīgas centru regulāri dodas arī daļa Rīgas reģiona un valsts iedzīvotāju. Lielākā daļa centra iedzīvotāju dzīvo vēsturiskajos dzīvojamajos namos. Mājokļu fonds ir sakārtots, un pilnveidotais mājokļu piedāvājums nodrošina pietiekami augstu dzīves standartu dažādu iespēju un vajadzību ģimenēm ar vidējiem ienākumiem. Ir dažādas mājokļu īpašuma formas, un darbojas mājokļu pabalsta sistēma. Rīgas pašvaldība rūpējas par to, lai centrā būtu piemēroti sadzīves apstākļi gan ģimenēm ar bērniem, gan jauniem cilvēkiem, gan tiem, kas savu aktīvo dzīvi pavadījuši šajā vietā. Sociālās segregācijas problēmu izpausmes nav krasi izteiktas, un sabiedrība dzīvo aktīvu un daudzveidīgu dzīvi, plaši izmantojot informācijas tehnoloģiju radītās iespējas darbā, sadzīvē un izklaidē. Rīgā ir augsts iedzīvotāju izglītības un nodarbinātības līmenis.

5. VISPĀRĒJIE ATTĪSTĪBAS MĒRĶI

Plānojamās teritorijas vispārējie attīstības mērķi ir saskaņoti ar Rīgas ilgtermiņa attīstības mērķiem, attīstības vīziju un misiju un teritorijas plānošanas pamatnostādnēm, kas izvirzīti RTP-2006.

- Saglabāt Rīgai raksturīgo kultūrvēsturisko vidi un vērtības, vienlaikus nodrošinot kvalitatīvas jaunās arhitektūras radīšanu un augstvērtīgu pilsētvides dizainu.
- Saglabāt un attīstīt pilsētas centra vēsturiskās telpiskās struktūras un publiskās ārtelpas – ielas, bulvārus, ūdensmalas, laukumus, parkus, skvērus.
- Attīstīt reprezentatīvu kultūras centru, veicinot starptautisko tūrismu.
- Decentralizēt pilsētas pārvaldes, lielmēroga darījumu un pakalpojumu funkcijas un attīstīt daudzveidīgas publiskās un dzīvojamās funkcijas pilsētas centrā.
- Efektīvi izmantot degradētās un nepilnvērtīgi izmantotās teritorijas, attīstot jauktu apbūvi ar daudzveidīgām funkcijām, it īpaši RVC aizsardzības zonas bijušajās ražošanas un noliktavu apbūves teritorijās.
- Veidot jaunu kvalitatīvu apbūvi, atsevišķus kompleksus pilsētas vēsturiskajā centrā un tā AZ, ievērojot autentiskuma saglabāšanas principus kontekstā ar Vecrīgas siluetu.
- Izveidot videi draudzīgu un efektīvu sabiedriskā transporta sistēmu, kas nodrošinātu pilsētas iedzīvotāju vajadzības, paplašināt un pilnveidot gājēju zonas, velotransporta trases un nodrošināt RVC sasaisti ar tā tuvējām teritorijām un pārējiem Rīgas rajoniem.
- Modernizēt RVC inženiertehnisko apkalpi, respektējot tā plānojuma struktūru un apbūvi.
- Attīstīt efektīvu pilsētas pārvaldi, kas nodrošina kultūrvēsturisko vērtību, ainavas un struktūras saglabāšanu un attīstību.

6. KULTŪRVĒSTURISKĀ VIDE

6.1. Kultūrvēsturiskās vides vērtību sastāvs

Kvalitatīvu dzīves vidi veido vairākas sastāvdaļas, no kurām daļa nodrošina sabiedrības eksistenci, daļa – komfortu, bet autentiska kultūrvēsturiskā vide – dzīves vides vērtību un kvalitāti. RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās vides kopējās vērtības būtiskāko apjomu veido visu pilsētvides fizisko sastāvdaļu saglabāties autentiskums, ietverot vēlākos uzslāņojumus, kam nav destruktīvas vai degradējošas ietekmes uz kultūrvēsturisko vidi.

Plānojamā teritorijā atrodas Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā iekļautie:

- divi valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļi – “Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” (valsts aizsardzības Nr. 7442) un “Ķīpsalas vēsturiskā apbūve” (valsts aizsardzības Nr. 8327);
- 951 ēkas arhitektūras pieminekļi (307 valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un 644 vietējas nozīmes arhitektūras pieminekļi);
- 12 arhitektūras pieminekļi (3 valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un 9 vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļi);
- valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis “Vecrīgas arheoloģiskais komplekss” (valsts aizsardzības Nr. 2070).

Šie kultūras pieminekļi un to robežas attēlotas Plāna grafiskās daļas kartē “Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā”.

Turklāt plānojamajā teritorijā atrodas vairāki mākslas un vēstures pieminekļi (portāli, cīļņi, u.c.), kas netiek attēloti grafiski.

Visiem kultūras pieminekļiem, kas atrodas pilsētībūvniecisko pieminekļu teritorijā, aizsargjosla (aizsardzības zona) sakrīt ar pieminekļa robežu, jo to saglabāšanu un aizsardzību nodrošinās Plāna risinājumi un teritorijas īpašais statuss.

RVC un tā AZ nozīmīgāko kultūrvēsturisko vides vērtību saglabāšanas un attīstības prasības attiecas uz vairākām šo vērtību kategorijām atkarībā no pilsētvides fizisko elementu rakstura.

1. Pilsētas vēsturiskā plānojuma un telpiskā struktūra ar vēlākos laikos veiktiem kvalitatīviem pārveidojumiem, ko pamatā veido:
 - 1.1. Vēsturiski izveidojies pilsētas teritoriju dalījums (Vecrīga, Citadele, Bulvāru loks, RVC centra kodola daļa u.c.);
 - 1.2. ielu un laukumu tīkls;
 - 1.3. zemes gabalu struktūra, apbūve un tās mērogs, ritms un raksturīgā proporciju sistēma, kas ir atšķirīga dažādās RVC un tā AZ teritorijās, apbūvētās un neapbūvētās platības raksturīgās attiecības, kvartālu iekšējās telpas mērogs;
 - 1.4. apbūves līnijas (būvlaines);
 - 1.5. publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas;

- 1.6. vēsturiskās ūdensteces un ūdenstilpes – Daugava, mazā Daugava, Bieķengrāvis, Kileveina grāvis, Roņu dīķis, Zunds, Āzene, Āgenskalna līcis, Kileveina grāvis, ostas akvatorijas, Pilsētas kanāls un to krastmalas.
2. Pilsētvides lielmēroga ainaviskās kvalitātes, ko veido:
 - 2.1. Vecrīgas vēsturiskās apbūves un atsevišķu ielu un laukumu apbūves silueti, ko veido ēku galvenās dzegas, slīpo jumtu plaknes, arhitektoniskais dekors un elementi;
 - 2.2. Vecrīgas ārējā perimetra, RVC laukumu apbūves un Ķīpsalas panorāmas;
 - 2.3. skatu perspektīvas:
 - 2.3.1. uz Vecrīgu un citām vēsturiskā centra apbūves dominantēm no nozīmīgākajiem skatupunktiem publiskajā ārtelpā un augstajiem skatu punktiem (Pētera baznīcas skatu laukums, Stacijas pulksteņa restorāna u.c.) RVC un tā aizsardzības zonā un ārpus tās;
 - 2.3.2. no RVC teritorijas uz atklātajām pilsētas telpām RVC aizsardzības zonā (Daugavu un tās krastmalām, Pārdaugavu u.c.);
 - 2.3.3. ielu telpas ietvaros, it sevišķi skatos uz apbūves veidotajiem ielu noslēgumiem (baznīcas, citi neitrāli akcenti);
 - 2.4. ūdensbaseinu virsmas “spoguļi” kontekstā ar citām kultūrvēsturiskās vides sastāvdaļām.
3. Vēsturiskā apbūve, īpaši viduslaiku, jūgendstila, koka un industriālā apbūve.
4. Pazemes kultūrvēsturiskais mantojums – arheoloģiskais kultūrlānis un arheoloģiskie elementi.
5. Publiskās un privātās ārtelpas labiekārtojuma autentiskie vēsturiskie elementi:
 - 5.1. ielu un laukumu dažādie bruģa segumi, ietvju klinkera ķieģeļu segumi, vēsturiskie pagalmu zemes virsmas segumi, parku grants celiņi u.c.;
 - 5.2. kvartālu iekšējās telpas tradicionālā veidošana ar apstādījumiem;
 - 5.3. virszemes inženierbūves;
 - 5.4. vēsturiskie labiekārtojuma elementi, publiskās ārtelpas un iekškvartālu, iekšpagalmu telpas arhitektoniskie, funkcionālie un dizaina objekti.
6. Ainavu arhitektūra, dārzu māksla, apstādījumu veidošanas tradīcijas.
7. Būvmākslas atsevišķo nozaru autentiskie darinājumi un tehnoloģiju izpausmes:
 - 7.1. arhitektūra un būvmāksla;
 - 7.2. dekoratīvā māksla;
 - 7.3. būvamatniecības darinājumi, tehnoloģijas, tehnikas;
 - 7.4. mazās arhitektūras formas;
 - 7.5. materiāli, krāsa, faktūra;

7.6. interjeru dekoratīvā māksla¹⁰.

Telpiskās vides kultūrvēsturiskās vērtības veidojošo sastāvdaļu un elementu un to attīstības iespēju apraksts sniegts turpmākajās paskaidrojuma raksta nodaļās, saglabāšanas un atjaunošanas kārtība, pārveidošanas pieļaujamība šajā teritorijas plānojuma līmenī ir noteikta Apbūves noteikumos, to detalizēts raksturojums un prasības tiks noteiktas turpmākajā plānošanas procesā atsevišķu RVC teritoriju kultūrvēsturiskās vides uzskaites pasēs.

Politika. Pašvaldība, izvērtējot attīstības priekšlikumus un būvprojektus, RVC un tā AZ teritorijā, respektēs saglabājamās un aizsargājamās autentiskās kultūrvēsturiskās vides vērtības un pieprasīs tādus attīstības, kā arī vides dizaina, reklāmas un būvprojektu risinājumus, kas neradīs nelabvēlīgu ietekmi uz šīm vērtībām.

Politika. Pašvaldība RVC teritorijai izstrādās kultūrvēsturiskās vides uzskaites pasēs, kas apvienos valsts un pašvaldības rīcībā esošo informāciju, lai operatīvā informācija par RVC kultūrvēsturisko vidi būtu iespējami pilnvērtīga un ērti izmantojama.

6.2. Kultūrvēsturiskās vides autentiskums

RVC un tā AZ vide ir autentiska un laikmetīga vienlaikus. Pilsētas un dzīves vides pielāgošanu laikmeta mainīgajām prasībām nodrošina modernizācija. Modernizācijas process ir neizbēgams un nepārtraukts – tas notiek ik dienu. Svarīgi ir apzināties, ka pilsētas modernizācija nenozīmē tikai vēsturiskas pilsētas apbūves formu radikālu nomaiņu ar jauniem modes un stila izjūtas laikmetīguma apliecinājumiem. Ēku un vides izmantošanā svarīgs ir progresīvas tehnoloģijas lietojums un ēkai uzticētā veicamā funkcija, bet kultūrvēsturiski vērtīgā vidē šiem faktoriem jāattīstās saskaņā un līdzsvarā ar šīs vides izvirzītajām prasībām.

Sākot ar šo Plānu, RVC saglabāšanas un attīstības procesam jānodrošina līdzsvars, lai visas ikdienas darbības tiktu veiktas kopīgi apzinātu mērķu piepildīšanai atbilstoši noteikumiem, kas visiem un ikvienam ir vienādi.

Plāna risinājumi ir pamatoti ar koncepciju par laikmetīgās (arī rekonstruētās) un oriģinālās vēsturiskās arhitektūras ietekmi uz pilsēttelpas autentiskuma līdzsvaru. Kultūrvēsturiskajai videi, ko veido galvenokārt vēsturiskās ēkas, piemīt noteikta laikmetīgo objektu daudzuma kapacitāte, tāpēc īpaša nozīme ir laikmetīgās arhitektūras kvalitātei un tolerancei pret kultūrvēsturiskās vides vērtībām.

Kultūrvēsturiskās vides identitātes un autentiskuma saglabāšanas politika – atklāti arhitektūras konkursi jaunbūvēm tiek uzskatīti par optimālu iespēju nodrošināt RVC un tā aizsardzības zonas pilsēttelpas autentiskuma līdzsvaru.

RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās vides identitātes un autentiskuma saglabāšanu sekmēs visu sabiedrības pārstāvju konsekventa šādu **galveno pamatprincipu** ievērošana:

¹⁰ Plānā kultūrvēsturiskās vides izpēti gaitā apbūves iekštelpu apsekošana netika veikta, tāpēc informācija par šo vērtību daudzumu, īpatsvaru, daudzveidību tajā nav ietverta.

- kultūrvēsturiskā vide visos tās saglabāšanas, aizsardzības un attīstības jautājumos tiek uztverta un plānota kā daudzveidīga, bet telpiski un semantiski vienota struktūra;
- attieksme pret kultūrvēsturiskās vides objektiem neizriet tikai no to lieluma, autora vārda, detaļu blīvuma vai publiskās atpazīstamības, bet tikpat lielā mērā ir atkarīga arī no vēsturiskajiem, ekonomiskajiem un sociālajiem mikroapstākļiem, kādos šie objekti radušies konkrētā vietā, un konteksta, kādā tie atrodas patlaban.

Kultūrvēsturiskās vides identitātes un autentiskuma saglabāšanas mērķis – saglabāt nākamajām paaudzēm RVC un tā aizsardzības zonas daudzveidīgās kultūrvēsturiskās vides īpatnējo identitāti ar augstu autentiskuma pakāpi atkarībā no konkrēto vietu stāvokļa un pieļaujamās pārveidojumu pakāpes, veicinot autentisko kultūrvēsturisko vērtību publisko pieejamību un sabiedrības izpratni par tām.

Kultūrvēsturiskās vides identitātes un autentiskuma saglabāšanas mērķi jāsasniedz, konsekventi sekojot visu šīs vides autentiskuma rādītāju ievērošanai objektu uzturēšanas, remonta un citu būvdarbu laikā:

- publiskajā ārtelpā esošo oriģinālo ārdurvju un logu, kas vecāki par 50 gadiem, nomaiņas aizliegums un vēsturisko analogu atjaunošana vietās, kur oriģināli nomainīti agrāk;
- RVC jumtu ainavas saglabāšanas un izkopšanas noteikumu ievērošana;
- prasība apmetuma remontu vai nomaiņas gadījumā lietot autentiskus materiālus un tehnoloģijas (tikai vēsturiski pamatotus materiālus un tehnoloģijas), saglabājot apmetuma faktūru raksturu katra laikmeta ēkām;
- jāievēro vienota fasāžu koloristika un tās realizācijas pamatkonceptija;
- laikmetīgu arhitektūras formu ieviešanai šajās teritorijās jāatbilst vides mērogam, noteiktām asociācijām ar šo vidi, tradicionālo materiālu lietojumam;
- publiskās ārtelpas dizaina objektiem izmantojami vēsturiski analogi vai atklātos konkursos iegūti kultūrvēsturiski vērtīgajā vidē iederīgi paraugi un komplekti; saglabājami un restaurējami esošie oriģināli;
- publiskajā ārtelpā lietot RVC vides specifikai un raksturam atbilstošus reklāmas paņēmienus, izmantot vēsturiskas tradīcijas kvalitatīvā mūsdienu interpretācijā;
- attīrīt publisko ārtelpu no dažādu veidu gaisa pārvadu un uztveršanas ierīču piesārņojuma uz jumtiem, fasādēm, ielu telpā;
- saglabāt un izkopt ielu klātņu materiālu un veidu autentiskumu.

6.2.1. Autentiskuma saglabāšanas pamatnosacījumi

Plāns nosaka un grafiskās daļas kartē “Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā” attēlotas kultūrvēsturiski nozīmīgas, autentiskas pilsētvides teritorijas. Tās ir RVC un tā AZ ielu telpas un to veidojošās apbūves un kvartālu telpas teritorijas, kur vislielākajā īpatsvarā saglabājusies autentiska, kultūrvēsturiski vērtīga apbūve un tās veidotā pilsēttelpa, kuras aizsardzībai Apbūves noteikumos noteiktas specifiskas prasības,

kas ierobežo apbūves pārveidošanu. To noteikšanas mērķis ir kultūrvēsturiskās vides autentisko iezīmju saglabāšana un izkopšana un savdabības akcentēšana.

Mūra daudzstāvu kvartālu perimetrālā apbūve. Attiecībā uz pārējās apbūves autentiskuma saglabāšanu Plāns paredz saudzības režīma ievērošanu atbilstoši Apbūves noteikumu un citu normatīvu prasībām, kas regulē saglabāšanu un attīstību šajā teritorijā. Paaugstinātas prasības attiecībā uz ēkām, kas nav kultūras pieminekļi, tiek izvirzītas galvenokārt uz ielu fasāžu un no publiskās ārtelpas apskatāmo ēku daļu autentiskuma saglabāšanu.

Plānā RVC un tā AZ izdalītas un grafiskās daļas kartē "RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi" attēlotas teritorijas, kurās attīstība plānota atbilstoši perimetrālās apbūves vai brīvstāvošās apbūves noteikumu prasībām. Brīvstāvošās apbūves teritorijās, kas atrodas ārpus pilsētbūvniecisko pieminekļu robežām, tiek noteikti ēku maksimālā stāvu skaita un augstuma ierobežojumi un apbūves intensitāte.

6.2.2. Teritoriju fragmenti ar atšķirīgiem apbūves noteikumiem un apbūves ansambļu un kompleksu teritorijas

Autentiskās apbūves saglabāšana tiks nodrošināta ar diferencētu pieeju, nodalot vairāk un mazāk apdraudētās kultūrvēsturiskās vērtību grupas un lielāku vērtību pievēršot tieši vairāk apdraudētajām.

RVC teritorijā ir daudz teritoriju un objektu, kuru raksturs atšķiras no dominējošās – tipiskās dzīvojamo mūra daudzstāvu kvartālu perimetrālās (slēgtās, vaļējās, atvērtās) – apbūves. Katrai no tām ir īpaša nozīme kultūrvēsturiskās vides daudzveidībā un piemīt lielāka publiskās ārtelpas nozīme nekā pārējai apbūvei, it sevišķi teritorijās, kur šāda apbūve koncentrējas vairākos blakus esošos zemes gabalos. Šīs teritorijas atklāj attiecīgas vietas attīstības evolūciju un veido īpatnēju, netipisku pilsētbūvniecisko situāciju.

Šim nolūkam Plānā izveidota un grafiskās daļas kartē "RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi" attēlota apbūves fragmentu struktūra un noteiktas teritorijas, kurās ir spēkā izņēmuma un papildus noteikumi šo vietu identitātes saglabāšanai un aizsardzībai (turpmāk tekstā – Apbūves fragmenti).

Politika. Rīgas dome atbalstīs teritoriju fragmentos ar atšķirīgiem apbūves noteikumiem ietilpstošo zemes gabalu īpašniekus, kuri nodrošinās autentiskuma saglabāšanu un ēkas statusam un kultūrvēsturiskajai vērtībai atbilstošu ēku renovāciju un restaurāciju, piešķirot nodokļu atlaides, subsīdijas un investīcijas.

Plānā RVC un tā AZ teritorijā ir noteiktas 34 teritorijas (pirms Grozījumiem – 53), kuru apbūve ir atšķirīga, un tās klasificētas pēc šādiem tiem:

- autentiskas koka un mūra mazstāvu apbūves fragments vairākos zemes gabalos, atsevišķu zemes gabalu vēsturiskā apbūve kā kopums, būtisks ielas telpas akcents;

- autentiskas mūra daudzstāvu apbūves fragments vienā vai vairākos gruntsgabalos, īpaši nozīmīgs kopums un ielas telpas akcents.

Plāna grozījumos tika pārvērtēti 53 apbūves fragmenti un tika veikta to apbūves rakstura izpēte, izmantojot InterSAVE programmas daļas, kas izvērtē ēkas vērtības un vidi, un iegūtie rezultāti izmantoti, lai precizētu īpatnējo kultūrvēsturisko vērtību un vietas identitātes saglabāšanas un aizsardzības apbūves noteikumu formulējumus.

Nemot vērā faktus, ka tradicionāli Rīgas vēsturiskā apbūve ir veidojusies pēc vienotiem apbūves noteikumiem, un apbūves fragmentu kultūrvēsturiskā vērtība nav noteikta, Plānā apbūves fragmentu izdalīšana uzskatāma kā pārejas perioda risinājums. Pēc esošās apbūves kultūrvēsturiskās vērtības noteikšanas, kompleksi izvērtējot katras ēkas nozīmi lokālajā vidē, apbūves fragmenta vai tā daļas statuss nomaināms pret valsts aizsargājama kultūras pieminekļa statusu (pēc apbūves kompleksa principa vai pēc apbūves ansambļa principa, kas būtu atbilstoši situācijai) vai arī atceļams, piemērojot teritorijas kopējos Apbūves noteikumus.

Savukārt teritorijas ar specifisku apbūvi, specifisku objektu grupas vai funkcionāli kompleksi Apbūves noteikumos noteiktas kā **apbūves ansambļu un kompleksu teritorijas**, piemēram, Rīgas 1.slimnīcas ansamblis, Sarkano spīķeru ansamblis, Centrāltirgus teritorijas apbūve u.c.

Ievērojot iepriekš deklarēto teritoriju klasifikāciju, kas dzīvojamo teritoriju vidē kā specifiskus definē dažādus, atšķirīga mēroga publisko vai ražošanas funkciju objektus, un nodrošinot tiem noteikto saglabāšanas prasības ievērošanu, iespējams šīs dažādības saglabāt.

6.2.3. Apbūves statuss

Plānā RVC teritorijā esošās 5364 (5458 – 2005.gadā) ēkas tiek iedalītas pēc to vērtībām.

Lai nodrošinātu autentiskas kultūrvēsturiskās pilsētvides saglabāšanu un attīstību nākotnē, RVC un tai piegulošā teritorijā tiek izdalīta **pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojošā vēsturiskā apbūve**, kas attēlota gaiši dzeltenā krāsā grafiskās daļas kartē "RVC kultūrvēsturiskā mantojuma un saglabāšanas plāns". Tās ir 2251 (2151 – 2005.gadā) vēsturiskās ēkas un būves, kurām Apbūves noteikumos ir noteiktas ierobežotas pārveidošanas iespējas, no kurām 828 (789 – 2005.gadā) ēkas ir valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā iekļautie arhitektūras pieminekļi. Pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojošā vēsturiskā apbūve veido ēkas – kultūras pieminekļi, kultūrvēsturiski unikālas ēkas, kultūrvēsturiski ļoti vērtīgas ēkas (49), kultūrvēsturiski vērtīgas ēkas (133) un vēsturiskā apbūve, kura veido pilsētvides raksturu, bet kurai vēl nav noteikts kultūrvēsturiskās vērtības līmenis. Izņemot vēsturisko apbūvi, kas veido pilsētvides raksturu, bet kam vēl nav noteikts kultūrvēsturiskās vērtības līmenis, pārējiem pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojošās vēsturiskās apbūves apzīmējumiem Plāna grafiskajā daļā ir informatīva nozīme. Lai nodrošinātu publiskās ārtelpas kultūrvēsturiskās vērtības aizsardzību, atsevišķām ēkām ir noteikta kultūrvēsturiski nozīmīga apbūves fronte un Apbūves noteikumos izvirzītas prasības par attiecīgo ēku fasāžu un citu apbūves frontes elementu saglabāšanu.

Šāda apbūves statusa noteikšanas pamatā bija integrētas kultūrvēsturiskās un pilsētbūvnieciskās analīzes un izvērtējuma rezultāts.

Savukārt RVC aizsardzības zonā grafiskās daļas kartē „Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā” tiek attēlotas ēkas, kurām noteikts kultūrvēsturiskās vērtības līmenis.

Ēku un būvju statuss Plāna darbības laikā var mainīties, ja tiek paaugstināts vai pazemināts kultūrvēsturiskās vērtības līmenis atbilstoši Apbūves noteikumos un MK noteikumos noteiktajai kārtībai. Tā kā ēku kultūrvēsturiskā novērtēšana ir patstāvīgs process, tad reizi trijos mēnešos šī informācija grafiskās daļas kartēs „RVC kultūrvēsturiskā mantojuma un saglabāšanas plāns” un „Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā” tiks aktualizēta un nav uzskatāmi par Plāna grozījumiem.

6.3. Teritorijas pilsēttelpas attīstības koncepcija

RVC un tā AZ pilsēttelpas attīstības galvenais uzdevums ir uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti, vienlaikus nodrošinot vērtīgās kultūrvēsturiskās vides saglabāšanu un pilnveidošanas pamatnosacījumu ievērošanu.

Pamatojoties uz šīm divām prioritātēm, attīstība ir iespējama un nepieciešama visās vēsturiskā centra un tā AZ atšķirīgajās teritorijās, ievērojot normatīvajos aktos un Apbūves noteikumos definētās saglabāšanas, aizsardzības, izmantošanas un kultūrvēsturiskās vides pārveidošanas prasības un Plānā noteiktos **principus**.

- Tiek saglabātas, aizsargātas un izkoptas nozīmīgākās kultūrvēsturiskās vērtības, prioritāri ielu, laukumu un apstādījumu teritoriju telpā.
- Notiek pilsētbūvnieciskās struktūras daļēja atjaunošana un telpiska sakārtošana, saglabājot vēsturiskā centra ielu, kvartālu un apbūves tipoloģiju.
- Iekškvartālu telpā, sevišķi kvartālos ar deformētu, neizveidojušos struktūru, kā arī zemes gabalos ar zudušu vēsturisko pagalmu apbūvi, par prioritāti tiek noteikta mūsdienīgas, kvalitatīvas dzīves vides un publiskās ārtelpas izveide (apstādījumi, atpūtas funkcijas, īres nami, sporta, ārstnieciskās u.c. funkcijas, bet ne liela mēroga tirdzniecība, kas nav raksturīga RVC kvartālu telpiskajai izveidei).

Atsevišķās Plānā norādītās vietās attīstāma pasāžu izveidošana ar tirdzniecības un pakalpojuma funkciju.

- Apbūves fragmentos attīstība notiek, respektējot to savdabīgās esošās kultūrvēsturiskās vērtības, autentiskumu, apbūves raksturu un mērogu.
- Kultūrvēsturiskās vides autentiskuma saglabāšanas prioritātes tiek saskaņotas ar vēsturiskā centra telpiskās saikņu sistēmas¹¹ attīstību, prioritāri veicināma

¹¹ Telpisko saikņu sistēmu veido kultūrvēsturiskās vides telpas paaugstinātas pievilcības (vides „magnētisma”) punkti un to koncentrācijas zonas, kurās relatīvi tuvu viena otrai sastopami kultūrvēsturiski un telpiski nozīmīgi objekti un teritorijas, ievērojamas vietas— vēsturiskās, estētiskās, tradicionālās u.c. publiskās ārtelpas kvalitātes autentiskākās vērtības.

kultūrvēsturiski nozīmīgu, autentisku pilsētvides teritoriju un starp tām esošo galveno "ceļu" sakopšana un attīstība.

- Lai mazinātu augošanas lielpilsētas funkcionēšanas tehnogēno faktoru ietekmi, mikroklimata uzlabošana pilsētas centra apbūves struktūrā ir viens no primārajiem attīstības uzdevumiem. Lai nodrošinātu attīstības un mikroklimata optimālu līdzsvaru RVC un tā AZ:
 - konsekvēnti saglabājamas esošo parku, dārzu un skvēru aizņemtās platības (tajā skaitā zālienu un koku vainagu projekcijas laukumi) un paplašināma strūklaku un citu ūdens objektu izmantošana apstādījumos;
 - palielināmas augstvērtīgu stādījumu aizņemtās platības, attīstāmi pagalmu, ielu un krastmalu stādījumi;
 - attīstot apbūvi gar Daugavu, sekmējama vēso gaisu masu pieplūšana centram, kas panākams, īpaši veidojot Daugavas krastu tuvumā iespējamo apbūvi – ēku augstumam pakāpeniski pieaugot virzienā no krastmalas uz esošās apbūves pusi;
 - iekārtojot atpūtas vietas pagalmos un parkos, sekmējama labvēlīga mikroklimata veidošanās un teritorijas izvēdināšana.

Tādējādi lielākajā **RVC teritorijas daļā pamatuzdevums** būs iekškvartālu rekonstrukcija un sanācija, nevis jaunā un intensīva būvniecība.

Savukārt **RVC aizsardzības zonas teritorijā pamatuzdevums** ir nodrošināt:

- RVC ainavisko vērtību saglabāšanu;
- raksturīgo RVC pilsētvides uztveri.

Konsekvēnti ievērojot Plāna konceptuālās nostādnes, dažādo apbūves struktūru telpiskos pamatnosacījumus un Apbūves noteikumus, RVC iegūs skaidrākas, kultūrvēsturiski precīzākas, estētiski augstvērtīgas aprises, saglabājot videi draudzīgu attieksmi.

Ievērojot iepriekš noteikto, veidosies kultūrvēsturiski un telpiski pamatota RVC "kultūrvēsturiskās pievilcības sistēma", kas veicinās tā kopējo attīstību.

7. TERITORIJAS PILSĒTBŪVNIECISKĀ (PLĀNOJUMA UN TELPISKĀ) STRUKTŪRA

7.1. Plānojuma struktūras attīstība

Tā kā RVC un tā AZ aptver ļoti plašas un atšķirīgas teritorijas, tās sadalītas daļās, ievērojot pilsētas plāna struktūras attīstības pēctecību un atbilst 08.03.2004. MK noteikumu Nr.127 noteiktam sadalījumam:

1. Vecrīga;
2. Bulvāru loks;
3. RVC kodols;
4. Centrāltirgus;
5. RVC kodola ārējās daļas;
6. Rīgas centra perifērija;
7. Ķīpsalas vēsturiskā daļa;
8. Andrejsala – Pētersala – Citadeles rietumu daļa;
9. Daugavas salas: Ķīpsala (izņemot vēsturisko daļu), Klīversala un Mūkusala, Lucavsakas gals un Zaķusakas gals, kas ietilpst aizsardzības zonā;
10. Pilsētas ganības.

08.03.2004. MK noteikumu Nr.127 noteiktā sadalījuma 11.daļas – Daugava un upes abas krastmalas, ieskaitot Āgenskalna līča piekrasti, Zaķusakas, Andrejsakas, Ķīpsakas, Klīversakas, Mūkusakas un Lucavsakas piekrasti, izmantošanas noteikumi tiek aprakstīti atbilstoši pārējo teritoriju sadalījumam, attiecīgi teritorijai, kurai tā piekļaujas.

Apbūves noteikumos noteiktas šo pilsētas atšķirīgo daļu teritorijas izmantošana un noteikumi to apbūvei.

7.1.1. Struktūras saglabāšana un pilnveidošana atsevišķās pilsētas daļās

Katrā pilsētas struktūras veidojošajā daļā tiek definēti pamatuzdevumi plānojuma un apbūves struktūras saglabāšanai un attīstībai.

Lai nodrošinātu jaunceļamo ēku iekļaušanos vēsturiskajā pilsētbūvnieciskajā struktūrā un vidē, par pamatu Plāna risinājumiem un Apbūves noteikumu prasībām (attiecībā uz jaunceltņu projektēšanu, apbūves blīvumu, pagalmu veidošanu, ēku augstumu, fasāžu un jumtu izveidošanu u.c.) izmantoti 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākuma Rīgas apbūves noteikumi. Plāna izstrādē ņemts vērā, ka RAP-95 Rīgas apbūves noteikumu nepildīšana daļēji var būt sakņota pašu noteikumu neveiksmīgā formulējumā.

Izstrādājot plānošanas un arhitektūras uzdevumus, Apbūves noteikumos uzskaitītās autentiskās īpatnības jāpieņem kā pamata kritērijs **apbūves fragmentu** un **apbūves ansambļu un kompleksu** teritoriju saglabāšanas un attīstības projektos.

Politika: RVC teritorijas apbūves struktūras būtība netiek mainīta, degradējošās, traucējošās ražošanas un saimnieciskās funkcijas tiek translocētas ārpus RVC, iekškvartālu telpa tiek izmantota racionālāk, palielinot kopto apstādījumu īpatsvaru.

Jautājumi, kas aptver ēku un būvju fasādes, laukumus, apstādījumu teritorijas, zemes virsmas segumus u.c., apskatīti nodaļā "Publiskā ārtelpa".

Priekšstatam par šo teritoriju autentiskumu un tā īpatsvara atšķirībām Plānā ietverta grafiska informācija, kas to uzskatāmi ilustrē kartē "Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi RVC un tā aizsardzības zonā".

Vecrīga

Vecrīgas plānojuma un apbūves struktūras saglabāšanas un pilnveidošanas pamatuzdevumi:

- 1) daļēji atjaunot un telpiski pilnveidot kara postījumu un pēckara rekonstrukciju rezultātā izmainīto vecpilsētas plānojuma un telpisko struktūru;
- 2) esošās vēsturiskās apbūves saglabāšana;
- 3) pazemes kultūrvēsturiskā mantojuma izpētes rezultātu eksponēšana publiskajā ārtelpā;
- 4) pilsētas ainavas sakārtošana un kopskata kvalitātes celšana.

Galvenais Vecrīgas attīstības projektu atbilstības **kritērijs** ir konsekventa vēsturiskās apbūves struktūras saglabāšana un tās zudušo daļu atjaunošana. Vecrīgas apbūves struktūras atjaunošana vai nostiprināšana jābalsta uz tādu elementu un stāvokļu atklāšanu vai atjaunošanu, kas raksturo dažādus pilsētas attīstības posmus un hronoloģiski atšķirīgi veidojušās apbūves teritorijas – viduslaiku daļa, starpvaļņu un vaļņu apbūves teritorija. Gadījumos, kad vairāku pilsētas attīstības posmu liecību saglabāšana vai atjaunošana vienlaikus nav iespējama, bet vēlāko uzslāņojumu vērtība nav augsta, prioritāte dodama senāko stāvokļu atjaunošanai.

Lai nodrošinātu Vecrīgas vides autentiskuma saglabāšanu, tās atjaunošanā jāievēro šādi principi.

- 1) **Apbūves struktūras nostiprināšana.** Autentiskā vidē esošos nelielos struktūras zudumus labo, atjaunojot zudušos apbūves fragmentus ar šai videi iespējami tradicionāliem, identiem līdzekļiem un atklātos arhitektūras konkursos. Galvenā uzmanība jāvelta esošās apbūves autentiskuma saglabāšanai un izkopšanai.
- 2) **Apbūves struktūras atjaunošana.** Teritoriju ar lielākiem apbūves un struktūras zudumiem atjauno:
 - ievērojot esošās apkārtējās apbūves mēroga kontekstu un Vecrīgas apbūves veidošanās tradīcijas (senāko konkrētas vietas apbūves kanonu prasības – būvlaiides, sarkanās līnijas, pagalma apbūves noteikumus);
 - izmantojot zudušās apbūves galvenos rādītājus – zemes gabalu frontes (parcelas) platums, plāna gabarīti, ēku pieļaujamais augstums, jumtu ainava, fasāžu ritms – kā

formālu prototipa matrici un paredzot adekvāta mēroga funkcijas laikmetīga arhitektūras risinājuma kontekstā.

Pilsētbūvnieciskās struktūras atjaunošanas teritorijās apbūvei jāveido individuāla, laikmetīga vide viduslaiku pilsētas mērogā, konsekventi izvairoties no kontrastējošu materiālu izmantošanas. Jaunbūvju fasādēm, apdarei, kolorītam nav jāimitē zudusī apbūve, bet jā saglabā lokālās būvmākslas tradīciju pārmantojamība.

Papildinot kvartālu apbūvi ar jaunām ēkām, saglabājami esošie konkrētās ielas posma, kvartāla apbūves principi (silueta pamatformas, fasāžu kompozīcijas shēmas, ailojuma procentuāls īpatsvars pret fasādes masu, lietojamo materiālu tradicionālisms).

Tādējādi veidosies konkrētās vietas mērogam raksturīga, Vecrīgai atbilstoša laikmetīgā arhitektūra, kur modernais izpaudīsies detaļās, fasāžu kompozīcijas un materiālu lietojuma attiecību niansēs.

Plāna risinājuma apraksts. Atjaunojamo apbūves zudumu vietā visatraktīvākā un laikmetīgākā **viduslaiku vecpilsētas** vide veidojama:

- teritorijā starp Audēju, Rīdzenes, 13. janvāra un Vaļņu ielu;
- teritorijā starp Jāņa, Kalēju un Audēju ielu;
- teritorijā starp Tirgoņu, Kaļķu un Mazo Monētu ielu;
- RTU ēkas iekškvartālā starp Jaunielu, un Mazo Jaunielu;
- iekškvartālā starp Mazo Monētu, Skārņu, Pēterbaznīcas un Kungu ielu.

Kvartālos starp 11. novembra krastmalu, Peldu, Kungu un Ministerejas ielu, atjaunojot vēsturisko apbūves struktūru, telpiski iezīmējama kādreizējā pilsētas nocietinājumu mūra līnija un tai līdztekus bijušās "Trauksmes ielas"¹² trase.

Plāna darbības laikā no 2006. līdz 2012.gadam apbūves struktūras atjaunošanas notikusi:

- teritorijā starp Kungu, Kalēju, Vecpilsētas un 13. janvāra ielu;
- kvartālā starp Teātra, Kalēju, Audēju un Rīdzenes ielu.

Plāns nosaka, ka atsevišķu Otrā pasaules kara laikā un pēc Otrā pasaules kara zudušo apbūves struktūru vietā pēc atklātā arhitektūras konkursā iegūta risinājuma un tā maketa mērogā 1:1 dabā publiskās apspriešanas saglabājami un labiekārtojami šādi publiskās ārtelpas elementi.

- Līvu laukuma apkārtnē – starp Kaļķu, Mazo Ķēniņu un Zirgu ielu.

No telpiskā viedokļa laukums veidojams vecpilsētai atbilstošā mērogā, ar jaunas apbūves apjomu palīdzību laukuma austrumu daļā, sakārtojot un sadalot laukuma telpu un kvalitatīvi risinot sabiedrības pieejamības problēmu, paredzot ēkām publisko funkciju.

- Doma laukuma apkārtnē – starp Rozena, Šķūņu un Tirgoņu ielu.

No funkcionālā viedokļa jaunbūvēs, kas veidos Doma laukuma telpiskās robežas, atbalstāma kultūras, sabiedriskā un ar tūrismu saistīta funkcija. Tirdzniecības funkcija

¹² „Trauksmes ielas” visā viduslaiku Eiropas pilsētu struktūrā ir identiskas un seko nocietinājumu mūriem pilsētas iekšpusē. Pašlaik Vecrīgā tā ir Trokšņa iela, Ūdensvada iela, Mazās Peitavas ielas posms u. c.)

pieņemama tikai kā palīgfunckija. Jaunbūvē Tirgoņu ielā 1 un 5/7 jāparedz publiski pieejama iekšpagalma daļa un publiskās tualetes, kas atbilst vides pieejamības prasībām. Apbūves līnija gar Šķūņu ielu tiek veidota, paredzot piltuvveida pieslēgumu laukumam.

Lai zudušo apbūves struktūru vietā izveidotos publiskās ārtelpas elementus telpiski pilnveidotu un kvalitatīvi konkretizētu to aprises, Plāna Apbūves noteikumos formulēti to attīstības prasības.

Latviešu strēlnieku laukuma turpmākai attīstībai Rīgas dome izstrādāja detālplānojumu un 13.04.2010. izdeva Saistošos noteikumus Nr. 64 „Latviešu strēlnieku laukuma teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” ar mērķi – iekļaut teritoriju starp Rātslaukumu un 11.novembra krastmalu Vecrīgas telpiskajā kompozīcijā un funkcionālajā struktūrā, atrisinot telpisko konfliktu starp viduslaiku un Otrā pasaules kara rezultātā izveidotajām apbūves struktūrām, nostiprinot kultūras, tūrisma un jauniešu piesaistes funkcijas Vecrīgā un nodrošinot sabiedrības interešu ievērošanu publiskās ārtelpas nodrošinājumā un kvalitātē. Izstrādes sākumposmā tika organizēts atklāts ideju konkurss, kura rezultāti izmantoti detālplānojumā.

Bulvāru loka un Centrāltirgus attīstības pamatnosacījumi un ieteikumi

Lai kādreizējā (17.–19. gs.) fortifikācijas un esplanādes josla, kas aptver Vecrīgu puslokā no Elizabetes ielas līdz Turgeņeva ielai, veidotos skaidri uztverama, Plāns nosaka, ka:

- Bulvāru loka teritorijā saglabājamās ielu apstādījumu, bulvāru un ēku priekšdārzu joslas, kas restaurējamas un dažviet atjaunojamas pilnībā;
- Bulvāru loka teritorijā saglabājamās vēsturiskās parku un dārzu apstādījumu teritorijas (Vērmanes dārzs, Kronvalda parks, Kanālmalas parks);
- Bulvāru loka teritorijā apstādījumu teritoriju ieskauto brīvstāvošo objektu apzaļumotās teritorijas veidojamas kā ēku apstādījumu teritorijas atbilstoši Apbūves noteikumiem;
- pilnveidojamas patlaban telpiski pārtrauktās Bulvāru loka teritorijas abpus Pilsētas kanālam posmā no 13. janvāra ielas līdz Daugavas krastmalai. Dzelzceļa uzbēruma vieta attīstāma saistībā ar Rīgas Starptautiskās autoostas attīstību. Jaunā apbūve Akadēmijas laukumam piegulošajā teritorijā, rūpniecības preču tirgus vietā, Spīķeru kvartālos un Plānā noteikto parku un apstādījumu teritorijā pieļaujama atbilstoši prasībām, kas noteiktas Apbūves noteikumos.

Lai nodrošinātu izglītības ēku autentisko funkciju saglabāšanu, Plānā tiek pieļauta Rīgas Valsts 1. ģimnāzijas un Rīgas Valsts 2. ģimnāzijas sporta zāļu celtniecība;

- Latvijas Mākslas muzejam un Latvijas Nacionālās operas piebūvei precizējamā iespējamās apbūves līnija ir jānosaka pēc starptautiskā arhitektūras konkursa organizēšanas un būvniecības publiskās apspriešanas. Latvijas mākslas muzeja ēkas rekonstrukcijai un piebūvei ar mērķi radīt mūsdienīgu muzeja infrastruktūru mākslas darbu eksponēšanai, saglabāšanai, kā arī izveidot optimālu vidi sabiedrības izglītošanai

un saturīgai brīvā laika pavadīšanai muzeja telpās, 2010.gadā tika organizēts starptautisks metu konkurss. 2012.gada vasarā tika pabeigta būvprojekta izstrāde un tā reprezentēta sabiedrībai;

- Centrāltirgus un Spīķeru vēsturiskās apbūves komplekss saglabājams, ievērojot šo apbūves ansambļu un kompleksu Apbūves noteikumus;
- Jaunbūves teritorijā starp Gogoļa, Turgeņeva, Maskavas un Gaiziņa ielu un autoostas teritorijā pieļaujams celt tikai atbilstoši 19. gs. 2. pusē Rīgā iedibinātai tradīcijai – izcilas vērtības, nacionālas nozīmes publiskās ēkas ar apstādījumiem. Organizējami konkursi – pilsētbūvnieciskie, ideju un pēc tam arhitektūras.

Tādējādi apstādījumu īpatsvars un nozīme pārliecinoši veidosies visā Pilsētas kanāla garumā abpus tā krastiem.

RVC kodols, RVC kodola ārējās daļas

Pretstatā Vecrīgai šajās pilsētas centra daļās kultūrvēsturiskā vide ir saglabājusies labāk, tāpēc tās identitātes un autentiskuma atjaunošanai nepieciešams mazāks jaunās apbūves kopums. Šajās teritorijās plānojuma un apbūves struktūras saglabāšanas un pilnveidošanas **pamatuzdevumi** ir:

- 1) esošās vēsturiskās apbūves saglabāšana;
- 2) saglabāt kvartālu, ielu, atšķirīgo apbūves tipoloģiju kā šīs pilsētas neatkārtojamo iedabu, precizējot atšķirības un definējot teritorijas (kvartāli, to daļas, citas vietas) pēc konkrētām pazīmēm;
- 3) autentisko apbūves struktūru – apbūves fragmentu – saglabāšana;
- 4) pilsētvides ainavas izkopšana;
- 5) perimetrālās apbūves struktūras nostiprināšana Plānā norādītajās vietās;
- 6) jaunās attīstības objektu integrācija vidē atbilstoši Plāna politikai un Apbūves noteikumiem.

Struktūras attīstības prioritātes. Lielākajā RVC teritorijas daļā, izņemot atsevišķas teritorijas (gar Hanzas, Satekles, Dzirnavu, Krišjāņa Barona, Ernesta Birznieka-Upīša, Avotu ielu u. c.), nav paredzamas nozīmīgas izmaiņas ielu telpas ainavā: maksimālais jaunveidojumu (jaunbūves, esošu ēku rekonstrukcijas) īpatsvars RVC kodola un RVC kodola ārējās daļās būs relatīvi neliels, un lielāko to daļu paredzēts koncentrēt teritorijās ar palielinātām attīstības iespējām – ielu telpā (Plāna grafiskās daļas kartē „RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns” norādītajās vietās, kas atzīmētas ar būvlaidi) vai arī tikai iekškvartālu telpā, ievērojot pagalma veidošanas un apbūves blīvuma rādītājus. Atbilstoši Plāna definētajai teritoriju un kvartālu apbūves specifikai tiek saglabāti to raksturīgie struktūras parametri, ievērojot šādus **pamatprincipus**:

- jaunbūvējamās ēkas, kas atrodas ārpus apbūves fragmentiem, būvējamas iederīgas vēsturiskajā vidē, ievērojot RVC teritorijā dominējošo slēgtu, atvērtu vai jauktu perimetrālās apbūves tipu;
- jaunbūves zemes gabalos, kas pieguļ publiskajiem apstādījumiem, veidojamas ar fasādi, atkāpjoties no zemes gabala robežas;
- apbūves struktūra atsevišķās teritorijās – apbūves fragmentos – saglabājama tām atbilstošā identā struktūra, pēc kā tās viegli var pazīt kultūrvēsturiskajā vidē:
 - tieši Rīgas centram īpatnējā koka un mūra ēku koeksistence, kas šo vidi dara bagātīgu ar mēroga, telpas un gaismēnu daudzveidību. Retinātas koka apbūves eksistence Rīgas centrā dod iespēju ielu telpu bagātināt ar tajā eksponētu koku lapotni – tā sauktajām “zaļajām pauzēm”¹³;
 - vēsturiskās saimnieciska rakstura, industriālās ēkas un citi publiskie tehnisko funkciju objekti, kas ir būtiska pilsētas attīstības daļa arī no apbūves struktūru evolūcijas viedokļa. Industriālā mantojuma objektu saglabāšanas vēlamais virziens ir attīstīt tos kā publiski pieejamus ražošanas apskates, industriālās kultūras un izklaides objektus, kur iespējama ēku izmantošana jauktu funkciju veikšanai, arī dzīvošanai. Tas visvairāk attiecas uz tiem uzņēmumiem, kuru produkcija ir vai ir bijusi plaši pazīstama, piemēram, alus darītavas “Kimmel” komplekss, “Rīgas balzams”, “Laima” (skatīt arī attīstības politiku Plānojamās teritorijas funkcionālās izmantošanas sadaļā).

Lielākas izmaiņas paredzamas un tiek pieļautas kvartālos ar agrāk maz izmantotu iekškvartāla telpu – pagalmiem –, kur patlaban atrodas dažādas ražotnes, noliktavas, haotiski sabūvētas garāžas un citas mazvērtīgas būves. Tajos atbilstoši Apbūves noteikumu prasībām pieļaujams celt jaunas ēkas, kas būtiski uzlabotu šo kvartālu sociālo vidi un drošību, – kultūras, sporta un atpūtas celtnes, pirmsskolas izglītības iestādes un dzīvojamās ēkas –, ievērojot svarīgus telpas veidošanas pamatprincipus: ēku augstumam jāatbilst tradicionālās vides veidošanai, pagalmos jāparedz kvalitatīvi apstādījumi un iedzīvotāju dzīves videi atbilstošs labiekārtojums, kā arī nodrošinot normatīvās insolācijas prasības un apbūves blīvumu.

Iedzīvotāju personīgo transportu iespējams izvietot pazemes vai mākslīgā reljefā slēptās autostāvvietās. Jaunās ēkas vairākumā gadījumu ieteicams celt ar pazemes līmeņu auto novietnēm, iepriekš izvērtējot to ietekmi uz pazemes gruntsūdeņiem un hidroģeoloģisko situāciju.

No padomju laika mantotie kultūrvēsturisko mantojumu degradējošie objekti – noliktavas, aprūsējuši skārda šķūņi un utilitārie garāžu labirinti – jānojauc, ar tiem aizņemto zemi izmantojot racionālāk.

¹³ Koki, kas aug zemes gabalos

Rīgas centra perifērija

Nozīmīga šīs teritorijas daļa atrodas valsts nozīmes kultūras pieminekļa “Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” robežās, kur saglabājamaimetrālās apbūves plānojuma struktūra.

Veidojot jaunu apbūvi Rīgas centra perifērijā, nekādas būtiskas izmaiņas vides veidošanas principos nav ieviestas. Ir noteiktas prasības attiecībā uz ēku ielas fasādēm, ēku augstumu, jumta formu un materiāliem, lai nodrošinātu ielu telpas un jumtu ainavas rakstura pēctecības saglabāšanu.

Autentiskās apbūves saglabāšana tiek nodrošināta, izdalot apbūves fragmentus un kultūrvēsturiski nozīmīgas, autentiskas pilsētvides teritorijas, kurām izstrādāti noteikumi pilsētvides rakstura pasargāšanai un pilnveidošanai.

Teritorijas daļā, kur nav esošas kvartālu struktūras arimetrālū apbūvi (galvenokārt joslā gar dzelzceļu), plānots brīvstāvošas apbūves veids.

Saglabājami un pilnveidojami esošie skvēri un parki – Viesturdārzs, Ziedoņdārzs, Grīziņkalns. Par memoriāla rakstura parku veidojama Lielo kapu teritorija.

Andrejsala – Pētersala – Citadeles rietumu daļa

Andrejsalai jāattīstās kā savdabīgai un daudzfunkcionālai darījumu, pakalpojumu, mājokļu un nozīmīgu publisku objektu (laikmetīgās mākslas muzejs) teritorijai – pilsētas apakšcentram, kas saistīts ar jūras pasažieru transportu, jahtu sportu, rekreāciju un tūrismu, izmantojot šim nolūkam esošo vērtīgo kultūras mantojumu, akvatorijas un krastmalas.

Veidojama plānojuma struktūra, ievērojot brīvstāvošas apbūves principu un ņemot vērā projektējamo Hanzas ielas Daugavas šķērsojumu.

Pētersalas teritorijas daļā gar Pētersalas ielu saglabājamaimetrālās apbūves struktūra. Pārejā daļā plānojuma struktūra attīstāma, izmantot brīvstāvošas apbūves principu.

Autentiskas kultūrvēsturiskas vērtības saglabājamās gar Piena ielu un Pētersalas ielu.

Citadeles rietumu daļā vēsturiskā apbūve gar Citadeles un Muitas ielu kopā ar blakus kvartāla apbūvi ietilpst apbūves fragmentā, kur saglabājams un atjaunojams 18., 19. un 20. gs. sākuma vēsturiskās pilsētvides raksturs. Pilnveidojams kvartālaimetrālās apbūves princips, kā arī siluetu un panorāmu veidojošo apjomu arhitektūras forma.

Pilsētas ganības

Teritorijā Plāns paredz jaunu plānojuma struktūru ar brīvstāvošu apbūvi.

Būtisks pasažieru transporta elements – jauna dzelzceļa pasažieru stacija, reģionālā autoosta un lielas ietilpības autonomietne bijušā depo teritorijā pie Sporta ielas turpinājuma.

Nozīmīgs publiskais objekts – Olimpiskais sporta centrs un daudzfunkcionālā sporta un izrāžu halle „Arena Riga”, kas veicinās teritorijas attīstību, un nozīmīgs publiskās ārtelpas elements – jaunveidojamais Olimpiskais parks.

Bijušās **Preču stacijas teritorijā** starp Pulkveža Brieža, Hanzas, Skanstes un Sporta ielām Plāns paredz neizmantotas rūpnieciskās zonas – agrākās preču stacijas pārveidi par centru teritoriju ar darījumu un dzīvojamajiem kvartāliem. Augstas intensitātes darījumu apbūves zonu gar Pulkveža Brieža ielu no zemākas intensitātes dzīvojamās zonas papildus nošķir iekškvartāla publiski brīvi pieejama parka zona. Atsevišķi nodalīta teritorija rezervēta vietēja bērnu dārza, iespējams apvienojot to ar sākumskolu, izbūvei.

Lielās un no pilsētas „auduma” izolētās teritorijas sadalītas pilsētas centra teritorijas struktūrai un izmēriem atbilstošos kvartālos ar publiski brīvi pieejamām iekšējām ielām. Kvartālu un tā apbūves struktūra orientējama Z-D virzienā, tādējādi saglabājot sliežu ceļu un noliktavu ēku orientācijas „nospiedumu” plānojumā kā strukturālu reminiscenci par teritorijas agrāko izmantojumu.

Krastmalas

Daugavas krastmalas veidojamas publiski pieejamas, nodrošinot nepārtrauktas gājēju kustības iespēju vismaz 10 metru platā joslā, un apzaļumojamas. Andrejostā pieļaujama stacionāra būvniecība, kas saistīta ar kuģniecību un jahtu ostas funkciju nodrošināšanu, kā arī sezonas apbūve (kuģu, laivu piestātnes, kafejnīcas), kas nodrošina publiskās ārtelpas izmantošanu.

Kā būtiska pilsētas centra attīstībai tiek izdalīta Daugavas krastmala, kuras detalizēta attīstība aprakstīta nodaļā “Publiskā ārtelpa” un „Vēsturiskās ūdenstece, ūdenstilpes un krastmalas”.

Arī Kīleveina grāvja abas krastmalas, veidojamas publiski pieejamas, nodrošinot nepārtrauktas gājēju kustības iespēju, un apzaļumojamas. Ķīpsalas un Klīversalas krastmalas savienojamas ar gājēju tiltiņiem pāri Āgenskalna līcim.

Salas un Ķīpsalas vēsturiskā daļa

Klīversalas autentiskās apbūves saglabāšana tiek nodrošināta, izdalot apbūves fragmentu Akmeņu, Valguma ielas un Uzvaras bulvāra rajonā un izstrādājot noteikumus tās pilsētvides rakstura pasargāšanai un pilnveidošanai.

Saglabājama arī autentiskā apbūve Valguma, Klīveru un Staraja Rusas ielas frontēs.

Klīversalā paredzēta divu valsts nozīmes kultūras objektu – Nacionālās bibliotēkas un akustiskās koncertzāles – celtniecība. Izvietojot koncertzāles būvapjomu vai būvapjomus uz AB dambja, jā saglabā Vecrīgas panorāmas skats uz Doma un Jēkaba baznīcu skatu punktos no Trijādības ielas un tā neapbūvēto daļu jāparedz kā publiski pieejamu ārtelpu ar rekreācijas iespējām. Pieļaujama AB dambja dienvidrietumu krasta līnijas nostiprināšana un pārveidošana – līča platums var tikt samazināts, saglabājot pietiekami platu ainavisku spoguļi starp AB dambi un Klīversalas krastmalu. AB dambja līča garums nedrīkst tikt būtiski samazināts un nav

pieļaujama AB dambja krasta līnijas pārveidošana virzienā uz Vecrīgu. Teritorijā jānodrošina nepārtrauktas gājēju kustības iespēja visā AB dambja garumā.

Nozīmīgu attīstību – kā galvenā centra apakšcentram Plāns paredz salas Z daļai pie Āgenskalna līča.

Mūkusalā saglabāta esošā plānojuma un telpiskā struktūra, to pilnveidojot ar bijušās Dēļu ielas atjaunošanu – papildu iespēju šķērsot izmēros garo kvartālu starp Dzelzceļa tiltu un Buru ielu un iespēju savienot Bieķengrāvja un Kīleveina grāvja krastmalas, un pāri jaunam tiltam pieslēgties Jelgavas ielai.

Lucavsalas un Zaķusalas (abu salu daļas uz Z no Salu tilta) teritoriju plānojumu ietekmē projektējamā Turgeņeva ielas tilta trase. Lucavsalas un Zaķusalas teritorijas attīstāmas, pēc brīvstāvošas apbūves principa, nodrošinot skatu no Salu tilta uz Vecrīgu.

Plāns nosaka Lucavsalu un–Zaķusalu kā turpmākās plānošanas teritoriju, lai pilnveidotu plānojuma un telpisko struktūru, atbilstoši prasībām, kas iekļautas Apbūves noteikumos.

Ķīpsalas vēsturiskajā daļā saglabājama teritorijas plānojuma struktūra un tās veidi, apbūves mērogs un raksturs, kā arī vides arhitektoniskā telpa, it īpaši vizuāli piesātinātā un viengabalainā Balasta dambja apbūves panorāma.

Pārējā **Ķīpsalas daļā** nozīmīgākā attīstība paredzēta salas D daļā ap Āgenskalna līci un tās Z daļā abpus Daugavas šķērsojumam pa Hanzas ielas trasi. Ķīpsalas dienvidu daļai jāveidojas kā galvenā pilsētas centra apakšcentram.

Ķīpsalu ar blakus esošajām pilsētas daļām Zundu un Podragu paredzēts saistīt ar jauniem tiltiem pāri Zunda attekai un Roņu dīķim.

Lai saglabātu esošo pilsētvides raksturu, Plāns paredz, ka daļā apbūves teritoriju (galvenokārt joslā no Dzegužkalna, pāri Zundam, saplūstot ar vēsturisko Ķīpsalas retināto un apzaļumoto teritoriju) noteikts palielināts apstādījumu īpatsvars.

7.1.2. Juntu ainavas un struktūras sakārtošana

Vecrīga

Atjaunojot Vecrīgas juntu struktūru, jāievēro šādi **principi**:

- 1) esošajai vēsturiskajai apbūvei saglabājama esošā jumta konstrukcija un forma;
- 2) Vecrīgas viduslaiku daļā, esošajai apbūvei jumtos tiek pieprasīts izmantot kārniņu segumu;
- 3) esošo skārda juntu harmonizācija – juntu ainavas sakārtošana skatos no augstajiem punktiem;
- 4) nozīmīgo valsts, pašvaldības un publisko ēku jumti iesedzami ar vara iesegumiem vai krāsojami vara patinas tonī;
- 5) nav pieļaujama apzaļumotu terašu veidošana uz jumtiem, jo tiek deformēta juntu ainava, izņemot tās, kas ir autentiskas (piemēram, viesnīca “Gütenbergs”, Pētera I gaisa dārzs).

Bulvāru loks, Rīgas vēsturiskā centra kodols, Centrāltirgus, Rīgas vēsturiskā centra kodola ārējās daļas, Rīgas centra perifērija

Jumtu ainava tiek veidota saskaņā ar vispārējiem Apbūves noteikumiem, ievērojot jumtu ainavas veidošanas noteikumus:

- 1) sakārtojama jumtu ainava;
- 2) novēršams jumtu ieseguma materiālu un krāsu haoss;
- 3) specifiski jāiezmē nozīmīgās valsts, pašvaldības un publiskās ēkas, kuru jumti veidojami iesedzami ar vara iesegumiem vai krāsojami vara patinas tonī;
- 4) Plānā noteiktajos apbūves fragmentos, kuros atrodas 19. gs. sākumā celtās koka ēkas, rekonstruējot ēku jumtus, lietojami kārniņu segumi, kas precīzi ļautu atpazīt šo pilsētas daļu vissenāko apbūvi;
- 5) kā vistipiskākie plašākai lietošanai jaunbūvēs ieteikti ir divslīpju jumti, kuros pieļauts izbūvēt jumta logus, tomēr atļauta arī citas jumta formas, kas atbilst jumtu ainavas tradīcijām un neveido tajā disonējošus akcentus;
- 6) visā teritorijā no Elizabetes – Timoteja – Turgeņeva ielas loka līdz pat RVC perifērijai jumtu ainavā ieteicams lietot pelēko toņu gammu, ko var veidot patinēti cinka un cinkoto jumtu segumi, krāsotie jumti, dabīgo šīferi;
- 7) atsevišķi ēku kompleksi un ansambļi šajā pilsētas ainavā izdalāmi ar nedaudz atšķirīgas, taču katram ansamblim vienotas krāsas jumtiem (piemēram, Centrāltirgus, Spīķeri, Rīgas 1. pilsētas slimnīca, bijušā “Kimmel” alus darītavas kompleksa ēkas u.c.), ievērojot Apbūves noteikumu prasības.

7.2. Arhitektoniski telpiskā kompozīcija

RVC un tā AZ arhitektoniski telpiskā kompozīcija ir raksturīga plānojuma struktūras un tās veidošanās principu izpausme telpā un kopējā pilsētas ainavā. Rīgas kā lēzena reljefa, Daugavas krastos izvietotas pilsētas struktūra, tās teritorijas izmantošanas intensitāte un veidols visā pilnībā atspoguļojas pilsētas, īpaši tās centra un Vecrīgas, siluetā, kas labi uztverams, tuvojoties pa Daugavas ūdensceļu.

Izteismīgs un raksturīgs pilsētas siluets ir ne tikai estētiski nozīmīgs, bet arī nodrošina labas vizuālās uztveres un orientēšanās iespējas sarežģītajā pilsētas telpiskajā vidē, veicina tās struktūras izpratni un atsevišķu to daļu sasaisti vienotā, kopējā apbūves sistēmā.

Plāns akcentē svarīgākos pilsētas struktūras un funkcionālos mezglus, atsevišķu zonu pieslēguma vietas pilsētas maģistrālēm un vizuālās uztveres asīm, nosaka akcentētas apbūves izvietojuma vietas Daugavas posmu asīs un maģistrāļu pieejās centram. Jāņem vērā, ka Rīgas plānojuma struktūras un telpiskās kompozīcijas pamats ir, bija un būs Daugava, bet galvenā šķērsass – Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris posmā līdz Uzvaras parkam

– ir nozīmīgākā RVC iekšējās struktūras un piemiņas akcentu (pieminekļu, tajā skaitā Brīvības pieminekļa) izvietojuma ass.

Daugavas labā krasta telpiskās attīstības priekšnoteikumi

1. Vecrīga pilnībā saglabā savu vēsturisko būvmasu kompozīciju, silueta kārtojumu un mērogu, atsevišķās vietās pieļaujamā jaunā būvniecība pilnībā respektē Apbūves noteikumu prasības. Disonējošie apjomi un akcenti nevar būt par argumentu (iemeslu) turpmāku disonējošu telpisko objektu projektēšanai.
2. RVC iekšējās pilsēttelpas veidošanā respektējami šādi **principi**.
 - Mūsdienīgas formas stūra ēku arhitektoniskiem akcentiem būtu jāuzsver funkcionāli un telpiski nozīmīgas pilsētas vietas:
 - Šarlotes – Miera – Brīvības ielu krustojuma rajonā;
 - Marijas – Satekles – Elizabetes – E. Birnieka-Upīša ielu krustojuma rajonā;
 - Satekles – Dzirnavu ielu krustojuma rajonā.
 - Saglabājama Rīgas pilsētas 1. slimnīca, tās apstādījumu sistēma, Citadeles, Centrāltirgus un Spīķeru vēsturiskās apbūves kompleksi.
 - Objektu ar konkrētām publiskām funkcijām komercializācija pieļaujama tikai tādā mērā, lai tā nodrošinātu pamatfunkciju realizāciju, piemēram, Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas, Rīgas starptautiskās autoostas ēku komplekss pārveidojams, izvēršot un uzsverot satiksmes mezgla funkciju.
 - Saglabājami, telpiski sakārtojami un labiekārtojami esošie skvēri, laukumi un apzaļumotās teritorijas visās kompozicionāli nozīmīgās vietās.
 - Andrejostas vietējas nozīmes augstuma akcenti nedrīkst aizsegst Vecrīgas siluetu, iebraucot Rīgā pa ūdensceļu.
 - Saglabājamās esošās telpiskās uztveres iespējas nozīmīgākajām RVC vertikālēm un ielu perspektīvu noslēgumos izvietotajiem pilsēttelpas akcentiem, to skaitā:
 - Brīvības piemineklim – virzienā pa Brīvības un Kaļķu ielu;
 - Vecās Ģertrūdes baznīcai – virzienā pa Baznīcas un Ģertrūdes ielu;
 - Jaunās Ģertrūdes baznīcai – virzienā pa Brīvības ielu;
 - Stacijas tornim – virzienā pa Raiņa bulvāri un A. Čaka ielu;
 - Sv. Pāvila baznīcai – virzienā pa Augusta Deglava, Artilērijas un Avotu ielu;
 - Vecrīgas baznīcu torņiem daudzu ielu perspektīvu noslēgumos.
3. RVC aizsardzības zonas telpiskajā attīstībā RVC kodola tuvumā respektējami šādi aspekti.
 - Zemkopības ministrijas augstbūvei jāparedz esošā būvapjoma būtiskas izmaiņas, izskatot visas iespējas, kā mazināt tās izteikti degradējošo iespaidu uz Vecrīgas “torņu parādes” un silueta uztveri skatos no Daugavas, tās labā krasta un ostas teritorijām.

- Jaunizveidojamā sporta un sabiedriskā centra teritorijā Skanstes ielas apkārtnē pieļaujama telpiski akcentētas dzīvojamās un darījuma iestāžu grupas izvietošana Skanstes un Zirņu ielas vizuālajā turpinājumā, vienlaikus šo apbūves kompleksu iesaistot attiecīgā rajona parka un atpūtas zonā.
- Andrejsalas apbūvē veidojami jauni daudzpusējas uztveres akcenti, kas redzami, iebraucot Rīgā pa Daugavu. Šeit pieļaujama paaugstināta stāvu skaita apbūve. Andrejostas teritorijas apbūve tiks papildināta ar mobiliem pilsēttelpu iespaidojošiem apjomiem – pasažieru prāmjiem un kuģiem –, kā arī termināļu piestātnēm jaunās apbūves tiešā tuvumā.

Daugavas kreisā krasta telpiskās attīstības priekšnoteikumi

Pilsētbūvnieciskā situācija, Daugavas kuģu ceļa pagriezieni un kreisā krasta centra uztveres galvenās asis rada ļoti labvēlīgus priekšnoteikumus izteiksmīgai jauna Rīgas centra daļas veidošanai iepretim Vecrīgai – ap Āgenskalna līci, Klīversalā, Ķīpsalā un uz AB dambja.

Šo jauno telpisko akcentu uztveres zonas ir kustībā pa:

- labā krasta Daugavas krastmalu;
- Vanšu tiltu;
- Akmens tiltu;
- Dzelzceļa tiltu;
- perspektīvo Zemgales tiltu;
- Salu tiltu.

Ņemot vērā šo uztveres iespēju kopumu, apbūves telpa Daugavas kreisajā krastā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu un ap tiem, no pilsētas telpiskā kārtojuma viedokļa, ir nozīmīgākā RVC aizsardzības zonas teritorija. Plānā tika noteikts, ka šī teritorija vispusīgi jāanalizē un jāizstrādā, detalizējot apbūves kopējo telpisko un plānojuma struktūru, Daugavas kreisā krasta silueta koncepcija. Plāna risinājums Ķīpsalas apbūves augstumam, kas bija attēlots 2006.gada apstiprinātā plānojuma grafiskās daļas kartē „RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi” un apzīmēta ar četrām zvaigznītēm ****, tika uzskatīta par ieceri, kas jākorģē saskaņā ar normatīvajiem aktiem pēc Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekta izstrādes. Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas pamatuzdevums ir dot skaidru un pamatotu redzējumu par svarīgas Rīgas pilsētas daļas telpiskās organizācijas pamatprincipiem.

Daugavas kreisā krasta siluets ir izvērtēts no publiskiem skatu punktiem RVC un tā AZ teritorijā un tā iespējamā vizuālā ietekme uz Vecrīgas pilsētvidi, precizējot atļauto apbūves augstumu; noteikti nozīmīgākie skatu punkti, no kuriem jānodrošina Vecrīgas silueta uztvere; noteiktas atsevišķas akcentu vietas ar paaugstinātu apbūvi visā koncepcijas teritorijā; precizēti nosacījumi, kas jāievēro būvniecības ieceres realizācijas gadījumā.

Daugavas kreisā krasta silueta veidošanai īpaši būtiska ir mantotā telpiskā situācija - pilsētbūvniecības pieminekļa „Ķīpsalas vēsturiskā apbūve” unikāla koka apbūve, iepriekšējo

plānojumu noteiktās augstbūves vai to grupas, atsevišķu teritoriju konkursu rezultātu risinājumi, kā arī atsevišķu akcentētu kultūras būvju ieceres un to projekti.

Daugavas kreisā krasta silueta koncepcija nosaka, ka telpiskie akcenti seko Rīgas pilsētas plānojuma struktūrai – pamatā ar paaugstinātu apbūvi tiek akcentēti galvenie Daugavas šķērsojumi ar transporta maģistrālēm. Šādi šķērsojumi pilsētas centra daļā - Vanšu tilts, Akmens tilts, atjaunojamais Zemgales tilts, Dzelzceļa tilts un tiem pakārtotie apbūves akcenti, kā arī Salu tilts ar tam piegulošo apbūvi veido loģisku Rīgas vēsturiskā centra funkcionālo un telpisko paplašinājumu.

Ķīpsalas dienvidu daļas apbūve loģiski pasvīturo esošā Rīgas vēsturiskā centra un tā jaunā paplašinājuma atrašanās vietu. Tieši Ķīpsalas dienvidu daļas apbūves siluetam pievēršama īpaša uzmanība, jo tas kļūs par Rīgas nozīmīgākās publiskās ārtelpas kopuma (teritorija starp Dzelzceļa tiltu un Vanšu tiltu abos Daugavas krastos) būtisku sastāvdaļu. Te veidojama arhitektūras augstās modes zona, kurā atsevišķas augstas arhitektūras kvalitātes būves veido baudāmu kopansamblu. Jauno telpisko akcentu uztveres zonas ir vērtējamās kustībā pa Daugavas labā krasta krastmalu, Vanšu tiltu, Akmens tiltu, Dzelzceļa tiltu, perspektīvo Zemgales tiltu un Salu tiltu.

Iespējama Zaķusalas televīzijas centra teritorijas attīstība – kā nozīmīgam telpiskam apbūves akcentam RVC aizsardzības zonā, kam jau sākotnēji bija paredzēta vēl otra augstbūve.

Siluets un panorāma. Daugavas nozīme Rīgas pilsēttelpā

Daugava ir viena no nozīmīgākajām Rīgas iezīmēm un vērtībām, tās krastmalas, īpaši vēsturiskā centra daļā, ir nozīmīgākās pilsētas labā un kreisā krasta apbūves uztveres zonas. Turklāt gadsimtu gaitā izveidojies Vecrīgas siluets iezīmē un nosaka visas pilsētas individualitāti, un tagad tas kļuvis par plaši pazīstamu visas Rīgas pilsētas simbolu. Plānā īpaša vērība ir pievērsta unikālās un par Rīgas zīmolu kļuvušās Vecrīgas “torņu parādes” saglabāšanai, aizsardzībai un izkopšanai.

- Turpmāk nodrošināma apbūves panorāmas un silueta uztvere posmā starp perspektīvo Hanzas šķērsojumu un Salu tiltu Daugavas ūdens ceļā, pa kuru iebrauc Rīgas pasažieru ostā.
- Atbilstoši UNESCO rekomendācijām ūdenstilpnes saglabājamās kā publiskā ārtelpa, pieļaujot izvietot ar ūdeņu un krastmalu izmantošanu saistītas būves. Ūdens spogulis starp Vecrīgu un minēto teritoriju ietilpst kultūras pieminekļa aizsardzības zonas teritorijā un uzskatāms par silueta un panorāmas uztveres unikālu sastāvdaļu.
- Vecrīgas silueta vizuālā uztvere ir saglabājama un uzlabojama Daugavas labajā krastā posmā no Hanzas ielas līdz Turgeņeva ielai.

Silueta un panorāmas uztveres izteiksmīgākie punkti un distances attēloti grafiskās daļas kartē „RVC un tā aizsardzības zonas telpiskās kompozīcijas shēma”. To aizsegšana, samazināšana vai deformēšana ir aizliegta.

Plāna risinājuma apraksts

- Ēkām ar vecpilsētas panorāmu deformējošu raksturu (dzīvojamā ēka Bīskapa gātē 3; Triangula bastions; Mākslinieku nams; Valsts zemes dienests; Valsts pārtikas un veterinārās uzraudzības dienests Peldu ielā), veicot rekonstrukciju, ir jāizskata iespējas mainīt fasāžu koncepciju, līdz ar to tiktu mainīts to mērogs, forma, krāsu un faktūru kompozīcija.
- 11. novembra krastmalā nav pieļaujama jaunu apjomu būvniecība Vecrīgas priekšplānā, kas aizsedz 17.–19. gs. zemākās apbūves siluetu un jumtu ainavu.
- 11. novembra krastmalas rekonstrukcijas projektā jārespektē iespēja kvalitatīvi un pilnvērtīgi uztvert visvērtīgākos Vecrīgas panorāmas priekšplāna arhitektūras un mēroga elementus – posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz 13. janvāra ielai.
- 11. novembra krastmalā stingri jāierobežo augošo koku lapotnes blīvums un augstums.

Ieteikumi

- Lai nodrošinātu Vecrīgas silueta kvalitatīvu vizuālo uztveri, Zemkopības ministrijas augstceltnei ieteicams noteikt maksimālo ekspluatācijas laiku, pēc kura ieinteresētajām institūcijām jāpieņem lēmums par to turpmāko pastāvēšanu, izmainīšanu vai pazemināšanu līdz augstumam, kas pieļauts RVC būvnormatīvos.
- Vecrīgas panorāmas priekšplāns zemes līmenī veidojams atbilstoši apzaļumojuma koncepcijai. Apzaļumojuma koncepcija veidojama tā, lai ierāmētu un atsegtu skatam izcilākās panorāmas daļas (posmā no Vanšu tilta līdz Miesnieku ielai, posmā no Kaļķu līdz Grēcinieku ielai), bet piesegtu un padarītu mazāk uzkrītošas mēroga un kvalitātes defektus (posmā no Miesnieku ielas līdz RTU ēkai, posmā no Peldu ielas līdz 13. janvāra ielai).

8. PLĀNOJAMĀS TERITORIJAS FUNKCIONĀLĀ IZMANTOŠANA

Ekonomiskās attīstības un nodarbinātības 2025. gada vīzija

RVC ir daudzveidīgs un savdabīgs, tas darbojas un attīstās kā veselīga pilsētas organisma sirds. RVC un tā AZ ir ne tikai pilsētas pārvaldes, kultūras, izglītības un pakalpojumu, bet arī augsta prestiža darījumu, tūrisma, atpūtas un izklaides centrs Baltijas jūras un Ziemeļeiropas valstu reģionā. Šeit atrodas lielu uzņēmumu un mācību iestāžu galvenās vadības un reprezentācijas ēkas. Saimnieciskā un kultūras dzīve noris gan īpašās šaurākam funkciju lokam paredzētās vietās, gan daudzfunkcionālajos “mini” centros, kas mijas ar dzīvojamajiem kvartāliem. Rīgas centrs ir plaši pazīstams iepirkšanās centrs, un šeit ir labi attīstīts tirdzniecības un izklaides vietu tīkls, ko veido nedaudzi, taču spēcīgi tirdzniecības centri un tos savienošās tirdzniecības ielas.

Zemes īpašnieki ir ieinteresēti savu īpašumu attīstībā, nodrošinot kultūrvēsturisko vērtību un RVC vides savdabības saglabāšanu un pilnveidošanu, izmantojot resursus taupošas un videi draudzīgas tehnoloģijas. To sekmē pašvaldība un valsts ar operatīviem un elastīgiem plānošanas un ekonomiskajiem instrumentiem, kas dod iespēju pielāgoties aktuālajām vides attīstības tendencēm.

Pašvaldība ir ieinteresēta nekustamā īpašuma attīstībā un tā vērtības pieaugumā, nodarbinātības pieaugumā, kā arī nodarbināto iedzīvotāju mājokļu esamībā RVC un tā AZ teritorijā.

Politiskais virziens

Plāna ekonomikas politika un priekšlikumi balstīti un šādiem **galvenajiem mērķiem**.

- **Veicināt RVC un tā AZ kā konkurētspējīga Rīgas reģiona metropoles un Latvijas galvaspilsētas centra attīstību, kurā integrētas ne tikai pilsētas, bet arī reģiona, valsts un starptautiskās sabiedrības intereses.**
- **Veicināt Rīgas ekonomisko augšupeju, lai nostiprinātu tās saimniecisko patstāvību un celtu iedzīvotāju labklājību, nenoplicinot RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās un vides vērtības.**
- **Veicināt pilsētas pārvaldes, galvaspilsētas, kultūras, izglītības un publisko funkciju, mājokļu un daudzveidīgu pakalpojumu attīstību.**

Plāns tiks vadīts un īstenots saskaņā ar Rīgas pilsētas attīstības stratēģiju un Rīgas attīstības programmu un Rīgas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam. Jaunajai attīstībai jārespektē galvenās RVC un tā AZ vērtības un to attīstības prioritātes kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un kvalitatīvas dzīves vides veidošanas interesēs.

Rīgai jāattīstās līdzsvaroti un decentralizēti. Dažādas izmantošanas teritoriju izvietojums, to nodrošinājums ar infrastruktūru un transporta sistēma Plānā ir veidota, lai veicinātu daudzveidīgu ekonomisko attīstību. Teritorijas ekonomiskā izaugsme nav atdalāma no sociālās un vides attīstības. Visām trim sistēmām jābūt savstarpējā saistībā un līdzsvarā. Plānā izvērtētas RAP-95 definētās pašvaldības politikas un plānojuma risinājumi un ieviestas

nepieciešamās funkcionālās attīstības un zonējuma korekcijas, ņemot vērā attīstības tendences un situāciju 2003.gadā.

Plāns definē šādus attīstības virzienus turpmākajā RVC un tā AZ teritorijas izmantošanā:

- a) galvaspilsētas funkciju attīstība;
- b) pašvaldības funkciju attīstība;
- c) darījumu un biroju funkciju attīstība;
- d) komercpakalpojumu attīstība;
- e) jauktās izmantošanas un centru funkcijas, tostarp kultūras, izglītības, mājokļu vai dzīvojamās funkcijas, kvalitatīva attīstība un ar to saistīto sociālo pakalpojumu attīstība.

Plānā punktā b) un d) un daļēji punktā c) minēto funkciju attīstība ir risināta centru apbūves un dažādās jauktās apbūves teritorijās. RVC AZ teritorijā noteiktas arī dzīvojamās apbūves un savrupmāju teritorijas.

8.1. Galvaspilsētas funkciju attīstība

Jaunajā starptautiskajā situācijā pieaugs starpvalstu sadarbība un kontakti. Rīgā būs ārvalstu vēstniecības, dažādas iestādes un organizācijas un to galvenie biroji, kam nepieciešama laba funkcionālā un telpiskā saistībā ar valsts un pašvaldības iestādēm un vēsturisko centru. Vēstniecību, Eiropas institūciju pārstāvju, NATO un citu starptautisko organizāciju jauno biroju plašāka izvietošana iespējama RVC AZ un tai tuvējās teritorijās, sevišķi jaunā pašvaldības centra tuvumā Pārdaugavā, kur atradīsies arī Nacionālā bibliotēka un paredzama arī citu valsts nozīmes kultūras objektu attīstība.

Valsts iestāžu aizņemtās platības vēsturiskajā centrā samazināsies, galvenokārt atbrīvojot birojiem nepiemērotas telpas un no privātā sektora un pašvaldības nomātās telpas, kā arī telpas, kurām apgrūtināta sasniedzamība un automašīnu novietošana. Galvenās ēkas un funkcijas, piemēram, Ministru kabinets un reprezentācijas ēkas, saglabāsies centrā.

Politika. Pašvaldība uzskata, ka viena no Rīgas svarīgākajām funkcijām ir Latvijas valsts galvaspilsētas funkcija, tāpēc Dome sadarbosies ar valsts pārvaldes iestādēm, lai nodrošinātu piemērotu vidi, apbūves iespējas, sasniedzamību ar sabiedrisko transportu un auto novietošanas iespējas valsts nozīmes kultūras, pārvaldes, izglītības un citu iestāžu attīstībai, īpaši – RVC AZ un tās tuvumā.

8.2. Pašvaldības funkciju attīstība

Pašvaldības iestāžu attīstība notiks pašvaldības īpašumā esošajās publiskajās teritorijās un centru teritorijās vēsturiskā centra aizsardzības zonai tuvējās teritorijās Pārdaugavā.

Politika. Rīgas dome sadarbībā ar attiecīgajām valsts pārvaldes iestādēm vispusīgi izvērtēs iespējas veidot jaunu pašvaldības un starptautisko institūciju centru Pārdaugavā un veiks pasākumus tā īstenošanai.

Rīgas pašvaldība vēsturiskajā centrā ikdienas darbam un reprezentācijai izmantos piemērotākās tās rīcībā esošās ēkas un telpas. Daļa iedzīvotājiem svarīgāko funkciju tiks decentralizētas un pārvietotas tuvāk iedzīvotājiem – uz esošajiem un perspektīvajiem dzīvojamajiem rajoniem. Pašvaldības funkciju attīstības politiku plašāk skatīt nodaļā “Sociālā infrastruktūra”.

8.3. Darījumu un biroju funkciju attīstība

Banku un citu finanšu iestāžu centrālās administrācijas biroju attīstība paredzama un vēlama ievērojamā apjomā (aptuveni par 50% vairāk salīdzinājumā ar esošo) RVC AZ Skanstes ielas rajonā un Pārdaugavā saistībā ar jauno pašvaldības centru. Vēsturiskajā centrā banku funkcijas, iespējams, nedaudz samazināsies augsto nodokļu dēļ šajā zonā un Vecrīgas apgrūtinātās sasniedzamības dēļ ar transportu.

Centrā nav plānota plaša jaunu A klases¹⁴ biroju teritoriju attīstība. Saglabāsies nesen būvētās biroju ēkas, bet saistībā ar daļas pašvaldības iestāžu pārcelšanos uz Pārdaugavu daudz biroju vēlēsies izvietoties to tuvumā. Galvenā šā veida biroju kompleksu attīstība notiks jaunajos attīstības centros, kā arī ārpus Rīgas saistībā ar transporta maģistrāļu tīkla attīstību un pieaugošajām sasniedzamības prasībām. Tikai atsevišķās vietās – Ķīpsalā, Klīversalā, Citadelē, Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas apkārtnē un Skanstes ielas – Sporta ielas un Andrejsalas centru apbūves zonās – paredzama jaunu A klases biroju kompleksu attīstība.

B klases¹⁵ un C klases¹⁶ biroju attīstība RVC paredzama nelielā apjomā – ne vairāk par 25% salīdzinājumā ar esošo platību, galvenokārt jauktās izmantošanas jaunbūvēs, īpaši pilsētas ielu un dzelzceļa tuvumā, kā arī Citadelē un vēsturiskajās ēkās, kuras iespējams pielāgot šai funkcijai. Konkurences apstākļos, paaugstinoties vēsturisko ēku rekonstrukcijas saglabāšanas un aizsardzības prasībām, samazināsies šim nolūkam nepiemērotu, galvenokārt dzīvojamo, ēku izmantošanas apjoms. Nozīmīgas darījumu un biroju attīstības iespējas ir centra un RVC AZ pilsētas maģistrāļu un pilsētas ielu tiešā tuvumā centru apbūves teritorijās, šim nolūkam izmantojot ēku pirmos, otros un – retāk – augstākos stāvus.

Politika. Plāns paredz plašas darījumu un biroju attīstības iespējas centra un jauktajās apbūves teritorijās, lai nodrošinātu centra funkciju daudzveidību un mazinātu strādājošo pārvietošanās nepieciešamību ar transportu. RVC teritorijā Plāns nosaka īpašas prasības šo funkciju savienojamībai ar mājokļa funkcijām, lai saglabātu un nostiprinātu noteiktus dzīvojamās vides kvalitātes līmeņus.

¹⁴ „A klases” biroji - ēkas, kuras īpaši būvētas biroju funkcijai.

¹⁵ „B klases” biroji - jauktas izmantošanas ēkas ar nozīmīgu biroju funkciju un vēsturiskās biroju ēkas.

¹⁶ „C klases” biroji - biroji pielāgotās telpās vai kā cita veida ēku palīgizmantošana.

8.4. Komerpcapakalpojumu attīstība

Veikali, restorāni un citi mazumtirdzniecības objekti. Atsevišķu šo objektu skaits un dažādība centrā pieaugs, kā arī veidosies jauni RVC AZ un citos apakšcentros. Patlaban nozīmīgākās vēsturiskā centra ekonomikas funkcijas – tirdzniecības – attīstība Plānā tiek risināta, ievērojot tirdzniecības objektu dažādību un atšķirīgo ietekmi uz apkārtējo pilsētvidi. RVC tirdzniecības telpisko struktūru veido esošie tirdzniecības centri jeb universālveikali un lielveikali, tirgi, tirdzniecības ielas un rajoni, kā arī dažādas nozīmes veikali, iedalot tos pēc to apkalpes teritorijas. Par **lielveikaliem** Plānā tiek uzskatīti tirdzniecības centri ar kopējo stāvu platību, kas pārsniedz 5000 m², piemēram, universālveikals “Centrs”, “Barona centrs” un citi.

Politika. Plāns nosaka, ka vēsturiskajā centrā netiks pieļauta jaunu lielveikalu būvniecība, bet tie attīstīsies RVC AZ un citur Rīgas apakšcentros, nodrošinot labākus apstākļus “mazo veikalu” komerciālajai videi vēsturiskajā centrā.

Politika. Plāns nosaka, ka RVC teritorijā ir ierobežota tirdzniecības centru (kopplatība 1200 – 5000 m²) attīstība un tie pieļaujami tikai centru apbūves zonās JC un JC-1, izvērtējot, vai konkrētais attīstības priekšlikums dos pozitīvu ietekmi uz RVC tirdzniecības telpisko struktūru.

Tirgi ir īpaši RVC kultūrvēsturiskie sabiedrisko un darījumu attiecību objekti, kas pieder pie lielākajām kultūrvēsturiskajām, ekonomikas attīstības, tūrisma vērtībām un ir nozīmīgi iedzīvotāju apkalpes infrastruktūras objekti. Plāns paredz tā īstenošanas programmā izstrādāt īpašus atbalsta pasākumus un pamatnosacījumus Centrāltirgus un Vidzemes (Matīsa) tirgus tradicionālo vērtību aizsardzībai un saglabāšanai.

Politika. Plāns nosaka nepieciešamību Centrāltirgū un Vidzemes (Matīsa) tirgū saglabāt labākos tradicionālos tirgošanās veidus un principus, kā arī aizsargāt šos tirgus pret nevēlamām transformācijām, piemēram, pret pieaugošo tendenci pārveidot tirgu par lielveikalu.

Nepieciešama īpaša valsts un pašvaldības atbalsta politika, lai šiem tirgiem radītu zināmas priekšrocības un veidotu “nišu” RVC tirdzniecības un izklaides struktūrā. Šim nolūkam nepieciešams panākt kvalitatīvi jaunu Centrāltirgum blakus esošā Spīķeru rajona un pašreizējā Rūpniecības preču tirgus kvartāla attīstību. Ir nepieciešama arī to iesaistīšana pilsētas sabiedriskajā un darījumu, īpaši kultūras un izklaides, infrastruktūrā, pieļaujot zināmu dzīvojamās funkcijas klātbūtni Spīķeru rajonā. Attīstot Rūpniecības preču tirgus teritoriju, kvartāla pirmā un/vai pagrabstāva līmeni iespējams izmantot sabiedriskā transporta vajadzībām.

Politika. Plāns paredz būtisku tirgus kompleksu, it īpaši Centrāltirgus un Spīķeru kompleksa, vides kultūras un kvalitātes celšanas nepieciešamību. Tas realizējams, sākot ar organizatoriskiem un PPP pasākumiem, iesaistot un ekonomiski atbalstot nekustama īpašuma īpašniekus un valsts institūcijas kultūras funkciju attīstīšanā šajās teritorijās, un

beidzot ar praktiskiem vides kvalitātes uzlabošanas un publiskās ārtelpas labiekārtošanas projektiem, sekojot to secīgai un nepārtrauktai īstenošanai. Pašvaldība savos īpašumos Spīķeru teritorijā realizēs sociālās infrastruktūras un publiskās apbūves objektu attīstību un aicinās valsts institūcijas rīkoties līdzīgi ar valsts īpašumiem.

Azartspēļu organizēšana. Azartspēļu organizēšanas objektu izvietošana tiek aizliegta visā RVC, izņemot 4 un 5 zvaigžņu viesnīcu telpas.

8.5. Jauktās izmantošanas un centra funkciju attīstība

Kultūras, izglītības un veselības aprūpes industrijas attīstība. Pilsētas ekonomiskā pamata veidošanā liela nozīme ir iedzīvotāju izglītības un kultūras līmenim, kā arī veselības aprūpes kvalitātei, kas ir vieni no galvenajiem pilsētas un arī valsts ekonomiskā potenciāla kvalitātes rādītājiem. Pilsēta, kurā ir augsti attīstīta kultūra, veselības aprūpe un plašas izglītības iespējas, ir pievilcīga dzīvošanai, un pilsētu savstarpējā sacensībā tai ir vērā ņemamas priekšrocības. Arī spēcīgas firmas, izvēloties savu biroju izvietošanas vietas, ņem vērā dzīves un kultūrvides kvalitāti. Šāda iespēja RVC ir ļoti nozīmīga, un pašvaldība apzinās izglītības, kultūras un veselības aprūpes nozaru attīstības nepieciešamību, plānojot vairākas iespējamās šādu funkciju attīstības teritorijas publiskās apbūves zonās, kā arī īpaši uzsverot šo funkciju saglabāšanu to attīstības vēsturiskajās vietās un šīm funkcijām īpaši būvētajās ēkās.

Politika. Rīgas dome ekonomiskajā attīstībā piešķir lielu nozīmi kultūrai, izglītībai un veselības aprūpei un atbalstīs Rīgas centra veidošanu par kultūras, izglītības un zinātnes centru.

Šāda veida jaunā būvniecība koncentrēsies teritorijā starp Maskavas un Turgeņeva ielu, Andrejsalas apkārtnē, Latvijas Zinātņu Akadēmijas apkārtnē. Pārdaugavā Nacionālās bibliotēkas apkārtnē, AB dambja teritorijā un Klīversalā, iespējama un vēlama jaunu nozīmīgu kultūras un izklaides objektu, tostarp muzeju, izstāžu zāļu un citu objektu, celtniecība. Veselības aprūpes objektu attīstībā īpaša uzmanība pievēršama Rīgas 1. slimnīcas autentiskās funkcijas saglabāšanai un pilnveidošanai. Saglabājamās un attīstāmas visas šāda rakstura iestādes publiskās apbūves teritorijās.

Tūrisma attīstība. Rīgas ģeogrāfiski izdevīgais novietojums un kultūrvēsturiskās vērtības, kā arī "vārtu" funkcija Latvijas un tās kaimiņvalstu telpā nodrošina Rīgai iespēju būt par nozīmīgu tūrisma centru. Lai veicinātu konkurētspējīgu tūrisma attīstību, ir vajadzīga mērķtiecīga stratēģija, kurā ir jāparedz tūrisma pilsētai atbilstoša infrastruktūras izveidošana, jānodrošina daudzveidīgas apmešanās iespējas, izklaides un kultūras programmas, kā arī tūrismam pielāgota informācijas un apkalpes sistēma. Tūrisma pakalpojumu attīstībā ir jānovērtē tūrisma dažādie veidi, ieskaitot izzīņas, kultūras, rekreatīvo, zinātnisko, lietišķo un citu tūrismu. Šāda veida attīstība vēlama visā RVC un tā AZ teritorijā.

Politika. Rīgas dome uzskata tūrismu par ekonomiskajai attīstībai ļoti nozīmīgu nozari, tāpēc veidos RVC un tā AZ tūrisma stratēģiju Rīgas kopējās tūrisma stratēģijas ietvaros un sekmēs tūrismu apkalpojošās infrastruktūras attīstību:

- piemērotu viesnīcu un citu veidu īslaicīgās apmešanās iestāžu izveidošanu un būvniecību;
- izveidos tūrisma informācijas tīklu, izvietojot informācijas centrus stratēģiski svarīgās RVC un tā AZ publiskās ārtelpas vietās;
- prioritāri atbalstīs projektus, kas veicinās ilgtspējīga tūrisma attīstību RVC;
- ekonomiski atbalstīs nekustamā īpašuma īpašnieku iniciatīvas viņiem piederošo nekustamo īpašumu sakopšanā un ēku statusam atbilstošā rekonstrukcijā, ja tas veicinās RVC un tā AZ pilsētvides kvalitātes celšanu.

Ražošanas teritoriju attīstība. Rīgas attīstībā svarīga loma vienmēr ir bijusi rūpniecībai, kas balstīta uz tehnoloģiski avangardistiskiem risinājumiem. Rīgā ir ražošanas infrastruktūra un liels intelektuālais potenciāls, kas ir pamats jaunas augsto tehnoloģiju ražošanas attīstībai.

Politika. Pašvaldība uzskata, ka augsta līmeņa tehnoloģiju un ražošanas attīstība Rīgā ir veicināma, tāpēc sekmēs tās attīstību piemērotās vietās RVC AZ teritorijā, stimulējot šim nolūkam izmantot industriālā kultūras mantojuma objektus – bijušos Rīgas rūpniecības attīstības lieciniekus – un veicinās kompleksas rūpniecības stratēģijas izstrādāšanu pilsētas mērogā.

Politika. Tautsaimnieciski nozīmīgo un Rīgas rūpniecisko tradīciju mantojuma vērtīgāko objektu, piemēram, “Latvijas balzama”, “Laimas”, “Rīgas piensaimnieka”, “Žaņa Lagzdīņa maizes fabrikas”, “Staburadzes” u.c., rūpnieciskā izmantošana var tikt pilnībā vai daļēji saglabāta vēsturiskajā centrā, ja:

- tiek nodrošināta šajos īpašumos esošā kultūras mantojuma saglabāšana un nenotiek degradējoša ietekme uz blakus esošiem kultūras mantojuma objektiem;
- nav kaitīgas ietekmes uz blakus esošo dzīvojamo apbūvi un regulārā apkalpē netiek izmantoti lielgabari autotransporta līdzekļi;
- tiek nodrošināta publiskas apskates pieejamība, piemēram, ekskursijas, atsevišķiem ražošanas procesa posmiem un kultūrvēsturiski vērtīgām ēkām un telpām.

Iepriekš minētais atbalsts neattiecas uz auto remonta darbnīcām, servisiem, krāsotavām, mehāniskajām darbnīcām un citiem līdzīgiem ražošanas objektiem un noliktavām, kas rada piesārņojumu.

Politika. Pašvaldība stingri sekos tādu objektu darbībai, kas rada dažādu veidu piesārņojumu, pieprasīs to ietekmes uz vidi nepārtrauktu pietuvināšanu dzīvojamās vides kvalitātes standartiem un atbalstīs šādu objektu pārveidošanu par dzīvojamo vidi organiski papildinošiem pakalpojumu, kultūras un izklaides infrastruktūras objektiem.

Mājokļu būvniecības aktivitātes. Dzīvojamā fonda atjaunošana un modernizācija un jaunu dzīvojamo namu būvniecība brīvajās apbūves vietās ir viens no svarīgākajiem investīciju sektoriem ekonomikā saistībā ar RVC un tā AZ, un to lielā mērā finansēs privātais sektors. Mājokļu sektora attīstības veicināšana ir svarīga ne vien dzīvojamā fonda un reģionālās, bet arī īpašumtiesību politikas skatījumā. Mājokļu attīstības politiku skatīt nodaļā "Mājoklis".

8.6. Attīstības teritoriju nodrošinājums

Ļoti būtisks dažādu funkciju un izmantošanas mērķu apbūves attīstības priekšnoteikums ir zemes pieejamība ar iespējami izdevīgiem nosacījumiem. Teritoriāli ekonomiskās analīzes rezultātā pašvaldības un valsts funkciju attīstīšanai Plāns paredz šādu principiālo risinājumu, kas detalizēti jāizstrādā Plāna īstenošanas programmā.

Politika. Pašvaldība izstrādās un lietos politikas īstenošanas mehānismus un ierosinās likumdošanas izmaiņas attiecībā uz valsts īpašumā vai tai piekrītošo zemju rezervēšanu sabiedrībai svarīgu funkciju un objektu realizēšanai nākotnē. Pašvaldība īstenos arī politiku attiecībā uz pirkuma tiesību izmantošanu (arī valsts zemju) un mērķtiecīgu pašvaldības zemju fonda veidošanu, uzpērkot attīstībai stratēģiski nepieciešamus zemes gabalus vai organizējot nekustamā īpašuma maiņu, piedāvājot privātajam sektoram tādas pašvaldības vai valsts zemes, uz kurām pieļaujams attīstīt īres mājokļus, uzņēmumus un līdzīgus objektus, kas parasti ir privātā sektora interešu sfēra.

3.tabula

Teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas rādītāji

Nr. p. k.	Plānotā (atļautā) izmantošana un izmantošanas veidi	Plānojamā teritorija	
		Platība, m ²	Īpatsvars, %
1.	Ūdens teritorijas	3 592 872	18,2
2.	Ielu teritorijas	3 863 651	19,6
3.	Centru apbūves teritorijas	3 306 845	16,8
4.	Jauktas apbūves teritorijas	4 140 210	21,0
5.	Savrupmāju apbūves teritorijas	217 960	1,1
6.	Dzīvojamās apbūves teritorijas	913 740	4,6
7.	Publiskās apbūves teritorijas	1 564 433	7,9
8.	Tehniskās apbūves teritorijas	390 039	2,0
9.	Apstādījumu teritorijas	1 448 294	7,3
10.	Publiskā apbūve ar apstādījumiem	249 866	1,3
11.	Jahtu ostas teritorija	18 999	0,2
	Kopā	19 706 909	100

Privātā sektora interešu lokā esošo funkciju attīstīšanai iespējamo teritoriju piedāvājums skatāms saistībā ar brīvajām vietām, kur RVC un tā AZ pieļaujama jaunā būvniecība, vai

rekonstrukcijas iespējām jau esošajā apbūvē. Šim nolūkam Plāns nosaka attiecīgo teritoriju izmantošanas veidus, bet īpašumu iegūšana privātas komerciālās darbības veikšanai pamatā notiks privātā sektora, kā arī pašvaldības un valsts privatizējamās zemes fonda ietvaros.

9. MĀJOKLIS

Vīzija 2025. gadā – Rīgas mājokļu fonds RVC un tā AZ teritorijā ir sakārtots, pilnveidojies un dažādojies. Darbojas mājokļu pabalsta sistēma. Radīti pamati un priekšnosacījumi, lai katrs centra iedzīvotājs justos pārliecināts par savām iespējām īstenot tiesības dzīvot cilvēka cienīgā mājoklī.

Vispārējais mājokļu attīstības mērķis – panākt, ka mājokļu nodrošinājums atbilst ES valstu pieņemtajam standartam – katras mājsaimniecības rīcībā ir atsevišķs, ar mūsdienīgu labierīcībām apgādāts un iedzīvotāju maksātspējai atbilstošs mājoklis, tostarp pietiekams daudzums tādu mājokļu, kas apmierina atsevišķu iedzīvotāju grupu, piemēram, ģimeņu ar maziem bērniem, vecāku cilvēku un cilvēku ar īpašām vajadzībām, speciālās prasības.

Mājokļu politikas **ilgtermiņa mērķi**:

- **ilgtspējības principa iedibināšana un nostiprināšana mājokļa jomā, paaugstinot RVC un tā AZ zemes, apbūves un kultūrvēsturisko vērtību izmantošanas efektivitāti un izveidojot stabilu, sociāli atbildīgu iedzīvotāju kopienu;**
- **RVC un tā AZ iedzīvotāju skaita stabilizēšana 2000. gada līmenī.**

Mājokļu nodrošinājums ir sasniedzams, vispirms īstenojot šādus mājokļu politikas **īstermiņa mērķus**:

- **darboties spējīgas RVC mājokļu fonda atjaunināšanas sistēmas izveidošana;**
- **sociālās krīzes novēršana, kuru var izraisīt īres maksas “griestu” un īres regulācijas izbeigšana denacionalizētajos īres namos;**
- **dažu RVC kvartālu kompleksa atjaunināšana, pamatojoties uz dažādu plašāka apjoma kompleksas atjaunināšanas programmu ietvaros izstrādātiem eksperimentāliem kvartālu atjaunināšanas projektiem.**

Politika. RVC teritorijā mājokļa funkcijas ir jāsaglabā un jānostiprina, kas ir viens no kultūrvēsturiski tradicionālās un daudzfunkcionālas pilsētvides saglabāšanas un attīstības pamatfaktoriem.

Ilgttermiņa mērķu īstenošanai jānotiek, mērķtiecīgi strādājot šādos **prioritāros virzienos**:

- **sākot RVC mājokļu atjaunināšanu, iedibinātās sistēmas darboties spējas uzturēšana un atjaunināšanas procesa pilnveidošana;**
- **privāto īpašnieku individuālu iniciatīvu veicināšana īres namu un dzīvokļu atjaunināšanā RVC un tā AZ teritorijā;**
- **sociāli atbildīgas iedzīvotāju kopienas veidošana;**
- **RVC un tā AZ iedzīvotāju skaita attīstības prognozēšana īstermiņa un ilgtermiņa periodā un sekošana šīs prognozes izpildei.**

Politika. Pašvaldība izstrādās RVC un tā AZ mājokļa attīstības programmu, kuras ietvaros izstrādās mājokļa jomas pārvaldības, mājokļu un dzīvojamo kvartālu

atjaunināšanas un līdzīgus projektus, kā arī izvērtēs pašvaldības iespējas atbalstīt projektus, kuri paredzēs uzlabot dzīvojamās vides kvalitāti.

Mājokļa politikas realizēšana lielā mērā būs atkarīga no pašvaldības ekonomiskajām iespējām.

Saskaņā ar izejas datiem¹⁷ RVC teritorijā mājokļu fondā patlaban ir 19 500 mājokļu. Lai mājokļu skaits atbilstu mājsaimniecību skaitam, papildus būtu vajadzīgi 6100 mājokļu.

Politika. Īstermiņa perspektīvā RVC mājokļu fonds jāpapildina ar aptuveni 1000 divistabu, 1500–2000 trīsstabu un 1000–1500 četrstabu mājokļiem un jāmeklē jauni veidi, kā lielos sešu un vairāk istabu dzīvokļus izmantot mazo 1–2 cilvēku mājsaimniecību izmitināšanai.

Mājokļa sakārtošanas un attīstības uzdevumi:

- a) uzlabot esošo mājokļu kvalitāti (paaugstināt mājokļa labiekārtotību, uzlabot plānojumu, apdari u. tml.), saglabājot un izceļot Rīgas apbūves kultūrvēsturiskās vērtības (autentiskās konstrukcijas, apdares elementus u. tml.);
- b) paaugstināt pilsētas publiskās ārtelpas kvalitāti un paplašināt publiski pieejamās, rekreācijai domātās ārtelpas platību;
- c) līdzsvarot mājokļu daudzumu un iedzīvotāju mājsaimniecību skaitu, kā arī dzīvokļu un mājsaimniecību struktūras savstarpējo atbilstību, rekonstrējot un izmantojot mājokļiem pašreizējās nedzīvojamās apbūves teritorijas un ēkas, kā arī būvējot jaunus mājokļus;
- d) RVC iedzīvotāju sociālā sastāva dažādības saglabāšana un pilnveidošana, maksimāli ierobežojot brīvā tirgus negatīvo ietekmi uz to.

Esošo dzīvojamo teritoriju attīstība un to vides kvalitātes uzlabošana. Lai uzlabotu esošo centra dzīvojamās vides kvalitāti, jāveic dzīvojamo teritoriju atjaunināšana – samazinot blīvumu, palielinot apstādījumu īpatsvaru un labiekārtotās pagalmu platības, nodrošinot insolācijas prasības, vienlaikus nepasliktinot šo rādītāju attiecībā pret piegulošajiem zemes gabaliem.

Atsevišķos kvartālos dzīvojamo ēku pagalmu rekonstrukcijas gaitā iespējams radīt brīvi pieejamu publisko ārtelpu, integrējot to kopējā kvartāla pagalmu sistēmā (skatīt gājēju ceļu izveidošanas iespējas nodaļā "Publiskā ārtelpa").

Plānā noteikti pasākumi sistemātiskai un vienmērīgai dzīves apstākļu uzlabošanai RVC teritorijā saistībā ar attīstību citās jomās:

- kvartālu iekštelpas izmantošanas maksimāla līdzsvarošana starp autostāvvietām un apstādījumiem, tās labiekārtošana;
- autostāvvietu izbūvēšana pazemē iespējamās vietās iekškvartālu teritorijās, kā arī Plānā paredzētajās vietās zem ielām;

¹⁷ „Mājokļa attīstība Rīgas vēsturiskajā centrā”, SIA „Tursons”, 2003

- transporta kustības intensitātes samazināšana. Līdz ar to samazināsies gaisa piesārņojums un transporta radītā trokšņa līmenis, kas uzlabos vides sanitāros apstākļus un radīs augstāku komforta līmeni centra iedzīvotājiem;
- normalizējot vieglā autotransporta plūsmas lielumu atbilstoši RVC ielu struktūras caurlaidības optimāliem lielumiem, centra iedzīvotāju pārvietošanās iespējas nodrošināšana ar ērtu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu;
- lai ievērojami uzlabotu dzīves apstākļus Vecrīgas teritorijā, maksimāla transporta kustības un stāvēšanas samazināšana uz ielām;
- vietu paredzēšana jaunu izglītības iestāžu (it sevišķi pirmsskolas izglītības iestāžu) celtniecībai RVC teritorijā, lai uzlabotu sadzīves apstākļus RVC iedzīvotājiem.

Jaunu mājokļu būvniecība

RVC un tā AZ teritorijas attīstībā nozīmīgu vietu ieņems jaunu mājokļu būvniecība atbilstoši pilsēttelpas attīstības koncepcijai (skatīt 6.3. nodaļu). To nodrošinās Plānā noteiktā perspektīvā teritorijas izmantošana:

- kvartālu brīvājās vietās paredzēta iespēja izvietot jaunbūves, kurās lielu daļu aizņem mājokļu platības;
- ar mājokļa funkcijas nesavienojamu izmantošanu stingra ierobežošana RVC teritorijās, kas prioritāri plānotas dzīvojamās funkcijas veikšanai (Plāna grafiskās daļas kartēs atzīmētas kā teritorijas JC-2, JC-3 un J-4).

Plāna risinājuma apraksts

Jauktās izmantošanas teritoriju zonējuma principi. RVC teritorijā saskaņā ar RAP-95 dominē *jauktās dzīvojamās un darījumu iestāžu teritorijas* izmantošanas veids. Tās Plānā RVC teritorijā tiek detalizētas un apzīmētas kā centru apbūves teritorijas ar precīzāku iedalījumu apakškategoriņās atkarībā no mājokļa funkcijas nozīmīguma, lai attīstībā nodrošinātu pietiekamu dzīvojamās vides kvalitāti un aizsargātu dzīvojamo vidi no kaitīgām un traucējošām papildfunkcijām.

Šīs pieejas pamatojums rodams arī principā, ka autentiska funkcija, kāda RVC vēsturiskajās ēkās lielā mērā ir mājoklis, vislabāk var nodrošināt kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu, un likumdošanā šīs funkcijas maiņa uz citu ir atzīta par “kultūrvēsturiskās vides būtisku pārveidojumu”, kas tiek ierobežota.

Plānā funkcionālā zonējuma apakšskategoriju daļējums izveidots, pamatojoties uz to, ka RVC apbūves lielākā daļa ir 5 līdz 6 stāvu ēkas, kam 1. stāvā parasti ir publiskas vai jauktas izmantošanas telpas, un ņemot vērā plānojamās teritorijas pašreizējās izmantošanas apsekojumā lietoto metodiku¹⁸. Tas ļauj ēku telpu kopējo platību ērti aplūkot “pa stāviem”, respektīvi, aptuveni 20% sadalījumā, kas atbilst vienkāršotam optimālam plānojumam – “vienā stāvā viena veida izmantošana”. Attiecīgajā detalizācijas līmenī un situācijā, kad pirms Plāna

¹⁸ Telpu izmantošanas rādītāji tika fiksēti, noapaļojot tos gradācijā ik pa 20%

izstrādāšanas nav eksistējusi vienota datu bāze, šādas metodikas izmantošana ir pieņemams risinājums. Tas vienlaikus pēctecīgi attīsta un pilnveido RAP-95 izmantoto principu par vismaz 40% dzīvojamās funkcijas saglabāšanu ēku rekonstrukcijas gadījumā, kas tika uzskatīts par novatorisku, taču šā principa praktisks lietojums konkrētās situācijās netika nodrošināts.

Šajā Plānā RVC teritorijā noteiktas 5 atšķirīgas centru apbūves teritorijas, kas dod iespēju vadīt teritorijas izmantošanas attīstību, respektējot būtiskas esošās un attīstāmās dzīvojamās vides kvalitātes prasības (relatīvs klusums, miers, drošība, tīra un veselīga vide u.c.). Vienlaikus tas ir elastīgs attīstības vadības instruments, kas dod iespēju pielāgoties mainīgajai attīstības situācijai. Vienā situācijā iespējams dot priekšroku ekonomikas un uzņēmējdarbības atbalstam, kur mājokļu funkcija ir sarūkoša, bet citā situācijā pamatoti ierobežot uzņēmējdarbību, lai tās ietekme uz vidi atbilstu attīstāmas kvalitatīvas dzīvojamās vides prasībām. Metodiski tiek saglabāts zināms teritorijas daļas viendabīgums, nodrošinot prognozējamu un līdzsvarotu attīstību.

Mājokļa funkcijas izplatības teritoriālās vienības. Tā kā RVC teritorija gan funkciju izvietojuma, gan apbūves veidu ziņā ir neviendabīga un vides situācija pilsētas nozīmes ielu apkārtnē var atšķirties no situācijas vietējo ielu apkārtnē, Plānā pieņemts princips, ka centru apbūves izmantošanas apakš kategorijas tāpat kā citas plānotās funkcijas tiek noteiktas ne tikai veselam kvartālam, bet arī sīkākām teritorijas daļām, atsevišķos gadījumos līdz atsevišķam zemes gabalam, respektējot mājokļu koncentrācijas vietas.

Jauktās centru apbūves teritoriju plānošanas metode. Lielākajā daļā RVC īpašumu jau eksistē apbūve ar dažādu funkciju sajaukumu ļoti plašā komponentu īpatsvaru gradācijā. Optimāls ēkas funkciju sajaukums, kad funkcijas netraucē, bet papildina cita citu, no sabiedrības un pašvaldības viedokļa ir ekonomiski dzīvotspējīgāks par "caurmēra" monofunkciju. Sevišķi svarīgi tas ir vēsturiskajā centrā, kur ēku un vides sakopšanai, uzturēšanai un kultūras mantojuma saglabāšanai ir nepieciešami papildu līdzekļi, ko visreālāk iegūt no telpu nomas maksām.

Mājokļu saglabāšanas un attīstības nodrošināšana atsevišķās RVC teritorijās

Plānošanas uzdevums RVC ir nodrošināt pieļaujamu daudzfunkcionālu teritoriju izveidošanos un pastāvēšanu, definējot līdzsvara robežlielumus, kuru pārsniegšana apdraud optimāla līdzsvara saglabāšanos un tāpēc notiek noteiktas vides kvalitātes degradācija. Šādas gradācijas pamatots faktors ir mājokļa vai dzīvojamās funkcijas īpatsvars kopējā apbūves izmantošanā. Atkarībā no tā nozīmīguma var tikt pieļautas vai ierobežotas citas ēku un īpašumu funkcijas.

Politika. Izskatot apbūves attīstības un rekonstrukcijas priekšlikumus, par pilsētas attīstību atbildīgās pašvaldības institūcijas nodrošinās mājokļa funkcijas saglabāšanas un attīstības prasību praktisko īstenošanu RVC teritorijas nekustamo īpašumu attīstībā:

- 1) **dominējošs dzīvojamās funkcijas īpatsvars tiks nodrošināts šādās centru apbūves teritorijās: JC-4 dzīvojamās funkcijas īpatsvars plānots ne mazāks par**

80%, JC-3 – ne mazāks par 60%, JC-2 – ne mazāks par 40% no atsevišķa nekustamā īpašuma kopējās telpu platības.

Tas nozīmē, ka mājokļa funkcija šo zonu īpašumos ir plānota kā galvenā vai dominējošā un ēkas izmantošana citiem mērķiem ir tai pakārtojama. Citām funkcijām, kas nav mājokļu palīgfunckijas, atļauts izmantot tikai ēku zemākos stāvus, galvenokārt ielas frontes ēkās;

- 2) neliels dzīvojamās funkcijas īpatsvars tiks nodrošināts zonā JC-1, kur tas plānots ne mazāks par 20% no atsevišķa nekustamā īpašuma kopējās telpu platības.**

Tas nozīmē, ka, izvērtējot citas ēkas izmantošanas iespējas, ar dzīvojamo funkciju ir jārēķinās, taču tā nav noteikta kā galvenā. Var tikt pieļautas citas ēkas izmantošanas iespējas ar lielāku ietekmi uz apkārtējo vidi;

- 3) JC zonā darījumu, sabiedrisko un citu centra funkcijas plānotas kā dominējošās, bet dzīvojamā funkcija šīs teritorijas nekustamajos īpašumos ir pieļaujama kā blakus funkcija.**

Mājokļa funkcija šajās zonās vai nu ir nelielā apjomā – no 0 līdz 20% – un tai ir prognozējama tendence samazināties, vai arī to pieļaujams attīstīt vides dzīvīguma un daudzveidības veicināšanai, taču ierobežotā apjomā, kas nedominētu pār ēku izmantošanu atļautajām komerciālajām, sabiedriskajām un izklaides funkcijām. Tas ieteicams, lai “neapgrūtinātu” šo centra ekonomikai un tūrisma attīstībai nozīmīgo zonu funkcionēšanu ar prasībām, ko savā apkārtnē rada mājokļu koncentrācija (zemāks trokšņa līmenis, prasība pēc miera vakaros un naktīs un citi);

- 4) Lai nodrošinātu pietiekamu elastīgumu pilsētas attīstības procesa vadībā, priekšlikumi, kas nesakrīt ar šīs politikas 1.–3. punktā noteiktajām nostādnēm, var tikt papildus izvērtēti kontekstā ar RVC mājokļu atjaunināšanas vispārējo politiku (skatīt turpinājumā), pieļaujot pamatotus izņēmumus. Būtiskas atkāpes var tikt pieļautas tikai tad, ja tieši ieinteresētā sabiedrības daļa tās pamatā akceptējusi priekšlikuma publiskā apspriešanas procesā.**

Tas nozīmē, ka kopējās RVC attīstības un kultūras mantojuma saglabāšanas interesēs var būt pieļaujami zināmi pamatoti un atsevišķos gadījumos publiski izdiskutēti un atbalstīti izņēmumi. Tas iespējams šādās situācijās:

- viesnīcu izveidošana JC-1, JC-2, JC-3 un JC-4 teritorijās;
- mājokļu īpatsvara samazināšana zem pieļaujamā teritorijās JC-2, JC-3 un JC-4 un īpašumos pie RVC D kategorijas ielām;

RVC mājokļu atjaunināšanas vispārējā politika

Tās realizācijai jānotiek, nemazinot kultūrvēsturiskās apbūves un kultūras pieminekļu autentiskumu. Atbilstoši apbūves stāvokļa, dzīvojamo ēku izmantošanas veida un piederības, iedzīvotāju mājokļu apstākļu lokālajām īpatnībām Plānā dažādās RVC daļās izvirzītas diferencētas mājokļu atjaunināšanas politikas prasības dzīvojamo ēku un rajonu atjaunināšanai.

Politika. Izskatot esošās apbūves atjaunināšanas un ēku renovācijas un rekonstrukcijas priekšlikumus, par pilsētas attīstību atbildīgās pašvaldības institūcijas sekos, lai akceptētie priekšlikumi atbilstu šādiem kritērijiem atsevišķās RVC teritorijās:

- 1) Vecrīgā un Citadelē jā saglabā ne mazāk kā 80% no īpašumā esošā mājokļu skaita, kā arī esošo standarta un ekskluzīvo dzīvokļu proporcija. Visi atjaunināmie mājokļi jānodrošina ar mūsdienu standartam atbilstošām labierīcībām, pagalmi iespēju robežās labiekārtojami ar apstādījumiem;
- 2) teritorijā aiz Bruņinieku ielas vēlams īstenot kompleksas atjaunināšanas programmas, mājokļu skaitu palielinot par 25–30%, galvenokārt ar 2–3 istabu jaunbūvētiem mājokļiem, kuri būtu pieejami iedzīvotājiem ar zemākiem un vidējiem ienākumiem. Visi atjaunināmie mājokļi jāapgādā ar mūsdienu labierīcībām;
- 3) teritorijā pie RVC austrumu robežas (kvartālu grupas starp Dzirnavu, A. Čaka un Bruņinieku ielu), īstenojot atjaunināšanas projektus, mājokļu skaits jāpalielina par 25%, paaugstinot iekškvartālu telpu izmantošanas efektivitāti un transformējot bijušās rūpniecības un noliktavu teritorijas. 19. gs. beigās un 20. gs. sākuma 5–6 stāvu dzīvojamās ēkās galvenajās ielās (Marijas un Avotu iela) pieļaujama ēku otrajos stāvos esošo dzīvokļu pielāgošana darījumu funkcijām, nesamazinot ēkā esošo dzīvokļu skaitu par vairāk kā 20%;
- 4) teritorijā pie RVC ziemeļu robežas saglabājama iedibinājusies funkciju proporcija. Forburgā saglabājams esošais mājokļu skaits, pārējos kvartālos mājokļu skaits kopumā jāpalielina par 25%, efektīvāk apgūstot iekškvartālu telpas un agrāk ražošanai un dzelzceļam izmantotās teritorijas;
- 5) RVC centrālajā daļā (kvartālu grupas Bulvāru lokā un teritorijā starp Elizabetes, Aleksandra Čaka, Bruņinieku un Krišjāņa Valdemāra ielu) mājokļu funkcijai, ieskaitot izmantošanu īslaicīgas lietošanas mājokļiem, saglabājams ne mazāk kā 60% no esošajiem mājokļiem. Pieļaujama ēku pirmo un otro stāvu izmantošana nedzīvojamām funkcijām, 19. gs. beigās būvēto ēku ar lielajiem (8–10 un vairāk istabu) dzīvokļiem atjaunināšana pansiju, B&B tipa viesnīcu un citu īslaicīgas lietošanas dzīvokļu, tostarp studentu, tūrisma nozarē sezonas laikā nodarbināto personu dzīvokļu, kā arī uzlabota tipa sociālo māju iekārtošanai.

Perspektīvā nozīmīga ir notiekošo attīstības procesu un to rezultātu kontrole un analīze. Tas dos iespēju pakāpeniski pilnveidot attīstības lēmumu pieņemšanas pamatojumus, lai sekmētu RVC attīstības virzību vēlamajā virzienā.

Politika. Pašvaldības atbildīgie dienesti regulāri sekos attīstības procesiem, dokumentēs notiekošās izmaiņas RVC nekustamo īpašumu zemes un telpu izmantošanā, analizēs tās un ierosinās nepieciešamos uzlabojumus turpmākajā attīstības plānošanas procesā.

10. PUBLISKĀ ĀRTELPA

Centra publiskā ārtelpa izvērtēta vairākos konceptuālos projektos¹⁹, un atzīta par svarīgu pilsētas elementu taču publiskās ārtelpas attīstībai veltīta saistoša pilsētplānošanas dokumenta sadaļa pirmo reizi tiek izstrādāta šā Plāna sastāvā. Publiskās ārtelpas jēdziens nesen pirmo reizi iekļauts un definēts likumā.

Īpašs un nozīmīgs publiskās ārtelpas aspekts ir pilsētas “zaļā rota” – parku, dārzu, skvēru un laukumu, ielu un pagalmu apstādījumu kopums, kas ir viena no lielākajām RVC un tā AZ estētiskajām, kultūrvēsturiskajām, ekoloģiskajām un sociālajām vērtībām. Tā saglabājama un izmantojama kā Rīgas tēlam raksturīgā zaļā un ainaviski pievilcīgā publiskā un privātā ārtelpa.

RVC publiskās ārtelpas attīstības vispārīgais mērķis ir pilnveidot tās funkcionālās un estētiskās īpašības, lai iespējami labi nodrošinātu sabiedrības dažādās vajadzības, celtu valsts galvaspilsētas prestižu un izkoptu vēsturiskās pilsētas savdabību.

Kvalitatīva publiskā ārtelpa ir telpiska sistēma, kas:

- 1) nodrošina dažādu sabiedrības interešu grupu vajadzības (vajadzības pēc komunikācijas, tirdzniecības, dažādu veidu atpūtas, sporta, kultūras, svētku pasākumu utt.) dažādos diennakts laikos;
- 2) ir droša, nav pārpildīta, ir ērti lietojama, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem un cilvēkiem ar bērnu ratiņiem;
- 3) ir aprīkota ar kvalitatīvām publiskām tualetēm, kas atbilst vides pieejamības prasībām;

un kur:

- 4) pastāv skaidra gājēju satiksmes struktūra, kas savieno svarīgus kustības galamērķus;
- 5) pieņemamā veidā tiek risināti gājēju un transporta vides konflikti;
- 6) ir pietiekami daudz labi izvietotu un aprīkotu atpūtas vietu, plaši pieejamas sekundārās sēdēšanas vietas (pakāpieni, atbalsta mūrīši utt.) un sezonas laikā – āra kafejnīcas;
- 7) iespējami komfortabli apstākļi atbilstoši laikapstākļiem;
- 8) ir labs apgaismojums diennakts tumšākajā laikā;
- 9) gaisa un akustiskā piesārņojuma līmenis nepārsniedz pieļaujamo.

Publiskās ārtelpas sociālo funkciju attīstība

Parki, skvēri, laukumi un publiskie apstādījumi blīvi apbūvētā pilsētā ir nozīmīgas atpūtas vietas iedzīvotājiem, pilsētas viesiem un tūristiem. Plāns piedāvā attīstīt daudzveidīgas publiskās ārtelpas teritorijas un to izmantošanas iespējas – ūdeņus un to krastmalas, sporta laukumus, spēļu un rotaļu laukumus bērniem, “zaļās” veloceļu trases, veidot aktīvās atpūtas iespējas jauniešiem, nodrošināt izziņas iespējas ar informāciju par vēsturi, kultūras vērtībām, apstādījumu augiem, objektu tapšanu un to attīstības vēsturi u.c.

¹⁹ Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija, “Vīzija 2020”, J.Gehl (Dānija, Pasaules banka) projekts “Public Space & Public Life in Riga City Centre”, starptautiskais pilsētas attīstības seminārs “Publiskā telpa – problēmas un iespējas”, 2002. Rīgā u.c.

10.1. RVC publisko ārtelpu tīkla un tā elementu attīstība

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

Ielas un bulvāri

Šajā Plāna nodaļā tiek risināti galvenokārt gājēju vides un satiksmes organizācijas, pilsētas ainavas un kultūrvēsturiskie jautājumi.

Ielu publiskās ārtelpas kvalitātes attīstības mērķis – panākt gājējiem brīvu, ērtu un drošu pārvietošanās iespēju estētiski un ainaviski augstvērtīgā pilsētvidē.

Gājēju satiksmes tīkls. Gājēju satiksmes pamattīklu veido gājēju ielas, kā arī ielas ar prioritāti gājējiem, iekškvartālu, laukumu un parku gājēju tranzīta satiksmes celiņi, kuros veidojams atbilstošs labiekārtojums un nosakāms gājējam labvēlīgs režīms, šķērsojot ielas.

Šāda režīma izveidošana nepieciešama, lai pārvarētu gājēju telpas sadrumstalotību, ko rada lielās transporta maģistrāles: 11. novembra krastmala, Krišjāņa Valdemāra iela, 13. janvāra iela, kā arī Brīvības bulvāra, Raiņa bulvāra, Merķeļa un Elizabetes ielas lielais transporta noslogojums, kas vienlaikus degradē Bulvāru loka pilsētvidi. Lai izveidotu gājējiem labvēlīgu režīmu, šeit nepieciešams:

- iekārtot gājēju pārejas, kas iezīmētas un aprīkotas ar pārejas zīmi, vai arī paredzēt gājējam labvēlīgu luksoforu darbības režīmu, kas vienlaikus saistīts ar transporta satiksmes intensitātes samazināšanu;
- gājēju pārejas veidot pēc plašas joslas vai atbrīvota laukuma principa;
- stingri kontrolēt automašīnu novietošanas noteikumu ievērošanu (gājēju pārejās, krustojumos).

Plāns paredz pilnībā atjaunot visas Vecrīgas teritorijas funkcionalitāti, nodrošinot līdzsvarotu, bez fiziskiem un mobiliem šķēršļiem Vecrīgu šķērsojošu cilvēku (vecpilsētas aktīvo apmeklētāju, tūristu, iedzīvotāju, strādājošo) kustību. Plānā paredzēti šādi gājēju satiksmes tīkla uzlabojumi un risinājumi:

1. Vecrīgas sasaistes uzlabošana ar Citadeli, turpinot gājēju kustību no Torņa ielas un Pils ielas cauri Pils laukumam un zem Vanšu tilta estakādes.
2. Vecrīgas sasaistes uzlabošana ar Centrāltirgus un Spīķeru rajonu, kur nopietns šķērslis ir 13. janvāra iela ar tās intensīvo transporta kustību, dzelzceļa uzbērums un Pilsētas kanāla Kārļa baseins:
 - ja, risinot 13. janvāra, Satekles un Marijas ielas transporta jautājumu, netiek atrasta cita iespēja kā tikai ielas šķērsošana, izmantojot pazemes tuneli, tas jāveido funkcionāli, arhitektoniski un estētiski kvalitatīvs, jānodrošina tuneļa izmantošanas iespējas cilvēkiem ar kustību traucējumiem, bērnu ratiņiem un velosipēdiem ar eskalatoriem un/vai liftiem, kā arī jāparedz pakāpienu apsildīšana, vai arī ieejas –

- izejas mezgli jāveido segti, jo aplidojuši un apsniguši pakāpieni ir bīstami un neveicina vēlmi izmantot pārejas;
- tuneļu sistēmas saglabāšanas un attīstības gadījumā veidojama funkcionāli un estētiski augstvērtīga un droša pazemes komunikatīvā vide ar tirdzniecības un pakalpojumu palīgfunkciju zem 13. janvāra ielas abpus Pilsētas kanālam, kā arī ērta, saprotama un labiekārtota to sasaiste virszemē;
3. Vecrīgas sasaistes uzlabošana ar Bulvāru loka parkiem un tālāko centra daļu, lai gan tā ir gājējiem labvēlīgāka nekā iepriekš apskatītie virzieni:
- Reimersa iela jāveido kā iela ar prioritāti gājējiem, kas savieno Kanālmalas apstādījumus ar Esplanādi, saglabājot piebraukšanu viesnīcai;
 - jāveido gājēju pāreja Basteja bulvārī no Smilšu ielas virziena uz Brīvības pieminekli;
 - jārekonstruē regulējamie Brīvības bulvāra krustojumi ar Raiņa bulvāri un Merķeļa ielu;
 - jārada gājējam ievērojami draudzīgāka vide Brīvības bulvārī posmā starp Merķeļa un Elizabetes ielu, paredzot:
 - samazināt transporta plūsmas intensitāti;
 - likvidēt sabiedriskā transporta galapunktu vai ievērojami samazināt – līdz 80% – sabiedriskā transporta galapunkta apjomu pie Rīgas Kristus piedzimšanas katedrāles, saglabājot tikai sabiedriskā transporta pieturas funkciju;
 - paredzēt gājējam labvēlīgu luksoforu režīmu;
 - Brīvības bulvāra, Kalpaka bulvāra, Tērbatas ielas un Merķeļa ielas krustojuma pāreju veidot pēc laukuma principa, iesaistot gājēju ceļu sistēmā arī liepu aleju;
 - likvidēt autostāvvietas gar ietvēm;
 - paplašināt ietves platumu Brīvības bulvāra labajā pusē starp Raiņa bulvāri un Merķeļa ielu;
 - jānosaka prioritāte gājējiem sasaistē pa Teātra ielu un Operas priekšlaukumu līdz Inženieru ielai. Likvidējama autostāvvietā Teātra ielā pie viesnīcas “Rīga”, veidojot jaunu laukumu un saglabājot piebraukšanu pie viesnīcas galvenās ieejas;
 - jāizveido gājēju pārejas no Teātra ielas virzienā uz Radio ielu;
 - jāizveido Inženieru iela kā iela ar prioritāti gājējiem, kas savieno Kanālmalas apstādījumus ar Vērmānes dārzu, transportu novirzot pa Arhitektu ielu;
 - jānosaka prioritāte gājējiem krustojumā ar Aspazijas bulvāri kustībā no Vecrīgas pa Audēju ielu uz Krišjāņa Barona ielu, tostarp paplašinot ietves platumu Audēju ielas posmā starp Valņu ielu un Aspazijas bulvāri;
4. Tērbatas un Krišjāņa Barona iela posmā līdz Ģertrūdes ielai pakāpeniski jāattīsta kā iela ar izteiktu prioritāti gājējiem, saglabājot sabiedriskā transporta kustību;
5. jāizveido gājēju ceļi kvartālu telpā un pagalmos. Nozīmīgs publiskās ārtelpas kvalitātes rādītājs ir iespēja izmantot kvartālu iekštelpas gan pasāžu, gan labiekārtotu gājēju ceļu

veidā, radot iespēju šķērsot iekškvartāla telpu, kas ir īpaši svarīgi garumā izstieptajos kvartālos Aleksandra Čaka un Avotu ielas rajonā.

6. RVC AZ teritorijā jaunveidojamas gājēju pārejas:

- Kuģu ielā, krustojot Uzvaras bulvāri (zem tilta, izmantojot tā pacēlumu);
- Mūkusalas ielā, lai savienotu Nacionālās bibliotēkas priekšlaukumu ar Daugavas krastmalu;
- Mūkusalas ielā, lai savienotu atjaunojamo Dēļu ielu ar Daugavas krastmalu;
- Raņķa dambī pret Trijādības ielu.

Politika. Pašvaldība piedalīsies gājēju satiksmes tīkla veidošanā un iesaistīs tajā privātpašniekus, atbrīvojot viņus no zemes nodokļa.

Gājēju ielas. Viens no galvenajiem augstas kvalitātes pilsētvides rādītājiem ir gājēju ielas un gājēju ielu tīkls, kas savieno svarīgas vietas – kustības galamērķus – un ļauj cilvēkiem brīvi un droši pārvietoties pilsētā.

Vecrīgas ielas attīstāmas kā zona ar prioritāti gājējiem, kur papildus jau esošajām gājēju ielām (Kaļķu, Torņa, Trokšņu, Vaļņu u.c.) par tādām jāizveido ielas, kas savieno laukumus, kā arī ved uz ielām ar prioritāti gājējiem Ārīgā (ārpus Vecrīgas) – Tērbatas ielu un Krišjāņa Barona ielu, kur gājēju prioritātes nodrošināšana tiks sākota ar satiksmes ātruma ierobežošanu un atsevišķas gājēju fāzes izdalīšanu luksoforu darbības ciklos.

No labiekārtojuma un ielas profila viedokļa šis Rīgai ir jauns ielas tips, kam nepieciešama atbilstošu rekonstrukcijas un labiekārtojuma principu izstrāde. Rekonstruējot esošās un plānotās gājēju ielas, jāveido atbilstošs ielas telpas plānojums, iesegums un labiekārtojums.

Plānojuma risinājuma apraksts

Vecrīga

Galvenās plānotās gājēju ielas ir Audēju iela (daļēji), Skārņu iela, Šķūņu iela, Tirgoņu iela un Vecpilsētas iela.

Pārējās Vecrīgas ielas plānotas kā ielas ar prioritāti gājējiem.

Veidojot vienvirziena satiksmi, paplašināmas gājēju ietves Audēju, Grēcinieku, Smilšu un Vaļņu ielā.

Bulvāru loks, RVC kodols, Centrāltirgus un Spīķeri

Plānotās gājēju ielas ir Nēģu iela, daļa Prāgas ielas, Pūpolu iela un Spīķeru iela.

Kā iekškvartāla gājēju ceļš veidojams savienojums starp Prāgas un Nēģu ielu.

Spīķeru rajons starp Krasta un Maskavas ielu veidojams kā publiskā ārtelpa ārpus ielu sarkanajām līnijām.

Plānotās ielas ar prioritāti gājējiem ir Tērbatas, Krišjāņa Barona, Reimersa, Inženieru, daļa Prāgas ielas, Gaiziņa iela. Izvērtējama Maskavas ielas posma pārveidošana par šāda rakstura ielu ar jaunu apstādījumu izveidošanu.

RVC aizsardzības zona

Plānotā gājēju iela: Balasta dambja un Āgenskalna līča savienojums starp "Hansabankas" un bijušās Jahtkluba ēkas zemes gabaliem.

Plānotās ielas ar gājēju prioritāti: Uzvaras bulvāris posmā no Akmens tilta līdz Bāriņu ielai, Trijādības iela, Balasta dambis posmā gar Daugavu, Loču iela, Mazā Kaiju un Kaiju iela, jaunveidojama iela starp Trijādības ielu Āgenskalna līci kā Valguma ielas turpinājums.

Laukumi, promenādes un citas gājēju zonas ielu sarkanajās līnijās: Kuģu ielas daļa Klīversalā, Zunda krastmala Kīpsalas dienvidu daļā, Balasta dambja daļa Kīpsalas ziemeļu daļā un starp Krišjāņa Valdemāra un Āzenes ielu, Kobronskanstes sāniela un Akmeņu laukums teritorijā starp Uzvara bulvāri un Akmeņu ielu.

Ietves. Ietves ir relatīvi šaura ielas daļa, kas paredzēta gājēju kustībai. Lai iegūtu komfortablu, gājējiem labvēlīgu un vizuāli pievilcīgu vidi šajā ielas daļā, nepieciešams:

- nodrošināt gājēju plūsmas intensitātei atbilstošu ietvju platumu, tostarp panākot ieeju pakāpienu, kas izbūvēti pretrunā Apbūves noteikumiem, demontēšanu, kā arī āra kafejnīcu izvietojumu un ekspluatāciju atbilstoši noteikumiem;
- radīt labvēlīgus apstākļus cilvēkiem ar kustību traucējumiem un cilvēkiem ar bērnu ratiņiem;
- uzlabot ieseguma tehnisko kvalitāti, dažādojot iesegumu un ņemot vērā vēsturiskas pilsētvides raksturu, ainavu un gājēju ērtības;
- nomainīt asfalta iesegumu kā gājēju videi neatbilstoša ieseguma materiālu vēsturiskajā pilsētvīdē. RVC daļā ārpus Vecrīgas atbilstoši Plāna koncepcijai to pakāpeniski nomainīt ar augstvērtīgākiem un ilglaičīgākiem materiāliem, tomēr daļai ielu asfaltu var uzskatīt par optimālu, reizēm pat autentisku ieseguma veidu;
- reorganizēt un pārbūvēt autostāvvietas, kas pašlaik pilnīgi vai daļēji atrodas uz ietvēm, nepieļauj jaunu šādu stāvvietu veidošanu;
- neveidot nepārtrauktas autostāvvietas gar ietvēm intensīvas gājēju plūsmas zonās;
- atjaunot un attīstīt ielu apstādījumus (koku un krūmu stādījumus, vertikālo apzaļumojumu, priekšdārzus, augus konteineros, kastēs, podos u.tml.);
- labiekārtot sabiedriskā transporta pieturvietas ar soliņiem, nojumēm un citu nepieciešamo aprīkojumu;
- meklēt risinājumus, lai paplašinātu publiski izmantojamo platību blakus esošo tīpašumu teritorijās vietās, kur ir liela gājēju plūsma vai esošās un plānojamās sabiedriskā transporta pieturvietas un nepieciešamā satiksmes organizācija ielas telpā neļauj pietiekami paplašināt ietves. Jaunas apbūves un ēkas rekonstrukcijas projektos vietās, kur ir esoša vai plānojama sabiedriskā transporta pieturvietā, jānosaka *noteiktā būvlaide* ar atkāpi zemes līmenī vai *atkāpes būvlaide*;
- nodrošināt pietiekamu apgaismojumu, tostarp skatlogu apgaismojumu;

- veidot atpūtas vietas, tostarp izmantojot ēku pirmo stāvu iedzīljinātās daļas un parku joslas gar ietvēm;
- atjaunot prasības pēc mākslinieciski kvalitatīva skatlogu iekārtojuma;
- lietot mākslas un dizaina elementus.

Ielu un to apstādījumu izveidošanas prasības noteiktas Apbūves noteikumos.

Ieteikums. Nozīmīga publiskās ārtelpas attīstības iespēja ir labiekārtota **iekškvartālu gājēju ceļa – ceļu “ķēdes” – izveidošana.**

RVC teritorijā tas veidojams virzienā no pilsētas centra daļas, kur nav parku, uz Ziedoņdārzu – sākot no Visvalža ielas un šķērsojot Ernesta Birznieka–Upīša, Avotu, Lāčplēša, Ģertrūdes, Stabu, Bruņinieku un Matīsa ielu. Lai to varētu realizēt, iespējamās jaunbūvēs atbilstoši Apbūves noteikumu prasībām Lāčplēša ielā 58-60, 57-59, Ģertrūdes ielā 63-67, Stabu ielā 56-60 un Bruņinieku ielā 63-67 pirmajos stāvos veidojamas plašas brīvas ārtelpas gājēju ceļa izveidošanas iespējai no ielas telpas cauri iekškvartāla telpai.

Izstrādājot detālpārplānojumu, iespējama ceļu trases korekcija, tomēr svarīgi, lai ieejas iekškvartālu telpā abpus ielai (savienojot tās ar gājēju pārejām) atrastos pēc iespējas viena otrai pretī.

RVC AZ teritorijā starp Pulkveža Brieža, Hanzas, Skanstes un Sporta ielām plānotie gājēju ceļi:

- Stabu-Hanzas ielas turpinājums cauri teritorijai – garākā Rīgas centra daļas iela paredzēta ar perspektīvisku noslēguma akcentu (ēkas dominante), reizē saglabājot iespēju gājējiem zemes līmenī, zem paceltiem 2-4 pirmajiem stāviem iziet līdz Pulkveža Brieža ielai;
- no Andrejsalas, kur atradīsies Laikmetīgās mākslas muzejs, līdz daudzfunkcionālai sporta un izrāžu hallei „Arena Rīga” cauri Viesturdārzam, saglabājot neaizbūvētu un labiekārtojot gājēju zonu starp Rūpniecības un Pulkveža Brieža ielām tagadējā lielveikala autostāvvietas zonā - cauri plānotajai teritorijai līdz Sporta un Skanstes ielu krustojumam;
- Emiļa Melngaiļa ielas turpinājums cauri Hanzas un Strēlnieku ielu skvēram pie Ugunsdzēsības muzeja.

RVC AZ teritorijā plānotie iekškvartālu gājēju ceļi šādu kvartālu šķērsošanai:

- starp Ērgļu, Krišjāņa Barona un Tallinas ielu;
- Klīversalā Staraja Rusas ielas turpinājumā līdz Āgenskalna līča krastmalai;
- Ķīpsalas dienvidu daļā starp Balasta dambi un Āgenskalna līci un starp Āzenes krastmalu un Ķīpsalas ielas turpinājumu;
- Ķīpsalas vēsturiskajā un ziemeļu daļā Ķīpsalas ielas un Matrožu ielas savienojumi ar Balasta dambi.

Ieteikums. Pasāžas var būt publiskas un daļēji publiskas (kur publiskās pieejamības raksturu un režīmu nosaka privātais īpašnieks). Pasāžu izbūves iespējas centra teritorijā ir iespējamās un vēlamās kvartālos starp šādām ielām:

- Strēlnieku, Emīla Melngaiļa, Antonijas, Dzirnavu;
- Baznīcas, Lāčplēša, Brīvības, Dzirnavu;
- Brīvības, Blaumaņa, Tērbatas, Dzirnavu;
- Brīvības, Stabu, Tērbatas, Akas, Ģertrūdes;
- Brīvības, Matīsa, Tērbatas, Bruņinieku;
- Tērbatas, Stabu, Krišjāņa Barona, Martas;
- Krišjāņa Barona, Stabu, Aleksandra Čaka, Ģertrūdes;
- Tērbatas, Matīsa, Krišjāņa Barona, Bruņinieku;
- Tērbatas, Blaumaņa, Krišjāņa Barona, Dzirnavu;
- Krišjāņa Barona, Matīsa, Aleksandra Čaka, Bruņinieku;
- Aleksandra Čaka, Satbu, Avotu, Ģertrūdes;
- Aristīda Briāna, Miera, Palīdzības;
- Miera, Tallinas, Cēsu, Palīdzības;
- Miera, Palīdzības, Brīvības;
- Brīvības, Artilērijas, Tērbatas, Matīsa;
- Marijas, Elizabetes, Satekles;
- Marijas, Dzirnavu, Ernesta Birznieka – Upīša, Elizabetes;
- Marijas, Avotu, Lāčplēša, Ernesta Birznieka – Upīša, Dzirnavu;
- Ernesta Birznieka – Upīša, Visvalža, Satekles, Dzirnavu;
- Krišjāņa Barona, Pērses, Marijas, Dzirnavu;
- Krišjāņa Barona, Lāčplēša, Aleksandra Čaka, Blaumaņa.

Laukumi

Laukumi kalpo par cilvēku satikšanās, pulcēšanās vietu, vietu dažādu pasākumu un priekšnesumu rīkošanai, svētku svinēšanai un vienkārši atpūtai. Bagātīgai un dažādai publiskai dzīvei ir nepieciešams plašums. Laukumi šo iespēju rada, un tie veido drošāku un mierīgāku pilsētvidi.

Laukumu attīstības mērķi:

- **saglabāt laukumus kā centra plānojuma un telpiskās struktūras elementus, kā pilsētvides kultūrvēsturiskās ainavas elementu un veidot tos kā funkcionāli kvalitatīvu publiskās ārtelpas sastāvdaļu;**
- **sakārtot laukumu plānojumu un telpisko struktūru;**
- **laukumu apstādījumu saglabāšanā un attīstīšanā – paaugstināt pilsētas ainavas estētisko vērtību un daudzveidību.**

Lai nodrošinātu laukumu teritoriju veselumu, Plāns nosaka to zemes gabalu robežas reģistrēšanai zemesgrāmatā.

Galvenās laukumu funkcionālās grupas ir šādas.

- Laukumi – zīmīgi pilsētvides kultūrvēsturiskās ainavas elementi, kas publisko ārtelpu vizuāli padara krāšņu un bagātīgu: Herdera, Vecpilsētas, Ģilžu, Basteja, Teātra un Alberta laukums.
- Laukumi, kas reprezentē valsts varu un nozīmīgas sabiedriskas ēkas: Pils, Ģertrūdes, Pētera, Dailes teātra, Stacijas laukums un Rātslaukums.
- Laukumi – pulcēšanās vietas plašākiem svētku un citiem pasākumiem un atpūtai – Doma, Brīvības, Latviešu strēlnieku, Līvu laukums un Rātslaukums.
- Galvenā vieta valsts un pilsētas plaša mēroga pasākumiem ir plānotais laukums Daugavas krastmalā.

Vēsturisko laukumu apstādījumu saglabāšanas un pilnveidošanas nolūkā to rekonstrukcijas gadījumā jā saglabā nozīmīgākie vēsturiskā plānojuma elementi un pamatā jāatjauno tradicionālais augu sortiments.

Politika. Pašvaldība pastāvīgi rūpēsies par RVC laukumu funkcionālās, telpiskās un estētiskās kvalitātes pilnveidošanu, vadoties no kvalitatīvas publiskās ārtelpas vispārīgiem principiem.

Politika. Laukumu izmantošanā jānodrošina īslaicīgas atpūtas iespējas.

Politika. Laukumi reģistrējami zemesgrāmatā kā pašvaldības īpašums.

Plāna risinājuma apraksts. Centra teritorijā saglabājami deviņi esošie laukumi:

- Alberta laukums;
- Doma laukums;
- Herdera laukums;
- Latviešu strēlnieku laukums;
- Līvu laukums;
- Pils laukums;
- Rātslaukums;
- Stacijas laukums;
- Vecpilsētas laukums.

Turpmāk laukumu funkcijām attīstāmas vēl deviņas teritorijas:

- Basteja laukums (pašreizējā Smilšu ielas trīsstūrveida sākuma daļa pie Basteja bulvāra);
- Brīvības laukums (pašreizējā Brīvības bulvāra daļa starp Aspazijas un Raiņa bulvāri);
- Dailes teātra laukums (teātra priekšlaukums un laukuma apstādījumi pie Šarlotes ielas);
- Ģertrūdes laukums (Jaunās Ģertrūdes baznīcas priekšlaukums un daļa no Cēsu ielas brauktuves);
- Ģilžu laukums (Lielās un Mazās ģildes priekšlaukums);

- Pētera laukums (teritorija ap Sv. Pētera baznīcu starp Kungu un Skārņu ielu);
- Teātra laukums (Teātra ielas paplatinātā daļa starp Vaļņu ielu un Aspazijas bulvāri);
- Laukums Daugavas krastmalā (11. novembra krastmalā starp Daugavas un Bīskapa gāti).
- Siena tirgus laukums (Krasta un Maskavas ielas stūrī).

Katra laukuma robežas, individuālās attīstības prasības, arī noteikumi laukumos saglabājamo un veidojamo apstādījumu attīstībai, sniegti Apbūves noteikumos.

Publiskās ārtelpas apstādījumu teritorijas

RVC un tā AZ parku attīstības mērķis ir:

- **saglabāt un kvalitatīvi pilnveidot kultūrvēsturiskās ainavas telpu, kas kompensētu pilsētas iedzīvotāju atrautību no dabas un vienlaikus kalpotu par pamatu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un pilsētas vides kvalitātes paaugstināšanai;**
- **nodrošināt daudzveidīgas un ilglaicīgas atpūtas iespējas vidē.**

Skvēru attīstības mērķi ir funkcionāli pilnveidot RVC un tā AZ pilsētvidi, nodrošinot gājēju telpu ar īslaicīgas atpūtas iespējām ainaviski augstvērtīgā vidē ar dabas elementu klātbūtni, nostiprinot RVC apstādījumu sistēmu un saglabājot vēsturiskās nelielās publisko apstādījumu teritorijas.

Lai sekmētu izvirzīto mērķu sasniegšanu, Plānā parki un skvēri izdalīti, kā zemes izmantošanas veida – apstādījumu teritoriju – paveidi. Lai nodrošinātu parku un skvēru teritoriju veselumu, parku un skvēru zemes gabaliem noteiktas robežas to reģistrēšanai zemesgrāmatā.

Politika. Pašvaldība pastāvīgi rūpēsies par RVC un tā AZ parku un pašvaldībai piederošo skvēru publiskās ārtelpas funkcionālās un estētiskās, ainaviskās un ekoloģiskās kvalitātes pilnveidošanu, vadoties no šādiem vispārīgajiem principiem:

- parku sociālo funkciju attīstīšanai jānodrošina aktivitāšu daudzveidība dažādām iedzīvotāju vecuma grupām, īpaši labiekārtojot zonas atpūtai un bērnu rotaļu laukumiem;
- jāpaaugstina drošība un jāattīsta apstādījumu teritoriju izmantošana vakara stundās, nodrošinot pietiekamu apgaismojumu visos parkos un skvēros;
- parkos jābūt kvalitatīvām publiskajām tualetēm, konsekventi jānodrošina vides (arī tualetu) pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām;
- jāveido ērta un droša sasaiste ar apkārtesošo pilsētvidi, ierīkojot iezīmētas un ar pārejas zīmi aprīkotas gājēju pārejas pie ieejām parkos un skvēros;
- visi vēsturiskā centra parki un skvēri jāsaglabā un jāattīsta kā pašvaldības publiskie apstādījumi ar lielu estētisko un rekreācijas nozīmi, radoši izmantojot progresīvāko dārzu mākslas un ainavu arhitektūras pieredzi;
- jāveido augsti kvalitatīvs labiekārtojums, izmantojot daudzveidīgus stādījumus, mazās arhitektūras formas un citus elementus – jāuzlabo celiņu iesegumu tehniskā un estētiskā

kvalitāte, jānomaina asfalta iesegums kā gājēju videi neatbilstošs materiāls, jānodrošina pietiekams atpūtas soliņu skaits un izvietojuma daudzveidība, lai nodrošinātu komfortu atbilstoši laikapstākļiem (saulainās vietās, no saules vai vēja aizsargātās vietās utt.). Ieteicama arī mākslas objektu un strūklaku izvietošana;

- kā kultūras vērtība un pamats turpmākai apstādījumu attīstībai jā saglabā parku un skvēru telpiskā plānojuma kompozīcija un īpatnējais augu (koku, krūmu un ziemeļsēņu) sortiments, kas ir izturējies laika pārbaudē. Parku un skvēru ainaviskajiem stādījumiem jāplāno regulāra kopšana un atjaunošana;
- publiskajos apstādījumos atkarībā no to veida un funkcijas var atrasties apstādījumu teritorijas funkcionēšanai nepieciešamās celtnes, taču tās vienmēr jāplāno kā izņēmums, arī apstādījumu apkopei nepieciešamās celtnes, jo apstādījumu teritoriju kopšana organizējama tā, lai nebūtu nepieciešamības pēc šāda veida objekta uz vietas, parkā vai skvērā.

Politika. Lai saglabātu publisko parku un skvēru vērtības un attīstītu tos vispiemērotākajā veidā, publisko parku un skvēru apsaimniekošanu veiks pašvaldības uzņēmumi un citas uzņēmēj sabiedrības, kas tiks izraudzītas konkursā brīvas konkurences apstākļos.

Politika. Parki un skvēri reģistrējami zemesgrāmatā kā pašvaldības īpašums un ar Rīgas domes lēmumu nododami Vides departamenta valdījumā. Visi RVC un tā AZ parki ir publiski, tie nedrīkst tikt privatizēti ne kā vesels īpašums, ne kā īpašuma daļas.

Politika. RVC un tā AZ parki un skvēri rekonstruējami un pilnveidojami tikai pēc sertificētu ainavu arhitektu izstrādātiem projektiem, kas būs vispusīgi apspriesti un izvērtēti sabiedrībā.

Politika. Parku izmantošanā jānodrošina daudzveidīga ilglaicīgā klusā un aktīvā atpūta un izziņas iespējas.

Parki un skvēri izmantojami un veidojami saskaņā ar vispārīgajiem apstādījumu teritoriju izmantošanas un apsaimniekošanas principiem un atsevišķiem RVC un tā AZ parkiem un skvēriem Apbūves noteikumos doti attīstības individuālie noteikumi un vadlīnijas.

Plāna risinājuma apraksts

Rīgas vēsturiskajā centrā ir četri **parki** – Esplanāde, Kanālmalas parks (sastāv no 3 daļām), Kronvalda parks un Vērmānes dārzs. Visi parki ir publiski pieejami.

Centrā patlaban nav iespējama **jaunu parku** veidošana, bet šāda veida publisko ārtelpu tīklu paredzēts attīstīt:

- veidojot labiekārtotu un publiski pieejamu Kanālmalas apstādījumu turpinājumu abpus Pilsētas kanālam starp Kronvalda parku un Eksporta ielu, savienojot parku un Andrejostas krastmalu ar gājēju un, vēlams, riteņbraucēju ceļiem (Kanālmalas krastmalu apstādījumi (jaunveidojamie));

- veidojot vairākas parkam līdzīgas apstādījumu teritorijas Daugavas krastmalā. Pirmajā attīstības kārtā radot jaunus apstādījumus kopumā sešās vietās, bet otrajā kārtā – starp Akmens un Dzelzceļa tiltu. Šīs teritorijas atļauts paplašināt, pakāpeniski atgūstot patlaban ielu brauktuvi aizņemtās vietas atkarībā no transporta risinājuma attīstības Daugavas krastmalā. Krastmalas tuneļa un pazemes autostāvvietu izbūves gadījumā ir pieļaujama vispusīgi izvērtēta pašreizējo apstādījumu aizvietošana ar jauniem, konkrētiem apstākļiem īpaši projektētiem apstādījumiem.

Daži neapbūvēti zemes gabali ar apstādījumiem RVC daļā tiek izmantoti un iedzīvotāju apziņā nostiprinājušies kā skvēri, bet vēsturiski nav bijuši šim nolūkam plānoti. Laikā, kad zeme bija nacionalizēta, labiekārtoti vairāki bez apbūves esoši zemes gabali, sevišķi ielu stūros, ko atguvuši to bijušie īpašnieki. Lai sakārtotu perimetrālās apbūves kvartālu telpisko struktūru, atsevišķās privātā īpašumā esošās teritorijās ar apstādījumiem ir pieļaujama apbūves veidošana – atjaunošana (piemēram, Krišjāņa Barona un Matīsa, Krišjāņa Barona un Bruņinieku, Tērbatas un Lāčplēša, Krišjāņa Valdemāra un Nītaures ielas stūros), iespēju robežās saglabājot tur augošos kokus, it sevišķi Plānā atzīmētos *ainaviski vērtīgos kokus* un *aizsargājamos dižkokus* un citus pieaugušos kokus.

RVC aizsardzības zonas teritorijā tiek noteiktas esošo trīs **parku** zemes gabalu robežas – Viesturdārzs, Ziedoņdārzs un Grīziņkalna parks – un tiek paredzēti četri jaunveidojamie parki – Olimpiskais parks starp Grostonas, Ēveles un Vesetas ielu; Lielie kapi Miera ielā kā memoriāls parks; Pulkveža Brieža, Hanzas un Skanstes ielu kvartāla parks kā kompozicionālais centrs darījumu ēku kvartālā un veidojamais parks Zaķusalas ziemeļu daļā.

RVC un tā AZ apstādījumu sistēmā kopumā paredzēti 11 parki.

Patlaban **vēsturiskajā centrā** ir septiņi **skvēri** – Baumaņa skvērs, Krišjāņa Barona, Pērses un Blaumaņa ielas skvērs, Hanzas un Strēlnieku ielas skvērs, Krišjāņa Valdemāra un A. Briāna ielas skvērs, Krišjāņa Valdemāra un Šarlotes ielas skvērs, Palīdzības un A. Briāna ielas skvērs – un trīs laukumi, kas pilda skvēra funkcijas, – Akadēmijas laukums, Jēkaba laukums un Vašingtona laukums. Citos laukumos augu stādījumu teritorijas nav dominējošas un netiek atsevišķi izdalītas, bet noteiktas kā *laukumu apstādījumi* – tā ir laukumu teritoriju palīgizmantošana.

Plānā paredzēta vairāku **jaunu skvēru** izveidošana. Nozīmīgākie jaunveidojamie skvēri paredzēti iekškvartālu teritorijās abpus Brīvības ielai starp Artilērijas, Palīdzības un Tallinas ielu – viens bērnu spēļu laukumiem un vecāku ļaužu atpūtai, otrs jauniešu aktīvai atpūtai. Šie skvēri daļēji pildīs parka funkcijas, dodot arī ilglaicīgas atpūtas iespējas. Jauni skvēri veidojami arī Šarlotes un Maiznīcas ielas stūrī, Muitas ielas un Kronvalda bulvāra stūrī u.c.

RVC aizsardzības zonas teritorijā ir izveidoti vairāki **skvēri**, piemēram, skvērs pie Sv.Pāvila baznīcas – starp Jāņa Asara un Augusta Deglava ielu; starp Pērnavas, Augusta

Deglava un Tallinas ielu; Miera un Hospitāļu ielas stūrī; memoriāls skvērs starp Gogoļa un starp Dzirnāvu un Gogoļa ielu, Brasas skvērs u.c.

RVC AZ teritorijā jaunveidojami skvēri pie Nacionālās bibliotēkas – starp Uzvaras bulvāri, Zemgales tilta trasi un Mūkusalas ielu; Raņķa skvērs, Īslandes skvērs Ķīpsalā starp Āzenes, Ķīpsalas un Krišjāņa Valdemāra ielu u.c. Saskaņā ar Grozījumiem RVC un tā AZ ir pieļaujama skvēra atrašanās privātā īpašumā, kas nozīmē iespēju šādu skvēru nožogot un padarīt publiski mazāk pieejamu.

RVC un tā AZ apstādījumu sistēmā saskaņā ar Grozījumiem kopumā paredzēts pavisam 31 skvērs. Kopējās un atsevišķu objektu izmantošanas prasības noteiktas Apbūves noteikumos.

Ēkas apstādījumu teritorija

Ēku apstādījumu teritoriju attīstības mērķis ir veidot īpaši novietotām ēkām vizuāli augstvērtīgu ainavisko ietvaru, vienlaikus nodrošinot šo ēku funkcijas veikšanu un paaugstinot apstādījumu platību īpatsvaru un ekoloģisko potenciālu blīvi apbūvētajā centra daļā.

Plāns nosaka ēkas apstādījumu teritorijas, kas nepieciešamas sevišķi nozīmīgu vai no apkārtējās apbūves arhitektoniski un funkcionāli atšķirīgu, galvenokārt brīvstāvošu, objektu labākai iesaistīšanai RVC ainavā (skatīt kartē “RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns”). Īpaši tas nepieciešams gadījumos, kad šiem objektiem ir ainaviska un vizuāla saskare ar parkiem, skvēriem, laukumiem, ielām un citu publisko ārtelpu, liela nozīme ielas ainavā vai arī to pieejamība ir īpaši nozīmīga apkārtējā blīvajā apbūvē.

Pie šiem objektiem pieder arī publisko ēku (piemēram, skolu) zemes gabalu neapbūvējamās daļas, kam potenciāli ir būtiska nozīme apkārtējās blīvās apbūves ekoloģiskajā sistēmā.

Ēkas apstādījumu teritorijas no publiskās ārtelpas viedokļa raksturo ainavu telpas atklātība un pieejamība. Ainavu telpas atklātība raksturojama kā vizuāli atklāta ārtelpa vai vizuāli noslēgta ārtelpa, bet tās pieejamība kā:

- atvērta publiska vai privāta ārtelpa (sabiedrībai brīvi pieejama jebkurā laikā);
- daļēji slēgta publiska vai privāta ārtelpa (iespējams ierobežot pieejamību sabiedrībai);
- slēgta publiska vai privāta ārtelpa (sabiedrībai nav brīvi pieejama).

Apstādījumu plānojumu un augu sortimentu nosaka ēkas novietojums pilsētbūvnieciskajā struktūrā, tās arhitektūra un funkcija, bet tos apsaimnieko zemes gabala īpašnieks. Kopējie un atsevišķu objektu izmantošanas un apbūves prasības noteiktas Apbūves noteikumos. Objekti attēloti Plāna grafiskās daļas kartē “RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns”.

10.2. Ielu telpas un laukumu apstādījumu sistēmas attīstība

Ielu telpas un laukumu apstādījumu attīstības mērķis ir pilnveidot pilsētas ainavu, izveidojot telpiski nepārtrauktas veselīgas kokaugu rindas vai grupas, kas spētu pretoties paaugstinātai cilvēka darbības radītai slodzei, nodrošinātu parku un skvēru savstarpējo sasaisti un veicinātu atmosfēras piesārņojuma samazināšanu.

Politika. Viena no pašvaldības prioritātēm RVC publiskās ārtelpas kvalitātes pilnveidošanā ir mērķtiecīga ielu un laukumu apstādījumu sistēmas atjaunošana un veidošana, izvirzot mērķi rast jaunu pieeju stādījumu veidošanai, un mūsdienīgu prasībām atbilstošu tehnoloģisko risinājumu lietošana, lai veicinātu stādījumu ainavisko un ekoloģisko kvalitāti, ilgmūžību, kā arī mūsdienīga pilsētvides dizaina attīstību. Kvalitatīvas publiskās ārtelpas pilnveidošanas nolūkos plānotajās gājēju ielās un zonās pašvaldība veicinās plaša un daudzveidīga apstādījumu veidošanu.

Politika. Ielu stādījumu praktiskā atjaunošana un veidošana veicama visā ielā vai ielas posmā vienlaikus, tā jāplāno un darbi jāveic, saskaņojot ar citu pašvaldības struktūru plānotajiem remonta un rekonstrukcijas darbiem (inženierkomunikāciju, ielu segumu nomaiņa u.c.).

Plānojot ielu stādījumu rekonstrukciju, vienlaikus jāparedz finansējums laistīšanas sistēmas izveidei un ekspluatācijai, lai nodrošinātu ielu koku ilgmūžību un noturīgu pilsētvides vizuālo kvalitāti. Nepieciešama iniciatīva un atbalsts koku stumbru un sakņu aizsargrežģu ražošanas attīstībai, kā arī stādmateriāla audzēšanas bāzes radīšanai Rīgas pilsētas vajadzībām, lai tās nodrošinātu 5–10 gadu perspektīvā. RVC publisko apstādījumu veidošanai un rekonstrukcijai pamatā izmantojams Latvijā audzēts stādāmais materiāls, plašāk izmantojami “dižstādi”, īpašos gadījumos līdz pat 10–15 m augstumā.

RVC apstādījumu rekonstrukcijā ieviešams arī “saglabāšanas princips”, tas ir – atsevišķu pieaugušu koku pārstādīšana no būvlaukumu vietām u.tml., nevis tos iznīcināt un citā vietā stādīt mazus kociņus, kas nav līdzvērtīgi likvidējamā koka aizvietotāji.

Priekšdārzi un priekšpagalmu apstādījumi

Priekšdārzu attīstības mērķis ir saglabāt un attīstīt noteikta perimetrālās apbūves stila arhitektoniskās kompozīcijas tradīcijas, vienlaikus paaugstinot publiskās ārtelpas apstādījumu teritoriju platības un to ainavisko dažādību blīvi apbūvētajā RVC daļā.

RVC teritorijā ir nedaudz īpašumu, kuru apbūve atšķiras no dominējošā perimetrālās apbūves veida. Tie ir īpašumi, kam saglabājušies vai speciāli veidoti par priekšdārziem plašāki atklāti galvenās ēkas priekšpagalmi jeb priekšlaukumi un pret ielām vērsti sānpagalmi ielu stūros. Kompozicionāli vērtīgākajiem noteikts *neapbūvējama pagalma* statuss, kas attiecas uz šīm attiecīgo īpašumu daļām.

Neapbūvējamo priekšpagalmu apstādījumu attīstības mērķis ir saglabāt kultūrvēsturisko vērtību atsevišķiem īpašumiem ar arhitektoniski un ainaviski vērtīgu

kompozīciju, ko veido vēsturiskās ēkas un apstādījumi to priekšpagalmos vai pret ielām vērstajos sānpagalmos.

Skatīt Plāna grafiskās daļas tematisko karti "RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns".

10.3. Vēsturiskās ūdenstece, ūdenstilpes un krastmalas

Ūdenssatiksme. Rīgas un Latvijas attīstībā jūrlietu vēsture un attiecības ar Daugavas ūdens telpu ir bijušas vitāli svarīgas un dinamiskas līdz pat pagājušā gadu simta otrai pusei un galvenokārt saistītas ar kuģniecību tās ekonomiskajā aspektā kā pasažieru un kravu pārvadājumi.

Šodien aktuālais pieprasījums krastmalu publisko telpu kvalitātei un ūdens teritoriju izmantošanai, ietverot arī objektus akvatorijā gan sabiedrības vajadzībām, gan privātām interesēm sastopas ar plānošanas un attiecību reglamentācijas problēmām, kas ir jaunas pēc savas būtības, jo bieži vien nav balstītas uz vēsturisku tradīciju vai reālu nepieciešamību, kā, piemēram – ūdensmalu apbūve vai dzīvojamās mājas uz ūdens.

RVC teritorijā Daugavas krastus savieno 3 tilti ar pieslēgumiem salās un paredzēti vēl vismaz divi šķērsojumi. Akvatorijā darbojas 3 mazizmēra kuģošanas līdzekļu (2 no tām – jahtu) ostas.

Tilti ierobežo buru jahtu flotes piekļuvi Rīgas vēsturiskā centra akvatorijām, līdz ar to šajā Daugavas daļā var rēķināties ar nedaudz vairāk kā 14000 Ceļu satiksmes drošības direkcijā reģistrētu mazizmēra kuģu satiksmi un nenožīmīgu sporta un atpūtas peldlīdzekļu (laivu, kajaku, u.c.) īpatsvaru.

Šiem kuģošanas līdzekļiem piemērotu piestātņu vietu praktiski nav. Kuģu ceļi nav aprīkoti ar navigācijas zīmēm. Kuģošanai bīstamās vietas nav marķētas.

Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikumam,²⁰ viena no Satiksmes departamenta funkcijām ir satiksmes infrastruktūras objektu uzturēšanas, projektēšanas un būvniecības organizēšana.

Satiksmes departamenta valdījumā Rīgas teritorijā ir 13 kuģu piestātnes un 3 tauvošanās vietas posmā no Zaķusalas sākuma līdz Vanšu tiltam, kā arī 47 nostiprinātas krastmalas 38 km kopgarumā.

RVC teritorijā praktiski visas krastmalas ir Satiksmes departamenta pārziņā, un tiek iznomātas pasažieru pārvadātājiem saskaņā ar Rīgas domes 15.11.2005. lēmumu Nr.587 „Par Rīgas satiksmes departamenta pārvaldījumā esošās Daugavas krastmalas piestātņu iznomāšanu un nomas maksas noteikšanu”. Pasažieru apjoms uzskaitīts netiek.

²⁰ Rīgas domes 24.01.2006. nolikums Nr.35 „Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikums”

Nomas līgumi paredz, ka pietātnēs jāsiglabā publiska pieeja citu – nekomerciāla rakstura kuģošanas līdzekļu pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai. Praksē šī iespēja mazizmēra kuģiem lietot iznomātās pietātnes ir praktiski neiespējama un pat bīstama gan to parametru, gan aprīkojuma, gan akvatorijas neaizsargātības dēļ. Līdz ar to mazizmēra kuģošanas līdzekļu flotei RVC apmeklējums nav vilinošs un krastmala neiegūst iespējamo pievilcību. Līdz 2015.gadam pietātņu tīkla paplašināšana netiek plānota.

Politika. Kā pamata struktūru ūdens teritoriju attīstības plānošanai izmanto pašvaldības pietātņu tīklu un krasta stiprinājumus, saglabājot pašvaldībai noteicošo lomu ūdens teritoriju un krastmalu attīstībā (arī īpašumu piederība) ar mērķi nodrošināt krastmalu publisko pieeju, tauvas joslas nosacījumu izpildi un attīstību sabiedrības interesēs.

Plānojuma grafiskajā daļā ir noteiktas vietas, kur attīstāmas un veidojamas publiskas pietātnes, kas brīvi pieejamas sabiedrībai un publiskiem mērķiem. Minētās pietātnes izmantojamas upju pasažieru kuģu satiksmes tīkla veidošanai.

Dabas un ainavas potenciāls. Galveno satiksmes maģistrāļu sadurvietas ar Daugavu, tiltu saknes veido saskarsmes telpas ar eksistējošu trīsdimensiju un trīsliemeņu potenciālu to „publiskošanai”, nodrošinot pieeju akvatorijai un saglabājot telpas vizuālo un funkcionālo integritāti.

Veiktā krastu analīze skaidri iezīmē dabīgo (arī stiprināto nogāžu ar dabīgo apaugumu) krastu īpašo nozīmi gan ainavā, gan lietošanas „draudzīgumā”, bet stiprinātie, un diemžēl arī mērķtiecīgi labiekārtotie, rada sterilu barjeru ūdensmalā – emocionāli aukstu un fiziski par augstu. Nostiprinot krastus tiek daudzviet iztaisnotas krasta līnijas, samazinot dabiskos līčus un meandrus.

Plānā noteiktas iespējas akvatoriju rakšanai iekšzemē, ar kanāliem un izteismīgiem tiltiņiem veidojot to grīvas tauvas joslās, lai saglabātu brīvas pārvietošanās iespējas kājāmgājējiem un velosipēdistiem, līdz ar to pagarinot krastu līniju. Ainavu daudzveidības pilnveidošanai un adaptācijai klimata pārmaiņām iespējama ūdens objektu paplašināšana, atjaunojot, akcentējot un veidojot jaunus ostu līčus, kur paredzami peldlīdzekļu pietātņu kompleksi (marīnas) ar plašu publisko funkciju.

Publiskā piekļuve. Līdzšinējā izpratne plānošanā ir respektējusi krastmalas, nosakot nepieciešamību piekļūt ūdensobjektiem no sauszemes, kamēr to galvenā loma pēc būtības ir nodrošināt piekļuvi zemei, kā arī kājāmgājējiem iespēju brīvi pārvietoties gar to krastiem. Ūdens ceļi ir īsākie savienojumi starp daudzām pilsētas apkaimēm. Vēsturiskais centrs šajā skatījumā ir reģiona ūdensceļu satekpunkts.

Īpašuma struktūra. No tiesiskā aspekta īpašuma piederībai ūdensmalu un ūdens teritoriju izmantošanā nav izšķiroša loma, jo augstākstāvošā likumdošana aizstāv (līdzsvaro) sabiedrības intereses un publiskās tiesības ūdens teritoriju lietošanai gan zvejniecībai, gan piekļuvei, Zvejniecības likumā nosakot tauvas joslu.

Politika. Tauvas josla jāsauglabā pašvaldības īpašumā kā pašvaldību funkciju izpildei nepieciešama teritorija, jāparedz kā sarkanā līnija vai jāietver piegulošo ielu sarkanajās līnijās. Vietās, kur ar ūdens teritoriju ikdienišķo funkciju saistītas būves vai specifiska izmantošana neļauj to realizēt, to šķērsošanai jāparedz risinājumi, kas saglabā tauvas joslas principu.

Politika. Nododot sabiedrībai piederošu lietu atsevišķā (privātā) izmantošanā, jānodrošina sabiedrības interešu pārstāvniecības/īpašuma aprobežojuma līdzsvara princips. Publiskie ūdeņi pieder valstij, tātad sabiedrībai, un to nodošanā kādai sevišķai izmantošanai arī tiesiska mērķa sasniegšanai jāizvērtē, lai ikvienam būtu vienlīdzīgas iespējas pretendēt uz publiskās lietas saņemšanu sevišķajai izmantošanai.

Politika. Ūdens objektu krastu zemes īpašniekiem (ietverot arī tos īpašumus, kurus no ūdensobjekta atdala tikai pilsētas iela) jāsauglabā tiesības izmantot ūdensceļus piekļuvei saviem īpašumiem. Šis princips tiek respektēts arī lai veicinātu piekļuvi darījumu objektiem pa ūdensceļiem.

Atsevišķās izmantošanas iespēja akvatorijā jālīdzsvaro gan ar piegulošo zemes īpašumu vērtību, gan nodrošinot iespēju visiem akvatorijam piegulošiem zemes gabalu īpašniekiem pretendēt uz nodošanu sevišķai izmantošanai.

RVC un tā aizsardzības zonas ūdens teritorijās detālplānojums ir nepieciešams kompleksu ūdens teritoriju attīstības plānošanā, kad tas izriet no vajadzības precizēt aprobežojumus, vienoties par atsevišķo lietojumu robežām, noteikt īpašas prasības ilglaicīgas peldošas infrastruktūras koplietošanai un arhitektūrai, u.tml. gadījumos.

Daugavas krastmalai starp vēsturiskā centra apbūvi un upes ūdensmalu (11.novembra krastmala, Krasta iela, teritorija starp Eksporta ielu un Daugavu) ir liels, neizmantots publiskās ārtelpas potenciāls ar daudzveidīgām aktivitāšu iespējām gan krastmalas teritorijā, gan uz ūdens.

Daugavas krastmalas attīstības mērķis – Daugavas krastmalai posmā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu jāklūst par Vecrīgas gājēju zonas turpinājumu, kas sasaista pilsētas vēsturisko centru ar Daugavas krastu.

Var prognozēt, ka arī pēc jaunu šķērsojumu izbūves krastmalā tomēr saglabāsies ievērojama vieglā autotransporta plūsma. Līdz ar to konflikts starp gājēju zonas veidošanu un transporta plūsmu krastmalā saglabāsies.

No iespējamajiem risinājuma variantiem uzreiz būtu izslēdzams variants transportam paredzēt virszemes estakādes līmeni, jo galvenais Daugavas krastmalas izmantošanas

nosacījums no telpiskā viedokļa ir saudzēt unikālo Vecrīgas siluetu. Neviennozīmīgi vērtējams ir variants galvenokārt saglabāt gājēju un transporta kustību vienā līmenī, samazinot kustības ātrumu, ierobežojot plūsmas intensitāti, uzlabojot transporta izkārtojumu un atsevišķās vietās paredzot gājēju tiltus pāri transporta joslām. Rīgas situācijā būtu nepareizi orientēties tikai uz satiksmes intensitātes samazināšanas pasākumiem, kas turklāt var negūt arī sabiedrības atbalstu. Tāpēc par vienu no situācijai atbilstošākajiem tehniskajiem risinājumiem var uzskatīt iespēju izmantot krastmalas pazemi, novirzot transportu tunelī, zem gājēju līmeņa, vai iegremdējot tuneli paralēli krastmalai.

Taču, kamēr nav izbūvēta Ziemeļu pāreja un vēl viens šķērsojums pāri Daugavai pilsētas centrā, galvenais šķērslis divlīmeņu krastmalas izbūvei paliek Akmens tilta gala kustības izkārtojums, kur samezglojas visu transporta veidu plūsmas garenvirzienā gar krastmalu un šķērsvirzienā pa 13.janvāra ielu un Akmens tiltu, kas aizņem gandrīz visu krastmalas platumu.

Galīgais Vecrīgas krastmalas posma risinājums būs iespējams tikai pēc Daugavas pāreju un centra apvedceļu izbūves, tāpēc krastmalas pārkārtošana sadalāma kārtās.

Ja **pirmo kārtu** aprobežotu ar pazemes posmu no Vanšu tilta līdz Bīskapa gātei, t.i., pilnībā saglabājot pašreizējo transporta kustības izkārtojumu, tad no Daugavas krastmalas ar sarežģītu transporta mezglu paliks noslēgti vissvarīgākie gājēju kustības virzieni no Rātslaukuma pa Kaļķu ielu un Jaunielu. Ļoti sarežģītam un dārgam tehniskam pasākumam būtu ierobežots funkcionāls efekts. Ievērojamu uzlabojumu nodrošinātu transporta kustības izkārtojuma mezgla daļēja pārkārtošana un uzlabošana, ievadot transportu tunelī jau posmā starp Dzelzceļa un Akmens tiltu.

Līdz ar transporta novirzīšanu tunelī pazemē izvietojamas arī autostāvvietas pie Rīgas pils, tostarp tūristu autobusiem. Pazemes telpā būtu saglabājams Paula bastions un Horna bastiona rietumu daļa.

Krastmalas augstuma atzīmes teritorijas daļā gar apbūvi svārstās no +4,50 m pie Rīgas Tehniskās universitātes un Rīgas pils līdz +5,25 m pie Anglikāņu ielas. Tāpēc tuneļa pārseguma virsmas augstuma atzīmi arī varētu pieņemt +4,50 m, attiecīgi tuneļa grīdas atzīme būtu -1,2 m. Līdz ar to kopumā krastmalā augstuma atzīmes būtu jāpaceļ nedaudz, bet lokālā vides kvalitāte tikai iegūtu, jo upes pusē rastos iespēja veidot terases ar tajās iebūvētām kafejnīcām, veikaliņiem, publiskajām tualetēm utt., kas nepieciešams pilnīgi gājēju rīcībā atdotai krastmalai. Šie objekti izvilinātu kājām ejošo publiku no Vecpilsētas, vienlaikus atdzīvinot pret Daugavu orientētās ieliņas (Bīskapa gāti, Miesnieku ielu, Anglikāņu ielu, Poļu un Daugavas gāti), jo tajās esošo ēku pirmie stāvi varētu tikt izmantoti kafejnīcām, veikaliņiem, izstāžu telpām. Krastmalas pazemes izbūve ļauj veidot esošās apbūves pazemes stāvu pieslēgumu.

Daugavas krastmala posmā starp Akmens un Vanšu tiltu būtu veidojama kā galvenā valsts un galvaspilsētas publisko notikumu un svētku vieta, t.i., ar laukuma funkcijām, it īpaši šā posma vidusdaļā. Ikdienā tā funkcionētu kā gājēju un velosipēdistu kustības un publiskās rekreācijas lineārs centrs gar Daugavu.

Lai palielinātu ūdensmalas platību, kā arī iegūtu platību, kas pietuvināta ūdens virsmai, ierīkojamas peldošas platformas, kur varētu izvietot piestātnes jahtām, laivām, kuģīšiem un biješu kasēm, bet teritorijā pie Akmens tilta arī iespēju izvietot kultūras un tirdzniecības objektus.

Jebkurā gadījumā atbrīvotajā krastmalas virszemes telpā un krastmalas apbūves frontē svarīgākais ir panākt cilvēkus piesaistošu šo teritoriju izmantošanu.

11.novembra krastmalā zemes līmenī atstājama tramvaja līnija, izvietojot to gar apbūvi un maršrutu papildinot arī posmā no Akmens tilta virzienā uz Citadeli.

Apstādījumiem jāpaliek kā neatņemamai krastmalas sastāvdaļai. Ievērojamie, ar tuneļa izbūvi saistītie zemes darbi prasīs arī krastmalas apstādījumu būtisku rekonstrukciju.

Inženiertehniskās apkalpes tīklu pārkārtošana konceptuāli realizējama tuneļos un satiksmes tuneļu brīvajās vietās un konstrukcijās.

Otrajā attīstības kārtā no transporta varētu atbrīvot arī krastmalas posmu starp Akmens un Dzelzceļa tiltu, veidojot skvēra rakstura telpu ar apstādījumiem un aktīvās atpūtas iespējām jauniešiem.

Šim priekšlikumam ir arī negatīvi aspekti:

- tas realizējams kārtās;
- uz visu tuneļa izbūves laiku slēdzama transporta kustība;
- pārvietojamas esošās inženierkomunikācijas;
- būtiski rekonstruējama esošā apstādījumu sistēma.

Šīs negācijas nepiemīt oriģinālajam dāņu arhitektu priekšlikumam, kas izstrādāts starptautiskajā arhitektu plenērā 2003. gada decembrī Rīgā, piedāvājot transportam paredzēto tuneli iegremdēt vai izbūvēt uz vietas ūdenī gar krastmalu.

Jebkurā variantā transporta ievadīšana tunelī ir dārgs risinājums, un nav iespējams iztikt bez privātām investīcijām. Tāpēc jāapzina, kādi nosacījumi interesētu privātos investorus un vai tie būs pieņemami sabiedrībai.

Politika. Pašvaldība veicinās teritorijas pilnveidošanu starp vēsturisko centra apbūvi un Daugavas krastmalu posmā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu, vadoties no kvalitatīvas publiskās ārtelpas vispārīgiem principiem, kā arī veicinās daudzveidīgu aktivitāšu iespēju realizāciju gan krastmalas teritorijā, gan uz ūdens.

Publiskā lietošanā ūdensmalai jābūt pieejamai no Andrejsalas, to ieskaitot, līdz Turgeņeva ielai, kas gājējiem ļautu izbaudīt kultūrvēsturiski piesātinātu un mainīgu pilsētas centra vidi.

Lai funkcionētu gājēju tunelis Gaiziņa ielā zem Krasta ielas, arī šajā krastmalas posmā jāparedz platformas uz ūdens ar tur izvietotām kuģīšu pieturām, kafejnīcām, veikaliņiem. Tas sasaistītu tirgus un Spīķeru rajonu ar krastmalu. 2012.gada nogalē ir uzsākts projekts „Maskavas, Krasta un Turgeņeva ielu kvartāla degradētās teritorijas revitalizācijas”, kura mērķis ir nodrošināt degradētās teritorijas kvartāla starp Maskavas, Krasta un Turgeņeva ielām, kā arī

1,3 kilometrus garā krastmalas posma revitalizāciju, pārvēršot to par iedzīvotājiem un tūristiem publiski pieejamu kultūras, izglītības un atpūtas telpu. Tā ietvaros paredzēta pagaidu ēku un nožogojumu nojaukšana, kvartāla teritorijas rekonstruēšana un labiekārtošana, drošas un ērtas pieejas Daugavas krastmalai izveidošana, Daugavas krastmalas posma no Dzelzceļa tilta līdz Salu tiltam rekonstruēšana un labiekārtošana.

Ūdensmalas pieejamība un labiekārtojums būtu jāturpina līdz Grāpju pussalai, kas varētu attīstīties kā atpūtas zona pie ūdens.

Nozīmīga krastmalas attīstībā ir ne tikai ērta piekļūšana upei, bet arī tās šķērsošana. Būtu jāattīsta kuģīšu satiksme ar pretējo krastu un Daugavas krastos esošiem attālākiem pilsētas rajoniem. Nozīmīga loma būs arī Akmens tiltam, kas varētu kļūt par gājēju un sabiedriskā transporta tiltu, varbūt papildus pildot arī tiltam netradicionālas funkcijas – tirdzniecību un apkalpi.

Lai līdz 11. novembra krastmalas izveidošanai par publiski pieejamu ārtelpu, jau tagad to daļēji atgūtu gājēju lietošanai, krastmalā varētu realizēt transporta kustības ierobežojumus laikā, piemēram, slēdzot transporta kustību posmā starp Vanšu un Akmens tiltu izejamās dienās.

Iespējamās aktivitātes varētu būt:

- pasīvā atpūta (pastaiga, sēdēšana, ekskursijas ar kuģīšiem);
- aktīvā atpūta (strītbols, skrituļslidošana, laivu noma);
- kultūras pasākumi (estrādes, teātra un cirka priekšnesumi);
- tirdzniecība (suvenīri, atspirdzinoši dzērieni, saldējums);
- apkalpe (āra kafejnīcas);
- satiksme (ūdens satiksme: Vecrīga – attālāki Daugavai pieguloši Rīgas rajoni).

Laikā, kad krastmala slēgta transportam, iespējams novērot un izvērtēt, kādas problēmas rodas šajā sakarā. Iespējams, ka daļu problēmu varētu atrisināt, uzlabojot satiksmes plūsmas organizāciju citās pilsētas vietās.

Rekonstruējot Daugavas krastmalu Dzelzceļa tilta rajonā un Vanšu tilta rajonā ierīkojamas glābšanas laivu nolaišanas vietas Daugavā.

Daugavas krastmalas un Andrejostas krastmalas attīstības priekšlikums attēlots un raksturots grafiskajā daļā, kur dots krastmalas zonējums ielu, laukumu, ielu apstādījumu teritorijās un zonās ar prioritāti gājējiem. Plānota daļēja krastmalas un arī pašreizējā jahtkluba teritorijas pieejamība gājējiem, kas attīstāma kā publisko apstādījumu teritorija ar iespēju saglabāt jahtkluba funkciju, un ostas teritoriju Andrejsalas krastā. Uz ziemeļiem no Vanšu tilta krastmalu izmantojums ir precizēts detālplānojumā.

Pilsētas kanāla krastmalas parku teritorijās izmantojamas atbilstoši Kanālmalas parka funkcionālajam zonējumam, īpaši akcentējot publiskās pieejamības nodrošināšanu teritorijās starp Kronvalda bulvāri un Eksporta ielu. Paredzēta iespēja būvēt jaunus gājēju tiltus.

Jaunu publiskās ārtelpas objektu attīstība paredzēta Pilsētas kanāla krastmalās starp Daugavu un Prāgas ielu:

- Kārļa baseina Rīgas starptautiskās autoostas krastmala izveidojama kā publisko apstādījumu josla, Centrāltirgus krastmala attīstāma, labiekārtojot un paaugstinot kopējo vides estētisko kvalitāti un nodrošinot prioritāti gājējiem; paredzēta jauna gājēju tilta izbūves iespēja pāri Kārļa baseinam;
- jaunu apstādījumu teritoriju izveidošana starp Maskavas un Krasta ielu.

Ūdensmalas. Vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijā atsevišķās vietās Andrejsalas, Kīpsalas, Bieķensalas, Lucavsalas, Zaķusalas, AB dambja, Mazās Daugavas, Roņu dīķa, Zunda, Āzenes, Āgenskalna līča, Kileveina grāvja, Bieķengrāvja, Andrejostas, Eksportostas ūdensmalas un krastmalas veidojamas kā apstādījumu teritorijas vai kā teritorijas, kurās paredzēts veidot apstādījumus.

10.4. Citi publiskās ārtelpas elementi

10.4.1. Vēsturiskie ielu segumi un kustības ērtums

Saglabājies samērā daudzu ielu (izņemot ietves) vēsturiskais iesegums. Tā saglabāšana, kvalitātes atjaunošana un ielu vides pilnveidošana, īstenojot integrētu RVC ielu iesegumu koncepciju, ir svarīgs RVC kultūrvēsturiskās vides attīstības pamatnosacījums.

Ietves vienmēr jāuzsver ielas šķērsprofilā, lai dotu nepieciešamo ielu mēroga uztveri.

Ielu segumi ir īpaša un ļoti kvalitatīva Vecrīgas estētikas joma. Jālieto ielu šķērsprofilu un segumu kompozīcijas, funkcionālās grafikas daudzveidība, kas mantota no 19.gs. 2.puses un 20.gs. sākuma, rūpīgi turpināta un izkopta.

Ielu bruģakmeņu resursi atrodas daudzviet Rīgas perifērijas ielās, kur transporta pārvietošanās kvalitāte ir būtiskāka par kultūrvēsturisko kontekstu (piemēram, Vienības gatve, Eksporta iela), no kurienes akmeņus var pārvietot uz tām ielām, kuru segums kontekstā ar apbūves kvalitātēm veido vairākas atpazīstamības grupas, un pirmām kārtām uz **Vecrīgu**.

Ielas, kur segums jā saglabā vai jāatjauno:

- galvenās garenvirziena ielas – Krišjāņa Barona, Tērbatas, Miera, Baznīcas, Skolas iela;
- galvenās radiālās ielas – Dzirnavu, Blaumaņa, Lāčplēša, Ģertrūdes, Stabu, Bruņinieku, Matīsa, Artilērijas iela;
- ielas vai to posmi ar augstu vai specifisku identitāti – Akas, Šarlotes, Rēriha, Elijas iela, kā arī ielas Spīķeros un Bulvāru loka kvartālos.

10.4.2. Fasādes un to apdares autentiskums

Fasāžu arhitektoniskā kompozīcija un tās hronoloģiskās, stilistiskās daudzveidības un kvalitātes saglabāšana ir viens no autentiskuma priekšnoteikumiem. Apbūves noteikumi paredz ne tikai esošo oriģinālu saglabāšanu, bet arī zudumu argumentētas atjaunošanas kārtību.

Vecrīgas fasāžu krāsu pasaule ir šķietami daudzveidīga, taču tās veidošanā ir noteikti principi. Oriģinālais fasādes krāsojums, jo īpaši tad, ja tas ietver sevī iluzorās polihromijas elementus, ir kultūras pieminekļa fasādes autentiska sastāvdaļa. Turpmākā plānošanas procesā jā sastāda to ēku saraksts, kurām fasāžu krāsojums ir precīzi noteikts un nevar tikt mainīts tāpat kā jebkura kultūras pieminekļa būtiska sastāvdaļa.

Turpmāk īpaši autentiskās Vecrīgas ielās fasāžu apdare un krāsojums veicams saskaņā ar izstrādātiem kompleksiem īpaši autentisko ielu fasāžu koloristikas projektiem²¹, kuros noteikta katrai fasādei piemērotākā, autentiskumam atbilstošākā krāsojumu gamma, un detaļās izstrādātiem oriģinālās polihromijas restaurācijas projektiem²². Šīs koncepcijas pamatā ir dažādu stilu ēku ar atšķirīgām krāsainības tradīcijām apvienošana harmoniskos ansambļos, kas varētu kļūt par sevišķi izmeklētu Rīgas kvalitāti. Nav atļauta nepiemērotu un neatbilstošu fasāžu apdares materiālu lietošana, jo tas mazina kopējo ēkas un vides autentiskumu.

Pašvaldība izveidos Vecrīgas koloristikas banku un pārskata plānu, kuru lietos fasāžu krāsojumu paletes izvēlei. Tajā atzīmējamās visas fasādes pēc to kultūrvēsturiskās vērtības un nozīmīguma ielas ainavā, sākot ar fiksētajiem variantiem un beidzot ar fasādēm, kuru īpašnieki var izvēlēties savas ēkas fasādes krāsojumu pēc vairākiem piedāvātiem paraugvariantiem.

Lai nodrošinātu Vecrīgas vēsturiskās patinas un auras uzturēšanu, ieteicama ēku un to daļu apdares un krāsojuma lokāliem remontiem ieteikta retušas metodes lietošana, nevis pilnīga krāsojuma atjaunošana, kas vēsturisko vidi padara savai būtībai neatbilstoši uzsvaidzinātu.

Bulvāru loks, Rīgas vēsturiskā centra kodols, Centrāltirgus, Rīgas vēsturiskā centra kodola ārējās daļas, Rīgas centra perifērija

Ārpus Vecrīgas ielām raksturīgs ļoti harmonisks, ziemeļnieciski atturīgs kolorīts, kurā vairāku stilistisko laikmetu krāsu gammas sadzīvo vitālā harmonijā. Ielu vides autentiskumā būs vērojamas ne pārāk izteiktas, taču ievērojamas atšķirības – daļa ielu kolorīta un faktūras radīs ļoti patiesu “senatnīguma” izjūtu, jo tās ir teritorijas ar īpašu kultūrvēsturisko vērtību.

Lielākā daļa ielu un laukumu saglabās ierastās apdares faktūras un kolorītu. Plāns paredz uzturēt un veicināt vides harmonijas prioritāti kā izteiktāko Rīgas iezīmi.

Koka ēkām ar sekundāru virsapdari²³ pirms lēmuma par rekonstrukciju vai fasāžu pārveidošanu (tostarp eventuālu demontāžu) jāveic izpēte, lai noskaidrotu nasegto oriģinālo fasāžu estētiku, kolorītu un citas vērtības.

²¹ Realizēts piemērs – Jāņa iela.

²² Fasāžu polihromija Vecrīgā pētīta kopš 1982. gada un pa šiem gadiem vairāki desmiti fasāžu atguvušas savu sākotnēji iecerēto fasāžu apdari, kas tipiski Rīgai bija izpildīts nevis materiālā, bet iluzorā krāsojumā. Šī ir viena no tieši Rīgai raksturīgām lietām, kas bijusi izplatīta arī Austrijā, Dienvidvācijā un Šveicē.

²³ Apmetums, „vagonka”, dēļi, plastmasas veidgabali u.c.

10.4.3. Tēlniecības objekti un labiekārtojuma elementi

RVC pilsētvidē pieļaujams izvietot gan skulpturālus, gan gaismas, kinētiskos, skaņas, multimediju un citus mākslas objektus.

Politika. Plānotās vietas iespējams izmantot tēlniecības objektu izvietojšanai. Katra šāda iespēja vispusīgi izvērtējama atkarībā no:

- katras konkrētās vietas pilsētbūvnieciskās, funkcionālās, semantiskās un ainaviskās nozīmes un iespējām;
- sabiedrības kopējām interesēm RVC kā valsts galvaspilsētas un vietējās pašvaldības centra izmantošanā atsevišķu sabiedriski un valstiski nozīmīgu ideju un īpašu notikumu atspoguļošanai un izcilu starptautiskas un nacionālas nozīmes personību piemiņas iemūžināšanai;
- sabiedrības nepieciešamības pēc mākslas objektu klātbūtnes RVC publiskajā ārtelpā, bez vajadzības nenoslogojot to ar ideoloģiskiem akcentiem un vēsturiskiem atgādinājumiem, tādējādi neuzspiežot tai attiecīgu auru.

Pilsētvides mākslinieciskā un estētiskā bagātināšana iespējama, veidojot ielas telpā eksponēto, saglabājamo pretuguns mūru monumentāli dekoratīvu noformēšanu, ievērojot fasāžu elementu mērogu.

Vēsturiskie labiekārtojuma elementi, kas saglabājušies līdz mūsdienām, ir aizsargājami. Atsevišķos gadījumos tie var tikt aizvietoti vai, ja to paredz apkārtējās kultūrvēsturiskās vides atjaunošanas kopējā koncepcija, papildināti ar kopijām. Ja oriģinālo elementu saglabāšana autentiskajā pilsētvidē nav iespējama, tie demontējami un to paraugi uzglabājami pašvaldības pārziņā muzejiskām vajadzībām.

Politika. Rīgas dome atbalstīs pilsētvides estētiskās kvalitātes līmeņa celšanu, panākot likumdošanā noteiktā kārtībā prasību, ka RVC un tā AZ jauncelāmām publiskām un pakalpojumu ēkām vismaz noteiktu % apmērā no ēkas tāmes izmaksas jāizmanto mākslas un dizaina elementu izvietojšanai ēkai piegulošā publiskā ārtelpā

Plāna risinājuma apraksts. Iespējamās vismaz 46 vietas, kur novietojami tēlniecības objekti. Atsevišķās vietās, piemēram, Daugavas krastmalā, var izvietot vairākus objektus atšķirīgās vietās. Papildus iespējama pamatota jaunu objektu ieceru izskatīšana pie citām šeit nenosauktām publiskajām ēkām (skolas, pašvaldības iestādes utt.).

4. tabula

Plānotās vietas iespējamai tēlniecības objektu uzstādīšanai

Nr.	Atrašanās vieta**/Precizējums	Pilsētbūvnieciskie pamatnosacījumi
1.	Brīvības bulvāris	Brīvības pieminekļa kompleksa pilsētbūvnieciskais noslēgums. Intensificējama gājēju teritorija starp ielas brauktuvē, plūsmu galapunkts un krustpunkts (vieta vai vairākas vietas alejas telpā).
2.	Elizabetes ielā 2a/ēkas priekšlaukumā	Arhitektoniski izteismīgas ēkas priekšlaukuma kompozīcija. Vizuāli atklāta potenciāli privāta ārtelpa (Pasaules tirdzniecības centra teritorijā).
3.	Esplanādes parks	Lokāla parka daļas kompozīcija.
4.	Baumaņa skvērs	Skvēra un publiskās ēkas priekšlaukuma galvenais telpiskais akcents.

5.	Kanālmalas parks** (apstādījumi)/posms starp Krišjāņa Barona un 13. janvāra ielu	Publiskā parka aktīvās atpūtas zona.
6.	Eksporta, Elizabetes ielu un Kronvalda bulvāra skvērs	Jēkaba Prīmaņa anatomijas muzeja ēkas priekšlaukumā.
7.	Kronvalda parks (bijušā Strēlnieku dārza teritorija)	Publiskā parka klusās atpūtas zona.
8.	Pils laukums	Valsts nozīmes reprezentācijas vietas un laukuma kompozīcijas galvenais elements.
9.	Basteja laukums**	Laukuma kompozīcijas galvenais elements.
10.	Teātra laukums	Laukuma kompozīcijas galvenais elements.
11.	Jēkaba laukums	Laukuma kompozīcijas galvenais elements.
12.	Doma laukums (pazeminātā daļa pie Doma baznīcas)	Prasības formulējamas tālākā nākotnē.
13.	Līvu laukums	Prasības formulējamas nākotnē, atkarīgas no apkārtējās apbūves attīstības. Marķējama Rīdzenes upes gultne ar ūdens tēmu (strūklakas, kinētiski objekti utt.).
14.	Sv. Pētera baznīcas laukums**/priekšlaukuma daļa	Priekšlaukumu organizējošs elements.
15.	Alberta laukums	Telpisks akcents (piemineklis, skulptūra vai neliela dzeramā ūdens strūklaka, arheoloģisko materiālu ekspozīcija).
16.	Vecpilsētas laukums**	Telpisks akcents (piemineklis, skulptūra vai neliela dzeramā ūdens strūklaka).
17.	Krastmalas laukumi un skvēri/posmā no Spīķeriem līdz Andrejostai	Atkarībā no krastmalas transformēšanas par galvenokārt gājēju telpu var būt dažādu mērogu un nozīmes objekti.
18.	Republikas laukums/Eksporta iela	Vieta precizējama atkarībā no apbūves attīstības iespējām.
19.	Dailes teātra laukums**	Objekta plānošana pakļaujama laukuma izveides kopējai koncepcijai un teātra ēkai.
20.	Jaunās Sv. Ģertrūdes baznīcas laukums**	Laukumu organizējošs objekts, pakārtots baznīcas ēkai un mērogam atkarībā no laukumu veidojošās jaunās apbūves.
21.	Krišjāņa Barona un Pērses ielas skvērs**	Iespējama pieminekļa, skulptūras vai strūklakas izvietošana.
22.	Vašingtona laukums	Iespējama gan laukumā dominējoša, gan lokāla kompozīcija.
23.	Hanzas un Strēlnieku ielas skvērs**	Objekta plānošana pakārtojama skvēra izveides kopējai koncepcijai.
24.	Krišjāņa Valdemāra un Šarlotes ielas skvērs**	Laukumu organizējošs objekts, vertikāla dominante.
25.	Skvērs Šarlotes un Maiznīcas ielas stūrī**	Laukumu organizējošs objekts.
26.	Iekškvartāla skvērs	Vietas funkcijai un raksturam atbilstošs(i) objekts(i). Klusās atpūtas zona.
27.	Iekškvartāla skvērs	Vietas funkcijai un raksturam atbilstošs(i) objekts(i). Jauniešu aktīvās atpūtas zona.
28.	Kvartāla telpa starp Tērbatas, Artilērijas, Krišjāņa Barona un Lielgabalu ielu	Pilsētbūvnieciski nozīmīgas, netipiskas vietas akcents saistībā ar šīs teritorijas attīstību.
29.	Akadēmijas laukums	Objekta plānošana pakārtojama laukuma izveides kopējai koncepcijai un Zinātņu akadēmijas ēkai. Ieteicamā izmantošana ar Latvijas zinātni saistītu personību un notikumu piemiņas iemūžināšanai.
30.	AB dambis	
31.	Latvijas Nacionālās bibliotēkas skvērs	
32.	Zaķusala	
33.	Lucavsala	
34.	Avotu – J. Asara – Augusta Deglava ielu stūris/pie Sv. Pāvila baznīcas	
35.	Brīvības un Cēsu ielas stūris/pie "Ziemeļu vārtiem"	
36.	Krišjāņa Barona iela/pretim "Daugavas" sporta namam	
37.	Andrejsala	Saistībā ar šīs teritorijas attīstību.
38.	Ziedonārdza parks	Objekta plānošana pakārtojama parka izveides kopējai koncepcijai.
39.	Aristida Briāna un Palīdzības ielas skvērs	Vietas funkcijai un raksturam atbilstošs objekts. Klusās atpūtas zona.
40.	Plānotais Olimpiskais parks/pie Grostonas ielas	Atbilstoši Skanstes ielas rajona detālajam plānojumam.
41.	Miera iela	Iespējama vieta memoriāla izveidošanai (pie ieejas Lielajos kapos).
42.	Grīziņkalns	Pērnavas – Lauku ielas turpinājums.
43.	Latvijas Zinātņu akadēmijas dārzs	Dalēji slēgta ārtelpa. Iespējama tematiska skulptūru dārza izveidošana.

44.	Grostonas ielā/pie Olimpiskā sporta centra	
45.	Skanstes ielā/pie Arēnas „Rīga”	
46.	Plānotās starppilsētu dzelzceļa stacijas teritorijā/ pie Sporta ielas	

**Plānotas nosaukumu maiņas gadījumā norādīts plānotais nosaukums.

10.4.4. Publiskās tualetes

Plānā ir noteikti kritēriji publisko tuaļu izvietojanas nepieciešamībai pilsētas telpā.

- Publiskajām tualetēm jābūt visu publisko parku funkcionālajā programmā.
- Publiskajām tualetēm jābūt visu lielāko un vairāk apmeklēto laukumu un skvēru vai to tiešā tuvumā esošo ēku funkcionālajā programmā.
- Publisko tuaļu izbūve jāsaista ar pazemes publisko autonomvietņu izbūvi.

Pirmajā un otrajā punktā minēto kritēriju nodrošināšanai pirmām kārtām izmantojami pašvaldības īpašumi, vai, ja tas nav iespējams, pašvaldībai jānodrošina publisko tuaļu izveidošana privātā īpašumā, galvenokārt jauncelāmajās ēkās.

Politika. Pašvaldībai jānodrošina publisko tuaļu izbūve vai ierīkošana jaunbūvēs vai esošajās ēkās pie RVC ielām ar visdzīvāko gājēju plūsmu (Brīvības, Tērbatas, Krišjāņa Barona, Marijas, Dzirnavu iela).

5. tabula

Plānotās un esošās publiskās tualetes

Nr.	Plānotā atrašanās vieta	Piezīmes
1.	Līvu laukumā	Jaunas apbūves gadījumā kvartāla daļā starp Kaļķu, Mazo Kēniņu un Zirgu ielu pašvaldībai jāpieprasa publiskās tualetes izbūve kādā no iespējamām jaunbūvēm.
2.	Valņu iela 49, 13. janvāra ielas rajonā starp Vecpilsētas un Valņu ielu	Pie 13. janvāra ielas, skvērā vai tam blakus esošajā zemes gabalā Kalēju ielā 64/66 jāparedz publiskā tualete.
3.	Doma laukumā	Publiskās tualetes izbūve pieprasāma laukuma tiešā tuvumā jaunajā apbūvē starp Tirgoņu, Šķūņu un Rozēna ielu. Pašvaldībai jānovērš risks, ka privātais īpašnieks var meklēt izeju, kā šo nosacījumu nepildīt. Pretējā gadījumā jāparedz iespēja, ka pašvaldībai jāplāno publiskās tualetes laukuma teritorijā pazemē pie baznīcas.
4.	Rātslaukumā un Latviešu strēlnieku laukumā	Pašvaldībai jānodrošina tualetes izbūve kādā no jaunajām laukumus norobežojošajām ēkām vai to daļām vai saistībā ar Strēlnieku laukuma pazemes telpas izbūvi un ieejām pazemē, ar kurām varētu bloķēt tualetes.
5.	Pēterbaznīcas laukumā	Pašvaldībai jānodrošina tualetes izbūve kādā no jaunajām laukumus norobežojošajām ēkām vai to daļām
6.	Daugavas krastmalā Krastmalas laukumā	Plānojama pie pazemes autostāvvietām.
7.	Daugavas krastmalā	Aptuveni Ministerejas ielas rajonā krastmalā vai saistībā ar publiskās ārtelpas un publiskā objekta attīstību bijušā Mārstaļu torņa rajonā.
8.	Esplanādes parkā	Rekonstruējama, lai atbilstu vides pieejamības prasībām.
9.	Kanālmalas parkā, Operas aizmugurē	Funkcionāli un arhitektoniski rekonstruējama, lai atbilstu vides pieejamības un kvalitātes prasībām.
10.	Kanālmalas parkā, Pie Laimas pulksteņa un Kolonādes	
11.	Kanālmalas parkā pie Bastejkalna	Rekonstruējama, lai atbilstu vides pieejamības prasībām.
12.	Vērmanes dārza parkā pie Tērbatas ielas	Rekonstruējamas atbilstoši vides pieejamības prasībām vai, ja tas nav iespējams, būvējamas jaunas.
13.	Kronvalda parkā Nr. 1	Vieta jāprecizē.
14.	Akadēmijas laukumā	Saistībā ar iespējamo publisko pazemes autostāvvietu un tuvumā paredzēto jauno sabiedrisko objektu.
15.	Centrāltirgus laukuma daļā	Kompleksā ar visa tirgus attīstību.
16.	Spīķeru rajonā pie Maskavas ielas	Saistībā ar Spīķeru ansambļa attīstību.

17.	Krišjāņa Barona ielā 70	Krišjāņa Barona un Matīsa ielas stūra tuvumā.
18.	Vidzemes tirgū	Kompleksā ar visa tirgus attīstību.
19.	Dailes teātra laukuma apkārtnē	Laukuma tuvumā – Rīgas 1. slimnīcas teritorijā Šarlotes ielas tuvumā (vēlams izvietot tuvāk Dailes teātra laukumam vai, ja kaut kas tiek būvēts laukumā, tad šajā objektā).
20.	Tērbatas ielā	Ja tiek realizētas plānotās publiskās tualetes vietas Brīvības ielā un Krišjāņa Barona ielā, tad publisko tualetu izvietošana nav obligāta.
21.	Krišjāņa Barona ielā	Krišjāņa Barona ielas zemes gabalā starp Nr. 28 un 30 (tramvaja pietura) vai Pērses ielā zemes gabalā Nr. 2a, vai Lāčplēša ielas zemes gabalā Nr. 34 (Krišjāņa Barona ielas stūris).
22.	Marijas – Aleksandra Čaka ielas rajonā	Aleksandra Čaka iela 56, pašvaldības īpašums ar attīstības iespējām.
23.	Plānotajā iekškvartāla skvērā starp Cēsu, Brīvības, Palīdzības, Miera un Tallinas ielu	Vieta precizējama skvēra projektā.
24.	Plānotajā iekškvartāla skvērā starp Brīvības, Tallinas, Tērbatas un Artilērijas ielu	Vieta precizējama skvēra projektā.
25.	Viesturdārzā	Parka rekreācijas un tūrisma objekta izbūves programmā.
26.	Ziedoņdārzā	Atjaunojams dārza paviljons, kurā atjaunojamas publiskās tualetes.
27.	Grīziņkalna parkā	Rekonstruējama, lai atbilstu vides pieejamības prasībām.
28.	Aristida Briāna un Palīdzības ielas skvērā	Vieta precizējama skvēra projektā.

10.5. Sabiedriskā drošība

Lai nodrošinātu sabiedrisko drošību diennakts tumšajā laikā, Plāns nosaka, ka RVC ielas, laukumi un apstādījumu teritorijas jāapgaismo atbilstoši apgaismojuma koncepcijai.

Apgaismojuma koncepcija. Mākslīgais apgaismojums veidojams ar mērķi, lai publiskā ārtelpa tumšajā diennakts laikā būtu gaiša un droša, bet ne pārspīlēti dekoratīva.

Ievērojami vairāki principi, kas iekļaujas kopējā RVC autentiskuma un identitātes koncepcijā.

Vecrīgā:

- Īpaša vērība jāpievērš izgaismojumam Vecrīgas panorāmā, kas vizuāli uztverama no Pārdaugavas;
- daudzviet ielu izgaismošanai izmantojami lukturi augstu virs ielas brauktuves ar 20.gs. sākumam raksturīgā dizaina iezīmēm;
- nomaļākās vietās var tikt lietoti arī arhaiskie četrskaldņu lukturi koka stabos;
- namu ieejas portālu kāpņu izgaismošanai ieteicams lietot individuāla dizaina lukturus;
- lietojami ēku ieejas durvju virsgaismās iestrādāti lukturi;
- ar specifisku gaismas un ūdens elementu spēli ieteicams iezīmēt Rīdzenes upes tecējuma vietu.

Ārpus Vecrīgas:

- iekārtās armatūras ielas vidus apgaismojumam lietojamas tikai pilsētas nozīmes ielās;
- konsolveida armatūras ielas vidus apgaismojumam lietojamas vietējās nozīmes (radiālās un no centra attālākās) ielās;
- stabveida armatūras apgaismojumam lietojamas parkos, skvēros un laukumos.

11. DZĪVES VIDE

11.1. Apstādījumu sistēmas attīstība

Apstādījumu sistēma ir mērķtiecīgi veidots, telpiski un funkcionāli savstarpēji saistītu apstādījumu teritoriju un objektu kopums noteiktā teritorijā, apstādījumu telpiskā struktūra ir šo apstādījumu telpiskais izvietojums teritorijas pilsētībūvnieciskajā struktūrā vai atsevišķa objekta mērogā apstādījumu elementu izvietojums tajos. Apstādījumu teritoriju risinājumi ir cieši saistīti ar pilsētas atsevišķu daļu funkcijām – vietas funkcija nosaka apstādījumu funkciju un arī to plānojumu.

RVC un tā AZ apstādījumu sistēmas telpiskās struktūras attīstība balstās uz vēsturiski veidojušās pilsētībūvnieciskās struktūras īpatnību respektēšanu, tās kultūrvēsturisko vērtību izkopšanu un pilsētvides funkcionālo, ekoloģisko un ainavisko pilnveidošanu. Plāna attīstības politika un risinājumi pamatoti ar esošās situācijas izvērtējumu, telpiskās analīzes rezultātiem un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanas kontekstā, arī uz pilsētas “auduma” vēsturiskās attīstības izpēti²⁴.

Vīzija

- RVC parki, skvēri, laukumu un ielu stādījumi, publisko un privāto būvju priekšdārzi un pagalmu apstādījumi veido vienotu apstādījumu ekoloģisko sistēmu, kas nodrošina ķīmiskā un trokšņa piesārņojuma samazināšanu, uzlabo pilsētas mikroklimatu un kalpo par pamatu iedzīvotāju un pilsētas viesu un tūristu atpūtai.
- Apstādījumi ir viena no RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās telpas sastāvdaļām, kas veido tās vizuālo koptēlu.
- Pilsētā ir sakārtota apstādījumu kā nekustamā īpašuma piederība un to apsaimniekošanas jautājums, kas ir pamatā apstādījumu izmantošanai atbilstoši pilsētas plānojumam.
- Zemes īpašnieki ir ieinteresēti savu īpašumu, tostarp apstādījumu, sakārtošanā, ilgtspējīgā izmantošanā un atjaunošanā, nodrošinot to kultūrvēsturisko un ekoloģisko vērtību saglabāšanu.
- Neraugoties uz apstādījumu aizņemtajām nelielajām teritorijām, to struktūra un plānojums veido Rīgas kā “zaļas” pilsētas tēlu.
- Apstādījumi kā publiska telpa un to labiekārtojuma līmenis nodrošina dažādu iedzīvotāju grupu interešu ievērošanu.
- Apstādījumi un to iekšējā struktūra nodrošina bioloģiskās un ainavu daudzveidības saglabāšanu blīvi apbūvētā pilsētas daļā.

²⁴ Apstādījumu inventarizācija. RVC SAP apakšprojekts „Dabas pamatnes izpēte un precizēšana Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā”.

Attīstības stratēģija un mērķi

Apstādījumu un dabas teritoriju tīklam pilsētā, cik iespējams, jāveido vienota telpiskā struktūra, kura sastāv no sistēmas elementu kopuma, kas ir pietiekami noturīgs pret cilvēka darbības radīto slodzi un spējīgs ietekmēt pilsētas mikroklimatu, hidroloģiju un bioloģiskās attiecības. Iespējamais risinājums RVC situācijā, kur apbūve sadrumstalo un norobežo apstādījumu sistēmas galvenos elementus, ir dominējošās perimetrālās apbūves aizmugures pagalmu veidošana par parkiem un skvēriem līdzīgām atpūtas zonām, kas vienlaikus būtu dārzi, rotaļu laukumi, apstādījumi, apzaļumotas auto stāvvietas u.c. Savienojot šādas teritorijas ar gājēju ceļiem, veidosies savstarpēji savienotu zaļo zonu tīkls.

Tā kā zaļie augi spēj efektīvi, turklāt vislētāk absorbēt un samazināt atmosfēras gaisa ķīmisko piesārņojumu un trokšņus, vēsturiskajā centrā katra brīva un apzaļumošanai piemērota zemes gabala daļa ir labiekārtojama, izmantojot augu stādījumu elementus. Šādas vietas ir auto stāvvietu norobežojošās un sadalošās joslas, dzīvojamo māju un skolu pagalmi, dzelzceļa uzbērums, ielu un laukumu brīvās zonas, mūri un žogi, arī atsevišķu ēku daļas – fasāžu vertikālais apzaļumojums, balkoni utt.

Galvenais mērķis – izveidot, pilnveidot un paplašināt ilgtspējīgu dažādu veidu apstādījumu teritoriju un elementu sistēmu, kas, saistīta ar citām dabas pamatnes teritorijām, veicinātu vides kvalitātes paaugstināšanu, kvalitatīvas publiskās ārtelpas veidošanu pilsētas iedzīvotāju un viesu atpūtai un pilsētas tēla pilnveidošanu.

Šī attīstības stratēģija tiks īstenota tādā veidā, lai veicinātu un nodrošinātu RVC vides kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu.

Apstādījumu teritoriju struktūras attīstības vispārējā politika. Pašvaldība izmantos savas tiesības un iespējas nodrošināt pilsētas apbūves un zemes piemērotu izmantošanu, lai attīstītu un pilnveidotu RVC apstādījumu teritoriju struktūras, ko veido dažādi savstarpēji papildinoši sistēmas elementi, iekļaušanos vienotā un savstarpēji saistītā pilsētas ekoloģiskajā struktūrā saistībā ar perifērijā esošajiem mežaparkiem un mežiem (no Mežaparka cauri Lielajiem kapiem, gar Daugavu un no Pļavniekiem).

Īstenošanas politika. Pašvaldība stingrāk regulēs kultūrvēsturisko apstādījumu izmaiņu iespējas un paaugstinās prasības apstādījumu projektēšanas profesionālajam līmenim.

Turpmāk, izvērtējot dažādus celtniecības un rekonstrukcijas projektus, Rīgas dome kā svarīgu kritēriju ņems vērā jaunu, tostarp netradicionālu, apstādījumu veidošanu, piemēram, koku grupas, ar vītenaugiem apaudzētas sienas vai režģi, "minidārzi" Rīgas centra pagalmos, trokšņu aiztures un vēja aizsardzības joslas un citus.

Rīgas dome sekos, lai visi publiskās ārtelpas apstādījumi tiktu projektēti, ierīkoti un kopti tikai saskaņā ar Rīgas pilsētas Būvvaldē akceptētiem sertificētu ainavu arhitektu izstrādātiem projektiem.

Apstādījumu teritoriju sistēmas elementu attīstība

RVC un tā AZ apstādījumu sistēmu veido parki un dārzi (turpmāk – parki), skvēri, apstādījumi ielu un laukumu telpā – alejas, bulvāri, joslu un laukumu veida apstādījumi, pagalmu apstādījumi, tostarp priekšdārzi, un aizsargstādījumi gar dzelzceļu un satiksmes ielām. Šo sistēmu būtiski papildina citas dabas teritorijas – Daugavas un Pilsētas kanāla ūdeņi un to krastmalu apstādījumi.

Šīm teritorijām ir ļoti liela nozīme pilsētas publiskās ārtelpas tīklā, tāpēc apstādījumu teritoriju sistēmas elementu publiskās izmantošanas aspekti ir apskatīti nodaļā “Publiskā ārtelpa”.

Pagalma apstādījumu attīstība. Apstādījumu un ekoloģiskās sistēmas struktūras pilnveidošanai ir nozīmīga tādu īpašumu attīstība, kuru esošās un plānotās no apbūves brīvās teritorijas ir telpiski, ainaviski un ekoloģiski saistītas ar parkiem un citiem publiskās ārtelpas apstādījumiem vai arī aizņem lielāku zemes gabala daļu blīvajā apbūvē. Tiem ir augsts ne tikai vietējas, bet arī pilsētas nozīmes ekoloģiskais un dzīves vides kvalitātes potenciāls. Tāpēc tiek prasīta un veicināta pagalmu apstādījumu mērķtiecīga attīstīšana visas sabiedrības interesēs, jo tie ir būtiski un saglabājami kultūrvēsturiskās vides un ekoloģiskie elementi. RVC ir vairāki pagalma apstādījumu veidi, kam Plānā noteikti īpaši saglabāšanas un attīstības noteikumi.

Apzinoties auto novietošanas nepieciešamību katrā īpašumā, ir noteikti pagalmu autostāvvietu izveides pamatprincipi, lai veicinātu kompromisu starp apstādījumu saglabāšanu, jaunu stādījumu veidošanas un personīgo automašīnu novietošanas nepieciešamību pagalmos un sociālajām funkcijām.

Iekškvartālu pagalmu apstādījumi. Pagalmu apstādījumu attīstības mērķi ir radīt pilsētas iedzīvotājiem estētiski pievilcīgu privāto un daļēji privāto ārtelpu, kas nodrošinātu to prasības pēc īslaicīgas atpūtas un brīvā laika pavadīšanas un vienlaikus sekmētu vides kvalitātes paaugstināšanu pilsētā kopumā.

Lai nodrošinātu mērķu sasniegšanu kopējās RVC vides kvalitātes paaugstināšanas un pilsētas mēroga “zaļās” struktūras veidošanas interesēs, iedibināti apbūves noteikumi pagalmu apstādījumu veidošanai un augu stādījumu platību nodrošināšanai atkarībā no esošās apbūves un pieļaujamā jaunās apbūves blīvuma īpatnībām (skatīt Apbūves noteikumus un grafisko daļu). Noteikumi pamatoti ar valsts tiesiskajos aktos noteiktajām RVC saglabājamām vērtībām.

Politika. RVC īpašumu pagalmu attīstības prioritāte ir to funkcionālās daudzveidības, ainaviskās un ekoloģiskās kvalitātes paaugstināšana, nodrošinot to ar:

- **būtisku apstādījumu īpatsvara palielināšanu lielākajos un no apbūves brīvajos pagalmos;**
- **piemērotu augu stādījumu izmantošanu labiekārtojumā;**
- **prasību pagalmu labiekārtojumā līdzsvarot dzīvojamās apbūves sociālajām funkcijām (bērnu rotaļām, pusaudžu un vecāku cilvēku atpūtai) nepieciešamo un autostāvvietām izmantojamo platību;**

- **noteikumu, ka pagalmu autostāvvietu veidošana un pagalmu labiekārtošana atļauta tikai pēc akceptēta būvprojekta, kurā piedalījies sertificēts ainavu arhitekts.**

Gan pagalmu, gan citas autostāvvietas veidojamas apzaļumotas ar kokaugu stādījumiem – vismaz ar ēnu dodošiem kokiem un sadalošajām joslām. Stādījumus vēlams veidot iespējami pilnīgākus un kompleksākus.

Politika. Atsevišķos gadījumos publiskajā ārtelpā un neapbūvētos zemes gabalos līdz Plānā paredzēto attīstības iespēju īstenošanai kā pagaidu izmantošana pieļaujama auto stāvlaukumu izbūve ar noteikumu, ka tie tiek veidoti kā apzaļumotas autostāvvietas atbilstoši Valsts standartam un RVC apstādījumu veidošanas pamatprincipiem un noteikumiem.

Plānā izdalīti vairāki pēc to izmantošanas un apstādījumu veidošanas prasībām atšķirīgi pagalmu veidi (skatīt grafiskās daļas karti "RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns" un Apbūves noteikumus):

- **neapbūvējamie pagalmi** ar paaugstinātu stādījumu īpatsvaru jeb iekškvartālu skvēri. Tajos nav paredzētas jaunas apbūves iespējas, atļautas tikai neliela apjoma piebūves, kas saistītas ar esošo ēku funkcionalitātes uzlabošanu;
- **pagalmi – dārzi.** Kādreiz dzīvojamai videi raksturīgie *pagalmu augļu dārzi* saglabājušies nedaudzos īpašumos RVC Ārīgas centra daļā un perifērijā. Tas atzīstams par retu un arī turpmāk saglabājamu kultūrvēsturisku vērtību, it īpaši tur, kur saglabājusies autentiska 19.gs. un 20.gs. sākuma dzīvojamā vide – ēkas un labiekārtojums. Prasības par *pagalmu augļu dārzu* saglabāšanu noteiktas attiecīgo atsevišķi izdalīto apbūves fragmentu attīstības noteikumos, un tie attiecas arī uz atsevišķiem īpašumiem, kas minētas Apbūves noteikumos;
- **pagalmi ar noteiktu stādījumu īpatsvaru.** Paredzēts, ka stādījumu kopējai platībai jābūt ne mazākai par Apbūves noteikumos noteikto minimālo daļu;
- **pārējie pagalmi,** kas neietilpst nevienā no iepriekšējām kategorijām, veidojami atkarībā no to īpašnieku interesēm. Ja paredzēta šo pagalmu pazemes telpas izbūvēšana vai aizbūvēšana pirmā stāva līmenī, ieteicams veidot tehniski un ainaviski labiekārtotas šo telpu pārsedes, izmantojot augu stādījumus un zālienu.

Atvērtas vai daļēji slēgtas pieejamības iekškvartālu skvēri. Pagalmi, kuru esošais apbūves un brīvās teritorijas raksturs, augu stādījumi un labiekārtojuma sociālais potenciāls ļauj pilnveidot tos kā *iekškvartālu skvērus*, ir īpaši nozīmīgi blīvajā apbūvē centra teritorijās ar nozīmīgu dzīvojamās funkcijas īpatsvaru (centru apbūves teritorijās JC-2, JC-3 un JC-4). Šādi skvēri pirmām kārtām būtu veidojami neapbūvējamajos pagalmos, taču nav konkrēti plānoti. To attīstīšana, pilnveidošana un publiskās pieejamības raksturs atkarīgs no pašvaldības un teritoriju īpašnieku sadarbības un pašvaldības nekustamā īpašuma nodokļu politikas, risinot šo pagalmu labiekārtošanas jautājumus. Ieteicami kompleksi labiekārtojuma risinājumi, atsevišķu

īpašumu savstarpēja nenožogošana un nekustamā īpašuma nodokļa diferencēšana atkarībā no publiskās pieejamības rakstura un neapbūvējamās teritorijas platības.

Citu RVC apstādījumu sistēmas elementu attīstība

Automašīnu stāvlaukumi veidojami ar augu stādījumiem, kas nodrošinās to iekļaušanos pilsētbūvnieciskajā vidē un uzlabos stāvlaukumu higiēnisko un klimatisko vidi – stādījumi sniegs stāvlaukumiem ēnu saulainā laikā un līdz zināmai pakāpei aizsargās blakus esošās teritorijas pret putekļiem un trokšņiem. Apstādījumi kalpos arī kā stāvvietu laukuma telpiskais sadalījums.

Aizsargstādījumi jeb ekoloģiskās “barjeras” ir Rīgai jauns pilsētas apstādījumu veids un veidojami kā funkcionāli un ainaviski aizsargstādījumi, kas paredzēti:

- gar pilsētas apbūvi dzelzceļa joslas teritorijā un plānotajā Centrālās dzelzceļa stacijas skvērā starp Gogoļa un Turgeņeva ielām uz dienvidiem no Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas;
- Viesturdārza parkā starp parka rekreācijas zonu un Eksporta ielu.

Vērtīgākie atsevišķie koki. RVC un tā AZ ir noteikti un Plānā attēloti visvērtīgākie augošie koki:

- **aizsargājamie svešzemju koki vai dižkoki**, kuru aizsardzības nolūkā tiem piešķirts aizsargājamo koku statuss. Aizsargājamie objekti attēloti Plāna kartē „Galvenās aizsargjoslas un citi zemes gabalu izmantošanas aprobežojumi” un tematiskajā kartē “RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns”. Valsts aizsargājamo dabas pieminekļu sarakstā iekļautajiem kokiem un dižkokiem noteikta aizsargjosla 10 m rādiusā, mērot no koka vainaga projekcijas ārējās malas, bet vietējās nozīmes dižkokiem aizsargjosla noteikta 10 m rādiusā, mērot no aizsargājamā koka stumbra, kas precizējama dabā. Šajā zonā aizliegta tādu jaunu ēku un būvju būvniecība, kas varētu apdraudēt koka pastāvēšanu;
- **ainaviski vērtīgie koki RVC teritorijā**, ko vēlams saglabāt jebkādā attiecīgā zemes gabala attīstībā. Objekti attēloti grafiskās daļas kartē “RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns”.

Jumta dārzi (apzaļumotie jumti un terases). Jumta dārzi, apzaļumotie jumti un tamlīdzīga augu stādījumu veidošana nav bijusi RVC raksturīga tradīcija (ar unikāliem izņēmumiem “Pētera I gaisa dārzi”) un normāli nav pieļaujama vēsturisko ēku rekonstrukcijas gadījumos. Atkarībā no ēku arhitektūras, funkcijas un novietojuma individuāli un vispusīgi izvērtējama var būt atsevišķu “gaisa dārzu” ierīkošana jaunbūvju un pārveidojamo ēku jumtu plaknēs, kas vispārējos gadījumos nav pieļaujama, taču, veiksmīgi risināta, var dot pietiekami nozīmīgu ieguldījumu apstādījumu sistēmā un ainavā. Jumta dārzu ierīkošana vēlama punktā “Pārējie pagalmi” minētajā pagalmu aizbūvēšanā pirmā stāva līmenī.

Kvartālu telpas zemes virsmas segumi

Autentisku vēsturiskā zemes virsmas segumu saglabāšana, to kvalitātes un prestiža atjaunošana, kā arī pilsētas vides pilnveidošana, it īpaši Ārrīgas centra daļas un RVC perifērijas īpašumu pagalmos, ir svarīgs kultūrvēsturiskās vides attīstības nosacījums. Pagalmu labiekārtojuma rekonstrukcijā ieteicams vadīties pēc noteiktiem vēsturisko zemes virsmas segumu atjaunošanas un jauno iesegumu veidošanas principiem.

Apstādījumu attīstība atšķirīgās pilsētībūvnieciskajās struktūrās

RVC teritoriju var iedalīt vairākās atšķirīgās zonās pēc apbūves blīvuma, pagalmu veidola un izmantošanas. Katrai zonai kopējās attīstības interesēs piemērojama atšķirīga plānošanas un attīstības politika un noteikumi.

Vecrīga. Vecrīga ir pilsētas vēsturiskā kodola teritorija, kur apstādījumi – atsevišķi laukumi, skvēri, priekšdārzi, pagalmi – veido “zaļās salas” ļoti blīvā apbūvē. Estētiskajā ziņā liela nozīme ir atsevišķiem kokiem atklātajos laukumos un daļēji slēgtajos pagalmos.

Politika. Vides kvalitātes un mikroklimata paaugstināšanas nolūkos Plāns paredz saglabāt “zaļās salas” (Pils laukumā, Līvu laukumā, Doma laukumā un citur), saglabāt un papildināt ainaviskos atsevišķu koku stādījumus atklātajos laukumos un daļēji slēgtajos pagalmos un palielināt vītenaugu un augu konteineru izmantošanas nozīmi.

Daugavas krastmala ir pilsētas apstādījumu un upes kā dabas teritorijas vienojošā struktūra.

Politika. Ievērojami palielināma Daugavas krastmalas apstādījumu nozīme iedzīvotāju, pilsētas viesu un tūristu atpūtā un pilsētas ekoloģiskajā struktūrā. Tas panākams, pakāpeniski samazinot autotransporta kustībai izmantojamās platības krastmalā.

Bulvāru loks. Bulvāru loks ir visnozīmīgākā RVC apstādījumu struktūra, ko veido Kanālmalas apstādījumi, Kronvalda parks, Vērmanes dārzs, Esplanāde un Citadele kopā ar bulvāru un ielu apstādījumiem un ēku priekšdārziem. Bulvāru lokam ir liela kultūrvēsturiska, ekoloģiska un ainaviska nozīme, kā arī nenovērtējama loma “zaļās” Rīgas tēla veidošanā. Šī pilsētībūvnieciskā vērtība ir viena no zaļajām ķīļveida struktūrām, kas atdala blīvo Vecrīgas un Elizabetes – Stabu ielas apbūvi. Bulvāru loka apstādījumiem ir liela kompensējošā nozīme vides kvalitātes paaugstināšanā un mikroklimata regulēšanā tuvējās blīvās apbūves teritorijās. Relatīvi neliela nozīme, izņemot Citadeles teritoriju, šeit ir pagalmu apstādījumiem.

Politika. Parkos nav atļauta jaunu pazemes autostāvvietu būvniecība, apbūves laukuma palielināšana un zālienu un stādījumu platību samazināšana. Iedzīvotāju atpūtā plašāk izmantojama Pilsētas kanāla akvatorija. Palielinot rekreācijas slodzi, jāpaaugstina parku labiekārtojuma līmenis.

Politika. Iespējama jaunas pazemes autostāvvietas izveidošana Plānā noteiktajā vietā pie Latvijas Nacionālās operas, kas nepieciešama publiskās ārtelpas kvalitātes pilnveidošanai un Operas darbības nodrošināšanai. Būvniecība iespējama, ja tiek nodrošināta Operas nama pazemes konstrukcijām nepieciešamā gruntsūdens režīma saglabāšana.

Jāizmanto daudzu pasaules pilsētu pieredze, kur dzelzceļa joslu apstādījumi veido ekoloģisko kļīveida struktūru. Šajā nozīmē Rīgas centra dzelzceļa joslas teritorijai ir liels attīstības potenciāls, veidojot trešo zaļo loku, kura daļa savienojas ar Bulvāru loka apstādījumu sistēmu.

Politika. Pašvaldība kopā ar A/S “Latvijas dzelzceļš” centīsies saskaņot attīstības politiku un nepieciešamās darbības dzelzceļa joslas un tai piegulošās teritorijas attīstībā, kur liela nozīme ir apstādījumu struktūras izveidošanai ar ainavas un ekoloģisko aizsargstādījumu funkciju.

Teritorijā starp dzelzceļa joslu un Puškina ielu lielākā nozīme apstādījumu sistēmā ir Akadēmijas laukuma skvēram un publisko būvju apstādījumiem.

RVC kodols un tā ārējās daļas

“**Klusā centra**” apstādījumu telpiskajā sistēmā starp Krišjāņa Valdemāra, Hanzas, Eksporta, Elizabetes ielu un Kalpaka bulvāri lielākā nozīme ir ielu alejveida apstādījumiem un ēku priekšdārziem, bet relatīvi mazāka nozīme – pagalmu apstādījumiem. Šajā zonā iekļaujas arī Viestura dārzs ar lielu perspektīvo izmantošanas potenciālu daudzveidīgai atpūtai. Ausekļa ielas iekškvartālu un ielu apstādījumiem ir ekoloģiskās sasaistes nozīme, savienojot Bulvāru loka apstādījumus ar Viestura dārzu.

Politika. “**Klusajā centrā**” apstādījumu daudzveidība palielināma, pie ēkām atjaunojot vēsturiskos un veidojot jaunus priekšdārzus, veidojot optimāli apzaļumotus iekškvartāla pagalmus Ausekļa ielā. Alberta, Elizabetes, Strēlnieku, Antonijas un Andreja Pumpura ielas apstādījumi pārveidojami par priekšdārziem pēc vienotas projekta koncepcijas, ko nodrošina dome. Jaunajos attīstības projektos gar Strēlnieku un Antonijas ielu (arī iekškvartāla apbūves struktūrā) jaunbūvēm tiek prasīta jaunu priekšdārzu veidošana.

Ārīgas loka teritorijā starp Elizabetes, Krišjāņa Valdemāra, Stabu un Aleksandra Čaka ielu ļoti pietrūkst publiski pieejamu apstādījumu. Lielākā ekoloģiskā un estētiskā nozīme šeit ir ielu apstādījumiem, bet lielās cilvēka darbības radītās slodzes – atmosfēras piesārņojums, ielu kaisīšana ar sāli – dēļ koki ir ļoti sliktā fizioloģiskā stāvoklī un nespēj būtiski ietekmēt vides kvalitāti. Lielākā daļa pagalmu ir klāti ar cieto segumu autostāvvietu izveidošanai. Vietējo vides kvalitātes trūkumu daļā šīs teritorijas ekoloģiski kompensē Bulvāru loka parki un relatīvi intensīvākie apstādījumi joslā starp Stabu un Tallinas ielu.

Politika. Ārīgas loka teritorijā attīstības prioritātes ir ielu apstādījumu rekonstrukcija, jaunu apstādījumu veidošana un būtiska augu stādījumu īpatsvara palielināšana

lielākajos pagalmos. Īpaša uzmanība jāpievērš pagalmu autostāvvietām, kas veidojamas, nodrošinot pagalmā arī atpūtas vietas un laukumus bērniem.

Politika. Zemes gabalu ar atļauto apbūves blīvumu līdz 60% pagalmos autostāvvietām jābūt ar apstādījumiem – jaunveidojamiem, izmantojot piemērotas kokaugu sugas un šķirnes, vai rekonstruējamiem esošajiem apstādījumiem, saglabājot “ainaviski vērtīgos kokus” un “vērtīgos svešzemju kokus”. Bez būvprojekta ierīkotās autostāvvietas jāsakārto atbilstoši Apbūves noteikumiem.

Stabu – Tallinas ielas loka apstādījumu sistēmā vislielākā nozīme ir zaļajiem pagalmiem, kā arī publisko ēku apstādījumiem un atsevišķiem skvēriem. Salīdzinājumā ar Ārrīgas loku ielu apstādījumiem ir mazāka ekoloģiskā un estētiskā nozīme. “Zaļie” pagalmi ir ļoti nozīmīgi kompensējošās struktūras ekoloģiskā līdzsvara saglabāšanai visā RVC blīvajā apbūvē.

Politika. Apstādījumu sistēmas attīstības prioritāte šajā teritorijā ir ar apstādījumiem bagātīgo pagalmu saglabāšana un pilnveidošana. Īpaša uzmanība jāpievērš pagalmu auto stāvvietām un pagalmu ekoloģiskās un ainaviskās kvalitātes paaugstināšanai, izmantojot labiekārtojumā piemērotu augu stādījumus. Jāpalielina apstādījumu īpatsvars plašākajos pagalmos, kuros jau ierīkotas auto stāvvietas.

Politika. Šajā zonā pašvaldība darīs visu iespējamo, lai saglabātu pašvaldības īpašumā vai iegūtu savā rīcībā piemērotus zemes gabalus un izveidotu jaunus publiskus skvērus un laukumus.

Marijas, Aleksandra. Čaka, Tallinas un Avotu ielas zonā līdzīgi kā iepriekšējā teritorijā apstādījumu sistēmā lielākā nozīme ir pagalmu apstādījumiem, īpaši saglabātajiem kultūrvēsturiski vērtīgajiem augļu dārzēm atsevišķos mazstāvu un koka apbūves fragmentu pagalmos. Liela ekoloģiska un kultūrvēsturiska nozīme šajā zonā ir Ziedoņdārzam.

Politika. Pašvaldība paredz šīs zonas pagalmu apstādījumu saglabāšanu un pilnveidošanu, veltot īpašu uzmanību un sniedzot atbalstu vēsturisko augļu dārzu vides saglabāšanai mazstāvu un koka apbūves fragmentu pagalmos.

Centrāltirgus un Spīķeri. Īpatnēja, ar augstu potenciālu apstādījumu izveidošanai nākotnē ir Centrāltirgus un “Sarkano spīķeru” teritorija.

Politika. Centrāltirgus un Spīķeru teritorijā pašvaldība un tirgus administrācija veidos augsti kvalitatīvu publiskās ārtelpas teritoriju sistēmu, izmantojot plašu dažādu veidu apstādījumu klāstu.

Konkrētie Plāna risinājumi apstādījumu teritoriju attīstībai un to izmantošanas un apbūves noteikumi un vadlīnijas iekļauti Apbūves noteikumos apbūves fragmentiem, laukumiem, parkiem un skvēriem un ēku apstādījumu teritorijām, kā arī grafiskās daļas kartē “RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns”. Atsevišķi izdalītās apstādījumu teritorijas attēlotas grafiskās daļas kartē “RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” un „RVC detalizētā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, sistēma kopumā – tematiskajā kartē “RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns”.

11.2. Vides ekoloģiskās kvalitātes uzlabošana

Lai nodrošinātu pietiekami augstu vides, it īpaši dzīves vides kvalitāti vēsturiskajā centrā, attīstāmas un pilnveidojamas RVC, tā AZ un citu saistīto teritoriju apstādījumu un ūdeņu kā dabas struktūras elementu ekoloģiskās funkcijas ilgtspēja, kā arī uzlabojams mikroklimats un atmosfēras gaisa kvalitāte.

11.2.1. Virszemes ūdeņu izmantošana un to kvalitātes uzlabošana

Virszemes ūdeņu kvalitātes jomā izvirzīta vīzija – RVC teritorijā ir novērsta piesārņojuma novadīšana virszemes ūdeņos, un tie tiek izmantoti atpūtai.

Virszemes ūdeņu izmantošanas galvenais mērķis – uzlabot virszemes ūdeņu kvalitāti, īpaši Pilsētas kanālā, novēršot piesārņotu ūdeņu novadīšanu vidē, lai attīstītu cilvēku veselībai drošas atpūtas iespējas uz ūdeņiem un pie tiem.

Galvenie uzdevumi ir:

- savākt un attīrīt lietus notekūdeņus no RVC teritorijas pirms to novadīšanas apkārtējā vidē (attīrīt uz vietas vai pieslēgt pilsētas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām);
- apzināt izkliedētā ūdens piesārņojuma avotus, izstrādāt un īstenot pasākumus Pilsētas kanāla un Daugavas ūdeņu piesārņojuma samazināšanai no RVC teritorijas;
- regulāri kontrolēt Pilsētas kanāla un Daugavas ūdeņu kvalitāti un veikt pasākumus cilvēku veselībai drošas atpūtas garantēšanai.

Pasākumi virszemes ūdens kvalitātes uzlabošanai un ūdens izmantošanai RVC teritorijā

Plānojot **Daugavas ūdeņu izmantošanu**, ir jāņem vērā ūdens kvalitāte. Ūdeņu izmantošanas iespējas ir saistītas ar atbilstošas kvalitātes nodrošināšanu un drošas ūdens atpūtas iespēju izveidošanu. Tādēļ tie tikai daļēji ir risināmi Plānā.

Tā kā Daugavas ūdeņus ir paredzēts izmantot rekreācijas vajadzībām, bet tajos karstās vasarās masveidā zied zilaļģes un atsevišķās vietās ir konstatēts mikrobioloģiskais piesārņojums, ir jāveic šādi pasākumi:

- peldvietu ierīkošanas gadījumā regulāri jāveic mikrobioloģiskā ūdens kvalitātes kontrole un tās kvalitātes atbilstības novērtēšana pēc patlaban noteiktajiem peldūdeņu kritērijiem;
- nepieciešamības gadījumā atsevišķiem atpūtas veidiem uz ūdens, ja tas netiek izmantots peldēšanai, ir jāizstrādā piemērotas kvalitātes prasības;
- jāveic zilaļģu novērošana un kontrole. Zilaļģu ziedēšanas un akumulēšanās periodā un pēc tā ir jāizlik brīdinājuma zīmes un jāierobežo cilvēku tiešu kontaktu iespējas ar piesārņoto ūdeni.

Kaut gan kopumā no RVC teritorijas Daugavā nonākošajam piesārņojumam nav būtiskas ietekmes uz Daugavas ūdeņu izmantošanu RVC teritorijā, lai precizētu ūdens kvalitāti ietekmējošos faktorus, ir nepieciešama:

- Daugavā nonākošo pilnsistēmas pārgāžu ūdeņu kvalitātes un daudzuma izvērtēšana;
- noteces teritorijas no Vecrīgas un krastmalas precizēšana un tās radītā izkliedētā piesārņojuma daudzuma novērtēšana.

Uz Daugavu attiecinātie pasākumi ir jāveic arī **Andrejostas ūdeņos**.

Pilsētas kanāla ūdeņu izmantošana. Tā kā **Pilsētas kanāla** ūdeņu sistēmas centrālā daļa darbojas kā praktiski slēgta sistēma un ūdens apmaiņa ar Daugavu notiek tikai kanāla galos, ilgākā laika periodā, mērķtiecīgi organizējot kanāla atveseļošanu, ir iespējams uzlabot ūdens kvalitāti, lai arī vizuāli pārliecinātu katru Rīgas iedzīvotāju un viesi par to, ka Rīga ir tīra pilsēta. Lai to veiktu, ir nepieciešama detalizēta Pilsētas kanāla ekosistēmas izvērtēšana, ietverot tajā:

- Pilsētas kanāla noteces baseina noteikšanu;
- detalizētu teritorijas izmantošanas veidu aizņemto platību un katra veida radītā piesārņojuma novērtēšanu. Šā sateces baseina vērtēšanai nozīmīgi ir precizēt mēslojuma lietošanas daudzumu apstādījumos, piesārņojumu no ielām un asfaltējām virsmām;
- visu kanālā nonākošo izplūžu inventarizāciju un to radītā piesārņojuma novērtējumu (lietus notekūdeņi, pilnsistēma).

Politika. Pamatojoties uz ekosistēmas vērtējumu, ir jāizstrādā Pilsētas kanāla atveseļošanas programma, paredzot gan pasākumus piesārņojuma samazināšanai, ekosistēmas efektīvai attīrīšanai, gan rekreācijai un sabiedrības izglītošanai.

Šie pasākumi ir saistīti ar vides stāvokļa uzlabošanu, no to īstenošanas ir atkarīga veiksmīga kanāla ūdeņu izmantošana gan rekreācijas, gan pilsētas reprezentācijas funkcijām.

Līdz Pilsētas kanāla atveseļošanas programmas izstrādei Pašvaldībai nekavējoties ir jāsāk kanāla ūdens kvalitātes kontrole (ķīmiskais piesārņojums, bioloģiskie kvalitātes rādītāji, aļģu, tostarp zilaļģu, ziedēšana, mikrobioloģiskais piesārņojums) un nepieciešamības gadījumā, lai novērstu iespējamus cilvēku saslimšanas gadījumus, jāinformē iedzīvotāji un atpūtnieki par zilaļģu ziedēšanu un paaugstinātu mikrobioloģisko piesārņojumu.

11.2.2. Mikroklimata uzlabošana

Lai izlīdzinātu nevēlamās temperatūras starpības starp pilsētas centru un perifēriju, RVC veidojamas un attīstāmas centru ventilējošas “zaļās ķīļveida struktūras”, ko nodrošinās apstādījumu teritoriju saglabāšana, pagalmu un ielu stādījumu un labiekārtojuma īpatsvara palielināšana, kam ir būtiska nozīme esošās apbūves struktūras saglabāšanā un jaunas veidošanā. Svarīgākie mikroklimata nodrošināšanas un uzlabošanas jautājumi apskatīti saistībā

ar pilsētas struktūru (skatīt nodaļu "Teritorijas pilsētībūvnieciskā (plānojuma un telpiskā) struktūra").

Gaisa piesārņojuma samazināšana un trokšņa līmeņa pazemināšana

Vislabākos apstākļus pilsētas gaisa baseina attīrīšanai rada salīdzinoši plašās parku teritorijas un "apstādījumu ķīļi", kas tieši saistīti ar piepilsētas mežiem, nodrošinot relatīvi brīvu svaiga gaisa ieplūšanu pilsētā un piesārņotā gaisa aizplūšanu no tās. Visaugstākais piesārņojums vēsturiskajā centrā ir Daugavmalā, Krišjāņa Valdemāra ielai piegulošajā teritorijā un Stacijas laukuma apkārtnē. Šīs teritorijas nav piemērotas atpūtas vietu ierīkošanai bez būtiskas satiksmes reorganizācijas un plūsmas samazināšanas.

Galveno gaisa piesārņojuma apjomu veido transporta līdzekļu izplūdes gāzes un tikai nelielu daļu – apkures sistēmas un citi avoti. Būtiskākos rezultātus atmosfēras gaisa kvalitātes uzlabošanā var dot transporta tehnisko un organizatorisko jautājumu risināšana, tāpēc tas aplūkots nodaļā "Transports".

Nemot vērā piesārņojuma izkļiedes pētījumus, Plāns nosaka vadlīnijas apstādījumu sociālo funkciju attīstībai RVC:

- gar ielām ar intensīvu transporta kustību, it sevišķi vietās, kur ielai pieguļ rekreācijas teritorijas, izglītības iestādes, poliklīnikas un slimnīcas, saglabājami vai veidojami jauni alejveida stādījumi;
- bērnu rotaļu laukumu un kluso atpūtas zonu ierīkošana nav ieteicama tieši pie ielām un krustojumiem, pazemināta reljefa vietās parkos un atklātos, pret ielu vērstos pagalmos;
- atpūtas vietas no brauktuves ieteicams nodalīt ar divām koku rindām un krūmu joslu, jo piesārņojumu vislabāk aiztur kombinētie ielu apstādījumi.

11.2.3. Atkritumu apsaimniekošana

Atkritumu saimniecības jomā ir izvirzīta vīzija – RVC atkritumu apsaimniekošanas sistēma nodrošina RVC un tā AZ funkcionālajām zonām un īpašuma izmantošanai atbilstošu atkritumu savākšanu un šķirošanu.

Mērķis – sakārtot pilsētvides vizuālo telpu, lietojot vēsturiskajai pilsētvidei piemērotas atkritumu apsaimniekošanas metodes un novēršot pilsētas ekosistēmu piesārņošanu ar sadzīves atkritumiem

Galvenie uzdevumi:

- samazināt noglabājamo sadzīves atkritumu daudzumu to rašanās vietā;
- ieviest šķiroto atkritumu apsaimniekošanas sistēmu;
- izstrādāt sadzīves atkritumu apsaimniekošanas modeļus dažāda rakstura un intensitātes sabiedrisko pasākumu norises gadījumiem RVC teritorijā;

- izvēlēties un lietot optimālos sadzīves atkritumu apsaimniekošanas paņēmienus atkarībā no RVC un tā AZ funkcionālā zonējuma un īpašuma lietošanas veida.

Visā RVC un tā AZ teritorijā ir veicami šādi pasākumi.

1. Jāievieš atkritumu savākšanas tvertņu metode visā teritorijā, paredzot vietas pagalmu teritorijās to izvietošanai. Pāreja uz tvertņu metodi nodrošinās atkritumu izvedējtransporta plūsmas samazināšanos (pāreja no atkritumu izvešanas divreiz dienā uz vienu reizi dienā vai retāk), kas vienlaikus veicinātu ne tikai gaisa piesārņojuma samazināšanos, bet samazinātu arī kravas transporta radīto vibrāciju ietekmi uz vēsturiskā centra apbūvi un satiksmes traucējumus. Iespējams saglabāt esošos atkritumu izvešanas maršrutus, atkarībā no nepieciešamības mainot atkritumu izvešanas grafiku. Projektējot jaunbūves, obligāti jāparedz vietas atkritumu tvertņu izvietošanai.
2. Jāievieš dalītā atkritumu savākšanas sistēma:
 - iesaistot teritorijā esošos uzņēmumus un iestādes dalītajā atkritumu savākšanas sistēmā, sniedzot nepieciešamo informāciju un nodrošinot pakalpojuma pieejamību (nodrošina pašvaldība un atkritumu apsaimniekotāji);
 - izvietojojot publiskās tvertnes dalītai atkritumu savākšanai iedzīvotājiem un RVC un tās AZ apmeklētājiem. RVC teritorijā nepieciešams izveidot vismaz 5 līdz 10 šādas vietas 10–15 m² brīvi pieejamā teritorijā, vēlams, pašvaldības īpašumos vai publiskajā ārtelpā.
3. Jāizstrādā un jāsaskaņo Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā publisko tvertņu, tostarp dalīto atkritumu tvertņu, dizains, kas iekļautos RVC kultūrvēsturiskajā vidē un telpā.
4. Katra nekustamā īpašuma apsaimniekošanai un attīstībai jāparedz un jānodrošina atkritumu savākšana no savas teritorijas, to šķirošana un nogādāšana atkritumu noglabāšanas vietās, noslēdzot līgumu ar attiecīgām atkritumu savācējorganizācijām.
5. Ēku būvniecības, renovācijas, rekonstrukcijas vai restaurācijas projektos jāparedz vietas atkritumu tvertņu novietošanai pagalmos vai telpas dalītai atkritumu savākšanai.
6. Specifisko atkritumu veidu, piemēram, sadzīves bīstamo un lieligabārīta atkritumu, būvgružu u.c., apsaimniekošana jāveic Rīgas pilsētā noteiktajā kārtībā un šim nolūkam paredzētajās vietās.

Plānā tiek izdalītas divas atkritumu apsaimniekošanas zonas, kurās bez jau iepriekšminētajiem pasākumiem ir jāveic citi pasākumi, ko nosaka šo zonu pilsētbūvnieciskā specifika.

Vecrīga.

- Vecrīgai un tai piegulošajai teritorijai jāizstrādā atkritumu apsaimniekošanas shēma publisko pasākumu norīšu laikā, ņemot vērā šādus faktorus: pasākuma norises vieta;

apmeklētāju skaits un viņu vecuma struktūra; nepieciešamais finansējums atkritumu savākšanai; finansēšanas mehānisms un finanšu avots.

- Nelielajos iekšpagalmos ir ierobežotas tvertņu izvietojšanas iespējas, Vecrīgā esošajās iestādēs varētu uzstādīt dalītās atkritumu savākšanas tvertnes, kas ir piemērotas izvietojšanai biroju telpās.

Bulvāru loks.

Bulvāru lokā un tā parku zonā ir īpaši jāapsaimnieko arī savāktās koku lapas, zāle, parku celiņu saslaukas un zaļie atkritumi, kuru īslaicīgai uzkrāšanai ir jāparedz speciālas tvertnes. To izvietojums un dizains katrā konkrētajā gadījumā jāsaskaņo ar objekta apsaimniekotāju un Būvvaldes ainavu arhitektu.

“Zaļo atkritumu” atklātu kompostēšanas vietu ierīkošana RVC un tā AZ parkos nav pieļaujama. Veģetācijas periodā parku teritorijās ir pieļaujama noteikta apjoma īslaicīga “zaļo atkritumu” uzglabāšana, tos pēc tam pārvietojot uz kompostēšanas laukumiem. Izņēmums no vispārējiem noteikumiem pieļaujams Lielo kapu teritorijā.

11.2.4. Paaugstinātas bīstamības objekti un riska teritorijas

RVC un tā AZ pastāv šādi riska veidi:

- paaugstinātas bīstamības objekti,
- elektromagnētiskā starojuma risks,
- applūšanas riska teritorijas.

Mērķi un uzdevumi

RVC AZ TP risku novēršanas un civilās aizsardzības jomā ir noteikts mērķis – veidot drošu dzīves vidi.

Galvenie uzdevumi mērķa sasniegšanai ir:

- veikt pasākumus riska objektu radīto iespējamo avāriju novēršanai un seku likvidēšanai;
- pilnīgi izvērtēt RVC un tā AZ teritorijā iespējamos riskus;
- nodrošināt nepieciešamos apstākļus Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta operatīvam darbam RVC un tā AZ teritorijā.

Paaugstinātas bīstamības objekti

RVC un tā AZ, kā arī šīs teritorijas tiešā tuvumā atrodas vairāki objekti, kuri lokāli rada ķīmiskā piesārņojuma, ugunsbīstamības un sprādzienbīstamības risku gan cilvēku, gan arī ēku drošībai un tie apkopoti 6.tabulā.

6.tabula

Vietējas nozīmes paaugstinātas bīstamības objekti

Nr.	Uzņēmuma nosaukums	Atrašanās vieta	Darbība	Uzglabājamās vielas nosaukums
1.	SIA „Kurši”	Mūkusalas iela 59	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
2.	A/S „Latvijas Balzāms”	Aristīda Briāna iela 7	Degvīna ražošana, pildīšana	Amonjaks
3.	A/S „Laima” ražotne Nr.1	Miera iela 22	Šokolādes ražošana, fasēšana	
4.	A/S „Rīgas autoelektroaparātu rūpnīca”	Klijānu iela 2		
5.	SIA „Latvija Statoil” „Brīvības/Cēsu”	Brīvības iela 176a	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
6.	SIA „Latvija Statoil” „Valdemāra”	Krišjāņa Valdemāra iela 104	DUS	Benzīns
7.	MPVAS „Latvijas nafta”	Sporta iela 9	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
8.	SIA „Latvijas Statoil” „Pērnavas”	Pērnavas iela 7	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
9.	SIA „Aparts”	Skanstes iela 7	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
10.	SIA „Neste Latvija” „Senču”	Senču iela 2b	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
11.	SIA „Latvijas propāna gāze”	Skanstes iela 6a	GUS	Sašķidrinātā naftas gāze
12.	Firma „Trest”	Katrīnas dambis 35	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
13.	SIA „Aparts”	Hanzas iela 16b	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
14.	SIA „Latvija Statoil” „Muitas”	Muitas iela 4	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela
15.	SIA „Latvija Statoil” „Eksporta”	Eksporta iela 1c	DUS	Benzīns Dīzeļdegviela

RVC teritoriju šķērso transporta infrastruktūras objekti, kuros pārvadā bīstamās kravas:

- 9–20 maršruts, pa kuru ir pieļaujami degvielas pārvadājumi ar specializēto autotransportu (Rīgas domes 09.07.1996. lēmums Nr.3544) no Krasta iela uz Tilta ielu. RVC teritorijā maršruts iet pa 11.novembra krastmalu un Eksporta ielu;
- Esošās dzelzceļa līnijas. Pa dzelzceļu pārvadātie bīstamo kravu apjomi caur Rīgas dzelzceļa pasažieru staciju un Ganību parka dzelzceļa staciju „Rīga – Krasta” veido nelielu daļu no kopējiem bīstamo kravu pārvadājumiem VAS “Latvijas dzelzceļš”. Par iespējamām avāriju sekām un to likvidēšanu atbild VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Elektromagnētiskā starojuma risks

Elektromagnētisko piesārņojumu (EMP) rada elektromagnētiskais starojums (EMS) no mūsdienu tehnoloģijām un no elektriskajām iekārtām.

RVC un tā AZ teritorijā pašlaik darbojas ļoti daudzas elektromagnētisko lauku izstarojošas iekārtas ar jaudu, sākot no dažiem vatiem līdz daudziem desmitiem kilovatiem. EMS avoti, kuri darbojas RVC un tā AZ teritorijā, ir iedalāmi divās lielās grupās:

- 1) iekārtas, kuras ir speciāli izveidotas elektromagnētiskās enerģijas izstarošanai: radio un televīzijas stacijas, radiolokatori, fizioterapeitiskie aparāti, radiosakaru sistēmas, tehnoloģiskas ražošanas iekārtas un citas;
- 2) iekārtas, kuras nav paredzētas elektromagnētiskās enerģijas izstarošanai telpā, bet kuru darbības laikā ir elektriska strāva un rezultāta rodas EMS. Tās ir elektroenerģijas pārraides un sadales sistēmas, kā arī elektroenerģiju patērējošie aparāti: transports, elektriskās plītis, televizori, un citi.

Lielākais risks cilvēka veselībai saistīts ar pirmās grupas iekārtām, kuras darbojas radio un mikroviļņu frekvences diapazonā. To skaits pašlaik pieaug. Izplatītākie EMS avoti RVC un tā AZ teritorijā ir mobilo telefonu bāzes staciju radio antenas.

Applūšanas riska teritorijas

Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai RVC un tā AZ noteiktajām teritorijām ar 1% applūšanas risku (Ķīpsalā, Klīversalā, Lucavsalā u.c.) veicami pretplūdu aizsardzības pasākumi. Ja minētajā plānā pretplūdu aizsardzības risinājumu detalizācijas pakāpe neparedz pietiekošu aizsardzību, atsevišķām nelielām teritorijām aizsardzība jāparedz individuāli attīstības priekšlikuma izstrādes stadijā, izvērtējot dažādas aizsardzības iespējas un izvēloties konkrētajam gadījumam piemērotāko.

Degradētās, piesārņotās un potenciāli piesārņotās teritorijas

Degradētajās teritorijās ir ieskaitītas piesārņotas, potenciāli piesārņotas un vai kādreiz saimnieciski izmantotas un apbūvētas teritorijas, kuras pašreiz ir pamestas vai nepilnvērtīgi izmantotas.

Lai veicinātu degradēto teritoriju atjaunošanu un attīstību, 2009.gadā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments ir izstrādājis degradēto objektu un teritoriju revitalizācijas programmu, nosakot prioritārās teritorijas. RVC un tā AZ teritorijā tās ir:

- 1) Andrejsalas teritorija;
- 2) Grīziņkalna teritorija (kopā ar Miera dārzu);
- 3) Maskavas, Krasta un Turgeņeva ielu (Spīķeri) kvartāla degradētās teritorijas.

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" valsts datu bāzi – piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, RVC un tā AZ teritorijā atrodas sekojošas piesārņotas un potenciāli piesārņotas teritorijas:

- 1) teritorija Matīsa ielā 92 (firma „RUSSO-BALT V.Z.” SIA);
- 2) degvielas uzpildes stacija Sporta ielā 9 (privatizējamā VAS “Latvijas nafta”);
- 3) teritorija Krišjāņa Valdemāra ielā 112/114 (bijusī r/s „Kosmoss”);

- 4) degvielas uzpildes punkts Katrīnas dambī 4 (RP SIA „Rīgas satiksme”);
- 5) teritorija Brīvības ielā 31 (Reval Hotel Latvia);
- 6) degvielas uzpildes stacija Pērnavas ielā 78 (SIA "Neste Latvija");
- 7) teritorija Antonijas ielā 16 a (Kara rūpnīca "Tehnopribor");
- 8) degvielas uzpildes stacija Mūkusalas ielā 59 ("Kurši");
- 9) teritorija Uzvaras bulvārī 2/4 (VAS "Latvijas Dzelzceļš");
- 10) teritorija Mūkusalas ielā 41 b (bijusī Radiotehnikas rūpnīca (divi areāli));
- 11) teritorija Jelgavas ielā 26 (SIA "Lemaks");
- 12) teritorija Jelgavas ielā 20 (Autodarbnīcas);
- 13) teritorija Akmeņu un Mūkusalas ielas stūrī (Bijusī armijas auto - remontu bāze);
- 14) teritorija Akmeņu ielā 18 a (SIA "LSD-1");
- 15) teritorija Hanzas ielā b/n (Stacija Rīga –Preču sāls noliktavas);
- 16) teritorija Ganību dambī 20 (Latvijas dzelzceļš bijušais vagonu depo –Rīga);
- 17) teritorija Hanzas ielā 14d/2 (Stacija Rīga-Preču-SIA "Evels");
- 18) teritorija Hanzas ielā 14d (Stacija Rīga-Preču-bijusī armijas naftas produktu u.c. ķīmisko vielu pārkraušanas punkts);
- 19) teritorija Ganību dambī 24a (SIA "Radus Latvija");
- 20) teritorija Ganību dambī 16g (SIA "Aktivia").

Tā kā šobrīd nav informācijas par piesārņojuma izplatīšanos no minētajām vietām, tad Plāns nosaka teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības uzsākšanas jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana.

12. TRANSPORTS

Ņemot vērā prasību saglabāt vēsturisko apbūvi un plānojuma struktūru, ir izstrādāti priekšlikumi transporta infrastruktūras pilnveidošanai, kas padarīs RVC vēl pievilcīgāku iedzīvotājiem, viesiem, potenciālajiem investoriem, veicinot šīs teritorijas, visas Rīgas un valsts ekonomisko attīstību.

Lai to nodrošinātu, jāizveido objektu sasniedzamība, piešķirot prioritāti šādiem satiksmes dalībniekiem:

- gājēji un velosatiksmē;
- sabiedriskais transports;
- vieglās automašīnas;
- kravas apkalpes transports.

RVC satiksmes infrastruktūras 2025.gada vīzija ir šāda:

- racionāla Daugavas šķērsošana. Nodrošināta optimāla Daugavas šķērsošana transporta plūsmai – uzbūvēts Dienvidu tilts, Ziemeļu šķērsojums, Hanzas šķērsojums un Zemgales tilts;
- RVC teritorija atslogota no lielās transporta kustības – arī no tranzīta kustības;
- visā Vecrīgas teritorijā gājēju kustībai ir noteikta prioritāte;
- visā pilsētā un vēsturiskajā centrā ir izveidota vienota veloceliņu struktūra;
- Vecrīga, Citadeles teritorija, Bulvāru loks, Centrāltirgus un Spīķeru zona veido funkcionāli kopīgu vēsturiskās apbūves telpu ar ērtu gājēju kustību;
- 11. novembra krastmala pārveidota par pievilcīgu publisko ārtelpu ar daudzveidīgām atpūtas iespējām apmeklētājiem.

Politika. Veicināt pilsētas satiksmes infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši 21.gs. prasībām, veidojot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu un nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.

12.1. Ielu klasifikācija. Satiksmes infrastruktūras attīstība

Ielu klasifikācija un struktūra

Centra ielu tīkls ir visas pilsētas satiksmes infrastruktūras sastāvdaļa, tāpēc tā ielu klasifikācija sakrīt ar RTP-2006 izstrādāto. RVC un tā aizsardzības zonas teritorijā nav „B” kategorijas ielu, bet tiešā tuvumā tai ir Ziemeļu šķērsojums un Austrumu maģistrāle, kas nodrošinās ceļus uz centru, apejot RVC aizsardzības zonu tranzīta un kravas satiksmei. Papildinājumi skar Vecrīgas teritoriju un ielas ar tramvaja kustību.

RVC un tā aizsardzības zonas ielu tīkla pamatuzdevumi un ielu klasifikācija:

- nodrošināt ceļus uz centru, apejot RVC teritoriju tranzīta un kravas satiksmei – „C” kategorijas ielas;
- organizēt ievadu sistēmu RVC apmeklētāju un sabiedriskajam transportam – „D” kategorijas ielas;
- organizēt piekļūšanu pie atsevišķiem kvartāliem un ēkām RVC teritorijā – „E” kategorijas ielas un piebraucamie ceļi;
- nodrošināt drošu gājēju kustību apmeklētākajās RVC teritorijās – “gājēju ielas” vai “ielas ar prioritāti gājējiem”.

Rīgas ielu tīkla struktūras mugurkaulu veido lielceļi, no kuriem pilsētas centrālajā daļā var nokļūt pa ierobežota skaita pilsētas maģistrālēm. RVC AZ daļā tiek izveidots Mazais loks, ko veido esošas un perspektīvas „C” kategorijas ielas. Tas ir pietiekami labi savienots ar lielceļu sistēmu, tāpēc to var izmantot arī reģionālās un pret centru tranzītās plūsmas, un tā funkcijas ir:

- apkalpot iekšpilsētas pārvadājumus;
- sadalīt satiksmes plūsmas starp pilsētas ielām.

Satiksmes infrastruktūras attīstība

Specifiskas prasības attiecībā uz satiksmes komunikācijām RVC teritorijā:

- vēsturiskās apbūves un ielu tīkla saglabāšana, izmantojot transporta komunikācijām tikai esošo ielu telpu;
- prioritātes nodrošināšana gājēju un velosipēdu kustībai, gājējiem pārsvarā zemes līmenī.

Perspektīvo transporta plūsmu prognoze. Patlaban vēsturiskā centra transporta plūsmas struktūrā 90–95% ir vieglās automašīnas. Tāpēc, prognozējot transporta plūsmas apjomu, lielākā uzmanība veltīta vieglajam transportam. Saskaņā ar pieņemtajiem pilsētas attīstības rādītājiem, pēc preliminārām aplēsēm pieņemts:

- vieglā transporta kustības intensitātes pieaugums 3% gadā, tātad 12 gadu perspektīvā tā palielināsies 1,4 reizes, 25 gadu perspektīvā – 1,7 reizes;
- sabiedriskā transporta kustības intensitātes pieaugums 1,5–2,0% gadā, tātad 12 gadu perspektīvā tā palielināsies 1,2 reizes, tālākā perspektīvā – 1,4 reizes;
- apkalpojošā kravas transporta kustības intensitātes pieaugums 1,5–2,0% gadā, tātad 12 gadu perspektīvā tā palielināsies 1,2 reizes, tālākā perspektīvā – 1,4 reizes.

Centrā tranzītā pasažieru transporta plūsmas struktūra pieņemta pamatojoties uz izpētes rezultātiem, – tranzīta pasažieru transporta plūsma pieņemta 30–35% no kopējā pasažieru plūsmas apjoma.

Ievadceļu noslogojuma novērtējums. Svarīgākā problēma RVC teritorijā – izveidotais ielu tīkls, sevišķi UNESCO atzītajā vēsturiskajā apbūvē, kas nav piemērots 21.gadsimta prasībām, tāpēc steidzami ir jānodrošina objektu sasniedzamība ar kādu transporta līdzekli, jo iespējams, ka RVC šī iemesla dēļ varētu kļūt nepievilcīgs.

Pasaules prakses analīze rāda, ka līdzīgas problēmas var atrisināt ar šādām metodēm.

1. Ar jauno būvniecību:

- izbūvējot apvedceļus tranzīta plūsmām un aktivizējot to ievadceļu izmantošanu, kuriem ir caurlaides spējas rezerves;
- regulējot vieglā transporta satiksmes apjomu, izveidojot autonovietņu kompleksu un nodrošinot tā mijiedarbību ar sabiedrisko transportu.

2. Ar ekonomiskiem paņēmieniem:

- vienota politika attiecībā uz sabiedriskā transporta biļešu un autonovietņu izmantošanas cenām;
- veicinot birojus un citus darījumu objektus pārvietoties uz zonām ar mazāk noslogotu ielu tīklu.

3. Organizatoriskie pasākumi:

- aktivizējot sabiedrisko transportu, nodrošinot tā prioritāti transporta plūsmā;
- darba sākuma laiku vienmērīgi sadalot 2–2,5 stundu periodā;
- organizējot vienvirziena satiksmi;
- daļu RVC ielu atbrīvojot no autostāvvietām;
- ieviešot caurlaižu sistēmu RVC robežās;
- attīstot velotransporta infrastruktūru;
- aktivizējot upju transportu.

Lai objektīvi novērtētu satiksmes plūsmas komforta līmeni ievadielās (17 ievadi ar 31 braukšanas joslām), RVC satiksmes apstākļi tika raksturoti, lietojot pasaules praksē izmantotos 6 komforta līmeņa rādītājus. Novērtēts, ka vairāk nekā 60% satiksmes dalībnieku maksimumstundās pārvietojas nepieļaujamajos apstākļos. Analīzes gaitā noskaidrots arī ka:

- ielās ar divvirzienu kustību braukšanas joslas platums bieži ir 2,5–2,7 m;
- caurlaides spējas rezerves ir ievadiem no dienvidaustrumiem un no ziemeļrietumiem.

Perspektīvā satiksmes plūsma ievadielās centrā aplēsta, ņemot vērā, ka tiks izveidots maģistrāļu tīkls tranzīta plūsmai un autonovietņu politikas īstenošanai tiks izmantots variants ar neierobežotu autonovietņu skaitu. Novērtēts, ka tādā gadījumā, ie braucot centrā, 12 gadu perspektīvā radīsies sarežģījumi 75% kustības dalībnieku, 20–25 gadu perspektīvā – līdz 90% kustības dalībnieku, jo satiksme visos ievados praktiski tiks paralizēta. Pašreizējam satiksmes apjomam vairākās ievadielās, piemēram, Krišjāņa Valdemāra ielā, būtu jāpaplašina brauktuve par 1–2 joslām katrā virzienā, kas nav iespējams bez ēku nojaukšanas. Tātad aplēses periodā 12 gadiem ir nepieciešams samazināt satiksmes apjomu RVC par 25–30% un tālākā perspektīvā – par 40–45%. Pēc pasaules prakses, to var sasniegt, veidojot ciešu sadarbību sabiedriskā transporta un vieglo automašīnu izmantošanas jomā. Ielu šķērsprofilus skatīt 2.pielikumā.

Politika. Veidot pilsētā hierarhisku ielu tīkla sistēmu atbilstoši ielu klasifikācijai.

Politika. Rezervēt trases Daugavas šķērsojumiem Hanzas šķērsojumam, kas kalpos iekšpilsētas pārvadājumiem.

Politika. Veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību atbilstoši RVC pilsēt būvnieciskajai specifikai.

Politika. Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam.

Rīgas dome 05.07.2011. ir pieņēmusi lēmumu Nr.3388 „Par Hanzas šķērsojuma plānotās būvniecības variantu akceptēšanu”, ar kuru akceptēts Hanzas šķērsojuma plānotās būvniecības projekta īsā tuneļa variants, ņemot vērā, ka tas neizslēdz arī zemā tilta variantu izbūves iespēju. Līdz ar to ir precizētas ielu un tuneļa izbūvei nepieciešamās sarkanās līnijas, kas bija noteiktas ar rezervi kā „Hanzas šķērsojuma tilta koridora alternatīvā variantu trase”.

12.2. Autonovietņu sistēmas attīstība

Pilsētai attīstoties un pieaugot automobilizācijas līmenim valstī un it īpaši Rīgā, kļūst aktuāls jautājums par autostāvvietu nodrošinājumu Rīgas vēsturiskā centra robežās. Plāna risinājumu pamatā ir stingra **autonovietņu politika – stāvvietu skaita ierobežošana ar mērķi atslogot pilsētas centrālo daļu no stāvošajiem automobiļiem, samazinot vieglā transporta plūsmu ielās un tādējādi uzlabojot pilsētas vides kvalitāti.**

Zinot stāvvietu skaitu un to noslogojumu (85–90%), pēc ekspertu vērtējuma kopējais esošais pieprasījums pēc autostāvvietām RVC teritorijā vienlaikus ir 14 000–14 500 vienību.

Ņemot vērā esošo pieprasījumu un prognozētos RVC attīstības scenārijus, novērtēts iespējamais pieprasījums pēc stāvvietām: 12 gadu perspektīvā tas ir 21 000 un 20–25 gadu perspektīvā – 27 000 stāvvietu.

Plānojuma izstrādes gaitā tika izskatīti trīs autonovietņu nodrošinājuma attīstības scenāriji, un kā labākais turpmākai detalizētai izstrādāšanai tika pieņemts variants ar līdzsvarotu autostāvvietu nodrošinājumu.

Līdzsvarota autostāvvietu skaita nodrošinājuma attīstības scenārijs ir izstrādāts, pamatojoties uz pieņēmumu, ka:

- autostāvvietu skaits pieauguma temps RVC teritorijā ir jāierobežo;
- autostāvvietu skaits pie piesaistes objektiem tiek noteikts, pamatojoties uz blakus ielu tīkla caurlaides spēju kapacitātes robežu un vismaz 30% apjomā no nepieciešamā.

Atbilstoši plānotajai teritorijas attīstībai un pieprasījuma pieaugumam nepieciešamais autostāvvietu skaits pēc 12 gadiem varētu sasniegt 21 000, pēc 25 gadiem – 27 000. Skaits ir noteikts atbilstoši dienā nepieciešamajām strādājošo un apmeklētāju vajadzībām.

Lai nodrošinātu plānoto autostāvvietu skaitu, nepieciešams paredzēt šādas autostāvvietas:

- 4000 – ielu sarkano līniju robežās (visas stāvvietas par salīdzinoši augstu maksu);

- 7000 – ārpus ielu sarkano līniju robežām, izvietotas salīdzinoši mazās stāvvietās ar ietilpību līdz 200 automobiļiem;
- 10 000 – RVC aizsardzības zonā saistībā ar sabiedriskā transporta maršrutiem, ar ietilpību līdz 1500 automobiļiem. Šādas stāvvietas arī kalpotu kā “Park&Ride” sistēmas stāvvietas.

Autonovietņu sistēmas attīstības mērķis ir panākt, lai:

- **tiktu atslogoti transporta ievadi pieejās pilsētas centrālajai daļai;**
- **samazinātos stāvvietu meklējošo automobiļu skaits pilsētas centrālajā daļā, tādējādi samazinot arī transporta plūsmu ielās;**
- **palielinātos sabiedriskā transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos pilsētas centrālajā daļā;**
- **uzlabotos pilsētas vides kvalitāte un tiktu nodrošināta turpmāka centra attīstība.**

Lai nodrošinātu izvirzītos mērķus, nepieciešams izveidot komplicētu autonovietņu sistēmu, kas ietver atbilstošu izvietojumu, sasaisti ar pilsētas pārējo transporta infrastruktūru (sabiedriskais transports, maģistrālās ielas), skaidrus to attīstības nosacījumus, izbūves secību. RVC autostāvvietu nodrošinājuma problēmas ir iespējams veiksmīgi atrisināt tikai kontekstā ar visas pilsētas kopējo autostāvvietu sistēmu.

Izstrādātais priekšlikums ietver sevī divu savstarpēji līdzsvarotu autonovietņu sistēmu veidošanu.

1. **Pirmā** un svarīgākā ir **pilsētas nozīmes autonovietņu** izveidošana – maksas stāvvietas ielas sarkano līniju robežās, lielas ietilpības autonovietnes RVC aizsardzības zonā gar dzelzceļa loku (kopējā ietilpība līdz 10 000 automobiļu, vienā autonovietnē – līdz 1500 automobiļu) un “Park&Ride” stāvvietas ārpus RVC aizsardzības zonas. Veiksmīgas attīstības pamats ir tādas sistēmas izveidošana, lai tiktu saistītas gan atsevišķa veida – ielas malā, ap dzelzceļa loku un „Park&Ride” stāvvietas, gan sabiedriskā transporta maršrutu sistēmas.

Mijiedarbībai jābūt gan finansiālai, gan funkcionālai – tām vienai otra jāpapildina. Piemēram, finansiāli stāvvietām ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu jādodē stāvvietas ap dzelzceļa loku un “Park&Ride” stāvvietas.

Funkcionāli, lai veicinātu stāvvietu izmantošanu gar dzelzceļa loku, svarīgi ir izveidot regulārus, centru šķērsojošus sabiedriskā transporta maršrutus galveno transporta plūsmu virzienos. Visām autonovietnēm ap dzelzceļa loku, kā arī lielākajām autonovietnēm pie sabiedriskajiem objektiem jābūt iekļautām vienotajā informatīvajā sistēmā, kas autovadītājus, jau tuvojoties pilsētas centrālajai daļai, brīdinātu par autonovietnēs esošajām brīvajām stāvvietām, attālumu līdz tām, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonovietnei.

“Park&Ride” stāvvietas jāizvieto galvenokārt saistībā ar tramvaja maršrutiem. Veiksmīgai stāvvietu attīstībai ir nepieciešams izstrādāt satiksmes organizācijas pasākumu

kompleksu, kas nodrošinātu ievērojami lielāku tramvaja vidējo braukšanas ātrumu salīdzinājumā ar vieglā transporta vidējo braukšanas ātrumu attiecīgajā maršrutā.

2. **Otrā – autonomvietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem** (kultūras centri, valsts un pašvaldības iestādes, tirdzniecības centri u.c.), kas sevī ietver gan maksas, gan bezmaksas autonomvietnes ārpus ielas sarkano līniju robežām ar iespēju izmantot tās apmeklētāju un iedzīvotāju vajadzībām.

Pilsētas nozīmes autonomvietņu sistēmas izveidei ir jābūt tiešā pilsētas dienestu pārziņā. Šim nolūkam Plānā ir noteiktas teritorijas autonomvietņu izvietojumam.

Politika. Ieviešot pilsētas nozīmes autonomvietņu sistēmu, obligāti:

- jāsamazina stāvvietu skaits Vecrīgā, kā arī uz „C” un „D” kategorijas ielām RVC un tā AZ teritorijā;
- stāvvietas RVC ielas sarkano līniju robežās jāatļauj ierīkot tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsma, it īpaši sabiedriskais transports, un jānosaka salīdzinoši augsta maksa par šo stāvvietu izmantošanu darbdienās darba laikā;
- jāparedz sabiedriskā transporta sasaiste ar autonomvietnēm ap dzelzceļa loku;
- iekļaut vienotajā informatīvajā sistēmā visas autonomvietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonomvietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz autonomvietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonomvietnei.

Politika. Izstrādāt stāvvietu attīstības koncepciju, kas paredzētu gan nepieciešamo finansiālo līdzekļu piesaistīšanu, gan kopējā sistēmā iesaistīto dienestu (piemēram, sabiedriskā transporta un autostāvvietu) savstarpējās sadarbības modeli.

Vienlaikus pilsētai jāpieņem skaidri noteikumi, paredzot **autonomvietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem**. Lai nodrošinātu izvirzītos autonomvietņu attīstības mērķus, jāievēro šādi principi attiecībā uz **autonomvietņu izvietojumu pie sabiedriski izmantojamiem objektiem**:

- **RVC teritorijas robežās:**
 - autonomvietnēs pie publiski izmantojamiem objektiem stāvvietu skaits nedrīkst pārsniegt 30% no normatīvos paredzētā stāvvietu skaita;
 - autonomvietnēs ārpus ielas sarkano līniju robežām vai Plānā noteiktajām pazemes autonomvietnēm jānodrošina ietilpība līdz 200 stāvvietām, izņemot speciāli noteiktās autonomvietnes ar lielāku ietilpību. Katras autonomvietnes projektēšanas sākuma posmā jāpārbauda stāvvietas radītā papildu ietekme uz satiksmes plūsmu un tuvāko krustojumu caurlaides spēju;
- **RVC aizsardzības zonā:**
 - autonomvietnēs pie publiski izmantojamiem objektiem stāvvietu skaits nedrīkst pārsniegt normatīvos paredzēto minimālo stāvvietu skaitu, izņemot objektus, kas

atsevišķu pasākumu laikā piesaista lielu apmeklētāju pieplūdumu, piemēram, daudzfunkcionālā halle „Arēna Rīga” Skanstes ielā;

- autonomvietnēs ārpus ielas sarkano līniju robežām jānodrošina ietilpība līdz 500 stāvvietām. Katras autonomvietnes projektēšanas sākuma posmā jāpārbauda stāvvietas radītā papildu ietekme uz satiksmes plūsmu un tuvāko krustojumu caurlaides spēju līdz pat „C” kategorijas ielai.

Izvietojot auto stāvvietas ārpus ielu sarkanajām līnijām vai pazemē ielu sarkano līniju robežās, atkarībā no autonomvietnes ietilpības ir jāveic Apbūves noteikumos noteiktās iepriekšējās izpētes.

Autonomvietņu izvietojums. Vecrīga ir svarīgs sabiedriskais centrs, kura dzīvotspējai ir nepieciešams nodrošināt automobiļu novietošanas iespējas. 2003.gadā veiktajā teritorijas apsekojumā konstatēts, ka Vecrīgas ielu malās stāv līdz 900 automobiļu, stāvlaukumos vēl aptuveni 350 automobiļu. Veicot satiksmes organizācijas izmaiņas, Vecrīgā ielu malās varētu palikt līdz 350 autostāvvietām Plānā norādītajās vietās. Lai stāvvietu skaita samazināšanās neradītu saimnieciskās darbības traucējumus, Plāns piedāvā izskatīt iespēju izbūvēt pazemes autonomvietnes ap Vecrīgas perimetru šādās vietās:

- Aspazijas bulvāra un Krišjāņa Barona ielas krustojuma rajonā (pie Latvijas Nacionālās operas);
- Teātra laukumā, Operas priekšlaukumā vēlams kompleksā ar pazemes telpu Aspazijas bulvārī;
- 13. janvāra ielā;
- 11. novembra krastmalā.

Iespējama pazemes autostāvvietu dalīšana, nodrošinot savstarpēji nesaistītas iebraukšanas un izbraukšanas iespējas auto plūsmu vienmērīgai izkliedēšanai.

RVC un tā aizsardzības zonā ielas malās stāvošo automobiļu skaitu plānots samazināt par aptuveni 2100. Lai mazinātu satiksmes plūsmu ielās, Plāns paredz lielākas autonomvietnes ap dzelzceļa loku šādās vietās:

- Turgeņeva, Puškina un Dzirnavu ielas rajonā līdz 1000 stāvvietām (dalot tās pa 2x 500). Autonomvietnes izbūves noteikumos ietilpst Puškina un Turgeņjeva ielas kā divvirzienu ielu pāra izveidošana ar iespēju tajā veikt kreiso manevru no Krasta ielas, kā arī tuneļa izveidošana zem dzelzceļa Elizabetes ielas trasē;
- pazemes autostāvvietā zem tagadējā Rūpniecības preču tirgus līdz 500 stāvvietām;
- pazemes autostāvvietā zem 13. janvāra ielas;
- Skanstes ielas un Zirņu ielas krustojuma tuvumā. Autonomvietnes izbūves noteikumos ietilpst veiksmīga blakus teritorijas attīstība un Ziemeļu šķērsojuma perspektīvais pieslēgums un Hanzas ielas trases Daugavas šķērsojuma izbūve;

- Sporta ielas rajonā, posmā starp Hanzas ielu un Ganību dambi. Autonovietnes izbūves noteikumos ietilpst veiksmīga bijušās Preču stacijas teritorijas attīstība un Hanzas ielas trases Daugavas šķērsojuma izbūve.

Visām autonovietnēm savā starpā jābūt saistītām ar centru šķērsojošiem sabiedriskā transporta maršrutiem. Iepriekš minēto autonovietņu izbūves iespējamība ir pamatota ar perspektīvās transporta sistēmas attīstību. Pirms šo autonovietņu izbūves jānosaka precīza tās ietilpība, veicot pārbaudi par tās radīto papildu ietekmi uz satiksmes plūsmu un tuvāko krustojumu, kā arī „C” kategorijas ielu caurlaides spēju pārbaudi.

12.3. Darbavietu pārvietošana no pārslogotiem rajoniem

Viena no iespējām samazināt slodzi uz ievadiem centrā ir veicināt biroju un citu darījumu objektu vienmērīgāku sadalījumu RVC teritorijā un ārpus tās. Tāpēc rekomendējams veicināt darbavietu pārcelšanu uz šādām zonām:

- uz ziemeļiem un ziemeļrietumiem no Krišjāņa Valdemāra ielas;
- Ķīpsalā, Klīversalā un Andrejsalā;
- uz dienvidaustrumiem no Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas un Aleksandra Čaka ielas.

12.4. Sabiedriskā transporta attīstība

Tā kā ielu tīkla caurlaides spēja jau pašlaik nevar nodrošināt iedzīvotājiem un pilsētas centra apmeklētājiem apmierinošu pieejamību, Plāns paredz palielināt sabiedriskā transporta lomu pilsētas pasažieru pārvadājumos. Tāpēc sabiedriskā transporta sistēmu nepieciešams pilnveidot, izveidojot vienotu pārvaldes sistēmu, attīstot tīklu un modernizējot sastāvu. Pasažieru apkalpošanai izmantojami tramvaji, trolejbusi, autobusi, tostarp maršruta taksometri un dzelzceļš, kā arī ūdenstransports.

Konceptuālais risinājums, kā pilnveidot RVC un tā AZ apmeklētāju nodrošināšanu ar sabiedrisko transportu, ir:

- 1) multimodālā satiksmes mezgla izveidošana;
- 2) pilsētas pārvadājumu ar ārpuspilsētas transportu organizācija;
- 3) pilsētas sabiedriskā transporta organizācija.

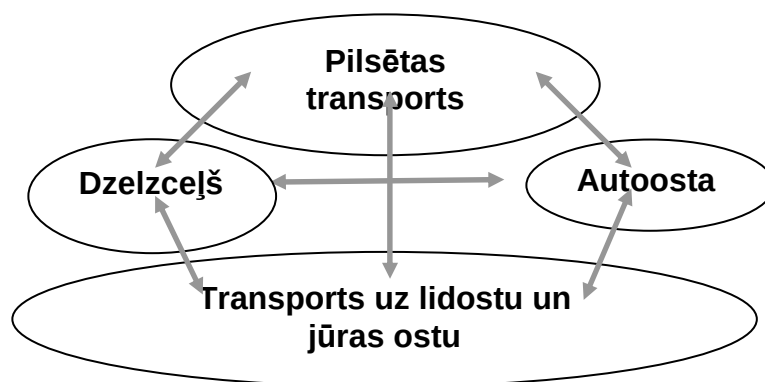
12.4.1. Multimodālais satiksmes mezgls

RVC teritorijā jāizveido vienots satiksmes mezgls, kurā pasažieriem jānodrošina iespēja ērti pārsēties no ārpuspilsētas transporta uz pilsētas transportu ar minimālu laika un enerģijas patēriņu.

Iespējamie **pasākumi** pārsēšanās ērtību nodrošināšanai:

- Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas un Rīgas starptautiskās autoostas sasaistei izveidot slīdošas ietves;

- pasažieru pārsēšanos organizēt Rīgas starptautiskajā autoostā;
- saistībai ar pilsētas pasažieru transportu pietuvināt pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, arī taksometru pieturas, izejām no ārpilsētas transporta peroniem, iespējams, izmantojot pazemes autonovietni zem Stacijas laukuma un zem rekonstruējamās Rīgas starptautiskās autoostas teritorijas;
- visu esošo dzelzceļa staciju un pieturpunktu tuvumā nodrošinot pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, taksometru pieturas, velonovietnes un autonovietnes “līdzsvarota nodrošinājuma” variantam;
- jaunās dzelzceļa stacijas “Pētersala” un jauno pieturpunktu “Ganības” un “Purvciems” tuvumā jāizveido sabiedriskā transporta pieturvietas, taksometru stāvvietas un pilsētas nozīmes autonovietnes.



←→ jānodrošina ērta pārsēšanās ar minimālu laika un enerģijas patēriņu

Politika. Starptautiskā līmenī popularizēt Rīgu kā Eiropas nozīmes transporta mezglu, radot tā attīstībai labvēlīgākus apstākļus.

Politika. Nenoraidot kompleksas ārējā autotransporta izpētes veikšanu Rīgā, ir jāizpēta iespēja Rīgas starptautisko autoostu papildināt ar lidostas un ostas transfēra funkcijām.

12.4.2. Pilsētas pārvadājumu ar ārpilsētas transportu organizācija

Dzelzceļa transports

Daugavas Ziemeļu dzelzceļa šķērsojuma izveidošana līdz ar RVC atslogošanu no Pārdaugavas kravu pārvadājumiem būs noteicošs faktors pasažieru satiksmes organizācijas uzlabošanai Rīgas mezglā. Kopā ar Rīgas pilsētas dzelzceļa radiāliem maršruti izveidosies aptuveni 20 km gara loka līnija, kas nodrošinās ērtu un ātru satiksmi starp centru un galvaspilsētas perifērijas zonām, attiecīgi atslogojot ielu transportu un samazinot pārsēšanās apjomu. Atkarībā no pasažieru plūsmas prasībām radīsies iespēja izveidot dažādus maršrutus, kombinējot loka un radiālās līnijas.

Loka līnijai jābūt elektrificētai, divceļu un ar zemām pasažieru platformām.

Rīgas dzelzceļam jāpasūta ritošais sastāvs ar zemām grīdām un ar iespēju mainīt vagonu skaitu vilcienā 2–5 vienību diapazonā.

Sākumperiodā kustības intensitāte loka līnijā varētu būt vairāk nekā 2–3 vilcieni stundā.

Turpmākajā attīstībā nepieciešams ievērtēt iespējamās „Rail Baltica” pasažieru dzelzceļa attīstības iespējas Rīgā un „Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā” iekļautos transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumus.

Politika. Pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu aktivizācijai:

- **nodrošināt dzelzceļa staciju un pieturpunktu darba koordināciju ar pilsētas sabiedriskā transporta kustības sarakstiem, izvietojot tramvaja un autobusa pieturas, kā arī autonovietnes, nodrošinot labiekārtotas gājēju pieejas un pārvietošanās iespējas personām ar ierobežotām fiziskām iespējām;**
- **12 gadu aplēses periodā kā līdzsvaru Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijai Rīga-Preču stacijas vietā izveidot jaunu dzelzceļa pasažieru staciju “Pētersala” un pieturpunktu “Ganības”.**
- **20–25 gadu aplēses periodā uz dzelzceļa bāzes izveidot Pilsētas dzelzceļu, kur attālums starp pieturvietām būs apmēram 1,1–1,4 km centra tuvumā, izveidot papildu pieturu “Purvciems”.**

Autotransports

Ārpilsētas autobusi un maršruta taksometri pilsētas pārvadājumos tiek izmantoti maz. Rīgas starptautiskajai autoostai caurlaides spēju un teritorijas rezervju tās pašreizējā atrašanās vietā nav. Savukārt Rīgas rajona autobusiem un maršruta taksometriem iespējas iekšpilsētas pārvadājumos ir ļoti ierobežotas un ekonomiski nepamatotas.

Ir piedāvājums pašreizējā Rīgas starptautiskajā autoostā apkalpot tikai starptautiskos un tālsatiksmes maršrutus, bet reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes centra tuvumā.

Abrenes ielā, Ganību dambja un Sporta ielas turpinājuma rajonā, Rūpniecības preču tirgus teritorijā izveidojami maršrutu mikroautobusu galapunkti.

Politika. Perspektīvā saglabāt un attīstīt Rīgas starptautisko autoostu tās pašreizējā novietnē galvenokārt starptautisko un tālsatiksmes reisu apkalpošanai. Reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes Rūpniecības preču tirgus rajonā un Skanstes ielas apkaimē.

12.4.3. Pilsētas sabiedriskā transporta organizācija

Iedzīvotāju kustības analīze rāda, ka laiks, kas tiek patērēts, pārvietojoties no viena objekta uz citu, pārsniedz rekomendējamās robežas, un jānodrošina kustības paātrinājs, pārvietojoties ar sabiedrisko transportu.

Tramvaju tīkla reorganizācijas pamatā tiek ierosināts veidot:

- loku labajā krastā “centrā”, kas apvieno Vecrīgu – Rīgas starptautisko autoostu – Centrāltirgu – Rīgas dzelzceļa pasažieru staciju, centra zonu (Dzirnavu un Elizabetes ielas zonas) – Skanstes ielas apkaimi – Andrejsalas A zonu;
- loku ar trasējumu Daugavas kreisajā krastā, savienojot pilsētas rietumu aktīvo zonu gar Slokas un Daugavgrīvas ielas teritorijām, Hanzas šķērsojumu – Skanstes ielas apkaimi – centra zonu – Rīgas dzelzceļa pasažieru staciju – Rīgas starptautisko autoostu – Vecrīgu – Akmens tiltu;
- Daugavas kreisajā krastā nodrošinot teritorijas sasaisti Z - D virzienā no Podraga, šķērsojot Kīpsalu, Torņakalnu līdz Lucavsalai.

Rekomendēts izveidot atsevišķas joslas sabiedriskajam transportam ielās iekšpus “Mazā loka” – Hanzas iela – Pērnavas iela – Salu tilts – Daugavgrīvas iela, kā arī piedāvāts tās izveidot vietās, kur notiek sabiedriskā transporta aktīva kustība un kur var nodrošināt četras joslas nesliežu transporta kustībai:

- Brīvības ielā no VEF tilta līdz Raiņa bulvārim;
- Merķeļa ielā un Raiņa bulvārī;
- Krišjāņa Valdemāra ielā no Slokas ielas līdz Raiņa bulvārim un visā tās garumā pēc rekonstrukcijas.

Politika

- 1. Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības ātruma pieaugumu un regularitāti.**
- 2. Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pieturvietas sasniedzamību 6–8 minūšu laikā (ātrums 4 km stundā).**
- 3. Kā pilsētas transporta “mugurkaulu” attīstīt moderno tramvaju – ar zemām grīdām, ar ārēji pievilcīgu un modernu ritošo sastāvu, kas pēc ietilpības būtu piemērots dažādam pasažieru pārvadājuma apjomam un personām ar kustību traucējumiem.**
- 4. Izveidot moderno tramvaju tīklu, trasētu koridoros ar lielāku pasažieru apgrozījumu (SYSTRA pētījumi), kas savienotu lielākos daudzstāvu dzīvojamos, darbavietu un lielākas piesaistes objektu rajonus ar RVC un tā aizsardzības zonu šādos virzienos:**
 - Jugla;
 - Purvciems;
 - Pļavnieki;
 - Ziepniekkalns;
 - Imanta;
 - Sarkandaugava;
 - Mežaparks;
 - starptautiskā lidosta “Rīga” u.c.

5. Reorganizēt tramvaju tīklu, lai nodrošinātu ērtas pārsēšanās iespējas visos sabiedrisko transportu veidu maršrutos, izmantojot lokveida divvirzienu tīklu.
6. Izmantot autobusu satiksmi, kā arī maršruta taksometrus (līdz kotedžu tipa apbūves rajoniem arī luksusa maršrutos), galvenokārt saistot RVC ar dzīvojamajiem rajoniem, kur ir mazāks iedzīvotāju skaits.
7. Stimulēt trolejbusu satiksmi galvenokārt RVC teritorijā, kā arī citos tirdzniecības un darījumu rajonos, kur uz ietvēm ir daudz gājēju.
8. RVC ievados sabiedriskā transporta kustības ātruma palielināšanai izveidot atsevišķas braukšanas joslas sabiedriskajam transportam, ieskaitot taksometrus.
9. Pārsēšanos skaita samazināšanai lielā mērā kalpos maršrutu galapunktu izvietošana ārpus RVC un maršrutu pārveidošana par caurbraucošiem. Maršrutu tīkla pilnveidošana saskaņā ar piedāvāto modeli ļaus samazināt pārsēšanos par 60–80% galvenajos pārsēšanās punktos:
 - Stacijas laukumā;
 - Inženieru ielā;
 - pie Katedrāles.
10. Pilnveidot braucienu apmaksas politiku.
11. Pilnveidot operatora un pasažiera informācijas apmaiņu.
12. Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas/caurbraukšanas maksu RVC un tā AZ, veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību.

12.5. Kravas transports

Autotransports

Lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta, svarīgi ir izveidot lielceļu tīklu, kas nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem. Perspektīvā pabeidzot lielceļu tīkla izbūvi, visā pilnībā tiks nodrošinātas kravas transporta vajadzības gan pilsētas iekšienē, gan nepieciešamība sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no ārpilsētas.

Papildus lielceļu tīklam svarīgi ir attīstīt arī pilsētas maģistrālo ielu tīklu, kurā kravas transporta satiksme būtu pieļaujama ar atsevišķiem ierobežojumiem, piemēram, satiksmes ierobežojumi laikā, kravas veida, svara un garuma ierobežojumi. Svarīgākais perspektīvais maršruts cauri RVC AZ ar daļējiem ierobežojumiem ir Salu tilts – Pērnavas loks – Hanzas šķērsojums.

RVC teritorijā apkalpojošā smagā transporta kustība pieļaujama ar normatīvos paredzēto minimālo piegādes automobili atbilstoši LVS 190-3:1999 "Ceļu vienlīmeņu mezgļi" B.1. tabulai, bet kravas piegādes transporta svara ierobežojums – piegādes auto atļautā pilnā masa nedrīkst pārsniegt 7,5 t. Tas jāņem vērā RVC ielu un laukumu segumu vai konstrukciju izvēlē jaunbūvē vai rekonstrukcijas projektos.

Politika. Veicināt kravas transporta maršrutu pakāpenisku izveidi ārpus RVC un dzīvojamajiem rajoniem.

Politika. RVC preču piegādei veicināt mazas kravnesības autotransporta izmantošanu.

Kravu pārvadājumi ar dzelzceļa transportu

Rīgas pilsētas apstākļos kravas vilcienu kustība dzelzceļa mezgla centrālajā daļā – posmā starp Rīgas dzelzceļa pasažieru staciju un dzelzceļa staciju "Torņakalns", kā arī Kravu staciju un to pievedceļu (dzelzceļa kravu stacijas "Rīga-Krasta" parks un kravu stacija "Zemitāni") darbība rada zināmas grūtības. Lai gan veikti daudzi pasākumi pilsētas centra atslogošanai, vagonu plūsmas novirzīšana uz Krustpils-Jelgavas-Tukums iecirkņiem u.c., kustības apmērs saglabāties līdz 5–9 kravu vilcieniem diennaktī. Turklāt cauri Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijai kursē tā sauktie pārdevju vilcieni, starp dzelzceļa staciju "Šķirotava" un Torņakalna stacijas parkiem "Lāčupe" un "Bolderāja", pēdējo gadu laikā ievērojami palielinājusies eksporta u.c. kravu plūsma.

Ņemot vērā Rīgas ostas objektu pārvietošanu uz Daugavas lejteci, tiek piedāvāts jauns dzelzceļa šķērsojums pāri Daugavai Eksportostas – Spilves pļavu rajonā, tādējādi atslogojot pilsētas centru no kravu pārvadājumiem starp mezgla stacijām un noslēdzot Rīgas dzelzceļa mezgla loku.

Rīga ir ieinteresēta preču pārvadājumus veikt pa dzelzceļu, nodrošinot, ka potenciāli bīstamie un smagie kravu pārvadājumi nenotiek cauri pilsētas centram.

Lielas pārmaiņas gaidāmas Rīgas Ostas rajona sliežu ceļu izkārtojumā. Perspektīvā tiek plānota Andrejsalas teritorijas atbrīvošana no dzelzceļa sliedēm, turpinot pārtraukto Rīgas Ostas stacijas būvniecību Kundziņsalā, kur izveidosies galvenais parks.

Rīgas Ostas stacijas darba nodrošināšanai atjaunojams agrāk demontētais otrais galvenais ceļš starp Brasas posteni un Ganību parka (bijušais Rīgas preču stacijas) pievienojumu, saglabājot arī esošo galveno ceļu līdz Krasta parkam. Tāpat daļēji saglabājams Ganību parka ceļu izkārtojums pilsētas dzelzceļa ierīkošanai.

Politika. Iespēju robežās veicināt Rīgas dzelzceļa mezgla pilnveidošanu, ievērojot visas nepieciešamās prasības par ietekmi uz apkārtējo vidi.

12.6. Jūras transports

Osta vēsturiski ir bijusi viens no galvenajiem Rīgas attīstības faktoriem un labklājības avotiem. Salīdzinājumā ar 2001. gadu, 2005. gadā vairāk nekā divas reizes bija palielinājies pasažieru pārvadājuma apjoms un pusotru reizi pieaudzis kravas pārvadājumu apjoms²⁵.

²⁵ Papildus informāciju skatīt RTP-2006 paskaidrojuma raksta 7.2. un 7.3. apakšnodalās.

Rīgas osta ir izstrādājusi tās attīstības koncepciju, kurā ņemta vērā ostas saistība ar citiem pilsētas transporta veidiem, lielceļu tīklu un zemju izmantošanu.

Politika. Sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru pietātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā.

Politika. Veicināt Rīgas pasažieru ostai piegulošā rajona sabiedriskā transporta kustības uzlabošanu.

12.7. RVC satiksmes infrastruktūras pilnveidošanas variantu salīdzinājums

RVC satiksmes infrastruktūras pilnveidošanas varianti salīdzināti pēc aptuveniem rādītājiem par RVC pilsētas ielu noslogojumu ar transportu un pēc ietekmes uz vides piesārņojumu (2003.gadā visā RVC teritorijā visnopietnāk pārsniegta slāpekļa dioksīda NO₂ koncentrācija – 2–3 reizes salīdzinājumā ar pieļaujamo robežlīmeni).

Analīze rāda, ka vislielāko efektivitāti var sasniegt pilnīgi aizliedzot transporta stāvēšanu RVC teritorijā. Taču pēc tā nav īpašas nepieciešamības, turklāt tik stingri pasākumi varētu rosināt iedzīvotāju neapmierinātību.

NO₂ koncentrācijas samazināšanu līdz robežlīmenim varēs panākt, ņemot vērā pasaules pieredzi automobiļu ražošanā, tīrākas degvielas lietošanā un ielu seguma kvalitātes uzlabošanā.

Satiksmes apjoms RVC teritorijā var samazināties, ieviešot iepriekš minētos pasākumus, un vislielākā efektivitāte sagaidāma no autonomvietņu sistēmas sakārtošanas.

12.8. Gājēju kustība

Nepieciešamība nodrošināt prioritāti gājēju kustībai RVC teritorijā noteikta RAP-95 un tiek rekomendēta arī šajā Plānā.

Gājēju kustības prioritāti atkarībā no prasībām konkrētajā vietā var nodrošināt ar:

- gājēju ielu izveidošanu;
- ielu ar prioritāti gājējiem izveidošanu un transporta ielu šķērsošanas uzlabošanu;
- pietiekama platuma ietvju ierīkošanu;
- satiksmes ātruma mākslīgu samazināšanu gājēju plūsmai paralēlajās vai šķērsojošās brauktuvēs;
- transporta un gājēju plūsmas sadalīšanu laikā un telpā.

Tā kā šis jautājums ir būtisks saistībā ar publiskās ārtelpas veidošanu, tad detalizēti tas apskatīts nodaļā "Publiskā ārtelpa".

12.9. Velotransports

Velotransporta attīstība atbilstoši Rīgas domes pieņemtajai Velosatiksmes attīstības koncepcija (2005. - 2018.g.) balstīta uz šādām kompleksi risināmām sastāvdaļām:

- velotransporta infrastruktūra (velomaršrutu tīkls, velonovietnes, īres punkti u. tml.);
- veloizglītības un veloinformācijas sistēma;
- velotransporta pārvaldības un informācijas sistēma.

Lietišķo velomaršrutu tīklam RVC un AZ teritorijā jānodrošina:

- **pieejamība.** Velomaršrutu tīklam ir jāsavieno piepilsētas zonas ar galvenajiem braucienu mērķiem pilsētā – centrālo darījumu zonu, Vecrīgu, sporta centriem, dzelzceļa stacijām, lielākām izglītības un pakalpojumu iestādēm;
- **maršrutu vienotība tīklā.** Maršruti savienojami savā starpā un ar svarīgiem maršruti citās zonās, kā arī atsevišķās vietās jānodrošina iespēja pārsēsties uz citu transporta veidu;
- **satiksmes drošība.** Veloceliņu, izdalīto vai jauktas satiksmes joslu izvēle, lai nodrošinātu velosipēdistu norobežošanu no citiem satiksmes dalībniekiem un gājējiem atkarībā no satiksmes intensitātes un fiziskajām iespējām;
- **maršruta vides kvalitāte.** Veloceliņus un velojoslas gar pilsētas „C” kategorijas ielām, veidot norobežoti no pārējās satiksmes plūsmas.

Politika. Veicināt kompleksus velosatiksmes risinājumus, izveidojot veloceliņus un velojoslas un drošas vietas, kur novietot velosipēdus, paredzēt vietas komerciālās ēkās, speciālus satiksmes signālus, nodrošinot iespēju atsevišķos punktos pārsēsties uz citu transporta veidu.

Politika. Veidot velosipēdistu joslu gar vietējām ielām ar vidēju satiksmes intensitāti.

Politika. Velomaršrutu ceļā esošās trotuāru apmales (perpendikulāri braukšanas virzienam) izbūvēt tā, lai tās būtiski netraucētu velotransporta kustību.

12.10. Autotransporta sasaistes attīstība starp Daugavas krastiem

Vispārēji jautājumi. Šķērsojumu sistēmai ir liela nozīme sasaistes nodrošināšanai starp Daugavas krastiem. Šķērsojumu sistēmas uzdevums vēsturiski izveidojušos pilsētu centros – nodrošināt ielu tīkla plānojuma un funkcionālās struktūras vienotību, ko ir iespējams panākt, ja attālumi starp tiem nepārsniedz 1 km. Rīgā centra apbūves fronte gar Daugavu ir ap 5 km, starp trim autotransporta tiltiem pāri Daugavai – Vanšu, Akmens un Salu – attālumi ir 0,7 un 1,7 km (uz visiem tiltiem kopā ir 7 braukšanas joslas autotransportam un 1 josla tramvaja kustībai vienā virzienā). Tātad salīdzinājumā ar pasaules praksi RVC apkalpojošo šķērsojumu skaits ir mazs, attālums starp Salu un Akmens tiltu ir ievērojams, īpaši ņemot vērā apstākli, ka Salu tilts apkalpo „C” kategorijas ielu, Vanšu tilts – „D” kategorijas ielu, bet Akmens tilts “ieduras”

Vecrīgas apbūves kompleksā un tam nav plānota turpinājuma ielu tīkla sistēmā. Pēc vairāku plānotāju atzinuma, Akmens tilta izvietojums ir pilsētbūvnieciska kļūda.

Šķērsojumu caurlaides spējas novērtējums. Patlaban satiksme pie tiltiem sasniegusi piesātinājuma līmeni. Slodze katrai braukšanas joslai uz tiltiem ir gandrīz nemainīga – 1300–1400 reducēto vienību stundā vienā virzienā. Tātad saskaņā ar normatīviem D komforta līmenim tās ir pārslogotas par 25–30%.

Tiltu noslogojuma iepriekšējie aprēķini veikti ar nolūku pārbaudīt teritoriju rezervācijas nepieciešamību jauniem šķērsojumiem, kas apkalpotu plūsmas ar galapunktiem RVC un arī tranzīta plūsmas attiecībā pret centru. Iepriekšējās aplēses veiktas saskaņā ar RTP-2006 pieņemto darījumu objektu izvietojuma decentralizācijas plānojuma koncepciju.

- Attiecībā pret RVC tranzīta plūsmu daļa pieņemta:
 - pašreizējai situācijai – 30–35%, pamatojoties uz iedzīvotāju kustības apsekošanas rezultātu analīzi RTP-2006 sastāvā;
 - 12 gadu perspektīvai – aptuveni 40%;
 - 20–25 gadu perspektīvai – aptuveni 45% no kopējā satiksmes apjoma pāri Daugavai.
- Tiltu pieejās vienas braukšanas joslas caurlaides spēja D komforta līmenim pieņemta:
 - krustojumos vienā līmenī – 600 reducēto vienību stundā;
 - vairāklīmeņu satiksmes izkārtojumos – 1000 reducēto vienību stundā.
- Pieņemts, ka, ieviešot kompleksu autonovietņu politiku, ievados satiksmes plūsmas RVC varētu samazināties par 20%.
- Pārbaudīts variants:
 - Hanzas ielas šķērsojums – tilts ar divām braukšanas joslām autotransportam un vienu tramvajam katrā virzienā, ar pieejām divos līmeņos;
 - Zemgales tilts – ar divām joslām autotransportam un vienu tramvajam katrā virzienā, pieejās krustojumi vienā līmenī;
 - Ziemeļu šķērsojums – ar divām joslām autotransportam katrā virzienā, ar pieejām divos līmeņos.
- Pieņemts, ka Dienvidu tilts tiks uzbūvēts pirmajā kārtā ar 3 joslām autotransportam katrā virzienā.

Iepriekšējo aprēķinu rezultātu analīze rāda:

1. pašlaik šķērsojumu kopējās caurlaides spējas deficīts novērtēts kā 3 nepārtrauktas kustības braukšanas joslas;
2. lielākā efektivitāte sagaidāma pēc Dienvidu tilta un Ziemeļu šķērsojuma uzbūvēšanas;
3. ja pēc Dienvidu tilta tiek būvēts Zemgales tilts, saglabāsies braukšanas joslu deficīts tranzīta plūsmai attiecībā pret RVC;
4. tālākai perspektīvai (2030. gads) ir jārezervē teritorijas visiem 3 jauniem šķērsojumiem pāri Daugavai – Zemgales, Hanzas un Ziemeļu;

5. Akmens tiltu būs iespējams atbrīvot no vieglā transporta pēc jaunu šķērsojumu realizācijas un ar autonovietņu sistēmas efektīvu darbību, ja RVC apmeklējumu skaitu samazinātu par aptuveni 30%.

Šķērsojumu izvietojuma ietekme uz piegulošo teritoriju attīstību. Tika salīdzināts, cik efektīvi darbosies pilsētas maģistrāļu trases, kad tiks aprīkotas ar Zemgales tiltu vai Hanzas ielas šķērsojumu – tiltu. Par bāzes variantu salīdzinājumā pieņemta situācija, kad darbojas esošie tilti un Dienvidu tilts.

Analīze liecina par Hanzas ielas šķērsojumam ir stratēģiskā priekšrocība maģistrālā ielu tīkla veidošanā.

Tomēr ir jāreķinās ar šķērsojuma būvniecības sadārdzināšanos nepieciešamības dēļ nodrošināt kuģošanu līdz Pasažieru jūras ostai. Iepriekšējais sadārdzinājuma novērtējums – aptuveni 2 reizes.

Jāpapildina, ka iepriekšējais šķērsojumu būvniecības vietu un secību ietekmes novērtējums jāapstiprina ar speciālu komplekso izpēti attiecībā uz visiem šķērsojumiem pilsētā.

Pamatojoties uz šo analīzi, var secināt:

1. Dienvidu tilta būvniecība ļaus daļēji kompensēt esošo tiltu pāreju caurlaides spējas deficītu un aprīkot vienu no iespējamām "VIA Baltica" trasēm. Tomēr 12 gadu perspektīvai ar to nebūs pietiekami, un izveidosies deficīts – divas nepārtrauktas kustības joslas;
2. pēc Dienvidu tilta un Ziemeļu šķērsojuma ("VIA Baltica" ievads Rīgā) būvniecības vai paralēli tā būvniecībai, ja būs pietiekams finansējums, varētu rekomendēt izveidot Hanzas ielas šķērsojumu pirms Zemgales tilta, ņemot vērā tās stratēģiskās priekšrocības maģistrālo pilsētas ielu tīkla veidošanā (tranzīta satiksmes samazināšana RVC, ceļu izveidošana kravas transportam);
3. 20–25 gadu vai tālākā perspektīvā būtu jāizveido vēl divi papildu šķērsojumi: Zemgales tilts – satiksmes plūsmai iekšpus RVC – un, ņemot vērā attiecīgo teritoriju attīstību, Piejūras maģistrāles pārejas – tranzīta plūsmai attiecībā pret centru;
4. rekomendētā šķērsojumu realizācijas secība ir papildus jāpamato, tomēr šī projekta sastāvā ir jāparedz teritoriju rezervācija visām jaunajām trasēm un šķērsojumiem (Hanzas, Zemgales, Zaķusalas, Ziemeļu). Ja notiks Pārdaugavas centra un piekrastes teritorijas izmantošanas aktivizācija, jāparedz papildu tilta rezervācija pār Daugavu un Zaķusalu;
5. pēc 3 jaunu šķērsojumu realizācijas būs iespējams atbrīvot Akmens tiltu no vieglā transporta un tramvaja, pārceļot tos uz Zemgales tiltu. Uz Akmens tilta iespējams saglabāt bezsliežu sabiedriskā transporta maršrutus;
6. Akmens tilta atbrīvošana no intensīvās kravu un tranzīta satiksmes vienlaikus ar Rietumu maģistrāles būvniecību Nacionālās bibliotēkas un Uzvaras parka zonā varētu

nodrošināt RVC rajona funkcijām atbilstošus apstākļus – galvenokārt gājēju un sabiedriskā transporta kustību, kā arī piebraukšanu pie ēkām;

7. Hanzas un Ziemeļu šķērsojuma (vai Piejūras maģistrāles) būvniecība ļaus uzlabot satiksmes apstākļus uz Vanšu tilta, līdz ar to nodrošinot Ķīpsalas un Klīversalas teritoriju apkalpošanu.

Šiem secinājumiem ir jābūt apstiprinātiem, izmantojot transporta plūsmu modelēšanu.

12.11. Atsevišķu teritoriju transporta sistēmas attīstība

11. novembra krastmalas attīstības scenāriji. Krastmalas atslogošana no kravas un tranzīta satiksmes ir cieši saistīta ar lielceļu, pilsētas maģistrālo ielu un šķērsojumu izbūves secību. Tomēr arī pēc Austrumu maģistrāles un Ziemeļu trases izbūves 11. novembra krastmala saglabās svarīgu lomu kopējā pilsētas satiksmes shēmā.

11. novembra krastmalas attīstības variantos detalizētas tikai satiksmes vajadzības. Atlikušās platības, kuras tiek iegūtas, samazinoties satiksmes telpai, var tikt labiekārtotas atbilstoši publiskās ārtelpas prasībām.

1. variants – 12 gadu aplēses periodam. Izvērtējot satiksmes intensitātes samazināšanos pēc maģistrāļu izbūves 11. novembra krastmalā, pilsētas nozīmes satiksmi krastmalā (2 joslas katrā virzienā) iespējams atstāt zemes līmenī, vietējo satiksmi ap Vecrīgu atdalot ar atsevišķu brauktuvi. Labākais risinājums no satiksmes drošības viedokļa ir paredzēt starp brauktuvēm sadalošo joslu, kas varētu tikt atbilstoši labiekārtota. Stāvvietas tiek saglabātas tikai gar Vecrīgu uz vietējās brauktuves. Starp pilsētas satiksmes brauktuvi un vietējo joslu ir paredzēts izveidot tramvaja sliežu ceļus. Lai dotu iespēju gājējiem piekļūt Daugavai, jāparedz papildu pasākumi satiksmes organizācijā gājēju prioritātes nodrošināšanai virzienā Vecrīga – Daugavas krastmala.

Šāds transporta izkārtojums ir kompromisa variants starp satiksmes vajadzībām pilsētā kopumā un vides kvalitātes prasībām. Iespējamais realizācijas termiņš ir 2015. gads ar nosacījumu, ka šajā laikā ir veikta satiksmes maģistrāļu izbūve pilsētas pārējā daļā.

2. variants – 25 gadu aplēses periodam. Lai nodrošinātu gājēju kustības prioritāti 11. novembra krastmalā, labākais risinājums ir pilsētas nozīmes satiksmi novirzīt tunelī. Šis pasākums neapšaubāmi ir saistīts ar lieliem finansiāliem ieguldījumiem un realizējams līdz 2030. gadam. Šāds variants pilnībā nodrošina iespēju radīt labiekārtotu, videi draudzīgu telpu starp Vecrīgu un Daugavu. Vienlaikus jāuzsver, ka šāds satiksmes izkārtojums nav pamatojams ar satiksmes vajadzībām un tā realizēšanai ir nepieciešams izsvērts novērtējums no pilsētībūvnieciskā viedokļa.

Izstrādāti divi principiāli priekšlikumi gājēju prioritātes nodrošināšanai:

- paredzēts pilsētas satiksmi novirzīt tunelī starp Akmens tiltu un Vanšu tiltu. Tunelis ir izveidots tā, ka tajā varēs gan iebraukt, gan no tā izbraukt no Akmens tilta. Vietējā satiksme un stāvvietas paliks zemes līmenī, ar prioritāti gājējiem.

- pilsētas satiksme tiks novirzīta tunelī, jau sākot no Pilsētas kanāla pie Rīgas starptautiskās autoostas. Šajā vietā paredzēts satiksmes mezgls ar iespēju piesaistīt Maskavas, 13. janvāra ielas un Zemgales tilta satiksmes plūsmu, savukārt pazemē gar Vecrīgu – vieglā transporta autostāvvietas, kas saistītas ar vietējās nozīmes ielu. Vietējā satiksme paliek virszemē un ir savienota ar Maskavas ielu. Ielas gar Vecrīgu ir paredzētas tikai piekļūšanas funkciju nodrošināšanai, sabiedriskā transporta (arī tramvaja) un tūristu autobusu satiksmei. Akmens tilts paredzēts gājēju kustībai un tikai sabiedriskajam un apkalpes transportam.

Rekomendēts rezervēt teritoriju 2. variantā realizācijai, jo nākotnē tas dos lielākas iespējas satiksmes organizācijas variantu izvēlē. Konkrētāki satiksmes reorganizācijas priekšlikumi secīgos posmos izstrādāti Latviešu strēlnieku laukuma detālplānojuma sastāvā pēc Plāna apstiprināšanas 2006.gadā.

13. janvāra ielas attīstība. Centrālais transporta mezgls

Vispārēji nosacījumi: saistībā ar centrālo transporta mezglu, padziļināti jāvērtē situācija vairākās transporta sistēmas teritorijās:

1. 11. novembra krastmalā;
2. 13. janvāra, Marijas un Satekles ielas trasē;
3. Stacijas laukumā un Rīgas Starptautiskās autoostas apkārtnē;
4. Akmens tilta nozīme pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojuma izbūves.

Visas šīs teritorijas būtībā ir saistītas cita ar citu un kopumā veido RVC austrumu un dienvidu puses galvenās transporta artērijas, uztverot un caurvadot lielu transporta plūsmu gan dienvidu – ziemeļu virzienā, gan starp Pārdaugavu un pilsētas austrumu rajoniem. Daugavas šķērsojumu trūkums, kā arī vēl nepabeigtā Austrumu maģistrāle nosaka, ka apskatāmajās trasēs patlaban ir daudz tranzīta un kravas transporta, veidojot 30–50% no kopējās plūsmas.

Situāciju būtiski iespējams mainīt tikai pēc jaunu, pilsētas centru apejošu maģistrāļu izbūves:

- Dienvidu tilts ar maģistrālēm, kas savienotu Jelgavas šoseju (vēl labāk Jūrmalas šoseju) ar Austrumu maģistrāli, Lubānas ielu un citiem pilsētas izvadiem;
- Ziemeļu šķērsojums ar maģistrālēm, kas savienotu Rīgas apvedceļu Babītē ar Tallinas šoseju pie Ādažiem;
- Austrumu maģistrāle, kas apvadītu centru Daugavas labā krastā virzienā no dienvidiem uz ziemeļiem;
- Rietumu maģistrāle Daugavas kreisajā krastā, kas dienvidu – ziemeļu virzienā saistītu Bauskas, Jelgavas un Bolderājas šoseju.

Līdz vismaz trešā punkta – Austrumu maģistrāles – realizācijai RVC teritorijā nav iespējams atbrīvoties no pilsētas centram nepiederīgas transporta kravas plūsmas, tāpēc arī nav iespējams veikt kardinālas izmaiņas šo ielu un teritoriju funkcionālā un teritoriālā struktūrā.

Teritorijas attīstības galvenie mērķi un uzdevumi. Teritorijas attīstības pilsētbūvnieciskie mērķi:

- **Vecrīgas un Maskavas foršates (Centrāltirgus) funkcionālās saistības uzlabošana;**
- **Daugavas krastmalas pārveidošana par kvalitatīvu publisko ārtelpu.**

Satiksmes infrastruktūras attīstības mērķi:

- **gājēju, velosipēdistu un sabiedriskā transporta noteikšana par absolūtu prioritāti;**
- **transporta maksimāla samazināšana – caurbraucošā transporta nodalīšana, mērķtransporta manevru samazināšana;**
- **sabiedriskā transporta pieturvietu optimāls izvietojums, ērta pārsēšanās punkta izveidošana Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas rajonā.**

Tika izskatīti trīs varianti caurbraucošā transporta nodalīšanai no pārējās transporta plūsmas.

1. variants – caurbraucošā transporta plūsmas virzīšana tunelī zem 13. janvāra ielas no Kungu ielas līdz Dzirnau ielai, Zemgales tilts pret 13. janvāra ielu.
2. variants – Zemgales tilts un tunelis dienvidu pusē Dzelzceļa tiltam.
3. variants – tilts un visas caurbraucošās satiksmes novirzīšana pa Turgeņeva un Puškina vienvirziena ielu. Jauna tuneļa būve zem dzelzceļa Elizabetes–Timoteja–Turgeņeva ielas trasē, noslēdzot vienvirziena ielu loku cauri pilsētas centram.

Kā optimālais, veicot to savstarpēju salīdzināšanu, tika izvirzīts **1. variants**, tādējādi visa transporta plūsma saglabājas 13.janvāra–Marijas–Satekles ielas trasē, taču tiek sadalīta divos līmeņos.

Plūsmu virzienu izpēte rāda, ka caurbraucošā plūsma no Daugavas puses pa 13. janvāra ielu sadalās aptuveni trīs vienādās daļās virzienos uz Merķeļa, Marijas un Satekles ielu. Tātad, lai nodalītu visu caurbraucošo transportu 13. janvāra ielā, nepieciešams iecerēto tuneli savienot ar visiem šiem virzieniem. Tas pats jāveic arī pretējā virziena satiksmei, tikai Merķeļa ielas vietā jārēķinās ar satiksmes plūsmu no Raiņa bulvāra.

Tātad līdzās brauktuvēm, kas nepieciešamas virszemē izveidotajai mērķsatiksmei un sabiedriskajam transportam, jāizvieto arī rampas jeb abus līmeņus savienojošas brauktuves. Tas prasa papildu telpu, turklāt virszemē pie Stacijas laukuma tik un tā nonāktu aptuveni 80% no visa transporta daudzuma, kas tur ir patlaban. Jāņem vērā arī tas, ka satiksmes intensitāte ik gadu turpina pieaugt, tādējādi var secināt, ka ar tuneļa izbūvi situācija pie Stacijas laukuma neuzlabotos.

Tika nolemts Zemgales tilta novietni attīstīt pretī 13. janvāra ielai, to veidojot kā zemo tiltu ar pieslēgumu krastmalā zemes līmenī (analogi Akmens tilta pieslēgumam). Tramvaja līniju var novietot nodalītā joslā līdzās brauktuvei dzelzceļa uzbēruma pusē, bet joslu gar Vecrīgu var veidot kā zaļo stādījumu un gājēju zonu, savienojot to ar kanālmalas stādījumiem un Daugavas krastmalu.

13. janvāra ielas rajonam izvirzīto pilsētplānošanas mērķu sasniegšana iespējama, ja izdodas novērst dzelzceļa un 13. janvāra ielas kā pilsētu šķērsošu elementu būtību.

Dzelzceļš jābūvē uz estakādes, zemes līmeni integrējot Rīgas Starptautiskās autoostas kompleksā un zemes līmenī radot pietiekamu skaitu abas puses savienojošu saikņu (brauktuves, ietves, publiski pieejamas un caurejamas telpas, u.tml.).

Izstrādātos variantus iespējams realizēt, ja 13. janvāra ielā maksimāli samazina gan maģistrālā, gan cauri braucošā vieglā transporta apjomu. Noteikti jāsamazina arī to automašīnu skaits, kas dodas uz tuvējiem, bet ne 13. janvāra ielai tieši piegulošiem objektiem.

Pasākumi, kas tieši ietekmēs situāciju 13. janvāra ielā (īstenošanas secībā):

- Puškina ielas un Krasta ielas krustojuma rekonstrukcija, atļaujot kreiso pagrieziena no Krasta ielas;
- Elizabetes–Turgeņeva un Puškina–Dzirnavu ielas loku aprīkošana ar sinhronizētu intelektuālu luksoforu vadības sistēmu, autostāvvietu ierobežošana vai pilnīga aizliegšana šo ielu malās;
- tuneļa izbūve zem dzelzceļa Elizabetes–Timoteja ielas trasē;
- Dienvidu tilta un tā pieeju būvniecība;
- Ziemeļu pārvada un tā pieeju būvniecība;
- Austrumu maģistrāles būvniecība.

Visi šie pasākumi 13. janvāra ielas teritoriju maksimāli atbrīvotu no tai nepiederīga transporta. 13. janvāra ielu pēc 1. un 2. punkta izpildes var pārveidot par 2–4 joslu ielu, sākotnēji saglabājot to kā alternatīvu Puškina un Turgeņeva ielai, lai tajās neveidotos plūsmas pārslodze.

Gājēju pārejas. Gājēju pārejas jāizvieto ielas līmenī, papildus esošajām veidojot arī jaunas pretī Kungu ielai un Radio ielai. Divos līmeņos var saglabāt esošos tuneļus Raiņa un Prāgas ielā un izveidot jaunus Radio ielā un 11. novembra krastmalā. Gājēju tuneļi jāsaista ar pazemes stāvvietām, tāpat vēlams arī tuvējo apbūvi (autoostu, “Stockmann” centru u.c.), kur būtu iespējams izvietot eskalatorus vai liftus. Visiem gājēju tuneļiem jābūt aprīkotiem tā, lai tos varētu izmantot visas iedzīvotāju grupas, tostarp veci cilvēki, invalīdi, vecāki ar bērnu ratiņiem u.tml.).

Krustojumi, transports. Pēc Ziemeļu šķērsojuma (“VIA Baltica”) izveides būs iespējama 13. janvāra ielu caurbraucošā vieglā transporta maksimāla ierobežošana vai pilnīga aizliegšana. Tādējādi radīsies iespēja visas iepriekš apskatītās teritorijas veidot kā publiskās ārtelpas ar minimālu transporta apjomu.

Krustojums ar Krasta ielu jāveido iespējami vienkāršāks, ieteicams kā T veida krustojums ar 2–3 fāžu luksofora regulēšanu un gājēju pārejām visos virzienos.

Būtiski mainīts Marijas, Satekles un Merķeļa ielas krustojums, slēdzot izbraukšanu no Marijas ielas 13. janvāra ielas virzienā.

Apgādes transporta piebraukšana Vecrīgas dienvidu daļā topošiem objektiem jāorganizē pa Vecrīgas ielu tīklu, darbinieku, apmeklētāju un klientu transports jāizvieto pazemes stāvvietā zem 13. janvāra ielas.

Stacijas laukums. Pēc nosaukto pasākumu veikšanas būs iespējams samazināt brauktuvju skaitu Stacijas laukumā, veidojot to par laukumu, kas galvenokārt būtu pasažieru pārsēšanās vieta. Šeit veiksmīgi savietojas dzelzceļa stacija ar tramvaja un bezsliežu sabiedriskā transporta pieturām.

Rīgas Starptautiskās autoosta. Autoosta praktiski ir izsmēlusi savas attīstības iespējas, arī tās iekāpšanas platformas ir kritiskā konstruktīvā stāvoklī. Autoostas funkciju realizēšanai ir rezervēta zeme Daugavas kreisā krastā, Vienības gatvē 6, netālu no Torņakalna stacijas. Pārdaugavas autoosta apkalpos Rīgas piepilsētas un tuvējo pilsētu autobusus, centrā paredzēts atstāt starptautiskos un tālsatiksmes pārvadājumus.

Ja Torņakalns attīstīsies par vienu no pilsētas centriem, kurā atradīsies daudzstāvu darījumu un dzīvojamās ēkas, kā arī pilsētas administrācijas mītne, jaunbūvētā autoosta ar modernām tehnoloģijām lieliski iederēsies šajā vidē.

Satiksmes perspektīvais plānojums, ievērtējot arī varbūtējo Zemgales tilta kā zemā tilta izbūvi, ļauj noteikt sarkano līniju (arī būvlaidi) 13. janvāra ielai dzelzceļa pusē. Tā konstruēta kā "Stockmann" kvartāla sarkanās līnijas taisnes pagarinājums. Šeit būtu jāizvieto arī sabiedriskā transporta pieturvietas. Kungu ielas trasē zem dzelzceļa izbūvējot pieslēgumu Rīgas Starptautiskajai autoostai, ko izmantotu gan braucēji, gan gājēji, bet turpinājumā – gājēju tiltiņu pāri Kārļa baseinam, iespējams radīt jaunu saikni ar Centrāltirgu.

Maskavas ielā piedāvāts pārtrasēt tramvaja sliedes, kas ļautu paplašināt autoostas teritoriju, un tādējādi visi apkalpojošie autobusi iebrauktu un izbrauktu Maskavas ielā.

Autonovietnes. Paredzēta iespēja izbūvēt pazemes autonovietnes zem 13. janvāra ielas. Iebrauktuves jāorganizē gan no vietējām ielām, gan no Maskavas ielas. Autonovietnes pazemes līmenī iespējams sasaistīt savā starpā, tīklā iekļaujot arī esošo un perspektīvo "Stockmann" pagrabstāva stāvvietu, perspektīvo Rīgas Starptautiskās autoostas pazemes autonovietni, kā arī pazemes autonovietni 11. novembra krastmalā. Gājēju tuneļi jāizmanto arī kā noejas pazemes autonovietnēs.

Secinājumi

- 13. janvāra ielai jāklūst par aktīvu sabiedriskā transporta mezglu bez caurbraucoša vieglā transporta klātbūtnes. Lai novadītu vieglo transportu citur, **jārekonstruē Puškina ielas pieslēgums Krasta ielai.**
- Tramvaju līniju trasējums saistīts ar RTP-2006 risinājumiem.
- Ir pieļaujama **pazemes autonovietņu būvniecība** 13. janvāra ielā no 11. novembra krastmalas līdz Pilsētas kanālam, iebrauktuves organizējot no tuvumā esošajām ielām un esošajām, kā arī perspektīvajām ēku pazemes autonovietnēm.

Vecrīgas satiksmes organizācija

Galvenie uzdevumi:

1. Panākt gājēju satiksmes prioritāti un drošību.
2. Ielas veidot atbilstoši to funkcijām tā, lai visiem satiksmes dalībniekiem veidotos skaidrs priekšstats par satiksmes organizāciju. Autentiskākajās Vecrīgas teritorijās nepieciešams saglabāt vēsturiskos ielu šķēršļus.
3. Izstrādāt autotransporta satiksmes shēmu, kurā maksimāli tiek paredzēta vienvirziena satiksme, organizējot to loku veidā.

Vispārējie nosacījumi. Satiksmes organizācijas shēma tiek izstrādāta, pamatojoties uz apsvērumu, ka satiksmes organizācija maģistrālajās ielās ap Vecrīgu turpmākajos 12 gados neizmainīsies vai arī izmaiņas būtiski neietekmēs satiksmi Vecrīgas teritorijā.

Izvērtējot citu valstu pieredzi, var secināt, ka Vecrīgā, kur patlaban ir salīdzinoši maz ierobežojumu, satiksmes organizācijas un satiksmes drošības uzlabojumi būtu jāievieš pakāpeniski, bet nepārtraukti.

Dažādu Rīgas pilsētas institūciju viedoklis par izceltu ietvju neizbūvēšanu uz gājēju ielām ir atšķirīgs. Turklāt Rīgas pilsētas dinamiskās transporta sistēmas attīstības gaitā var tikt pieņemti lēmumi, kas, iespējams, būtiski mainītu līdz šim izvirzīto attīstības virzienu. Līdz ar to pakāpeniskā ieviešana var pasargāt arī no pārsteidzīgas atsevišķu pasākumu realizēšanas, kas, mainoties situācijai, var kļūt nelietderīga.

Pakāpeniska pāreja veicinātu veiksmīgāko risinājumu atrašanu nepieciešamās satiksmes ierobežojumu pakāpes (ceļa zīmes, ātrumvaļņi, arhitektoniski šķēršļi) noteikšanā.

Satiksmes organizācijas attīstības koncepcija Vecrīgā balstās uz šādiem pamatprincipiem.

- Panākt gājēju satiksmes prioritāti un drošību.
- Ielas veidot atbilstoši to funkcijām tā, lai visiem satiksmes dalībniekiem veidotos skaidrs priekšstats par satiksmes organizāciju. Autentiskākajās Vecrīgas teritorijās nepieciešams saglabāt vēsturiskos ielu šķēršļus.
- Paplašināt ietves ielās ar jaukta tipa satiksmi.
- Izstrādāt transporta satiksmes shēmu, kurā maksimāli tiek paredzēta vienvirziena satiksme, organizējot to loku veidā.
- Sadalīt Vecrīgu sektoros, tādējādi izslēdzot tranzīta satiksmes iespējas.
- Pievērst īpašu uzmanību ielu seguma stāvoklim, tā uzlabošanas iespējām.
- Attīstīt un padarīt pieejamu informatīvo sistēmu gan transportlīdzekļu vadītājiem, gan tūristiem.
- Veicināt sadarbību starp ieinteresētajām instancēm mērķu sasniegšanai.
- Pievērst īpašu uzmanību satiksmes kontroles un autovadītāju kultūras līmeņa celšanai.
- Katras ielas pārbūvei izstrādāt tehnisko projektu, saņemot visu ieinteresēto pušu tehniskos noteikumus un sabalansējot ar prasībām kultūrvēsturisko vērtību aizsardzībai.

Tuvākajā laikā nepieciešams izstrādāt atsevišķus RD saistošos noteikumus, kas regulē Transporta satiksmes ierobežojumus īpašā režīma zonās (Vecrīgā un perspektīvā, iespējams arī plašākā RVC un tā aizsardzības zonas teritorijā. Šie noteikumi noteiks:

- transporta un gājēju satiksmes organizāciju, nodrošinot gājēju satiksmes prioritāti un drošību Vecrīgā un RVC, kur tas nepieciešams;
- transporta iebraukšanas punktus, izslēdzot tranzīta satiksmi Vecrīgā;
- transporta novietošanas vietas un kārtību, izvērtējot to atrašanos pie pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojošās vēsturiskās apbūves;
- operatīvā transporta neierobežotas piekļuves tiesības;
- piegādes transporta gabarītus, piegādes nodrošināšanas organizāciju;
- transporta satiksmes informatīvās sistēmas izveidi un pieejamību;
- pasākumus ekoloģisku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai.

Gājēju ielas. Vecrīgai ir jāklūst par gājējiem pievilcīgu zonu. Lai to panāktu, ir jāizveido gājējiem droša vide un ērti pārvietošanās un uzturēšanās apstākļi. To var panākt, ja tiek izveidots plašs gājēju ielu tīkls ar atbilstoši iekārtotu infrastruktūru (informatīvie stendi, arhitektūras formas, tirdzniecība, ielu segums utt.). Izveidojot gājēju ielas, nedrīkst rasties situācija, kad ar fiziskiem šķēršļiem tiek ierobežota operatīvā transporta satiksme.

Sākotnēji par gājēju ielām bez ietvēm varētu veidot ielas ar lielu gājēju satiksmes intensitāti, kur blakus posmos jau ir izveidoti šādi ielas šķēršļi un to pieļauj vēsturiskā apbūve.

Gājēju ielu tīkla paplašināšanu, kā arī to iekārtojuma izmaiņas ieteicams veikt pakāpeniski arī tādēļ, lai strauja pāreja uz daudziem ierobežojumiem neradītu diskomfortu un neizpratni satiksmes dalībniekos.

Izvērtējot tūristu un dažādu izklaides vietu apmeklētāju intensitātes pieaugumu vakara stundās, preču piegāde gājēju ielās jāveic no pulksten 24 līdz 7.

Kopīgās gājēju un transporta satiksmes ielas. Lai izslēgtu tranzīta iespējas cauri Vecrīgai un palielinātu gājēju ielu tīkla kopgarumu, ir paredzēts Vecrīgu sadalīt transporta sektoros, nosakot konkrētas iebraukšanas un izbraukšanas vietas.

Divvirzienu satiksmi pēc iespējas paredzēts samazināt, to atstājot tikai pie iebraukšanas un izbraukšanas vietas un strupceļa ielās. Vienvirziena satiksme pārējās ielās tiktu organizēta loku veidā. Tādējādi tiktu samazināts ielu krustojšanās konflikta punktu skaits, kas ievērojami uzlabotu satiksmes drošību. Tāpat, veidojot vienvirziena satiksmi, iespējams paplašināt gājēju ietves, arī ar gājējiem noslogotās ielās, piemēram, Vaļņu, Audēju, Grēcinieku un Smilšu ielā.

Īpaša uzmanība jāpievērš gājēju un transporta ielu krustojumiem un pieslēgumiem. Ir jāizveido tādas ietvju (gājēju ielu) un brauktuves līmeņu attiecības, kas skaidri norādītu uz prioritārās satiksmes veidu krustojumā.

Preču piegāde apkalpojošiem objektiem, kas atrodas kopīgās gājēju un transporta satiksmes ielās, nosakāma no pulksten 24 līdz 7, proti, laikā, kad lielākā daļa iestāžu nestrādā.

Pretējā gadījumā dienā šaurajās Vecrīgas ielās stāvoši preču piegādes transporta līdzekļi rada ievērojamus sastrēgumus.

Autotransporta novietošana. Ir trīs grupas, kas savu autotransportu novieto Vecrīgas brauktuvju malās:

- pastāvīgo caurlaižu īpašnieki;
- automašīnu īpašnieki ar vienreizējām caurlaidēm;
- Vecrīgas iedzīvotāji.

Kamēr Vecrīgā eksistēja caurlaižu režīms, stāvēšanas vietu norādīšana pastāvīgo caurlaižu īpašniekiem bija iespējama, iepazīstinot ar stāvvietu izvietojumu Vecrīgā caurlaides izsniegšanas brīdī. Katrai pastāvīgajai caurlaidei būtu nepieciešams ierādīt stāvēšanas vietu un stāvvietas numuru. Lai uzlabotu kontroles iespējas, stāvēšanas vietu varētu uzrādīt katras caurlaides otrā pusē, vai pievienojot papildu lapu, kuru nepieciešams novietot automašīnā redzamā vietā.

Tā kā autotransporta satiksmi turpmāk paredzēts sadalīt sektoros, pie iebraukšanas vietām jāizvieto labi uzskatāmas stāvvietu shēmas (katram konkrētam Vecrīgas sektoram).

Pa gājēju ielām pieļaujama tikai laikā ierobežota preču piegāde.

Tūristu autobusu stāvvietas izvietotas:

- 13. janvāra ielā – sarkano līniju robežās;
- 11. novembra krastmalā starp Jaunielu un Kaļķu ielu;
- Aspazijas bulvārī sarkano līniju robežās.

Tomēr, ņemot vērā šaurās ielas, īslaicīgu tūristu autobusu novietošanu pie viesnīcām nodrošināt nav iespējams.

Rīgas ielu tīkls nevar visiem Vecrīgas iedzīvotājiem garantēt transporta līdzekļu novietošanu pie mājas. Automašīnas stāvēšanai drīkst novietot tikai tam paredzētās vietās, piemēram, vakaros tās būtu vietas, kur pa dienu novietotas iestāžu automašīnas.

Gājēju ielās ir jānodrošina iespēja iedzīvotājiem īslaicīgi piebraukt pie savas mājas. To varētu atrisināt, piemēram, jēdziena (ceļa zīmes) "Gājēju zona" ieviešana, kas atļautu pievest preces, iebraukt operatīvajam transportam un iedzīvotājiem.

Gājēju un transporta satiksmes organizācijas shēmas ieviešanas secība

Katrai jaunas gājēju ielas izveidošanai jā sākas pakāpeniski, soli pa solim.

- Tās aprīkošana ar atbilstošajām ceļa zīmēm, kam seko stingra Ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontrole. Pēc gājēju ielas ierīkošanas ir nepieciešams veikt tās funkcionēšanas pārbaudi.
- Ja ceļa zīmju uzstādīšana nedod vēlamo efektu, seko nākamais solis. Tas ietver mākslīgu šķēršļu (arhitektoniskas formas puķu vāzes, skulptūras utt.) uzstādīšanu gājēju ielu sākumā un vietās, kur pieslēdzas transporta ielas. Šķēršļiem ir jāakcentē gājēju ielas

sākums. Izvietojot šķēršļus, jāseko, lai netiktu ierobežotas operatīvā transporta caurbraukšanas iespējas.

- Ja iepriekš minētie pasākumi zemā transportlīdzekļu vadītāju kultūras līmeņa dēļ aizvien nedod vēlamo rezultātu, jāveic ielas šķērsprofila maiņa uz gājēju ielas tipu. Tas darāms tikai ļoti augstas gājēju satiksmes intensitātes gadījumā. Pirms šķērsprofila maiņas ir jāveic vēsturisko un arhitektonisko faktoru izvērtēšana, jo tā ir saistīta ar ielas tēla zaudēšanu. Vienlaikus tas ir ietekmīgākais, darbietilpīgākais un finansiāli dārgākais solis satiksmes drošības uzlabošanā un piedāvātās satiksmes shēmas realizēšanā Vecrīgā.

Autotransporta stāvvietu izcelšana ar cita rakstura segumu brauktuvju malās jāveic pakāpeniski līdz ar ielu seguma remontu. Divvirzienu ielu pārveidošana par vienvirziena ielām pirmām kārtām jāveic vietās, kur ir iespējams izveidot vairāku pakāpju loka satiksmi (piemēram, Smilšu–Mazā Smilšu–Meistaru, Smilšu–Zirgu–Meistaru un Vaļņu–Zirgu–Meistaru ielā).

Pabeidzot trešā posma darbus, tiktu realizēta šāda transporta organizācijas shēma.

I sektors

- Gājēju ielas – Torņa iela no Smilšu ielas līdz Noliktavas ielai, Mazā Pils iela, Arsenāla iela, Klosters iela, Jēkaba iela no Klosters ielas līdz Doma laukumam, Trokšņu iela, Mazā Trokšņu iela, Aldaru iela.
- Vienvirziena ielas – Citadeles iela no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Torņa ielai, Noliktavas iela no Torņu ielas līdz Krišjāņa Valdemāra ielai.
- Divvirzienu ielas — Torņu iela no Citadeles ielas līdz Noliktavas ielai, Citadeles iela no Torņu ielas līdz Mazajai Pils ielai, Jēkaba iela no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Klosters ielai.

II sektors

- Gājēju ielas – Kaļķu iela no Basteja bulvāra līdz Skārņu ielai, Šķūņu iela, Amatu iela, Laipu iela, Jaunavu iela, Ķēniņu iela un Mazā Smilšu iela no Meistaru ielas līdz Vaļņu ielai.
- Vienvirziena ielas – Smilšu iela no Vaļņu ielas līdz Doma laukumam, Zirgu iela visā garumā, Vaļņu iela no Smilšu ielas līdz Zirgu ielai, Mazā Smilšu iela no Smilšu ielas līdz Meistaru ielai, Meistaru iela no Mazās Smilšu ielas līdz Vaļņu ielai.
- Divvirzienu iela – Meistaru iela no Mazās Smilšu ielas līdz Kaļķu ielai.

III sektors

- Gājēju ielas – Vaļņu iela, Vecpilsētas iela, Audēju iela no Kalēju ielas līdz Mārstaļu ielai, Skārņu iela, Jāņa iela, Kalēju iela no Gleznotāju ielas līdz Kaļķu ielai, Riharda Vāgnera iela no Gleznotāju ielas līdz Kaļķu ielai, Gleznotāju iela, Mucenieku iela.
- Vienvirziena ielas – Rīdzenes iela no 13. janvāra ielas līdz Teātra ielai, Teātra iela no Rīdzenes ielas līdz Kalēju ielai, Riharda Vāgnera iela no Teātra ielas līdz Gleznotāju ielai, Kalēju iela no Gleznotāju ielas līdz skvēram pie 13. janvāra ielas.

- Divvirzienu ielas – Audēju iela no Aspazijas bulvāra līdz Rīdzenes ielai un Teātra iela no Vaļņu ielas līdz Rīdzenes ielai.

IV sektors

- Gājēju ielas – Kaļķu iela no Skārņu ielas līdz Rātslaukumam, Anglikāņu iela, Miesnieku iela, Mazā Miesnieku iela, Mūku iela, Mazā Muzeja iela, Bīskapa gāte starp Miesnieku ielu un Herdera laukumu, Mazā Skolas iela, Jauniela no Krāmu ielas līdz Doma laukumam, Rozena iela, Krāmu iela un Tirgoņu iela, Mazā Monētu iela, Jaunavu iela.
- Vienvirziena ielas (izveidojot iebraukšanas vietu Bīskapa gātē) — Bīskapa gāte līdz Herdera laukumam, gar Herdera laukumu un Doma baznīcu līdz Pils ielai, Pils iela un Poļu gāte, pa kuru notiktu tikai izbraukšana uz 11. novembra krastmalu. Papildus – loks Palasta iela, Jauniela līdz Bīskapa gātei.
- Divvirzienu ielas – Jauniela no Palasta ielas līdz Krāmu ielai un Mazā Jauniela. No šīm ielām tiktu nodrošināta arī piebraukšana pie ēkām, kas izveidotas ap Rātslaukumu.

V sektors

- Gājēju ielas – Mazā Peitavas iela, Alksnāja iela, Trauksmes iela.
- Vienvirziena ielas – Grēcinieku iela no Kungu ielas līdz Mārstaļu ielai, Mārstaļu iela no Grēcinieku ielas līdz Kungu ielai un Kalēju iela no Kungu ielas līdz Vecpilsētas ielai.
- Divvirzienu ielas – Kungu iela, Minsterejas iela, Grēcinieku iela no 11. novembra krastmalas līdz Kungu ielai, Peldu iela no Kungu ielas līdz Ūdensvada ielai, Mārstaļu iela no Kungu ielas līdz 11. novembra krastmalai, Pasta iela.

Pabeidzot trešo iekārtošanas posmu, gājēju ielu kopgarums sasniegtu 5,1 km (52%), vienvirziena ielu kopgarums – 2,9 km (30%), divvirzienu ielu kopgarums – 1,8 km (18%). Stāvvietas brauktuvju malās būtu aptuveni 350 automašīnām.

13. SOCIĀLĀS INFRASTRUKTŪRA

Sociālās infrastruktūras attīstības galvenais mērķis ir nodrošināt priekšnoteikumus un apstākļus RVC kā galvaspilsētas un starptautiska kultūras, izglītības, darījumu un zinātnes centra sinerģētiskai cilvēkresursu attīstībai, ievērojot funkciju subsidiaritātes principu un veidojot kvalitatīvu dzīves un darba vidi ar daudzveidīgiem, pietiekamiem un kvalitatīviem sociālajiem pakalpojumiem.

Plāna risinājumi izstrādāti, ņemot vērā, ka komerciālo interešu iespaidā nekomerciāliem nolūkiem izmantotās zemes un telpu pastāvēšana un attīstība RVC un tā AZ teritorijā ir apdraudēta, kas nozīmē arī sociālās vides un dzīves vides vērtību apdraudējumu. Plāns paredz, ka ēkām, kuru izmantošana noteikta atbilstoši specifiskai publiskās un primāri nekomerciālās izmantošanas apakškategorijai, piemēram, izglītības iestāde, šī funkcija ir jāsaglabā un jāattīsta pašreizējā vietā. Šajā pieejā ietverts arī kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanas aspekts pēc principa, ka ēkas sākotnējā funkcija ir autentiska un tā vislabāk var nodrošināt vēsturiskās ēkas saglabāšanu.

Politika. Pašvaldība izmantos pirkuma tiesības un citus ekonomiskos instrumentus (koncesijas līgumi un līdžīgi), lai iegūtu sabiedrības rīcībā sociālās infrastruktūras attīstībai piemērotas teritorijas un zemes gabalus dažādās RVC un tā AZ teritorijās.

Attīstības teritoriju nodrošinājuma politika. Sociālās infrastruktūras funkciju attīstībai noteikto un paredzēto teritoriju un zemes gabalu izmantošana RVC teritorijā nav maināma ar detālplānojumu līdz jauna pilsētas teritorijas plānojuma izstrādāšanai.

Izņēmumu noteikums/politika. Sociālās infrastruktūras funkciju attīstībai noteikto un paredzēto teritoriju un zemes gabalu izmantošanas maiņa RVC teritorijā izņēmuma gadījumā pieļaujama ar noteikumu, ka tas būtiski nepasliktinās šā sociālā pakalpojuma saņemšanas iespējas to iepriekš izmantojušajiem iedzīvotājiem un strādājošajiem un pakalpojuma sniegšanai citā vietā nepieciešamie apstākļi netiks pasliktināti, bet, ja iespējams, būs labāki nekā iepriekšējā vietā, ņemot vērā arī to sasniedzamību.

13.1. Izglītības un zinātnes iestāžu teritoriju attīstība

Pirmsskolas izglītības iestāžu attīstība

Šis sociālais pakalpojums Rīgas iedzīvotājiem un strādājošajiem nav pietiekami nodrošināts. Plāns paredz uzlabot RVC un tā AZ teritorijas nodrošinājumu ar pirmsskolas izglītības iestādēm, saglabājot visas esošās pirmsskolas izglītības iestādes un rezervējot vairākas piemērotas vietas jaunu iestāžu būvei. Īpaša uzmanība tiks veltīta tam, lai uzlabotu pirmsskolas izglītības iestāžu nodrošinājumu Vecrīgas un Citadeles, Bulvāru loka un tās teritorijas iedzīvotājiem, kas atrodas uz ziemeļiem no Elizabetes un Brīvības ielas, izskatot iespējas izveidot šādas iestādes publiskās, jauktas vai centru apbūves teritorijās. Jaunas

pirmsskolas izglītības iestāžu izveidošanas vietas plānotas Dainas ielā 10, Lenču ielā 3, tādas iespējamās arī Tallinas ielas īpašumos Nr. 10, 12, 12a, Avotu ielā 36, 38, kā arī paredzamas Preču stacijas teritorijā.

Politika. Pašvaldība saglabās esošās pirmsskolas izglītības iestādes un nodrošinās to darbībai un attīstībai nepieciešamos apstākļus.

Politika. Pašvaldība, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt RVC iedzīvotājus un strādājošos ar vietām dažādu veidu pirmsskolas izglītības iestādēs, nodrošinās zemes gabalus un telpas šādu iestāžu būvei par pašvaldības un/vai privātiem līdzekļiem. Pirmsskolas izglītības iestāžu attīstībai RVC teritorijā noteikto un rezervēto zemes gabalu izmantošana nav maināma.

Politika. Pašvaldība veicinās un atbalstīs PPP principus privāto un privāto mājas bērnudārzu izveidošanai RVC un tā AZ teritorijā gan Plānā noteiktajās, gan citās piemērotās vietās jauktās izmantošanas zonās.

Izglītības iestāžu attīstība

Pamata, vidējās un augstākās izglītības iestādes attīstīsies galvenokārt savās pašreizējās teritorijās un ēkās, un teritorijās, kas Plānā paredzētas pirmsskolas izglītības iestāžu attīstībai (sk. iepriekš), ja tiek pieņemts vispusīgi izvērtēts lēmums, ka konkrētā teritorija labāk izmantojama cita veida izglītības iestādes izveidošanai.

Izglītības iestādes ir viena no vēsturiskajām centra funkcijām un ir ļoti nozīmīga centra daudzveidīgumam. Mūsdienīgai šo iestāžu attīstībai var būt nepieciešamas jaunas telpas un piebūves. Lai atbalstītu un nostiprinātu izglītības funkciju nodrošināšo apbūvi vēsturiskajā centrā, Plāns paredz nepieciešamo piebūvju skolas funkciju nodrošināšanai un sporta zāļu izbūves iespējas pie izglītības iestādēm (sk. 13.4.sadaļā "Sports, atpūtas iespējas brīvā dabā un ar to saistītās teritorijas" un Apbūves noteikumos prasības ēku apstādījumiem), kā arī papildu telpu izveidošanu, piemērotā veidā rekonstruējot vēsturiskās ēkas.

Politika. Izglītības iestāžu attīstībai RVC teritorijā noteikto un rezervēto zemes gabalu izmantošana nav maināma (grozāma) ar detālplānojumu līdz jauna pilsētas teritorijas plānojuma izstrādāšanai.

Kultūrizglītības iestāžu attīstība

Plāns paredz saglabāt un attīstīt esošās funkcijas visās trijās valsts augstskolās, kas piedāvā augstāko kultūrizglītību, – Latvijas Mākslas akadēmijā, Latvijas Mūzikas akadēmijā un Latvijas Kultūras akadēmijā. Šo iestāžu attīstībai var būt nepieciešamas jaunas telpas un piebūves šo funkciju nostiprināšanai un pilnveidošanai Plāns paredz pieļaut jaunu piebūvju iespēju Mākslas akadēmijas un Mūzikas akadēmijas ēkām.

Pašvaldībai jārisina mūzikas skolu izvietojuma jautājums, izveidojot filiāles pie jau esošajām mūzikas skolām centrā vai tā tiešā tuvumā.

Politika. Pašvaldība nodrošinās piemērotas teritorijas vēsturiskajā centrā jaunu mūzikas skolu filiāļu būvei.

Šim nolūkam izvērtējama šādu iestāžu izveidošanas iespēja esošajās un plānotajās publiskās apbūves un centru apbūves pašvaldības īpašumā esošajās teritorijās. Iespējama ir arī novietne Dainas ielā 10, ja rezervētā teritorija nebūs nepieciešama pirmsskolas izglītības iestādes vai vispārizglītojošās skolas būvei.

Politika. Pašvaldība izskatīs iespēju izveidot bērnu un jauniešu mākslas muzejgaleriju pie Māras Muižnieces Mākslas skolas.

Šī iespēja ir realizējama esošajās un plānotajās publiskās apbūves un centru apbūves pašvaldības īpašumā esošajās teritorijās.

Zinātnes iestāžu attīstība

Galvenā un simboliski nozīmīgākā zinātnes iestāde ir Latvijas Zinātņu akadēmija. Tā RVC tiks saglabāta un attīstīta, dažādojot tās funkcijas, piesaistot arī kultūras nozari un labiekārtojot iestādes teritoriju. Citas zinātnes iestādes neveidos izteiktas šauri funkcionālas teritorijas, bet turpinās attīstīties esošajās telpās centru apbūves un jauktās izmantošanas teritorijās, īpaši saistībā ar augstskolām un tīro, nepiesārņojošo ražošanu.

Zinātnes iestāžu tuvināšanās ar augstskolām un ražošanas uzņēmumiem ir dabiska un saprotama, jo zinātnisko institūtu paspārnē saistībā ar izglītības iestādēm un ieinteresētajiem uzņēmumiem sāk veidoties inovācijas institūcijas – tehnoloģiskie centri un parki. Šo institūciju attīstībai nepieciešamas plašākas telpas un teritorijas, tāpēc tie izvietosies galvenokārt ārpus vēsturiskā centra. RVC aizsardzības zonā vietas šādu funkciju veikšanai ir iespējamas, transformējot dzelzceļa loka zonas bijušās ražošanas uzņēmumu teritorijas, kā arī izveidojot jaunas ēkas RTU kompleksa teritorijā Ķīpsalā.

13.2. Kultūras iestāžu attīstība

Bibliotēkas. Pārdaugavā tiešā Vecrīgas tuvumā tiek būvēta Nacionālā bibliotēka, kas piesaistīs ļoti lielu apmeklētāju skaitu un būs svarīgs apkārtnes attīstību veicinošs faktors. No plānošanas viedokļa optimāla bibliotēku tīkla izveidošanai centrā dzīvojošo un strādājošo vajadzībām nepieciešama jaunu lokālo (tautas) bibliotēku radīšana. Rīgas pašvaldības publisko bibliotēku kontekstā Rīgas Centrālajai bibliotēkai un tās 26 filiālbibliotēkām aktuāla ir Centrālās bibliotēkas ēkas atrašanās vieta.

Politika. Pašvaldība centīsies paplašināt pašreizējās telpas Brīvības ielā 49/53.

Politika. Pašvaldība centīsies atrast piemērotas vietas 1–3 jaunām tautas bibliotēkām, it sevišķi RVC Maskavas priekšpilsētas daļā, un atbilstošu vietu, kur pārcelt publiskās bibliotēkas filiāli no privātīpašumā esošām telpām Stabu ielā.

Bibliotēkas izvietojamas pašvaldības īpašumos jauktās izmantošanas un centru apbūves teritorijās un Spīķeru un Rūpniecības preču tirgus rajonā.

Muzeji un izstāžu zāles. Vēsturiskajā centrā jā saglabā un jāveicina apbūve, kas pilda kultūras un izzinošo funkciju un kas vienlaikus ir būtiska zinātnes un izglītības sistēmas sastāvdaļa. Plāns paredz saglabāt un attīstīt piemērotās ēkās atrodošos muzejus un izstāžu zāles, piemēram, Arhitektūras muzeju, Dekoratīvi lietišķās mākslas muzeju, Farmācijas muzeju, Foto muzeju, izstāžu zāli "Arsenāls", Kara muzeju, Mākslas muzeju, Medicīnas vēstures muzeju, Okupācijas muzeju, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, Sporta muzeju, Ugunsdzēsības muzeju, Dabas muzeju u.c. Plānā pašvaldības (piem., Rīgas pašvaldības kultūras iestāžu apvienības Rīgas Porcelāna muzejs) un atsevišķi nenorādītie muzeji, kuru funkciju veikšana esošajās ēkās varētu būt apgrūtināta, ir uzskatāmi par ļoti nozīmīgiem kultūras objektiem, un tiem jānodrošina jaunu, īpaši projektētu ēku celtniecība piemērotās jaunās attīstības teritorijās vēsturiskajā centrā vai tā tuvumā. Ārzemju mākslas muzejs 2011.gadā ir izvietojies Biržas namā.

Politika. Muzeji, kas atrodas savu funkciju veikšanai nepiemērotās vēsturiskās ēkās, var turpināt darbību un attīstīties esošajās ēkās. Tikai tad, ja tiek nodrošināta jaunu īpaši šo funkciju veikšanai atbilstošāku ēku būvniecība citā piemērotā vietā, atļauts plānot pašreizējo muzeja ēku izmantošanu citām vajadzībām, izstrādājot attiecīgu detālplānojumu, kas labāk atbilstu attiecīgās vēsturiskās ēkas saglabāšanai.

Ir vēlams Rīgas pils un ēkas Pils laukumā 2 iespējami plašāka izmantošana kultūras funkciju veikšanai, piemēram, muzeju ekspozīciju izvietojumam, pieļaujot Valsts prezidenta darba telpu pārvietošanu uz piemērotākām telpām un saglabājot Rīgas pili tikai valsts reprezentēšanai.

Jaunu muzeju izveidošana vēsturiskajā centrā un tā aizsardzības zonā ir ļoti vēlams, un tas atļauts jebkurā piemērotā publiskās apbūves un centru apbūves teritorijā. Nepieciešama jaunu muzeju un tamlīdzīgu kultūras iestāžu attīstība, piemēram, Rīgas Jūgendstila muzejs, Koka ēku centrs u.c. Īpaši aktuāla ir Laikmetīgās mākslas muzeja izveidošana. Plāns paredz, ka tā atrašanās vieta nosakāma un precizējama detālplānojumā RVC AZ teritorijā Andrejsalā.

Ir vēlams pašreizējā Nacionālās bibliotēkas ēku kompleksa Anglikāņu ielā 5 un "Dannenšterna nama" Mārstaļu ielā 21 kā unikālu sava laikmeta pilsoniskās apbūves pieminekļu attīstība un saglabāšana valsts īpašumā. Nepieciešams pielāgot tos publiskiem apmeklējumiem, izveidojot atbilstošas ekspozīcijas, kuru tehnoloģija neapdraudētu vērtīgo interjeru un būvsubstances saglabāšanu.

Tiek pieļauta atsevišķu muzeju attīstība, izveidojot piebūves esošajām ēkām, piemēram, Mākslas muzejam, nemazinot muzeja ēkas autentiskumu, Okupācijas muzejam.

Politika. Jebkurām muzeju jaunbūvēm, kā arī piebūvēm vēsturiski vērtīgajām muzeju ēkām ir jābūt unikālām, un tās būvējamas tikai pēc atklātu konkursu ceļā iegūtiem projektiem.

Tradicionāla un īpaša muzeju kategorija ir ievērojamu cilvēku memoriālie muzejdzīvokļi, piemēram, Rīgas pašvaldības kultūras iestāžu apvienības Alekssandra Čaka memoriālais dzīvoklis – muzejs. Šādu objektu attīstība ir iespējama un vēlama, bet pirms to darbības sākšanas jāizvērtē saistība ar tās iespējamo ietekmi uz blakus esošajiem mājokļiem.

Politika. Pašvaldība uzskata muzeju attīstību par nozīmīgu pilsētas tēla un konkurētspējas elementu un sadarbībā ar ieinteresētajām personām, nevalstiskajām organizācijām un attiecīgajām valsts institūcijām izstrādās RVC un tā AZ muzeju attīstības ilgtermiņa koncepciju un rīcības programmu.

Teātri. Plāns paredz saglabāt teātra funkcijas visās īpašajās teātru ēkās, kur darbojas profesionālie teātri, – Jaunajā Rīgas teātrī, Latvijas Dailes teātrī, Latvijas Nacionālajā operā, Latvijas Nacionālajā teātrī, Rīgas Krievu drāmas teātrī un Valsts Leļļu teātrī.

Politika. Tiks meklēti risinājumi auto novietošanai pie Latvijas Dailes teātra un Latvijas Nacionālā teātra, kā arī Latvijas Nacionālās operas. Tas notiks, izmantojot blakus esošās ielas, tuvumā esošās daudzstāvu autostāvvietas un vispusīgi izvērtējot apakšzemes autostāvvietu izbūves iespējas Dailes teātra laukuma, Teātra laukuma teritorijā un Nacionālās operas piegulošajā teritorijā.

Jāatrod veids, kā atrisināt noliktavu telpu trūkumu Latvijas Nacionālās operas tehniskajām vajadzībām. Lielāka dekorāciju glabātava izveidojama piemērotās telpās ārpus vēsturiskā centra, bet pašreizējā Operas lietošanā esošajā teritorijā jānodrošina aktuālajām izrādēm nepieciešamo dekorāciju uzglabāšana, izveidojot piemērotas un apkārtējā vidē labi iederīgas telpas.

Rīgā darbojas ne tikai stacionārajām telpām piesaistītie teātri, bet notiek arī regulāras citu pilsētu un valstu teātru viesizrādes. Tās bieži noris nepiemērotās telpās. Vēsturiskajam centram papildus nepieciešama vēl kāda daudzfunkcionāla, teātra darbībai piemērota ēka, kur arī teātru sezonas laikā varētu tikt uzņemti vieskolektīvi un nodrošināta kvalitatīva uzvedumu izrādīšanas iespēja. Šādas ēkas atrašanās vieta iespējama RVC AZ vai Pārdaugavā centra tuvumā. Tā varētu būt viena no alternatīvām Zinātņu akadēmijas zāles un Rūpniecības preču tirgus teritorijas izmantošanā.

Koncertzāles. Plāns paredz šīs funkcijas saglabāšanu un attīstīšanu esošajās koncertzālēs– Filharmonijas koncertzālē, Vāgnera zālē, koncertzālē “Ave Sol”, kā arī jaunas koncertzāles vietas izveidi, rekonstruējot Latvijas Zinātņu akadēmijas zāli un renovējot Rīgas Kongresu nama zāles.

Plāns paredz starptautiskiem standartiem atbilstošas akustiskās koncertzāles izveidošanas iespēju RVC AZ teritorijā uz AB dambja. Šis kultūras objekts būtu nozīmīgs attīstības un pilsētas tēla elements, un tā pilnvērtīgai apkalpei nepieciešamās būves, piemēram,

autostāvvietas un biroju telpas, vajadzības gadījumā būtu jāveido tuvējās teritorijās citos kvartālos un pazemē.

Citi kultūras objekti. RVC un tā AZ iespējama un vēlama arī citu dažādu mērogu kultūras objektu izvietošana – Andrejostas apkārtnē (tagadējās Jūras pasažieru stacijas rajonā), Latviešu strēlnieku laukumā, Centrāltirgus apkārtnē, Āgenskalna līča rajonā un RVC aizsardzības zonas tuvumā Nacionālās bibliotēkas rajonā.

Izklaides iestādes ar kultūras raksturu

Plāns paredz vēsturiskās Rīgas **Cirka** ēkas saglabāšanu kultūras iestādes funkcijām. Nepieciešamība jaunas cirka ēkas būvei izskatāma atkarībā no situācijas un iespējama arī citur – Plānā paredzētajās publiskās apbūves teritorijās, tostarp Spīķeru rajonā un Rūpniecības preču tirgus rajonā.

Kinoteātru attīstību virzīs galvenokārt privātais sektors. Tiek pieņemts, ka pašlaik sasniegts maksimālais nodrošinājuma līmenis, un RVC tuvākajā laikā nav paredzama jaunu kinoteātru būve. Atļauta atsevišķu kinoteātru pārveidošana citai izmantošanai, ņemot vērā teritorijas izmantošanas zonējuma noteikumus, īpaši saistībā ar blakus esošo mājokļu funkcijām. Izņēmums ir pašvaldības īpašumā esošais kinoteātris (bijušais kinoteātris "Rīga").

Politika. Kinoteātrim "**Splendid Palace**" tiek noteikta autentiskās kinoteātra funkcijas kā kultūrvēsturiskas vērtības saglabāšana jebkādā šā īpašuma attīstības scenārijā.

13.3. Nevalstiskās, sabiedriskās (publiskās) un reliģiskās organizācijas

Viena no demokrātiskas sabiedrības iezīmēm ir plaša un aktīva dažādu publisko, nevalstisko un reliģisko organizāciju darbība, kas saistīta ar cilvēku pulcēšanos atsevišķās ēkās vai telpās. Blakus vietējo organizāciju darbībai paredzama dažādu starptautisko un ārvalstu publisko organizāciju darbības attīstība RVC un tā AZ. Telpu izmantošana šāda veida darbībai attīstīsies galvenokārt pašreizējās šim nolūkam izmantotajās *publiskās apbūves* teritorijās, kā arī privātajos īpašumos centru apbūves teritorijās.

Plāns respektē un kā publiskās funkcijas veikšanai RVC teritorijā saglabājamās nosaka šādas ēkas un ar tām saistītās zemes: Latvijas Sarkanā Krusta biedrība, Latvijas Olimpiskā komiteja, Rīgas Latviešu biedrība, Ebreju kultūras biedrība un muzejs, Aleksandra Ņevska pareizticīgo baznīca, Anglikāņu baznīca, Dievmātes pasludināšanas pareizticīgo baznīca, Doma baznīca, Jaunā baptistu baznīca, Jaunā Ģertrūdes baznīca, Sv. Jāņa baznīca, Jēkaba baznīca, Sv. Marijas Magdalēnas baznīcas komplekss, Mateja baptistu baznīca, Metodistu baznīca, Pareizticīgo katedrāle, Sv. Pētera baznīca, Reformātu baznīca, Sāpju Dievmātes katedrāle, Septītās dienas adventistu baznīca, Sinagoga, Vecā Sv. Ģertrūdes baznīca.

Politika. Jaunas publisko, nevalstisko un reliģisko organizāciju iestādes ir pieļaujamas jebkurā apbūves zonā, bet to izveidošanas iespējas nosakāmas, ņemot vērā potenciālo apmeklētāju daudzuma un iestādes darbības režīma provizorisko ietekmi uz dzīvojamo funkciju tuvākajā apkārtnē.

13.4. Sports, atpūtas iespējas brīvā dabā un ar to saistītās teritorijas

Citu valstu pieredze rāda, ka nozīmīga sporta jomas attīstība panākama, veidojot universālas sporta zonas sadarbībā ar uzņēmēju struktūrām. Nozīmīgs aktīvās atpūtas un sporta potenciāls ir izglītības iestāžu sporta zāles un laukumi, ko vakaros un agros rītos var izmantot arī pieaugušie, tā kompensējot brīvdabas sporta bāzu un universālu sporta zāļu trūkumu blīvi apbūvētajā centra teritorijā.

Centrā un RVC AZ jāizveido vairākas attiecīgi labiekārtotas vietas skrituļslidošanai, skeitbordam un riteņbraukšanai, kas ir ļoti iecienīts jauniešu aktīvās atpūtas un brīvā laika pavadīšanas veids. Teritorijas šādu objektu iekārtošanai jāparedz Vecrīgā vai tās tiešā tuvumā, skolu teritorijās un lielākajos parkos atbilstoši to funkcionālajam zonējumam, kas noteikts Apbūves noteikumos.

Sporta attīstības un aktīvas brīvā laika pavadīšanas vajadzībām plānojamajā teritorijā paredzētas šādas teritorijas:

- skolu sporta laukumi, sporta zāles un skolu teritorijas;
- “Skonto” sporta kompleksa stadions ar tribīnēm;
- jauniešu aktīvās atpūtas vietu un laukumu (tostarp sporta spēļu, skrituļslidošanas un riteņbraukšanas laukumu, skeitparku) izveide Daugavas krastmalā, lielākajos parkos (Kronvalda parkā, Viestura dārzā, Ziedoņdārzā, Grīziņkalnā) un plānotajos skvēros Brīvības un Tallinas ielas rajonā;
- Andrejostas piekrastes un akvatorijas izmantošana burāšanas un citu ūdenssporta veidu, arī atpūtas uz ūdeņiem, attīstībai;
- Pilsētas kanāla akvatorijas izmantošana atpūtai uz ūdeņiem un tūrismam, saglabājot autentisku kanāla akvatorijas konfigurāciju;
- divi tenisa kortu kompleksi Kronvalda bulvārī;
- publiskās ārtelpas objektos – vietas ziemas sezonas sporta un atpūtas iespēju (slidotavu, slidkalniņu un citu) attīstībai.

Plāns paredz sporta zāļu būvniecības iespējas pie visām vēsturiskā centra vispārizglītojošajām skolām, kuru zemes gabalos ir pietiekami daudz brīvas vai rekonstruējamas teritorijas. Jauno piebūvju arhitektūrai, cik iespējams, labi jāiekļaujas apkārtējā pilsētvidē, neveidojot izteiktu disonansi ar vēsturisko apbūvi materiālu lietojuma un būvapjoma arhitektoniskā veidojuma ziņā.

Politika. Pašvaldība veicinās vēsturiskajā centrā dažādu jauniešu aktīvās atpūtas un sporta laukumu veidošanu pie skolām, augstskolām un citām mācību iestādēm, lielāko parku labiekārtojumā, Daugavas krastmalā, kā arī centra dzīvojamās apbūves pagalmos, īpaši neapbūvējamajos pagalmos.

RVC aizsardzības zonā sporta un brīvā laika pavadīšanas iespējas brīvā dabā attīstīsies Daugavas piekrastes zonā, kas ietver Rīgas Tehniskās universitātes peldbaseinu, jahtu sporta bāzi Ķīpsalā, sporta zonās, kas ietver "Daugavas" stadionu, "Daugavas" sporta namu, Latvijas Universitātes un sporta skolas "Rīdzene" sporta laukumus; Skanstes ielas sporta zonā, kas ietver daudzfunkcionālo hokeja halli, bijušo "Darba rezervju" stadionu, sporta zāli u.c.

Nozīmīga veselīga dzīvesveida veicināšanā ir pārvietošanās ar velosipēdiem ikdienas gaitās un atpūtā, kas perspektīvā pozitīvi ietekmēs transporta problēmu risināšanu pilsētas centrā. Plāns paredz veloceliņu tīkla attīstību, ko līdz šim bremsējis līdzekļu trūkums, transporta speciālistu neelastīgā attieksme pret ielu teritorijas pārdalīšanu starp autotransportu, gājējiem un velotransportu, kā arī sabiedrības nelielā interese par šo pārvietošanās veidu. Tas saistīts arī ar bīstamo situāciju velosipēdistiem braucot kopējā transporta plūsmā, pa ietvēm, velosipēdu novietošanas problēmu un zināmu aizspriedumu dēļ.

Patlaban nav pilnīgas informācijas par invalīdu un citu cilvēku ar īpašām vajadzībām iespējām nodarboties ar sportu, taču var apgalvot, ka tās nav optimāli nodrošinātas. Šādu iespēju attīstība ir svarīgs sabiedrības integrācijas jautājums un nepieciešama rīcība, lai situāciju uzlabotu.

Politika. Pašvaldība sadarbībā ar valsti un nevalstiskajām organizācijām izpētīs Rīgas centrā dzīvojošo invalīdu vajadzības un viņu iespējas nodarboties ar sportu un fiziskajām aktivitātēm, kā arī rūpēsies par šo iespēju nodrošināšanu un dažādošanu, piesaistot privātās investīcijas un citus finansējuma avotus.

Bērnu rotaļu laukumi. Harmoniskas sabiedrības veidošanā nozīmīgas ir kvalitatīvu aktīvo brīvdabas nodarbību iespējas pirmsskolas vecuma bērniem. Visā vēsturiskā centra un tā AZ teritorijā nepieciešami jauni bērnu rotaļu laukumi ar bērnu fizisko un garīgo attīstību veicinošu un izmantošanā drošu rotaļu laukumu aprīkojumu. Šī funkcija jāparedz visos parku rekonstrukcijas projektos atkarībā no esošo un plānoto mājokļu attīstības to tuvumā. Daļējs izņēmums ir Vērmanes dārzs, kur gaisa piesārņojuma dēļ tuvākajā laikā ieteicama tikai minimāla apjoma bērnu rotaļu laukuma attīstība.

Politika. Pašvaldība veicinās drošu un kvalitatīvu bērnu rotaļu laukumu izveidošanu visos vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas parkos, atsevišķos skvēros un dzīvojamo namu pagalmos, meklējot abpusēji izdevīgus nosacījumus ar namīpašniekiem.

Suņu pastaigu laukumi. Specifiska nepieciešamība, pieaugot pilsētnieku atrautībai no dabas un vienlaikus dzīves līmenim, ir iedzīvotāju mājdzīvnieku, īpaši suņu, pastaigu laukumi

dzīvojamās apbūves teritorijās vai to tuvumā. Šādu laukumu iekārtošana piemērotās vietās (Ziedoņdārzā, Viesturdārzā, Kronvalda parkā, jaunos skvēros, Palīdzības un Aristida Briāna ielas skvērā, Daugavas krastmalā un lielajos pagalmos, īpaši Aleksandra Čaka un Avotu ielas rajonā) veicinās pilsētas vides sakārtotību un drošību publiskajā ārtelpā.

Politika. Pašvaldība izmantos savas iespējas un no attiecīgajām nodevām iegūt līdzekļus, lai sadarbībā ar ieinteresētajām nevalstiskajām organizācijām un zemes īpašniekiem izveidotu labiekārtotus un speciāli aprīkotus suņu pastaigu laukumus vēsturiskajā centrā, galvenokārt saistībā ar lielāko parku, skvēru un lielo pagalmu rekonstrukcijas un labiekārtošanas projektiem.

RVC AZ teritorijā patlaban ir vairākas ģimenes dārziņu teritorijas, kur iedzīvotāji nododas atpūtai atklātā telpā, kopjot dārziņus. Šie dārziņi ir stratēģiski nozīmīgās pilsētas centrālās daļas attīstības teritorijās, un Plāns akceptē agrāk apstiprinātajos plānojumos paredzēto ģimenes dārziņu pārveidošanu citās izmantošanās, galvenokārt par jauktas apbūves un centru apbūves teritorijām, bet Ķīpsalā – par savrupmāju apbūves teritorijām.

13.5. Veselības aprūpes iestāžu attīstība

Katrai pilsētas daļai, tostarp centram, ir jābūt maksimāli labi nodrošinātam ar veselības aprūpes iestādēm. Veselības aprūpes iestādes attīstīsies galvenokārt pašreizējās ēkās un teritorijās. RVC nav paredzētas jaunas teritorijas šo funkciju attīstīšanai, taču nepieciešamības gadījumā tas iespējams jauktas un centru apbūves teritorijās, tam piemērotos īpašumos vai pieļaujamo jaunbūvju vietās, kā arī publiskās apbūves attīstības vispārējās teritorijās.

Politika. Pašvaldība sadarbībā ar valsti uzlabos veselības aprūpes iestāžu pieejamību un izvēles iespējas iedzīvotājiem ar dažādām sociālajām un ekonomiskajām iespējām, kā arī līdzekļus veselības aprūpes iestāžu sakārtošanai, remontam un uzturēšanai.

Īpaša veselības aprūpes iestāžu darbības saglabāšanas un attīstības teritorija ir Rīgas 1. slimnīcas komplekss starp Bruņinieku, Krišjāņa Valdemāra un Šarlotes ielu, kura pašreizējo izmantošanu Plāns paredz saglabāt un pilnveidot. Turpmākā slimnīcas kompleksa attīstība notiks saskaņā ar Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas 1.slimnīca” attīstības plānu 2011.-2015.gadam, kas apstiprināts kapitāla daļu turētāju dalībnieku sapulcē 2011.gada 30.novembrī. Slimnīcas kompleksa ēku turpmāka izmantošana jebkuriem citiem mērķiem izvērtējama un pieļaujama tikai, ja tā veicinās veselības aprūpes un teritorijas labiekārtojuma kvalitatīvu attīstību un kompleksa kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu un pilnveidošanu.

Politika. Veselības aprūpes iestāžu attīstībai noteiktā Rīgas 1. slimnīcas teritorijas izmantošana ir šīs vietas kultūrvēsturiska vērtība un nav maināma.

Politika. Visos Plāna īstenošanas risinājumos jānodrošina neatliekamās medicīniskās palīdzības transporta operatīva pārvietošanās pa ielām un piekļūšana visiem nekustamajiem īpašumiem.

13.6. Sociālās infrastruktūras attīstības jaunās teritorijas

Plāns paredz jaunu teritoriju izveidošanu sociālās infrastruktūras attīstīšanai, vienlaikus saglabājot lielāko daļu teritorijas un ēku, kas jau tagad veic publiskās funkcijas.

6.tabula

Sociālās infrastruktūras jaunās attīstības teritorijas

Plānotā teritorija/īpašums	Plānotās izmantošanas
Kultūrvēsturiski vērtīgu ēku funkciju attīstība	
Nacionālās bibliotēkas ēku komplekss Anglikāņu ielā 5	Publiskai apskatei pieejamas iekšējās telpas, muzejs, ekspozīcija u. tml.
Nacionālās bibliotēkas galvenā ēka Krišjāņa Barona ielā 14	Ēkas raksturam piemērotāka publiskā izmantošana.
Nacionālās bibliotēkas ēka Tērbatas ielā 75	Kultūras funkcijām ar publisku raksturu.
Pašvaldības un valsts īpašumi Spīķeru kompleksā	Kultūras un citu sociālās infrastruktūras attīstīšanai.
Neizmantotu kultūrvēsturiski vērtīgu ēku attīstība	
“Dannensterna nams” Mārstaļu ielā 21	Galvenā izmantošana – kultūras iestāde, piemēram, bērnu mākslas muzejgalerija. Pieļaujama palīgizmantošana komerciāliem mērķiem, kas sekmētu kultūras iestādes darbību.
Noliktavu ēkas Miesnieku ielā 13, 15 un 17	
Noliktavas ēka Arsenāla ielā 5	
Rīgas Jūrskolas ēka Kronvalda bulvārī 8	Pašvaldības funkciju nodrošināšanai, izglītībai, kultūrai.
Latvijas Jūras akadēmijas ēka Kronvalda bulvārī 6	Valsts vai pašvaldības sociālās infrastruktūras nodrošināšanai.
Apbūvēto zemes gabalu attīstība	
Pašvaldības īpašums Miera ielā 41*	Pašvaldības sociālās aprūpes, pirmsskolas izglītības iestāžu, izglītības un kultūras funkciju attīstīšanai. Tallinas ielas īpašumi daļēji paredzēti arī skvēra izveidošanai.
Pašvaldības īpašumi Tallinas ielā 10, 12 un 12a	
Pašvaldības īpašums Ģertrūdes ielā 36 (jaunbūves iespēja)	Kultūrizglītības un interešu izglītības funkciju veikšanai (piemēram, bērnu mākslas muzejgalerija un mākslas skolas attīstība).
Pašvaldības zemes un ēka Brīvības ielā 124	Pašvaldības sociālo funkciju attīstīšanai saistībā ar iekškvartāla skvēra veidošanu.
Pašvaldības īpašumi Avotu ielā 36, 38* un, iespējams, nenoteiktais īpašums Avotu ielā 34	Kompleksai pašvaldības sociālo funkciju, ieskaitot veselības un sociālās aprūpes un/vai pirmsskolas izglītības iestāžu attīstīšanai.
Pašvaldības īpašums Avotu ielā 19*	Pašvaldības sociālo funkciju attīstīšanai.
Pašvaldības īpašums Avotu ielā 13*	Skvēra ar bērnu rotaļu laukumu attīstīšanai (pēc individuālo garāžu nojaukšanas).
Brīvie zemes gabali (bez saglabājamām vēsturiskajām ēkām) un telpas	
Pašvaldības īpašums Dainas ielā 10* (saistībā ar īpašumiem A. Čaka ielā 97*, 99* un 101*)	Pašvaldības izglītības un kultūrizglītības funkciju nodrošināšanai (pirmsskolas izglītības iestādes, mūzikas un mākslas skolas, izglītības iestāde).
Krišjāņa Barona ielā 16 (privāts īpašums)	Kultūras funkcijām.
Pašvaldības īpašumi 11. novembra krastmalā starp Mārstaļu un Minsterejas ielu (3 zemes gabali)*	Publisko (piemēram, kultūras) funkciju un publiskās ārtelpas attīstīšanai saistībā ar pazemes (arheoloģiskā) kultūras mantojuma eksponēšanu.
Rātslaukuma pazemes telpas	Kultūras funkcijām.
Teritorijas blakus Okupācijas muzejam (līdz Grēcinieku un Svērtuves ielai)	Kultūras funkcijām.
Valsts īpašums Dzirnau ielā 12 un 14 un Mednieku ielā 11	Pirmsskolas izglītības iestāžu un/vai kultūrizglītības iestāžu attīstībai un publiskās ārtelpas (skvēra) izveidošanai.
Pašvaldības īpašums Lenču ielā 3*	Pirmsskolas izglītības iestāžu attīstībai.
Pašvaldības īpašuma daļa Pulkveža Brieža ielā 25 (13. vidusskola)	Izglītības un sporta iestāžu attīstībai.
Pašvaldības un valsts īpašumi Spīķeru kompleksā	Kultūras un citu pašvaldības un valsts sociālās infrastruktūras objektu attīstībai.

* privātpašums vai privatizācijas procesā esoši nekustamie īpašumi Grozījumu izstrādes laikā

Plāns paredz iespēju sociālās infrastruktūras attīstībai izmantot arī pašvaldības un valsts īpašumā esošos neapbūvētos zemes gabalus, īpašumus ar atsevišķām vēsturiskajām ēkām,

kuras ieteicams saglabāt sabiedrības īpašumā vai pielāgot publiskajai izmantošanai, lai nodrošinātu to saglabāšanu, un zemes gabalus ar nojaukšanai ieteicamām esošajām ēkām.

14. INŽENIERKOMUNIKĀCIJU INFRASTRUKTŪRA

RVC inženiertīklu infrastruktūrai ir senāka vēsture nekā pārējās pilsētas daļas inženiertīklu sistēmām. Ūdensvads sākts izbūvēt 1882. gadā, pilnsistēmas kanalizāciju – 1894. gadā. Tas nozīmē, ka vairākumā gadījumu RVC tīklu sistēma ir ļoti nolietojusies.

RVC vēsturiskā apbūve un ielu tīkls pamatā nosaka arī inženiertīklu infrastruktūras izkārtojumu un attīstības pamatnosacījumus, taču jāņem vērā, ka inženiertehniskās ietaises un tīkli ir vissvarīgākie centra tehnoloģisko funkciju, kā arī līdzsvarotas attīstības nodrošinātāji.

Plāna ietvaros tika analizēta caurstaigājamo inženierkomunikāciju tuneļu izbūves iespēja. Iespējamās komunikācijas, kas varētu tikt izvietotas tuneļos, ir ūdensvads, spiedkanalizācija, siltumtrases, elektrokabeļi un vājstrāvu kabeļi, tomēr ārvalstu pieredze liecina, ka tuneļu izbūve vēsturiskajos centros netiek plaši lietota metodes sarežģītības un dārdzības dēļ. Tā kā RVC teritorijā, ņemot vērā esošo intensīvo apbūvi un ielu pārslogotību ar inženierkomunikācijām, kuru darbību un transporta kustību tuneļu būvniecības laikā praktiski nav iespējams pārtraukt, tuneļu izbūve ir ļoti sarežģīta vai pat neiespējama. Izņēmums ir jaunu komunikāciju izvietojuma iespējas Daugavas krastmalas teritorijā.

Plāna priekšlikumos dzīves vides kvalitātes (cīņai ar gaisa piesārņojumu un trokšņiem), kultūrvēsturiskās vides autentiskuma saglabāšanas un pilsētas publiskās ārtelpas ainavas pievilcīguma veidošanas nolūkos liela nozīme ir ielu telpas apzaļumošanai, saglabājot vērtīgos apstādījumus, rekonstruējot bojātās apstādījumu sistēmas, stādot no jauna kokus un krūmus tam piemērotās vietās. RVC ielu teritorijas vairākumā ir pārblīvētas ar inženierkomunikācijām.

Ūdensapgāde

Tā kā ūdensvada tīkli vēsturiskajā centrā ir stipri nolietoti, nepieciešama to plānveida rekonstrukcija. Ūdens apgādes tīklu rehabilitācijā pieņemtas šādas pamatnostādnes:

- 100 gadu veco ķeta cauruļvadu pilnīga nomaiņa;
- par 20% nomainīt pārējos ķeta vadus;
- rehabilitēt 80% cauruļvadu ar plastmasas cauruļu ievilkšanu vai oderēšanas paņēmieniem;
- tērauda sadales vadu pilnīga nomaiņa;
- cauruļvadu ar diametru, kas lielāks par 200 mm, mehāniskā tīrīšana;
- visu veco aizbīdņu un hidrantu nomaiņa;
- ES ūdens kvalitātes standartu ievērošana, piegādājot to patērētājam.

Ūdensvada tīklam jāatbilst ugunsdrošības prasībām. Plāns paredz, ka, plānojot ūdensapgādes sistēmu rekonstrukciju vai jaunu ierīkošanu, jānodrošina normatīvie ūdens patēriņa rādītāji ugunsdzēsības vajadzībām ar pietiekamu rezervi attīstāmajās un rekonstruējamajās RVC teritorijās, īpaši tad, ja paredzēti lieli publiski objekti, piemēram, tirdzniecības centri. Šim nolūkam ielu kompleksās rekonstrukcijas vai ūdensapgādes sistēmu

rekonstrukcijas gadījumā jāparedz ūdensvada tīklu ierīkošana ar diametru 200 mm vai vairāk, ja to pierāda nepieciešamie aprēķini, rekonstrukcijas gadījumā saglabājami esošie ugunsdzēsības hidranti, Apbūves noteikumos noteiktajās vietās tie nomaināmi ar jaunā tipa hidrantiem.

Ugunsdzēsības vajadzībām publiskās ārtelpas objektu rekonstrukcijas gadījumā ierīkojamas ūdens ņemšanas vietas (akas ar noslēdzamiem vākiem) pie Daugavas pretī Rīgas pilij, Daugavā pie Akmens tilta un Dzelzceļa tilta, Pilsētas kanālā pretī Pasaules tirdzniecības centram, Pilsētas kanālā pie Bastejkalna, Pilsētas kanālā pie Nacionālās operas, Pilsētas kanālā Centrāltirgū pie paviljoniem.

Kanalizācija

Vēsturiskā centra pilsistēmas kanalizācijas projektēšanas darbi notika 1890.–1891. gadā, bet celtniecību veica 1894.–1920.gadā. Tā ir visvecākā inženierkomunikācija RVC teritorijā.

Pamatnostādnes par nepieciešamajiem pasākumiem pilsistēmas kanalizācijas darbības uzlabošanai turpmākajos gados ir šādas:

- jāveic jaunas sūkņu stacijas būvniecība esošās sūkņu stacijas Eksporta ielā 2a vietā;
- periodā no 2006. līdz 2008.gadam jāizbūvē dublējošais kolektors Hanzas ielā no Pulkveža Brieža ielas līdz Eksporta ielai diametrā 1600, L=500 m;
- līdz 2015. gadam jāveic maģistrālo kanalizācijas cauruļvadu apsekošana no iekšpuses, ja nepieciešams, atsevišķās vietās jāveic cauruļvadu tīrīšana un skalošana;
- līdz 2015. gadam jāveic 33% savācošo cauruļvadu, diametrā 500–200 mm, atjaunošana;
- līdz 2015. gadam pie Hanzas ielas lietus pārgāzes jāizbūvē regulēšanas rezervuārs ar 10000 m³ tilpumu;
- pārējos divus rezervuārus paredzēts ierīkot ārpus RVC – vienu pie Lāčplēša ielas izlaides Daugavā (12 000 m³), otru pie Vesetas – Zantes ielas izlaides Sarkandaugavā (7000 m³);
- pilsistēmas kanalizācija saglabāsies arī perspektīvā, jo ir atļauta ar LBN 223-99, ja ir izpildītas vides aizsardzības prasības.

Nepieciešams atjaunot 30% šo kanalizācijas tīklu.

Nepieciešams pārbaudīt un noregulēt visas esošās lietus pārgāzes.

Siltumapgāde

Lai paaugstinātu siltumapgādes drošību un nodrošinātu patērētājiem stabilu, kvalitatīvu un mūsdienīgu prasībām atbilstošu siltumapgādes sistēmu, kā arī spētu pieslēgt jaunus klientus centralizētai siltumapgādes sistēmai, tiek izstrādāti siltumtīklu un siltuma avotu efektīvas izmantošanas un attīstības varianti, paredzot un nosakot galvenās prioritātes siltumtīklu izbūvē un rekonstrukcijā, kas ir vērstas uz:

- esošo siltumtīklu diametru optimizāciju,

- jaunu siltumtīklu izbūvi jaunajiem klientiem,
- jaunu saistvadu izbūvi,
- jaunu sūkņu staciju ierīkošanu vai esošo rekonstrukciju,
- siltumenerģijas ražošanas avotos uzstādīto iekārtu darbības drošības un efektivitātes paaugstināšanu.

Tādā veidā tiks radīti labvēlīgi apstākļi Rīgas vēsturiskā centra esošo māju īpašniekiem izvēlēties un pieslēgties centralizētajai siltumapgādes sistēmai.

Vecrīgas teritorijā siltumtīkli, kas nodrošina siltumenerģijas piegādi daudziem īpašumiem, bieži ir izbūvēti māju pagrabos. Tas ir apgrūtinājums māju īpašniekiem, jo jānodrošina brīva pieeja siltumtīkliem. Rīgas vēsturiskā centra siltumapgādes sistēma, it sevišķi Vecrīgā, rekonstruējama tā, lai siltumtīkli iespēju robežās tiktu pārvietoti no privātajiem īpašumiem ielu sarkanajās līnijās. Plānojot ielu rekonstrukciju, nepieciešams paredzēt pilnībā rekonstruēt apakšzemes komunikāciju sistēmu zem tām.

Izvēloties centralizēto siltumapgādi, tiek atbalstīta piesārņojuma samazināšanas programma saskaņā ar Rīgas pilsētas Ilgtspējīgas enerģētikas rīcības plānu 2012.-2020.gadam. Rīcības plāns izstrādāts un atbilst „PILSĒTAS MĒRU PAKTA” noteikumiem. Mēru pakts paredz galvenās nostādnes un uzdevumus pašvaldībām pilsētu ilgtspējīgas enerģētikas nodrošināšanā, tostarp:

- izstrādāt pilsētas Ilgtspējīgas enerģētikas rīcības plānu laika periodam līdz 2020.gadam,
- apņemšanās līdz 2020.gadam samazināt CO₂ emisijas vairāk kā par 20%, ko panāk, par 20% paaugstinot energoefektivitāti un par 20% no patēriņa apjoma energoapgādē iesaistot atjaunojamus energoresursus,
- regulāri pilsētā rīkot Enerģētikas dienas,
- atziņa, ka daudzas darbības, kas attiecas uz enerģijas pieprasījumu un atjaunojamiem enerģijas avotiem un kas jāveic, lai cīnītos ar nelabvēlīgām klimata pārmaiņām, ir pašvaldību kompetences jomā vai arī nav īstenojamas bez pašvaldības atbalsta,
- atziņa, ka tieši pašvaldībām, kas ir pilsoņiem tuvākā pārvaldes struktūra, jābūt veicamo darbu priekšgalā un jārada piemērs,
- atziņa, ka atbildību par cīņu pret globālo sasilšanu daļa pašvaldības ar savu valstu valdībām un tām šā uzdevuma izpildē jābūt neatkarīgām no citu personu saistībām.

Rīgas pilsētas ilgtspējīgas enerģētikas rīcības plāns 2010.-2020.gadam ietver CO₂ emisiju sākotnējo pārskatu un prognozes, rīcības pasākumus energopatēriņa samazināšanai, energoefektivitātes uzlabošanai un atjaunojamo energoresursu piesaistei Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā, kā arī kritērijus Rīcības plāna mērķu sasniegšanas izvērtēšanai. Rīcības plānā noteikti pilsētas ilgtspējīgas enerģētikas attīstības galvenie virzieni, kas jāievēro, plānojot un realizējot pasākumus energoapgādes nodrošināšanā, energoapgādes sistēmu, tai skaitā energoavotu modernizācijā, servisa pakalpojumu kvalitātes uzlabošanā un energopatēriņa jomā, energoefektivitātes paaugstināšanā, energopatēriņa samazināšanas

plānošanā un realizācijā, kā arī atjaunojamo energoresursu iekļaušanā pilsētas energoapgādes procesā.

Lai ievērojami samazinātu gaisa piesārņojumu Rīgas vēsturiskajā centrā, jāveicina māju īpašniekus izvēlēties pieslēgties centralizētajai siltumapgādes sistēmai, jo centralizētajai siltumapgādes sistēmai ir viszemākais kaitīgo izmešu līmenis, ko panāk, minimizējot kurināmā patēriņu un realizējot pasākumus izmešu samazināšanai siltuma ražošanas procesā, izmantojot modernas sadedzināšanas tehnoloģijas un dūmgāzu attīrīšanas ierīces. Rekonstruējot ielas Rīgas vēsturiskajā centrā un nomainot apakšzemes komunikācijas, paredzēt vietu siltumtīklu izvietojumam

Elektroapgāde

RVC sasniegta elektrotīklu izmantošanas pieļaujamā robeža, līdz ar to ir apdraudēta kvalitatīva elektroenerģijas piegāde patērētājiem. Vienlaikus RVC pieaug prasības pēc papildu jaudām, taču pieprasījumu nav iespējams nodrošināt, neveicot būtiskus elektroapgādes sistēmas uzlabojumus; nepieciešama jauna 110kV slēgtā apakšstacija, vēsturiskā centra teritorijā jāizbūvē jauni transformatoru punkti (turpmāk tekstā – TP) un jāpārbūvē ļoti daudzu ēku iekšējā elektroinstalācija. Lai nodrošinātu papildu jaudu pieslēgšanu iespējami ātrāk, turpināt novecojušās 3x 220 V trīsvadu sistēmas nomaiņu ar 400/230 V sprieguma sistēmu.

Plāns paredz šādus vispārīgos attīstības pasākumus:

- vēsturiskā centra teritorijā jāizbūvē aptuveni 70 jaunu transformatoru punktu, izvietojot tos iespējami tuvāk slodžu centriem ielu sarkanajās līnijās vai apbūvē, kas robežojas ar sarkano līniju;
- jānomaina aptuveni 270 transformatoru;
- jānomaina aptuveni 300 km elektrolīniju;
- paralēli visām brauktuvēn jāparedz kabeļu zona.

Inženierkomunikāciju objektiem nepieciešama ērta un droša apkalpošanas iespēja, un tiem maksimāli labi jāiekļaujas kultūrvēsturiskajā vidē. Visos projektēšanas noteikumos RVC teritorijā atbildīgajiem dienestiem jānodrošina šādu pamatprasību realizēšana projektos:

- būvējot jaunus objektus vai rekonstruējot esošos, ja to nepieciešamā jauda ir 250 kV vai to pārsniedz, objektā jāizbūvē TP;
- izbūvējot TP, iespējamās vietās tie jāizvieto ēku pagrabos vai ēku pirmajos stāvos ar atsevišķām ieejām/piekļūšanu no ārpuses, vai uzstādot kompakto transformatora punktus (KTP);
- brīvi stāvošo TP apjoms jāprojektē, ievērojot konkrēto pilsētas telpisko situāciju un apkārtējās apbūves raksturu, lai šīs nelielās inženierbūves arhitektoniski iekļautos apkārtējās apbūves ainavā.

Plāns paredz šādus konkrētus risinājumus:

- brīvi stāvošie transformatoru punkti Jēkaba laukumā šīs publiskās ārtelpas rekonstrukcijas gaitā pārveidojami – izvietojot tos pazemē vai jaunajā apbūvē, pašvaldībai vienojoties ar objektu īpašnieku par visiem noteikumiem;
- aizliegta jebkādu kabeļu vilkšana pāri ielām un starp ēkām (arī iekšpagalmos) tā, ka tie redzami no publiskās ārtelpas;
- aizliegta jebkādu kabeļu piestiprināšana pie ēku fasādēm, kas redzamas no publiskās ārtelpas.

Gāzes apgāde

Gāzes apgāde RVC turpmākajam periodam ir nodrošināta, un sistēmas modernizācija neprasīs ļoti lielus ieguldījumus. Efektīva gāzes enerģijas taupīšana panākama, samazinot siltuma zudumus, veicot ēku renovāciju un rekonstrukciju. Gāze kā ekoloģiski pieņemams kurināmais tiek ieteikta rekonstruējamo dzīvojamo māju apsildei, kur nav pieejama centralizētā siltumapgāde.

Centru, tāpat kā visu pilsētu, ar gāzi apgādā a/s “Latvijas gāze”, ekspluatāciju nodrošina tās Rīgas iecirknis. RVC teritorijā ir 5 galvenie gāzes spiediena regulēšanas punkti. Lai nodrošinātu kvalitatīvu gāzes apgādi perspektīvajiem patērētājiem, Plāns paredz šādus risinājumus.

- RVC teritorijas starp Krišjāņa Valdemāra ielu, Tallinas ielu, Avotu, Lāčplēša ielu Satekles ielu un Raiņa bulvāri apgādei – sadalošā vidējā spiediena gāzesvada izbūve, lai savienotu esošos maģistrālos tīklus vienotā sistēmā.
- Jauna gāzes regulēšanas punkta izbūve.

Gāzapgādes sistēmas līdz 0,4 megapaskāliem stabilas darbības nodrošināšanai RVC paredzēta vidēja spiediena (līdz 0,4 MPa) sadales gāzesvadu novietnes Marijas ielā un Aleksandra Čaka ielā, posmā no Raiņa bulvāra līdz Ērgļu ielai (2012.gadā uzsākta esošās gāzapgādes sistēmas rekonstrukcija un vidējā spiediena līdz 0,4 MPa sadales gāzesvada jaunbūves tehniskā projekta izstrāde, plānotais izpildes termiņš 2013.gada augusts) izbūve.

Vidējā spiediena gāzesvada izbūvei jānodrošina telpas rezervācija Elizabetes ielas (posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Satekles ielai) un Satekles ielas (posmā no Elizabetes ielas līdz Visvalža ielai) šķērsprofilā vai, kur tas nav tehniski iespējams plānotās tramvaja līnijas dēļ, daļēji Esplanādē un Vērmanes dārzā.

Gāzes regulēšanas punkta izbūvei nepieciešamās teritorijas plānotā gāzes vada posmā starp Tērbatas un Krišjāņa Barona ielu (ielu sarkanajās līnijās vai, ja tas nav tehniski iespējams, Vērmanes dārzā, nodrošinot maksimālu augošo koku saglabāšanu).

- Gāzes regulēšanas punkta izbūve Vecrīgā attīstāmajā kvartālā daļā starp Jaunielu, Mazo Jaunielu un Rīgas Tehniskās universitātes ēku vai tuvējā apkārtnē.
- Sadalošā zemā spiediena gāzesvadu izbūve Jaunielā, Mazajā Monētu ielā un Šķūņu ielā, Doma laukumā, lai savienotu vadus.

A/s "Latvijas gāze" jāvienojas ar ieinteresētajām pusēm (pašvaldību un privātajiem zemes īpašniekiem) par optimālo būvju novietni ielu sarkano līniju robežas jaunbūves vai ēku rekonstrukcijas gadījumā vai izņēmuma gadījumā publiskās ārtelpas apstādījumu teritorijā.

Telekomunikācijas

Centrā jāizveido jaudīga telekomunikāciju tīklu sistēma, izmantojot gan vara, gan optiskos kabelus, kā arī bezvadu risinājumus. Šim nolūkam RVC teritorijas un tā aizsardzības zonas ēkās, būvēs, tostarp ielās un to infrastruktūras objektos, pieļaujams ierīkot, izveidot, attīstīt un ekspluatēt publiskā elektronisko sakaru tīkla līnijas, kabelus un iekārtas, ja ir izvērtēta un projektos un to realizācijā tiek nodrošināta saudzīga attieksme pret kultūras mantojumu un netiek apdraudēta attiecīgo objektu un vides kultūrvēsturiskā vērtība.

Lai nodrošinātu pilsētvides autentiskuma un kultūrvēsturisko vērtību iespējami labāku saglabāšanu, gadījumos, kad RVC un tā aizsardzības zonas teritorijā paredzēta publiskā elektronisko sakaru tīkla līniju un kabeļu ierīkošana, publiskā elektronisko sakaru tīkla pieslēguma punktu ierīkošana, kā arī nepieciešamo iekārtu uzstādīšana, Plāns nosaka šādas vispārīgās prasības attiecībā uz telekomunikāciju attīstību.

- Ja paredzēts izmantot saglabājamās ēkas un būves, ieinteresētajām pusēm jānodrošina šo ēku un būvju kultūrvēsturiskajai vērtībai atbilstošu vizuālo un tehnisko risinājumu lietošana.
- Katrs telekomunikāciju infrastruktūras attīstības un rekonstrukcijas priekšlikums, kura realizācija var ietekmēt publiskās ārtelpas vizuālo kvalitāti (redzamība no publiskās ārtelpas un augstajiem skatu punktiem) vai arī tas realizējams saglabājamā (kultūrvēsturiski vērtīgā) ēkā, izvērtējams un saskaņojams par kultūrvēsturiskās vides saglabāšanu atbildīgajās pašvaldības un valsts institūcijās atbilstoši konkrētās vietas, ēkas un būves statusam atkarībā no kultūrvēsturiskās vērtības.
- Telekomunikāciju infrastruktūras komunikāciju un objektu attīstība un rekonstrukcija publiskajā ārtelpā tiek veikta, plānojot un koordinējot to ar ielu, to infrastruktūras elementu un publiskās ārtelpas atjaunošanu, pārveidošanu vai izveidi.
- Kopējo pazemes kabeļu līniju ierīkošanai tiek izmantotas tikai ielu infrastruktūras objekti vai izņēmuma gadījumā citi kopējo inženierkomunikāciju koridori un to būves.
- Veicot jaunu ēku būvniecību, kā arī ēku pārbūvi vai rekonstrukciju, esošo telekomunikāciju pievadi, kas ir pazemes kabelos, un iekšējie telekomunikāciju tīkli saglabājami, to rekonstrukcija un paplašināšana paredzama, ja nav saņemti citi telekomunikāciju īpašnieka tehniskie noteikumi.
- Aizliegta jebkādu gaisvadu komunikāciju kabeļu vilkšana pāri ielām un starp ēkām (arī iekšpagalmos) tā, ka tie redzami no publiskās ārtelpas.
- Aizliegta jebkādu kabeļu piestiprināšana pie ēku fasādēm, kas redzamas no publiskās ārtelpas.

- Aizliegta satelīttelevīzijas antenu uzstādīšana ēku fasādēs un uz jumtiem tā, ka tās ir redzamas no publiskās ārtelpas un jumtu ainavā. Izņēmuma gadījumā ar attiecīgo kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju saskaņojumu var tikt pieļauta vienam īpašumam kopējas antenas uzstādīšana redzamajās fasādēs un jumta daļā, ja tas ir vienīgais vai pamatoti labākais tehniski iespējamais risinājums. Jaunbūvēs pārraides un uztveršanas antenas atļauts paredzēt ēku arhitektoniskajos akcentos.
- Privātie telekomunikāciju tīklu un objektu īpašnieki laikus informē pašvaldības institūciju, kas atbild par inženiertīklu attīstību, par savām iecerēm un vajadzībām attiecībā uz telekomunikāciju rekonstrukciju un attīstību, kas nodrošina to koordināciju ar citu inženiertīklu attīstības un kultūrvēsturiskās vides aizsardzības interesēm un nosaka sabiedrības interesēm atbilstošākos telpiskos un tehniskos risinājumus to saskaņotai plānveidīgai realizācijai.

Projektēšanas noteikumi paredz, ka pašvaldības institūcija, kas atbild par inženiertīklu attīstību, nosaka projektētājam, kuriem telekomunikāciju īpašniekiem pieprasāmi tehniskie vai plānošanas noteikumi:

- izstrādājot konkrētu kvartālu detālpārplānojumu – telekomunikāciju tīklu izbūvei kvartāla iekšienē un to savienojumiem ar ārējiem telekomunikāciju tīkliem;
- veicot jaunu transporta maģistrāļu, pārvadu (tiltu, tuneļu) izbūvi vai rekonstrukciju – telekomunikāciju tīklu infrastruktūras izbūvei.

Kopīgie risinājumi

Ar pazemes un virszemes komunikācijām pārblīvētajās un ierobežotajās centra publiskās ārtelpas teritorijās liela tehniska un juridiska problēma ir esošo būvnormatīvu un tehnisko prasību ievērošana dažādu inženiertīklu savstarpējam novietojumam telpā un attiecībā pret citām būvēm un apstādījumiem. Esošie normatīvi veidoti galvenokārt perspektīvajiem risinājumiem, kad komunikāciju telpa tiek plānota, piemēram, veidojot jaunas ielas, taču nav realizējami rekonstrukcijas un restaurācijas apstākļos vēsturiskā pilsētas vidē. Vairāki normatīvie dokumenti ir morāli novecojuši.

Lai kaut daļēji atrisinātu šos jautājumus, **Plāns paredz iespēju vēsturiskā centra apstākļos tehniski un ekonomiski pamatotās situācijās samazināt normatīvos inženierkomunikāciju savstarpējos attālumus un attālumus līdz citām būvēm un apstādījumiem, ja tiek nodrošināta nepieciešamā tehniskā drošība. Komunikāciju izvietojums optimizējams, ņemot vērā esošo komunikāciju izvietojumu, tehnisko stāvokli un nolietojumu.**

Vienlaikus jāapzinās, ka praktiskajā RVC attīstībā būs nepieciešami vēl radikālāki nestandarta risinājumi, un atbildīgajām institūcijām šīs situācijas jāizvērtē kontekstā un radoši, ņemot vērā pilsētas attīstības prioritātes un reālās tehniskās un finansiālās iespējas.

Lai labāk koordinētu inženierkomunikāciju rekonstrukcijas un attīstības stratēģiskos un aktuālos jautājumus, **tiek paredzēta pilsētas galvenā tīklu inženiera biroja veidošana** Pilsētas attīstības departamenta sastāvā ar attiecīgām pilnvarām pieņemt izšķirīgus lēmumus komplicētās inženiertīklu attīstības situācijās, ņemot vērā Plānā noteiktos RVC saglabāšanas un attīstības principus un prioritātes. Izvērtējama esošā inženiertīklu projektu un ielu saskaņošanas kārtība, nepieciešamības gadījumā tajā izdarāmas korekcijas, kā arī ierosināmi vajadzīgie uzlabojumi valsts tiesiski normatīvajos aktos, lai izslēgtu neracionālas un praksē nerealizējamās prasības, piemēram, saskaņošanu ar katru daudzdzīvokļu ēkas līdziīpašnieku.

Plāns paredz, ka ielu remonts un rekonstrukcija veicama tikai saskaņā ar kompleksiem projektiem un remonta risinājumiem:

- pirms ielu un ietvju seguma atjaunošanas ir jāplāno zem to esošo inženiertīklu rekonstrukcija, kas ļaus izvairīties no daudzkārtējas ielu un ietvju seguma laušanas;
- savlaicīga, veicamajam darbu apjomam atbilstoša – ne vēlāk kā gadu iepriekš – inženierkomunikāciju īpašnieku informēšana par pašvaldības plānoto ielu un ietvju remontu un rekonstrukciju ar tam sekojošu pilnīgu seguma atjaunošanu ļaus komunikāciju īpašniekiem sagatavot attiecīgo inženierkomunikāciju rekonstrukcijas projektus un plānot nepieciešamos finanšu resursus;
- plānojot ielu un ietvju remonta grafiku, tajā jāiekļauj laiks, kas nepieciešams inženierkomunikāciju nomaiņai pēc ielu un ietvju seguma noņemšanas atbilstoši izstrādātajiem projektu risinājumiem.

Politika. Visu ielu un citu publiskās ārtelpas objektu rekonstrukciju projektos un realizācijā nepieciešams īstenot kompleksu pieeju un savstarpējo koordināciju starp inženierkomunikāciju dienestiem un turētājiem, Rīgas domes Satiksmes departamentu un galvenā tīklu inženiera biroju. Tiek noteikta perspektīvās šo darbu plānošanas nepieciešamība un savstarpējā informēšana visu šo institūciju starpā, kuras koordinējošo lomu nodrošina Pilsētas attīstības departaments sadarbībā ar Satiksmes departamentu.

15. PRIORITĀRIE PLĀNA IEVIEŠANAS PASĀKUMI

Plāna īstenošanas programmas izstrāde

Lai īstenotu Plānā paredzētos risinājumus, pašvaldība sadarbībā ar iedzīvotājiem, valsts institūcijām, nevalstiskajām organizācijām, sabiedriskajām organizācijām un uzņēmējiem izstrādās Plāna īstenošanas programmu (turpmāk tekstā – Programma), kurā tiks definēti projekti un veidi, kas nodrošinās Plāna mērķu sasniegšanu.

Programmas ietvaros tiks izstrādātas pamatotas diferencētas nodokļu politikas un to realizācijas mehānismi atkarībā no nekustamā īpašuma izmantošanas un attīstības iespējām. Viens no svarīgākajiem uzdevumiem Programmas izstrādes ietvaros ir priekšlikumu izstrāde nodokļu atvieglojumiem īpašniekiem, kas uztur, saglabā un rekonstruē kultūrvēsturiski nozīmīgas ēkas, kā arī tiks definēti projekti valsts un pašvaldības atbalsta nodrošināšanai īpašniekiem, kuru īpašumi atrodas Plānā noteiktajos apbūves fragmentos.

Īstenošanas programmā tiks definēti projekti kultūrvēsturiskās vides, teritorijas funkcionālās izmantošanas, mājokļa, publiskās ārtelpas, dzīves vides, transporta, sociālās infrastruktūras un inženierkomunikāciju infrastruktūras attīstībai un saglabāšanai.

Lai sakārtotu mājokļa jomu, Programmā tiks iekļauts izvērtēt šādus jautājumus:

- sagatavot priekšlikumus tiesību un normatīvo aktiem vai to grozījumiem, kas nodrošinātu RVC mājokļu fonda atjaunināšanas procesu;
- mājokļu attīstības programmas ietvaros izstrādāt RVC mājokļu fonda atjaunināšanas procesa finansēšanas shēmas;
- izveidot darboties spējīgu RVC mājokļu fonda atjaunināšanas procesa pārvaldības institūciju Rīgas domes pakļautībā;
- mājokļu pabalstu sistēmas izveide un tās ieviešana;
- pašvaldības īres fonda paplašināšana;
- ne mazāk kā divu kompleksu atjaunināšanas programmu izstrādāšana un pārvaldība;
- RVC kvartālu atjaunināšanas projektu izstrādāšana komplekso programmu ietvaros.

Programmas ietvaros jāizvērtē arī šāda mājokļu atjaunināšanas politika.

- **Nodokļu samazināšana kompleksi restaurētām (autentiski atjaunotām) koka ēkām.**
- **Labvēlīgu apstākļu radīšana kultūrvēsturiskās dzīvojamās vides restaurācijas un renovācijas kreditēšanai:**
 - **20–50% kredīta dzēst par restaurētām (autentiski atjaunotām) koka dzīvojamām ēkām;**
 - **40% kredīta dzēst par autentiski restaurētām vēsturisko dzīvojamo ēku fasādēm.**

Kultūrvēsturiskās vides uzskaites pasu izstrāde

RVC kvartālu un apbūves fragmentu kultūrvēsturiskās vides uzskaites pasēs tiks iekļauta informācija par ēku un vides tehnisko stāvokli, kultūrvēsturiskiem objektiem un kultūras objektiem vidē, sociālo un ekonomisko vidi, ekoloģiskiem apstākļiem un kultūras infrastruktūru. Tā pasēs daļa, kas attiecas uz iespējamo apbūvi un prasībām kultūrvēsturiskās vides saglabāšanai, tiks apstiprināta kā pašvaldības saistošie noteikumi.

Pases būs publiski pieejamas un publicētas arī elektroniskā formā, kas nodrošinās maksimālu sabiedrības informētību par RVC īpašo kultūrvēsturisko vidi katrā kvartālā.

Pasu izstrāde ir prioritāri veicamais pašvaldības darbs, kas nodrošinās veiksmīgu Plāna realizāciju jau iespējami drīzā laikā.

RVC paraugkrāsojuma kartes izstrāde

Pašvaldība izstrādās RVC hronoloģiski stilistisko paraugkrāsojuma karti (līdzīgi Stokholmas un Malmes analogiem), kas tiks lietotas ēkām, kuras neietilpst kādā no apbūves fragmentiem, kam tiks formulētas individuālas prasības.

Jāizstrādā vērtīgāko ansambļu, apbūves fragmentu, ielu un to posmu, atsevišķu ēku, laukumu, iekškvartālu telpas, publisko iekšpagalmu koloristikas pases.

Plāna budžeta un finansēšanas avotu koncepcijas izstrāde un ieviešana

Lai nodrošinātu Plānā un izstrādājamajā Programmā paredzēto risinājumu un projektu īstenošanu, pašvaldība izstrādās koncepciju, kurā tiks analizētas iespējas piesaistīt finansējumu konkrētajiem projektiem no valsts, pašvaldības, investoru, Eiropas Savienības līdzekļiem un citiem finanšu avotiem. Pašvaldība uzskata par nepieciešamību attīstīt PPP (publiskās privātās partnerības) principus projektu īstenošanā, lai maksimāli īsā periodā būtu iespējams realizēt Plāna risinājumus.

Publiskās privātās partnerības (PPP) principu ieviešana

Publiskā sektora rīcībā nekad nav pietiekami daudz līdzekļu, lai apmierinātu sabiedrības augošās vajadzības pēc aizvien kvalitatīvākiem pakalpojumiem un vides, jo īpaši attiecībā uz tehnisko un sociālo infrastruktūru un ar to saistītajiem pakalpojumiem – tradicionālām publiskā sektora atbildības sfērām.

Politika. Pašvaldība centīsies uz savstarpēji izdevīgiem pamatiem palielināt privāto ieguldījumu īpatsvaru RVC attīstības mērķu sasniegšanā, izvēršot un pilnveidojot uz publiski privāto partnerattiecību principiem balstītu pašvaldības un privātā sektora sadarbību šādās infrastruktūras un pakalpojumu jomās – sabiedriskais transports, veselības aprūpe, izglītība, telekomunikācijas un citās.

Svarīgi apstākļi publiskā un privātā sektora sadarbības panākumu nodrošināšanā ir efektīva administratīvā struktūra un procesu "caurspīdīgums". Administratīvajai struktūrai jāspēj

nodrošināt bāzi privāto ieguldītāju piesaistei un efektīvu projektu īstenošanas uzraudzību ar ļoti skaidru līgumu nosacījumu formulēšanu un stingru to izpildes kontroli.

Sabiedrības iesaiste Plāna realizācijā

RVC saglabāšanas un attīstības plānošanas ilgtspējas garants ir visas sabiedrības ieinteresētība un ekvivalenta līdzdalība Plāna īstenošanā. Pašvaldība uzskata par nepieciešamu sabiedrības izglītošanas programmas izstrādi, kas veicinātu sabiedrības informētību par kultūrvēsturisko vidi un savām iespējām piedalīties tās saglabāšanā, tādējādi nodrošinot sabiedrības atsaucību uz Plāna pasākumiem. Programma iekļaus apmācības projektus iedzīvotājiem par RVC un savas mājvietas attīstības un saglabāšanas plānošanu, praktiskas saglabāšanas apmācības, dažādu vecumu grupu un sociālo slāņu iedzīvotāju izglītošanu.

Viens no svarīgākajiem pasākumiem šīs programmas ietvaros ir multifunkcionāla RVC kultūras un izglītības centra izveide, kurā tiktu nodrošinātas izglītošanas, kultūras, atpūtas un izklaides funkcijas, praktiskās un komerckonsultācijas, digitāls RVC makets, bibliotēka ar materiāliem un publikācijām par RVC, RVC kvartālu pases, elektroniska datu bāze ar Plāna izstrādes laikā veiktajiem izpētes darbiem un datiem.

Pašvaldība uzskata, ka īpaša nozīme sabiedrības izglītošanā ir profesionāli augstvērtīgu publikāciju sagatavošanā un izplatīšanā interešu grupām.

Pašvaldības atbalsta un veicina lokālās identitātes rajonu iniciatīvas attīstības projektus. Pašvaldība uzskata, ka savstarpēja sadarbība ar RVC teritoriju iedzīvotājiem veicinās viņu ieinteresētību savas apkārtnes sakārtošanā un kultūrvēsturiskās vides saglabāšanā. Tādējādi veidosies iedzīvotāju grupas kā kultūrvēsturiskās vides saglabāšanas iniciatīvas un pārraudzības pārstāvji, kas reaģēs uz aktuālām izmaiņām kultūrvēsturiskajā vidē un nodrošinās sabiedrības viedokļa pārstāvniecību būvniecības projektu sabiedriskajās apspriešanās, izvirzot savus projektus. Pašvaldība veicinās un motivēs šādu iniciatīvas grupu izveidi.

Plāna īstenošanas monitorings

Pilsētvides monitoringa koncepcijas izstrāde ir viens no prioritārajiem pašvaldības uzdevumiem, kā sekmīgi novērtēt Plāna risinājumu efektivitāti. Koncepcijā tiks noteikti kritēriji, pēc kuriem veicams Plāna monitorings.

Viens no svarīgākajiem monitoringa nodrošināšanas projektiem ir Būvniecības uzraudzības un konsultāciju dienesta izveide, kas sevī apvienotu Būvinspekcijas un Municipālās policijas funkcijas un vienlaikus veiktu izskaidrojošo konsultatīvo darbu iedzīvotājiem, investoriem un īpašniekiem (palīdzēs nepieļaut kļūdas, brīdinās par riskiem, ieteiks labākos risinājumus).

Pašvaldības atbildīgā dienesta darbībā un to pastāvīgajās ikdienas funkcijās ieviešama regulāra kultūrvēsturiskās vides stāvokļa un tā izmaiņu kontrole un monitorings. Tas realizējams, izveidojot efektīvu, pilnīgu un aktuālu uzskaites sistēmu.

Sabiedrības atbalsta veicināšana saglabāšanas un attīstības projektiem

Pašvaldība uzskata par nepieciešamu informēt investorus, īpašniekus, ierēdņus, valsts un pašvaldības politikus un citu interešu grupu pārstāvjus par viņu iespējām veicināt kultūrvēsturiskās vides saglabāšanu un attīstību RVC.

Plāna detalizācija

Plānošana nav uzskatāma par pabeigtu procesu, bet pilsētas optimālas attīstības garantija. Tāpēc pašvaldība nodrošinās Plāna detalizāciju teritorijās, kurās nepieciešams veikt turpmākās izpētes procesu. Plānā paredzēts izstrādāt detālplānojumus piecām teritorijām un divus lokālplānojumus – Skanstes apkaimei un Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtni.

„Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums” izstrādāts Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā

Projekta darba grupa (Plāna sākotnējai izstrādei):

- Vilnis Štrams, direktors
- Pēteris Strancis, Pilsētplānošanas pārvaldes vadītājs
- Iveta Staša, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas vadītāja
- Liene Kreicberga, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas vadītāja palīdze
- Regīna Bula, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas galvenā teritoriālpilnotāja – projektu vadītāja
- Aigars Kušķis, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs – projektu vadītājs
- Meinards Medinskis, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs
- Ivars Pētersons, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas teritoriālpilnotājs
- Ieva Renkviča, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas teritoriālpilnotāja
- Andis Cinis, Rīgas kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs
- Gunārs Asaris, Pilsētbūvniecības padomes vadītājs
- Guntars Ruskuls, Ekonomikas pārvaldes Analītiskās plānošanas nodaļas vadītājs
- Artūrs Siliņš, Rīgas pilsētas Būvvaldes Inženieru nodaļas vadītājs
- Ieva Strazdiņa, Juridiskās nodaļas vadītāja
- Pēteris Blūms, padomnieks kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības jautājumos
- Dana Hasana, Sabiedrisko attiecību nodaļas vadītāja
- Marija Ābeltiņa, Sabiedrisko attiecību nodaļas Sabiedrisko attiecību speciāliste

Galvenie konsultanti:

- Profesors Sigurds Grava, transporta plānošanas speciālists
- Dr.sc. ing. Ija Niedole, transporta plānošanas speciāliste
- M.sc. ing. Jānis Bidzāns, transporta plānošanas speciālists
- Elmārs Daniševskis, transporta plānošanas speciālists
- Ināra Marana, pilsētplānošanas un mājokļu jautājumu speciāliste
- Profesors Oļģerts Nikodemus, vides jautājumu un fiziskās plānošanas speciālists
- Edgars Bērziņš, arhitekts (teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi)

1. PIELIKUMS

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma apakšprojektu rezultātu saraksts

1. „Akustiskā trokšņa piesārņojums Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, SIA „R&D Akustika”, 2003
2. „Atkritumu apsaimniekošana Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, Natālija Vanaga, 2003
3. „Ārpilsētas transports, sabiedriskais transports un velosatiksmē”, SIA „Uģis Šēnbergs, arhitekts”, 2003
4. „Ceļu satiksmes drošības stāvokļa pētniecība Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, SIA „BRD projekts”, 2003
5. „Dabas pamatnes izpēte un precizēšana Rīgas vēsturiskajā centrā”, SIA „Top Vide”, 2003
6. „Eksperta slēdziens par elektromagnētiskā starojuma risku un tā ietekmi Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, Antons Kolodinskis, 2003
7. „Esošo un paredzamo gaisa piesārņotāju izmešu izkliedes modelēšana Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, Jānis Kleperis, 2003
8. „Ēku jumtu slīpumu un seguma materiālu klasifikācija”, SIA „Konvents”, 2005
9. „Gaisa kvalitāte Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, Dace Danilāne, 2003
10. „Gājēju kustības organizācijas pašreizējā situācija un attīstības tendences”, SIA „E.Daniševska birojs”, 2003
11. Iedzīvotāju aptauja „RVC saglabāšana un attīstība”, Latvijas Universitātes Filozofijas un socioloģijas institūts, 2002
12. „Ielu, laukumu, pagalmu segumu analīze Rīgas vēsturiskajā centrā”, SIA „Mantojums”, 2003
13. „Ielu tīkls. Pašreizējās situācijas inventarizācija un analīze”, SIA „Solvers”, 2003
14. „Koka ēku apsekošana un novērtēšana Rīgas vēsturiskajā centrā”, SIA „AIG”, 2004
15. „Mājokļa attīstība Rīgas vēsturiskajā centrā”, SIA „Tursons”, 2003
16. „Pašreizējā autotransporta novietošanas situācijas pētniecība Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, SIA „KMK projekts”, 2003
17. „Rīgas apkārtnes aerofoto fiksācija un uzskates materiālu izgatavošana”, SIA „J.Vītiņš un kompanjoni”, 2005
18. „Rīgas vēsturiskā centra apakšzemes (arheoloģisko) kultūrvēsturisko vērtību aizsardzība, izpēte un saglabāšana”, Ilona Celmiņa, 2004
19. „Rīgas vēsturiskā centra esošā stāvokļa izvērtējums: saimniecisko notekūdeņu kanalizācija, lietus ūdeņu kanalizācija un ūdens apgādes sistēma”, SIA „Aqua Brambis”, 2003
20. „Rīgas vēsturiskā centra ēku izmantošanas veidu izpēte (datu bāze)”, SIA „Latvijas Fakti”, 2003

21. „Rīgas vēsturiskā centra inženiertehniskās apgādes tīklu attīstība”, SIA „Jensen Consult & Arhis inženieri”, 2003
22. „Rīgas vēsturiskā centra kultūrvēsturisko vērtību tiesiskās aizsardzības nodrošinājuma izvērtējums”, Jānis Radiņš, 2004
23. „Rīgas vēsturiskā centra pilsētvides ģenēzes hronoloģiskie plāni”, Krišjānis Veitners, 2003
24. „Rīgas vēsturiskā centra publiskās telpas inventarizācija un analīze”, SIA „Sestais stils”, 2003
25. „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāns. Transporta infrastruktūras attīstības plāns”, SIA „IMINK”, 2005
26. „Rīgas vēsturiskā centra teritoriāli ekonomiskā analīze”, SIA „ZR un partneri”, 2004
27. „Rīgas vēsturiskā centra teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi”, Valsts ģeoloģijas dienests, 2003
28. „Reklāma un skatlogi Rīgas vēsturiskajā centrā”, Vita Banga, 2004
29. „Statistikas dati par mājokļa raksturojumu RVC”, Modrīte Lūse, 2003
30. „Transporta plūsmu izpēte”, SIA „IMINK”, 2003
31. „Virszemes ūdeņu kvalitāte Rīgas vēsturiskā centra teritorijā”, Jevgēnijs Fiošins, 2003
32. „Vecrīgas reģenerācijas projekts un tā realizācijas rezultāti”, Vija Gaida Caune, 2003

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes pētījumu saraksts

1. „Daugavas kreisā krasta silueta koncepcija”, SIA „Projektēšanas birojs ARHIS”, 2011
2. „Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas sociālekonomiskais aprēķins”, SIA „Grupa 93”, 2009
3. „Priekšlikumi un rekomendācijas Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu grozījumiem ūdens teritoriju un krastmalu izmantošanai”, SIA „EgG”, 2010
4. „Transporta plūsmu un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikumu projekts Rīgas pilsētas teritorijas daļai, kas ietver Hanzas šķērsojuma trasi”, SIA „E.Daniševska birojs”, 2010

2. pielikums

Ielu šķērsprofili

Apzīmējumi:



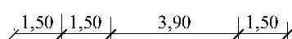
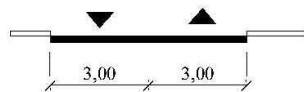
sarkanās līnijas



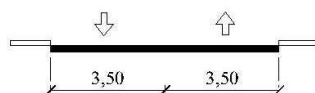
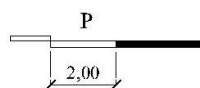
brauktuves



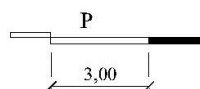
zona inženiertehniskās apgādes tīklu izvietošanai

normatīvais attālums līdz pazemes
komunikācijām, m

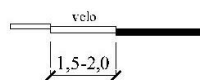
braukšanas josla vieglajam autotransportam

braukšanas josla sabiedriskajam
transportam

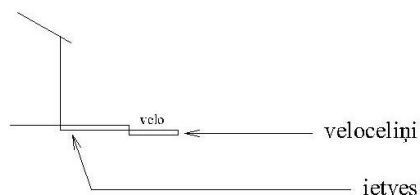
josla vieglo automobiļu stāvēšanai



josla tūristu autobusu stāvēšanai



veloceliņš



velo

veloceliņi

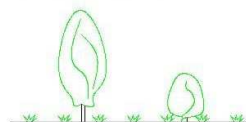
ietves



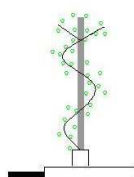
tramvaja līnijas



tramvaja līnijas ar iegremdētām sliedēm



koki



vītenī vai koki ar šauru lapotni

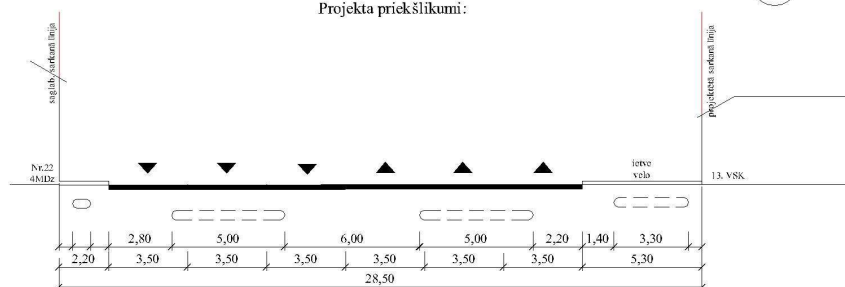
Šķērsprofilu izvietojuma shēma



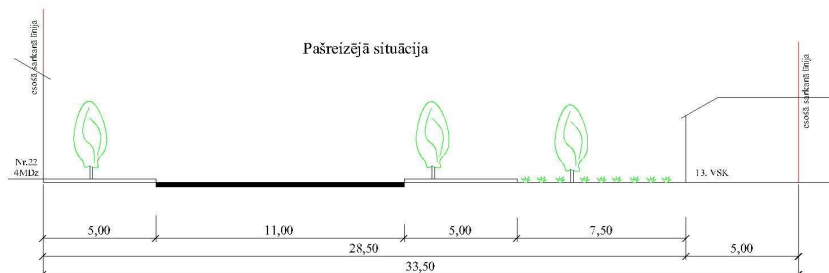
C kategorijas iela

Hanzas iela no Rūpniecības līdz Pulkveža Briēža ielai

Projekta priekšlikumi:



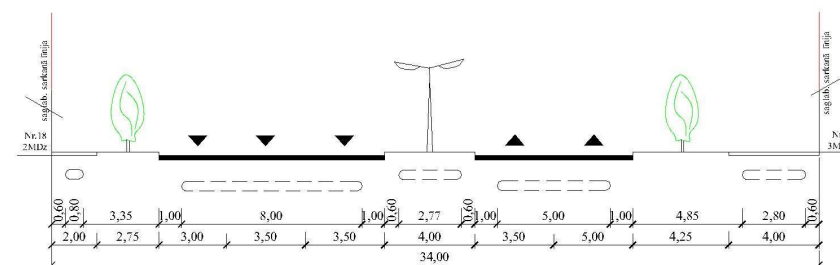
Pašreizējā situācija



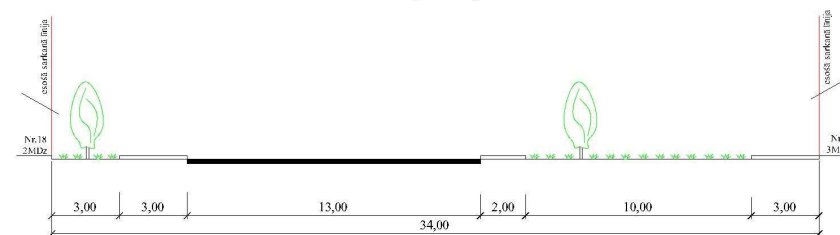
C kategorijas iela

Hanzas iela no Pulkveža Briēža līdz A.Meļngaiļa ielai

Projekta priekšlikumi:



Pašreizējā situācija

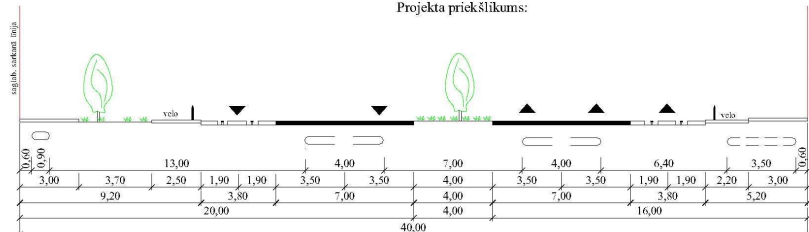


D kategorijas iela

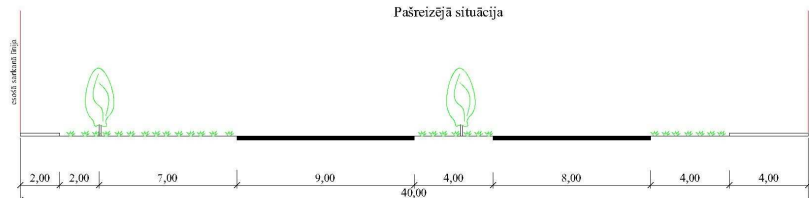
3

Pulkveža Briēža iela no Hanzas līdz Pētersalas ielai

Projekta priekšlikums:



Pašreizējā situācija

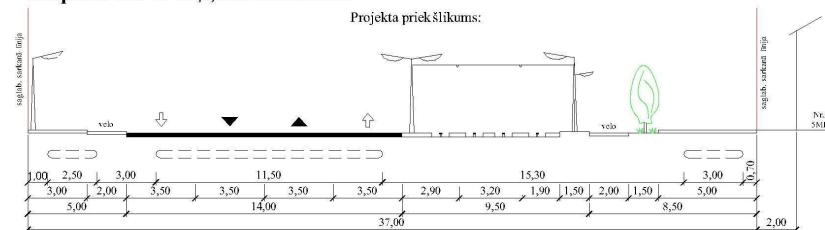


D kategorijas iela

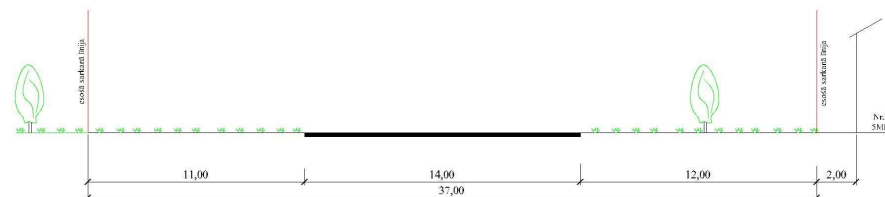
4

Eksporta iela no Mīķeļa līdz Elizabetes ielai

Projekta priekšlikums:



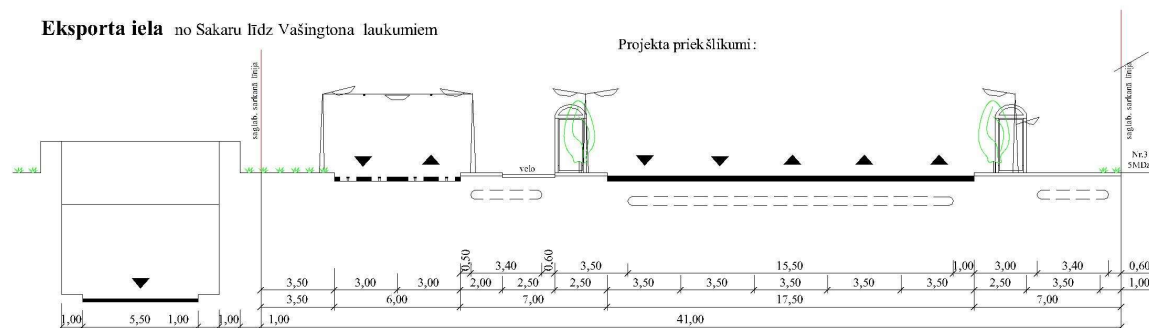
Pašreizējā situācija



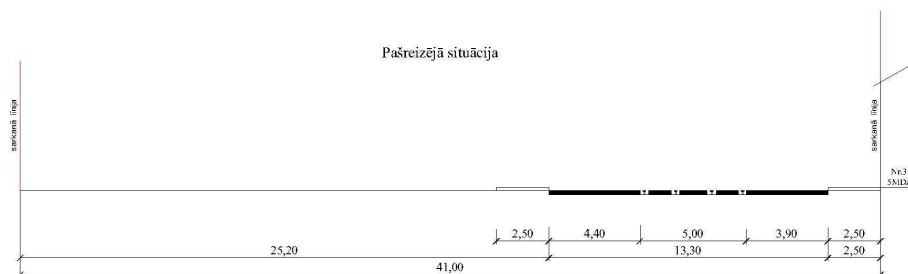
D kategorijas iela

Eksporta iela no Sakaru līdz Vašingtona laukumiem

Projekta priekšlikumi:



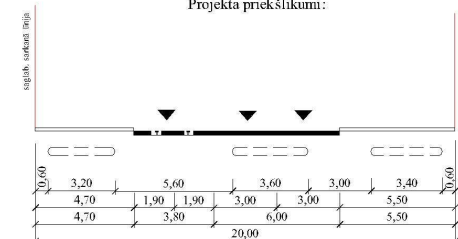
Pašreizējā situācija



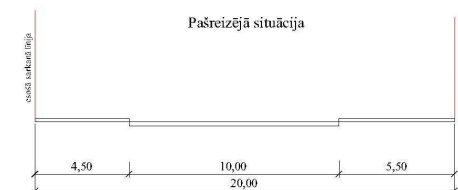
E kategorijas iela

Elizabetes iela posmā no Antonijas līdz Strēlnieku ielai

Projekta priekšlikumi:



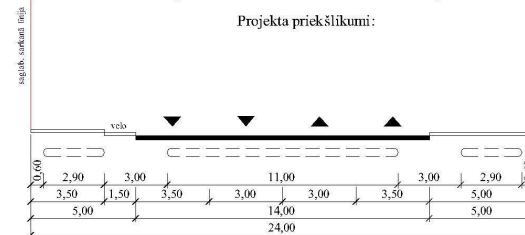
Pašreizējā situācija



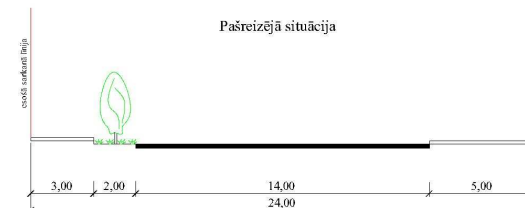
D kategorijas iela

Elizabetes iela posmā no Pulkveža Brieža līdz Ausekļa ielai

Projekta priekšlikumi:



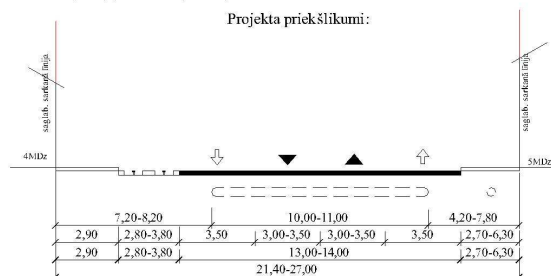
Pašreizējā situācija



D kategorijas ielas

Pulkveža Brieža iela no Elizabetes līdz Mednieku ielai

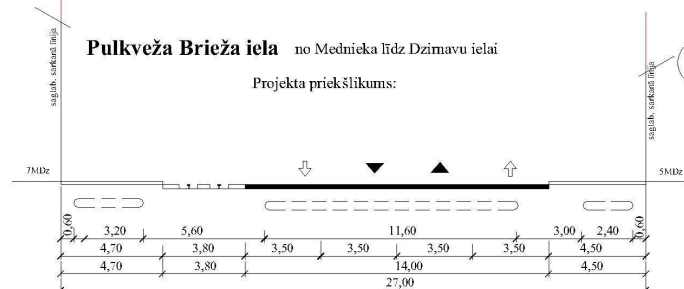
Projekta priekšlikumi:



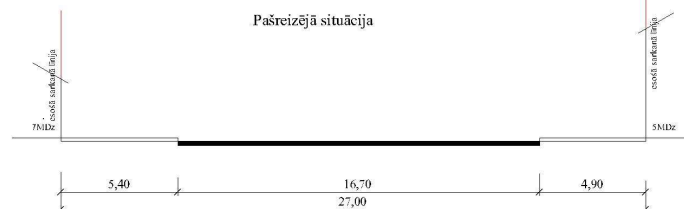
Pašreizējā situācija

**Pulkveža Brieža iela** no Mednieka līdz Dzimavu ielai

Projekta priekšlikums:



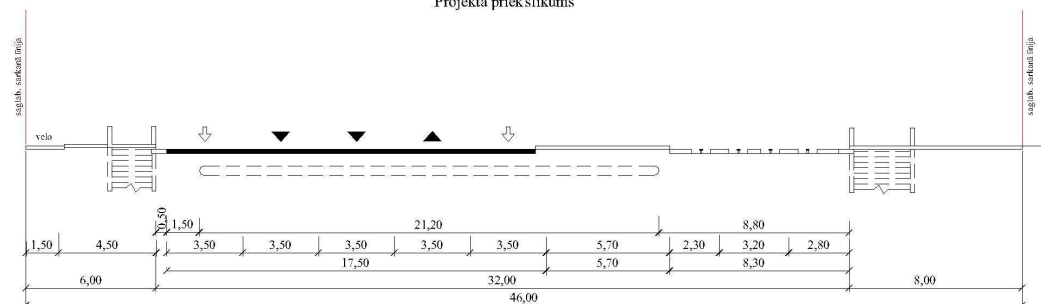
Pašreizējā situācija



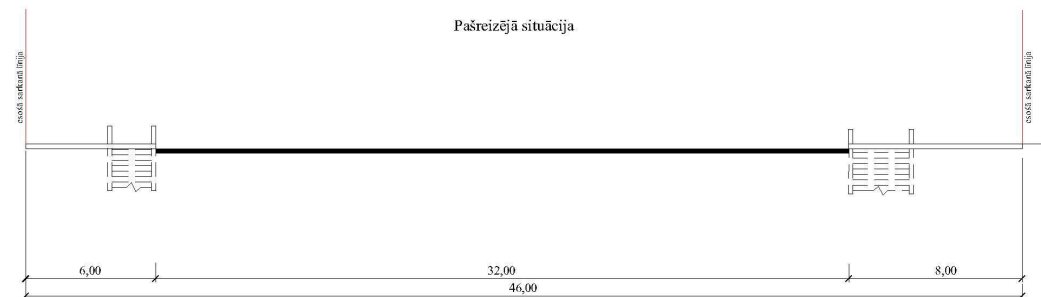
D kategorijas iela

13.janvāra iela no Gogoļa ielas līdz Raiņa bulvārim

Projekta priekšlikums



Pašreizējā situācija



8

8

9

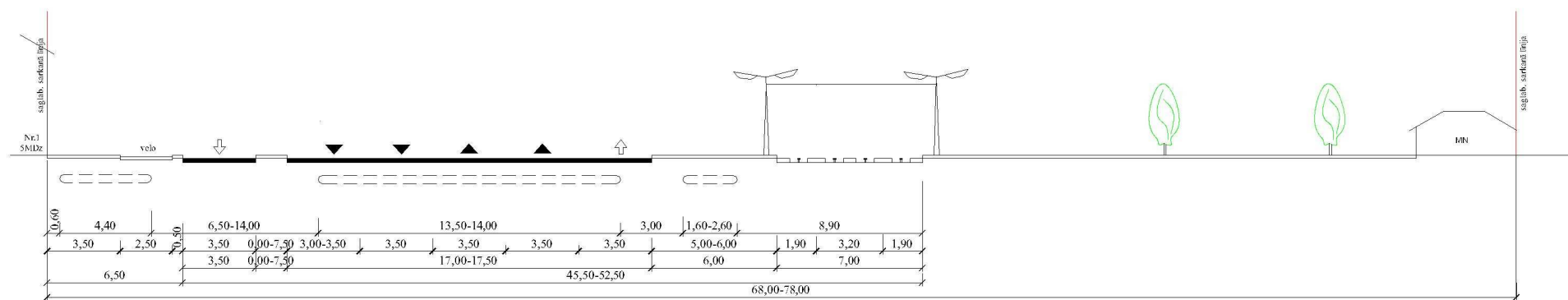
11

D kategorijas iela

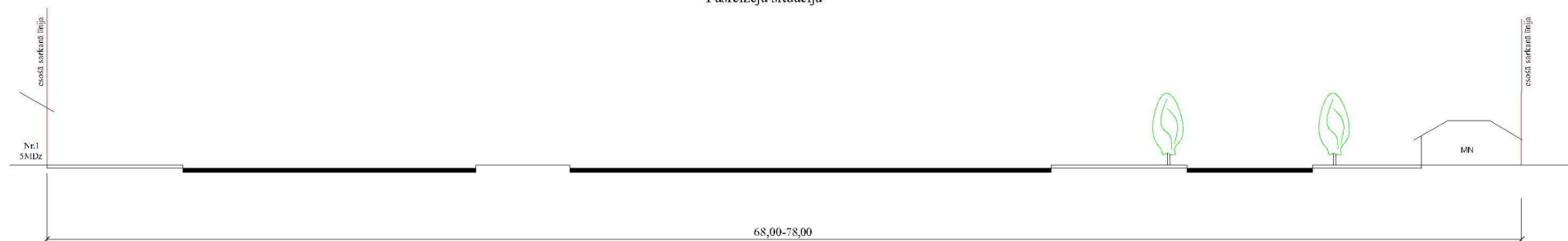
Marijas iela no Raiņa bulvāra līdz Merķeļa ielai

Projekta priekšlikums

12



Pašreizējā situācija

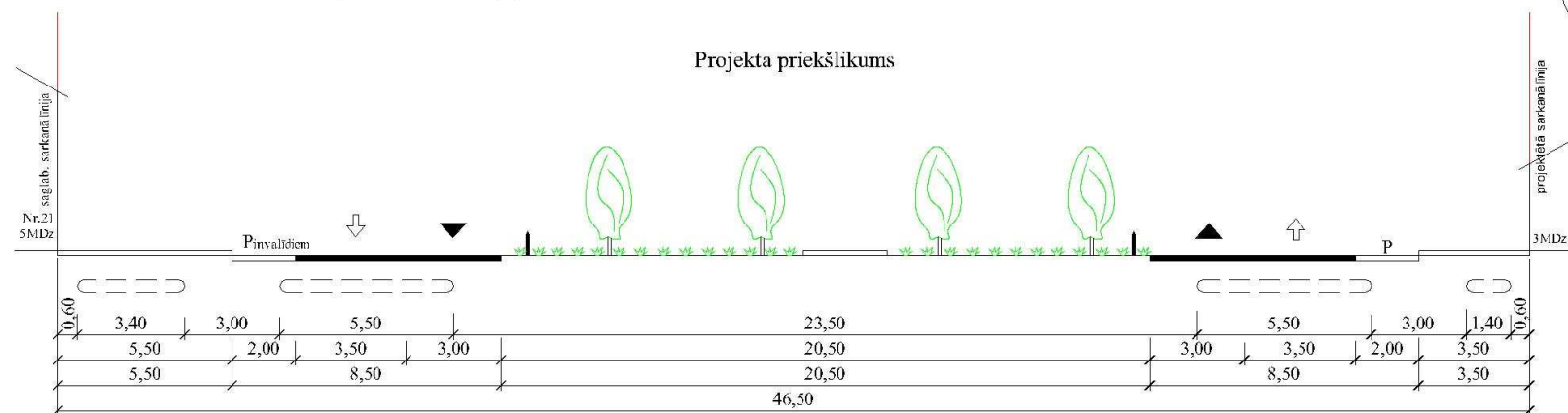


D kategorijas iela

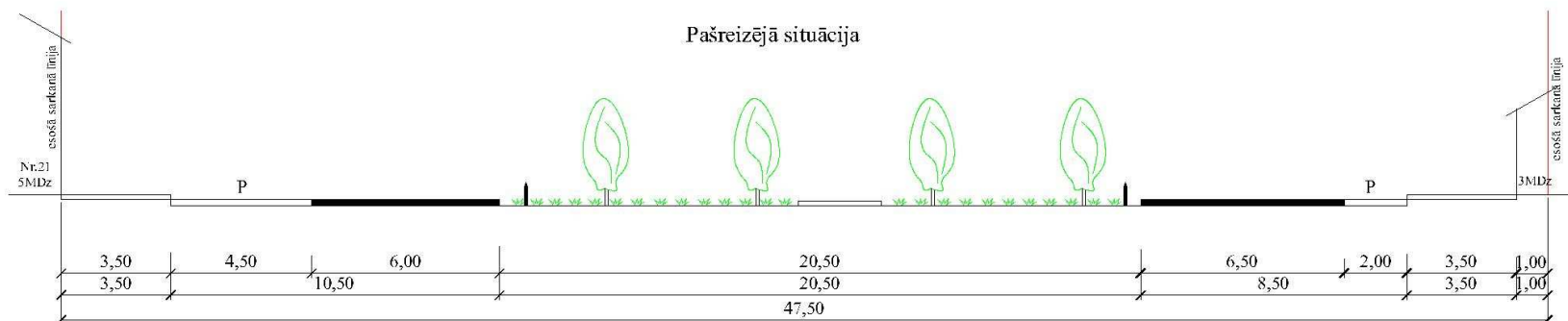
Brīvības iela no Raiņa bulv. līdz Merķeļa ielai

13

Projekta priekšlikums



Pašreizējā situācija

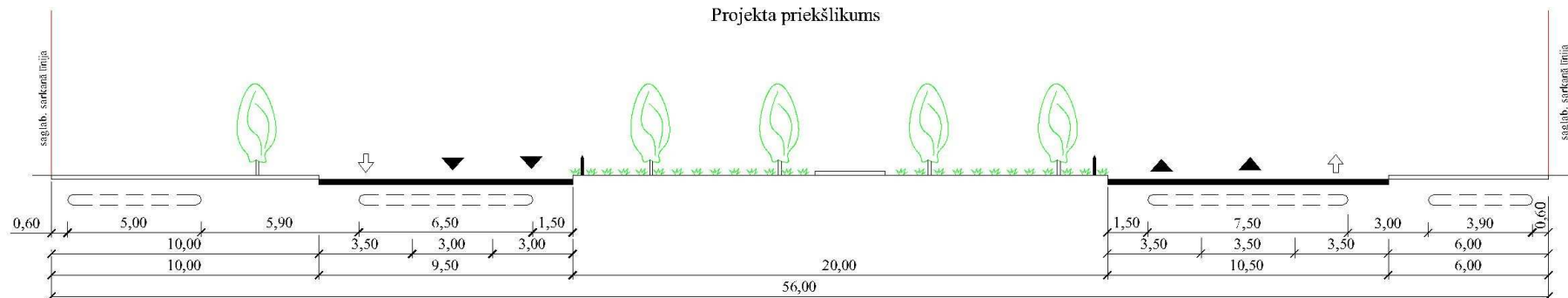


D kategorijas iela

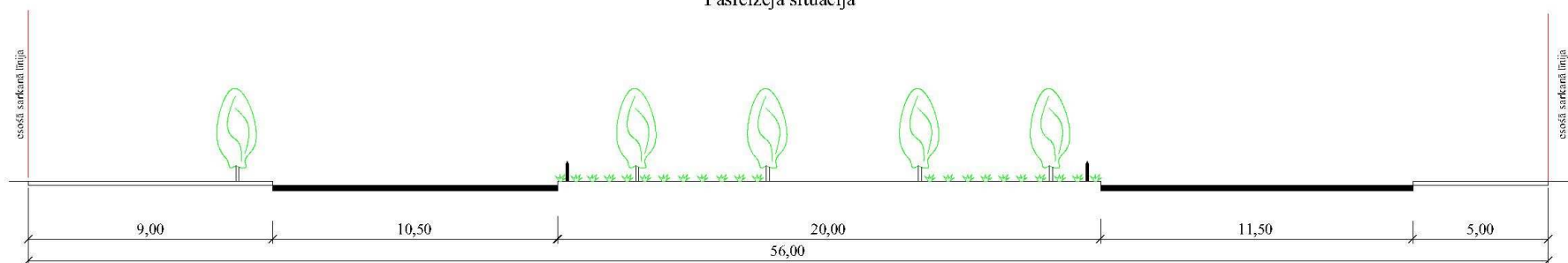
Brīvības iela no Merķeļa līdz Elizabetes ielai

14

Projekta priekšlikums



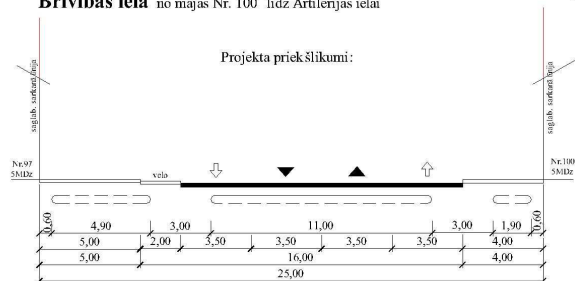
Pašreizējā situācija



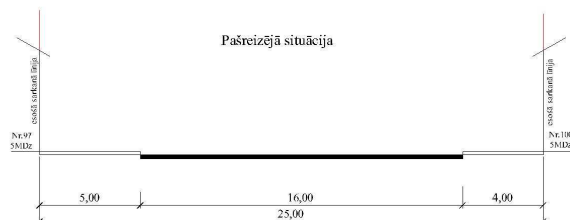
D kategorijas iela

Brīvības iela no mājas Nr. 100 līdz Artilērijas ielai

Projekta priekšlikumi:



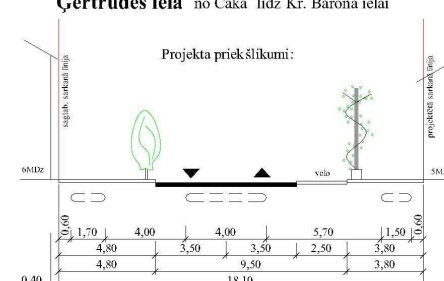
Pašreizējā situācija



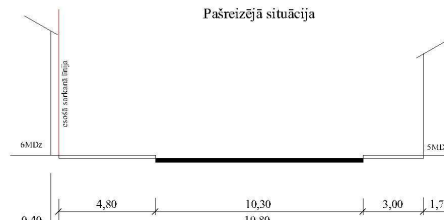
D kategorijas iela

Ģertrūdes iela no Čaka līdz Kr. Barona ielai

Projekta priekšlikumi:



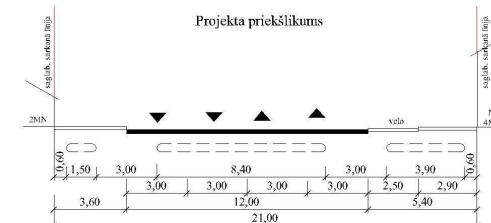
Pašreizējā situācija



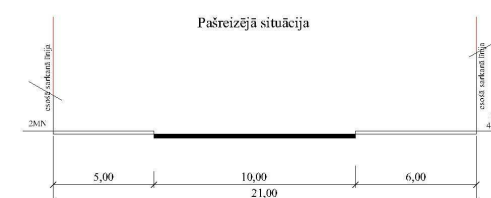
D kategorijas ielas

Sporta iela no Vesetas līdz Skanstes ielai

Projekta priekšlikums



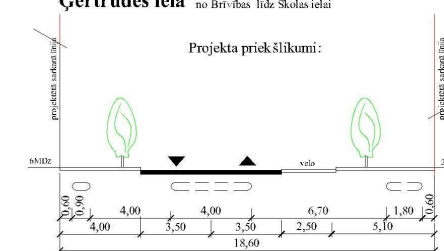
Pašreizējā situācija



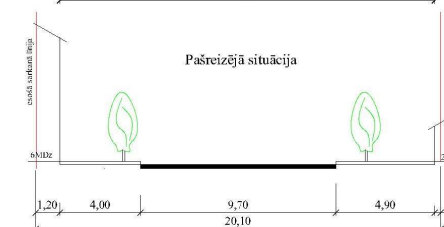
E kategorijas iela

Ģertrūdes iela no Brīvības līdz Skolas ielai

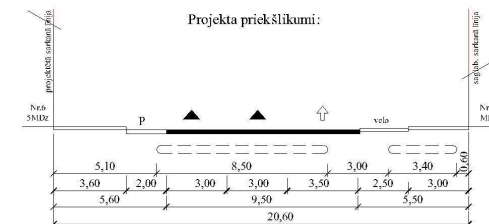
Projekta priekšlikumi:



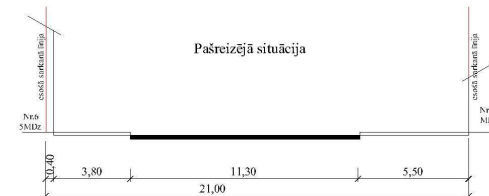
Pašreizējā situācija

**Brūņinieku iela** no Brīvības līdz Kr. Valdemāra ielai

Projekta priekšlikumi:



Pašreizējā situācija

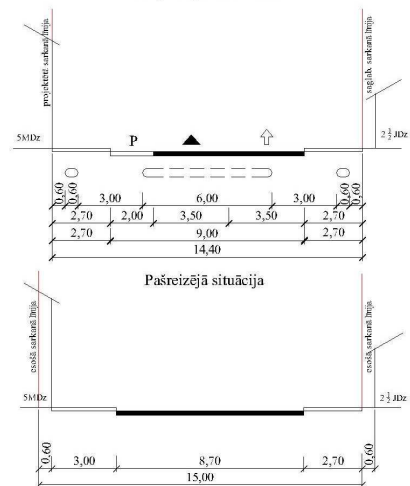


D kategorijas ielas

Brūņinieku iela no Avotu līdz Čaka ielai

Projekta priekšlikumi:

20

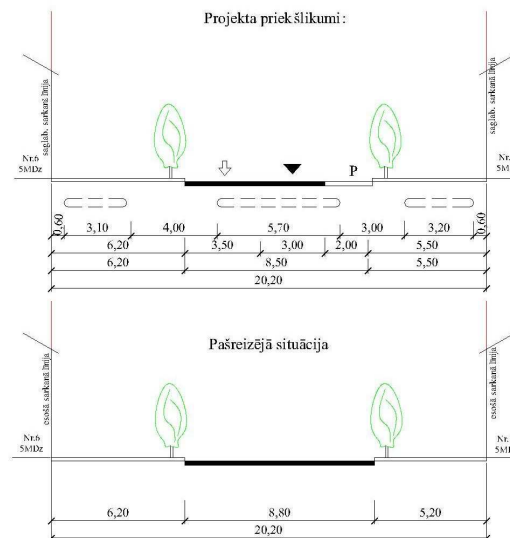


D kategorijas ielas

Stabu iela no Baznīcas līdz Skolas ielai

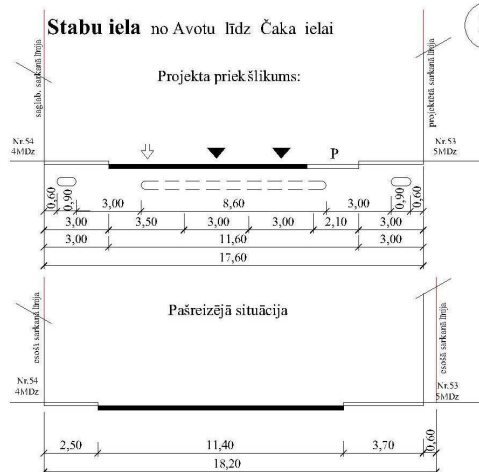
Projekta priekšlikumi:

22

**Stabu iela** no Avotu līdz Čaka ielai

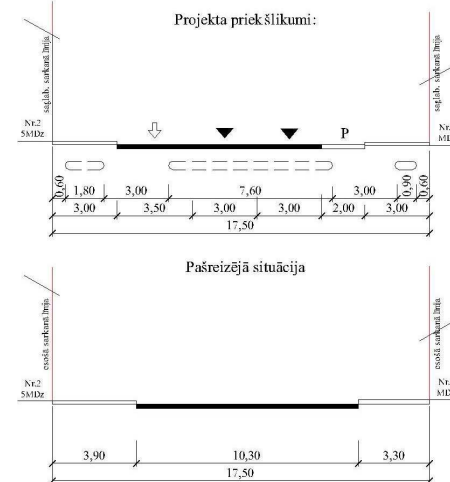
Projekta priekšlikums:

21

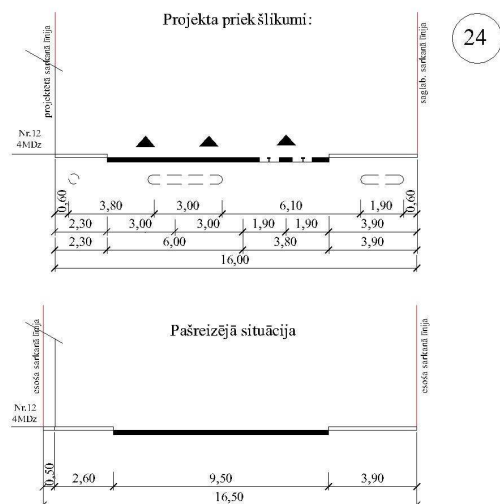
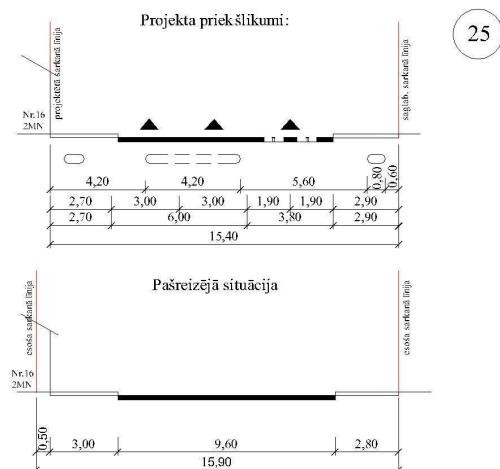
**Stabu iela** no Skolas līdz Kr. Valdemāra ielai

Projekta priekšlikumi:

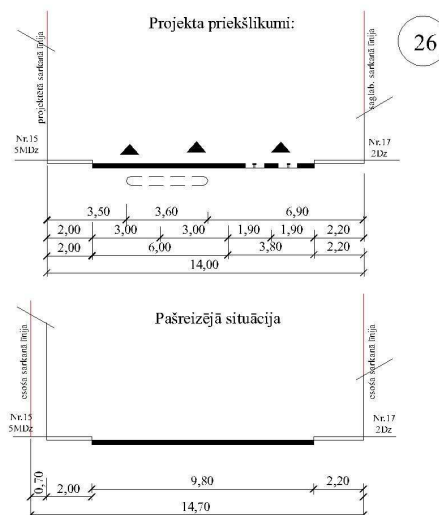
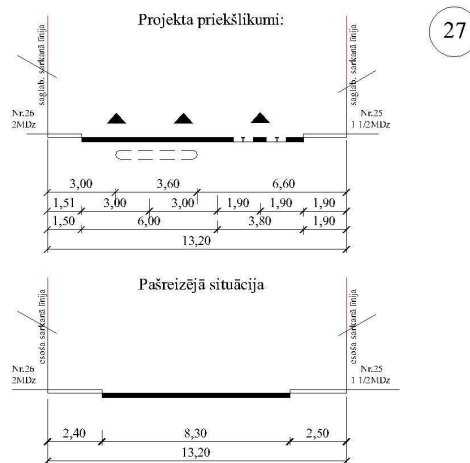
23



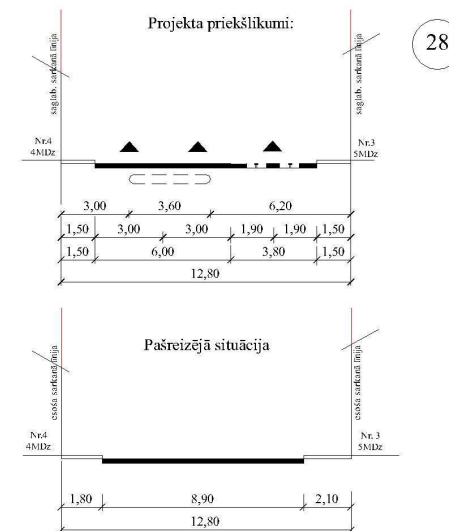
D kategorijas ielas

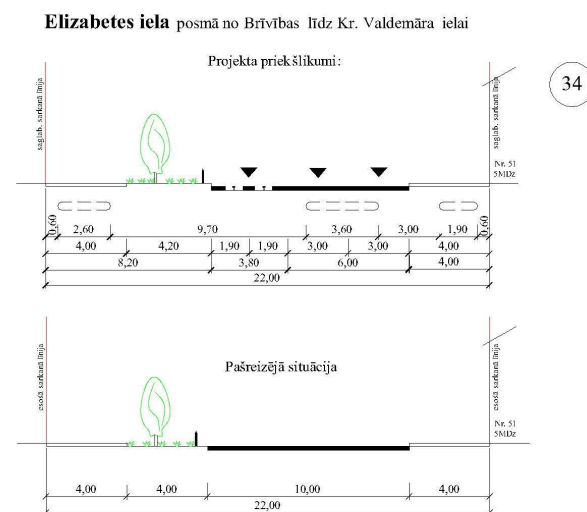
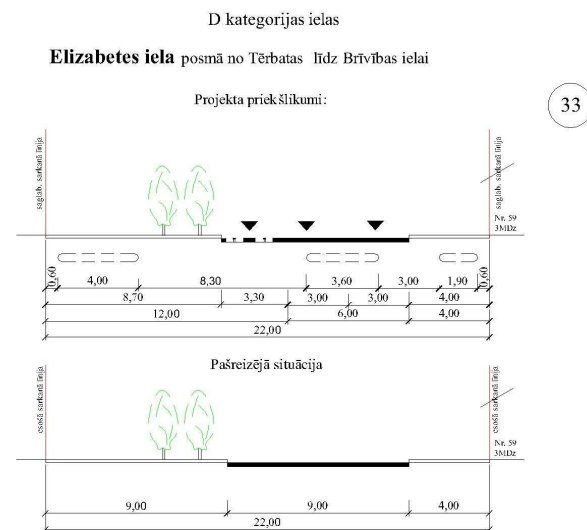
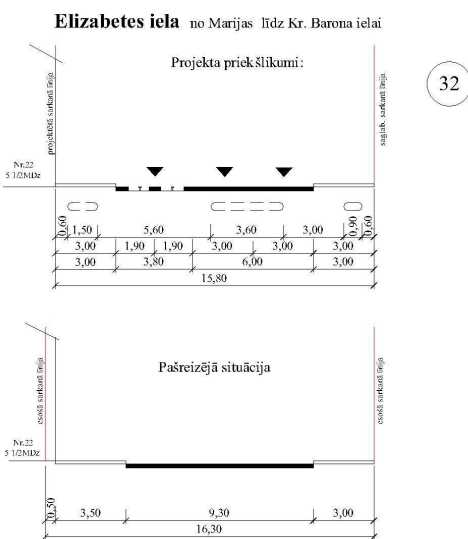
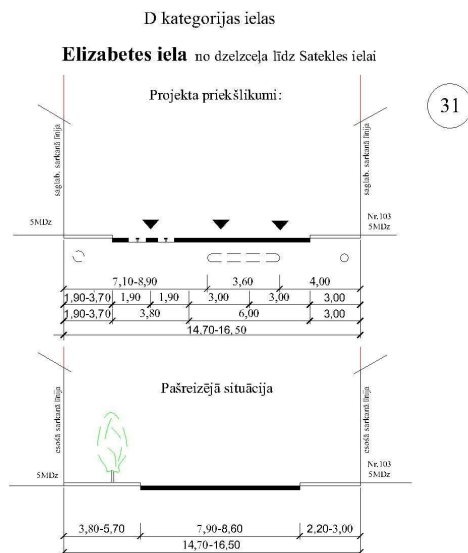
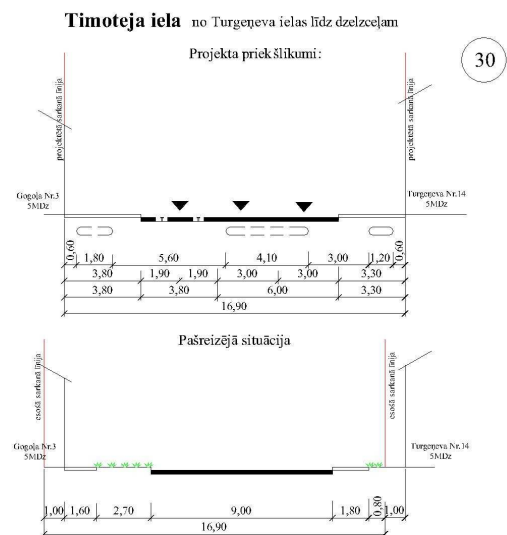
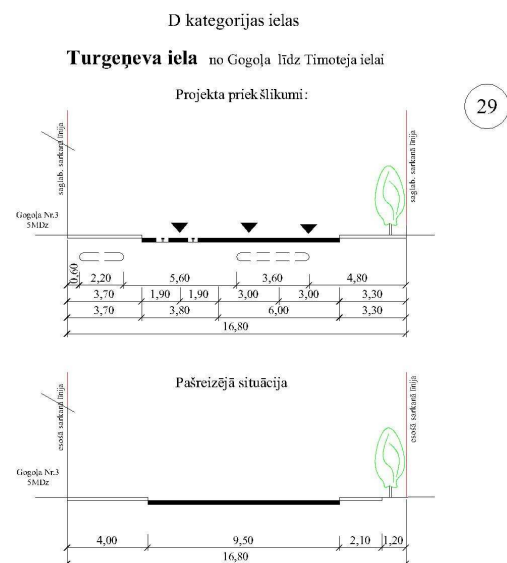
Puškina iela no Maskavas līdz Elijas ielai**Puškina iela** no Elijas līdz Gogoļa ielai

D kategorijas ielas

Dzirnavu iela no Marijas līdz Kr.Barona ielai**Dzirnavu iela** no Antonijas līdz Strēlnieku ielai

D kategorijas iela

Dzirnavu iela no Strēlnieku līdz Pulksteža Brieža ielai

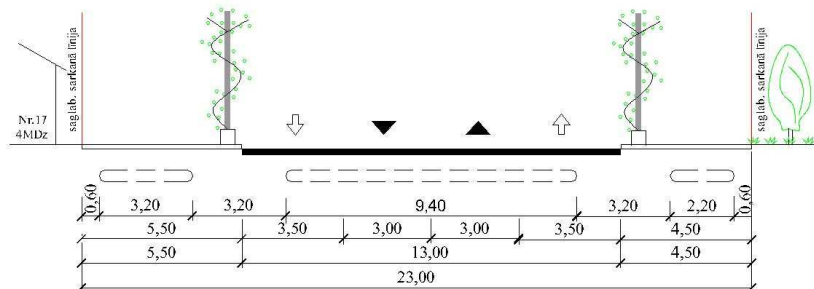


D kategorijas iela

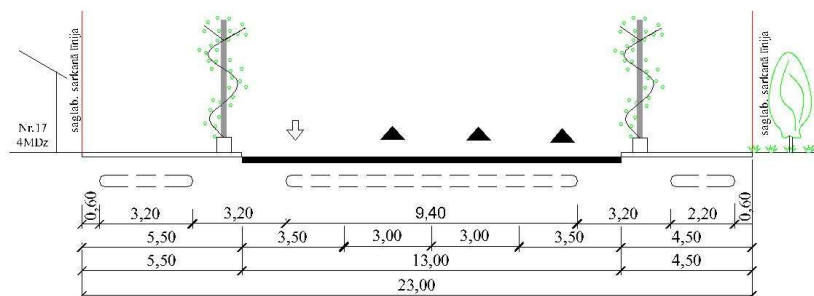
Kr.Valdemāra iela no Kalpaka bulvāra līdz Elizabetes ielai

Projekta priekšlikumi :

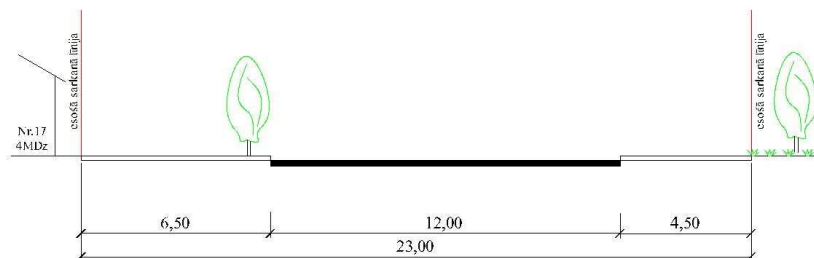
- ar divvirzienu transporta kustību, 1.variants- rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību, 2.variants



Pašreizējā situācija



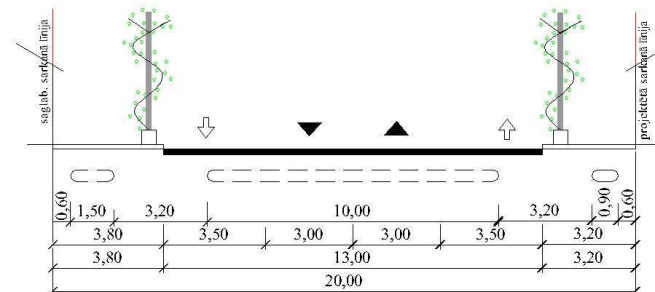
35

D kategorijas iela

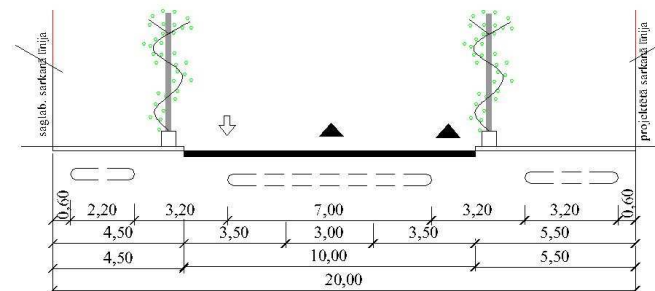
Kr.Valdemāra iela no Dzimavu ielas līdz Kr.Valdemāra 37

Projekta priekšlikumi :

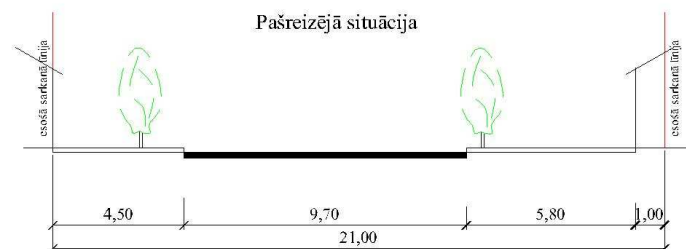
- ar divvirzienu transporta kustību 1.var. - rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību 2.var.



Pašreizējā situācija



36

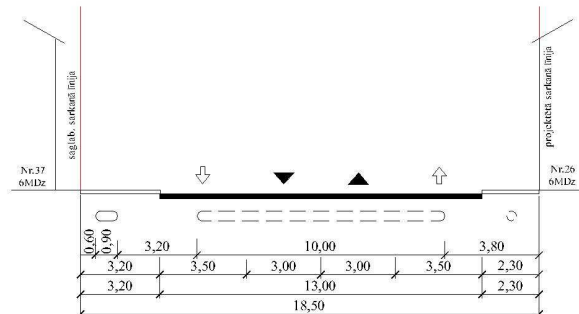
D kategorijas iela

Kr.Valdemāra iela posmā starp Kr.Valdemāra 37 un 26

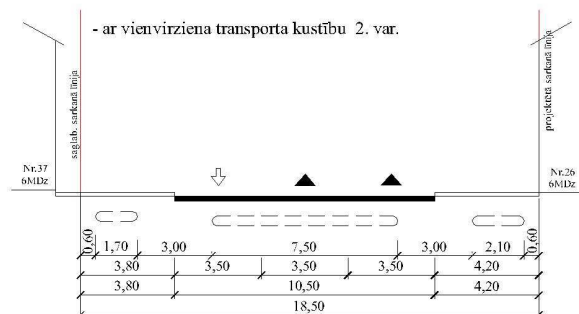
Projekta priekšlikumi :

- ar divvirzienu transporta kustību 1.var. - rekomendējamais

37



- ar vienvirziena transporta kustību 2. var.



Pašreizējā situācija



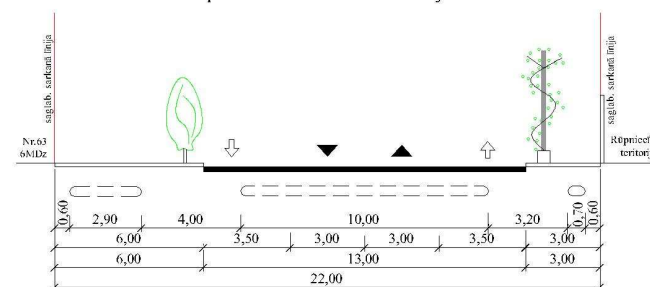
D kategorijas iela

Kr.Valdemāra iela no Hanzas līdz Bruņinieku ielai

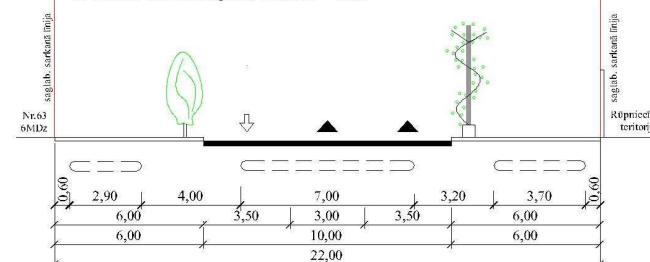
Projekta priekšlikumi:

38

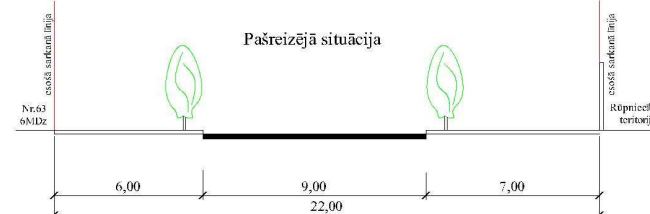
- ar divvirzienu transporta kustību - 1.var.rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību - 2. var.



Pašreizējā situācija



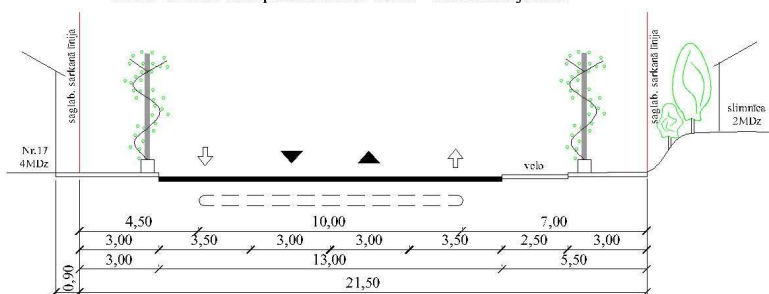
D kategorijas iela

Kr.Valdemāra iela no Bruņinieku līdz A. Briāna ielai

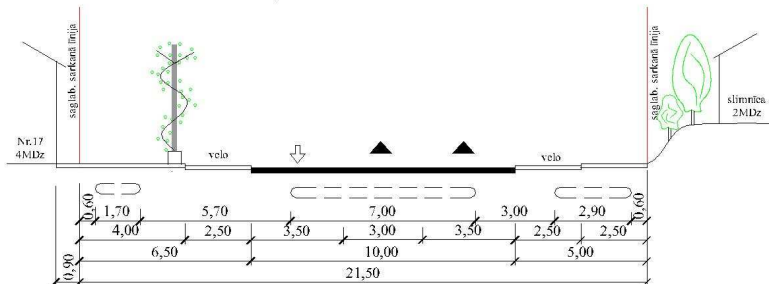
Projekta priekšlikumi:

39

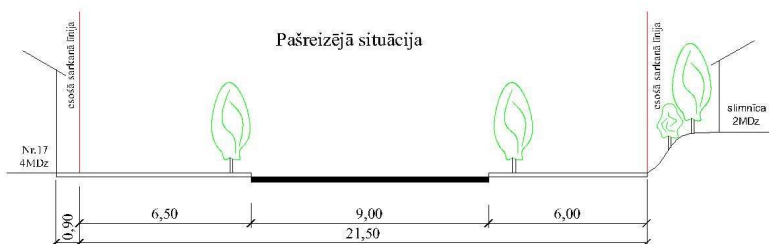
- ar divvirziena transporta kustību 1.var. - rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību 2.var.



Pašreizējā situācija



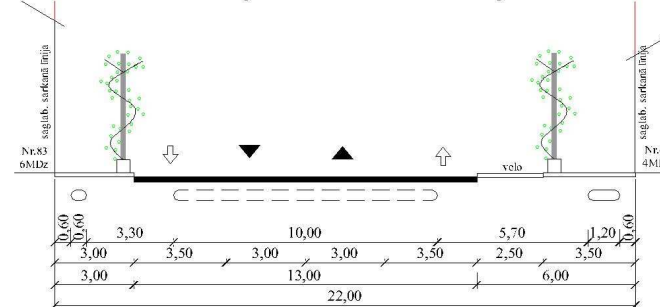
D kategorijas iela

Kr.Valdemāra iela no A. Briāna ielas līdz Šarlotes ielai

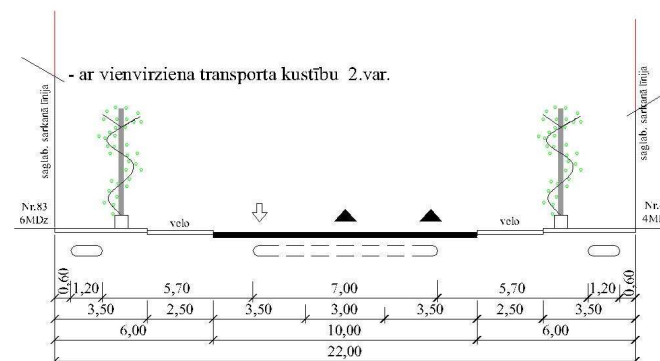
Projekta priekšlikumi:

40

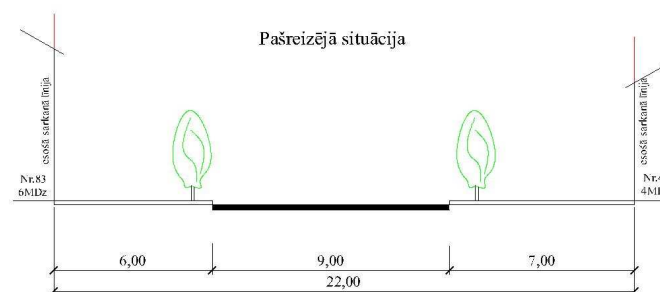
- ar divvirziena transporta kustību 1.var. - rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību 2.var.



Pašreizējā situācija

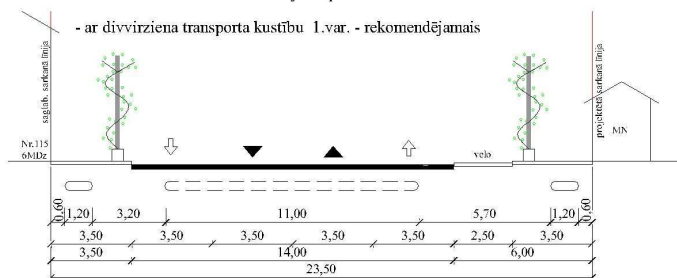


D kategorijas iela

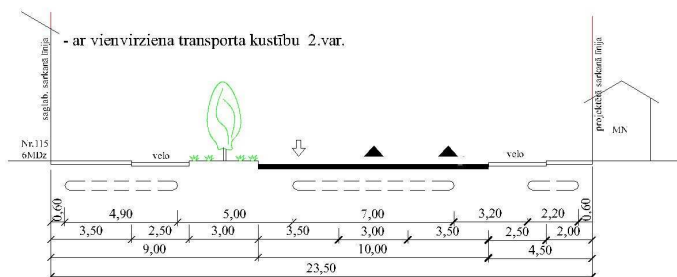
Kr.Valdemāra iela no Šarlotes līdz Ēveles ielai

Projekta priekšlikumi :

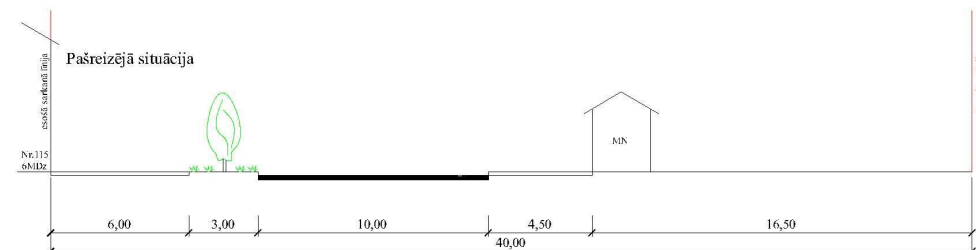
- ar divvirziena transporta kustību 1.var. - rekomendējamais



- ar vienvirziena transporta kustību 2.var.



Pašreizējā situācija

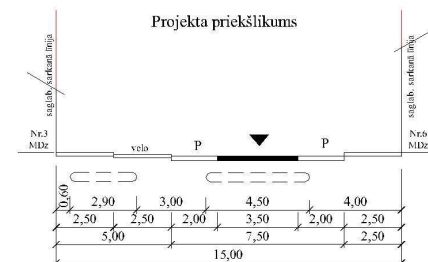


41

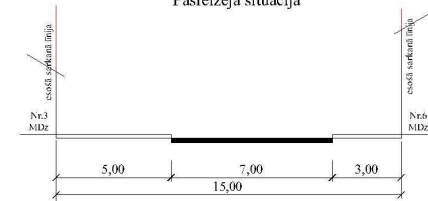
E kategorijas iela

Antonijas iela no Kalpaka bulvāra līdz Dzimavu ielai

Projekta priekšlikums



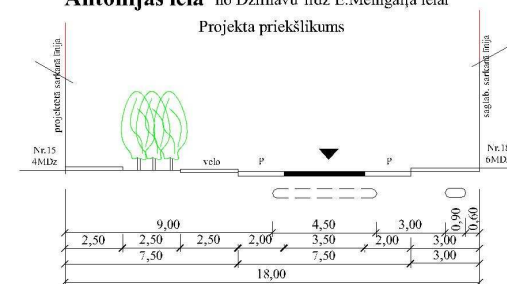
Pašreizējā situācija



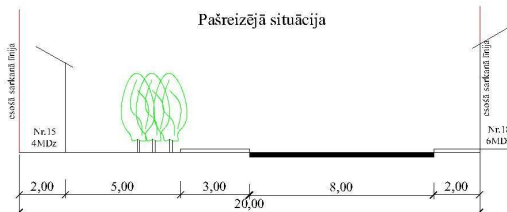
42

Antonijas iela no Dzimavu līdz E.Melnaiļai ielai

Projekta priekšlikums



Pašreizējā situācija

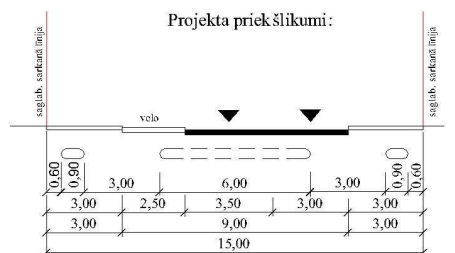


43

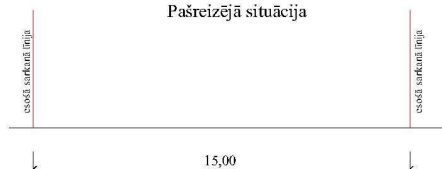
E kategorijas iela

Vesetas iela no Melngaiļa līdz Hanzas ielai

Projekta priekšlikumi:



Pašreizējā situācija

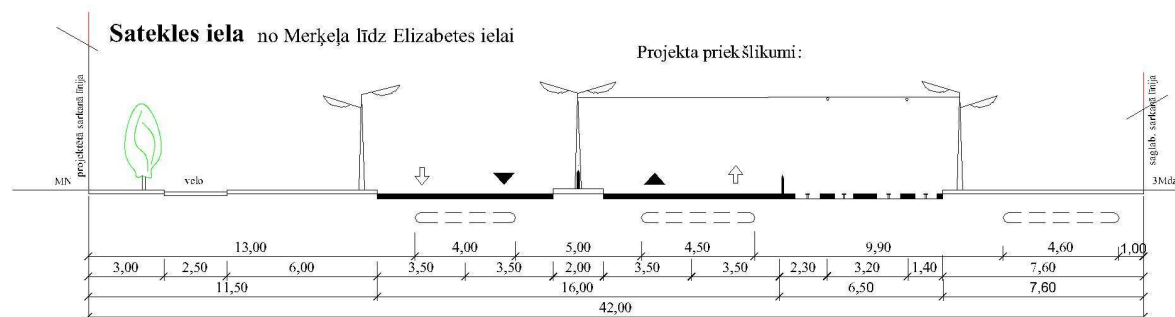


44

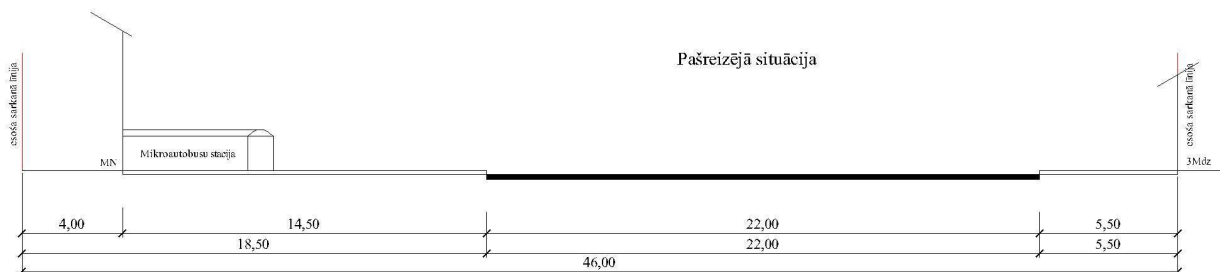
D kategorijas iela

Satekles iela no Merķeļa līdz Elizabetes ielai

Projekta priekšlikumi:



Pašreizējā situācija



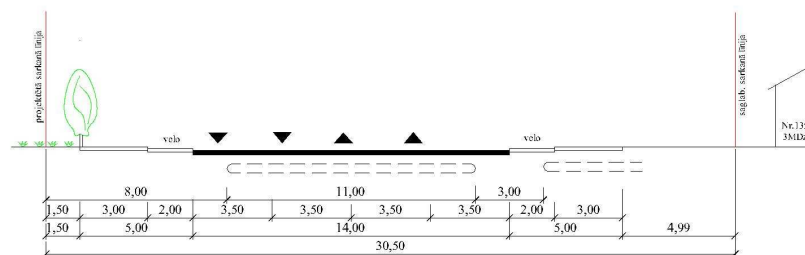
45

D kategorijas iela

Satekles iela no Dzirnau līdz Lāčplēša ielai

Projekta priekšlikums:

46



Pašreizējā situācija

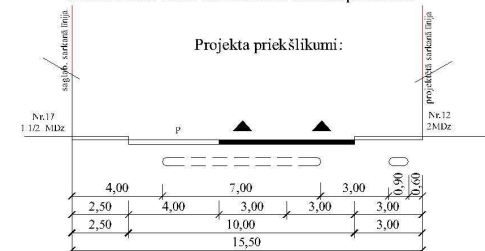


E kategorijas ielas

Baznīcas iela no Dzirnau līdz Lāčplēša ielai

Projekta priekšlikumi:

47

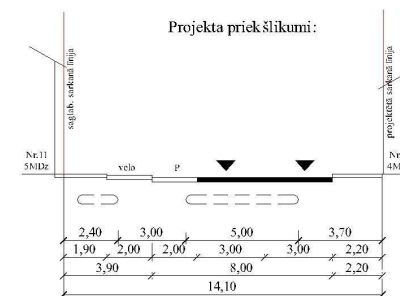


Pašreizējā situācija

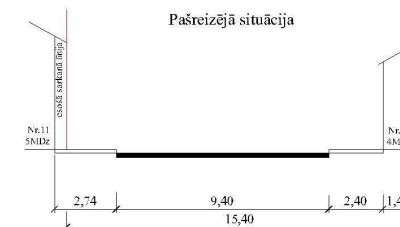
**Skolas iela** no Dzirnau līdz Lāčplēša ielai

Projekta priekšlikumi:

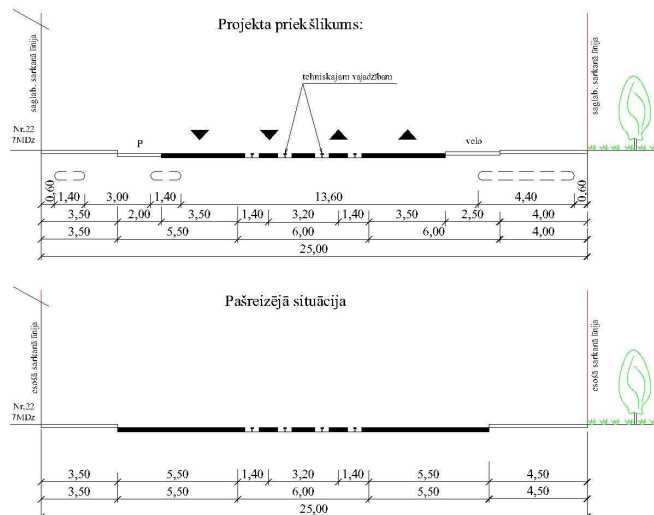
48



Pašreizējā situācija

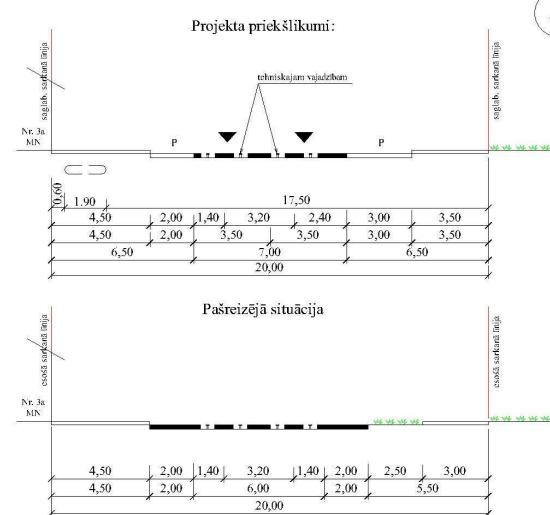


D kategorijas ielas

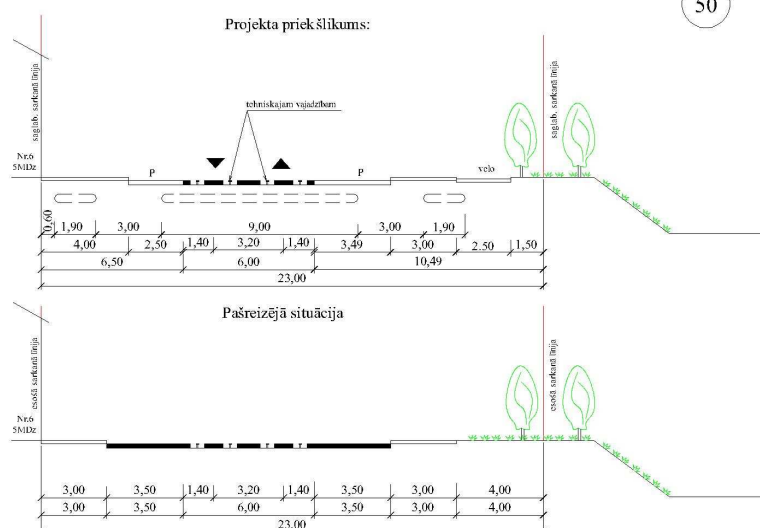
Aspazijas bulvāris no Teātra līdz Kaļķu ielai

49

D kategorijas iela

Kronvalda bulvāris no Muižas līdz Miķeļa ielai

51

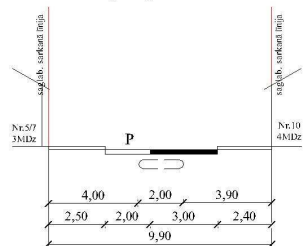
Basteja bulvāris no Smilšu līdz Kr. Valdemāra ielai

50

E kategorijas ielas

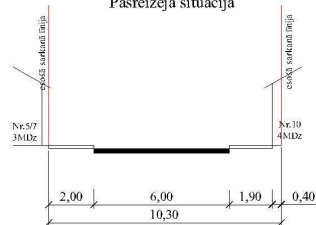
Akas iela no Ģertrūdes līdz Tērbatas ielai

Projekta priekšlikumi:

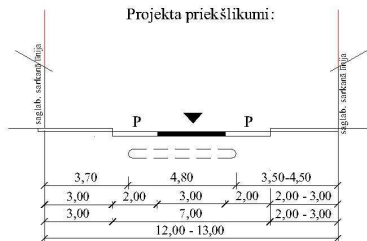


52

Pašreizējā situācija

**Martas iela** no Kr.Barona līdz Tērbatas ielai

Projekta priekšlikumi:



53

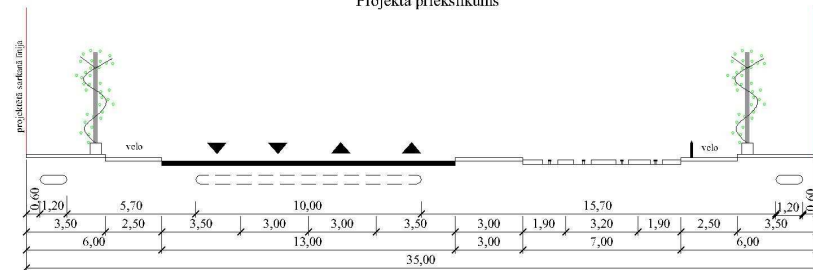
Pašreizējā situācija



D kategorijas iela

Sporta iela no Skanstes līdz Pulkveža Brieža ielai

Projekta priekšlikums



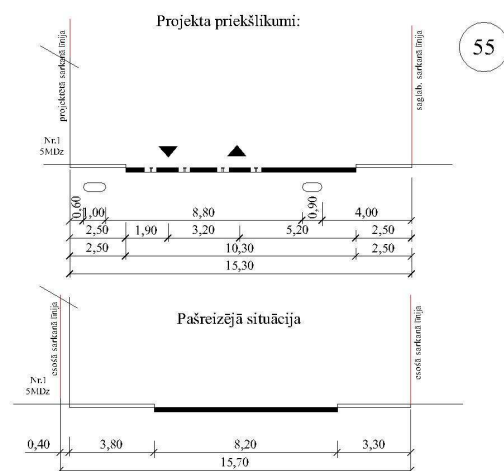
54

Pašreizējā situācija



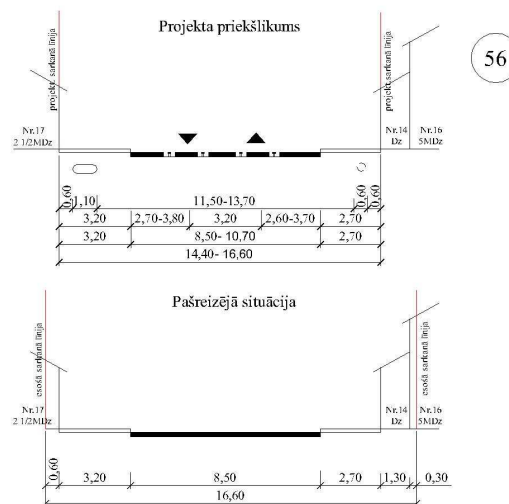
D kategorijas iela ar tramvaju
(ar iespēju piebraukt pie īpašumiem)

Birznieka -Upīša iela posmā no Elizabetes līdz Dzirnavu ielai



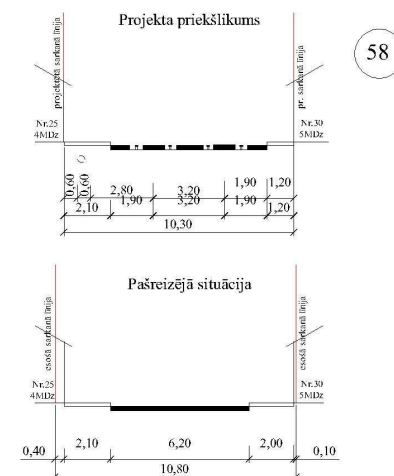
D kategorijas iela ar tramvaju
(ar iespēju piebraukt pie īpašumiem)

Birznieka - Upīša iela no Dzirnavu līdz Lāčplēša ielai

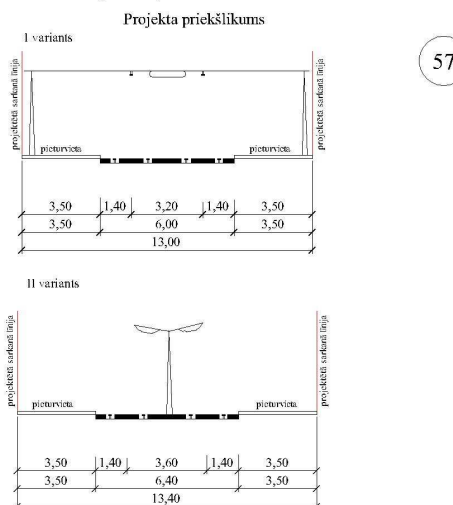


D kategorijas iela ar tramvaju
(ar iespēju piebraukt pie īpašumiem)

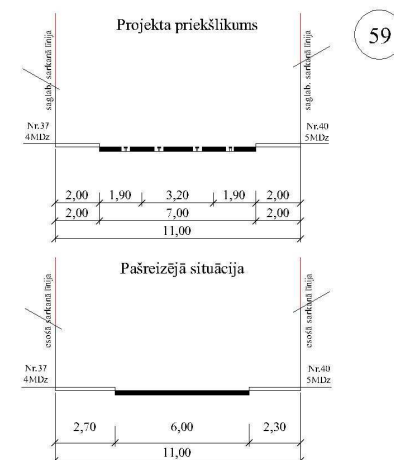
Avotu iela posmā no Lāčplēša līdz Ģertrūdes ielai



Tramvaja līnija starp Lāčplēša un Avotu ielu



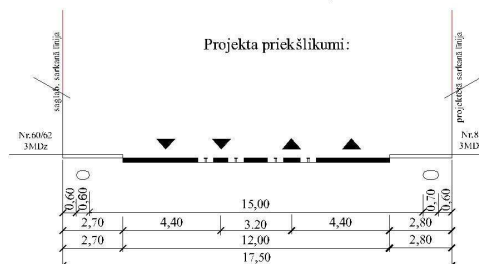
Avotu iela no Ģertrūdes līdz Matīsa ielai



D kategorijas ielas ar tramvaju

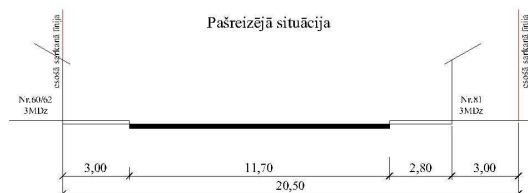
Matīsa iela no Avotu līdz Krāsotāju ielai

Projekta priekšlikumi:

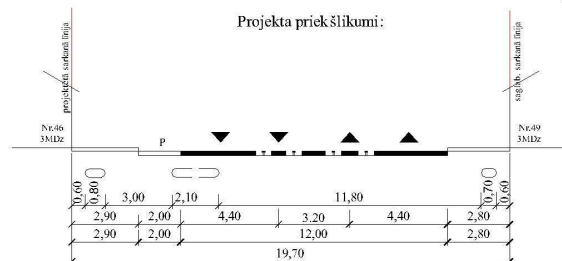


60

Pašreizējā situācija

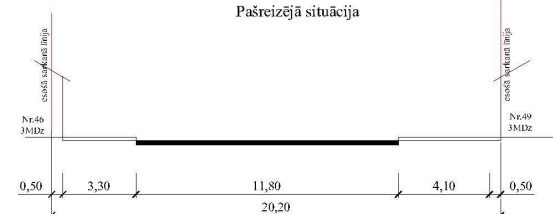
**Matīsa iela** no Krāsotāju līdz Kr. Barona ielai

Projekta priekšlikumi:



61

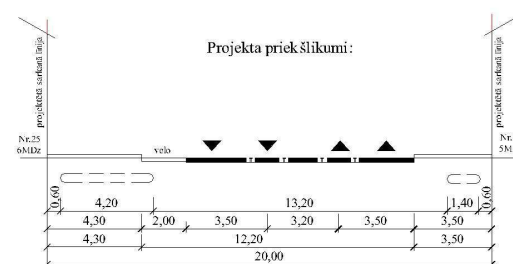
Pašreizējā situācija



D kategorijas iela ar tramvaju

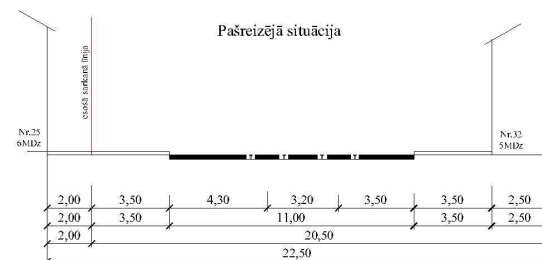
Kr. Barona iela no Dzirnau līdz Blaumaņa ielai

Projekta priekšlikumi:



62

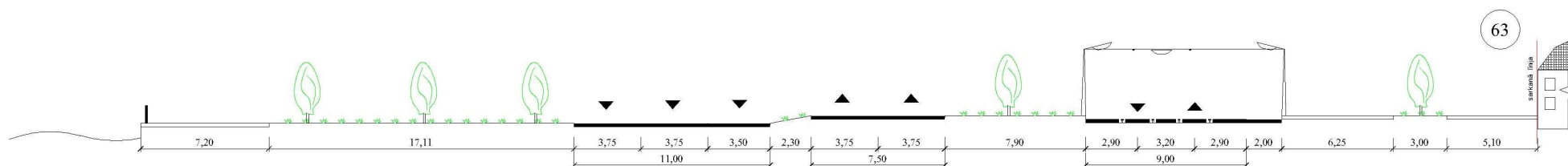
Pašreizējā situācija



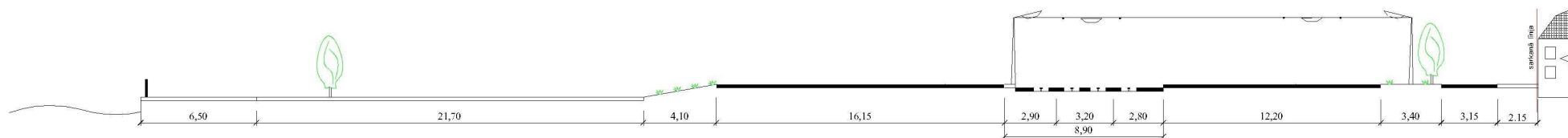
D kategorijas iela

11. Novembra krastmala

Projekta priekšlikums:



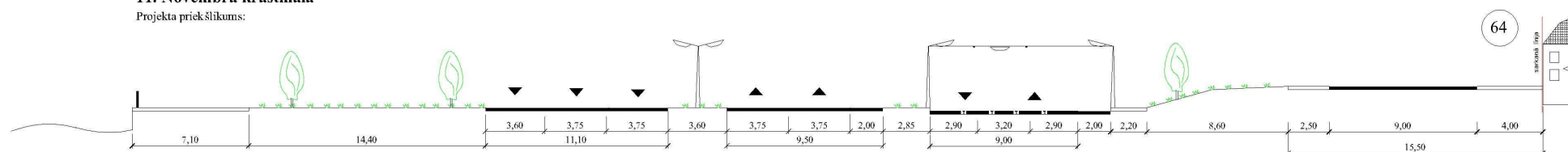
Pašreizējā situācija



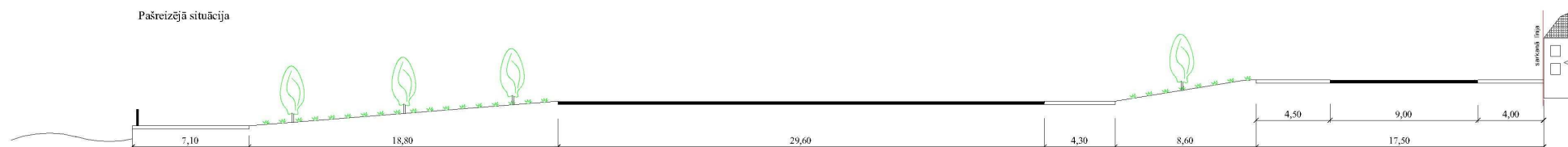
D kategorijas iela

11. Novembra krastmala

Projekta priekšlikums:



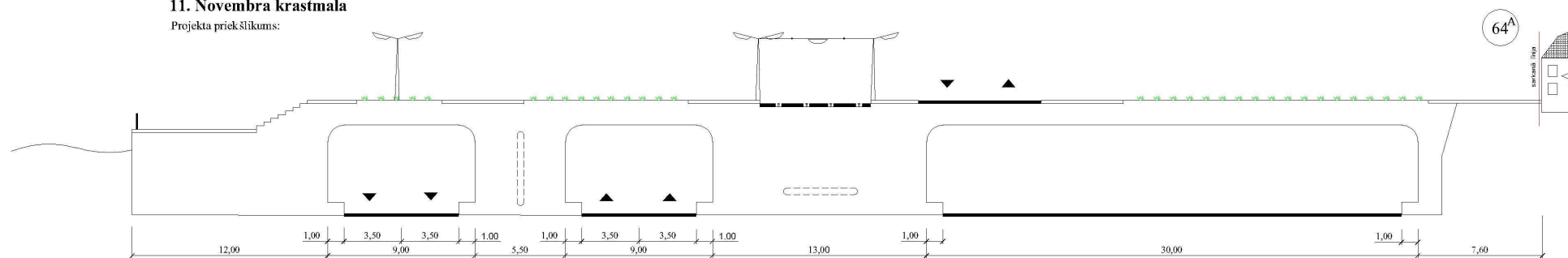
Pašreizējā situācija



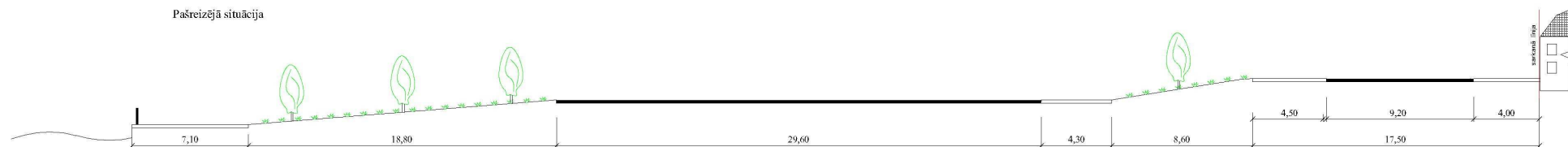
D kategorijas iela

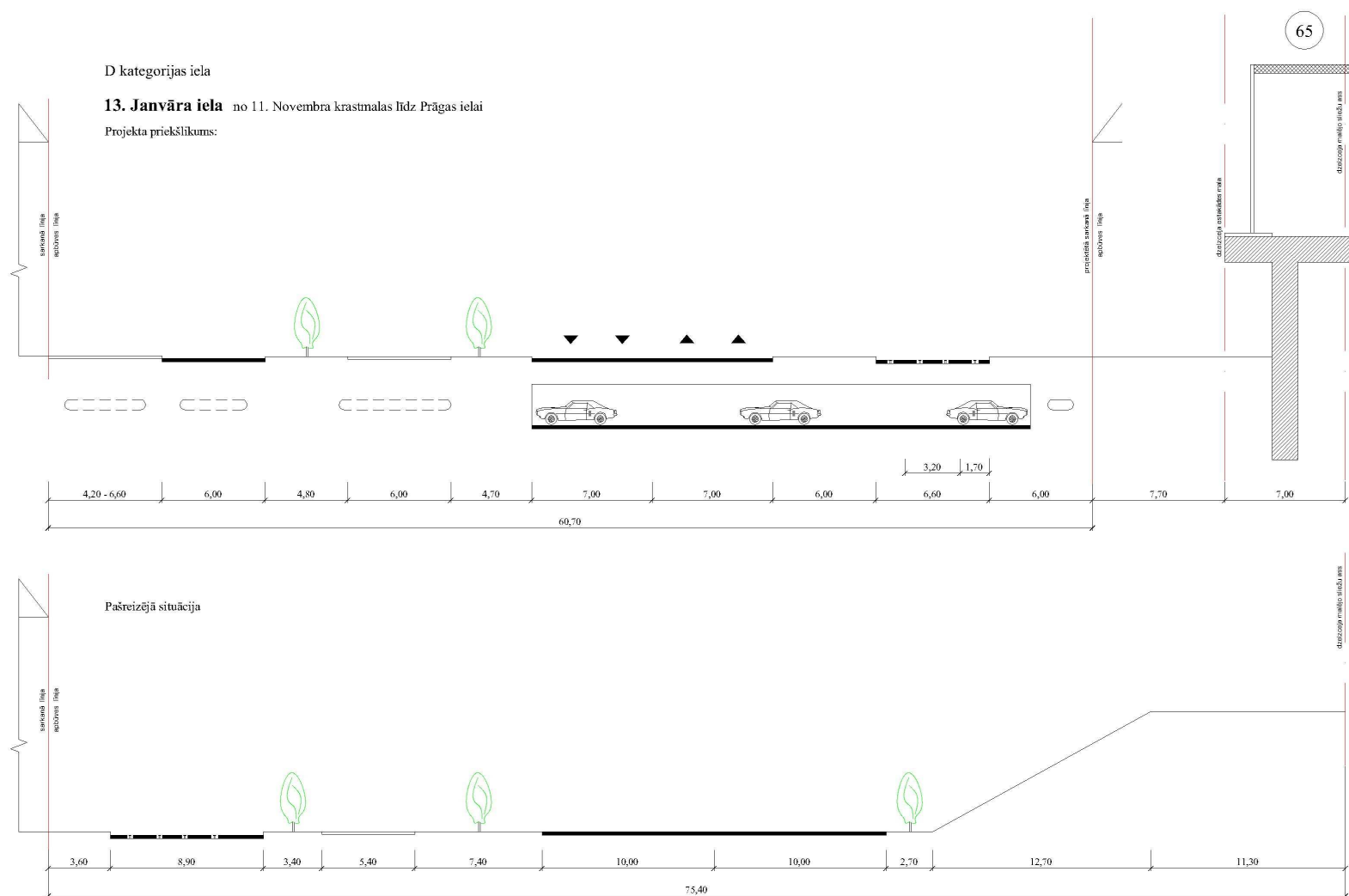
11. Novembra krastmala

Projekta priekšlikums:



Pašreizējā situācija

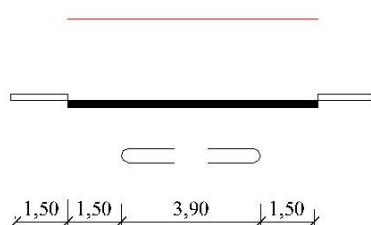




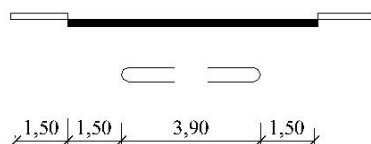
3. pielikums

Ielu šķērsprofili

Apzīmējumi:

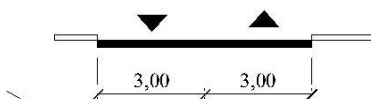


sarkanās līnijas

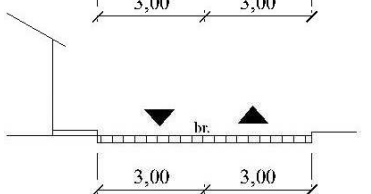
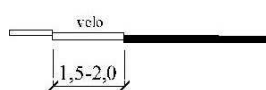


brauktuves

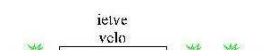
zona inženiertehniskās apgādes tīklu izvietošanai

normatīvais attālums līdz pazemes
komunikācijām, m

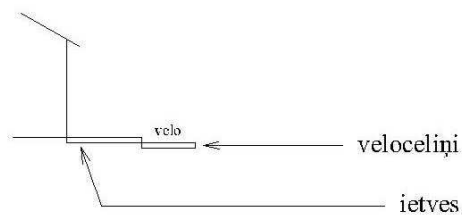
braukšanas josla vieglajam autotransportam

braukšanas josla vieglajam autotransportam
ar dabīgā bruģakmens segumu

veloceliņš

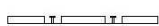


ietve apvienota ar veloceliņu



veloceliņi

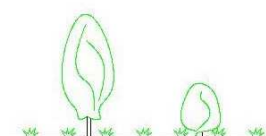
ietves



tramvaja līnijas



tramvaja līnijas ar iegremdētām sliedēm



koki, krūmi



žogs

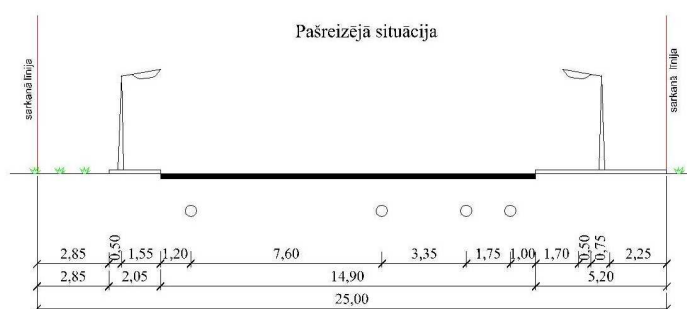
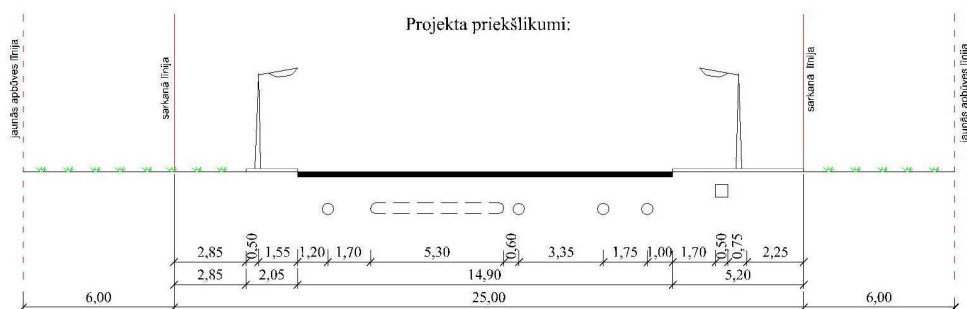
Šķērsprofilu izvietojuma shēma



D kategorijas iela

Balasta dambis no Raņķa dambja līdz Kr. Valdemāra ielai

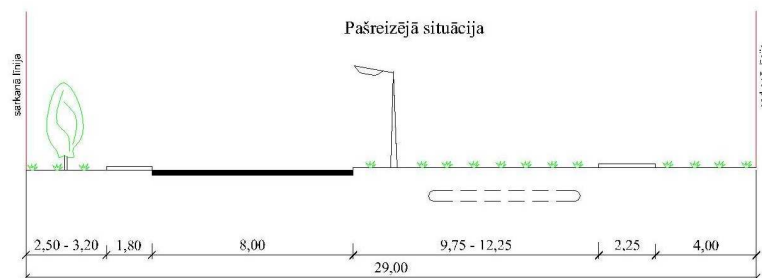
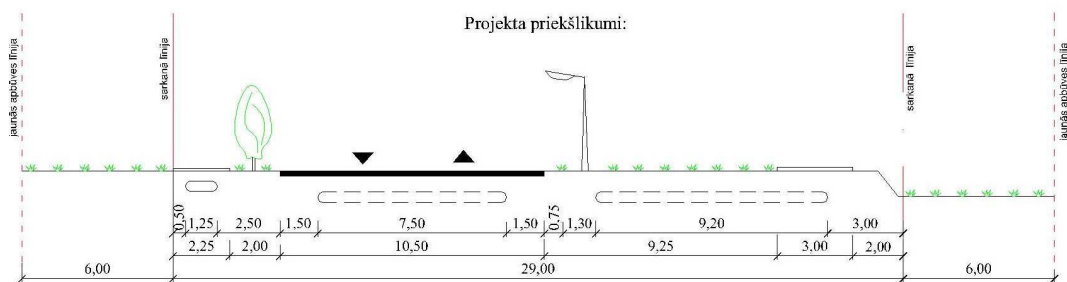
1



E kategorijas iela

Kīpsalas iela no Kr. Valdemāra līdz Āzenes ielai

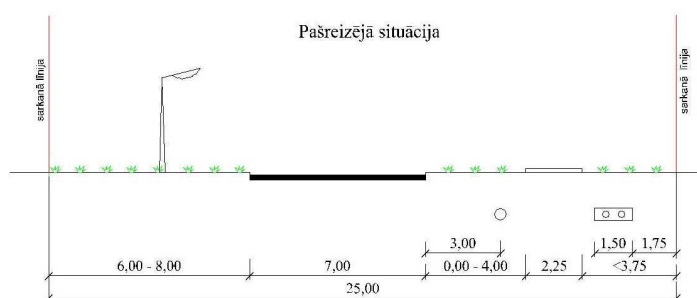
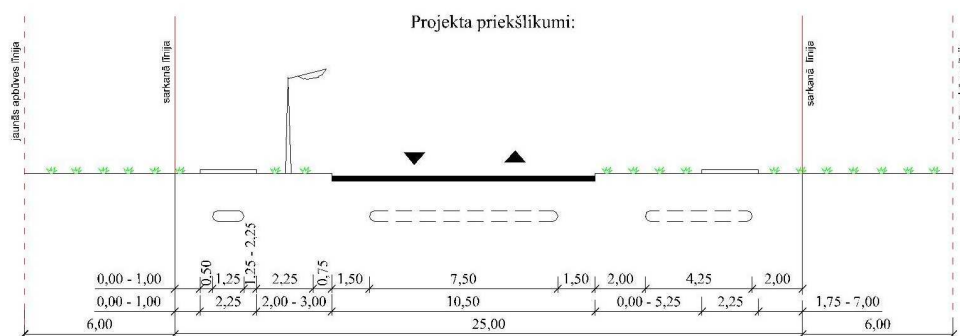
2



E kategorijas iela

Kīpsalas iela no Āzenes līdz Enkura ielai

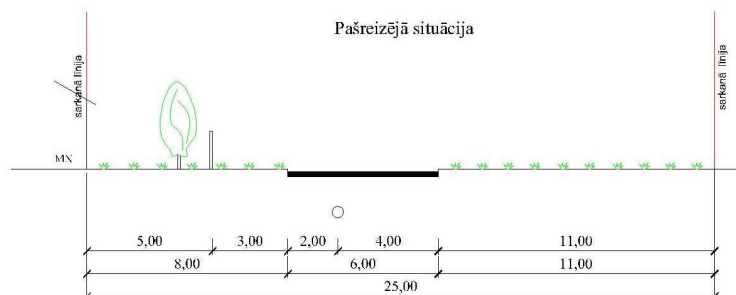
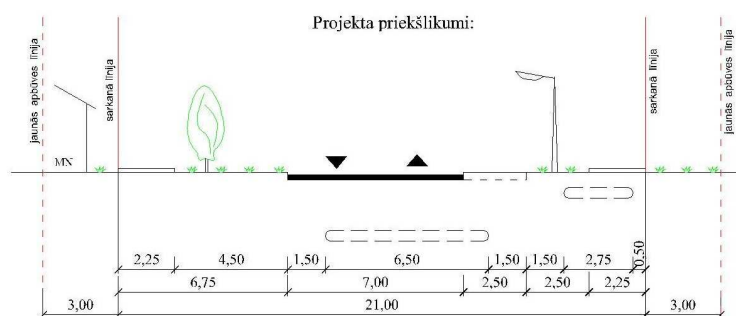
3



E kategorijas iela

Zvejnieku iela no M. Kaiju līdz Enkuru ielai

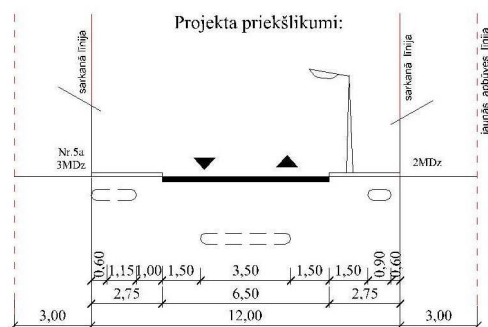
4



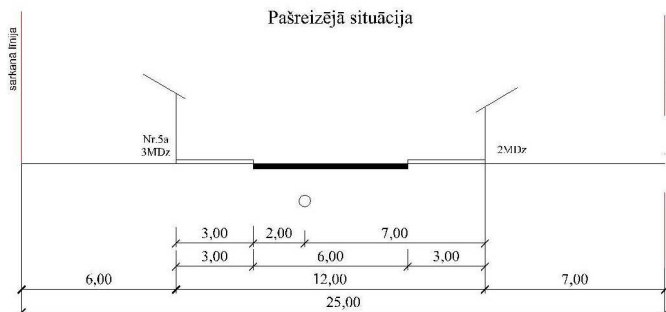
E kategorijas iela

Zvejnieku iela no Enkuru līdz Ģipša ielai

5



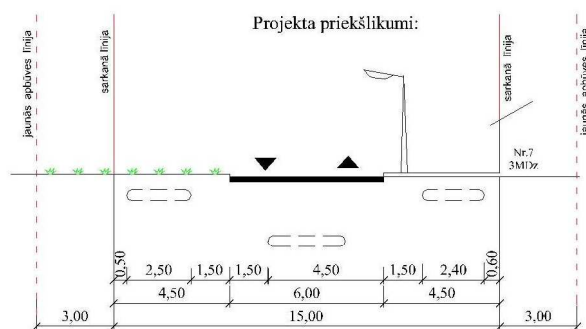
Pašreizējā situācija



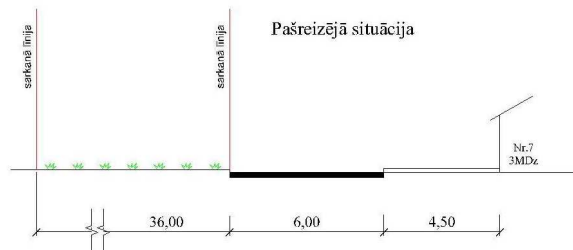
E kategorijas iela

Zvejnieku iela no Ģipša līdz Tīklu ielai

6



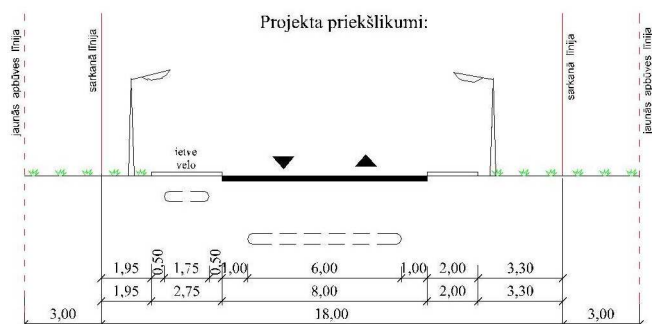
Pašreizējā situācija



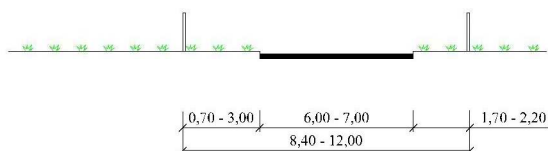
E kategorijas iela

Matrožu iela no Tiklu līdz Balasta dambim

7



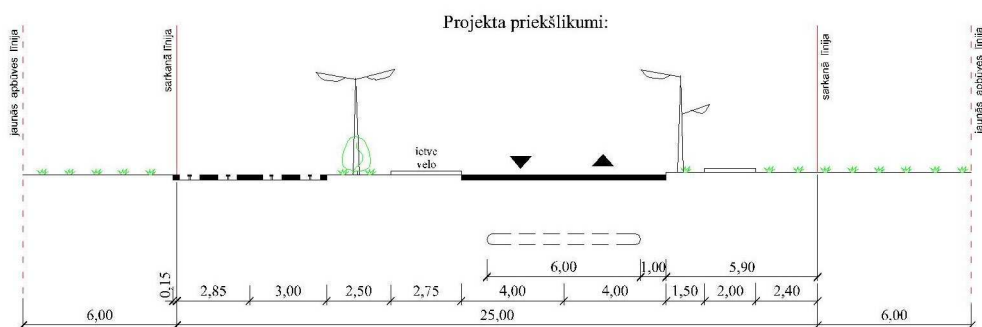
Pašreizējā situācija



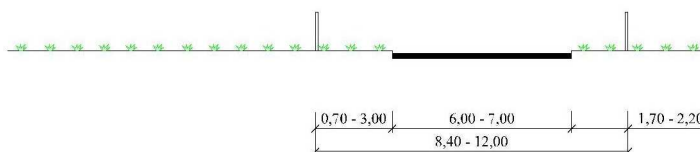
D kategorijas iela

Matrožu iela no Balasta dambja līdz Tvaikoņu ielas tiltam

8



Pašreizējā situācija

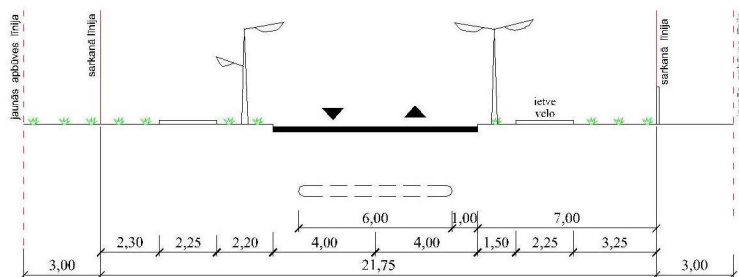


E kategorijas iela

Balasta dambis uz ziemeļiem no Matrožu ielas

9

Projekta priekšlikumi:



Pašreizējā situācija

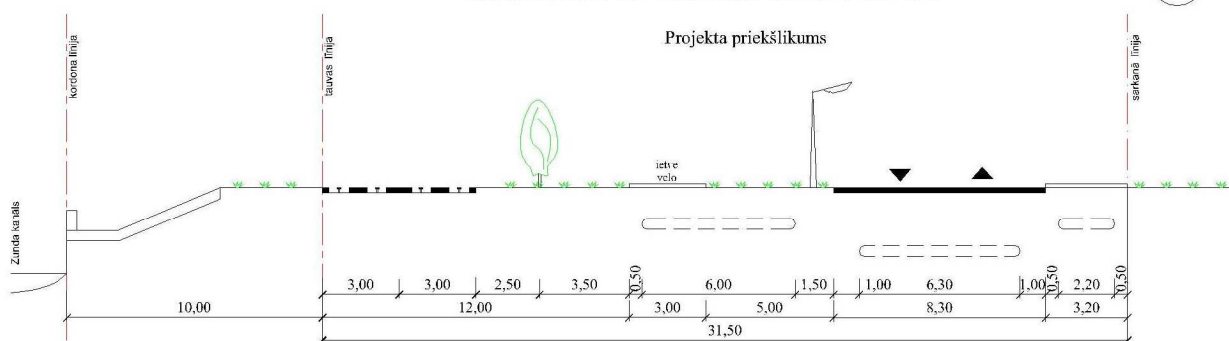


D kategorijas iela

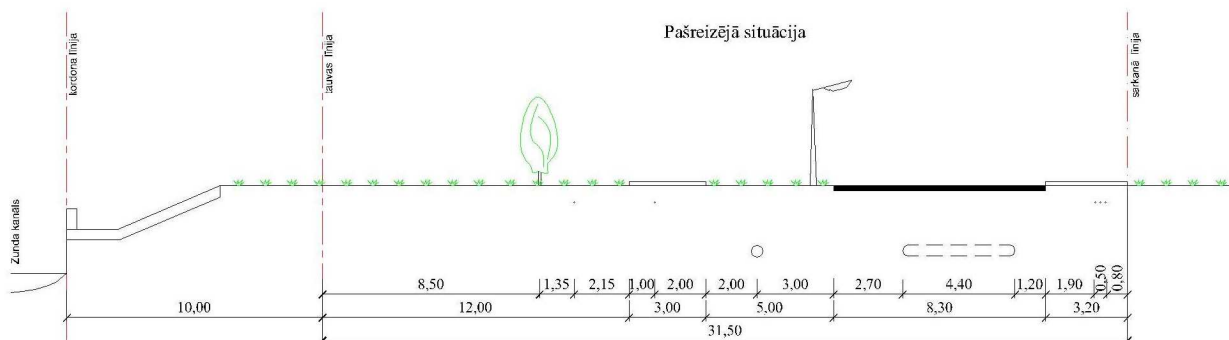
Rietumu iela no Zunda kanāla tilta līdz Āzenes ielai

10

Projekta priekšlikums



Pašreizējā situācija

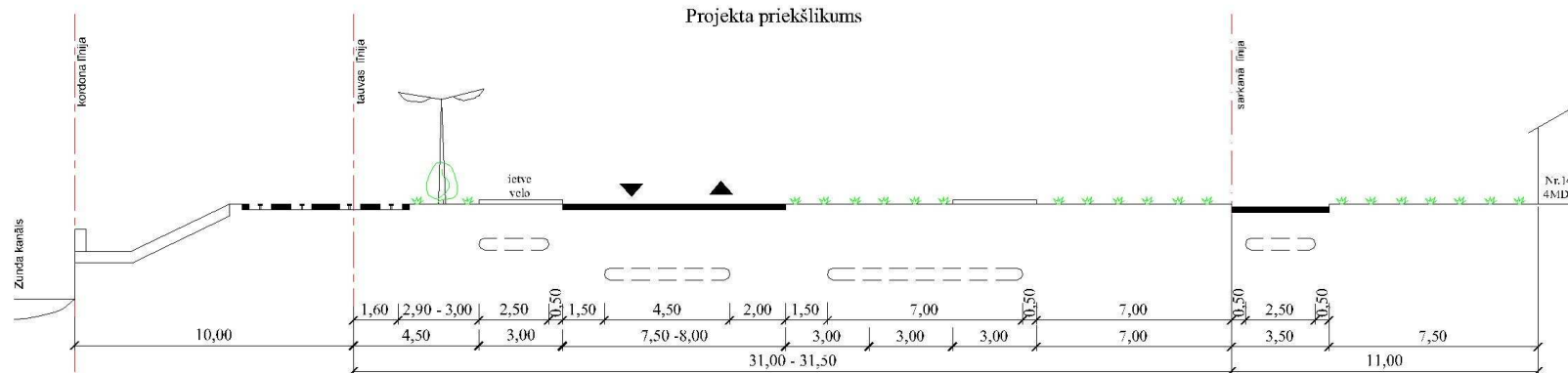


D kategorijas iela

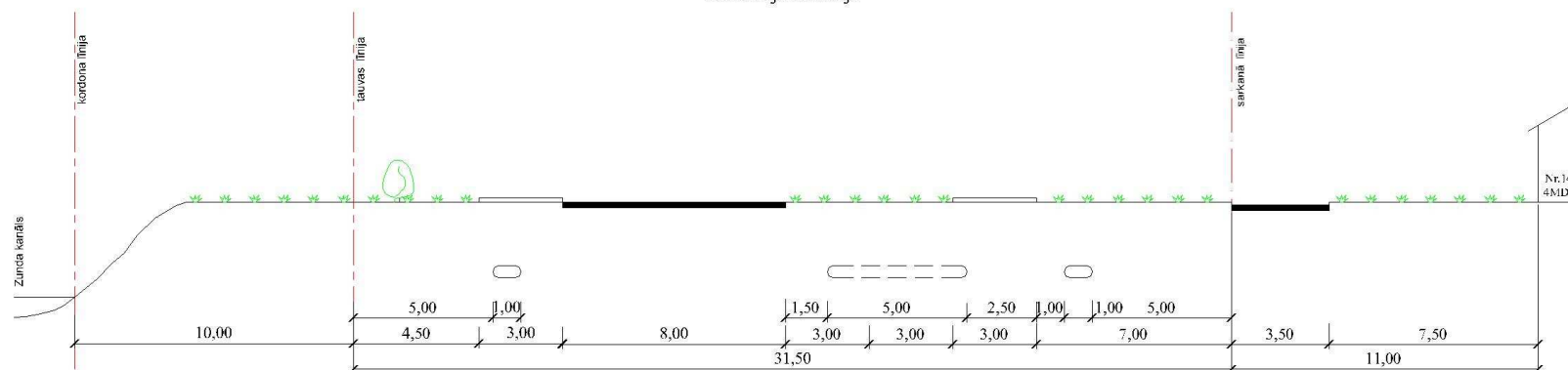
Rietumu iela no Āzenes līdz Komunikāciju ielai

11

Projekta priekšlikums



Pašreizējā situācija

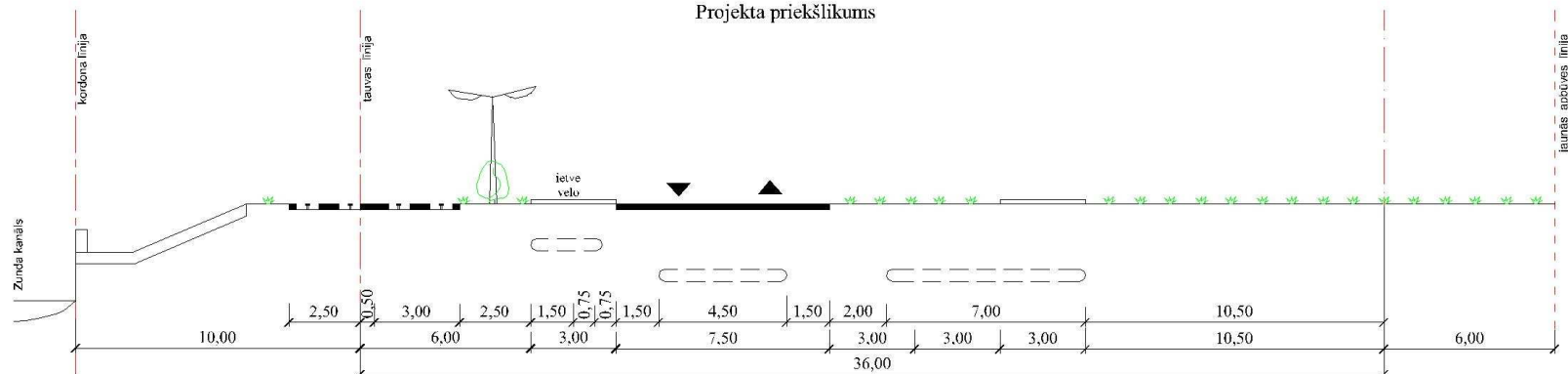


D kategorijas iela

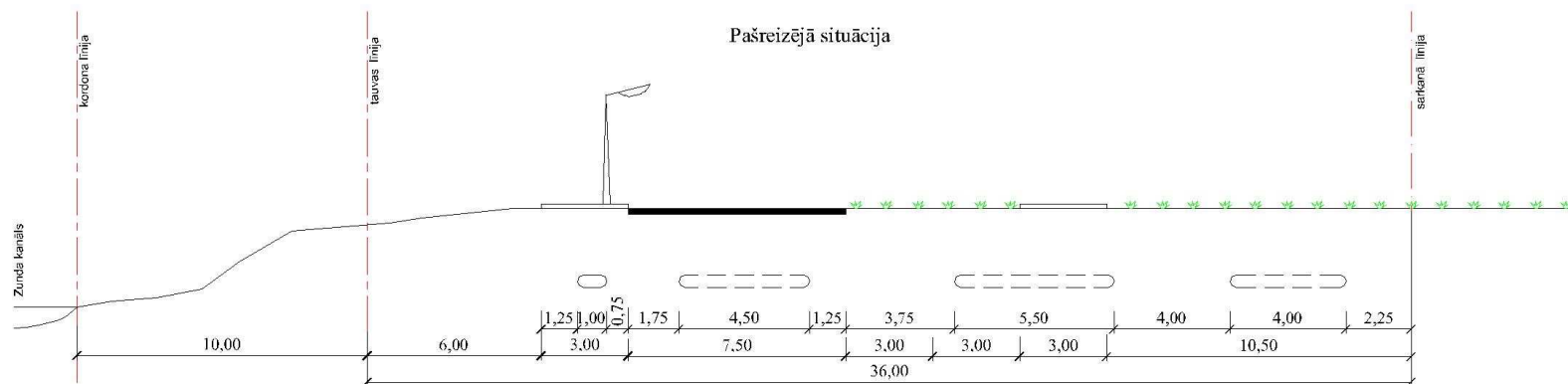
Rietumu iela no Āzenes līdz Komunikāciju ielai

12

Projekta priekšlikums



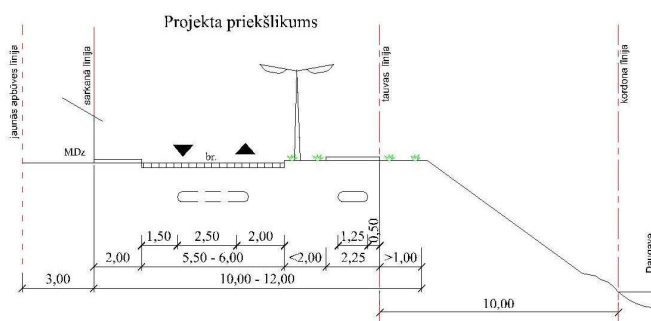
Pašreizējā situācija



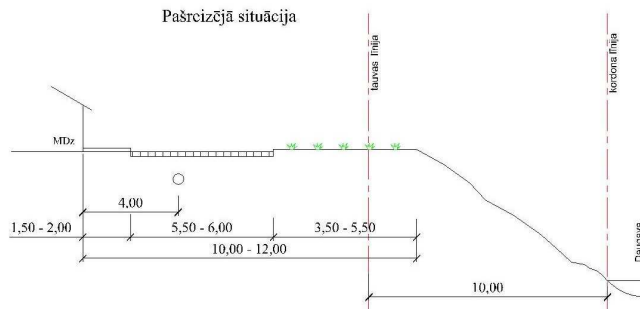
E kategorijas iela

Balasta damabis no Āzenes līdz Loču ielai

13



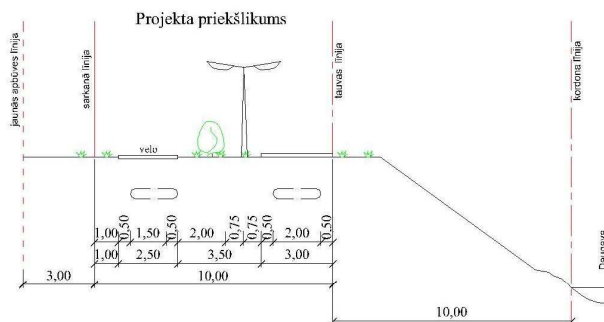
Pašreizējā situācija



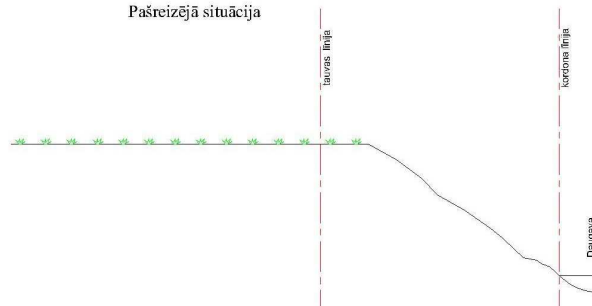
E kategorijas iela

Balasta dambis uz ziemeļiem no Loču ielas

14



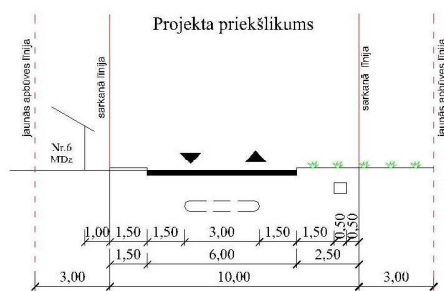
Pašreizējā situācija



E kategorijas iela

Ogļu iela no Balasta līdz Kaiju ielai

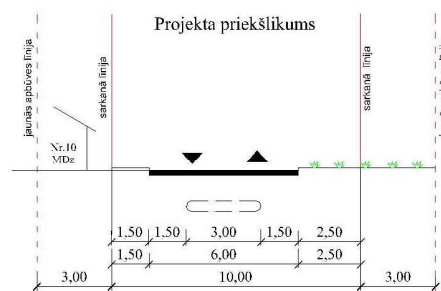
15



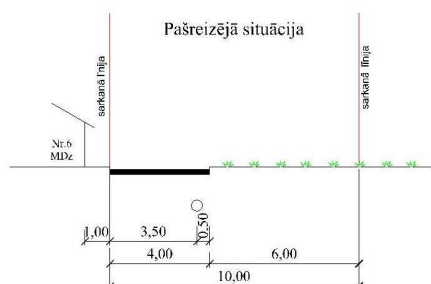
E kategorijas iela

Ogļu iela no Kaiju līdz Enkuru ielai

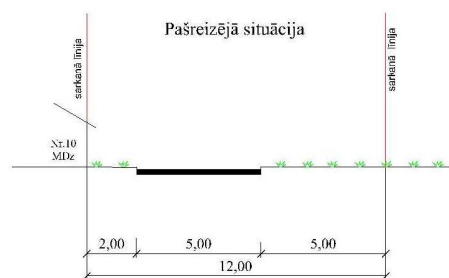
16



Pašreizējā situācija



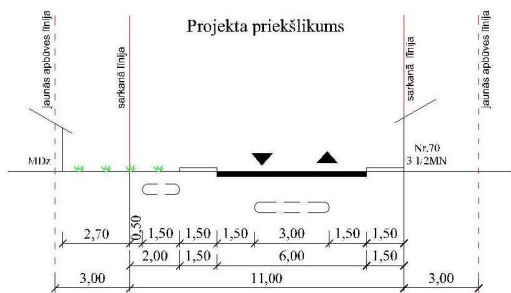
Pašreizējā situācija



E kategorijas iela

Ogļu iela no Enkuru līdz Ģipša ielai

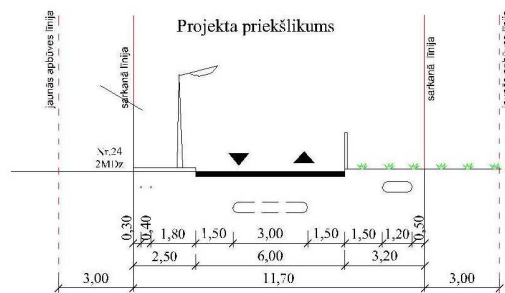
17



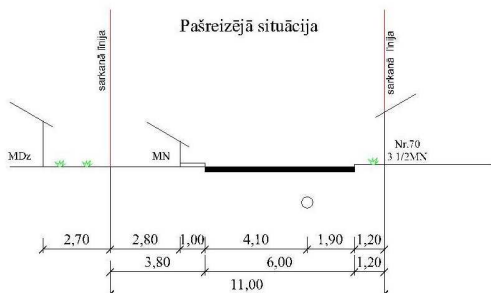
E kategorijas iela

Ogļu iela no Ģipša līdz Loču ielai

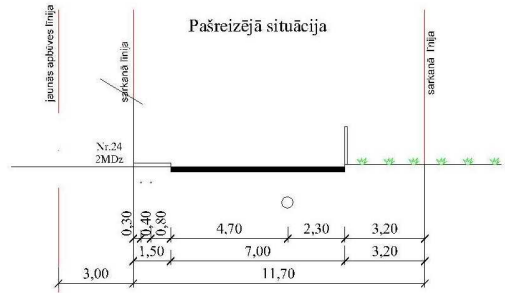
18

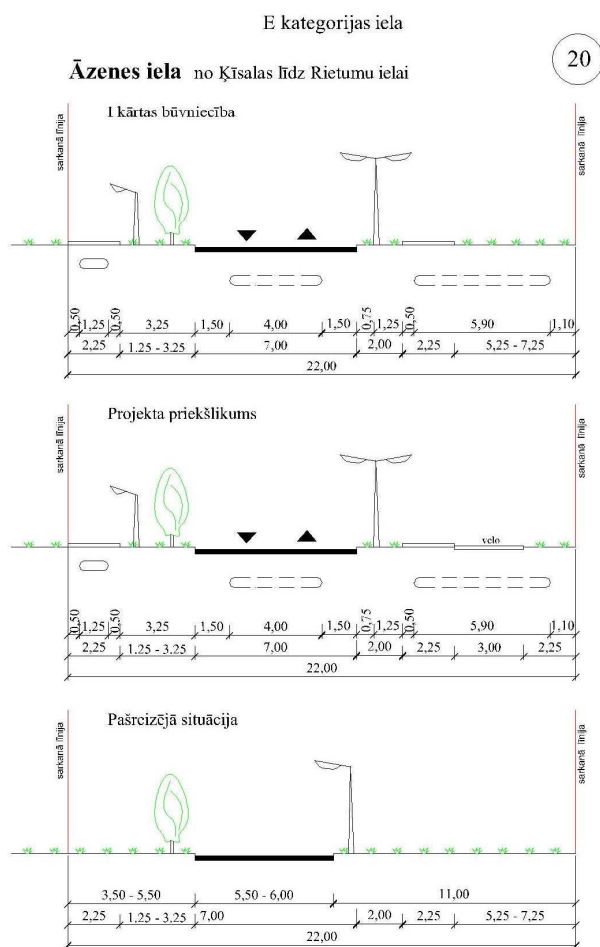
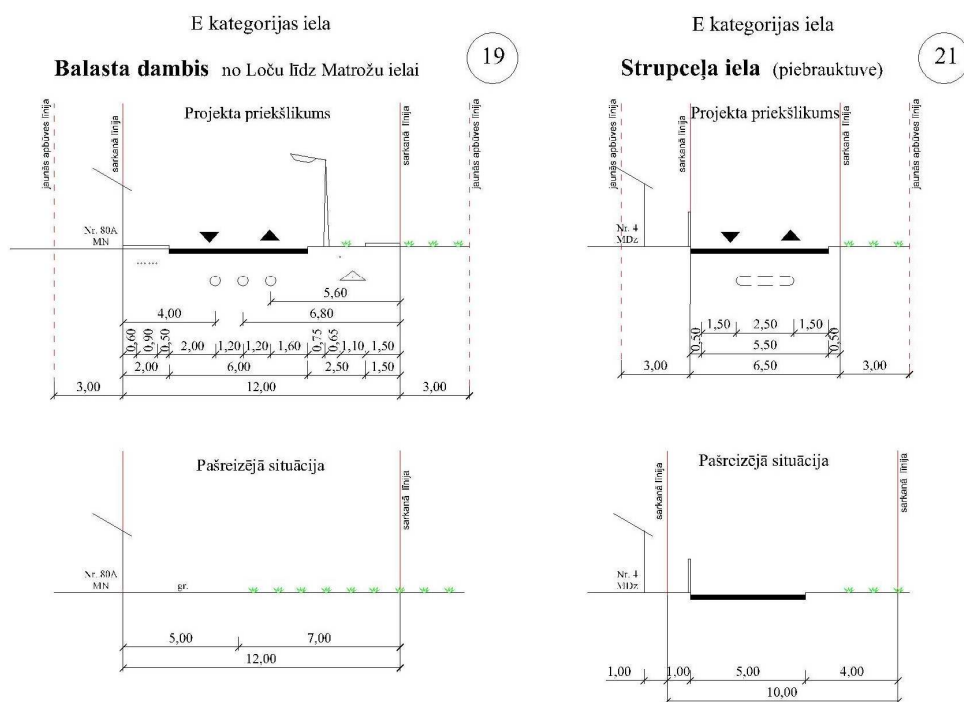


Pašreizējā situācija



Pašreizējā situācija

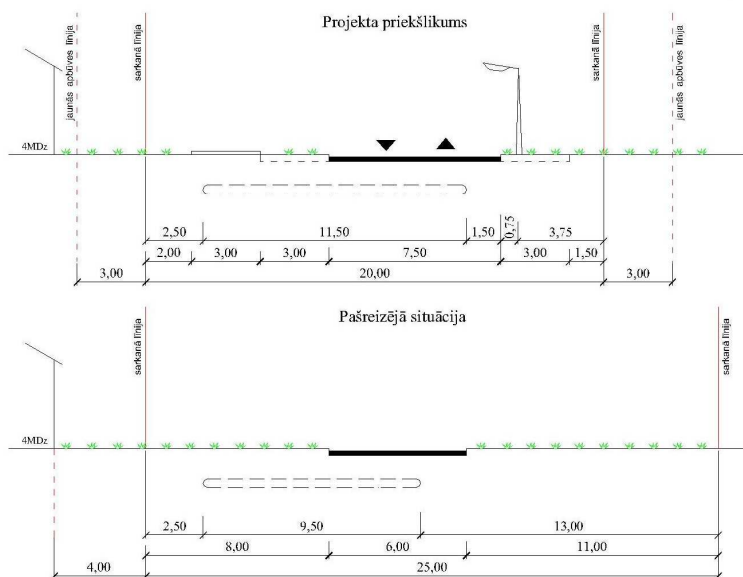




E kategorijas iela

Komunikāciju iela no Ķīpsalas ielas līdz Rietumu ielai

22



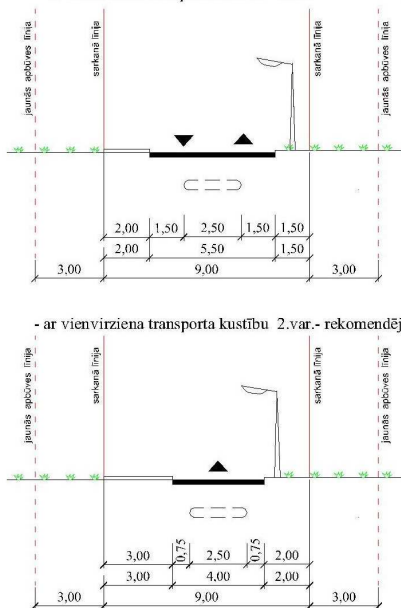
E kategorijas iela

Kaiju iela no Balasta dambja līdz Ogļu ielai

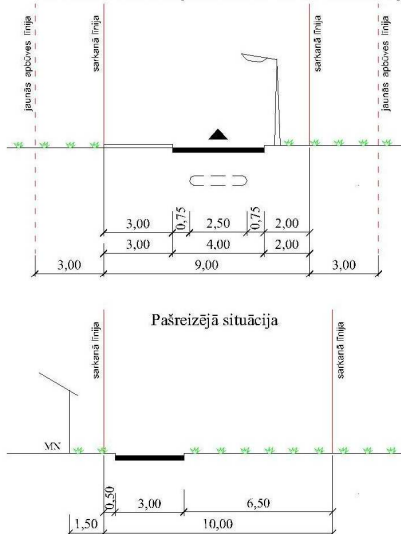
Projekta priekšlikums

- ar divvirziena transporta kustību 1.var.

23



- ar vienvirziena transporta kustību 2.var.- rekomendējamais

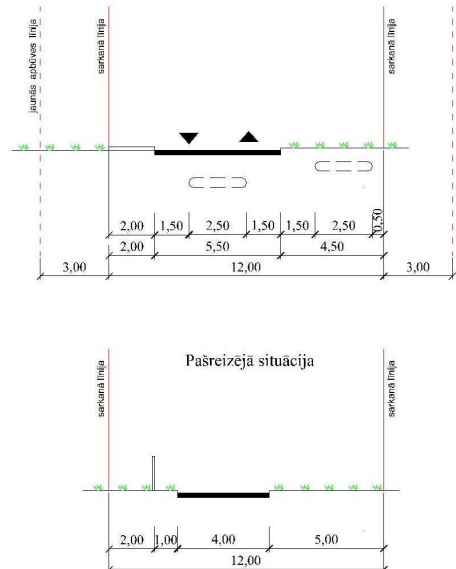


E kategorijas iela

Kaiju iela no Ogļu līdz Zvejnieku ielai

Projekta priekšlikums

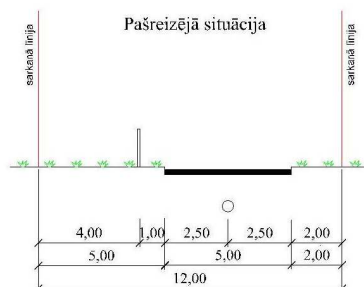
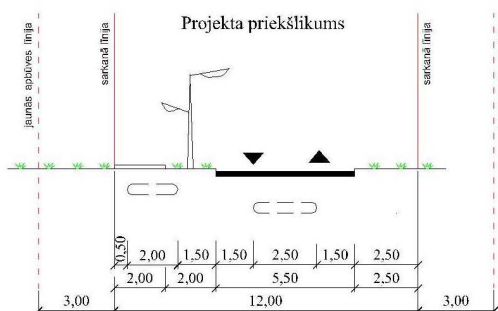
24



E kategorijas iela

M. Kaiju iela no Kaiju līdz Zvejnieku ielai

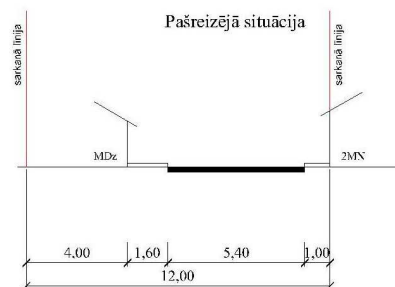
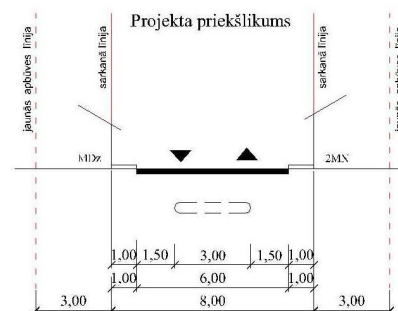
25



E kategorijas iela

Enkuru iela no Balasta dambja līdz Ogļu ielai

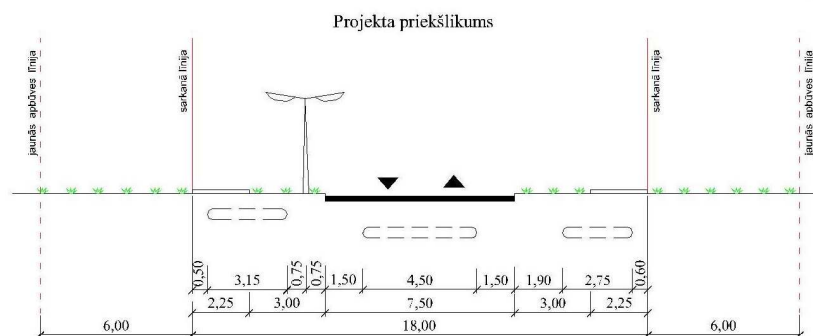
27



E kategorijas iela

Jaunbūvējamā iela no Ķīpsalas līdz Rietumu ielai

26



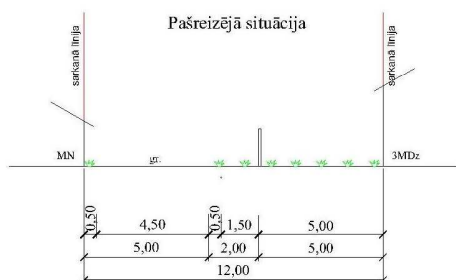
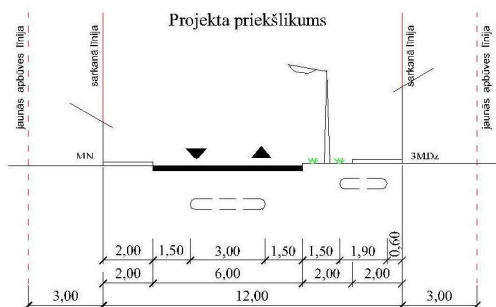
Pašreizējā situācija



E kategorijas iela

Enkuru iela no Zvejnieku līdz Rietumu ielai

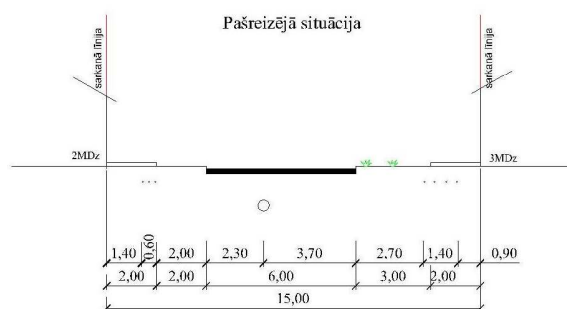
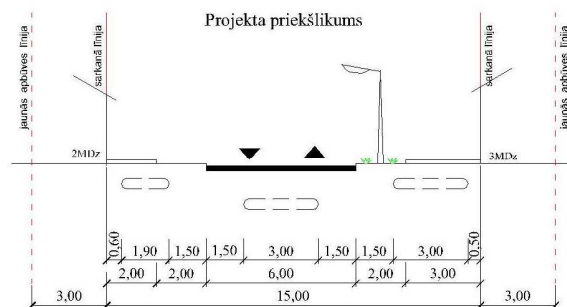
28



E kategorijas iela

Ģipša iela no Balasta dambja līdz Zvejnieku ielai

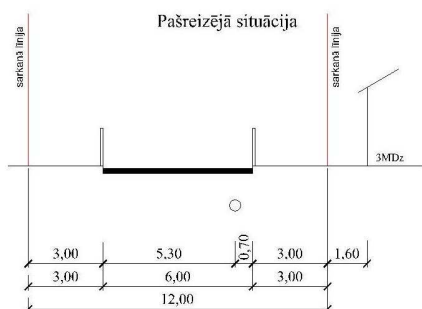
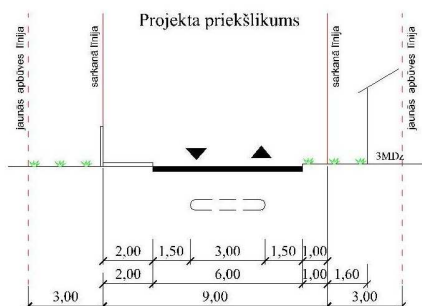
29



E kategorijas iela

Ģipša iela no Zvejnieku līdz Rietumu ielai

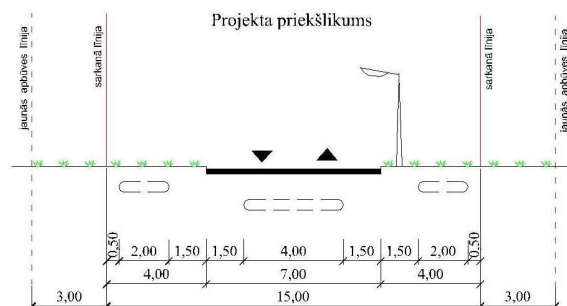
30



E kategorijas iela

Jaunā iela no Zvejnieku līdz Rietumu ielai

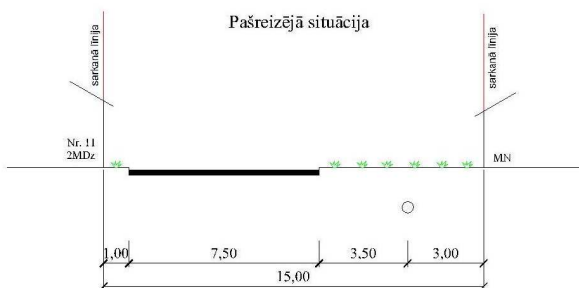
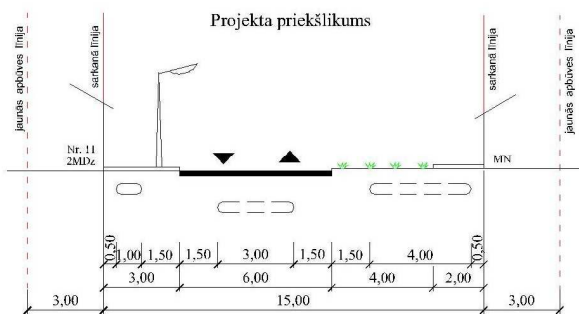
31



E kategorijas iela

Tiklu iela no Ogļu līdz Zvejnieku ielai

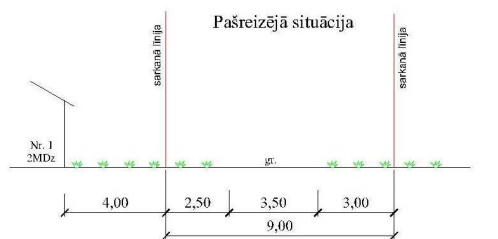
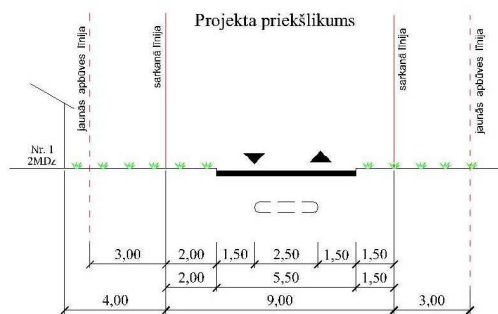
32



E kategorijas iela

Roņsalas iela no Matrožu līdz Rietumu ielai

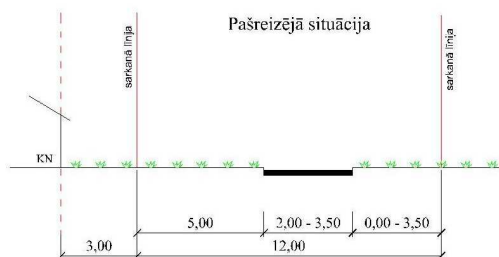
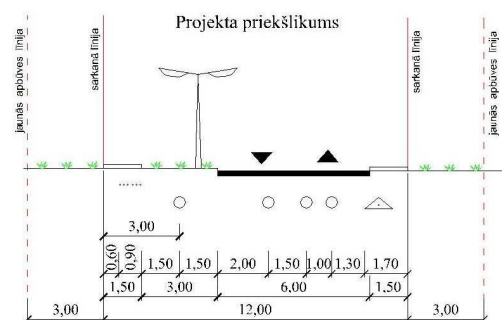
33



E kategorijas iela

Loču iela no Balasta dambja līdz Ogļu ielai

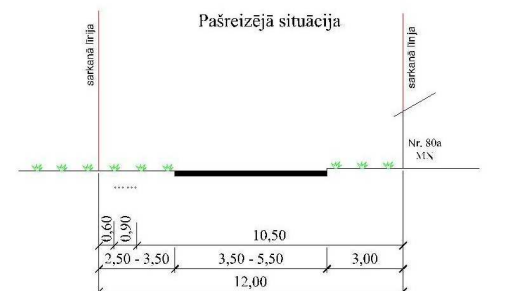
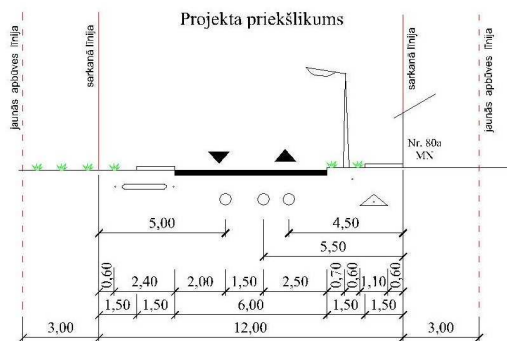
34



E kategorijas iela

Loču iela no Ogļu līdz Matrožu ielai

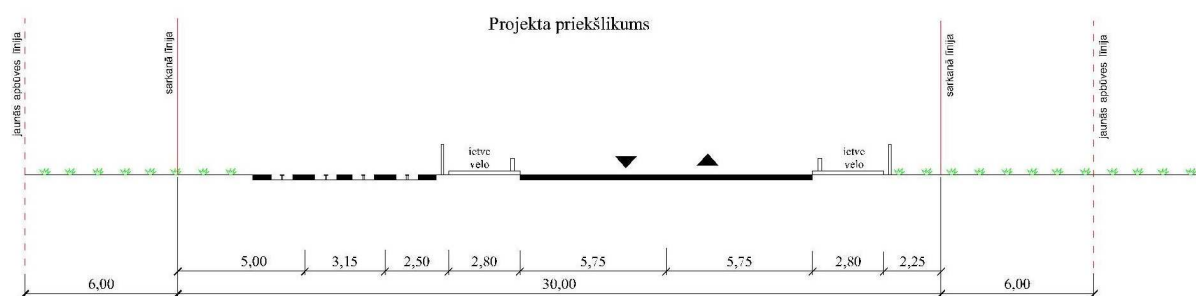
35



D kategorijas iela

Izvads uz Tvaikoņu ielas tiltu

36



Pašreizējā situācija

