

Pētījums „Priekšlikumi Rīgas centrālās daļas publiskās ārtelpas struktūras attīstības pamatnosacījumiem”

ID Nr. RD PAD 2014/31

9.pielikums.

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumiem iesniegto priekšlikumu izvērtējums

Pasūtītājs:

juridiskā adrese
reģistrācijas Nr.
tālrunis
fakss
e-pasts

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Amatu ielā 4, Rīga, LV-1050
90000056484
67105816
67012922
pad@riga.lv




Izpildītājs:

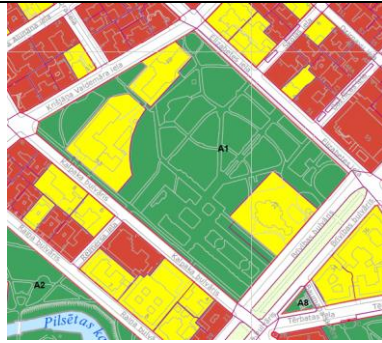
juridiskā adrese
reģistrācijas Nr.
tālrunis
fakss
e-pasts


SIA „Grupa 93”


Kr. Barona iela 3-4. Rīga, LV 1050, Latvija
50103129191
67217043
67217045
info@grupa93.lv

Rīga, 2014.gada novembris

Nr. p.k.	Atbildes datums ar reģ. nr. vai iesnieguma datums	Vārds, uzvārds/ Nosaukums	Priekšlikums	Sākotnējais vērtējums (RDPAD)	Iesniegumā minētā teritorija	Vērtējums RVC AZ PA pētījuma ietvaros
1.	21.11.2007.	Natālija Roždestvenskaja	Zemes gabals ar kad.nr.01000120211 ar kopējo platību 11763m ² atrodas ielu sarkanajās līnijās. Daļa no zemes gabala ir iekļauta detālplānojuma teritorijā. Lūdzu iekļaut visu zemes gabalu detālplānojuma teritorijā, lai būtu iespējas izstrādāt jaunu detālplānojumu un noņemt izmantošanas aprūtinājumus ielu sarkanās līnijas.	Priekšlikums nav atbalstīts. Sakarā ar to, ka transporta organizācijas risinājums Eksporta ielas un Katrīnas dambja teritorijas rajonā perspektīvā tiks precizēts.	 	Priekšlikums nav atbalstāms. Sakarā ar to, ka transporta organizācijas risinājums Eksporta ielas un Katrīnas dambja teritorijas rajonā perspektīvā tiks precizēts.
2.	11.09.2008.	SIA „Transporta infrastruktūras attīstība”	Lai nodrošinātu veiksmīgu intermodālā sabiedriskā transporta mezgla projekta realizāciju, nepieciešams mainīt teritorijas izmantošanas veidu no publiskās teritorijas uz jaukta tipa apbūves teritoriju, kā arī veikt noteikumus sekojošus grozījumus: 1.veikt šādus grozījumus noteikumu 2. pielikuma „Prasības detālplānojuma izstrādei starp Gaiziņa, Gogoļa, Turgeņeva un Maskavas ielu”: 1.1. 3. punktā svītrot vārdus „ un galvaspilsētas mēroga kultūras un izklaides objekts” 1.2. 4.1.2. apakšpunktā svītrot vārdus „,tos nav atļauts koncentrēt tirdzniecības centros, lielveikalos un universālveikalos”; 1.3. svītrot 4.1.5. apakšpunktu; 1.4. svītrot 4.2.2. apakšpunktu; 1.5. svītrot 4.2.5. apakšpunktu; 1.6. papildināt pielikumu ar 4.4. apakšpunktu šādā redakcijā: „4.4. apbūves blīvums staro Gaiziņa,	Turpmākā plānošanas procesā jāizvērtē intermodālā sabiedriskā transporta mezgla atrašanās lietderība konkrētajā teritorijā un teritorijas turpmākā attīstības koncepcija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnes teritorijai. Teritoriju kvartālos starp Gaiziņa, Gogoļa, Turgeņeva un Maskavas ielām RVC AZ TIAN neparedz kā obligāti izstrādājamā detālplānojuma teritorija.	 <p data-bbox="1435 1362 1951 1410">P5 intermodālais satiksmes mezgls</p>	Ierosinājums zaudējis aktualitāti. 2016.gadā ir noslēdzies atklāta arhitektūras projekta idejas skicē konkurss “Intermodālā satiksmes mezgla Turgeņeva ielā 4, Turgeņeva ielā 6, Gaiziņa ielā 5k-1, Rīgā izveide” (fīkvoja SIA “Promenex”). Tā rezultāti ir apstiprināti. Satiksmes mezgla konkursa priekšlikums ir savā ziņā pagaidu risinājums, izprotot, ka ilgtermiņā šis mezgls (mikroautobusu maršrutu galapunkts) visticamāk

			Gogoļa, Turgeņeva un Maskavas ielu nedrīkst pārsniegt 90%”.			<p>nefunkcionēs; šīs vietas ilgtermiņa attīstības redzējums ir skatāms kontekstā ar Rīgas centrāltirgus un Centrālās dzelzceļa stacijas teritorijām.</p> <p>Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē ir teritorija, kurai izstrādājams lokālplānojums.</p>
			Lai nodrošinātu iespēju box-parking projekta realizācijai Esplanādē, TIA piedāvā papildināt noteikumu 8.2. punktu „ prasības parku un skvēru izmantošanai” ar 8.2.1.4. apakšpunktu šādā redakcijā: „ 8.2.1.4. pieļaujama pazemes autostāvvietu būvniecība, ievērojot normatīvos aktus, ja tiek nodrošināta stādījumu un koku aizsardzība”.			<p>Priekšlikums nav atbalstāms. Esošajos parkos nevajadzētu ļaut būvēt pazemes autonomvietnes. To būvniecība maina gruntsūdeņu režīmu un pastāv risks, ka parka koki cietīs.</p> <p>Pazemes autonomvietnesvarētu atļaut jaunveidojamajos parkos.</p>
3.	20.01.2012. DA-12-132- nd 04.01.2012.	VAS "Valsts nekustamie īpašumi"	VAS "Valsts nekustamie īpašumi" pārvaldīšanā atrodas zemes vienība Rīgā, Citadeles ielā b/n, kadastra apzīmējums 01000102019, platība 752kv.m, kura ir ierakstīta zemes grāmatā uz valsts vārda Finanšu ministrijas personā. Spēkā esošajā plānā zemes vienība atrodas daļēji - Apstādījumu un dabas teritorijā (563 kv.m) un Lielceļu, maģistrāļu un ielu teritorijā (189 kv.m). Saskaņā ar Rīgas attīstības plānu 1995.-2005.gadam, zemes vienība atradās daļēji Darījumu iestāžu teritorijā un Ielas sarkanajās līnijās. Izstrādājot jaunus RTIAN un iekļaujot minēto zemes vienības daļu Apstādījumu un dabas teritorijā ir izmainījusies zemesgabala atļautā izmantošana, kas būtiski samazināja tā tirgus vērtību. Ierobežotā zemesgabala atļautā izmantošana mazinās potenciālo pircēju interesi, kā arī samazinās iespējamus ienākumus no īpašuma pārdošanas izsolē. Lūdzu mainīt zemes gabalam zonējumu 563 kv.m platībā no	Priekšlikums tiks pievienots jaunu Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes priekšlikumu apkopojumā un tiks izskatīts pēc Rīgas domes lēmuma par jaunu grozījumu uzsākšanu pieņemšanas. Priekšlikums nav atbalstīts 16.10.2012. grozījumu darba grupā. Zemes gabalam Citadeles ielā b/n (kadastra apzīmējums 0100 010 2019) nemainīt plānoto (atļauto) izmantošanu, jo skvērs pie Vanšu tilta (A19) iekļaujas vienotā Rīgas vēsturiskā centra		<p>Darba grupa ir lēmusi, ka teritoriju būt lietderīgi saglabāt kā svēru. Krišjāņa Valdemāra iela ir viena no Rīgas centra intensīvākajām satiksmes ielām, tās malā, kur iespējams ir jāsaglabā un jāveido apstādījumu zonas vides kvalitātes un mikroklimata uzlabošanai. Ar šādu mērķi skvērā būtu nepieciešams ierīkot intensīvus vairākpakāpju stādījumus ar kokiem un krūmiem.</p>

			<p>Apstādījumu un dabas teritorijas uz Centru apbūves teritoriju.</p>	<p>publiskās ārtelpas sistēmā un paredzēts, lai nodrošinātu gājēju satiksmi no Vanšu tilta uz Vecrīgu un 11.novembra krastmalu. 16.10.2012. Grozījumu darba grupā izteikts priekšlikums iegūt zemes gabalu pašvaldības īpašumā šīs funkcijas nodrošināšanai.</p>	 <p>546.19. Skvērs pie Vanšu tilta (apzīmējums plānā – A19)</p>	
4.	19.09.2012	Moisejs Zuhovickis	<p>1979.gadā autors izstrādāja skiču piedāvājumu 13.janvāra ielas restrukturizācijai un Rīgas Stacijas laukuma attīstībai. Tie tika precizēti Republikas Arhitektūras izstādē, kur kritiķi novērtēja kā pozitīvus piemērus. Kopš tā laika transporta plūsmas blīvuma, kā arī ar to saistītās problēmas ir tikai pasliktinājušās. Autoram ir zināms, ka tiek meklēti risinājumi jaunu gājēju ielu radīšanai Rīgas centrā, novirzot vai izmainot transporta plūsmas citos maršrutos. Ir nepieciešams piebilst, ka tehnoloģiskais un inženieru aprīkojums ir manāmi progresējis un attīstījies, kas ļauj papildināt un uzlabot jau iepriekš minēto izstrādāto skiču projektu, tajā skaitā piedāvāto dizainu. Projekts ar devīzi "BioRitms" paredzēja otrā līmeņa (dažos gadījumos arī vairākos līmeņos) gājēju pārejas</p>	<p>Centrālās dzelzceļa stacijas un tai piegulošā teritorija noteikta kā lokālplānojuma teritorija, tās robežas paredzot Rīgas domes lēmumā par lokālplānojuma uzsākšanu.</p>		<p>Skiču projekta idejas būtu izvērtējamas Centrālās dzelzceļa stacijas un apkārtnes lokālplānojuma izstrādes kontekstā, ņemot vērā RAIL BALTICA projekta attīstības ieceres. Dzelzceļa stacijas un teritoriju otrpus tai savienojums ar Vecrīgu būs nozīmīgs to attīstības stimuls. publiskās telpas kvalitātes uzlabošana šajā rajonā ir kritiski nepieciešama. Tomēr, jāņem vērā, ka pilsētas centrā</p>

			<p>izbūvi virs pārslogoto ielu braukšanas joslām. Līmeņi gan paredzēti tikai un vienīgi gājējiem. Visas tādu sistēmu priekšrocības, kas uzstādītas pilsētas kritiskajās zonās, ir aprakstītas skiču projekta paskaidrojošajās piezīmēs, ko autors ir gatavs izklāstīt, ja Rīgas dome izrādīs interesi.</p> <p>Īsumā par galvenajām priekšrocībām:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Transporta un gājēju plūsmu sadalīšana / gājēju pasargāšana no autoavāriju iespējām. 2) Pilsētas vides ekoloģiskās kvalitātes uzlabošana / ielas līmeņa, ietvju un laukumu apzaļumošana; speciāla izplūdes gāzu attīrīšanas sistēma. 3) Braucamās daļas norobežošanas no nokrišņiem / avārijas gadījumu samazināšanās, kā arī izdevumu uz ielas tīrīšanu samazināšanās. 4) Papildus rekreācijas zonas / papildus apzaļumotas zonas; pilsētas vides humanizācija un ekoloģijas līmeņa paaugstināšanās. 5) Stacijas laukuma zonā: telpas plūsmas optimizācija un papildus autostāvvietu izbūve/ papildus apzaļumotas zonas; pilsētas vides humanizācija un ekoloģijas līmeņa paaugstināšanās. 			<p>iespējami jāizvairās no ielu vairāklīmeņu šķērsojumiem. Uzssvars liekams uz citām mūsdienīgām metodēm, pirmkārt satiksmes nomierināšanas risinājumiem.</p>
5.	19.09.2012	Igors Stepanovs	<p>Lūdzu mainīt plānoto (atļauto) izmantošanu no publiskās apbūves teritorijas Ps (sporta objekts) uz centru apbūves teritoriju zemes gabalam Rīgā, Vingrotāju ielā 1 (kad.Nr.01000100045).</p>	<p>Priekšlikums nav atbalstīts.</p> <p>Ņemot vērā RVC SAP 22.02.2012. lēmumu, zemes gabalam Vingrotāju ielā 1 (kad.Nr.0100 010 0045) plānotā (atļautā) izmantošana nav mainīta.</p> <p>Uzskatāms par jaunu priekšlikumu, kas paredz izmaiņas darba uzdevumā.</p>		<p>RVC SAP 22.02.2012. lēmums neatbalstīt iesniegto risinājumu turpmākai attīstībai, kurā piedāvāts pārbūvēt ēku par viesnīcu, nav ticis pārskatīts un mainīts, līdz ar to nav pamata atbalstīt iesniegumu.</p> <p>No publiskās ārtelpas skatpunkta ierosinājuma ir pastarpināta nozīme, jo zemesgabals jau ir gandrīz pilnībā apbūvēts; funkcijas maiņa varētu ietekmēt transporta plūsmu un nepieciešamību pēc autonomvietnēm.</p>
6.	09.10.2012	Andis Kublačovs LATVIJAS TERITORIĀL- PLĀNOTĀJU	<p>Turpina tēmu par publisko ārtelpu un apstādījumiem. Par to daudz diskutēts arī arhitektu savienībā. Tomēr man tīri labi patika, ka jūs atradāt risinājumu, kā atspoguļot šos apstādījumus un publisko ārtelpu gana</p>	<p>Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt tematisko plānojumu.</p>		<p>Apsvērumi ņemami vērā turpmākajā plānošanas procesā, izstrādājot tematisko plānojumu.</p>

		ASOCIĀCIJA BIEDRĪBA	eleganti, kas ir Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijā. Vienā pielikumā bija gana vienotā struktūrā, elementāri attēlots, uz kā bāzētos tālāk publiskās ārtelpas atspoguļošana. Tālāk gan nav saglabāta šī vienotā struktūra un elementārisms, uztveramība šajā detalizētajā RVC kartē.			
7.	09.10.2012	Edgars Bērziņš	Vajadzētu runāt par "atklāto pilsētas telpu". Būfībā visu nosaka īpašums. Bet cik nozīmīga pilsētai ir privātā atklātā telpa. Un tie lielākā mērā iedzīvotājiem ir dzīvojamie rajoni, teritorijas starp mājām, varētu izstrādāt instrumentus, kas veicinātu to.	Priekšlikums ir atbalstīts. Normatīvajā aktā „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums” skaidrots termins „publiskā ārtelpa”, 1.4. pants – „publiskā ārtelpa — ielas, bulvāri, laukumi, parki, skvēri, krastmalas, kvartālu telpa, pagalmi, kas bez ierobežojumiem pieejami sabiedrībai neatkarīgi no tā, kā īpašumā tie atrodas;” Termins tiek lietots likuma izpratnē, kā arī veikti attiecīgi labojumi paskaidrojuma rakstā. Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt tematisko plānojumu.		Privāto ārtelpu statuss – nepieciešamība tās saglabāt kā publiski pieejamas teritorijas – izvērtējams izstrādājot tematisko plānojumu. Tā ietvaros nosakāmi arī kritēriji, pēc kuriem vērtē šo nepieciešamību. Tie ir, piemēram, vienotā publisko ārtelpu un apstādījumu tīklojuma veidošana, rekreācijas teritoriju pieejamības un pārklājuma nodrošināšana, vides kvalitāte un mikroklimata uzlabošana u.c.
8.		Kristīne Āboliņa	PRIEKŠLIKUMI velotransporta legalizēšanai RD 07.02.2006. saistošajos noteikumos Nr.38 "RVC un AZ izmantošanas un aizsardzības noteikumi. 4.pielikumā; 10) Ielu šķērsprofilu apzīmējumos ieviest "braukšanas josla vieglajam autotransportam un velotransportam", kā arī "velojosla". 11) 1.šķērsprofilā neveidot jaunu ietvi un veloceļu uz zaļās joslas rēķina, turklāt likvidējot alejas vienu rindu, bet gan veidot atsevišķu veloceļu un ietvi pašreizējās ietves vietā, jo tur pašreiz ne gājēju kustība, ne velokustība nav intensīva, lai tos būtu jāatdala ar aleju. Paredzēt arī kreisajā pusē veloceļu, jo ietves platums to pieļauj. Vienlaikus labāka redzamība un savstarpējā saprašanās būs, ja autovadītāji un velobraucēji nebūs nodalīti ar redzamību ierobežojošu vītenaugu vai stabu rindu	Priekšlikumi Nr.10 – 14 un 16 – 22 nav atbalstīti. Ielu šķērsprofili tiek pievienoti paskaidrojuma raksta pielikumā, kā tas ir pašreiz spēkā esošajā Plānojumā, līdz ar to tos nav paredzēts koriģēt. Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt publiskās ārtelpas tematisko plānojumu, kurā paredzēts vispusīgi izvērtēt pašlaik noteikto veloceļu vai velojoslas izveidošanas iespējas. Izstrādājot publiskās ārtelpas tematisko plānu, jāpārskata		Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.

		<p>(labajā pusē). Veloceļa izveide uz zaļās zonas rēķina, kaut apstākļi dod arī videi draudzīgākas iespējas, pasliktinās apstādījumu daudzumu un kvalitāti.</p> <p>12) 2. šķērsprofilā labajā pusē veloceļu veidot pie ietves, nevis uz zaļās zonas rēķina. Pamatojums 14.punktā.</p> <p>13) 6. šķērsprofilā paredzēt vietu velotransportam, jo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ietve ir pietiekami plata 2) pašlaik uz brauktuves reāli ir tikai viena autojosla, tātad velojoslu var izveidot arī uz brauktuves, jo satiksmes intensitāte šajā posmā ir neliela, turklāt tas nodrošinātu nepieciešamā savienojuma daļu centrā velotransportam Ziemeļrietumu - Dienvidaustrumu virzienā. <p>14) 8. un 9.šķērsprofilā paredzēt vietu velotransportam, īpaši pirms tramvaja sliežu izbūves, jo tādējādi tiks nodrošināts loģisks un nepieciešams savienojums Pulkveža Brieža ielai no Dzirnauvas ielas uz parka zonu, padarot ērtāk sasniedzamu centru un nemērojot līkumu uz krastmalu, kurā ir daudz mazāk braucienus mērķu.</p> <p>15) 13.janvāra iela/ Marijas iela līdz Merķeļa ielai satiksmes infrastruktūras plānā ir paredzēta perspektīvē arī velosatiksmē, taču ielu šķērsprofilos tas nav atspoguļots.</p> <p>16) 15.šķērsprofilā josla vienā pusē velosatiksmē ir par šauru, lai nodrošinātu divvirzienu satiksmi – jāpaplašina paredzētā vienā pusē vai jāparedz otra ielas otrā pusē.</p> <p>17) Izveidot šķērsprofilu Elizabetes ielas posmam no Satekles ielas līdz Marijas ielai, no Antonijas ielas līdz Valdemāra ielai, no Tērbatas ielas līdz Krišjāņa Barona ielai, tur paredzot arī vietu velotransportam, lai nodrošinātu nepieciešamā savienojuma daļu centrā velotransportam ZR-DA virzienā.</p> <p>18) 32., 33., 34. šķērsprofilā paredzēt vietu arī velosatiksmē, lai nodrošinātu nepieciešamās savienojuma daļu centrā velotransportam ZR-DA virzienā.</p> <p>19) Izveidot šķērsprofilu Emīla Melngaiļa ielai posmā no Strēlnieku ielas līdz Krišjāņa Valdemāra ielai, Krišjāņa Valdemāra ielā jo Lāčplēša ielas līdz</p>	<p>šķērsprofilu.</p> <p>Priekšlikums Nr. 15 ir atbalstīts. Papildināti paskaidrojuma raksta 2.pielikumā attēlotie šķērsprofili Nr. 11, 12 un 45 ar veloceļu.</p>		
--	--	---	--	--	--

			<p>Stabu ielai (x šķērsprofils) un Ģertrūdes ielai no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Skolas ielai, tajā paredzot vietu velotransportam, lai nodrošinātu nepieciešamo savienojumu starp Skanstes un Skolas ielas veloceliņiem.</p> <p>20) Izveidot šķērsprofilu Bruņinieku ielai posmā no Brīvības ielas līdz Krišjāņa barona ielai, tajā paredzot vietu velotransportam, lai nodrošinātu nepieciešamo savienojumu starp Barona ielas un Skolas ielas celiņiem.</p> <p>21) Iepļānot vietu velosatiksmi piemērotās ielā, lai savienotu Dzirnavu, Elizabetes un Satekles ielas rajonus ar Salu tiltu un Maskavas forštati pa īsāko ceļu, jo pašlaik paredzētajā plānā tam paredzēts ~2km līkums.</p> <p>22) Satiksmes infrastruktūras plānā un ielu šķērsprofilos paredzēt taisnus velo savienojumus Skolas ielas veloceliņam ar Akmens tiltu un Vanšu tiltu, kā arī Antonijas ielas veloceliņam ar Vanšu tiltu, lai velolietošana pilsētas centrā neradītu grūtības un garus apkārtceļus velobraucējiem, kā arī velosatiksmes infrastruktūras tīkls būtu savienots un loģisks atbilstoši biežāk lietotajiem maršrutiem.</p>			
9.		<p>Gunta Grikmane LATVIJAS ARHITEKTU SAVIENĪBA BIEDRĪBA</p>	<p>Nepieciešams papildus izstrādāt tematiskās (pārskata) kartes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publiskās ārtelpas karte (pilsētas kontekstā ataino vienotu publisko ārtelpu veidojošo elementu tīklu); • Vienota pilsētas apstādījumu karte (ataino pilsētas apstādījumu struktūru sasaistē ar vides un gaisa kvalitātes nodrošināšanas un paaugstināšanas pasākumu plānu); • Hidrogrāfiskais pamatplāns (ietverot RVC ūdens teritorijas) <p>Šīs kartes izstrādājamas ne tikai RVC AZ bet visas Rīgas kontekstā un ietveramas saistošajos noteikumos.</p>	<p>Priekšlikums nav atbalstīts.</p> <p>Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt publiskās ārtelpas tematisko plānojumu.</p> <p>Tematiskie plāni visas Rīgas teritorijas mērogā tiks izstrādāti jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā</p>		<p>Grafiskie risinājumi, kas izstrādājami tematiskā plānojuma ietvaros, i ietverti šī pētījuma sadaļā “Priekšlikumi publiskās ārtelpas tematiskajam plānojumam”.</p> <p>Vienotais publiskās ārtelpas tīkklojums izstrādājams, ņemot vērā Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam nostādnes.</p>
			<p>TIAN 4.piel. ielu šķērsprofilu apzīmējumos ieviest apzīmējumu „braukšanas josla vieglajam autotransportam un velotransportam”, kā arī „velojosla”.</p>	<p>Priekšlikums nav atbalstīts.</p> <p>Ielu šķērsprofili tiek pievienoti paskaidrojuma raksta pielikumā, kā tas ir pašreiz spēkā esošajā Plānojumā, līdz ar</p>		<p>Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku</p>


		<p>1. šķērsprofilā neveidot jaunu ietvi un veloceļu uz zaļās joslas rēķina, likvidējot koku alejas vienu rindu, bet veidot atsevišķu veloceļu un ietvi pašreizējās ietves vietā. Paredzēt veloceļu arī kreisajā pusē, jo ietves platums to pieļauj.</p> <p>Ne gājēju kustība, ne velokustība nav tik intensīva, lai tos būtu jāatdala ar aleju. Vienlaikus labāka redzamība un savstarpējā saprašanās būs, ja autovadītāji un velobraucēji nebūs nodalīti ar redzamību ierobežojošu vītenaugu vai stabu rindu (labajā pusē). Veloceļa izveide uz zaļās zonas rēķina, pasliktinās apstādījumu daudzumu un kvalitāti.</p> <p>2. šķērsprofilā labajā pusē veloceļu veidot pie ietves, nevis uz zaļās zonas rēķina.</p> <p>6. šķērsprofilā paredzēt vietu velotransportam. Ietve ir pietiekami plata, un pašlaik uz brauktuves reāli ir tikai viena autojosla, tātad velojoslu var izveidot arī uz brauktuves, jo satiksmes intensitāte šajā posmā ir neliela, turklāt tas nodrošinātu nepieciešamā savienojuma daļu centrā velotransportam Ziemeļrietumu-Dienvidaustrumu virzienā.</p> <p>8. un 9. šķērsprofilā paredzēt vietu velotransportam. Risinājums nodrošinātu nepieciešamo savienojumu Pulkveža Brieža ielai no Dzirnau ielas uz parku zonu, padarot ērtāk sasniedzamu visu centru un nemērojot līkumu uz krastmalu, kurā ir daudz mazāk brauciena mērķi.</p> <p>15. Šķērsprofilā josla vienā pusē velosatiksmi ir par šauru, lai nodrošinātu divvirzienu satiksmi – jāpaplašina paredzētā vienā pusē vai jāparedz otra ielas otrā pusē.</p> <p>Izveidot šķērsprofilu Elizabetes ielas posmam no Satekles ielas līdz Marijas ielai, no Antonijas ielas līdz Valdemāra ielai, no Tērbatas ielas līdz Kr. Barona ielai, tur paredzot arī vietu velotransportam. Risinājums nodrošinātu nepieciešamā savienojuma daļu centrā velotransportam Ziemeļrietumu-Dienvidaustrumu virzienā</p>	<p>to tos nav paredzēts koriģēt.</p> <p>Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt publiskās ārtelpas tematisko plānojumu, kurā vispusīgi izvērtēt pašlaik noteikto veloceļu vai velojoslas izveidošanas iespējas.</p> <p>Izstrādājot publiskās ārtelpas tematisko plānu, jāpārskata šķērsprofili.</p>		<p>vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.</p>
--	--	--	---	--	---

		<p>32., 33., 34. šķērsprofilā paredzēt vietu arī velosatiksmei.</p> <p>Risinājums nodrošinātu nepieciešamā savienojuma daļu centrā velotransportam Ziemeļrietumu-Dienvidaustrumu virzienā</p> <p>Izveidot šķērsprofilu E.Melngaiļa ielai posmā no Strēlnieku ielas līdz Kr.Valdemāra ielai, Kr.Valdemāra ielā no Lācplēša līdz Stabu ielai (x. šķērsprofils) un Ģertrūdes ielai no Kr.Valdemāra ielas līdz Skolas ielai, tajā paredzot vietu velotransportam.</p> <p>Risinājums nodrošinātu nepieciešamo savienojumu starp Skanstes ielas un Skolas ielas veloceļiem.</p> <p>Izveidot šķērsprofilu Bruņinieku ielai posmā no Brīvības līdz Kr.Barona ielai, tajā paredzot vietu velotransportam.</p> <p>Risinājums nodrošinātu nepieciešamo savienojumu starp Barona ielas un Skolas ielas veloceļiem.</p> <p>Iepļānot vietu velosatiksmei piemērotās ielās, lai savienotu Dzirnavu, Elizabetes un Satekles ielas rajonus ar Salu tiltu un Maskavas forštati pa īsāko ceļu.</p> <p>Pašlaik paredzētajā plānā tam domāts apmēram 2 km līkums.</p> <p>Satiksmes infrastruktūras plānā un ielu šķērsprofilos paredzēt taisnus velo savienojumus Skolas ielas veloceļam ar Akmens Tiltu un Vanšu tiltu, kā arī Antonijas ielas veloceļam ar Vanšu tiltu.</p> <p>Risinājums atvieglotu velolietošanu pilsētas centrā un neradītu garus apkārtceļus velobraucējiem, kā arī velosatiksmes infrastruktūras tīkls būtu savienots un loģisks atbilstoši biežāk lietotajiem maršrutiem.</p>			
		<p>Papildināt TIAN 4.piel. ielu šķērsprofilus ar tipu, kas izmantojams Vecrīgā.</p> <p>Šķērsprofila tipā norādāms bruģa tips, vēsturiski iedibinātais lietus ūdens rīdziņas veidošanas princips.</p>	<p>Priekšlikums ir daļēji atbalstīts.</p> <p>TIAN papildināts 120. punkts (531. punkts) sekojošā redakcijā: „Ielu renovāciju un rekonstrukciju veic tikai kompleksas renovācijas vai</p>		<p>Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas</p>

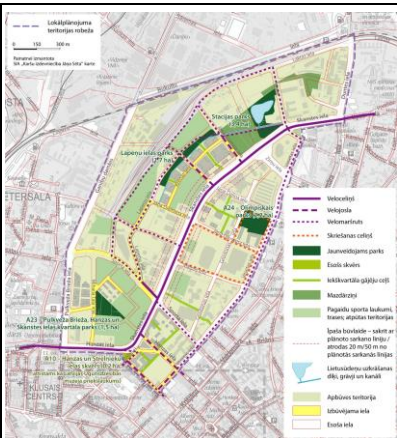
			<p>rekonstrukcijas veidā saskaņā ar būvprojektu, kas saskaņots ar VKPAI un akceptēts Būvvaldē. Izstrādājot ielu renovācijas vai rekonstrukcijas projektus, izvērtē arī vēsturisko situāciju - ielu trasējumu, šķērsprofilus un saglabājušās vēsturisko komunikāciju detaļas. Būvprojektā ietver pazemes inženierkomunikāciju rekonstrukciju, Plānojumā paredzētos ielu stādījumu risinājumus un risinājumus vēsturiskās situācijas izpētē konstatēto kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanai saskaņā ar VKPAI un Būvvaldes norādījumiem.”</p> <p>Ielu šķērsprofili tiek pievienoti paskaidrojuma raksta pielikumā, kā tas ir pašreiz spēkā esošajā Plānojumā, līdz ar to tos nav paredzēts koriģēt. Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt publiskās ārtelpas tematisko plānojumu, kurā vispusīgi izvērtēt pašlaik noteikto ceļu izveidošanas iespējas.</p>		<p>uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.</p>
		<p>TIAN p.222 un 4.piel. pārskatīt konteinerstādījumu lietojumu RVC AZ teritorijā, tos aizstājot ar pilnvērtīgiem koku stādījumiem Piemēram, 4.piel.Pulkveža Brieža, Čaka ielas šķērsprofilos norādītie konteinerstādījumi ir vai nu jāaizvieto ar pilnvērtīgiem koku stādījumiem vai jāatsakās no tiem gadījumā, ja tiek paredzēts, ka satiksmes intensitāte pieaugs.</p>	<p>Priekšlikums nav atbalstīts.</p> <p>Ielu šķērsprofili tiek pievienoti paskaidrojuma raksta pielikumā, kā tas ir pašreiz spēkā esošajā Plānojumā, līdz ar to tos nav paredzēts koriģēt. Turpmākajā plānošanas procesā paredzēts izstrādāt publiskās ārtelpas tematisko plānojumu,</p>		<p>Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami</p>

				kurā vispusīgi izvērtēt pašlaik noteikto ceļu izveidošanas iespējas. Izstrādājot publiskās ārtelpas tematisko plānu, jāpārskata šķērsprofili.		iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.
10.	16.10.2012	Ausma Skujiņa	<p>Detālpārplānojums: LATVIEŠU STRĒLNIEKU LAUKUMS</p> <p>Ja mēs cienām savu pagātni, tad nedrīkstam pieļaut, ka STRĒLNIEKU PIEMINEKLI aizsedz tūristu autobusi, ka tam blakus uzstādīts kiosks un ka pieminekļa apkārtnē nav labiekārtota - iet bojā divi ozoli. Nav saprotams arī tas, kādam nolūkam ir paredzēts pacēlājs, kuru montāžu varēja novērot vakar - 22.07. Kas to ir atļāvis? Arī detālā projektā netiek respektēti esošie stādījumi. Ozolus pat nepamana. Plānotā piebūve ar "bērziņiem" liekās kā iemaldījusies. Nepārlicina zem laukuma iedziļinātā piemiņas vieta, kura atradīsies blakus pazemes automašīnu stāvlaukumiem. Un vai automašīnu koncentrācija šajā vietā ir mērķtiecīga un attaisnojama? Uzskatu, ka projekts jāpārstrādā. Mums pietrūkst pašcieņas! Par to liecina gan notiekošais STRĒLNIEKU LAUKUMĀ, gan projektos iezīmētais.</p>	<p>Grozījumu izstrādes ietvaros ir veikta dižkoku aktualizācija.</p> <p>Ainaviski vērtīgo koku aktualizācija var tikt veikta pēc to izpētes un apsekošanas, kas nav risināms šo Grozījumu ietvaros.</p>		<p>Šī pētījuma ietvaros veiktajā analizē ir rasti secinājumi par Strēlnieku laukumu pašreiz, tā nozīmi un attīstības virzienu. Tie ņemami vērā gan turpmākajā plānošanas procesā, gan laukuma rekonstrukcijas gaitā: "Strēlnieku laukumā dominē utilitāras funkcijas – gājēju tranzīta kustība un autonomvietnes. Laukuma dizains un kompozīcija ir neizstrādāta un nav uzskatāma par kvalitatīvu. Laukuma lielākā problēma ir sliktais savienojums ar krastmalu.</p> <p>Teritorijai kā ar 11. novembra krastmalu vienotam kompleksam ir milzīgs potenciāls; kardināli pārbūvējot laukumu, pārstrukturējot transporta shēmu un rekonstruējot krastmalu, tā kļūtu par vienu no skaistākajiem un iecienītākajiem pilsētas laukumiem.</p> <p>Nozīmīgākais veicamais pasākums ir Latviešu strēlnieku laukuma</p>

						<p>detālplānojuma īstenošana.</p> <p>Laukumu būtiski jāpārveido, tostarp, jāveido vienots ar apkārtējo apbūvi stilistiski saistīts vides dizains, jāizstrādā apstādījumu struktūra, jāizveido loģisks funkcionālais zonējums, jāattīsta funkcionālās saites ar apkārtējiem objektiem, pirmkārt, Latvijas okupācijas muzeju, jāizvērtē iespējas atbrīvot to no autotransporta vai jāpārplāno autostāvvietu (tūristu autobusu stāvvietas) izvietojums.</p> <p>Minimālā nepieciešamā rekonstrukcija, kas palielinātu laukuma izmantošanas iespējas un krastmalas pievilcību, ir vairāku ērtu gājēju pāreju izbūve”.</p>
11.	26.10.2012. DA-12-1670-nd 28.09.2012.	SIA „Vingrotāju 1”	<p>SIA „Vingrotāju 1” pieder nekustamais īpašums Vingrotāju ielā 1, Rīgā. Nekustamā īpašuma novietojums pieļauj publiska rakstura apbūves atfistības iespējas.</p> <p>Iepazīstoties ar RD 20.12.2005. Saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi grozījumu 1.redakciju lūdzam veikt šādas izmaiņas:</p> <p>Lūdzu mainīt 15.pielikumā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M1:10 000” noteikto nekustamā īpašuma atļauto izmantošanu uz „Jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorija (JR)”.</p>	Uzskatāms par jaunu priekšlikumu, kas paredz izmaiņas darba uzdevumā.		<p>RVC SAP 22.02.2012. lēmumā nav atbalstīta iecere samazināt publisko funkciju īpatsvaru iesiegumā minētajā zemesgabālā. Lēmums nav ticis pārskatīts un mainīts, līdz ar to nav pamata atbalstīt iesniegumu. No publiskās ārtelpas skatpunkta ierosinājuma ir pastarpināta nozīme, jo zemesgabals jau ir gandrīz pilnībā apbūvēts; funkcijas maiņa varētu ietekmēt transporta plūsmu un</p>

	12. 29.10.2012. DA-12-1685-nd 28.09.2012.	AS „Reverta”	Saskaņā ar Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu uzsākta jauna Rīgas teritorijas plānojuma izstrāde. Lai pilnā mērā īstenotu AS „Reverta” īpašuma tiesības uz tai piederošajiem īpašumiem Republikas laukumā 4, lūdzu koriģēt RVC AZ TP grafiskā kartē „Rīgas vēsturiskā centra kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns” noteikto būvlaidi zemes gabalos Rīgā, Republikas laukumā 4 ar kadastra Nr.01000102017 un 01000102036.	Nepieciešami papildus materiāli konkrētā priekšlikuma izskatīšanai. Tā kā departaments nav saņēmis materiālus par Jūsu piedāvāto būvlaides korekciju, priekšlikumu nav iespējams izskatīt.		<p>nepieciešamību pēc autonomvietnēm.</p> <p>Zemesgabali atrodas perimetrālas apbūves teritorijā. Tie robežojas ar kultūrvēsturiski nozīmīgu autentisku pilsētvides teritoriju. Obligātā būvlaides tajos nav noteiktas. Būvlaides noteiktas ar mērķi veidot vienu fasāžu fronti, skatu koridoru – ass turpinājumu un no Pils laukuma uz Republikas laukumu. Tā ir arī publiskās ārtelpas josla.</p> <p>Būvlaides iespējams koriģēt detālplānojumā, ja tiek atrisināta šī sarežģītā mezgla telpiskā organizācijas un detalizēti izstrādās publiskās ārtelpas struktūras priekšlikums.</p>
--	---	--------------	---	--	---	--

						
13.	21.12.2012. DA-12- 2046-nd	AS „Reverta”	<p>Kā jau 2012.gada 28.septembra vēstulē, lūdzām, lai pilnā mērā īstenotu AS „Reverta” īpašuma tiesības uz tai piederošajiem īpašumiem Republikas laukumā 4, lūdzu koriģēt RVC AZ TP grafiskā kartē „Rīgas vēsturiskā centra kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns” noteikto būvlaidi zemes gabalos Rīgā, Republikas laukumā 4 ar kadastra Nr.0100 010 2017 un 0100 010 2036.</p> <p>Esam vienojušies ar projektēšanas biroju SIA „Legzdiņš un partneri” par būvlaides korekcijas priekšlikuma izstrādāšanu un pilnvarojam arhitektu Gati Legzdiņu izstrādāt būvlaides priekšlikumu, kā arī iesniegt nepieciešamos dokumentus valsts un pašvaldības iestādēs būvlaides koriģēšanai.</p>	<p>AS „Reverta” priekšlikums par būvlaides korekcijām uzskatāms par jaunu priekšlikumu.</p> <p>Turpmāk būvlaidi varēs koriģēt būvobjekta projektēšanas procesā, jo, saskaņā ar izstrādāto Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grozījumu 298.punktu: „Plānojumā noteiktās būvlaides var precizēt detālpļānojumā”. Tas nozīmē, ka pamatotām būvlaides izmaiņām turpmāk nebūs nepieciešami grozījumi spēkā esošajā teritorijas plānojumā, bet to varēs risināt detālpļānojumā vienlaikus ar būvprojekta izstrādi.</p>		<p>Zemesgabali atrodas perimetrālas apbūves teritorijā. Tie robežojas ar kultūrvēsturiski nozīmīgu autentisku pilsētvides teritoriju. Obligātā būvlaides tajos nav noteiktas.</p> <p>Būvlaides noteiktas ar mērķi veidot vienu fasāžu fronti, skatu koridoru – ass turpinājumu un no Pils laukuma uz Republikas laukumu. Tā ir arī publiskās ārtelpas josla.</p> <p>Būvlaides iespējams koriģēt detālpļānojumā, ja tiek atrisināta šī sarežģītā mezgla telpiskā organizācijas un detalizēti izstrādās publiskās ārtelpas struktūras priekšlikums.</p>

14.	26.03.2013. DA-13-666- nd 21.02.2013.	SIA „Olimpiskais sporta centrs”, valdes locekle Zane Grundiņa-Arāja	<p>SIA „Olimpiskais sporta centrs” vērsas Pilsētas attīstības komitejā, lai rastu atbalstu publiska skriešanas celiņa izveidē ap Olimpisko sporta centru pa tā perimetru esošajās ietvēs (Vesetas ielā, Mālpils ielā, Grostonas ielā un J.Dikmaņa ielā).</p> <p>Olimpiskais centrs atrodas Grostonas ielā 6B, Rīgā, jeb tā sauktajā „klusajā centrā”. Tā ir vieta, kur līdzās jau esošajiem dzīvojamo māju kompleksiem un izglītības iestādēm pēdējo gadu laikā tiek realizēti vērienīgi apbūves projekti gan dzīvojamo ēku, gan biroju ēku veidolā, kas iezīmē minētās Rīgas daļas straujo attīstību. Taču kā zinām, tad viens no būtiskākajiem attīstības priekšnosacījumiem ir sakārtota infrastruktūra un teritorijas plānošana primāri ņemot vērā iedzīvotāju intereses, lai apkārtējā vide kļūtu pievilcīgāka, draudzīgāka un pieejamāka. 2011.gada arhitektu birojs „Nams” izstrādāja Skanstes apkaimes lokālplānojumu, piedāvājot savu redzējumu minētās teritorijas labiekārtošanā. Iezīmējot parkus, to izveides koncepciju un piemērotību konkrētās pilsētvides raksturam, arhitektu birojs, ņemot vērā teritorijas īpatnības, kā vienu no ieteikumiem ir sniedzis daļu no teritorijas pielāgot aktīvai atpūtai. Skanstes apkaimes lokālplānojums dzīvē realizēts netika, taču uzskatām, ka idejas, kas tika paustas šajā projektā ir vērā ņemamas un attīstāmas.</p> <p>Ņemot vērā minēto un apstākli, ka šī Rīgas daļa, savu plašo teritoriju dēļ, ir piemērota sportisko aktivitāšu rīkošanā, uzskatām, ka kvalitatīva skriešanas celiņa ierīkošana būtiski uzlabotu gan jau esošo sportot gribētāju treniņus, gan būtu labs aicinājums arī citiem aizsākt sportiskās aktivitātes. Jo īpaši tas būtiski atvieglotu un uzlabotu profesionālo sportistu treniņprocesu, kuru ikdienu pāriet trenējoties Olimpiskajā sporta centrā.</p> <p>Apzinot situāciju Rīgas pilsētā, secinājām, ka šāda veida celiņi Rīgā nav izveidoti. Vienīgā iespēja, lai nodarbotos ar skriešanu ir izglītības iestāžu stadioni, kuru izmantošanai diemžēl ir ierobežota pieejamība, un gājēju ietves. Savukārt, realizējot mūsu piedāvāto projektu, tiktu radīta laba augsne šādu projektu īstenošanai arī citos Rīgas pilsētas rajonos. Jo šī brīža tendences liecina, ka interese par skriešanu ar katru</p>		 <p><i>Publiskās ārtelpas attīstības 1.kārta</i></p>	<p>Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojuma 1.redakcijā ir ietverta karte, kurā paredzēta skriešanas celiņa izveide un grafiski parādīta tā trase. Skatīt karti “Publiskās ārtelpas attīstības plāns.</p> <p>Piedāvāti arī teritoriju pagaidu izmantošanas risinājumi, kas sekmētu ātrāku Skanstes apkaimes integrāciju pilsētas centra struktūrā, identitātes nostiprināšanos un popularitātes augšanu pilsētnieku vidū. Iesakām pašvaldībai sadarbībā ar īpašniekiem veidot vienkāršu, bet plašu atpūtas teritoriju virkni vietās, kas tiks apbūvētas ilgtermiņā – pļavas un laukumus sportam un aktīvai atpūtai, pastaigām, velobraukšanai; ierīkot velotrases un slēpošanas trases, ielu vingrošanas laukumus. Celiņu struktūra veidojama galvenokārt vietās, kur paredzētas ielas. (Shēma paskaidrojuma rakstā: “Publiskās ārtelpas attīstības 1.kārta”.</p>
-----	--	---	---	--	---	---

			<p>gadu pieaug, ko spilgti apliecina lielais dalībnieku skaits ikgadējā Nordea maratonā, kādēļ nekļūdīsimies atzinumā, ka skriešana ir viens no sabiedrības iecienītākajiem sporta veidiem.</p> <p>Mūsaprāt, šāda projekta īstenošana sniegtu neatsveramu labumu gan Rīgas iedzīvotājiem un tās viesiem, gan Olimpiskā sporta centra apmeklētājiem, padarot skriešanu drošāku, daudz patīkamāku un mazāk traumatisku, skrienot pa atbilstoša seguma skriešanas celiņu nevis pilsētas ietvēm. Jo kā zinām, tad skriešana ir daļa no sekmīga treniņprocesa. Turklāt šī Rīgas daļa ir skrējēju iemīļota.</p> <p>Teritorijas plānā, kas ir pievienots šai vēstulei kā pielikums, arhitekti ir iezīmējuši skriešanas celiņu ap Olimpisko sporta centru. Tā kopējais garums ir 800m un platums – 2,2m, kas ir ekvivalents diviem blakus esošiem stadiona celiņiem. Kā arī ir iezīmēts risinājums garākam skriešanas celiņam – 1800m, kas aptver lielāko Skanstes apkaimes daļu, tai skaitā iekļautu arī teritoriju ap Olimpisko sporta centru.</p> <p>Ar ieceri ap Olimpisko sporta centru izveidot skriešanas celiņu, 2011.gada otrajā pusē vērsāties gan Rīgas domes Īpašuma departamentā, gan Rīgas domes Satiksmes departamentā, taču projekta realizācijai atbalstu nesaņēmām. Taču ceram, ka mūsu ideja uzrunās Pilsētas attīstības komiteju, kuras viena no galvenajām rūpēm ir pilsētvides attīstīšana, lai tā būtu pievilcīga gan pašiem pilsētas iedzīvotājiem, gan viesiem.</p> <p>Nepieciešamības gadījumā, esam gatavi tikties arī klātienē, lai pārrunātu skriešanas celiņa izveidi un tā nozīmīgumu pilsētas attīstībā.</p>		
15.	02.05.2013. DA-13-1502-nd; 18.04.2013.	Arnis Bergs, BEZIZMEŠU MOBILITĀTES ATBALSTA BIEDRĪBA	<p>Biedrība „Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība” (turpmāk - BIMAB) ir iepazinusies ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu galīgo redakciju (turpmāk - Plānojums) un izsaka šādu viedokli:</p> <p>1) Plānojuma Teritorijas izmantošanas apbūves noteikumos (turpmāk - Noteikumi) 4. Pielikumā C un D kategorijas ielās paredzētā velojosla novietota aiz stāvnovietnes (stāvvietas) joslas. Tā kā krustojumu un vietu, kur izbrauc no blakusteritorijām, tuvumā stāvošās automašīnas aprūtinā automašīnu vadītājiem savlaicīgi ieraudzīt</p>		Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.

			<p>tuvojošos velosipēdistus, ierosinām:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neierīkot stānovietnes ielu krustojumu un vietu, kur izbrauc no blakusteritorijām, tuvumā; - Lai uzlabotu pārskatāmību, stānovietnēs ielas malā automašīnu slīpo novietojumu aizstāt ar novietojumu paralēli brauktuves apmalai. <p>Priekšlikums par automašīnu slīpā novietojuma aizstāšanu ar paralēlo, protams, palielina ierobežojumus automašīnu izmantošanai, tomēr šāds pasākums veicina sabiedriskā transporta izmantošanu, kā arī Plānojumā noteiktā Rīgas gaisa kvalitātes uzlabošanas mērķa sasniegšanu.</p> <p>Ierobežojumi ar fosilo degvielu darbināmo automašīnu izmantošanai ir izplatīta prakse pilsētās gan Eiropā, gan citos pasaules reģionos, un izriet no vides un klimata izmaiņu, fosilā kurināmā ilgtspējas, kā arī pilsētas iedzīvotāju veselības apdraudējumu risku analīzes. Eiropas Savienības valstīs ir pieņemts mērķis līdz 2050.gadam padarīt pilsētas brīvas no fosilās degvielas transporta, un inovatīvākās un kulturālākās pilsētas minēto mērķi ir apņēmušās sasniegt jau agrāk par 2050. gadu.</p> <p>2) Ierosinām RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plānu (karte Nr. 10, turpmāk - Karte) papildināt ar rekomendējošās velojoslās izveidi Elizabetes un Dzirnauvu ielā.</p>			
16.	02.05.2013. DA-13-1502-nd; 18.04.2013.	Biedrība „Latvijas Riteņbraucēju apvienība”	<p>1)TIAN 4.pielikumā C un D kategorijas ielās velojoslu izbūve paredzēta aiz autonomvietnes joslas. Krustojumu un vietu, kur izbrauc no blakusteritorijām, tuvumā (tuvāk par 30 metriem) stāvošas automašīnas neļauj braucošo automašīnu vadītājiem savlaicīgi ieraudzīt tuvojošos velosipēdus. Lai novērstu apdraudējumu, būtu vēlams ielu sarkano līniju robežās autonomvietnes neierīkot (vismaz krustojumu un vietu, kur izbrauc no blakusteritorijām, tuvumā). Ja tas nav iespējams, var paredzēt arī alternatīvu risinājumu – ierīkot velojoslu starp autonomvietnes joslu un vispārējo braukšanas joslu;</p> <p>2)TIAN 4.pielikumā minētajos šķērsprofilos būtu jāparedz 0,5-1m plata drošības josla starp autonomvietnes joslu un velojoslu, lai stāvošu automašīnu durvju pēkšņa atvēršana neizraisītu ceļu satiksmes negadījumu;</p>			<p>Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.</p>

			<p>3)TIAN 4.pielikumā E kategorijas ielās paredzēta velosipēdu izbūve uz šaurām ietvēm. Uzskatām, ka E kategorijas ielās, kas ir vismazākās nozīmes ielas, velosatiksmes no autosatiksmes nav jāatdala, tā vietā jāparedz satiksmei nomierinošie pasākumi. Turklāt RVC ir ļoti liela gājēju satiksmes intensitāte, un velosipēdu ierīkošana uz ietvēm var apdraudēt gājēju drošību;</p> <p>4)RVC un tā AZ satiksmes infrastruktūras attīstības plānojumā velosatiksmes infrastruktūra ir paredzēta tikai atsevišķās ielās. Lai paaugstinātu gājēju un velosipēdistu drošību, nepieciešams paredzēt veloslošanas visās C un D kategorijas ielās;</p> <p>5)TIAN 524.3.3. punkts paredz, ka velosipēds var būt 1m/1,2m plats. Šādi platumi nenodrošina velosipēdistu un blakus esošo gājēju drošību. Nepieciešams paredzēt, ka minimālais vienvirziena velosipēda platums ir 1,5m, bet divvirziena velosipēda platums – 2m;</p> <p>6)lai satiksmes drošības vai satiksmes intensitātes apsvērumu dēļ varētu ierīkot arī velosloku, kas ir platāka par 1,5m, nepieciešams papildināt TIAN 98.punktu ar vārdu „vismaz” pirms skaitļa „1,5”.</p>			
17.	03.01.2014. DA-14-9-nd	Apvienība „Fine Young Urbanists” Toms Kokins	<p>Miera ielas attīstības projekta koncepcijas „Mierīgi” priekšlikuma pamatā ir vietējā iniciatīva, kas tapusi, pašorganizējoties nevalstisko organizāciju pārstāvjiem, jauniešiem profesionāļiem un apkaimes kopienai. Risinājuma mērķis ir radīt visiem satiksmes dalībniekiem ērti izmantojamu ielu un augstvērtīgu publisko ārtelpu, kas uzlabo vietējās kopienas dzīves apstākļus un veicina mazās uzņēmējdarbības attīstību. Koncepcija „Mierīgi” ir paraugs gluži jaunam procesam Rīgā – pārmaiņu un uzlabojumu ierosināšanai, aktīvi sadarbojoties vietējiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem, profesionāliem dizaineriem un nevalstiskām organizācijām. Koncepcija „Mierīgi” paredz šādus galvenos risinājumus:</p> <p>1) Veloslošanas abās ielas pusēs. Pieaugot Miera ielas velosatiksmes intensitātei, ir nepieciešams attīstīt piemērotu infrastruktūru. Koncepcija piedāvā pārveidot ielas profilu, tajā ieviešot 1,5m platas veloslošanas katrā tās pusē, to iesegumam izmantojot vēsturiskā centra bruģi iederīgus materiālus.</p>	Plānots izstrādāt detalizētu RVC un tā AZ publiskās ārtelpas tematisko plānojumu. Tajā paredzēts kompleksi izvērtēt tādu jautājumus kā gājējiem, velosipēdistiem ērta un droša vide, satiksmes infrastruktūra, apstādījumu sistēma, inženiertīkli, vides kvalitāte, kultūrvēsturiskais mantojums publiskās ārtelpas attīstības kontekstā, kā arī RVC un tā AZ teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes laikā no 2006. – 2013. gadam saņemtos priekšlikumus par ielu šķērsprofilu pārskatīšanu attiecībā uz velotīkla attīstību, velo infrastruktūras un drošības uzlabošanu, vienotas apstādījumu sistēmas izveidi		Priekšlikumi izvērtējami tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros, sabalansējot dažādu satiksmes dalībnieku vajadzības un iespējas uzlabot situāciju esošajās ielās. Tematiskajā plānojumā izvērtējami iepriekšējos pētījumos rastie secinājumi.

			<p>2) apvienota auto un tramvaja josla. Apskatāmajā ielas posmā autovadītāji jau šobrīd vairumā gadījumu izvēlas braukt pa tramvaja sliedēm, jo tā ir klusāk, līdzekļiem un tas būtiski netraucē tramvaja kustību. Tādēļ koncepcija paredz izveidot 3,5m platu apvienotu joslu automašīnām un tramvajam ar paplašinājumiem autotransportam pirms krustojumiem ar Brīvības ielu un Tallinas ielām. Tādējādi atbrīvojas vieta velobraucējiem un var paplašināt gājēju zonu.</p> <p>3) „Miera ielas josla” abās ielas pusēs – publiskā ārtelpa iedzīvotājiem. „Miera ielas joslas” platums un izmantošanas veids pielāgojas ēku pirmā stāva telpu funkcijām un iedzīvotāju vēlmēm. 1-4m platajā joslā vietas pietiek gan veikalu un kafejnīcu āra mēbelēm, gan Rīgai raksturīgo koku stādījumiem un krāšņaugu kastēm, gan divriteņu un auto stāvvietām, gan atkritumu konteineriem. „Miera ielas josla” veicinātu uzņēmējdarbību ēku pirmajā stāvā, ielas publisko dzīvo un kultūras pasākumu rīkošanu. Tā palīdz Miera ielai kalpot par zaļu koridoru un savienojumu starp Rīgas vēsturisko centru un tā perifēriju. Koncepcija „Mierīgi” atbilst RVC un tā AZ TP prioritātēm un mērķiem. Izvēlētie pilsētvides dizaina un transporta infrastruktūras inženiertehniskie risinājumi ir viens otru papildinoši, mūsdienīgi un praksē pārbaudīti, kā arī dabai draudzīgi. Priekšlikums paredz saglabāt un pilnveidot Miera ielas daudzveidīgo struktūru, kurā mijas dzīvojamā un darījumu apbūve, ražošanas uzņēmumi un valsts iestādes.</p> <p>Miera iela veidojas par aktīvu un atvērtu vietējo kopienas, kas ikdienā atbildīgi piedalās savas dzīves un darba vides uzturēšanā. Miera ielas attīstības koncepcija „Mierīgi!” ir simbolisks piemērs tam, ka vietas var pietikt visiem – gājējiem, divriteņiem, sabiedriskajam transportam, automašīnām; vēsturei un mūsdienām. Caur līdzdarbošanos savas dzīvojamās vides veidošanā kopīgi varam stiprināt Rīgas pilsonisko sabiedrību un bagātināt tās kultūrvēsturi.</p> <p>Aicināt RD PAD apspriest un atbalstīt Miera ielas attīstības koncepciju, izskatīt to dienas kārtībā, veicināt tās iestrādi pilsētas attīstības plānos, paredzēt</p>	<p>u.c. aspektiem.</p> <p>Priekšlikums un tajā iekļautie satiksmes infrastruktūras un pilsētvides dizaina risinājumi Miera ielas attīstībai tiks izvērtēti turpmākajā tematisko plānojumu izstrādes procesā.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

			<p>budžeta līdzekļus koncepcijas attīstībai, izstrādei un realizācijai.</p>			
18.	28.03.2014. DA-14-1766-nd; 27.02.2014.	AS „Valters un Rapa”	<p>Saskaņā ar RD 2006.gada 7.februāra saistošo noteikumu Nr.38 (izteikti jaunā redakcijā ar RD 18.06.2013. saistošiem noteikumiem Nr.220) „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 2.51.punktu Teātra laukums (kadastra Nr.0100 005 2022) Rīgas pilsētā ir atklāta izbūves teritorija publiskajā ārtelpā, kas apriori nodota publiskā lietošanā.</p> <p>Saprotot, ka Teātra laukuma telpisko robežu veido apbūve – nekustamie īpašumi Aspazijas bulvārī Nr.22 un Nr.24, šo nekustamo īpašumu īpašniekiem būtu jābūt vienlīdzīgām tiesībām uz publiskās lietas sabiedrisko apspriešanu, esam secinājuši, ka tā tas diemžēl nav.</p> <p>Par to pārliecinājāmies, publiskajā telpā uzzinot, ka RD iznomā Teātra laukumu (kadastra Nr.0100 005 2022) mūs, kā nekustamā īpašuma Aspazijas bulvārī Nr.24 īpašnieku, par to neinformējot.</p> <p>Aizstāvot savas likumiskās intereses vēršāmies administratīvajā tiesā un gatavojoties tiesas procesam secinājām, ka pretēji Satversmes 105.pantā noteiktajam, RD 2006.gada 7.februāra saistošo noteikumu Nr.38 (izteikti jaunā redakcijā ar RD 18.06.2013. saistošiem noteikumiem Nr.220) „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 635.6 punkts būtiski ierobežo mūsu tiesības, jo paredz ‘... <i>teritoriju transporta kustības organizācijai vienīgi viesnīcas apkalpošanai</i>’ tādejādi, ierobežojot mūs un mūsu nomnieku piekļuvi ēkas ieejām no Teātra laukuma.</p> <p>Arī Administratīvā apgabaltiesa savā 2014.gada 16.janvāra lēmumā ir atzinusi, ‘<i>ka pieteicējai (AS „Valters un Rapa”) ir tiesības uz piekļuvi savam īpašumam, un nevar liegt pieteicējas transportam iespēju izmantot Teātra laukumu (bez transportlīdzekļa novietošanas stāvēšanai), kas pieguļ tās īpašniekam</i>’.</p> <p>Pamatojoties uz LR Satversmes 95. Un 105.pantiem, likuma „Par pašvaldībām” 77.punkta 2.daļu, ierosinām izdarīt grozījumus RD saistošo noteikumu Nr.38 (izteikti jaunā redakcijā ar RD 18.06.2013.</p>			<p>2013.gadā tika organizēts arhitektūras ideju konkurss par labāko projekta risinājumu Teātra laukumam un tam pieguļošajām teritorijām.. Konkursa uzdevums prasīja dot priekšlikumu vietas pārveidošanai no autostāvvietas par pilnvērtīgu mūsdienīgu publisko telpu. Atbilstoši nolikumam, konkurss bija atklāts un dalībnieki savus darbus prezentēja žūrijai klātienē. Konkursā tika iesniegti četri darbi, par labāko atzīstot biroja “Arhiidea” priekšlikumu.</p>

			<p>saistošiem noteikumiem Nr.220) „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 635.6. apakšpunktā, izsakot to sekojošā jaunā redakcijā: „ 635.6. paredz minimāli nepieciešamo teritoriju transporta kustības organizācijai nekustamo īpašumu Aspazijas bulvārī 22 un Aspazijas bulvārī 24 apkalpošanai” Pielikumā Administratīvās Apgabaltiesas 2014.g.16.janvāra lēmuma kopija.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

Sagatavoja SIA “Grupa93” speciāliste Lolita Čače