

Tehniski ekonomiskais pamatojums projektam „Andrejostas teritorijas revitalizācija”

Pasūtītājs:

Izstrādātājs:

Rīga, 2010.gada janvāris

SATURS

Kopsavilkums	4
1. esošās situācijas izvērtējums	5
1.1. projekta teritorijas apraksts.....	5
1.1.1. Teritorijas izmantojums un pieejamība	5
1.1.2. Andrejsala pašvaldības plānošanas dokumentos	6
1.1.3. Īpašumtiesības	10
1.1.4. Ekonomiskā aktivitāte	11
1.1.5. Transports	11
1.1.6. Apbūve	12
1.1.7. Ģeoloģija	13
1.1.8. Apstādījumi	14
1.2. sociālekonomiskie faktori.....	15
1.2.1. Saimnieciskās aktivitātes.....	15
1.2.2. Infrastruktūra un sabiedriskie pakalpojumi	22
1.2.3. Teritorijas mērķa grupu vajadzības	25
1.3. tehniskie aspekti	27
1.3.1. kultūrvēsturiskie objekti	27
1.4. finansiālie aspekti	29
1.5. institucionālie aspekti	29
1.6. vides aspekti	30
1.6.1. kanalizācija	30
1.6.2. applūšana	30
1.6.3. piesārņotās teritorijas.....	31
1.6.4. dzelzceļš	31
2. Projekta stratēģija un alternatīvu izvirzīšana.....	33
2.1. Mērķi, standarti, kritēriji.....	33
2.1.1. Plānošanas dokumenti	33
2.1.2. Projekta mērķi	36
2.2. Pieprasījuma plānošana	38
2.2.1. Pētersalas-Andrejsalas apkaimes iedzīvotāji	39
2.2.2. Rīgā strādājošās privātpersonas un uzņēmēji	39
2.2.3. Rīgas viesi	39
2.3. Alternatīvu izstrāde, analīze un salīdzināšana	47
2.3.1. Problēmas definēšana	47

2.3.2. Projekta alternatīvu izvērtējuma kritēriji	49
2.4. projekta pamatstadija.....	50
2.4.1. transporta infrastruktūra	51
2.4.2. Inženierinfrastruktūra	55
3. Izvēlētās alternatīvas (projekta) pamatojums	63
3.1. tehniskie aspekti	63
3.1.1. Izvēlētās alternatīvas kopsavilkums	63
3.2. finansiālie aspekti	67
3.3. vides aspekti	67
3.4. institucionālie aspekti	67

KOPSAVILKUMS

1. ESOŠĀS SITUĀCIJAS IZVĒRTĒJUMS

1.1. PROJEKTA TERITORIJAS APRAKSTS

Projekta teritorija ir Andrejsala ar robežām ziemeļos – Eksportostas akvatorija, austrumos – Eksporta iela, dienvidos – Andrejostas akvatorija, rietumos – Daugava. Teritorijas kopplatība – 36ha.



- Rīgas vēsturiskais centrs
- Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robeža

Attēls 1. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 3.attēls “Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas robežas” 9.lpp

1.1.1. TERITORIJAS IZMANTOJUMS UN PIEEJAMĪBA

Rīgas pilsētas attīstības vēsturē Andrejsala iezīmējas kā salīdzinoši jauna teritorija, kuras apgūšanas sākusies tikai 19. gadsimtā. Sākotnēji tā tikusi izmantota ostas funkcijām, bet 20. gadsimta sākumā Andrejsala kļuva arī par nozīmīgu Rīgas elektroapgādes sistēmas mezglu.²

Līdz 2006. gadam Andrejsala ietilpa Rīgas brīvostas teritorijā. Sabiedrībai pieejama bija tikai daļa no Andrejostas ielas un piebrauktuve Kuģniecības mācību centam. Šobrīd sabiedrībai pieejamā salas daļa ir paplašinājusies; tajā ietilpst ielu un piebraucamo ceļu tīkls, pastaigu zona Andrejsalas ziemeļu daļā (mols), kā arī teritorija salas dienvidu daļā, kura no slēgtas teritorijas ir konvertēta par publisko

¹ <http://www.apkaimes.lv/sakums/petersala-andrejsala/fizgeo/>

² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 20.lpp

zonu vairāk kā 3 ha platībā un pēdējos gados kalpoja kā katalizators rasošo aktivitāšu uzplaukumam visā pilsētā. Pastaigu zona ziemeļu daļā, kas ietver arī molu, vēl nav īpaši populāra, jo iedzīvotāji to joprojām uztver kā slēgtu teritoriju. Salīdzinoši aktīvi tiek apmeklēta Andrejsalas vidusdaļa, kur atrodas topošā radošo industriju uzņēmējdarbības inkubatora “HUB Riga” telpas, un Andrejsalas dienvidu daļa, kur bijušās Kuģu remontu bāzes teritorijā kopš 2006. gada pavasara regulāri notiek dažādi kultūras un mākslas pasākumi. Ēkām bijušās Kuģu remonta bāzes teritorijā ir saglabāti ar to iepriekšējo funkciju saistīti nosaukumi, bet izmantošana pielāgota mākslas un kultūras vajadzībām.³ Gan Andrejsalas vidusdaļā, gan dienvidu daļā izvietojušies daudzu uzņēmumu biroji, kuru īpatsvarā īpaši daudz ir radošo industriju uzņēmumu.

Tomēr saikne ar brīvostu ir palikusi, jo teritorija robežojas ar Rīgas brīvdostas akvatoriju, un infrastruktūra joprojām ir cieši saistīta ar ostu. Uz ziemeļiem no Andrejsalas atrodas Eksportostas akvatorija, kas tiek aktīvi izmantota brīvdostas vajadzībām. Te ir izvietotas piestātnes EO-6, EO-7, EO-8. Uz dienvidiem no Andrejsalas atrodas Andrejostas akvatorija, kas tiek izmantota kā jahtu osta.⁴ Kruīza kuģi pašā Andrejsalā tiek uzņemti pie iestātnes AS-3.

Pašlaik Andrejsalas teritorija pārsvarā tiek izmantota neefektīvi un neatbilstīgi izcīlajam novietojumam pilsētas centrā. Daļa teritorijas tiek izmantota administratīvām funkcijām, daļu joprojām izmanto ostas operācijām, kas sabiedrībai ierobežo pieeju ūdeņiem. Andrejsalas vidusdaļā Daugavas krastmala pagaidām ir slēgta zona. Drīzumā publiski pieejama būs visa Andrejsalas teritorija.⁵

Aptuveni ceturto daļu projekta teritorijas aizņem dzelzceļa infrastruktūra. Sliežu ceļu kopgarums ir aptuveni 22 km, blīvākā sliežu ceļu josla izvietota paralēli Eksporta ielai vidēji 40 m platā joslā. Šie ceļi šķērso Andrejsalas teritoriju dienvidu un ziemeļu virzienā, ziemeļaustrumu virzienā savienojoties ar VAS „Latvijas dzelzceļš” publisko infrastruktūru. Andrejsalas dienvidos no galvenās joslas atzarojas sliedes uz ostas elevatoriem, bet ziemeļos – uz SIA „Rīgas Centrālais Termināls”. Vēsturiskā dzelzceļa funkcija – ostas apkalpošana – ir saglabājusies arī pašlaik. Dzelzceļa galvenā izmantošana ir saistīta ar kravu piegādi Andrejsalai, Eksportostas rajonam un Kundziņsalai. Tiek pārvadātas ogles un citas beramkravas, to kopapjoms – aptuveni 12 Mt gadā. Noslogotākie ir dzelzceļa pievadceļi Eksportostai Andrejsalas ziemeļu daļā, kur manevrējošie vilcienu sastāvi bieži pārtrauc autotransporta satiksmi pārbrauktuvē pie Andrejostas ielas. Lai optimizētu dzelzceļa un Rīgas brīvdostas teritorijas sasaisti un atslogotu pilsētas centru no dzelzceļa kravu plūsmām, Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018. gadam paredzēta Rīgas dzelzceļa mezgla vērīnīga modernizācija.⁶

1.1.2. ANDREJSALA PAŠVALDĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS

Plānošanas situāciju Andrejsalā nosaka Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums, uz kuru pamata izstrādāts Andrejsalas detālplānojums jeb Andrejsalas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi. Andrejsalas teritorija, izņemot daļu

³ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 24.lpp

⁴ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 26.lpp

⁵ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 16.lpp

⁶ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 25.lpp

mola, ietilpst Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā.

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums⁷ paredz, ka:

- 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 (39.lpp);
- Apakšsadaļā “12.3. Darbavietu pārvietošana no pārslogotiem rajoniem” minēts,

ka “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...” tai skaitā uz Andrejsalu (106.lpp);

- Apakšsadaļā “13.4. Sports, atpūtas iespējas brīvā dabā un ar to saistītās teritorijas” sporta attīstības un aktīvas brīvā laika pavadīšanas vajadzībām plānojama Andrejostas piekrastes un akvatorijas izmantošana burāšanas un citu ūdenssporta veidu, arī atpūtas uz ūdeņiem, attīstībai (133.-134.lpp);

- Sadaļā “15. Prioritārie plāna ieviešanas pasākumi” uzsvērtā nepieciešamība ieviest publiskās privātās partnerības (PPP) principus, 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.



Attēls 2. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 1.attēls “Andrejsalas detālplānojuma teritorijas robeža” 7.lpp

⁷ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums
http://www.rdpad.lv/uploads/rvc/Paskaidroj_raksts.pdf

Tiek noteikta "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." (146.lpp);

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma 4.pielikums detalizē prasības Andrejsalas apkārtnes un Andrejsalas detālplānojuma izstrādei⁸:

Pašvaldības politika teritorijas attīstībai – teritorijas attīstības mērķis:

Veicināt jūras pasažieru transporta un tūrisma attīstību un, izmantojot RVC un plānojamajā teritorijā esošo vērtīgo kultūras mantojumu, ūdeņu akvatorijas un krastmalas, izveidot savdabīgu un daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu, atpūtas un īpaši nozīmīgu sabiedrisko objektu (piemēram, muzeju kompleksa) teritoriju ar augstvērtīgu un kvalitatīvu publisko ārtelpu kā atbalstu un papildinājumu Rīgas vēsturiskā centra un Vecrīgas tūrisma piesaistes un darījumu funkcijām.

Prasības teritorijas izmantošanas plānošanai

1. Izvērtēt Jūras pasažieru stacijas termināla un jahtkluba attīstības iespējas un vajadzības, plānojumā fiksējot to turpmāko atrašanās vietu, kā arī paredzot „viesu ostas” funkciju dažāda veida kuģu un jahtu apkalpošanai Andrejostas rajonā, ņemot vērā, ka teritorijai starp Andrejostas austrumu robežu un Eksporta ielu ir jābūt publiski brīvi pieejamai (krastmalas promenāde).
2. Izskatāma iespēja izvietot jaunu liela mēroga kultūras objektu (piemēram modernās mākslas muzeju vai muzeju kompleksu) vai daudzfunkcionālu sabiedrisku centru.
3. Brīvajā teritorijā starp Vanšu tiltu un iespējamo Hanzas ielas pārvadu iespējama jauna apbūve ar brīvstāvošām sabiedriskām vai jauktas sabiedriskas un darījumu funkcijas ēkām, kur sabiedriskā funkcija ir primāra.
4. Saglabājama un attīstāma sporta un atpūtas funkcija saistībā ar ūdeņu un krastmalu izmantošanu.
5. Teritorijā starp Vanšu tiltu un iespējamo Hanzas ielas pārvadu pieļaujams neliels dzīvojamās funkcijas īpatsvars, bet Andrejsalā pieļaujama un vēlama arī dzīvojamā (mājokļa) funkcija.
6. Ražošanas funkcijas teritorijā nav plānojamās.

Andrejsalas detālplānojuma, tai skaitā Andrejsalas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošo noteikumu izstrāde ir sākta pēc Rīgas Brīvostas pārvaldes ierosinājuma, bet kopš 2006. gada pasūtītāja funkcijas veic SIA "Jaunrīgas attīstības uzņēmums (turpmāk – JAU)⁹. Detālplānojums apstiprināts 31.03.2009. Detālplānojuma teritorija aptver Andrejsalu un joslu Rīgas brīvostas akvatorijā.

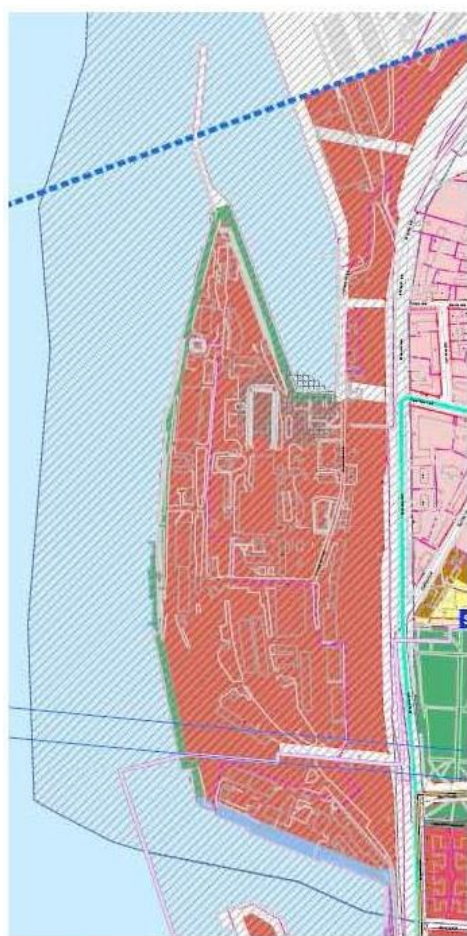
⁸ 4.pielikums Rīgas domes 2006.gada 7.februāra saistošajiem noteikumiem Nr.38 "Prasības Andrejostas apkārtnes un Andrejsalas detālplānojumu izstrādei", 1.-2.lpp, http://www.rdpad.lv/uploads/rvc/4_pielikums.pdf;

⁹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 6.lpp

Plānojamās teritorijas robeža ziemeļos – Eksportostas akvatorija, austrumos – Eksporta iela, dienvidos – Andrejostas akvatorija, rietumos – Daugava. Teritorijas kopplatība – 48,5 ha.¹⁰ Detālplānojuma teritorijā ietilpst arī pilsētas maģistrāle (Eksporta iela), ielas un piebraucamie ceļi, bet Andrejsalas dienvidu daļā atvēlēta teritorija Daugavas šķērsojumam (Hanzas šķērsojumam), ko saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006. – 20018.gadam paredzēts izbūvēt tuneļa veidā.¹¹

Detālplānojuma īstenošana ļaus kardināli reģenerēt Andrejsalu, pārveidojot to no ostas operācijām paredzētas industriālas, pašlaik daļēji degradētas vietas par Rīgas pilsētas centra daļu ar daudzveidīgām funkcijām un kvalitatīvu pilsētvidi.¹²

Kā norādīts Rīgas domes izdotajā darba uzdevumā, tad detālplānojuma mērķis ir precizēt teritorijas izmantošanu un apbūves noteikumus plānojuma robežās, lai, izmantojot Rīgas vēsturiskajā centrā un plānojuma teritorijā esošo vērtīgo kultūras



- centru apbūves teritorija¹
- apstādījumu teritorija²
- lielceļi, maģistrāles un ielas²
- jahtu ostu teritorija²

mantojumu, akvatorijas un krastmalas, izveidotu savdabīgu un daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu, atpūtas un īpaši nozīmīgu sabiedrisko objektu (piemēram, muzeju kompleksa vai koncertzāles) teritoriju ar augstvērtīgu publisko ārtelpu kā atbalstu un papildinājumu Rīgas vēsturiskā centra un Vecrīgas tūrisma piesaistes un darījumu funkcijām.¹³

Rīgas domes apstiprinātajā detālplānojuma uzdevumā sniegti vairāki specifiski nosacījumi, kas sniedz ievirzi Andrejsalas teritorijas attīstībai. Plānojumā pēc iespējas jānodrošina brīvu publisku pieeju un gājēju pārvietošanos gar visu Daugavas krastmalu, kā arī gājēju zonas saistību ar Vecrīgu, Viesturdārzu un Vašingtona laukumu.¹⁴

Attēls 3. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 2.attēls “Andrejostas teritorija Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā” 8.lpp

¹⁰ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 7.lpp

¹¹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 8.lpp

¹² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 7.lpp

¹³ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 6.lpp

¹⁴ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 6.lpp

Detālplānojums nosaka, ka, plānojot teritorijas izmantošanu, izskatāma iespējas¹⁵:

- ⇒ izvietot jaunu liela mēroga kultūras objektu (piemēram, modernās mākslas muzeju vai muzeju kompleksu, koncertzāli) vai daudzfunkcionālu sabiedrisko centru;
- ⇒ brīvajā teritorijā starp Vanšu tiltu un iespējamo Hanzas ielas pārvadu iespējama jauna apbūve ar savrupām sabiedriskām vai jauktas sabiedriskas un darījumu funkcijas ēkām ar primāru sabiedrisko funkciju;
- ⇒ saglabājama un attīstāma sporta un atpūtas funkcija saistībā ar ūdeņu un krastmalu izmantošanu;
- ⇒ teritorijā starp Vanšu tiltu un iespējamo Hanzas ielas pārvadu pieļaujams neliels dzīvojamās funkcijas īpatsvars, bet Andrejsalā pieļaujama un vēlama arī dzīvojamā funkcija.

Saskaņā ar 09.09.09. RD Pilsētas attīstības komitejas lēmumu Nr.7 „Par Rīgas pilsētas degradēto objektu un teritoriju revitalizācijas programmas apstiprināšanu un prioritāro projektu noteikšanu Struktūrfondu aktivitātes 3.6.1.2. „Rīgas pilsētas ilgtspējīga attīstība” ietvaros” Andrejsala projekta sagatavošanai šajā struktūrfondu aktivitātē noteikta kā prioritāra teritorija. Tāpat saskaņā ar nozares attīstības programmā “Rīgas pilsētas degradēto objektu un teritoriju revitalizācijas programma” noteiktajiem kritērijiem Andrejsalas attīstība noteikta kā augstākā, A1 prioritāte.

Kā norādīts Andrejsalas detālplānojuma paskaidrojuma rakstā, tad Andrejsalas revitalizācija ir darbietilpīgs un dārgs pasākumu komplekss. Detālplānojumā



paredzēts nojaukt lielāko daļu ēku un būvju, pilnībā rekonstruējot arī ielu tīklu un inženierkomunikācijas.

Kultūrvēsturiski un arhitektoniski nozīmīgākās ēkas ir saglabājamās. Detālplānojumā ir ietverts Andrejsalas ēku izvērtējums un noteiktas prasības veikt to kultūrvēsturisko novērtējumu pirms rekonstrukcijas vai nojaukšanas.¹⁶

Attēls 4. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 10.attēls “Nepievilcīgas metāla garāžas, nojauktas 2007.gadā” 19.lpp

1.1.3. ĪPAŠUMTIESĪBAS

Lielākā daļa zemes Andrejsalā pieder valstij, taču par 98.3% no zemes noslēgti izpirkuma līgumi ar SIA „Jaunrīgas attīstības uzņēmums” (turpmāk – JAU) un tā meitas uzņēmumiem SIA “MĀCĪBU CENTRS ANDREJSALA”, SIA ”KUĢU

¹⁵ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 6.lpp

¹⁶ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 19.lpp

BĀZE ANDREJSALA”, SIA “TERMINĀLS ANDREJSALA”, SIA “ELEVATORS ANDREJSALA”. Vēl zeme pieder SIA “Econsults” (zem ēkas Andrejostas ielā 10a) un AS “Latvenergo” (Andrejostas iela 8).

Lielākā daļa būvju Andrejsalā pieder JAU. Atsevišķas būves ir citu īpašnieku rokās – SIA “Econsult” (ēka Andrejostas ielā 10a), AS “Latvenergo” (Andrejostas iela 8).¹⁷

Plānots, ka JAU pārņem praktiski visu teritoriju un kompleksi realizē tās attīstības projektu. Sīkāku ar Andrejsalas un ieguldījuma teritoriju saistīto juridisko aspektu aprakstu skatīt sadaļā “1.1.5 Institucionālie aspekti”.

1.1.4. EKONOMISKĀ AKTIVITĀTE

Andrejsalas teritorijas ekonomisko aktivitāti kopš 2006.gada arvien vairāk veido radošo industriju uzņēmumi un ar tiem saistīti pakalpojumu sniedzēji – darbojas IT, ar izklaidi, mākslu, marketingu un atpūtu saistīti uzņēmumi, mākslinieku rezidences, radošās apvienību darbnīcas, fotostudija, naktsklubs, muzejs, kā arī citi uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie, kopumā vairāk kā 80 uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie.

Andrejsalas teritorijā pēc Valsts aģentūras “Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra” un personu apvienības SIA “Attīstības projektu institūts” (reģ. nr. 40003587710) un “Hub World” Limited (reģ. nr. 6709247) 2009.gada 30.oktobrī noslēgtā iepirkuma līguma Nr. IEP09/70 par biznesa inkubēšanas pakalpojumu sniegšanu no 2009.gada 1.novembra uzsākta biznesa inkubatora “HUB Riga” izveide radošās industrijas nozaru attīstībai Rīgā, kas veidojas par nozīmīgu un ilglaicīgu radošo industriju uzņēmumu veidošanās atbalsta punktu Rīgā.

Kopš 2007.gada SIA “Termināls Andrejsala” apsaimniekotās piestātnes Andrejsalā kļuvušas par Rīgas galveno kruīza kuģu uzņemšanas vietu.

Darbojas Eksportostas jahtu pietārne, ar to saistītās organizācijas un uzņēmumi.

Teritorijā atrodas ar AS “Latvenergo” saistītie objekti.

Andrejsalā ir arī viena apdzīvota 12 dzīvokļu dzīvojamā māja.

Darbu turpina AS “Rīgas ostas elevators”, nomājot ēkas un teritoriju no JAU.

Nemot vērā nekustamā īpašuma tirgus izmaiņas teritorijā ir atjaunota arī citu beramkravu pieņemšana un ostas aktivitātes (piemēram, granīta šķembu pārkraušana).

Sīkāku Andrejsalā notiekošās ekonomiskās aktivitātes un tās perspektīvu izklāstu skatīt sadaļas “1.1.2. sociālekonomiskie faktori” apakšsadaļā “Saimnieciskās aktivitātes”.

1.1.5. TRANSPORTS

Andrejsalai ir divi pieslēgumi Eksporta ielai, kas nodrošina sasaisti ar citām pilsētas daļām. Ziemeļu daļā teritorijā iekļūst pa Andrejostas ielu, kas noslēdzas ar laukumu pie ostas elevatora vārtiem. Dienvidu daļā ir otra iebrauktuve, kas ved uz noliktavām un uzglabāšanas laukumiem. Brauktuves atzars, kas pieslēdzas Andrejostas ielai pagriezienā uz ostas elevatoru, izveidots 2007. gadā un ir publiski pieejams. Pārējās

¹⁷ Pēc intervijas ar Valteru Māziņu, SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” valdes priekšsēdētāju

piebrauktuves izbūvētas ražošanas un noliktavu apkalpošanai.¹⁸

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma 4.pielikums detalizē arī ar transportu saistītās prasības Andrejsalas apkārtnes un Andrejsalas detālplānojuma izstrādei¹⁹:

Prasības transporta un satiksmes plānošanai

1. Izstrādāt plānojamās teritorijas transporta organizācijas shēmu saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma sastāvā izstrādāto transporta organizācijas koncepciju:

1.1. ņemot vērā perspektīvo Hanzas ielas Daugavas šķērsojumu,

1.2. risinot esošās Eksporta ielas trases pārvietošanu sarkanajās līnijās (tuvāk apbūvei posmā no Muižas ielas līdz Pilsētas kanālam; tālāk no apbūves ielas posmā no Elizabetes ielas līdz Hanzas ielai),

1.3. sabiedriskā transporta risinājumā paredzot pieturvietas Cīdāles tuvumā un Andrejostā, kā arī pārsēšanās mezglu no Jūras pasažieru stacijas un tūristu kuģu piestātnēm uz pilsētas sabiedrisko transportu,

1.4. Eksporta ielā plānojot perspektīvo tramvaju satiksmi no 11.novembra krastmalas,

1.5. risinot autostāvvietu izvietojumu virszemē, pazemē un zem ēkām, ņemot vērā pasažieru termināla darba ciklisko raksturu,

1.6. plānojot vietu tūristu autobusu stāvvietai saistībā ar Vecrīgu un plānojamās teritorijas sabiedriskajiem objektiem,

1.7. izvērtējot esošo dzelzceļa sliežu ceļu likvidēšanas iespējas, būtiski samazināt sliežu aizņemtās teritorijas, nepieciešamības gadījumā tās saglabājot ostas darbības nodrošināšanai teritorijā uz ziemeļiem no Andrejsalas,

1.8. velosipēdu satiksmes plānošanā nodrošinot kopējā RVC velotransporta tīkla īstenošanas iespēju plānojamā teritorijā.”

1.1.6. APBŪVE

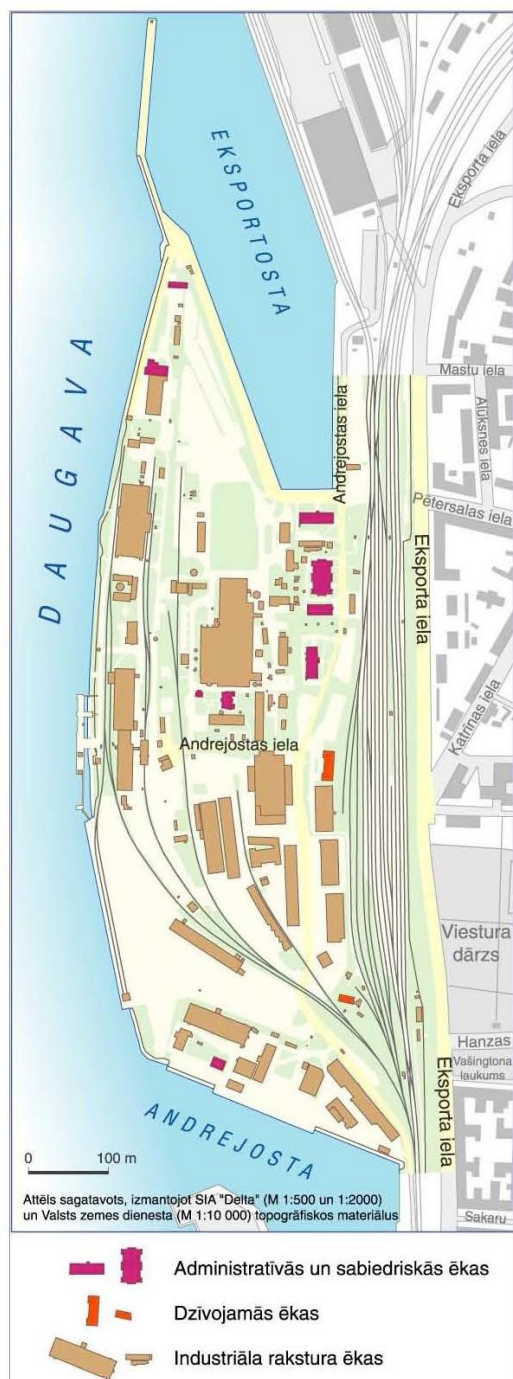
Andrejsalas esošo apbūvi veido industriāla rakstura būves, administratīvas ēkas un dzīvojamās ēkas. Dominējošie ēku tipi ir ražošanas un noliktavu ēkas, garāžas, nojumes, dzelzceļa infrastruktūra un inženierkomunikācijas. Tās būvētas no 19. gadsimta beigām līdz mūsdienām. Kopš 20. gadsimta deviņdesmitajiem gadiem jaunas ēkas vairs netiek būvētas, jaunākās būtiskās aktivitātes saistītas ar esošo ēku rekonstrukciju – ir atjaunota bijušās spēkstacijas pārvaldes ēka un metālkaluma žogs, arī dzelzceļa stacijas „Rīga-Krasta” ēka. Lielākā daļa ēku ir samērā zemas (pārsvarā 2 – 3 stāvi), bet uz to fona izceļas atsevišķas augstākas būves – ostas jaunā elevatora ēka (ap 9 – 12 stāvu), vecā elevatora būve, bijušās TEC dūmeņi. Apmēram vienu ceturto daļu projekta teritorijas aizņem sliežu ceļi. Lielākoties tie izvietoti līdztekus Eksporta ielai, bet vairāki atzarojumi ved teritorijas dziļumā – uz elevatoru un

¹⁸ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 25.lpp

¹⁹ 4.pielikums Rīgas domes 2006.gada 7.februāra saistošajiem noteikumiem Nr.38 “Prasības Andrejostas apkārtnes un Andrejsalas detālplānojumu izstrādei”, 1.-2.lpp, http://www.rdpad.lv/uploads/rvc/4_pielikums.pdf;

noliktavām.²⁰

Esošā apbūves struktūra dažādās Andrejsalas vietās ir visai atšķirīga. Intensīvāk



apbūvētas daļas mijas ar retinātu apbūvi, lielākiem laukumiem, inženierkomunikāciju un ielu aizņemtām teritorijām. Esošās plānojuma struktūras pamatu veido Andrejostas iela un piebraucamie ceļi teritorijas dienvidu daļā. Apbūve izvietota gar ielām un piebraucamajiem ceļiem. Dienvidu daļā tā vērsta paralēli piebraucamajam ceļam, bet salas vidus un ziemeļdaļā ēkas grupējas ap Andrejostas ielu. Apbūves izkārtojums veidojies visai haotiski, atbilstīgi saimnieciskās darbības diktētajām vajadzībām. Lielākā daļa ēku izvietotas cita citai paralēli un ir asētas aptuveni ziemeļu un dienvidu virzienā, to garākās fasādes vērstas austrumu un rietumu virzienā. Pārsvarā ēkas ir atvirzītas no krasta līnijas, gar krastu atstāta brauktuve vai ietve. Izņēmums ir konstrukcijas pie ostas elevatora, kas iesniedzas upē.²¹

Attēls 5. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 1.attēls “Andrejsalas detālplānojuma teritorijas robeža” 7.lpp

1.1.7. ĢEOLOĢIJA

Andrejsala atrodas Daugavas ielejā. Pussalas reljefs ir salīdzinoši līdzens, virsmas

²⁰ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 17.lpp

²¹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 17.lpp

absolūtās atzīmes atrodas amplitūdā no 1,2–4,0 m virs jūras līmeņa. Teritorijas ģeoloģiskā uzbūve ir sarežģīta. Visu teritoriju klāj uzbērtas grunts – dažāda raupjuma smilts ar piejaukumiem (celtniecības un organiskiem atkritumiem, izdedžiem utt.) 3,0–6,0 m biezumā. Zem uzbērtās grunts 6,0–7,0 m dziļumā atrodas vidēji blīvu smilšu slānis, vietām ar dūņu starpkārtām, oļiem un granti. Zem tā atrodas 5,0–6,5 m biezs organiski minerālu dūņu slānis ar smilšu starpkārtām. Zem šiem slāņiem, no absolūtās atzīmes -13,0 līdz -14,0 m atrodas otrs vidēju blīvu smilšu slānis ar dūņu starpkārtām. Organisko dūņu slānim ir vāja nestspēja, tas nav derīgs ēku pamatu nostiprināšanai. Vieglu ēku pamatiem piemērotākas varētu būt vidēji rupjās aluviālās smiltis ar atsevišķām dūņainas smilts starpkārtām Daugavas krasta joslā, vai arī smilts (grants) slānis zem dūņu slāņa. Augstceltņu būvniecība iespējama vienīgi uz pāļiem, kas iedziļināti līdz pamatiežiem vismaz 24–29 m dziļumā. Plānojot konkrētu objektu būvniecību, būvju vietās jāveic inženierģeoloģiskā izpēte.²²

1.1.8. APSTĀDĪJUMI

Dabas un apstādījumu teritorijas Andrejsalā patlaban aizņem aptuveni 20% no kopējās platības. Tās veido neapbūvētas joslas un ilgstoši neizmantoti laukumi, kur izveidojušies rudērāli biotopi – nezālienes ar apmēram 100 gadu laikā pašizsējas ceļā izaugušiem lapu kokiem – ošlapu kļavām, bērziem, kļavām, papelēm un citiem ātraudzīgu sugu kokiem, apstādījumi ap dažām administratīvajām un saimnieciskajām ēkām, kuros galvenokārt aug liepas, bērzi, baltegles; koku rindu stādījumi gar satiksmes maģistrālēm, dzelzceļu un krastmalu (pārsvārā liepas un bērzi).²³



Apstādījumu kvalitāte, izņemot apzaļumojumu pie dažām administratīvām ēkām un ozolu rindu gar Eksporta ielu, ir visai zema – vērojami pārsvārā haotiski veidoti un neregulāri kopti stādījumi. Koptākie apstādījumi Andrejsalā ir izvietoti pie SIA „Elevators Andrejsala”, AS „Latvenergo” pārvaldes ēkām un SIA „Mācību centrs Andrejsala” ēkas.²⁴

Attēls 6. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 5.attēls “Stādīto koku rinda salas dienvidos” 13.lpp

²² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 10.lpp

²³ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 13.lpp

²⁴ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 13.lpp

1.2. SOCIĀLEKONOMISKIE FAKTORI

1.2.1. SAIMNIECISKĀS AKTIVITĀTES

Nozīmīgākās saimnieciskās aktivitātes projekta teritorijā veido Andrejsalā izvietoto uzņēmumu, īpaši radošo industriju uzņēmumu, biroji, radošo industriju biznesa inkubators “HUB Riga”, kā arī kruīza kuģu piestātne.

Lai Andrejsalas teritorijā veicinātu uzņēmējdarbību, JAU kopš 2006.gada Andrejsalas dienvidu daļā uz atvieglinātiem un īpaši izdevīgiem nosacījumiem piedāvā telpas ar radošajām nozarēm saistītiem uzņēmumiem, organizācijām un pašnodarbinātajiem, dažādām radošajām mākslinieku grupām, kā arī cita veida uzņēmējdarbībai. Nomniekiem tika noteikta nomas maksa LVL 1 mēnesī jeb LVL 12 gadā par visu nomāto platību, faktiski sedzot tikai komunālo pakalpojumu izmaksas – elektroenerģijas, apkures, atkritumu izvešanas un apsardzes izmaksas. Pēc nomnieku iniciatīvas tika uzņemta arī Andrejsalas publiskā telpa, par ko daļēji maksāja paši nomnieki. Šobrīd nomas maksa ir ieviesta tikai jaunpienākušajiem nomniekiem no 0.2 LVL/m² līdz 2.5 LVL/m² atkarībā no nomnieka darbības veida, kamēr sākotnējiem nomniekiem saglabāti sākotnējie nomas nosacījumi. Ar līdzīga veida izdevīgiem nomas nosacījumiem Andrejsalā tikusi veicināta kultūras, mākslas un izklaides pasākumu rīkošana. Piemēram, jau piekto gadu apkaimes identitātes veicināšanai notiek Andrejdiena, tāpat notikuši arī Baltās nakts, Muzeju nakts, ūdens festivāla “Andrejsala 2007” un daudzi citi plaši izskanējuši pasākumi.

Ar šādu uzņēmējdarbības veicināšanas politiku JAU izdevies panākt to, ka šī degradētā, ar vēsturiski industriālo izmantojumu un dzelzceļu no pārējās pilsētas nodalītā teritorija pāris gadu laikā ir kļuvusi par daudzu uzņēmumu mājvietu. Turklāt Andrejsala ieguvusi pilsētas atpazīstamākā radošā pudura tēlu rīdzinieku apziņā. Tieši šī Andrejsalas tēla transformācija un salas turpmāko attīstības perspektīvu ticamība, kuru rada JAU ievērojamais veikums un vairāk kā 27 miljonus liels pamatkapitāls, ir palīdzējusi novietojumam Andrejsalā piesaistīt biznesa inkubatoru “HUB Riga”. Līdz ar “HUB Riga” uzvaru iepirkumu konkursā par biznesa inkubācijas pakalpojumu iepirkšanu radošās industrijas nozaru attīstībai Rīgā Austrumeiropas tirgū ienāk un ar novietojuma izvēli atzinīgu novērtējumu Andrejsalas attīstības perspektīvām sniedz strauji augošs Lielbritānijas uzņēmums “HUB World Limited”. “HUB World Limited” četru darbības gadu laikā īsteno sociālās inovācijas inkubatora funkcijas jau 14 vietās visā pasaulē, apatverot 4 kontinentus.

RADOŠO INUSTRIJU BIZNESĀ INKUBATORS “HUB RIGA”

“HUB” inkubatoru tīklā ir nodarbināti 100 cilvēki un tas aptver vairāk kā 3000 “HUB” biedrus, uzņēmējus. “HUB” mērķa auditorija ir radoši profesionāļi un uz sociālām un vides vērtībām orientēti uzņēmēji (*social entrepreneurs*), kuriem “HUB” ar savas infrastruktūras palīdzību un pakalpojumiem nodrošina pieeju zināšanām, kapitālam, telpām, pieredzei un citiem resursiem.

“HUB” filiāles kā pamatpakalpojumu piedāvā saviem klientiem-biedriem elastīgus gaumīgi un mūsdienīgi iekārtotu telpu izmantošanas nosacījumus – tikšanās, darbam, konferencēm, lekcijām, u.c. norisēm, kā arī virtuālo vietu “HUB+” telpā.

“HUB Riga” mērķis ir panākt to, ka inkubējamo uzņēmumu izdzīvošanas līmenis 3 gadu periodā kopš dibināšanas brīža ir 70%, kopējais inkubējamo mazo un vidējo komersantu (turpmāk – MVK) skaits pēc pieciem gadiem ir 45 (kumulatīvais inkubatora pakalpojumus saņēmušo uzņēmumu skaits - 89), inkubatorā esošajos MVK radīto darba vietu skaits ir 90, darbinieku skaits inkubējamos MVK, kas atstājuši inkubatoru, ir 88, kopējais MVK radīto darba vietu skaits ir 178, inkubējamo MVK gada apgrozījuma pieaugums pēc 5 gadiem ir 26% un MVK katru ceturksni radīs un tirgū ieviesīs 1.67 jaunus produktus, kas nozīmē ka katrs uzņēmums vidēji reizi 15 gados ieviesīs jaunu produktu. Inkubators nodrošinās strauju maksimāla inkubējamo uzņēmumu skaita sasniegšanu.

Mērķis tiks sasniegts, nodrošinot uzņēmumiem virtuālās inkubācijas pakalpojumus, kā arī komercdarbības atbalsta pakalpojumus ar dažādu atbalsta intensitāti atkarībā no uzņēmuma vecuma un darbības gada inkubatorā:

1. telpu noma un apsaimniekošana (aprīkotu vai neaprīkotu darba vietu noma (elektrība, gāze, ūdens, sētnieks, apsardze, atkritumu apsaimniekošana));
2. komunikāciju pakalpojumi (internets, tālrunis, juridiskā adrese);
3. sekretariāta pakalpojumi;
4. biznesa plāna izvērtēšanas un sagatavošanas konsultācijas (finanšu plānošana);
5. grāmatvedības pakalpojumi;
6. papildu finansējuma piesaistīšanas iespējas (banku kredīti, riska kapitāls (riska kapitāla fondi, komercenģeļi)) un piesaistīšana;
7. papildu atbalsta iespējas (informācija un konsultācijas par citiem atbalsta instrumentiem, piemēram, EEN (Enterprise Europe Network), VAP (Valsts atbalsta programmas), Altum);
8. pārdošanas un mārketinga konsultācijas (tirgus identificēšana);
9. juridiskie pakalpojumi (līgumu sagatavošana ar vietējiem piegādātājiem vai pasūtītājiem un valsts piegādātājiem un pasūtītājiem eksporta veicināšanai, darba līgumu sagatavošana un līgumprojektu sagatavošana citu valstu valodās);
10. sadarbības organizēšana vietējā un starptautiskā līmenī (sadarbības tīklu veidošanas pakalpojumi);
11. personāla atlases pakalpojumi;
12. Papildu pakalpojumi;
13. konsultācijas un pakalpojumu sniegšana ar jaunu produktu un tehnoloģisko procesu attīstību saistītos jautājumos (Tehnoloģiju konsultācijas);
14. Specializētie juridiskie pakalpojumi (eksporta/ importa līgumi ar starptautiskiem pasūtītājiem vai piegādātājiem; Intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzības jautājumi);
15. Prototipēšana, konstruēšana un industriālais dizains;
16. Sertificēšana;
17. Noteiktu laboratorijas iekārtu izmantošana;

18. Starptautiskā mārketinga pakalpojumi, tirdzniecības misijas (t.sk. ārvalstu tirgu pētījumi, preces virzīšana starptautiskos tirgos, uz pārdošanu orientētas pieejas izmantošana jaunu produktu un pakalpojumu ieviešanai gan jaunos, gan jau esošos tirgos);
19. Kvalitātes vadības sistēmu izstrāde un ieviešana;
20. Dažādu grantu piesaiste (Interreg, Norvēģu instruments, 7. ietvara programma) Dizaina konsultācijas, korporatīvā identitāte, poligrāfija, reklāmas pakalpojumi;
21. Apmācības;
22. Programmēšana un digitālu produktu izstrāde;
23. Fotostudijas, skaņu ierakstu studijas un video studijas izmantošana.

Šobrīd inkubatora pakalpojumu nodrošināšanai nomājamā platība Andrejostas ielā 4a, Rīga ir 840.60m². Pirmā gada laikā, aizpildot visu pieejamo platību, ar SIA „Termināls Andrejsala” vai tā saistītu uzņēmumu Andrejsalas teritorijā tiks noslēgts papildus līgums par telpu nomu, saskaņā ar kuru tiks iznomāti vēl papildus 1200m².

ANDREJSALAS KRUĪZA KUĢU PIESTĀTNES

SIA “Termināls Andrejsala” apsaimniekotās Andrejsalas piestātnes (AS-3) tiek izmantotas kruīza kuģu apkalpošanai. Kopš 2007. gada jūnija Andrejsalas piestātnes uzņem pasažieru kuģus līdz 180 metru garumam ar ieģrimi līdz 7,9 metriem²⁵. 2007. gada atpūtas sezonā Andrejsalas piestātnēs tika uzņemti 16 kruīza kuģi, 2008. gadā apkalpoti 19 kruīza kuģi, kamēr 2009. gadā apkalpoti jau 52 kruīza kuģi. Katrs kuģis uz Rīgu atved no 200 - 1000 tūristu. Šie tūristi Rīgā uzturas pārsvarā vienu dienu, uz pilsētu dodoties organizēti ar autobusu vai arī nereti kājām mērojot ceļu caur degradēto Andrejsalas teritoriju uz Eksporta ielu.²⁶

Andrejsalas piestātnes izvirzījušās par galveno pa jūras ceļu uz Rīgu atbraukušo tūristu uzņemšanas vietu, tā kā SIA “Rīgas tirdzniecības osta” ilgstoši izmantoto Eksporta ostas piestātņu darbību pozicionējusi pamatā kravu pārkraušanai, uzņemot tikai tos kruīza kuģus, kuru ieģrime ir lielāka nekā spēj uzņemt Andrejsalas piestātnēs. Tāpat par kruīza kuģu piestātnes dzīvotspēju liecina Rīgas brīvdostas valdes augustā pieņemtais lēmums un vēršanās SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” ar lūgumu sniegt atbalstu kuģu piestātņu, ar to saistītās infrastruktūras un pievadceļu izbūvei Andrejsalā (Rīgas Brīvdostas pārvaldes vēstuli SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” un Rīgas domei skatīt pielikumā Nr.1).

Andrejsalas piestātņu izmantošanu aktualizējis gan izdevīgais novietojums Rīgas vēsturiskā centra tuvumā līdztekus SIA “Rīgas centrālais terminālis” apsaimniekotajām Eksporta ostas piestātnēm, gan Rīgas Brīvdostas pārvaldes izvirzīšanās kruīzu tūrisma attīstības koordinatora lomā un mērķtiecīgāka darbība kruīza kuģu piesaistei. Kopš 2007. gada novembra Rīgas Brīvdostas pārvalde ir aktīvi iesaistījusies Baltijas Kruīzu (*Cruise Baltic*) projektā. Projektā, kura vadošais partneris ir Dānijas kompānija „Brīnišķīgā Kopenhāgena” (*Wonderful Copenhagen*), apvienojušās 10 Baltijas jūras reģiona valstis ar mērķiem (1) attīstīt ilgtspējīgu tūrisma Baltijas reģionā, veidojot vienotu kruīza sadarbības tīklu; (2) Palielināt Baltijas vārda atpazīstamību un veidot reģionu kā pievilcīgu kruīza galamērķi,

²⁵ <http://www.andrejsala.lv/138/>

²⁶ Pēc Rīgas Tirdzniecības ostas datiem

piedāvājot reģionu dažādību; (3) Palielināt kruīzu pasažieru skaitu Baltijas reģionā, tādējādi paaugstinot ieņēmumus dalībvalstu pilsētu budžetos; (4) Izstrādāt kopīgus pakalpojuma un uzņemšanas standartus Baltijas ostās, ievērojot vides aizsardzību, nosakot investīciju iespējas vietējās infrastruktūras uzlabošanai ostās.²⁷

Par Andrejsalas pietātņu attīstības potenciālu un līdz ar to par Andrejsalas teritorijas nozīmību Rīgas ekonomikā liecina tas, ka tūrisms ir viena no vadošajām eksporta nozarēm pasaulē, kas sniedz ievērojamu ieguldījumu nacionālo, t.sk. arī Latvijas, ekonomiku attīstībā.²⁸ Ārvalstu tūristu skaits Latvijā pēdējos gados pieaug – no 3.03 miljoniem robežšķērsojumu skaita 2004.gadā līdz 5.5 miljoniem robežšķērsojumu 2008.gadā. Tāpat pieaug arī ārvalstu ceļotāju vidējie izdevumi diennaktī – no LVL 27 2004.gadā līdz LVL 51 2008.gadā, kopējiem tūristu izdevumiem augot no LVL 141.9 miljoniem gadā līdz LVL 403.2 miljoniem gadā. Vidējais ceļotāju uzturēšanās ilgums Latvijā 2008.gadā bijis 1.4 diennaktis.²⁹

Investīciju piesaisti pietātnes labiekārtošanai un pagarināšanai kavē tas, ka uz pietātņi un no tās nav labiekārtota un izmantojumam atbilstoša pieslēguma Eksporta ielai.



Attēls 7. 2000. gadā uzbūvētais 28 tūkst. tonnu kruīza kuģis "Silver Shadow" Andrejsalas pietātnē 2007. gada 2. augustā. Tas ar 300 pasažieriem Rīgā ieradās no Visbijas (Gotlande, Zviedrija) un tālāk devās uz Somiju. Kuģa garums ir 186 metri, bet ieprīme – 6,12 metri³⁰.

UZŅĒMUMU BIROJI³¹

²⁷ <http://www.freeportofriga.lv/lat/kruizs.asp>

²⁸ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=22112>

²⁹ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=20387>

³⁰ <http://www.andrejsala.lv/138/>

³¹ Pēc JAU datiem

Andrejsalā kopumā darbojas vairāk kā 80 uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie. Rīgā kopumā 2008.gadā pēc “Stratēģijas Uzraudzības Sistēmas sus.lv” datiem bija 48 180 ekonomiski aktīvās tirgus sektora statistikas vienības.

1. Tiek nomātas telpas un tajās darbojas ar radošajām nozarēm, kultūru, izklaidi, sportu un atpūtu saistīti uzņēmumi, cita veida organizācijas un pašnodarbinātie:

- ⇒ SIA “Dripe dizains”,
- ⇒ SIA “Angel Glass Design”,
- ⇒ SIA “GoFood”,
- ⇒ Gints Grāvelsons,
- ⇒ British Council (visi iepriekšminētie - Andrejostas ielā 6 biroju ēkā),
- ⇒ SIA “Ekscelsiors”,
- ⇒ Kristis Zariņš (Andrejostas ielā 10),
- ⇒ Valsts un JAU kopprojekts, topošais “Latvijas Laikmetīgās mākslas muzejs” (Andrejsalas Spēkstacijā),
- ⇒ AS “Latvenergo”, “Enerģētikas muzejs” (Andrejostas ielā 8)
- ⇒ SIA “Formica Velox”,
- ⇒ Biedrība “Biennāle-2005”,
- ⇒ SIA “Creative Solutions”,
- ⇒ SIA “Telekompānija Forma Pro”,
- ⇒ SIA “Skābekļa fabrika”,
- ⇒ Ritums Ivanovs,
- ⇒ SIA “India”,
- ⇒ Fotostudija “Imagine”. (Andrejostas ielā 4a,)
- ⇒ Biedrība “Kultūras un mākslas projekts NOASS”, “Mākslinieku rezidences”,
- ⇒ SIA “Komutators”,
- ⇒ SIA “HES” – freabike darbnīca,
- ⇒ Biedrība “Kultūras un mākslas projekts NOASS”, “Naivās mākslas muzejs”,
- ⇒ Biedrība “Pasaules mūzika”,
- ⇒ Biedrība “AJC Orbīta”,
- ⇒ SIA “A.Bley filmu studija”,
- ⇒ SIA “Jaffa Riga”,
- ⇒ Biedrība “ISSP”,
- ⇒ SIA “Synthesthetic”,
- ⇒ Maija Kurševa,
- ⇒ Uģis Bērziņš,

- ⇒ klubs SIA “Club First”,
- ⇒ Laikmetīgās Mākslas Centrs,
- ⇒ Biedrība “Peahen”,
- ⇒ SIA “Kleita”,
- ⇒ Nauris Būda,
- ⇒ tiek nomāta pasākumu telpa Mehāniskais cehs,
- ⇒ SIA “Baddog 2.0”,
- ⇒ SIA “VDD mārketinga komunikācijas”,
- ⇒ SIA “28LV”,
- ⇒ SIA “Open”,
- ⇒ SIA “E.S. risinājumi”,
- ⇒ SIA “Printhouse” (Peldošajā darbnīcā nr.659).

2. Tiek nomātas telpas un tajās darbojas ar cita veida uzņēmējdarbību saistīti uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie:

- ⇒ SIA “Econsults”,
- ⇒ SIA "Timesaving ID & IT Solutions",
- ⇒ SIA “Intelligent Store”,
- ⇒ SIA “Baltijas tirdzniecības sistēmas”,
- ⇒ SIA “Zalaris HR Services Latvia”,
- ⇒ SIA “Gold.lv”,
- ⇒ SIA “ITFarm Backoffice”,
- ⇒ SIA “Nordinvest”,
- ⇒ SIA “Hansa Electronics”,
- ⇒ SIA “M2” / SIA “Lielupes kuģniecība” (visi iepriekš minētie Andrejostas ielā 6),
- ⇒ A/S “Baltijas tranzīta serviss”. (Andrejostas ielā 10),
- ⇒ SIA “Econsults” (Andrejostas ielā 10a, zeme un ēka atrodas SIA “Econsult” īpašumā),
- ⇒ AS “Latvijas Dzelzceļš”,
- ⇒ SIA “Alpa Centrus”. (Andrejostas ielā 3a),
- ⇒ Andrejostas ielā 1a tiek nomāti dzīvokļi 12 dzīvokļu dzīvojamā mājā,
- ⇒ SIA “Rīgas ostas elevators” (Andrejostas ielā 14),
- ⇒ SIA “Remik”,
- ⇒ Jānis Šlosbergs,
- ⇒ Kristians Krauss,

- ⇒ Lauris Kokars,
- ⇒ Edgars Reinicāns,
- ⇒ SIA “Soft Move Solutions”,
- ⇒ SIA “Extra serviss”,
- ⇒ SIA “MMD lietas”,
- ⇒ SIA “Avermont Latvia”,
- ⇒ SIA “Zemgales industrija”,
- ⇒ SIA “DDK”,
- ⇒ SIA “LASCO Housing Services”,
- ⇒ SIA “Jūras servisa centrs”,
- ⇒ SIA “Kvestor”,
- ⇒ SIA “Īpašumu aģentūra” (Andrejostas ielā 4),
- ⇒ SIA “Radošā darbnīca nr.659,
- ⇒ SIA “Directo” (Peldošajā darbnīcā nr.659).

3. Darbojas Eksportostas jahtu piestātne un tiek nomātas telpas un tajās darbojas ar burāšanu, jahtām un jūrniecību saistīti uzņēmumi un cita veida organizācijas. JAU 2007. gadā Eksportostas jahtu piestātnei iekārtoja, atbalstot sabiedriskajā telpā daudzkārt izskanējušās un apspriestās ūdenstransporta veicināšanas iniciatīvas un tā attīstības perspektīvas. 2008./09.gada ziemas sezonā SIA “Jahtas” pulcēja burātājus un burāšanas atbalstītājus, veicinot burātāju interešu kluba izveidošanos Andrejsalā. Pēc burāšanas entuziastu un SIA “Jahtas” iniciatīvas 2009. gada 30. aprīlī Andrejsalā tika nodibināta biedrība “Pilsētas jahtklubs”, atjaunojot klasiska jahtkluba tradīcijas Rīgas pilsētā. “Pilsētas jahtkluba” paspārnē izveidota burāšanas apmācību programma pieaugušajiem “Miller Sailing School” un pulcējušās citas ar burāšanu saistītas organizācijas.

- ⇒ SIA “LSC Marine Training”,
- ⇒ SIA “Jahtas”, apmācības un Eksportostas jahtkluba apsaimniekošana (kopš 2008.gada),
- ⇒ Biedrība “Pilsētas jahtklubs”,
- ⇒ SIA “Baltijas tirdzniecības sistēmas”,
- ⇒ Biedrība “Latvijas TOPCAT” (visi iepriekšminētie Andrejostas ielā 6),
- ⇒ SIA “Jahtas”, jahtklubs,
- ⇒ Biedrība “Pilsētas jahtklubs”,
- ⇒ Biedrība “Skippi jahtu asociācija”,
- ⇒ Nodibinājums “Baltic Open Regatta” (Andrejostas ielā 12),
- ⇒ SIA “Jahtas”. (Andrejostas ielā 4a),
- ⇒ Kurzemes Kadetu Klubs (Andrejostas ielā 4).

⇒ Jahtu piestātnes aprīkojums un pakalpojumi jahtu īpašniekiem:

- Iespēja uzņemt jahtas, kuru garums pārsniedz 24 metrus,
- Elektrība (200-250 V, 230/400 V),
- Tualete,
- Ūdens apgāde,
- Internets,
- Autostāvvietas,
- Apsardze, video novērošana,
- Slips,
- Atkritumu tvertne,
- Izbraukumi ar jahtu.

Kā raksturīgus piemērus uzņēmumiem un organizācijām, kuri darbojas Andrejsalā, var minēt SIA “Baddog 2.0”, Biedrības “Kultūras un mākslas projekts NOASS” veidotās Mākslinieku rezidences un jau aprakstīto SIA “Jahtas”. SIA “Baddog 2.0” ir netradicionālo mediju aģentūra, kuras produkti ir pazīstamās un dažādās publiskās vietās pieejamās “Baddog” pastkartes, kā arī citi netradicionāli reklāmas un mediju risinājumi fiziskajā vidē un internetā. Mākslinieku rezidences jeb “A rezidences” pēdējā gada laikā ir izveidotas bijušajā siļķu brāķa biroja ēkā – kā dzīvojamās, darbnīcu un izstāžu telpas, kurās reizē darbojas vairāki ārvalstu mākslinieki. Turklāt, ikvienam rezidējošam māksliniekam ir iespēja iesaistīties kopīgos projektos ar citām radošām apvienībām vai personām, kas darbojas Andrejsalā.

1.2.2. INFRASTRUKTŪRA UN SABIEDRISKIE PAKALPOJUMI

Andrejsalas teritorija ir nodrošināta ar transporta infrastruktūru, elektroapgādi, centralizētu siltumapgādi, gāzes apgādi, ūdensapgādi, kanalizāciju un telekomunikācijām, tomēr lielākā daļa infrastruktūras ir morāli un fiziski novecojusi. Inženierkomunikāciju izvietojums, jaudas un tehniskais stāvoklis neatbilst ne esošajām, ne arī nākotnes vajadzībām. Atbilstīgi detālplānojuma risinājumam tās ir radikāli jārekonstruē.³²

Andrejsalas kā degradētas teritorijas revitalizācijai un attīstībai, kā arī privāto investīciju piesaistei visatbilstošākais ir transporta, kanalizācijas un elektroapgādes tīklu infrastruktūras stāvoklis.

TRANSPORTS

Andrejsalas ielu tīklam ir divi pieslēgumi Eksporta ielai – pie Mastu ielas un pie Elizabetes ielas. Taču salas transporta infrastruktūra, tai skaitā ielas, kuras ved gan uz biznesa inkubatoru “HUB Rīga”, gan uz kruīzkuģu piestātni, ir pussabrukuma stāvoklī un bez salas attīstībai nepieciešamiem labiekārtojumiem:

- ⇒ nav izbūvētas ietves un citi labiekārtojumi,
- ⇒ brauktuves daļa vairumā ielu ir bedraina, izdangāta un pussabrukusi,
- ⇒ Andrejostas ielas apgaismojumu nodrošina JAU, nevis pašvaldība, turklāt apgaismojums nav izbūvēts visos ielu posmos, kur nepieciešams.

Tas padara pārvietošanos no un uz Andrejsalu, īpaši vakara stundās, nepatīkamu un bīstamu, kā arī kavē investīciju veikšanu piestātnes attīstībā.

³² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 28.lpp

Turklāt salas ceļu infrastruktūras ir vāji saistīta ar pilsētas transporta sistēmu – pie izbrauktuvēm nav luksoforu, pie izbrauktuves pie Elizabetes ielas ir ļoti bīstams kreisais pagrieziens, notiekot intensīviem vilcienu manevru darbiem, dzelzceļa pārbrauktuves regulāri ir ilgāku laiku slēgtas.

Ziemeļu daļā teritorijā iekļūst pa Andrejostas ielu, kas noslēdzas ar laukumu pie ostas elevatora vārtiem. Dienvidu daļā ir otra iebraktuve, kas ved uz noliktavām un uzglabāšanas laukumiem. Brauktuves atzaru, kas pieslēdzas Andrejostas ielai pagriezienā uz ostas elevatoru, izveidojis un uztur JAU un kopš 2007. gada ir publiski

pieejams. Pārējās iebraktuves izbūvētas ražošanas un noliktuvu apkalpošanai. Daugavas krasta joslas daļa sabiedrībai joprojām ir slēgta.³³

Gar Andrejsalas austrumu daļu pa Eksporta ielu ir trasēta tramvaja līnija (maršruti nr. 5 un nr. 9) ar 6 minūšu satiksmes intervālu. Tramvaja pieturas izvietotas pie Eksporta ielas krustojumiem ar Hanzas un Pētersalas ielu (attālums starp tām – 700 m). Ārpus 300 m sasniedzamības zonas atrodas ap 50% no Andrejsalas teritorijas. Citi sabiedriskā transporta veidi Andrejsalas teritoriju neapkalpo. Gājēju plūsmas rajonā ir neievērojamas un neorganizētas, velosatiksmē gandrīz nepastāv.³⁴

KANALIZĀCIJA

Lielākā daļa Andrejsalas ēku ir kanalizācijas pieslēgums lietūs pārgāzes novadošajiem kolektoram, kurš kanalizāciju novada Daugavā vai Andrejostas līcī bez attīrīšanas. Lokālā kanalizācijas savākšanas sistēma ir Andrejostas ielā 6A un Andrejostas ielā 4.

Turklāt spēcīgu lietusgāzu laikā pa šo ovidiāla šķērsriezuma pārgāzes kolektoru (2000x1800 (h)) Daugavā tiek novadīta arī daļa Centra rajona un Vecrīgas lietus ūdeņu maisījuma kopā ar sadzīves kanalizācijas notekūdeņiem.



Attēls 8. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 20.attēls

³³ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 25.lpp

³⁴ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 25.lpp

Andrejsalas teritorijai piekļaujas galvenie pilsētas Centra rajona kopsistēmas kanalizācijas kolektori. Centra rajona kopsistēmas kanalizācijas notekūdeņi pa Hanzas ielas kolektoru ar diametru 1800x1550 mm tiek novadīti uz nesen izbūvēto lietusu ūdeņu pārgāzi pie Hanzas un Eksporta ielas krustojuma. Šeit pievienojas arī Vecrīgas galvenais novadošais kolektors ar diametru 900 mm. No lietusu ūdeņu pārgāzes pa Eksporta ielu ir izbūvēts Centra rajona un Vecrīgas kopsistēmas kanalizācijas galvenais novadošais kolektors ar diametru 1800 mm, kas sausā laikā novada visus sadzīves kanalizācijas notekūdeņus (lietus laikā arī daļu lietusu ūdeņu) uz Daugavas labā krasta galveno sūkņu staciju Ilzenes ielā. Tālāk tie tiek novadīti uz pilsētas attīrīšanas ietaisēm Daugavgrīvā.³⁵

Tuvākā pilsētas kanalizācijas sūkņu stacija ir stacija nr. 6, kas atrodas Eksporta ielā 16. Pa īsiem spiedvadiem tā novada notekūdeņus blakus esošajā, iepriekš minētajā pašteses kolektorā ar diametru 1800 mm.³⁶

ELEKTROTĪKLI

Andrejsalā esošie elektrotīklu kabeļi ir izvietoti ārpus sarkanajām līnijām un seklu zemē, kas traucē nepieciešamo ielu izbūvi. Pirms paredzētās apakšstacijas jaudas palielināšanas un saistībā ar paredzēto ielu izbūvi nepieciešams elektrotīkla infrastruktūru sakārtot.

Andrejsalas elektrotīklu veido vairāki lokālie tīkli, kas projektēti un ierīkoti bijušās Kuģu remonta rūpnīcas, ostas, elevatora, AS "Latvenergo" un dzelzceļa vajadzībām. Teritorijā ir arī pilsētas tranzīta kabeļi. Kopumā elektrotīklu tehniskais stāvoklis ir slikts, tāpēc esošā elektrotīkla posmu integrēšana jaunajā elektroapgādes projektā ir sarežģīta.³⁷

Teritorijas centrālajā daļā atrodas 110/10/6kV transformatora apakšstacija, no kuras tiek nodrošināta elektroapgāde vidējā sprieguma transformatoru apakšstacijām Andrejsalas teritorijā, Eksportostai un daļai Vecrīgas. Esošās 110/10/6kV transformatora apakšstacijas ēkas izbūvētas pirms ievērojama laika un aizņem lielu platību, tāpēc nepieciešama apakšstacijas rekonstrukcija.³⁸

ŪDENSVADS³⁹

Gar Andrejsalas teritoriju Eksporta ielā nesen ir izbūvēta pilsētas nozīmes ūdensvada maģistrāle (diametrs – 500 mm) ūdens spiediena uzlabošanai Centra rajonam. Šī maģistrāle sākas 11. novembra krastmalā pie dzelzceļa tilta, tālāk novirzīta pa 11. novembra krastmalu, Eksporta un Lugažu ielu līdz Ganību dambim.

Andrejsalas ēkas ar ūdeni tiek apgādātas galvenokārt no pilsētas ūdensvada tīkla pa ūdensvada līniju ar diametru 150 mm. Tā sākas pie Eksporta un Hanzas ielas krustojuma un diagonāli šķērso Andrejsalu. Līnijas garums Andrejsalā ir aptuveni 1,1 km, tā ir izbūvēta paralēli esošajai Hanzas ielas kopsistēmas kanalizācijas izlaides trasei. No šīs ūdensvada līnijas izbūvēti atzarojumi uz atsevišķiem objektiem.

Andrejsalas ziemeļu galā pastāv vēl viens apmēram 0,8 km garš pievienojums pilsētas

³⁵ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 28.lpp

³⁶ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

³⁷ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

³⁸ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

³⁹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 28.lpp

ūdensvada tīklam (diametrs – 100 mm). Pie šīs līnijas pieslēgti objekti, kas izvietoti gar Andrejostas ielu.

SILTUMAPGĀDE⁴⁰

Centralizētu siltumapgādi Andrejsalai nodrošina AS „Rīgas siltums”. Andrejsalas teritorijas robežās gar Eksporta ielu ir izvietots AS „Rīgas siltums” maģistrāles M8 posms (DN900 L=900m; DN500 L=470m). Dabā vēl redzams bijušais virszemes ievads no maģistrāles M8 līdz bijušai SC „Andrejsala” ēkai (DN900; DN1000 L=300m), kas vairākus gadus ir nefunkcionējošs un paredzēts demontāžai.

Centralizētai siltumapgādes sistēmai Andrejsalas teritorijā ir pieslēgti vairāki lokālie siltumtīkli (DN200; DN50 L=2,2km), kas nodrošina siltumenerģijas piegādi lietotājiem šajā teritorijā.

GĀZES APGĀDE⁴¹

Andrejsalas gāzes apgāde organizēta no vidēja spiediena gāzes vada, kas izbūvēts gar Eksporta ielu. Līdz 2003. gadam gāze tika piegādāta Andrejsalas TEC, kas ražoja siltumu Rīgas centram. Joprojām saglabājušies gāzes vadi, kas vairs netiek izmantoti. Pašlaik Andrejsalā ir viens gāzes patērētājs – administratīvā ēka Andrejostas ielā blakus Krasta stacijai.

KOMUNIKĀCIJAS

Andrejsalā atrodas SIA „Lattelecom” sakaru kabeļi un telekomunikāciju sadales skapji. To izvietojums parādīts teritorijas topogrāfiskajā plānā. Atsevišķā trasē pie dzelzceļa sliedēm izvietoti VAS „Latvijas dzelzceļš” optiskie sakaru kabeļi, kas jāpārvieto līdz ar sliežu ceļu demontāžu.⁴²

Andrejsalu apkalpo aptuveni kilometra attālumā esošā pasta nodaļa Katrīnas dambī 22, pasta indekss LV-1045.

1.2.3. TERITORIJAS MĒRĶA GRUPU VAJADZĪBAS

Ar projekta teritoriju saistītās mērķa grupas ir Pētersalas-Andrejsalas apkaimes iedzīvotāji, Rīgā strādājošās privātpersonas un uzņēmēji un Rīgas viesi.

PĒTERSALAS-ANDREJSALAS APKAIMES IEDZĪVOTĀJI

Andrejsala ietilpst Pētersalas-Andrejsalas apkaimē, kurā ir 5694 iedzīvotāji un 6236 nodarbinātie⁴³. Pašā Andrejsalas teritorijā dzīvo tikai aptuveni 20 iedzīvotāji.

Apkaimes iedzīvotājiem un nodarbinātajiem vienīgā potenciālā piekļuves vieta Daugavas krastmalai ir Andrejsala. Tāpat arī Andrejsala kā degradēta teritorija mazina Pētersalas-Andrejsalas apkaimes kā dzīvesvietas pievilcību un īpašumu vērtību.

Līdz ar to šīs mērķa grupas vajadzības ir:

⇒ Andrejsalas krastmalu publiska pieejamība un labiekārtojums, lai iedzīvotāji to var izmantot kā dzīvesvietai tuvāko rekreācijas teritoriju.

⁴⁰ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

⁴¹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

⁴² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 29.lpp

⁴³ <http://www.apkaimes.lv/sakums/petersala-andrejsala/fizgeo/>

- ⇒ Labiekārtotas, apgaismotas, kājāmgājējiem un velosipēdistiem draudzīgas ielas Andrejsalas teritorijā, kas nodrošina drošu un ērtu piekļuvi Andrejsalas krastmalai, kā arī mazina kriminogēno vidi. Piekļuvi krastmalai šobrīd kavē Andrejsalas ceļu labiekārtojuma trūkums un dzelzceļa infrastruktūra.
- ⇒ Andrejsalas degradētās teritorijas revitalizācija, kas veicinātu Pētersalas-Andrejsalas kā dzīvesvietas pievilcību, īpašumu vērtības pieaugumu, kā arī papildus investīciju un nodarbinātības iespēju piesaisti apkaimē.

RĪGĀ STRĀDĀJOŠĀS PRIVĀTPERSONAS UN UZŅĒMĒJI

Rīgā ir reģistrēti aptuveni 6000 MVK, kas ir potenciālie “HUB Riga” klienti vai klientu sadarbības partneri. Turklāt pēc Lursoft statistikas datiem Rīgas rajonā pēdējos divos gados ir strauji augusi reģistrēto uzņēmumu dinamika. 2007. gadā tika dibināti 1399, bet likvidēti 638 uzņēmumi; 2008. gadā – dibināti 1106, likvidēti – 199. Tāpat Andrejsalā jau šobrīd darbojas vairāk kā 80 uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie, kuru darbinieki un klienti ikdienā apmeklē un uzturas Andrejsalā.

Šīs mērķgrupas vajadzības šobrīd ir:

- ⇒ Ērta piekļuve Andrejsalai un tajā esošajiem zemes gabaliem ar automašīnu. Šobrīd lielākā daļa ielu ir bedrainas un izdangātas.
- ⇒ Ielu un apkārtējās teritorijas labiekārtojums, kā arī sakārtota kanalizācijas infrastruktūras un mazināti ar to saistītie vides riski, kas nodrošina Andrejsalas atbilstību uzņēmumu reprezentācijas vajadzībām un patīkamu uzturēšanos Andrejsalā.
- ⇒ Stabila elektroenerģijas padeve, kuru, pieaugot elektroenerģijas patērētāju skaitam un patēriņam, nespēs nodrošināt esošā infrastruktūra.

Šo vajadzību apmierināšana ir priekšnosacījums, lai palielinātos uzņēmēju ieinteresētība atrasties Andrejsalas teritorijā, jo tiks panākts cilvēku plūsmas pieaugums Andrejsalā.

RĪGAS VIESI

Andrejsalas kruīza kuģu piestātņi 2007.gadā izmantojuši 16 kruīza kuģi, kamēr 2009.gadā jau 52 kruīza kuģi. Katrs kuģis uz Rīgu atved no 200 – 800 tūristu. Tūristi piekļūst Rīgai caur Andrejsalas teritorijai uz pieslēgumu Eksporta ielai pie Elizabetes ielas, dodoties caur Andrejsalas industriālo teritoriju pa bedrainām, izdangātām ielām bez izbūvētiem gājēju celiņiem un citiem labiekārtojumiem, kas veido ne īpaši patīkamu pirmo iespaidu par Rīgu.⁴⁴

Galvenās vajadzības:

- ⇒ Labiekārtota vide, mazinātas vizuālās degradācijas pazīmes, lai veidotos labs pirmais iespaids par Rīgu.
- ⇒ Ērta nokļūšana no un uz Andrejsalu, sakārtota ceļu infrastruktūra un labiekārtojums.
- ⇒ Dažādi papildus pakalpojumi, piemēram, kafejnīcas, viesnīcas, veikali uc. pakalpojumi, kurus nodrošināt varētu jaunu uzņēmēju un pakalpojumu

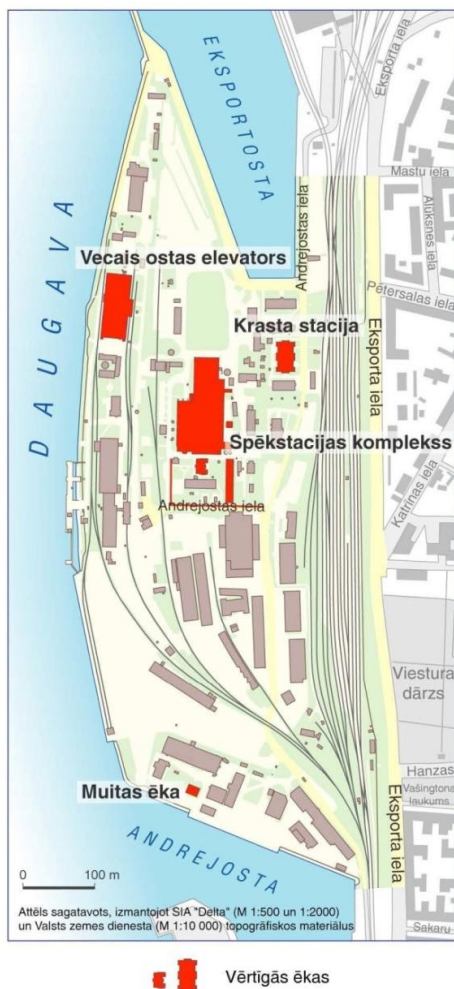
⁴⁴ Pēc Rīgas Tirdzniecības ostas pārstāvju intervijas

sniedēju piesaiste Andrejsalas teritorijai, tādā veidā mazinot teritorijas funkcionālo un vizuālo degradāciju.

1.3. TEHNISKIE ASPEKTI

Teritorijas izmantošanas aprobežojumi⁴⁵

- 1) Daugavas upes aizsargjosla – 20 m (pusasalas teritorijā) un 10 m no upes krasta līnijas;
- 2) tauvas josla – 10 m;
- 3) Eksporta ielas sarkanās līnijas (attālumi starp sarkanajām līnijām);
- 4) būvlandes – minimālie attālumi no ēkām līdz Eksporta ielas sarkanajai līnijai un piebraucamo ceļu robežai, ievērojot attālumu no Eksporta ielas un projektēto ēku augstumu;
- 5) apbūves līnijas – minimālie ēku attālumi no zemes vienību robežām;
- 6) plānotā inženierkomunikāciju koridora teritorija (atbilstīgi inženierkomunikāciju aizsargjoslām).



1.3.1. KULTŪRVĒSTURISKIE OBJEKTI

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas priekšlikumā kultūrvēsturisku objektu iekļaušanai aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā minēts viens komplekss objekts – Andrejsalas spēkstacija.⁴⁶ Andrejsalas spēkstacija atrodas Andrejostas iela 8 un kompleksa sastāvā ietilpst⁴⁷:

- ⇒ Pārvaldes ēka (celta 1905. g.) – kadastra Nr.01000110135062; īpašnieks AS „Latvenergo”
- ⇒ Elektrosadales iekārtu ēka (celta 1926. g.) – kadastra Nr.01000110135060; īpašnieks AS „Latvenergo”
- ⇒ Skurstenis (celts 1926. g.) – kadastra Nr.01000110135053; īpašnieks JAU
- ⇒ Žogs (būvēts 1905. g.); īpašnieks AS „Latvenergo”

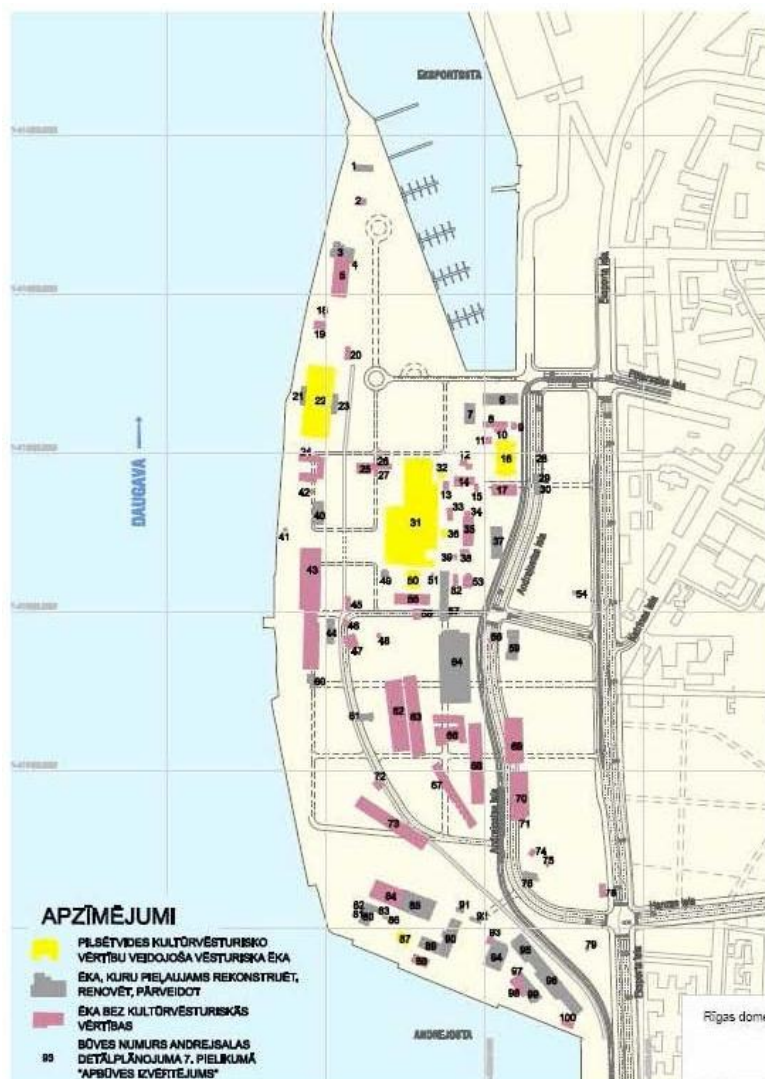
Attēls 9. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 11.attēls “Vēsturiski nozīmīgas būves” 20.lpp

⁴⁵ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 34.lpp

⁴⁶ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 20.lpp

⁴⁷ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 22.lpp

Ir ierosināts saglabāt arī otru kultūrvēsturiski nozīmīgo Andrejsalas būvi – tā saukto vecā elevatora ēku. Tā ir izteismīga ķieģeļu celtnē, kuras būvformas ir raksturīgas 19. gadsimta industriālajai arhitektūrai. Ēkas īpašnieks ir SIA „Elevators Andrejsala”.



Interesants eklektisma arhitektūras paraugs ir bijusī dzelzceļa stacija „Rīga-Krasta”.

Atšķirībā no citām vēsturiskām būvēm Andrejsalā šī ēka ir labā stāvoklī - nesen tā rekonstruēta. Ēkas īpašnieks ir JAU. Andrejsalas dienvidu daļā atrodas neliels, bet savdabīgs objekts, kas liecina par ostas saimnieciskajām aktivitātēm – bijusī Siļķu brāķa administratīvā ēka. Patlaban tajā iekārtotas mākslinieku rezidenču telpas. Ēkas

saglabāšana ir risināma saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas

teritorijas plānojuma noteikumiem.⁴⁸

Attēls 10. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 12.attēls “Apbūves izvērtējums Andrejsalas detālplānojumā” 21.lpp

1.3.2. APSTĀDĪJUMI

2006. gada vasarā tika veikts Andrejsalas apstādījumu apsekojums. Tā rezultātā tika noteikti stādījumi, kuru saglabāšana jāizvērtē būvprojektu izstrādes laikā. Iespēju robežās jā saglabā ozolu rinda Eksporta ielā iepretī Viesturdārzam. Tai ir ainaviska un vēsturiska nozīme, tā sasaista Viesturdārzu ar Andrejsalas un Daugavas krastmalas apstādījumiem. Vēlams arī padomju laikā veidoto skujkoku stādījumu un spēkstacijas apstādījumu iekļaušana plānotajā apstādījumu struktūrā. Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam gar Daugavas krastu ir noteikta dabas un apstādījumu teritorija. Andrejsalā to paredzēts izveidot par sabiedrībai pieejamu, labiekārtotu atpūtas zonu, kas iekļaujas vienotā Daugavas krastmalas struktūrā un ar gājēju un velosipēdistu

⁴⁸ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 23.lpp

celiņiem ir saistīta ar Viesturdārzu un bulvāru loku.⁴⁹

1.4. FINANSIĀLIE ASPEKTI

Andrejsalas kā Rīgas centra tiešā tuvumā novietotas, visaugstākās prioritātes A1 degradētās teritorijas attīstībai ir gan liels potenciāls, gan arī liels risks, īpaši no privāta investora perspektīvas.

Šobrīd nozīmīgākos Andrejsalā izdarītos ieguldījumus veicis SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums”, konsolidējot teritoriju viena īpašnieka rokās, izstrādājot detālplānojumu un tehniskos plānojumus, lai plānotu un uzsāktu kompleksu šīs degradētās teritorijas pārveidi par daudzfunkcionālu un augstvērtīgu pilsētas centra apbūves rajonu, kā arī trīs gadu laikā nodrošinot daudzu uzņēmumu ienākšanu Andrejsalas teritorijā. Tāpat JAU, veidojot privātās publiskās partnerības projektu ar Kultūras ministriju, apmaksājis Latvijas Laikmetīgās mākslas muzeja projekta metu izstrādi, piesaistot tā izstrādei vienu no pasaules top arhitektiem Rem Kolhaas. Atbilstoši noslēgtajai vienošanās ar Kultūras ministriju un aģentūru “Jaunie trīs brāļi” JAU ieguldījums vērtējams LVL 435 464 LVL bez PVN⁵⁰. Muzeja projektam rezervēta ēka un zeme, tā attīstība paredzēta izstrādātā detālplānojuma noteikumos. Šie ieguldījumi bez kredītsaistībām veikti no JAU pamatkapitāla, kura apjoms pēc Lursoft statistikas šobrīd ir jau LVL 27 690 000. Tāpat JAU izveidojis brauktuves atzaru, kas pieslēdzas Andrejostas ielai pagriezienā uz ostas elevatoru.

SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” dibināts 2001. gadā un tam ir četri meitasuzņēmumi: SIA “Elevators Andrejsala”, SIA “Mācību centrs Andrejsala”, SIA “Kuģu bāze Andrejsala” un SIA “Termināls Andrejsala”. 100% SIA Jaunrīgas attīstības uzņēmums kapitāldaļu pieder norvēģu uzņēmumam “Port Pro” AS.

Tāpat investīcijas Andrejsalas attīstībā un papildus ekonomiskās aktivitātes piesaistīšana sagaidāmas līdz ar biznesa inkubatora “HUB Riga” izveidi. 2009.gada 30.oktobrī Starp Valsts aģentūru “Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra” un SIA “Attīstības projektu institūts” (reģ. nr. 40003587710) un “Hub World” Limited (reģ. nr. 6709247) veidoto personu apvienību noslēgts iepirkuma līgums Nr. IEP09/70 par biznesa inkubēšanas pakalpojumu sniegšanu radošās industrijas nozaru attīstībai Rīgā ar līguma kopējo summu LVL 2 020 859,72, ieskaitot Pievienotās vērtības nodokli. Līguma summu veido operatora pakalpojumu nodrošināšana, tai skaitā telpu apsaimniekošana, kā arī pakalpojumu sniegšana inkubētajiem uzņēmumiem un šo summu paredzēts izlietot no 2009.gada 1.novembra līdz 2014.gada 31.oktobrim.

1.5. INSTITUCIONĀLIE ASPEKTI

Šajā sadaļā aprakstīti galvenie juridiskie aspekti, kas saistīti ar visu Andrejsalas teritoriju, kā arī sīkāk aprakstīti juridiskie aspekti zemes gabaliem, kuros šī projekta ietvaros paredzēti ieguldījumi.

Lielākā daļa zemes Andrejsalā pieder valstij, taču par 98.3% no zemes noslēgti izpirkuma līgumi ar SIA „Jaunrīgas attīstības uzņēmums” (turpmāk – JAU) un tā meitas uzņēmumiem SIA “MĀCĪBU CENTRS ANDREJSALA”, SIA ”KUĢU BĀZE ANDREJSALA”, SIA “TERMINĀLS ANDREJSALA”, SIA “ELEVATORS

⁴⁹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 13.lpp

⁵⁰ <http://www.andrejsala.lv/73/2042/>

ANDREJSALA". Vēl zeme pieder SIA "Econsults" (zem ēkas Andrejostas ielā 10a) un AS "Latvenergo" (Andrejostas iela 8).

Lielākā daļa būvju Andrejsalā pieder JAU. Atsevišķas būves ir citu īpašnieku rokās – SIA "Econsult" (ēka Andrejostas ielā 10a), AS "Latvenergo" (Andrejostas iela 8).

Plānots, ka JAU pārņem praktiski visu teritoriju un kompleksi realizē tās attīstības projektu.

1.6. VIDES ASPEKTI

Andrejsala kā bijusī ostas teritorija ir pilnībā urbanizēta un izteikti degradēta teritorija, tās dabas vide ir stipri izmainīta. Piestātņu būves un krasta nostiprinājumi ir mainījuši dabisko krasta līniju un reljefu. Kopš apgūšanas pirmsākumiem šī vieta ir tikusi pielāgota industriālai izmantošanai. Ievērojamu teritorijas daļu aizņem noliktavas un citas saimnieciska un rūpnieciska rakstura ēkas. Pārējā teritorijā ir izbūvēti ceļi, dzelzceļš, kravu uzglabāšanas un autotransporta stāvlaukumi. Andrejsalā dabiskā veģetācija saglabājusies un apstādījumi veidoti joslās gar ēkām, ielām un brauktuvmēm, nelielos laukumos un pagalmos. Vērtīgu saglabājamu koku šai vietā ir maz, bet, veidojot ainavu, iespēju robežās tos ir paredzēts saglabāt.⁵¹

Nozīmīgākos vides riskus šobrīd veido neatbilstošā kanalizācijas infrastruktūra, kuras dēļ lielākā daļa Andrejsalas objektu kanalizācija, kā arī stipra lietu gadījumā Vecrīgas kanalizācija nonāk lietus pārgāzes novadošajā kolektorā, pieļaujot neattīrītas sadzīves kanalizācijas nokļūšanu tieši Daugavā un Andrejostas līcī.

1.6.1. KANALIZĀCIJA

Lielākā daļa Andrejsalas ēku ir kanalizācijas pieslēgums lietus pārgāzes novadošajiem kolektoram, kurš kanalizāciju novada Daugavā vai Andrejostas līcī bez attīrīšanas. Lokālā kanalizācijas attīrīšanas sistēma ir tikai Andrejostas ielā 6A.

Turklāt spēcīgu lietusgāzu laikā (aptveni 3-4 reizes gadā) pa šo ovidiāla šķērsriezuma pārgāzes kolektoru (2000x1800 (h)) Daugavā tiek novadīta arī daļa Centra rajona un Vecrīgas lietus ūdeņu maisījuma kopā ar sadzīves kanalizācijas notekūdeņiem, izraisot apkārtnē nepatīkamu smaku.

1.6.2. APPLŪŠANA⁵²

Ūdens līmeņa svārstības pie Andrejsalas ir atkarīgas no Daugavas upes līmeņa režīma, ko būtiski ietekmē valdošie vēji un Rīgas HES darbība. Stipru rietumu komponenšu vēju laikā ūdens līmenis var pacelties līdz 2 metriem un dažreiz pat vairāk attiecībā pret vidējo ilggadējo līmeni. Ūdens līmeņa krišanās Daugavā (līdz 1 m un zemāk attiecībā pret vidējo ilggadējo līmeni) ir reta parādība un novērojama vasarā, ja ilgstoši pūš austrumu un ziemeļaustrumu vējš. Uz dienvidiem no Andrejsalas atrodas līcis, kas savienots ar Daugavu un pilsētas kanālu – Andrejosta. Ūdens līmenis tajā ietekmē ūdens līmeni pilsētas kanālā.

Saskaņā ar valsts aģentūras „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra”

⁵¹ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 10.lpp

⁵² ⁵² Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 12.lpp

informāciju vidējais ūdens līmenis Daugavā pie Andrejsalas ir 0,07 m, bet maksimālais ūdens līmenis, kas novērots 1969. gada 2. novembrī, – 2,29 m virs Baltijas jūras līmeņa. Ilggadīgie novērojumi, kas fiksēti hidrometriskajā postenī „Andrejosta” (darbojas kopš 1930. gada) liecina, ka gada vidējam ūdens līmenim ir tendence paaugstināties. Tas nozīmē, ka pēc 20–30 gadiem vidējais ūdenslīmenis piekrastē, salīdzinot ar tagadējo, var paaugstināties par 10–20 cm (2).

Lielākā daļa Andrejsalas teritorijas atrodas augstāk par minētajām atzīmēm. Zemākā vieta, kas mēdz applūst, ir nostiprinātā krastmalas josla Andrejsalas ziemeļos pie Eksportostas. Lai novērstu applūšanas risku, šajā teritorijas daļā paredzēta krasta nostiprinājumu rekonstrukcija un paaugstināšana.

Ar Daugavas ūdens līmeni tieši saistīts arī gruntsūdens līmenis. Atkarībā no uzbūvētās grunts sastāva un sablīvēšanās pakāpes, tas varētu būt 1–1,5 m virs vidējā Daugavas līmeņa.

1.6.3. PIESĀRŅOTĀS TERITORIJAS

Intensīvas saimnieciskas darbības rezultātā Andrejsalā ir izveidojušās divas teritorijas, kam turpmākajā projektēšanas gaitā ir pievēršama īpaša vērība no vides aizsardzības viedokļa. Andrejsalas ziemeļdaļā bijušajā AS „Latvennergo” TEC-1 ražotnes teritorijā atrodas vieta, kas ir ietverta Rīgas domes Vides departamenta piesārņoto vietu datu bāzē. Rīgas Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam šī vieta ir attēlota kā teritorija, kur pirms būvniecības sākšanas jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana. Tajā ilgstoši atradusies mazuta saimniecība. Kompleksā ietilpa mazuta noliktava (četri dzelzsbetona rezervuāri), sūkņu stacija, mazuta noliešanas estakāde, bija izveidots arī gruntsūdens monitoringa tīkls ar 5 urbumiem. 2004. gada gruntsūdens analīžu rezultāti liecina, ka piesārņojums ar naftas produktu nav konstatēts ($<0,02$ mg/l). 2006. gadā mazuta bāze tika demontēta. Lai izvērtētu pašreizējo situāciju un pieņemtu lēmumu par turpmāko rīcību, piesārņojuma monitoringa materiāli tika iesniegti Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē (Lielrīgas RVP). Pamatojoties uz gruntsūdens monitoringa rezultātiem, Lielrīgas RVP neizvirza prasību par šīs teritorijas atkārtotas izpēti un sanācijas nepieciešamību.⁵³

Gruntsūdens kvalitāte ir novērtēta pētījumos, kas veikti Rīgas TEC-1 „Andrejsala” mazuta saimniecības teritorijā. 2002. un 2004. gada analīžu rezultāti liecina, ka naftas produktu piesārņojums nav konstatēts ($<0,02$ mg/l). Maksimālā sulfātu piesārņojuma koncentrācija gruntsūdeņos nepārsniedz sulfātu koncentrāciju Daugavas ūdenī jūras ūdens pieplūdes laikā, tāpēc nav nepieciešama īpaša grunts un gruntsūdeņu attīrīšana. Salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem ekoloģiskais stāvoklis ir ievērojami uzlabojies. Nozīmīgākais riska avots – mazuta saimniecība – pēdējos gados nav ticis ekspluatēts (demontēta 2006. gadā).⁵⁴

1.6.4. DZELZCEĻŠ

Ievērojamu Andrejsalas teritorijas daļu aizņem dzelzceļa infrastruktūra, kas Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam ir atzīmēta kā bīstamo kravu pārvadājumu maršruts. Tuvākajā laikā plānots šo dzelzceļa posmu rekonstruēt: tiks demontēti sliežu

⁵³ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 14.lpp

⁵⁴ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 16.lpp

ceļi visā Andrejsalas teritorijā, atstājot tikai manevrēšanai nepieciešamos atzaru posmus Eksportostā. Veicot sliežu ceļu demontāžu, jāveic grunts izpēte, saskaņojot šo pasākumu ar Lielrīgas RVP. Paaugstināta piesārņojuma gadījumā tiks plānota grunts savākšana, utilizēšana un nomaīņa.⁵⁵



Attēls 15. Andrejsalas detālplānojums 1. sējums, paskaidrojuma raksts, 7.attēls “Dzelzceļa zona” 15.lpp

⁵⁵ Andrejsalas detālplānojums, 1. sējums, paskaidrojuma raksts 14.lpp

2. PROJEKTA STRATĒGIJA UN ALTERNATĪVU IZVIRZĪŠANA

2.1. MĒRĶI, STANDARTI, KRITĒRIJI

2.1.1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTI

Par pamatu projekta mērķu noteikšanai kalpoja trīs galvenie Rīgas pilsētas ilgtermiņa plānošanas dokumenti, kuros noteikts atbalsts Andrejsalas revitalizācijas projekta attīstībai:

1. Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025.gadam – Stratēģija ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis.
2. Rīgas attīstības programma 2006.-2012.gadam – Attīstības programmā izvērsti aprakstīta Rīgas esošā situācija sektoriālā skatījumā un atbilstoši pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai precizēti veicamie uzdevumi, programmas un projekti Rīgas sociāli ekonomiskās attīstības veicināšanai.
3. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam – dokuments, kurš nosaka zemes izmantošanas politiku pilsētā un attiecas uz:
 - Rīgas domi un tai pakļautām struktūrvienībām - iesniegto īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa attīstības projektu izvērtēšanai;
 - projektu pieteicējiem un kapitāla ieguldītājiem - savu projektu, teritorijas izmantošanas un apbūves ieceru atbilstības izvērtēšanai izvirzītajiem pilsētas attīstības mērķiem un savas darbības saskaņošanai ar pilsētas tālākās attīstības nodomiem;
 - zemes īpašniekiem, sava īpašuma nākotnes attīstības iespēju izvērtēšanai;
 - vietējiem un ārzemju investoriem, informācijai par Rīgas nākotnes attīstības iespējām un nosacījumiem.

RĪGAS ILGTERMIŅA ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2025.GADAM

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025.gadam, kas ir pamats citiem attīstības un teritorijas plānošanas dokumentiem Rīgā, saskaņā ar noteiktajām trim prioritātēm, kuras visātrāk un visefektīvāk pozitīvi atsauksies uz katru rīdzinieku un veicinās dzīves kvalitātes uzlabošanos ikvienam, definēti 17 mērķi, no kuriem vismaz 4 mērķi ar šādiem uzdevumiem ir tieši saistāmi ar Andrejsalas revitalizācijas projekta attīstību:

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas prioritātes:

1. prioritāte. Veidot izglītotu, prasmīgu un kultūru cenošu sabiedrību.
2. prioritāte. Veicināt uz Austrumu–Rietumu saikni balstītu ekonomikas attīstību.
3. prioritāte. Attīstīt dzīvi pilsētā ar kvalitatīviem dzīvojamajiem rajoniem (apkaimēm).

- PM3 Dzīve pilsētā ar kvalitatīviem dzīvojamiem rajoniem (apkaimēm):
- U3.1 Attīstīt esošajam pilsētas centram pakārtotus daudzfunkcionālus vietējos centrus.
 - U3.5 Revitalizēt un attīstīt degradētās teritorijas.
 - U3.8 Nodrošināt pilsētas teritoriju racionālu un ilgtspējīgas attīstības principiem atbilstošu izmantošanu.
- M8 Garīgi bagātīga sabiedrība:
- U8.2. Organizēt vietējas nozīmes un starptautiskus kultūras pasākumus.
- M11 Daudzveidīga un augoša ekonomika:
- U11.1 Veicināt kvalitatīvas infrastruktūras attīstību un pieejamību uzņēmumiem.
- M13 Ērti un ātri sasniedzama pilsēta:
- U13.4 Veidot un attīstīt velotransporta infrastruktūru.
- M15 Droša pilsētvide:
- U 15.3 Uzlabot ielu un pagalmu apgaismojumu.

RĪGAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2006.–2012.GADAM

Rīgas attīstības programmā 2006.–2012.gadam, kas detalizē ilgtermiņa attīstības stratēģijā noteiktos mērķus un uzdevumus, Andrejsalas revitalizācijas projekts ir pakārtots 3.mērķa 5.uzdevumam „Revitalizēt un attīstīt degradētās teritorijas” zem programmas „Degradēto teritoriju attīstības un revitalizācijas programma”.

RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2006.–2018.GADAM

Andrejsalas attīstība tiek skatīta arī Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018.gadam, tostarp Paskaidrojuma raksta 7.nodaļā „Ekonomiskā attīstība” un tās apakšnodaļā 7.2. „Rīgas brīvosta”.

Šajā dokumentā noteikts, ka Andrejsalas pamatkonceptija ir ilgtspējīga attīstība, ar to saprotot ne vien attieksmi un pieeju ēku būvniecībā un apsaimniekošanā, bet arī īpašu uzsvāru liekot uz publiskās ārtelpas kvalitāti un sabiedriskā transporta attīstību ar tā prioritāru izmantošanu Andrejsalas apkāpē. Plānotais teritorijas funkciju salikums radīs iespēju iedzīvotājiem dzīvot un strādāt tādā sasniedzamības attālumā, kas neprasa pārvietošanos ar automašīnām un tādējādi nerada papildu transporta slodzi pilsētas centra ielās.

Akcentējamās šādas Rīgas domes politikas nostājas:

- *Izvērtēt iespējas saglabāt un attīstīt esošo jūras pasažieru terminālu Andrejostā, kas turpinātu kalpot kā kruīzu kuģu pietārne, kontekstā ar Daugavas Ziemeļu šķērsojuma un Hanzas šķērsojuma tehnisko risinājumu īstenošanas iespējamību.*
- *Bijušajās Rīgas brīvostas teritorijās veicināt kvalitatīvu ūdensmalu attīstību un nodrošināt publisku pieeju tām.*

RĪGAS VĒSTURISKĀ CENTRA UN TĀ AIZSARDZĪBAS ZONAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Konkrētāk Andrejsalas attīstība noteikta Rīgas vēsturiskā centra (turpmāk šajā dokumentā – RVC) un tā aizsardzības zonas (turpmāk šajā dokumentā – AZ) teritorijas plānojumā. Plāns ir saistošs politisks dokuments, kas nosaka RVC un tā AZ turpmāko izmantošanu, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un attīstību un

izstrādāts, lai strukturāli iekļautos Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018. gadam kā tā sastāvdaļa.

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.

Šajā dokumentā noteikts, ka 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.

Šī dokumenta ietvaros paredzēta darbavietu pārvietošana no pārslogotiem rajoniem. Minēts, ka 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 arī uz Andrejsalu.

AKTIVITĀTE "RĪGAS PILSĒTAS ILGTSPĒJĪGA ATTĪSTĪBA"

Turklāt Andrejsalā īstenojamā projekta mērķi tika noteikti saskaņā ar darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.6.prioritātes "Policentriska attīstība" 3.6.1.pasākuma "Atbalsts ilgtspējīgai pilsētvides un pilsētreģionu attīstībai" 3.6.1.2.aktivitāti "Rīgas pilsētas ilgtspējīga attīstība". Projektu plānots īstenot, lai nodrošinātu Rīgas pilsētas degradētās teritorijas – Andrejsalas, revitalizāciju saskaņā ar integrēto pašvaldības attīstības programmu, tādā veidā veicinot Latvijas galvaspilsētas turpmākās sociāli ekonomiskās izaugsmes priekšnosacījumu veidošanos.

ANDREJSALAS DETĀLPLĀNOJUMS

Andrejsalas kā Rīgas pilsētas degradētās teritorijas revitalizācijas nodrošināšanas plāna izstrādei par pamatu ņemts Andrejsalas detālplānojums. 2009. gada 31. martā Rīgas dome apstiprināja Andrejsalas detālplānojuma galīgo redakciju un Andrejsalas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošos noteikumus un noteica apbūves moratoriju teritoriju Andrejsalas dienvidu daļā (domes lēmums publicēts laikraksta LATVIJAS VĒSTNESIS 2009. gada 15. aprīļa numurā).

Detālplānojuma mērķis bija noteikt Andrejsalas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, veidojamās apbūves struktūru un kompozīcijas principus, lai, izmantojot Rīgas vēsturiskā centrā un plānojuma teritorijā esošo vērtīgo kultūras mantojumu, akvatorijas un krastmalas, izveidotu savdabīgu daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu, atpūtas un nozīmīgu sabiedrisko objektu (piemēram, muzeja komplekss, koncertzāle) teritoriju ar augstvērtīgu publisko ārtelpu. Paredzēts, ka nākotnē Andrejsala būtiski papildinās Rīgas vēsturiskā centra un Vecrīgas tūrisma piesaistes un darījuma funkcijas.

Detālplānojuma izstrādāšanas pamats ir Rīgas domes 2004. gada 6. jūlija lēmums Nr. 3302 *Par Andrejsalas detālplānojuma izstrādes uzsākšanu, detālplānojuma teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu* un 2006. gada 7. marta lēmums nr. 928,

kas precizēja detālplānojuma teritorijas robežu un darba uzdevumu (saskaņā ar sākotnējo lēmumu detālplānojuma teritorijā ietilpa arī Eksporta rajons).

Detālplānojuma ietvaros risināti šādi Andrejsalas attīstības un revitalizācijas projektam būtiski aspekti, kas noteikti arīdzan detālplānojuma uzdevumā:

- Veicināt jūras pasažieru transporta un tūrisma attīstību un, izmantojot RVC un plānojamajā teritorijā esošo vērtīgo kultūras mantojumu, ūdeņu akvatorijas un krastmalas, izveidot savdabīgu un daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu, atpūtas un īpaši nozīmīgu sabiedrisko objektu (piemēram, muzeju kompleksa) teritoriju ar augstvērtīgu un kvalitatīvu publisko ārtelpu kā atbalstu un papildinājumu Rīgas vēsturiskā centra un Vecrīgas tūrisma piesaistes un darījumu funkcijām.
- Izvērtēt Jūras pasažieru stacijas termināla un jahtkluba attīstības iespējas un vajadzības, plānojumā fiksējot to turpmāko atrašanās vietu, kā arī paredzot „viesu ostas” funkciju dažāda veida kuģu un jahtu apkalpošanai Andrejostas rajonā, ņemot vērā, ka teritorijai starp Andrejostas austrumu robežu un Eksporta ielu ir jābūt publiski brīvi pieejamai (krastmalas promenāde).
- Izstrādāt plānojamās teritorijas transporta organizācijas shēmu saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma sastāvā izstrādāto transporta organizācijas koncepciju:
 - o ņemot vērā perspektīvo Hanzas ielas Daugavas šķērsojumu,
 - o risinot esošās Eksporta ielas trases pārvietošanu sarkanajās līnijās (tuvāk apbūvei posmā no Muižas ielas līdz Pilsētas kanālam; tālāk no apbūves ielas posmā no Elizabetes ielas līdz Hanzas ielai),
 - o sabiedriskā transporta risinājumā paredzot pieturvietas Citadeles tuvumā un Andrejostā, kā arī pārsēšanās mezglu no Jūras pasažieru stacijas un tūristu kuģu piestātnēm uz pilsētas sabiedrisko transportu,
 - o Eksporta ielā plānojot perspektīvo tramvaju satiksmi no 11.novembra krastmalas,
 - o risinot autostāvvietu izvietojumu virszemē, pazemē un zem ēkām, ņemot vērā pasažieru termināla darba ciklisko raksturu,
 - o plānojot vietu tūristu autobusu stāvvietai saistībā ar Vecrīgu un plānojamās teritorijas sabiedriskajiem objektiem,
 - o izvērtējot esošo dzelzceļa sliežu ceļu likvidēšanas iespējas, būtiski samazināt sliežu aizņemtās teritorijas, nepieciešamības gadījumā tās saglabājot ostas darbības nodrošināšanai teritorijā uz ziemeļiem no Andrejsalas,
 - o velosipēdu satiksmes plānošanā nodrošinot kopējā RVC velotransporta tīkla īstenošanas iespēju plānojamā teritorijā.
- Plānojumā nodrošināt brīvu publisku pieeju un gājēju pārvietošanos gar visu Daugavas, Andrejostas un Eksportostas krastmalu, ieskaitot jahtkluba un pasažieru terminālu piestātņu teritorijas, kā arī gājēju zonas saistību ar Vecrīgu, Viestura dārzu un Vašingtona laukumu.

2.1.2. PROJEKTA MĒRĶI

Ņemot par pamatu Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā noteiktās pilsētas attīstības prioritātes līdz 2025.gadam, izvirzīti tādi projekta vispārīgie mērķi, kuri iespējami pilnīgi atbilstu šīm prioritātēm.

Tehniski ekonomiskā pamatojuma tapšanas sākumposmā pirms projekta alternatīvu izvērtēšanas, tika izvirzīti projekta vispārīgie mērķi, kuriem izvēlētajam projektam jāatbilst jebkurā gadījumā. Noteiktais mērķis atbilst attiecīgi Rīgas attīstības pirmajai un trešajai prioritātēm.

Projekta vispārīgais mērķis ir attīstīt Andrejsalu, tādējādi:

- nodrošinot Andrejsalas izaugsmi, sniedzot atbalstu pieejamības un pievilcības faktoru attīstībai;
- veicināt sociālo un ekonomisko aktivitāti Andrejsalā, sekmējot uzņēmējdarbības, tūrisma un kultūras attīstību un to savstarpējo saikni.

Projekta specifiskais mērķis ir nodrošināt Rīgas pilsētas degradētās teritorijas Andrejsalā revitalizāciju saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu un Andrejsalas detālplānojumu, veicot Andrejostas ielas rekonstrukciju ar nepieciešamajām komunikācijām.

Alternatīvas izvēle ir saskaņota ar visiem plānošanas dokumentiem, kā arī specifiski atbilst Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam 9.nodaļā „Transports – satiksmes infrastruktūra” noteiktajam, ka Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūras attīstības mērķis ir izveidot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu gan tās iekšienē, gan no āries, nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.

Andrejostas ielas rekonstrukcijas veikšana pilnībā saskan ar visiem 21.gs. prasībām atbilstošas satiksmes infrastruktūras uzdevumiem:

- Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem jānodrošina kustības brīvība, piedāvājot pēc iespējas lielāku transporta veidu un kustības virzienu izvēli, lai sasniegtu ceļojumu mērķi.
- Satiksmes organizācijā priekšroka jādod gājējiem, velotransportam, sabiedriskajam transportam, sevišķi elektrificētajam un, pēc iespējas ar vairākām savstarpējām kombinācijām.
- Autotransporta satiksmes organizācijā priekšroka jādod pasažieru transportam attiecībā pret kravas transportu.
- Kravas transportam jārada iespēja netraucēti sasniegt nepieciešamos objektus, apejot pilsētas Centru.
- Satiksmes infrastruktūras veidošanā un ekspluatācijā pasākumiem jābūt tehniski ekonomiski pamatotiem ar perspektīvo satiksmes plūsmu modeļēšanu, lai sasniegtu vislielāko efektivitāti sabiedriskā un privāto transporta līdzekļu izmantošanā.

Andrejostas ielas rekonstrukcija un nepieciešamo komunikāciju izveide pilnībā atbilst Andrejsalas attīstības stratēģijai/vīzijai, kas noteikta arī kā projekta stratēģija.

Andrejsala ir viena no daudzsološākajām un potenciāli skaistākajām Rīgas attīstības teritorijām, kas nākotnē papildinās Rīgas vēsturiskā centra telpisko, publiskās ārtelpas un transporta struktūru, kļūstot par nozīmīgu darījumu, dzīvojamo, tūrisma un izklaides vietu. Atbilstīgi attīstības vīzijai Andrejsala pakāpeniski tiks pārveidota par estētiski pārdomātu un daudzfunkcionālu pilsētvidi ar augstas kvalitātes arhitektūru. Īpaša uzmanība projektā ir pievērsta vides kvalitātes veidošanai un uzturēšanai, kā arī laikmetīgās mākslas un kultūras vērtību iedzīvināšanai.

Telpiskās attīstības mērķis ir nodrošināt Andrejsalas apbūves organisku sasaisti ar blakus esošajām teritorijām – Rīgas vēsturiskā centra kvartāliem, Vecrīgu, Andrejostu, Viesturdārza apkaimi, Eksporta un Pētersalas ielu. Gar Eksporta ielu veidosies attīstības MUGURKAULS – intensīva kvartālu rakstura apbūve ar jauktām funkcijām (pamatā – darījumi, tirdzniecība un pakalpojumi), viesnīcu u.c. Savukārt Daugavas virzienā, iekļaujot vēsturisko industriālo apbūvi un ceļu struktūru, apbūves intensitāte samazināsies un pilsētbūvnieciskie akcenti mijkārtosies ar 4–6 stāvu ēkām un plašām publiskām ārtelpām, ko apvienos krastmalas promenāde. Funkciju dažādība un pārdomāts sadalījums – dzīvojamās un sabiedriskās funkcijas, īpaši izglītības, kultūras un rekreācijas iestādes, nodrošinās dinamiskas un atraktīvas vides veidošanos.

Jaunās Rīgas pilsētas centra daļas Andrejsalas attīstības praktiskie risinājumi tiek plānoti atbilstīgi ilgtspējīgas attīstības pamatprincipiem, kā arī analizējot un iekļaujot ārvalstu prakses labākos piemērus. Ilgtspējīga attīstība nozīmē līdzsvaru starp sociālajiem, vides un ekonomiskajiem attīstības faktoriem gan teritorijā kopumā, gan to veidojošajos objektos atsevišķi, ņemot vērā ilgtermiņa un īstermiņa vajadzības. Teritorijas reģenerācijas procesā tiks īstenoti novatoriski arhitektoniskie un inženiertehniskie risinājumi, videi draudzīgā veidā risināti transporta, enerģijas un teritorijas apsaimniekošanas jautājumi.

Andrejsalas izbūve iecerēta pakāpeniski – vairākās kārtās aptuveni 15 gadu laikposmā. Vienlaikus ar modernu ēku būvniecību teritorijas pārveides pirmajās kārtās notiks vēsturisko ēku atjaunošana un to piemērošana jaunām funkcijām. Andrejsalā ir vairāki kultūrvēsturiski nozīmīgi objekti – Andrejsalas spēkstacijas komplekss, dzelzceļa stacija Rīga-Krasta, vecais graudu elevators un bijušā siļķu brāķa administrācijas ēka. Šīs ēkas paredzēts saglabāt un integrēt jaunajā apbūves struktūrā, lai veidotu atraktīvu un unikālu jaunās pilsētas daļas raksturu un pasvītrotu vēsturisko saikni ar ostas darbību.

Andrejsala iecerēta arī kā jaunrades un radošo industriju mājvieta, kur viens no aktivitāšu epicentriem būs bijušās spēkstacijas ēka ar izstāžu zālēm, mākslinieku rezidencēm, bērnu aktivitāšu centru, bibliotēkām, izglītības centriem un grāmatu veikaliem. Radošo industriju aktivitātes būs Andrejsalas atšķirības zīme, kas ne vien veicinās teritorijas attīstību, bet veidos jaunu kultūrvidi Rīgas pilsētā. Jau tagad Andrejsala ir kļuvusi par radošo PUDURI, kas vieno dažādu nozaru profesionāļus audio un vizuālās mākslas, arhitektūras, informāciju tehnoloģiju, dizaina un citās jomās.

Nākamie attīstības soļi būs būvniecības ieceru izstrāde kvartāliem un kompleksām apbūves teritorijām. Paralēli noritēs arī Daugavas krastmalas labiekārtošana, Andrejostas ielas rekonstrukcija un infrastruktūras objektu izbūve, publiskās ārtelpas objektu un ēku projektēšana.

2.2. PIEPRASĪJUMA PLĀNOŠANA

Projekta ietvaros plānota galveno vajadzību apmierināšana ar projekta teritoriju saistītajām šādām mērķa grupām - Pētersalas-Andrejsalas apkaimes iedzīvotāji, Rīgā strādājošās privātpersonas un uzņēmēji un Rīgas viesi.

2.2.1. PĒTERSALAS-ANDREJSALAS APKAIMES IEDZĪVOTĀJI

Pirmais projekta pieprasījuma avots, kas izskatīts tā ietvaros, ir Andrejsalas apkaimes iedzīvotāji un nodarbinātie. Šai mērķa grupai vienīgā potenciālā piekļuves vieta Daugavas krastmalai ir Andrejsala. Tāpat arī Andrejsala kā degradēta teritorija mazina Pētersalas-Andrejsalas apkaimes kā dzīvesvietas pievilcību un īpašumu vērtību.

Projekta ietvaros plānots apmierināt šādas šīs mērķa grupas vajadzības:

- ⇒ Nodrošināt Andrejsalas krastmalu publisku pieejamību un to labiekārtojumu, lai iedzīvotāji to varētu izmantot kā dzīvesvietai tuvāko rekreācijas teritoriju.
- ⇒ Labiekārtotas, apgaismotas, kājāmgājējiem un velosipēdistiem draudzīgas ielas izveide Andrejsalas teritorijā, kas nodrošina drošu un ērtu piekļuvi Andrejsalas krastmalai.
- ⇒ Īstenot Andrejsalas degradētās teritorijas revitalizāciju, kas veicinātu Pētersalas-Andrejsalas kā dzīvesvietas pievilcību, īpašumu vērtības pieaugumu, kā arī papildus investīciju un nodarbinātības iespēju piesaisti apkaimei.

2.2.2. RĪGĀ STRĀDĀJOŠĀS PRIVĀTPERSONAS UN UZŅĒMĒJI

Viens no galvenajiem projekta pieprasījuma avotiem ir Andrejsalā jau šobrīd esošie vairāk kā 80 uzņēmumi, organizācijas un pašnodarbinātie, kā arī potenciālie “HUB Rīga” klienti vai klientu sadarbības partneri.

Šīs mērķgrupas vajadzības, kuras projekta ietvaros plānots risināt:

- ⇒ Ērtas piekļuves nodrošināšana Andrejsalai, tajā esošajiem zemes gabaliem un objektiem. Šobrīd lielākā daļa ielu ir bedrainas un izdangātas.
- ⇒ Ielu un apkārtējās teritorijas labiekārtojums, kā arī sakārtota kanalizācijas infrastruktūras un mazināti ar to saistītie vides riski, kas nodrošina Andrejsalas atbilstību uzņēmumu reprezentācijas vajadzībām un patīkamu uzturēšanos Andrejsalā.
- ⇒ Stabila elektroenerģijas padeve, kuru, pieaugot elektroenerģijas patēriņam, nespēj nodrošināt esošā infrastruktūra.

2.2.3. RĪGAS VIESI

Andrejsalas pietātnes šobrīd ir galvenā pa jūras ceļu uz Rīgu atbraukušo tūristu uzņemšanas vieta, ņemot vērā pietātņu izdevīgo novietojumu Rīgas vēsturiskā centra tuvumā. Šobrīd šie tūristi piekļūst Rīgai, dodoties uz pieslēgumu Eksporta ielai pie Elizabetes ielas caur Andrejsalas industriālo teritoriju pa bedrainām, izdangātām ielām bez izbūvētiem gājēju celiņiem un citiem labiekārtojumiem, kas veido ne īpaši patīkamu pirmo iespaidu par Rīgu.

Projekta ietvaros paredzēts risināt šīs ievērojamās mērķa grupas galvenās vajadzības:

- ⇒ Labiekārtota vide, mazinātas vizuālās degradācijas pazīmes, lai veidotos labs pirmais iespaids par Rīgu.
- ⇒ Ērta nokļūšana no un uz Andrejsalu, sakārtota ceļu infrastruktūra un labiekārtojums.

⇒ Dažādi papildus pakalpojumi, piemēram, kafejnīcas, viesnīcas, veikali uc. pakalpojumi, kurus nodrošināt varētu jaunu uzņēmēju piesaiste, tādā veidā mazinot teritorijas funkcionālo degradāciju.

2.3.4. RADOŠO INDUSTRIJU NOZARE

Tā kā Andrejsalas teritorijā jau šobrīd kļuvusi par radošo puduri, kas vieno dažādu nozaru profesionāļus audio un vizuālās mākslas, arhitektūras, informāciju tehnoloģiju, dizaina un citās jomās, kā arī Andrejsalā mājvietu radis biznesa inkubators HUB Rīga, kas izveidots, lai veicinātu radošās industrijas nozaru attīstību Rīgā, tad ir pamatota rūpīgāka analīze par radošo industriju nozares perspektīvām Andrejsalas teritorijā.

Rīgā ir reģistrēti aptuveni 6000 MVK. Pēc Lursoft statistikas datiem Rīgas rajonā pēdējos divos gados ir strauji augusi reģistrēto uzņēmumu dinamika. 2007. gadā tika dibināti 1399, bet likvidēti 638 uzņēmumi; 2008. gadā – dibināti 1106, likvidēti – 199, 2009. gadā dibināti 360, bet likvidēti 154. Šī līkne norāda uz ievērojami lielāku reģistrēto uzņēmumu skaita pieaugumu pār likvidētajiem uzņēmumiem. Tā ir pozitīva tendence, ņemot vērā, ka radošo nozaru inkubators ir izveidots Andrejsalā, kas atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās, un Rīgā ir liels jaundibināto MVK īpatsvars. Turklāt jāņem vērā, ka Dižķibeles laikā ir sākušies dažādi radoši, sociāli un kulturāli nozīmīgi projekti kā jauni teātri, dizaina studijas, ierakstu sistēmas, specializētās ierakstu studijas, Veb 2.0 aplikāciju izstrāde, inovatīvā kulinārija u.c.

HUB Rīga inkubatora mērķa grupa ir radošo industriju MVK. Rīgā kā Latvijas radošuma metropolē ir ļoti liels radošo uzņēmumu MVK apjoms. NACE 4-zīmju radošo industriju sarakstā ir iekļautas nozares, kas saistītas ar māksliniecisko darbību, literatūru, presi, poligrāfiju, juvelierizstrādājumiem, fotogrāfiju, arhitektūru, mūziku, kino, video, televīziju un radio, reklāmu, kultūras mantojumu, kultūras iestādēm, atpūtu un izklaidi. Radošajās industrijās darbojas 7,2% no visiem Latvijas uzņēmumiem, no kuriem vairāk kā puse darbojas Rīgas teritorijā. Radošās industrijas aug ātrāk nekā tautsaimniecība kopumā, līdz ar to šo nozaru īpatsvars Latvijas ekonomikā arvien pieaug.

Ņemot vērā esošās tendences radošajās industrijās, tirgus apjoms tuvākajos 5 gados augs. Dižķibeles laikā paaugstinās to aktivitāšu īpatsvars, kurām nav nepieciešamas lielas investīcijas un iespējams realizēt ar maziem izdevumiem. Dižķibeles sekmē radošumu un pieprasa nestandarta domāšanu problēmu risināšanā. Sociālā spriedze ir ar tendenci uz sublimāciju radošās aktivitātēs, kas var veidoties par inovatīviem produktiem un pakalpojumiem ar kulturālu un ekonomisku nozīmību.

Latvijai piemīt ne tikai tranzītvalsts kapacitāte, bet arī kultūras vērtību radošas valsts potenciāls. To var izskaidrot ar Latvijas un Rīgas augsto intelektuālo un kulturālo kapitālu, kas tradicionāli ir veidojies gadsimtu gaitā. Tādēļ ilgtermiņā Latvija varētu un tai vajadzētu apjaust un izkopt tieši šo potenciālu. Šī potenciāla izkopšanai nav nepieciešama Latvijas teritorijā iztrūkstošo dabas resursu izmantošana, bet cilvēkresursu atbalstīšana un pilnveide. Nozīmīgi Latvijas ilgtermiņa attīstībā ir dažādu radošuma veicinošo vietu izveide ar orientāciju uz kulturālu un ekonomisku vērtību radīšanu. Šādas vietu attīstība varēs sekmēt arī citu tuvi stāvošu nozaru attīstību kā zinātne, izglītība un tehnoloģijas.

Paredzēts, ka HUB Rīga biznesa inkubatorā MVK tiks uzņemti šādā tempā:

Inkubatora darbības uzsākšanas brīdī tajā būs 5 uzņēmumi. Prognoze pamatota ar faktu, ka 2009.gada maijā Pretendents jau ir saņēmis apliecinājumus no daudziem uzņēmumiem/fiziskām personām, ka tām ir interese saņemt Hub Riga inkubatora pakalpojumus.

1.inkubatora darbības gadā tajā tiks uzņemts vēl 21 uzņēmums. Prognoze pamatota ar tirgus izpēti, iespējamo inkubatora uzņēmumu neformālu apzināšanu, diskusijām ar sadarbības partneriem (piemēram, investoriem un zinātniskajām institūcijām) par paredzamo sadarbības apjomu. 1.inkubatora darbības gadā netiek prognozēta MVK izslēgšana. MVK skaits inkubatorā 1.darbības gada beigās – 26.

2.inkubatora darbības gadā plānots uzņemt 19 uzņēmumus, izslēgt 4 uzņēmumus. MVK skaits inkubatorā 2.darbības gada beigās – 41. Uzņemšanas temps nedaudz samazināsies, jo samazināsies to uzņēmumu skaits, kuri atbilst inkubatora uzņemšanas politikai, bet vēl nav tikuši uzņemti inkubatorā. Tiks izslēgti uzņēmumi, kuri vai nu sasnieguši vājus darbības rezultātus un to tālāka darbība inkubatorā vai pat vispār nav lietderīga. Tāpat izslēgto uzņēmumu vidū varētu būt 1-2 uzņēmumi, kas „pārauguši” inkubatoru – tie attīstījušies strauji, un inkubatora piedāvātie resursi vairs nav pietiekami, vai arī uzņēmuma tālāku attīstību izdevīgāk veikt citur.

3.inkubatora darbības gadā plānots uzņemt 20 uzņēmumus, izslēgt 16 uzņēmumus. MVK skaits inkubatorā 3.darbības gada beigās – 45. Kopējais uzņēmumu skaits inkubatorā nostabilizēsies, jo aizpildījums un pakalpojumu sniegšanas apjoms būs tuvs maksimālajam iespējamam. Pieaugs izslēgto uzņēmumu skaits, sevišķi uz to uzņēmumu rēķina, kuri strauji attīstījušies un spēj pilnvērtīgi izvērst savu darbību ārpus inkubatora.

4.inkubatora darbības gadā plānots uzņemt 32 uzņēmumus, izslēgt 32 uzņēmumus. MVK skaits 4.darbības gada beigās – 45. Uzņemto un izslēgto uzņēmumu skaits sakritīs, jo inkubatora aizpildījums būs tuvs maksimālajam iespējamam, turklāt lielai daļai uzņēmumu būs pienācis 4.inkubācijas gads, kad atbalsta intensitāte BI pakalpojumiem ir 0.

5.inkubatora darbības gadā plānots uzņemt 44 uzņēmumus, izslēgt 44 uzņēmumus. MVK skaits 5.darbības gada beigās – 45. Uzņemto un izslēgto uzņēmumu skaits sakritīs, jo inkubatora aizpildījums būs tuvs maksimālajam iespējamam, turklāt lielai daļai uzņēmumu būs pienācis 4.inkubācijas gads, kad atbalsta intensitāte BI pakalpojumiem ir 0.

Sīkāk par radošo industriju biznesa inkubatoru HUB Riga skatīt Sociālekonomisko faktoru analīzē esošās situācijas aprakstā.

2.3.5. TŪRISMA NOZARES ANALĪZE

Andrejsalas attīstības projekta iecere cita starpā ir cieši saistīta ar tūrisma nozari, ņemot vērā tajā esošās kruīza kuģu piestātnes, kā arī kultūrvēsturiskos objektus, tamdēļ šajā dokumentā analizētas tūrisma nozares perspektīvas.

Valsts pārvaldes institūcijas tūrisma ir izvirzījušas par vienu no prioritārajām attīstības nozarēm nacionālā, reģionālā un vietējā līmenī. Lai arī tūrisma īpatsvars iekšzemes kopproduktā ir salīdzinoši neliels (2%), sakārtota un pievilcīga tūrisma

vide darbojas ar t.s. multiplikatora efektu, veicinot privātās uzņēmējdarbības attīstību, pilsētvides un infrastruktūras sakārtošanu, radot atpūtas un izklaides iespēju daudzveidību, tādējādi uzlabojot dzīves kvalitāti pilsētas iedzīvotājiem un piesaistot viesus.

IENĀKOŠĀ TŪRISMA LATVIJĀ APSKATS

2008.gadā starptautisko tūristu skaits bija 924 miljoni, salīdzinājumā ar 2007.gadu tas ir par 16 miljoniem vairāk, t.i., novērojama 2% izaugsme (World Tourism Organisation Tourism Barometer). Eiropa joprojām ir visvairāk apmeklētais tūristu galamērķis pasaulē (2008.gadā 489 miljoni tūristu). Pasaules tūrisma organizācija (PTO) prognozējusi, ka līdz 2020.gadam Baltijas jūras reģions piedzīvos visstraujāko tūristu skaita palielināšanos.

Latvijā pēdējo piecu gadu laikā vērojama stabila tūrisma nozares izaugsme. To, galvenokārt, sekmējuši tādi faktori kā iestāšanās Eiropas Savienībā (ES), sekmīga zemo cenu aviokompāniju (Easy Jet, Ryanair) darbība Rīgas lidostā, kā arī Tūrisma attīstības valsts aģentūras (TAVA) īstenotās mārketinga aktivitātes Latvijas tūrisma mērķa tirgos.

Ceļotāju skaita pieaugums vērojams gan vietējā, gan ārvalstu tūristu segmentā. Ārzemju ceļotāju skaits Latvijā 2008.gadā sasniedza 5,4 miljonus, kas ir par 5% vairāk, salīdzinot ar 2007.gadu.

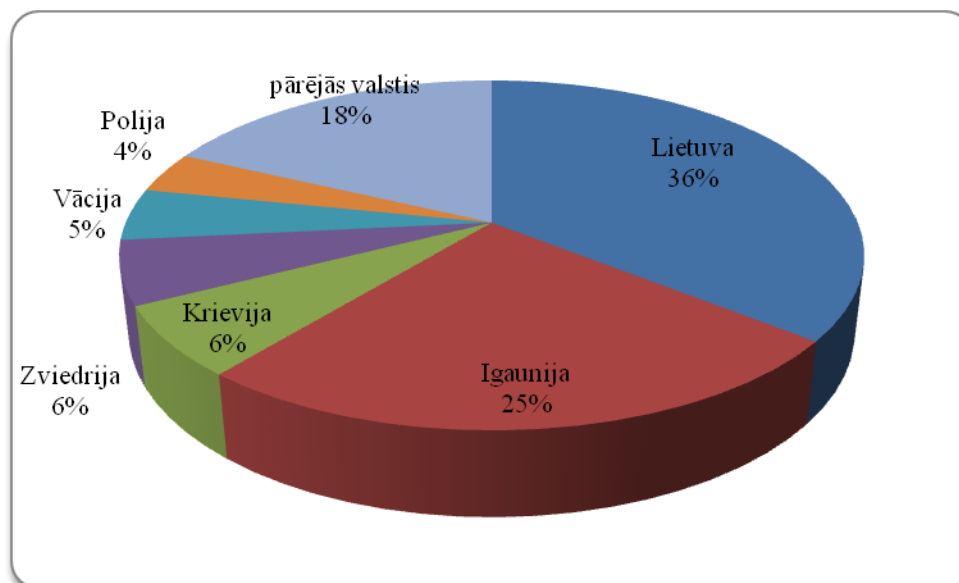
Ārvalstu ceļotāju skaits Latvijā 2000. – 2008.gads, tūkst.

2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005	2 006	2 007	2 008
1 914	2 039	2 273	2 470	3 033	3 774	4 645	5 236	5 496

Avots: CSP dati

2008.gadā tāpat kā iepriekšējos gados, Latviju visvairāk apmeklēja tūristi no kaimiņvalstīm Lietuvas un Igaunijas, veidojot attiecīgi 36% un 25% no kopējā ārzemju ceļotāju skaita. Citi nozīmīgi ienākošā tūrisma tirgi ir Vācija, Somija, Krievija, Polija.

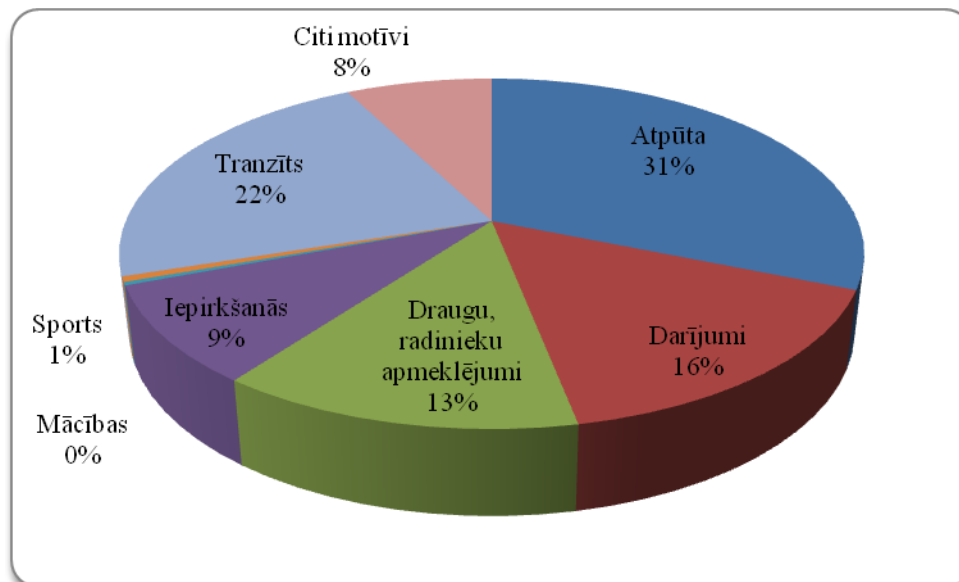
Ārvalstu ceļotāju skaits procentuāli Latvijā 2008.gadā, sadalījumā pa valstīm



Avots: CSP dati

Lielākā daļa – 31% ārvalstu tūristu 2008.gadā Latvijā ieradās ar mērķi atpūsties. Tranzītā Latvijā viesojās 22% ārvalstu tūristu. Citas nozīmīgas motivācijas ceļojumam uz Latviju bija radu un draugu apmeklējums – 13%, darījumi - 16% un iepirkšanās – 9%.

Ārvalstu tūristu motivācija ceļojumam uz Latviju



Avots: CSP dati

Viena ārzemju ceļotāja vidējie izdevumi diennaktī Latvijā 2008.gadā bija 51 Ls, kas ir par 4 latiem vairāk, salīdzinot ar 2007.gadu. Ceļotāju vidējais uzturēšanās ilgums saglabājies nemainīgs, un 2008.gadā ārvalstu tūristi Latvijā vidēji uzturējās 1,4 diennaktis, kas ir tikpat cik 2007.gadā, salīdzinājumam - 2006.gadā ceļotāju vidējais uzturēšanās ilgums Latvijā bija 1,5 diennaktis. Lielākā daļa tūristu – 69.4% valstī

uzturējušies vienu dienu un nav nakšņojuši, un tikai 2.5% no ārvalstu tūristiem Latvijā uzturējušies ilgāk kā vienu nedēļu (Centrālās Statistikas pārvaldes dati).

Lielākoties ārvalstu ceļotāji Latvijā ieradušies ar autotransportu (74,5%), kam seko gaisa transports (16,5%), jūras transports (6%) un dzelzceļš (3%). Šī tendence norāda uz sakārtotas autoceļu un informācijas infrastruktūras nepieciešamību.

Valstij īpaši nozīmīgs ir tieši ārvalstu atpūtas tūristu segments, jo šo viesu tēriņi tiešā veidā uzlabo Latvijas ārējās tirdzniecības bilances rādītājus, tādēļ valsts tūrisma attīstības stratēģiskais mērķis ir piesaistīt vairāk ārvalstu atpūtniekus, pagarināt šo ceļotāju uzturēšanās ilgumu valstī, tādējādi veicinot arī tēriņu apjomu pieaugumu. Šo mērķi sasniegt iespējams ar jaunu un unikālu tūrisma produktu radīšanu un atbilstošu šo produktu mārketingu.

Šobrīd ārvalstu tūristi, lielākoties, tiek piesaistīti ar tradicionāliem kultūrvēstures (Vecrīga, Brīvdabas muzejs, Jūgendstila arhitektūra, Rundāles pils, Turaidas muzejrezervāts u.c.) un dabas (neskarta ainava, sakopta vide) mantojuma resursiem.

RĪGAS TŪRISMA APSKATS

2007.gadā Rīgu apmeklēja 2,5 miljoni tūristu, kas ir par 10% vairāk kā 2006.gadā. 40% no kopējā tūristu skaita uz Rīgu brauca atpūsties, 24 % veikt darījumus. Uzturoties Rīgā, tūristiem ir plašas iespējas izvēlēties savām vajadzībām piemērotāko naktsmītņi – gan viesnīcu, gan viesu māju, gan kempingu. Kopējais naktsmītņu skaits 2007.gadā Rīgā bija 99 ar kopējo gultas vietu skaitu 11 329.

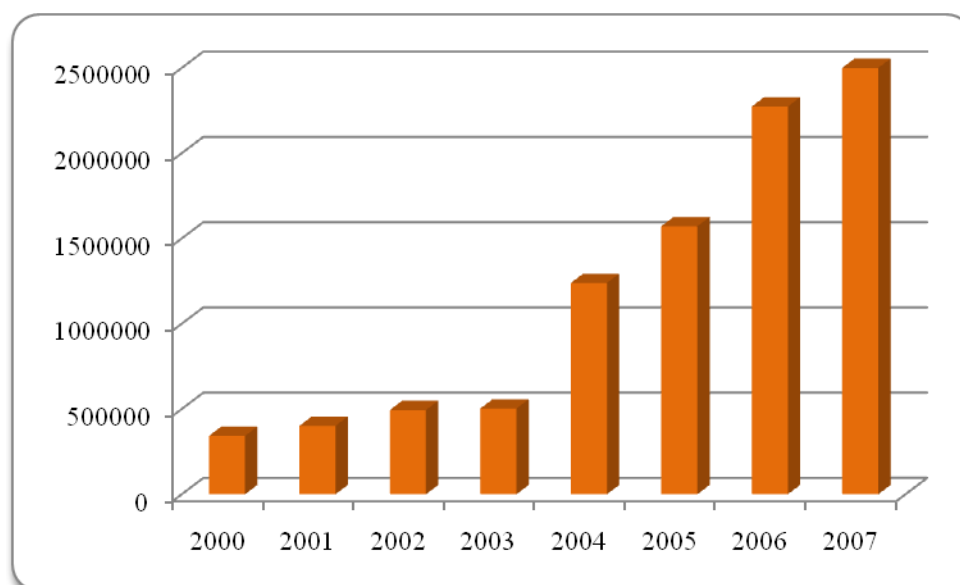
Rīga Baltijas reģionā veidojas par svarīgu biznesa centru, kur pieaug to iebraucēju skaits, kuru galamērķis ir biznesa tikšanās.

Rīgas tūrisma attīstības pamatnostādnēs 2008.-2012.gadam esošās situācijas aprakstā norādīts:

„.....

Centrālās statistikas pārvaldes apkopotie dati liecina, ka kopš 2000. gada Rīgā pakāpeniski pieaug tūristu skaits. Salīdzinot ar 2000. gadu, tūristu skaits 2006. gadā pieaudzis par 51,6%.

Tūristu skaits Rīgā



Avots: RTKIC dati

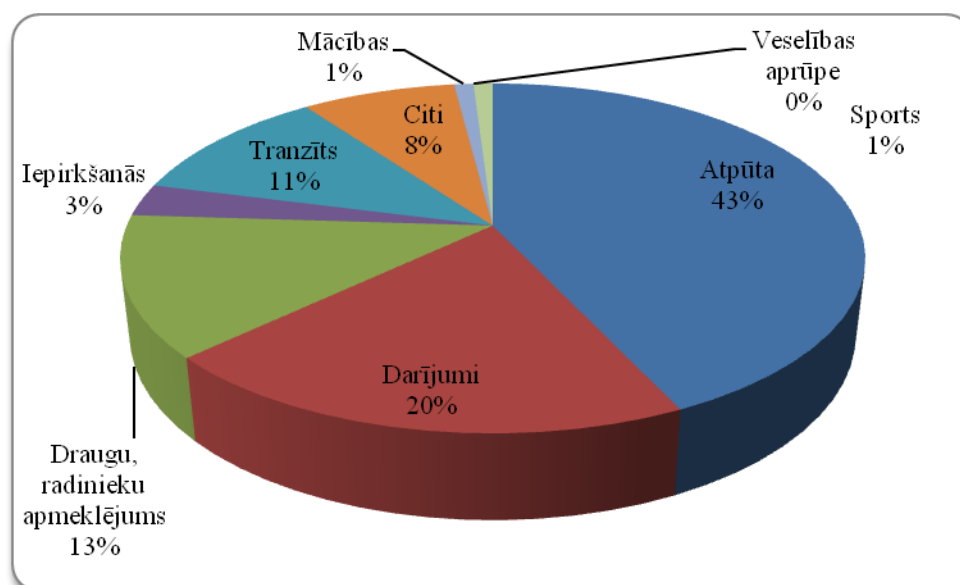
Pēc tūrisma informācijas centru un punktu statistikas datiem vislielākā tūristu plūsma vērojama no Igaunijas, Lietuvas, Vācijas, Somijas, Krievijas, Zviedrijas, saglabājot esošās tendences. Nedaudz pieaudzis tūristu skaits no Lielbritānijas, Francijas, Spānijas un Itālijas.

Pieaug arī ceļotāju izdevumi Rīgā. Pēc Statistikas pārvaldes datiem 2006. gadā ārvalstu tūristi iztērējuši Rīgā 271,2 miljoni Ls, tas ir gandrīz par 128 milj. Ls vairāk nekā 2005. gadā.

Vēl pavisam nesen lielāko tūristu skaitu Rīgai veidoja darījumu sektors. Pēdējos gados proporcija ir mainījusies.

2004. gadā, bet īpaši 2005. un 2006. gadā strauji pieaudzis to ceļotāju skaits, kas ierodas Rīgā atpūsties. Īpaši vasaras sezonā tūristi (vairāk kā 65,8%) apmeklējuši Rīgu ar mērķi apskatīt pilsētu, atpūsties un izklaidēties.

Ceļojumu motīvi



Avots: RTKIC dati

Saskaņā ar RTKIC datiem Rīgai ir lieliskas iespējas attīstīties kā tūrisma pilsētai. Tai piemīt liels tūrisma attīstības potenciāls, jo šeit koncentrējas un turpina attīstīties daudzveidīgie tūrisma resursi, gan kultūras resursi - arhitektūras, vēstures un mākslas pieminekļi, muzeji, kā arī mūsdienu kultūras aktivitātes – mūzikas, operas, baleta un deju festivāli, dziesmu un deju svētki, gadatirgi, izstādes.

Rīga sākusī sevi pozicionēt kā pasaules Jūgendstila galvaspilsēta; nevienā citā pasaules galvaspilsētā nav iespējams atrast tik daudz jūgendstila ēku, kā Rīgā. Tāpat Rīga ir tā galvaspilsēta Eiropā, kurā ir vislielākā koka arhitektūras koncentrācija, aptuveni 20 % Rīgas ēku ir koka ēkas. Arvien vairāk uzmanības tiek pievērsts faktam, ka, iespējams, tieši Rīgā 1510. gadā tika aizsākta visā pasaulē pazīstamā tradīcija dekorēt Ziemassvētku eglī. Pagaidām šis fakts ir vāji izmantots pilsētas tūrisma marketingā. Rīga ir kļuvusi slavena ne tikai Eiropā, bet pasaules mērogā ar savu Nacionālo Operu, ar savām operas un baleta tradīcijām.

Uzlabojusies Rīgas sasniedzamība starptautiskajā mērogā. Visstraujāk pēdējo gadu laikā ir attīstījies gaisa transports, pateicoties Starptautiskās lidostas „Rīga” veiksmīgai darbībai un zemo izmaksu aviokompāniju darbībai. 2006. gadā lidosta „Rīga” apkalpoja par 22% vairāk pasažieru nekā 2005. gadā.

KRUĪZU TŪRISMS

Baltijas jūras reģions ieņem arvien nozīmīgāku lomu pasaules kruīzu tirgū un tāpēc kruīzu tūrisms varētu būt perspektīva nākotnes tūrisma nozare arī Rīgā.

Lai nokļūtu Rīgā, 2006. gadā tikai 3% no ārvalstu tūristiem izmantoja jūras transportu. Kruīza tūrisms Rīgā procentuāli sastāda pavisam nelielu daļu. Neskatoties uz kopējā pasažieru skaita palielināšanos 2006. gadā, ostā ienākošo kruīza kuģu un pasažieru skaits gadu no gada samazinās (2006. gadā ostā ienāca tikai 58 kruīza kuģi). kruīzu satiksme ir nepietiekama Rīgai kā tūrisma pilsētai.

Minētā situācija ir sekas vairākām problēmām. Pirmkārt, koordinācija starp institūcijām, kas nodarbojas ar kruīzu kuģu uzņemšanu un apkalpošanu ir nepietiekama. Mārketinga pasākumi, kas reklamētu Rīgu kā kruīzu maršrutu pilsētu ir

vāji. Otrkārt, ostas infrastruktūra – piestātņu garums un dziļums, apgriešanās baseins, pasažieru nokāpšanas/uzkāpšanas infrastruktūra nav piemērota lielu kruīza kuģu pieņemšanai, bez tam ir apgrūtināta vienlaicīga 4-5kruīza kuģu uzņemšana. Treškārt, pilsētas tūrisma pakalpojumi kruīza kuģu pasažieriem nav pievilcīgi – tūristu autobusu stāvvietu skaits un ietilpība tūrisma objektu tuvumā ir nepietiekami liela skaita tūristu vienlaicīgai apkalpošanai, nepietiekams informatīvais nodrošinājums (stendi, bukleti u.t.t.) un elementārais serviss (pasta pakalpojumi, naudas maiņa u.c.) krastā, arī maksa par ekskursijām un transporta pakalpojumiem no kruīza kuģu pasažieru viedokļa ir neatbilstoši augsta.

.....”

Sīkāk par kruīzu tūrismu Andrejsalā skatīt Sociālekonomisko faktoru analīzē par Andrejsalas kruīza kuģu piestātnēm esošās situācijas aprakstā.

2.3. ALTERNATĪVU IZSTRĀDE, ANALĪZE UN SALĪDZINĀŠANA

2.3.1. PROBLĒMAS DEFINĒŠANA

Projekta aktualitāti nosaka izvēlētajā teritorijas neatkārtotā unikālitate un tās plašās attīstības scenāriju iespējamība ne tikai konkrētam rajonam, bet arī visai pilsētai kopumā.

Andrejsala ir viena no daudzsološākajām un potenciāli skaistākajām Rīgas attīstības teritorijām, kas nākotnē papildinās Rīgas vēsturiskā centra telpisko, publiskās ārtelpas un transporta struktūru, kļūstot par nozīmīgu darījumu, dzīvojamo, tūrisma un izklaides vietu. Atbilstīgi attīstības vīzijai Andrejsala pakāpeniski tiks pārveidota par estētiski pārdomātu un daudzfunkcionālu pilsētvidi ar augstas kvalitātes arhitektūru. Īpaša uzmanība projektā ir pievērsta vides kvalitātes veidošanai un uzturēšanai, kā arī laikmetīgās mākslas un kultūras vērtību iedzīvināšanai.

Andrejsalas pamatkonceptija ir ilgtspējīga attīstība, ar to saprotot ne vien attieksmi un pieeju ēku būvniecībā un apsaimniekošanā, bet arī īpašu uzsvaru liekot uz publiskās ārtelpas kvalitāti un sabiedriskā transporta attīstību ar tā prioritāru izmantošanu Andrejsalas apkalpē. Plānotais teritorijas funkciju salikums radīs iespēju iedzīvotājiem dzīvot un strādāt tādā sasniedzamības attālumā, kas neprasa pārvietošanos ar automašīnām un tādējādi nerada papildu transporta slodzi pilsētas centra ielās.

Andrejsalas apbūve plānota funkcionālā ziņā daudzveidīga, lai radītu priekšnoteikumus atraktīvas, dinamiskas, un norisēm bagātas vides veidošanai. Kopējā apbūves platībā dažādu tipu dzīvokļi aizņems 66,7%, kultūras un izklaides objektu īpatsvars būs 8,8%, biroju platības veidos 11,9%, viesnīcas – 5,5%, bet mazumtirdzniecības objekti – 7,1% no kopējās apbūves platības. Īstenojot maksimālo apbūves programmu, Andrejsala būtu dzīvesvieta 9000–14000 iedzīvotāju, bet darba vieta 6000–9000 cilvēku.

Šobrīd Andrejsalas teritorija pārsvarā tiek izmantota neefektīvi un neatbilstīgi izcēlajam novietojumam pilsētas centrā. Daļa teritorijas tiek izmantota administratīvām funkcijām, daļu joprojām izmanto ostas operācijām, kas sabiedrībai ierobežo pieeju ūdeņiem.

Ir novērsts viens no būtiskākajiem degradēto teritoriju kritērijiem – sadrumstalota īpašumu struktūra teritorijā, sliktais to plānojums, kas kavē teritorijas kompleksu attīstību. SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” konsolidējis teritoriju viena īpašnieka rokās, izstrādājis detālplānojumu un tehniskos plānojumus, lai plānotu un uzsāktu kompleksu šīs degradētās teritorijas pārveidi par daudzfunkcionālu un augstvērtīgu pilsētas centra apbūves rajonu. Turklāt, lai Andrejsalas teritorijā veicinātu uzņēmējdarbību, SIA “Jaunrīgas attīstības uzņēmums” kopš 2006.gada Andrejsalas dienvidu daļā uz atvieglinātiem un īpaši izdevīgiem nosacījumiem piedāvā telpas ar radošajām nozarēm saistītiem uzņēmumiem, organizācijām un pašnodarbinātajiem, dažādām radošajām mākslinieku grupām, kā arī cita veida uzņēmējdarbībai. Līdzīgā veidā Andrejsalā tikusi veicināta kultūras, mākslas un izklaides pasākumu rīkošana.

Tomēr turpmāka Andrejsalas attīstība un revitalizācija nav iespējama bez pārējo negatīvo faktoru novēršanas (Degradētās teritorijas efektīva izmantošana nav atsākama bez mērķtiecīgas intervences un ievērojamiem ieguldījumiem tās revitalizācijā) - projekta teritorijas izmantošanas efektivitāti un teritorijas attīstību galvenokārt kavē inženierkomunikāciju trūkums un piekļūšanas problēmas - lielākā daļa infrastruktūras projekta teritorijā ir morāli un fiziski novecojusi. Visneatbilstošākais ir kanalizācijas, ceļu un elektroapgādes tīklu infrastruktūras stāvoklis. Sekojoši projekta teritorijā ir arī neatbilstoša vides kvalitāte un ievērojams vizuālais piesārņojums (teritorijas/ būves, kas ilgstoši netiek izmantotas un/ vai ir kritiskā stāvoklī.), kā arī notiek teritorijas / būvju neefektīva izmantošana.

Tādēļ tieši šobrīd, lai organiski turpinātu un neapstātos veiksmīgi uzsāktā degradētās teritorijas pārveide par daudzfunkcionālu un augstvērtīgu pilsētas centra apbūves rajonu un būtu iespējams kardināli reģenerēt Andrejsalu, pārveidojot to no ostas operācijām paredzētas industriālas, šobrīd degradētas vietas par Rīgas pilsētas centra daļu ar daudzveidīgām funkcijām un kvalitatīvu pilsētvidi, nepieciešams risināt minētos kavējošos faktorus.

Projekta īstenošanas rezultātā sakārtotā teritorija atstās ietekmi uz tūrisma nozari (attīstot un padarot pievilcīgu tūristiem daļu no Rīgas vēsturiskā centra teritorijas), kā arī uz uzņēmējdarbības nozari, veicinot radošo nozaru attīstību šai teritorijā.

Turklāt jāņem vērā tas, ka, ilgstoši pastāvot degradētajām teritorijām, tiek radīti draudi ilgtspējīgai pilsētas attīstībai. Šie draudi galvenokārt ir saistīti ar neefektīvo pilsētas teritorijas izmantošanu un degradēto teritoriju negatīvo ietekmi uz apkārtējām teritorijām. Tādējādi Andrejsalas kā degradētas teritorijas revitalizācijas projekta tieša ietekme paredzēta arī uz Rīgas vēsturiskā centra kvartāliem, Vecrīgu, Viesturdārza apkaimi, ostu, Eksporta un Pētersalas ielu teritorijām, veicinot šo projekta apkaimei pieguļošo teritoriju attīstību. Minētās teritorijas iegūs no papildinātā Rīgas centra kultūrvēsturiskā tūrisma piedāvājuma, sekojoši, no pieaugošās tūristu plūsmas, turklāt radošās industrijas veicinās dažādu pasākumu norisi šo teritoriju apkaimē. Sakoptā vide uzlabos drošību un mazinās kriminogēno vidi.

2.3.2. PROJEKTA ALTERNATĪVU IZVĒRTĒJUMA KRITĒRIJI

Projekta realizēšanas un finansēšanas alternatīvu analīze veikta, lai izvēlētos optimālāko projekta finansēšanas struktūru, kas ir tieši atkarīga no projekta realizētājiem un piesaistītajām pusēm, kā arī lai pamatotu ES struktūrfondu līdzfinansējuma nepieciešamību, ņemot vērā finansiālos un sociālekonomiskos ieguvumus no projekta realizēšanas. Šīs analīzes solis ļauj prognozēt paredzamos projekta finansiālos un ekonomiskos ieguvumus, kā arī pieprasījumu pēc projekta rezultātiem un to ietekmi. Projekta realizēšanas alternatīvu apzināšana ļauj izstrādāt efektīvāko projekta realizēšanas scenāriju, ņemot vērā gan projekta iesniedzēja, gan pilsētas, gan visu tiešo un netiešo labuma guvēju intereses.

Alternatīvu analīzes ietvaros tiek veikts sekojošs pieņēmums – tiek izdalīta projekta pamatstadija un projekta turpmākā attīstība. Turklāt projekta pamatstadijas ietvaros realizētās darbības un to rezultāti ir identiski visām apskatītajām alternatīvām, bet teritorijas turpmākās attīstības scenāriji attiecībā uz teritorijā veiktajām darbībām ir iespējami atšķirīgi.

Lai veiktu teritorijas attīstību neatkarīgi no teritorijas turpmākajā attīstībā paredzamajām darbībām, nepieciešams piesaistīt projekta iesniedzēja, un/vai valsts budžeta un/vai privātā investora līdzekļus. Alternatīvu analīzes ietvaros apskatīti 4 scenāriji projekta pamatdarbības un dažādām teritorijas turpmākās attīstības darbībām, ņemot vērā atšķirīgus projekta pamatstadijas un teritorijas turpmākās attīstības finansējuma avotus. Apskatīti šādi projekta pamatstadijas un teritorijas turpmākās attīstības finansēšanas modeļi:

- 1) Bāzes alternatīva „Bez projekta”.
- 2) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta par paredzamajām darbībām veicot valsts iepirkumu;
- 3) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta, izveidojot publisko-privāto partnerību (turpmāk tekstā PPP);
- 4) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta, gan izveidojot PPP, gan par atsevišķām darbībām veicot valsts iepirkumu.

BĀZES ALTERNATĪVA „BEZ PROJEKTA”

Bāzes alternatīvā „Bez projekta” netiek īstenots specifisks projekts, kura ietvaros tiek piesaistīti papildus Rīgas domes, privāto investoru, valsts budžeta vai ERAF līdzekļi, lai veiktu Andrejsalas kā Rīgas pilsētas degradētās teritorijas attīstību. Teritorijā tiek realizētas pašvaldības autonomās funkcijas atbilstoši Rīgas domes nolikumam un likumam „Par pašvaldībām”, kā arī citiem normatīviem un plānošanas dokumentiem, tai skaitā Rīgas attīstības programmu 2006.-2012.gadam, kas nosaka Rīgas domes atbildību un darbības, kas jāveic degradētajā teritorijā.

Bāzes alternatīvas ietvaros projekta teritorijā tiek veikti tikai teritorijas un drošības uzturēšanas pasākumi atbilstoši likuma „Par pašvaldībām” 15.panta šādiem punktiem:

1.punkts: organizēt iedzīvotājiem komunālos pakalpojumus (ūdensapgāde un kanalizācija; siltumapgāde; sadzīves atkritumu apsaimniekošana; notekūdeņu savākšana, novadīšana un attīrīšana) neatkarīgi no tā, kā īpašumā atrodas dzīvojamais fonds;

2.punkts: gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību (ielu, ceļu un laukumu būvniecība, rekonstruēšana un uzturēšana; ielu, laukumu un citu publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošana; parku, skvēru un zaļo zonu ierīkošana un uzturēšana; atkritumu savākšanas un izvešanas kontrole; pretplūdu pasākumi; kapsētu un beigto dzīvnieku apbedīšanas vietu izveidošana un uzturēšana);

12.punkts: piedalīties sabiedriskās kārtības nodrošināšanā, apkarot župību un netiklību.

Papildus finanšu līdzekļi Andrejsalas degradētās teritorijas revitalizācijai nav noteikti citos saistošos normatīvos aktos vai dokumentos. Tādējādi, neveicot mērķtiecīgu intervenci un nepiesaistot iepriekš minētos papildus Rīgas domes, privāto investoru, valsts budžeta vai ERAF līdzekļus, nav iespējama un netiek veikta degradētās teritorijas Andrejsalā attīstība.

TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS FINANSĒŠANAS MODEĻI

Apskatot teritorijas attīstības finansēšanas modeļu alternatīvas, ņemti vērā trīs iespējamie scenāriji:

- 1) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta par paredzamajām darbībām veicot valsts iepirkumu;
- 2) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta, izveidojot publisko-privāto partnerību (turpmāk tekstā PPP);
- 3) Projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta, gan izveidojot PPP, gan par atsevišķām darbībām veicot valsts iepirkumu.

Ņemot vērā to, ka, lai arī zeme projekta teritorijā pieder valstij, par 98.3% no zemes noslēgti izpirkuma līgumi ar SIA „Jaunrīgas attīstības uzņēmums”, tādējādi tādi finansēšanas modeļi, kuri ietver valsts iepirkuma veikšanu, nav iespējami, jo zeme Andrejsalā nav Rīgas pašvaldības īpašumā. Sekojoši iepriekš minētās pirmā un trešā alternatīva nav iespējamās un jebkāda teritorijas attīstība ir iespējama, izveidojot publisko-privāto partnerību. Tamdēļ turpmāk šajā tehniski ekonomiskajā pamatojumā tiks apspriesta tikai otrā alternatīva, kad projekta pamatstadija un teritorijas turpmākā attīstība tiek realizēta, izveidojot publisko-privāto partnerību.

2.4. PROJEKTA PAMATSTADIJA

Visām projekta alternatīvām kopīgā aktivitāte – projekta pamatstadija paredz izveidot Andrejsalas kā degradētas teritorijas revitalizācijai un attīstībai, kā arī privāto investīciju piesaistei šādu nepieciešamo infrastruktūru:

- transporta infrastruktūru;

- ūdensapgādes inženierinfrastruktūru;
- sadzīves kanalizācijas inženierinfrastruktūru;
- lietusūdens kanalizācijas inženierinfrastruktūru.

Infrastruktūras izveides nepieciešamību nosaka projekta ietvaros definētā problēma - lielākā daļa infrastruktūras projekta teritorijā ir morāli un fiziski novecojusi. Inženierkomunikāciju izvietojums, jaudas un tehniskais stāvoklis neatbilst vajadzībām nākotnē. Visneatbilstošākais ir ceļu infrastruktūras un kanalizācijas tīklu infrastruktūras stāvoklis.

2.4.1. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

Projekta pamatstadijas ietvaros plānots risināt šādas transporta infrastruktūras problēmas Andrejsalā :

- ielas ir pussabrukuma stāvoklī un bez nepieciešamiem labiekārtojumiem:
 - o nav izbūvētas ietves,
 - o brauktuves daļa vairumā ielu ir bedraina, izdangāta un pussabrukusi,
 - o ielu apgaismojums nav izbūvēts visos ielu posmos, kur nepieciešams).
- Andrejsalas teritorijas apkalpošanā ar pilsētas transportu pastāv problēmas, kuras jāatrisina, attīstot Andrejsalas inženierinfrastruktūru:
 - o lielākā daļa no rajona satiksmes plūsmām tiek izvadītas caur pilsētas maģistrālo ielu - Hanzas un Eksporta - pārslogoto krustojumu;
 - o 400 m platas Andrejsalas teritorija nepietiekami ir apkalpota ar sabiedrisko transportu – ārpus 300 m kājāmiešanas zonas no tramvaja pieturām atrodas ap 50 % no salas teritorijas.

Projektā realizējamais ielu, piebraucamo ceļu un laukumu plānojums

pamatnostādnēm, kas ir privātā autotransporta kustības ierobežošana teritorijā. Paredzēts, ka autotransporta kustība pēc projekta pamatstadijas īstenošanas notiks praktiski tikai Andrejostas ielā. Turklāt tās profils ir izstrādāts tā, lai ielu būtu iespējams rekonstruēt, izbūvējot tramvaja ceļu un novirzot tramvaju no Eksporta ielas uz Andrejsalu. Teritorijā paredzēti arī cita veida sabiedriskā transporta maršruti. Līdz tramvaja izbūvei pasažierus pārvadās autobusi, kuru maršrutus piedāvāts ievirzīt arī Andrejsalā.

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

Sākotnēji tramvaja trase paliek Eksporta ielā, bet turpmākajos attīstības posmos to iespējams pārcelt Andrejsalā. Andrejostas ielas trase un šķērsprofils projektēts ar iespēju ielu paplašināt, izbūvējot tramvaja līniju, un, ja nepieciešams, arī papildu joslas autotransportam. Ar šādu mērķi tramvajam nepieciešamajā joslā netiek plānota pazemes inženierkomunikāciju izvietošana.

GĀJĒJI

Visā teritorijā prioritāte tiek piešķirta gājējiem un velotransportam. Gar ielām un piebrauktuvēm paredzēts izbūvēt plašas, ērtas ietves, bet Andrejsalas centrālajā daļā autotransporta kustība tiek maksimāli ierobežota (tā paredzēta galvenokārt gājējiem). Gājēju ceļi virzīti tā, lai veidotos laba sasaiste ar pilsētas centru un sabiedriskā transporta pieturvietām.

DZELZCEĻŠ

Atbilstīgi teritorijas attīstības koncepcijai un detālplānojumam dzelzceļa atzars Andrejsalā ir likvidējams.

ELEKTROAPGĀDE

Rekonstruējot ielu, jāveic arī komunikāciju pārcelšana. Tādējādi kompleksi tiks risināta arī detālplānojumā aprakstītā problēma ar kanalizāciju un ūdensapgādi, kā arī esošo elektroapgādi Andrejsalā, ņemot vērā, ka esošā tīkla izvietojums neatbilst AS „Latvenergo” nosacījumiem par tīkla atrašanos sarkano līniju zonā (ielas teritorijā). Elektroapgādes shēmā paredzēts kompaktā tipa transformatoru apakšstaciju izvietojums pēc iespējas tuvāk plānoto slodžu centriem un projektējamām ielām un piebrauktuvēm, lai apkalpojošajam personālam nodrošinātu brīvu piekļuvi jebkurā diennakts laikā.

ELEKTROAPGĀDES SHĒMA

4. pielikums
Rīgas domes

2009. gada _____

Saistošajiem noteikumiem Nr. _____



Projekta pamatstadijas ietvaros paredzēts atbilstoši Andrejsalas detālplānojumam izveidot ūdensapgādes sistēmu, kā arī lietusūdens un sadzīves kanalizāciju.



ŪDENSAPGĀDE

Andrejsalā tiks izveidots pilnīgi jauns cilpveida maģistrālais ūdensvadu tīkls, kas būs pieslēgts pie pilsētas maģistrāles ar diametru 500 mm Eksporta ielā. Pašreizējie ūdensvada tīkli tiek likvidēti.

Ūdensvadus paredzēts izvietot pa projektējamām ielām un inženierkomunikāciju koridorā. Visu projektējamie ūdensvadi pieņemti 150–200 mm diametrā.

Ugunsgrēka laikā vistālākajā projektējamā ūdensvadu punktā tiek nodrošināts spiediens 23,0 m. Saskaņā ar LBN 222-99 ūdens spiedienam šajā punktā jābūt ne mazākam par 10,0 m.

Ūdensvada tīklus paredzēts izbūvēt no kaļamā ķeta caurulēm ar noslēgarmatūru tīklu krustpunktos un pieslēguma vietās pilsētas tīklam. Ugunsdzēsībai paredzēts izmantot „T” tipa apakšzemes hidrantus.

Ūdensvadu tīklu paredzēts izveidot saskaņā ar Andrejsalas detālplānojumā noteikto, pamatojoties uz tajā veiktajiem aprēķiniem, kur kopējo ūdens patēriņu veido dzeramā ūdens un ugunsdzēsības ūdens patēriņš.

SADZĪVES KANALIZĀCIJA

Andrejsalā atbilstoši detālplānojumam un tajā veiktajiem aprēķiniem tiks izveidots pilnīgi jauns maģistrālo sadzīves kanalizācijas kolektoru tīkls. Pašreizējie kanalizācijas tīkli tiks likvidēti. Atsevišķo posmu diametrs ir noteikts 200–500 mm. Maģistrālos kolektorus paredzēts izbūvēt tikai pa ielām, piebrauktuvēm un galveno inženierkomunikāciju koridoru.

Andrejsalas sadzīves kanalizācijas notekūdeņus paredzēts novadīt uz SIA "Rīgas ūdens" kanalizācijas sūkņu staciju nr. 6 Eksporta ielā 16 (pie Mastu ielas), veicot tās rekonstrukciju. Pieslēgšanās vieta paredzēta pie kolektora ar diametru 600 mm, Eksporta un Pētersalas ielas krustojumā.

LIETUS KANALIZĀCIJA

Andrejsalā tiek izveidots pilnīgi jauns maģistrālo lietus kanalizācijas kolektoru tīkls, izbūvējot slēgtu lietus kanalizācijas tīklu ar vienu izlaidi Andrejsalas ziemeļu daļā. Lietus kanalizāciju paredzēts izbūvēt no plastmasas vai stiklaplasta caurulēm 400–800 mm diametrā. Paredzēta Centra rajona un Vecrīgas kopsistēmas kanalizācijas izlaidis rekonstrukcija un uzkrāšanas rezervuāra V-10000 m³ ierīkošana.



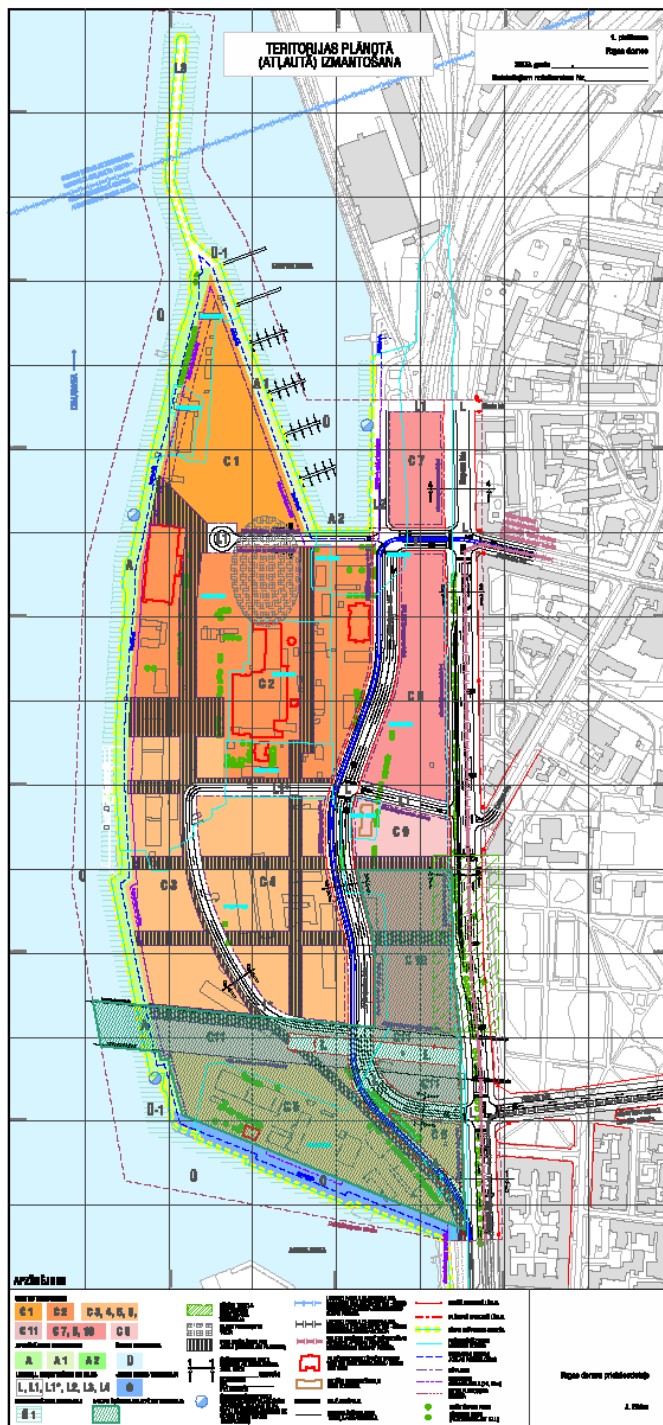
2.5. TERITORIJAS TURPMĀKĀ ATTĪSTĪBA

Teritorijas turpmākajā attīstībā PPP ietvaros sadarbībā ar JAU paredzēts attīstīt detālā plānojuma teritoriju C8 un labiekārtot teritoriju ap industriālajiem vēsturiskajiem objektiem – Krasta stacijas administratīvo ēku, Elektrostaciju un vienīgo Andrejsalā saglabājušos spīķeri – Graudu pārkraušanas noliktavu (elevatoru) (apbūves teritorijas zona C2). Tas dotu pilsētai labiekārtotu pilsētvidi aptuveni 9 ha platībā un pilsētniekiem pieejamu Daugavas krastmalu 1 km garumā.

Detālplānojuma īstenošanas 1. kārtā paredzēta kompleksa apbūve teritorijā C8, kas ir centru apbūves teritorija.

Centru apbūves teritoriju (C) izmantošanas veids (saskaņā ar detālplānojumu)

Primārais zemes un būvju izmantošanas veids ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām funkcijām - komerciāla rakstura darījumu iestādes - bankas, biroji un kantori, viesnīcas, gadatirgi, konferenču un izstāžu iestādes, tirdzniecības un pakalpojumu objekti, kā arī dzīvojamā funkcija. Nav atļautas ražošanas funkcijas.



Detālplānojuma prasības un apbūves veidošanas nosacījumi

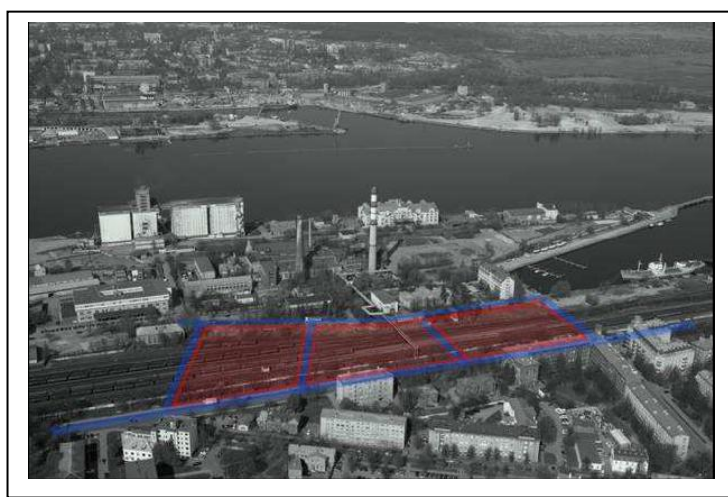
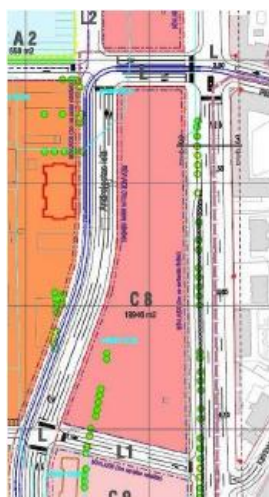
- Maksimālā apbūves intensitāte ir 550%.
- Minimālais brīvās teritorijas rādītājs ir 3%.

Atrašanās UNESCO Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā nosaka ēku augstuma ierobežojumus - 21m un 6 stāvus pie ielas un maksimālo augstumu 24m.

Apbūve veidojama kā bloķētas vai brīvēstāvošas ēkas ar perimetrālu kvartālu raksturu. Vienlaidus būvtelpas frontes maksimālais garums ir 100m. Atļauts veidot vienlaidus segtu publisku pasāžu ziemeļu – dienvidu virzienā, savienojot ēkas. Jāievēro insulācijas u.c. normatīvu prasības. Brīvā teritorija ir publiskās ārtelpas no auto brīvā teritorija. To nosaka procentos no ēku virszemes stāvu platības. Vismaz 50% no brīvās teritorijas jābūt zaļajiem stādījumiem. Pēc tramvaja rekonstrukcijas auto stāvvietu skaits var tikt samazināts par 50%. Zemes līmenī atļauts novietot ne vairāk par 10% no kopējā skaita.

Attīstāmā teritorija

Platība ir 19946 m². Teritorijā nav esošu ēku, tur atrodas kravas dzelzceļa sliedes un atbilstoša inženiertehniskā infrastruktūra, kas tiks demontēta. Dzelzceļa darbību paredzēts pārtraukt 2009. gada beigās.



C8 atļautās izmantošanas funkcijas:

- darījumu iestāde;
- tirdzniecības un pakalpojumu objekts;
- viesnīca;
- pārvaldes iestāde;
- kultūras iestāde;
- zinātnes iestāde;
- izglītības iestāde;
- publisks laukums, parks, skvērs;
- individuālais darbs;
- ārstniecības iestāde;
- sociālās aprūpes iestāde;
- auto novietne kvartālam vai blakus kvartāliem;
- dzīvojamā ēka;
- dzīvoklis;

- degvielas uzpildes stacija;
- telpas sporta nodarbībām kā palīgizmantošana.

Kvartālā kopumā vai katrā objektā atsevišķi ir jānodrošina dzīvojamās funkcijas īpatsvars ne mazāk kā 30% un ne vairāk kā 70% no kopējās stāvu platības.

Kompleksas apbūves teritorijas C8 paredzētā attīstība projekta turpmākās attīstības ietvaros

Būvniecības ieceres faktu kopsavilkums izstrādāts saskaņā ar Andrejsalas detālplānojumu un teritorijai saistošajiem apbūves noteikumiem.

Apraksts

Zonas C8 izbūve ir paredzēta Andrejsalas attīstības 1. kārtā. Blakus kvartālā paredzēta Laikmetīgās mākslas muzeja un kultūras un izglītības centra attīstība. Reālā apbūves intensitāte, ņemot vērā noteiktos attīstības un augstuma ierobežojumus, ir 345-400%. Ir iespējama daļēja 7. stāva izbūve, kas var dot papildu platības, bet nav iekļauts modeļa aprēķinos, jo ir arhitektoniski jāmodelē un jāakceptē atbildīgajās institūcijās. Pazemes telpas izmantošanai nav juridisku ierobežojumu, ir iespējams veidot vairākus pazemes stāvus.

Apbūve veidota 3 funkcionāli atšķirīgos blokos. Tos atdala publiskās ārtelpas zonas, kas nodrošina gājēju kustību, transporta apkalpi un telpu dabīgo apgaismojumu. Autostāvvietas izvietotas pazemes līmenī. Zemes līmenī ir 14 autostāvvietas apmeklētājiem. Gājēju plūsmai cauri kvartālam un kustībai sliktos laika apstākļos paredzēta pasāžas izveidošana pirmajā stāvā vai citos stāvos, kas saista apbūves blokus un perspektīvā turpināsies blakus kvartālos.

Transports. Galvenais transporta veids ir sabiedriskais transports - esošās tramvaju līnijas un plānotā autobusu satiksme ar pieturvietām tieši pie objekta. Iebraukšana pazemes auto stāvvietās un apkalpes transporta piebraukšana - no Andrejostas ielas. Zona atrodas pie Eksporta ielas, kas ir pilsētas nozīmes maģistrālā iela, kas 2018. gadā tiks pieslēgta Daugavas Ziemeļu šķērsojumam. Perspektīvā paredzēta tramvaja līnijas pārcelšana uz Andrejostas ielu. Transporta risinājums atbilst ielu rekonstrukcijas 1. kārtai (kas tiks īstenots projekta pamatstadijā).

Apbūves rādītāji	
Zemesgabala platība	19946 m ²
Stāvu platība	72512 m ²
Apbūves intensitāte	vidēji 364%
Zaļie stādījumi	2240 m ²
Stāvu skaits / Augstums	6 stāvi / 21-24 m

Zemesgabalu dalīšanas iespējas

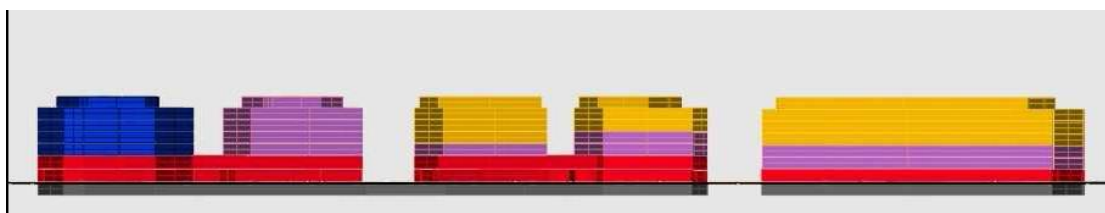
C8 var attīstīt kompleksi visa kvartāla apjomā vai kā 2-3 atsevišķus zemesgabalus, vienlaicīgi vai pa kārtām. Sīkāka dalīšana ir iespējama, bet virszemes apbūves apjoms šādā gadījumā ir mazāks, nekā kompleksā apbūvē.

Izmantošana

Centru apbūves zonā ir pieļaujamas daudzveidīgas jauktas izmantošanas. Modelī pieņemtā funkcionālā alternatīva var tikt modificēta konkrētā projektā. Visi pirmie stāvi paredzēti publiskām funkcijām – tirdzniecībai, ieskaitot restorānus, kafejnīcas u.c. pakalpojumus. Dzīvokļi plānoti augšējos stāvos. Pieņemta vidējā dzīvokļa bruto platība 100 m² jeb 70-80 m² neto.



Attēls Labiekārtojuma un 1.stāva plāns



Apbūves bloki: C8-1

C8-2

C8-3

C8-1

Primārā izmantošana ir biroji - banka vai firmas galvenais birojs. Atkarībā no 2. stāva funkcijas biroju daļa var būt 64-82% no bloka telpu platības, bet tirdzniecība 18-36%.

C8-2

Tirdzniecība (36%), biroji (25%), dzīvokļi (39%). C8-1 un C8-2 ir kopējs pazemes autostāvvietu bloks.

C8-3

Tirdzniecība (15%), dzīvokļi (46%), biroji (39%).

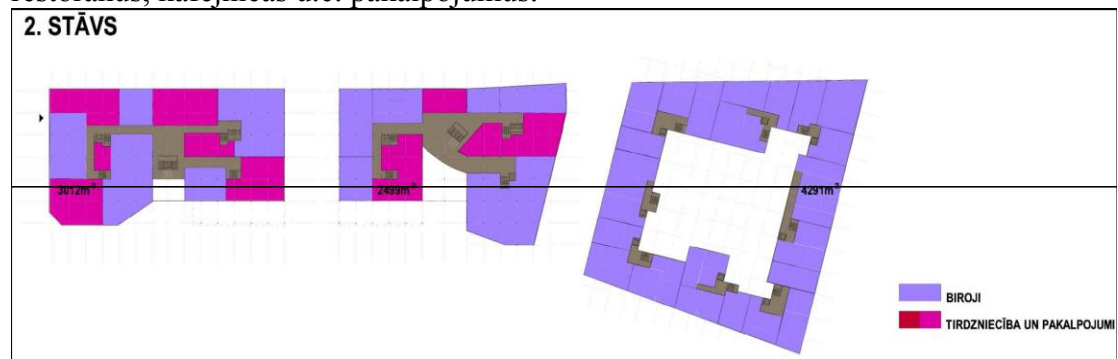
C8	Izmantošana (m ² , bruto platība)				
	Tirdzniecība, restorāni	Biroji	Dzīvokļi	Virszemes stāvu platība	Auto stāvvietas
C8-1	7945	14032	0	21977	9511
C8-2	7694	5338	8382	21414	
C8-3	4547	11203	13372	29122	7237
Kopā:	20185	30573	21754	72512	16748
	28 %	42 %	30 %	100 %	

Apbūves rādītāji atsevišķiem blokiem	C8-1	C8-2	C8-3
Zemesgabala platība, m ²	5493	6007	8446
Virszemes stāvu platība, m ²	21977	21414	29122
Apbūves intensitāte	400%	356%	345%
Dzīvokļu skaits	0	84	134
Auto stāvvietu skaits	172	176	267
Zaļie stādījumi, m ²	400	350	1490

Modelis attēlo principiālās telpu grupas, kuru izmantošana var tikt precizēta. Plānos attēlotās platības raksturo katra stāva telpu grupu bruto kopplatību.



Visa kvartāla 1. stāvā plānota tirdzniecība un citas publiskas funkcijas, ieskaitot restorānus, kafejnīcas u.c. pakalpojumus.

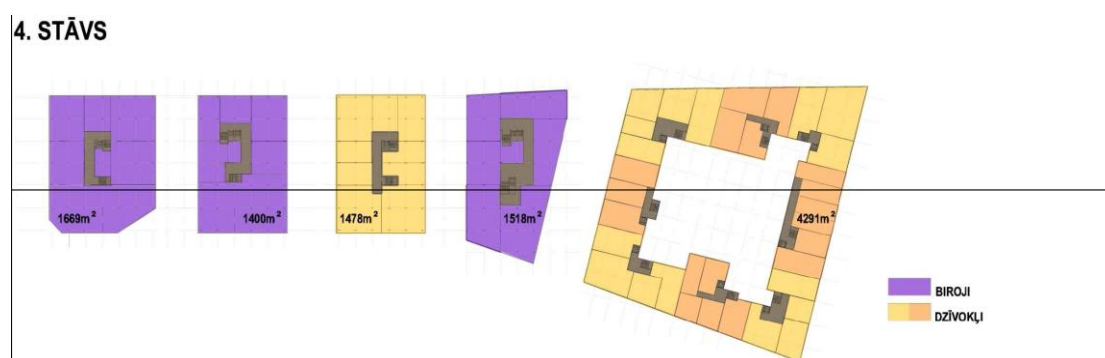


2. stāva izmantošana 1. un 2. blokā var būt variējama atkarībā no pieprasījuma.

Blokā C8-2 primāri - tirdzniecība, iespējama arī biroju funkcija. Blokā C8-1 – pēc nepieciešamības – biroji vai tirdzniecība.

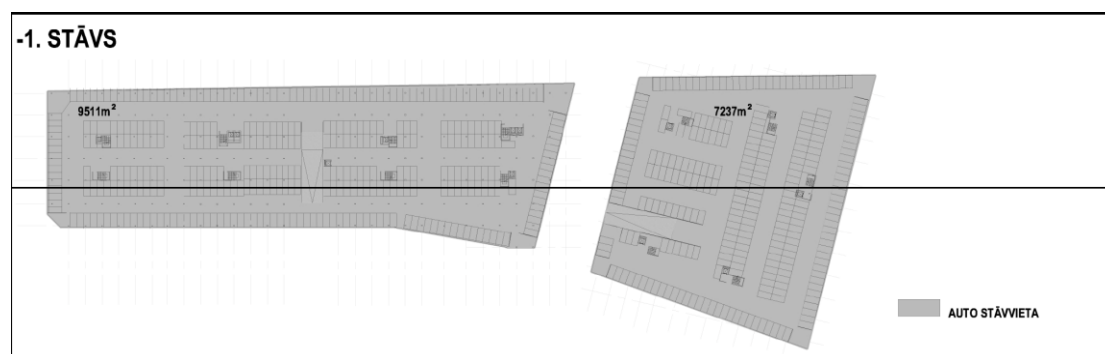
3. stāvā visos blokos plānoti biroji.

4. STĀVS



4. stāvā blokos C8-2 un C8-3 plānota dzīvokļu izvietošana, bet C8-1 tikai biroji. 2. blokā var tikt mainīts dzīvokļu un biroju savstarpējais novietojums, bet 3.blokā vienā sekcijā iespējama biroju izvietošana.

5. un 6. stāvā, kā arī potenciāli iespējamā jumta stāvā blokā C8-1 plānoti biroji, bet C8-2 un C8-3 – dzīvokļi.



Pazemes stāvi paredzēti auto stāvvietām un tehniskajām telpām. Auto stāvvietu skaits – C8-1 un C8-2 blokā 334, C8-3 blokā 267.

Katram dzīvoklim ir 1 auto stāvvietas. Nepieciešamais citu funkciju auto stāvvietu skaits var mainīties atkarībā no konkrētā projekta telpu funkcijām.

3. IZVĒLĒTĀS ALTERNATĪVAS (PROJEKTA) PAMATOJUMS

3.1. TEHNISKIE ASPEKTI

3.1.1. IZVĒLĒTĀS ALTERNATĪVAS KOPSAVILKUMS

Pētot iespējamās Rīgas degradētās teritorijas – Andrejsalas, attīstības ceļus, analizējot paredzamo pieprasījumu un apzinot pilsētas vajadzības, izvirzīta projekta vadošā ideja. Projekta pamatstadijā tā paredz Andrejostas ielas ar komunikācijām rekonstrukciju un projekta teritorijas tālākā attīstībā paredz attīstīt detālplānojuma teritoriju C8 un labiekārtot teritoriju ap industriālajiem vēsturiskajiem objektiem – Krasta stacijas administratīvo ēku, Elektrostaciju un vienīgo Andrejsalā saglabājušos spīķeri – Graudu pārkraušanas noliktavu (elevatoru) (apbūves teritorijas zona C2).

Andrejostas ielas rekonstrukciju nepieciešams veikt, lai to savienotu ar pilsētas centru un radītu atbilstošus apstākļus Andrejsalas attīstībai par pilsētas apakšcentru kā savdabīgu un daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu un nozīmīgu publisku objektu teritoriju, kas saistīta ar jūras pasažieru transportu, jahtu sportu, rekreāciju un tūrismu, izmantojot šim nolūkam esošo vērtīgo kultūras mantojumu, akvatorijas un krastmalas.

3.1.2. PROJEKTA PAMATSTADIJAS AKTIVITĀTES

Projekta galvenās aktivitātes norādītas tālākā sarakstā. Turpat skaidrota arī aktivitāšu savstarpējā sasaiste, atbildīgā puse vai puses un sagaidāmais rezultāts.

<i>Aktivitāte vai apakšaktivitāte</i>	<i>Raksturojums</i>	<i>Sasaiste</i>	<i>Atbildīgais</i>	<i>Rezultāts</i>
Andrejostas ielas rekonstrukcija	Izbūve veicama saskaņā ar tehnisko projektu	Īstenojama vienlaikus ar inženierkomunikāciju izbūvi, lai samazinātu nepieciešamos resursus	Rīgas dome; par kvalitāti atbilstoši būvniecību regulējošai likumdošanai atbildīgs būvdarbu veicējs	
Brauktuves un ietves pamata, salizturīgās kārtas un seguma izbūve				Izbūvēta Andrejostas iela aptuveni 1000m garumā
Aprīkojuma uzstādīšana				Uzstādītas ceļa zīmes, izveidotas autobusa pieturas
Luksoforu objektu izbūve				Izbūvēti luksoforu objekti
Inženierkomunikāciju izbūve gar ielu	Veicama saskaņā ar tehnisko projektu	Īstenojama vienlaikus Andrejostas ielas rekonstrukciju	Rīgas dome; par kvalitāti atbilstoši būvniecību regulējošai likumdošanai atbildīgs būvdarbu veicējs	
Ūdensvada izbūve				Izbūvēts ūdensvads
Lietus kanalizācijas tīklu izbūve				Izbūvēti lietus kanalizācijas tīkli
Sadzīves kanalizācijas tīklu izbūve				Izbūvēti sadzīves kanalizācijas tīkli
Ūdens rezervuāra izbūve				Izbūvēts ūdens rezervuārs
Attīrīšanas iekārtu ierīkošana				Ierīkotas attīrīšanas iekārtas
Elektroapgādes kabeļu pārcelšana un ārējā apgaismojuma izbūve				Pārcelti elektroapgāde kabeļi un izbūvēts ārējais apgaismojums
Teritorijas labiekārtošana ap rekonstruēto ielu	Aktivitāte jāveic, lai atbilstoši projekta mērķiem celtu pilsētas pievilcību	Veicama pēc visu būvdarbu pabeigšanas projekta ietvaros	Rīgas dome	
Apzaļumošana				Ierīkots zālājs un apstādījumi abās rekonstruētās Andrejostas ielas pusēs

Publicitātes un informācijas pasākumi	Veicami, lai informētu par ES atbalstu projekta īstenošanai un lai sasniegtu projekta mērķus	Lielākoties īstenojami pēc pārējo projekta aktivitāšu īstenošanas; informācija par ES atbalstu projekta īstenošanai sniedzama visā projekta laikā	Rīgas dome dome	Uzstādīti vizuālās identitātes materiāli; Rīgas iedzīvotāji informēti par projekta gaitu un pamatojumu
--	--	---	-----------------	--

3.2. FINANSIĀLIE ASPEKTI

Kā norādīts iepriekš, projekta pirmās aktivitātes – Andrejostas ielas rekonstrukcijas un komunikāciju izbūves – paredzamās izmaksas ir 3 948 897 LVL (t.sk.PVN).

Paredzamās izmaksas norādītas nākamajā tabulā. Ja vien nav norādīts citādi, skaitļi minēti LVL, t.sk.PVN.

Projekta pamatstadijas paredzamās izmaksas	
Vispārējie būvdarbi	642 220
Specializētie darbi – ārējie tīkli, sistēmas	2 233 567
Ceļu daļas darbi	786 194
Būvuzraudzība	47 459
Būvprojekta autoruzraudzība	39 549
Būvprojekta ekspertīze	11 865
KOPĀ:	3 760 855
Neparedzēti izdevumi	188 043
PAVISAM KOPĀ:	3 948 897

Projekta turpmākās attīstības aktivitātes – C8 izbūves paredzamās izmaksas ir 75 mlj LVL.

Iepriekšminēto skaitļu pamatā ir šādi apsvērumi:

- Andrejostas ielas rekonstrukcijas un komunikāciju izbūves paredzamo izmaksu, tai skaitā tehniskā projekta izstrādes un būvuzraudzības izmaksu, avots ir AS „Ceļuprojekts” iesniegtā tāme.
- C8 izbūves izmaksu pamatā ir JAU aprēķini, ņemot vērā uzņēmuma rīcībā esošo informāciju par viena kvadrātmetra būvniecības cenām, ņemot par pamatu būvniecības tirgus situāciju valstī.

3.3. VIDES ASPEKTI

Īstenojot projektu, tiks tiks veiktas noteiktas darbības negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai. Darbības negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai izpaudīsies kā kanalizācijas izbūve, tādējādi novēršot lielākās daļas Andrejsalas ēku kanalizācijas novadīšanu Daugavā vai Andrejostas līcī bez attīrīšanas, kā arī to, ka spēcīgu lietusgāzu laikā Daugavā tiek novadīta daļa Centra rajona un Vecrīgas lietus ūdeņu maisījuma kopā ar sadzīves kanalizācijas notekūdeņiem. Tādējādi samazināsies paredzamais kaitējums videi, ko rada notekūdeņu un sadzīves kanalizācijas ieplūšana Daugavā un Andrejostas līcī.

3.4. INSTITUCIONĀLIE ASPEKTI

Nekustamie īpašumi, kuros projekta ietvaros paredzēts veikt ieguldījumus, ir reģistrēti Rīgas pilsētas zemesgrāmatu nodaļā uz Latvijas valsts vārda Satiksmes ministrijas personā. Projekta īstenošanas nodrošināšanai un Andrejostas ielas izbūves veikšanai ir nepieciešamas šādas nekustamo īpašumu daļas ielas sarkanajās līnijās:

- 1) Rīga, Andrejostas iela 6A (kadastra Nr.0100 012 0117), zemesgabala ar kopējo platību 14730 kv.m daļa 804 kv.m platībā,
- 2) Rīga, Andrejostas iela 6 (kadastra Nr.0100 011 0135), zemesgabala ar kopējo platību 100 157 kv.m daļa 7972 kv.m platībā,
- 3) Rīga, Andrejostas iela 4A (kadastra Nr.0100 011 2059), zemesgabala ar kopējo platību 93 175 kv.m daļa 2931 kv.m platībā.

Saskaņā ar Valsts un pašvaldību mantas atsavināšanas likuma 42.panta pirmo daļu valsts nekustamo īpašumu var nodot bez atlīdzības pašvaldību īpašumā. Par valsts nekustamā īpašuma nodošanu pašvaldībai Ministru kabinets izdot rīkojumu. Minētā rīkojuma sagatavošanas pamats ir pašvaldības domes lēmums, ar kuru pašvaldība atzīst konkrēto nekustamo īpašumu vai tā daļu par nepieciešamu pašvaldības autonomo funkciju izpildes realizēšanai.

Par projekta realizācijai nepieciešamajiem nekustamajiem īpašumiem (izņemot zemesgabalu ar kadastra Nr.0100 011 0135), starp VAS "Privatizācijas aģentūra" un SIA "Jaunrīgas attīstības uzņēmums", SIA "Mācību centrs Andrejsala" un SIA "Termināls Andrejsala" ir noslēgti nomaksas pirkumu līgumi. Tādējādi minēto zemesgabalu daļu nodošana bez atlīdzības Rīgas pilsētas pašvaldības īpašumā būs iespējama pie nosacījuma, ka starp privatizāciju veicošo institūciju -VAS "Privatizācijas aģentūra" un nekustamo īpašumu ieguvējiem tiks panākta vienošanās par grozījumiem nomaksas pirkumu līgumos, izslēdzot no tā Andrejostas ielas izbūvei nepieciešamās zemesgabalu platības.

Rīgas domes Īpašuma departamenta 04.12.2009. gada vēstulē „Par īpašumtiesību sakārtošanu Andrejostas ielas izbūvei” sniegts šāds priekšlikums:

„...Ņemot vērā to, ka projekta realizācijai nepieciešamās zemesgabalu daļas vēl nodalāmas no pārējiem nekustamajiem īpašumiem, Zemes ierīcības likuma paredzētajā kārtībā izstrādājot un īstenojot zemes ierīcības projektus, kas aizņem aptuveni 12 mēnešus, bet plānotais projekta ieviešanas uzsākšanas termiņš ir 2010. gada februāris, uzskatām, ka ir atbalstāma projekta realizācijai nepieciešamo zemesgabalu daļu pārņemšana kā domājamās daļas no nekustamajiem īpašumiem, vienlaikus noslēdzot līgumu par kopīpašuma lietošanas kārtību uz laiku līdz nekustamo īpašumu sadalīšanas pabeigšanai. Minētais priekšlikums ļaus projekta realizācijai nepieciešamās nekustamo īpašumu domājamās daļas ierakstīt zemesgrāmatā uz Rīgas pilsētas pašvaldības vārda uzreiz pēc to pārņemšanas no valsts. Tomēr minētais priekšlikums ir īstenojams pie nosacījuma, ka to atbalstīs VAS "Privatizācijas aģentūra".

Rīgas domes lēmuma projekta par līgumu nodod bez atlīdzības Rīgas pilsētas pašvaldības īpašuma projekta realizācijai nepieciešamas valstij piederošo nekustamo īpašumu daļas sagatavošanas uzsākšanai nepieciešami papildu dokumenti zemesgabalu sadales skices, kurās būtu uzrādītas precīzas atsavināmās platības un Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas lēmums par projekta nepieciešamību un lūgumu Īpašuma departamentā sagatavot Rīgas domes lēmuma projektu. Pēc minēto dokumentu saņemšanas attiecīgā Rīgas domes lēmuma projekta sagatavošanai ir nepieciešama aptuveni 1 darba diena, bet laiks, kas nepieciešams Rīgas domes lēmuma pieņemšanai saskaņā ar Rīgas domes noteikto kārtību var aizņemt no 2 līdz 3 nedēļām.”.

Pēc projekta realizācijas tiek nodrošināta Andrejostas ielas uzturēšana saskaņā ar likumu „Par pašvaldībām”. Savukārt komunikācijas - ūdenssistēma, kā arī lietusūdens

un sadzīves kanalizācija tiek nodotas Sabiedrībai ar ierobežotu atbilstību „Rīgas Ūdens”.