

3. DETĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS UN PAMATOJUMS

3.1. TERITORIJAS IZMANTOŠANAS UN APBŪVES RISINĀJUMI

(1) Teritorijas izmantošana un apbūves parametri

Plānotā teritorijas izmantošana detālplānojuma teritorijā tiek noteikta atbilstoši Preiļu novada TP noteiktajai funkcionālajai zonai „Jauktas centra apbūves teritorija” (JC) un „Transporta infrastruktūras teritorija” (TR). Tas nozīmē, ka detālplānojuma teritorijā tiek detalizētas šo divu funkcionālo zonu teritorijas, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, un tās attiecīgi indeksējot kā – JC1d, TR1d un TR2d teritorijas.

„Jauktas centra apbūves teritorija” ar indeksu JC1d aptver Preiļu pilsētas centra teritorijas daļu un tajā kā galvenā teritorijas izmantošana tiek noteikta tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve, biroju ēku apbūve un labiekārtota publiskā ārtelpa, savukārt kā papildizmantošana ir atļauta arī transporta apkalpojošā infrastruktūra, kas saistīts ar teritorijas pašreizējo izmantošanu – autoostu.

„Transporta infrastruktūras teritorija” ar indeksu TR1d ir noteikta ielu teritorijas daļām starp sarkanajām līnijām, bet ar indeksu TR2d – pilsētas skvērs Tirdzniecības laukumā. TR1d indeksētās teritorijas ir paredzētas galvenokārt esošo ielu telpas attīstībai, transporta organizācijai, kā arī gājēju un velo kustības nodrošināšanai, bet TR2d indeksētajā teritorijā paredzēts labiekārtot pilsētas skvēru, veidojot jaunus apstādījumus un labiekārtojumu. Esošais skvērs, t.sk. autostāvvietas, Aglonas ielā tiek saglabāts kā Aglonas ielas daļas labiekārtojums ielas sarkano līniju robežās ar indeksu TR1d.

Detālplānojuma risinājumi paredz grozīt šobrīd spēkā esošās ielu sarkanās līnijas Rēzeknes ielas posmā pie autoostas, Daugavpils ielas posmā pie plānotā pilsētas skvēra un Brīvības ielā, nosakot Brīvības ielai sarkanās līnijas abās ielas pusēs posmā no Krāslavas ielas līdz krustojumam ar Daugavpils un Rēzeknes ielām. Tādējādi tiek noņemtas ielas sarkanās līnijas pilsētas skvēram Tirdzniecības laukumā, jo kā ielas ekspluatācijas aizsargjosla Aizsargjoslu likuma izpratnē tā tur nav nepieciešama. Lai nodrošinātu esošo inženiertīklu darbību un nepieciešamo piekļuvi pie ēkām un zemesgabaliem, detālplānojumā ir noteikti inženiertīklu koridori.

Atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 5. punktam, lai nodrošinātu esošo vai plānoto objektu funkcijas, visā detālplānojuma teritorijā ir atļauta inženiertīklu un to būvju izbūve. Tādēļ šo objektu izbūvei nav nepieciešama atsevišķa funkcionālā zona vai tās apakšzona.

Detālplānojuma teritorijā atļautajām izmantošanām ir sagatavots priekšlikums funkcionālo zonu sasaistei ar nekustamā īpašuma lietošanas mērķu klasifikāciju atbilstoši MK 20.06.2006. noteikumiem Nr. 496 „Nekustamā īpašuma lietošanas mērķu klasifikācija un nekustamā īpašuma lietošanas mērķu noteikšanas un maiņas kārtību” (skatīt 2. tabulu).

2. tabula. Piemērojamie galvenie lietošanas mērķi katrā funkcionālajā apakšzonā

Funkcionālā apakšzona/teritorijas izmantošanas veids	Nekustamā īpašuma lietošanas mērķa grupas nosaukums	Kods	Plānotajai galvenajai izmantošanai nosakāmā nekustamā īpašuma lietošanas mērķa nosaukums	Kods
Jauktas centra apbūves teritorija (JC1d)				
tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002)	Komerccdarbības objektu apbūves zeme	08	Komerccdarbības objektu apbūve	0801
biroju ēku apbūve (12001)				
labiekārtota publiskā ārtelpa (24001)	Atsevišķi nenosaka	-	Atsevišķi nenosaka	-
transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003)	Satiksmes infrastruktūras objektu apbūves zeme	11	Dzelzceļa staciju, autoostu, civilo lidostu un upju ostu apbūve	1103

Transporta infrastruktūras teritorija (TR1d)				
transporta lineārā infrastruktūra (14002)	Satiksmes infrastruktūras objektu apbūves zeme	11	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā	1101
transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003)			Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas	1105
inženiertehniskā infrastruktūra (14001)			Atsevišķi nenosaka	-
labiekārtota publiskā ārtelpa (24001)	Atsevišķi nenosaka	-	Atsevišķi nenosaka	-
Transporta infrastruktūras teritorija (TR2d)				
labiekārtota publiskā ārtelpa (24001)	Dabas pamatnes un rekreācijas nozīmes zeme	05	Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa	0501
inženiertehniskā infrastruktūra (14001)	Atsevišķi nenosaka	-	Atsevišķi nenosaka	-
tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (sezonas) (12002)	Atsevišķi nenosaka	-	Atsevišķi nenosaka	-

Saskaņā ar Preiļu novada TIAN, „Jauktas centra apbūves teritorijā” maksimālais apbūves augstums ir 3 stāvi. Detālplānojuma risinājums precizē šo atļauto apbūves augstumu, nosakot to 2 stāvu augstumā. Tiek precizēts arī maksimālais apbūves blīvums, nosakot to 30 % 50 % apmērā, ņemot vērā nepieciešamību saglabāt no apbūves brīvo telpu gan autoostas (t.sk. autonovietņu) vajadzībām, gan kā vēsturiskā tirgus laukuma daļu.

„Transporta infrastruktūras teritorijā” ar indeksu TR2d ir atļauta sezonas rakstura tirdzniecības un pakalpojumu objektu būvniecība, bet aizliegta autonovietņu ierīkošana. Šo ēku un būvju maksimālais apbūves augstums ir noteikts 4 m.

(2) Apbūves veidošanas principi

Jaunas apbūves veidošana atļauta „Jauktas centra apbūves teritorijā” ar indeksu JC1d. Šajā zonā ietilpst Preiļu autoostas ēka, un, atbilstoši piedāvātajiem šīs teritorijas telpiskās koncepcijas priekšlikumiem, to iespējams gan saglabāt esošajā apjomā (tikai remontējot), gan pārbūvēt – paplašinot esošo būvapjomu, gan to nojaucot, veidojot jaunu apbūvi (skatīt Paskaidrojuma raksta 3.2. un 3.3. apakšnodaļu).

Visos gadījumos jāievēro detālplānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumos (turpmāk tekstā – detālplānojuma TIAN) noteiktās prasības apbūves projektēšanai. Tās nosaka, ka esošās ēkas pārbūves gadījumā, tās apjoma palielinājums jāveido uz zemesgabala pagalma pusi (saglabājot esošo būvlaidi), kā arī izbūvējot ēkas otro stāvu. Plānojot jaunu būvapjomu, jāievēro detālplānojuma Grafiskās daļas plānā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” attēloto ieteicamo apbūves izvietojuma zonu. Abos variantos ir jāievēro iedibinātās būvlaiides gar Brīvības un Krāslavas ielām.

Saglabājot esošo ēku, ieteicams saglabāt tās galvenās fasādes risinājumu pret Brīvības ielu un esošo nojumi ar kolonnām, savukārt jaunā būvapjoma arhitektoniskais risinājums, stils un būvapjoms risināms konkrēta būvprojekta ietvaros. Viens no būtiskajiem aspektiem, kas jāņem vērā plānojot jaunu būvapjomu – tas nedrīkst aizsegt skatu uz Preiļu Jaunavas Marijas debesīs uzņemšanas Romas katoļu baznīcas torni, skatā no Brīvības ielas un Krāslavas ielas krustojuma.

Ņemot vērā ēkas pašreizējo funkciju un iespējamās jaunās/papildfunkcijas, galvenā ieeja ēkā jāsaglabā no Brīvības ielas puses, taču papildus jāizbūvē arī pakārtota izeja uz Preiļu autoostas laukumu. Tas nodrošinās pasažieru ērtu nokļūšanu no autoostas ēkas līdz autobusu iekāpšanas platformām.

(3) Publiskā ārtelpa

Saskaņā ar MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 2.21. punktu, publiskās ārtelpas tīkla galvenie elementi ir ielas, laukumi un apstādījumu teritorijas, kas veido pilsētas pamatstruktūru un kurā attīstās un darbojas dažādie funkcionālie objekti un to savienojošās saiknes. Tas nozīmē, ka lielāko detālplānojuma teritorijas daļu veido publiskā ārtelpa, t.i., ielas, autoostas teritorija, skvērs Tīrgus laukumā un skvērs Aglonas ielā (kā Aglonas ielas daļa).

Detālplānojuma TIAN izvirzītas prasības publiskās ārtelpas atjaunošanai un, nepieciešamības gadījumā, pārbūvei. Tāpat noteiktas prasības tās labiekārtojamam, t.sk. apstādījumiem un atsevišķi augoši kokiem, taču konkrēti risinājumi (piemēram, vides dizaina un citu labiekārtošanas elementu izvietojums) jāparedz būvprojekta ietvaros.

Detalizēti priekšlikumi publiskās ārtelpas veidošanai atspoguļoti Paskaidrojuma raksta 3.4. apakšnodaļā.

(4) Zemes vienību izveide

Detālplānojuma ietvaros netiek izstrādāts zemes ierīcības projekts vai priekšlikumi zemes vienību sadalei, bet arī nav noteikti ierobežojumi jaunu zemes vienību veidošanai vai robežu izmaiņām, ja tas nepieciešams pašvaldības īpašumu apsaimniekošanai.

Atbilstoši MK 08.12.2015. noteikumu Nr. 698 „Adresācijas noteikumi” 9. punktam, tiesības piešķirt, mainīt, precizēt un likvidēt adreses ir pašvaldības domei vai pašvaldības kompetentai institūcijai. Saskaņā ar minēto noteikumu 14. punktu, pilsētu un ciemu teritoriju daļās, kur ir ielas, apbūvei paredzētai zemes vienībai vai ēkai piešķir numuru ar piesaisti ielas nosaukumam.

Preiļu novada pašvaldībai jāizvērtē nepieciešamība sakārtot adresāciju zemesgabalam Tīrgus laukumā 9A un tam piegulošajiem zemesgabaliem, jo pašreizējā situācijā var rasties pārpratumi par ēku adresāciju Brīvības ielas posmā pretī Preiļu autoostas laukumam un skvēram Tīrgus laukumā. Tas saistāms arī šī detālplānojuma piedāvāto sarkano līniju grozīšanas risinājumu (skatīt Paskaidrojuma raksta 3.1. apakšnodaļu), kā arī piekļuves un piebraukšanas iespējām konkrētam zemesgabalam.

3.2. TĒLPISKĀS KOMPOZĪCIJAS KONCEPCIJA

Preiļu novada pašvaldība no SIA „Jēkabpils autobusu parks” ir iegādājusies Preiļu autoostas ēku. Pašvaldība tuvāko gadu laikā ir plānojusi to pārbūvēt. Tā pašlaik ir zaudējusi savu estētisko kvalitāti un funkcionalitāti. Ēka ir krāsota balti pelēkā krāsā kā “noplukusi padomju laika apbūves liecība”, kas nav pārbūvēta vai pienācīgi atjaunota. Ir veikta ēkas tehniskā stāvokļa apsekošana un secināts, ka tā cilvēkus neapdraud, bet tai ir vajadzīga pārbūve, lai uzlabotu tās vizuālo pievilcību un atbilstību pašreizējām autoostas prasībām un vajadzībām. Autoosta ir pilsētas centrā, līdz ar to tai ir būtiska loma pilsētas tēla un struktūras veidošanā.

Autoostas ēka joprojām aktīvi tiek izmantota kā uzgaidāmā telpa, gaidot sabiedrisko transportu, jo īpaši nelabvēlīgos laika apstākļos (gan aukstā, gan karstā laikā). Tas nozīmē, ka šīs ēkas galvenā izmantošanas funkcija ir jā saglabā, taču papildus šai iespējams veidot arī jaunas funkcijas. Tādēļ piedāvātie ēkas pārbūves risinājumi paredz papildus telpu izbūvi, ietverot: telpas autoostas pakalpojumu nodrošināšanai, labierīcības, tirdzniecības un atpūtas, kā arī informācijas telpas.

Detālplānojuma izstrādes ietvaros tika izstrādāti vairāki Preiļu pilsētas centra teritorijas telpiskās koncepcijas varianti, paredzot, ka:

- 1) tiek saglabāts esošās autoostas ēkas viena stāva apjoms, novietojums, bet tiek palielināts ēkas būvapjoms (apbūves laukums pagalma virzienā);
- 2) tiek saglabāts esošās autoostas ēkas novietojums, bet tiek palielināts ēkas būvapjoms – apbūves stāvu skaits un apbūves laukums pagalma virzienā;
- 3) tiek paredzēta esošās ēkas nojaukšana un jaunas divstāvu ēkas būvniecība, būvapjomu izvietojot uz iedibinātās būvlandes, kas sakrīt ar ielas sarkano līniju.

Lai īstenotu kādu no piedāvātajiem risinājumiem, sākotnēji ir būtiski nodefinēt pilsētas vajadzības, iespējas un transporta pakalpojumu attīstības perspektīvas nākotnē, kas būtiski ietekmē autoostas pārbūves risinājumus. Tas arī noteiks tālāko autoostas ēkas attīstību.

Detālplānojuma risinājumos tiek piedāvāti varianti iespējamām ēkas būvapgoma izmaiņām, nerisinot tās arhitektūras detaļas, bet tikai analizējot iespējamo funkciju un telpu izvietojumu atbilstoši autoostas vajadzībām un papildus izmantošanām. Ņemot vērā autoostas ēkas novietojumu, lai tā labāk iekļautos kopējā centrālās daļas apbūves struktūrā, vēlams to veidot divos stāvos paplašinot apbūves laukumu uz autoostas pagalma/laukuma pusi. Tai nevajadzētu būt augstākai par apkārtējām ēkām, bet harmoniski jāiekļaujas kopējā apbūvē. Veicot ēkas pārbūvi, ieteicams izstrādāt arī tai piegulošā priekšlaikuma labiekārtojumu, izstrādes procesā ņemot vērā pretējās ielas laukuma (skvēra) attīstību. Šo teritoriju attīstībai vienai otru ir jāpapildina un jānotiek saskaņoti, lai veidotu vienotu Preiļu pilsētas centra telpisko struktūru, jo tieši šī pilsētas daļa veido pirmo priekšstatu par pilsētu iebraucējiem un būs daļa no pilsētas vizītkartes.

Autoostas ēkas pārbūve ietekmē arī autoostas laukuma pārbūvi, kur notiek autobusu kustība. Šie risinājumi būtu jāskata kopā, jo ēkas izmēri un novietojums ietekmē laukuma risinājumus, savukārt autobusu kustības organizācija ietekmē ēkas izvietojumu un būvapgumu.

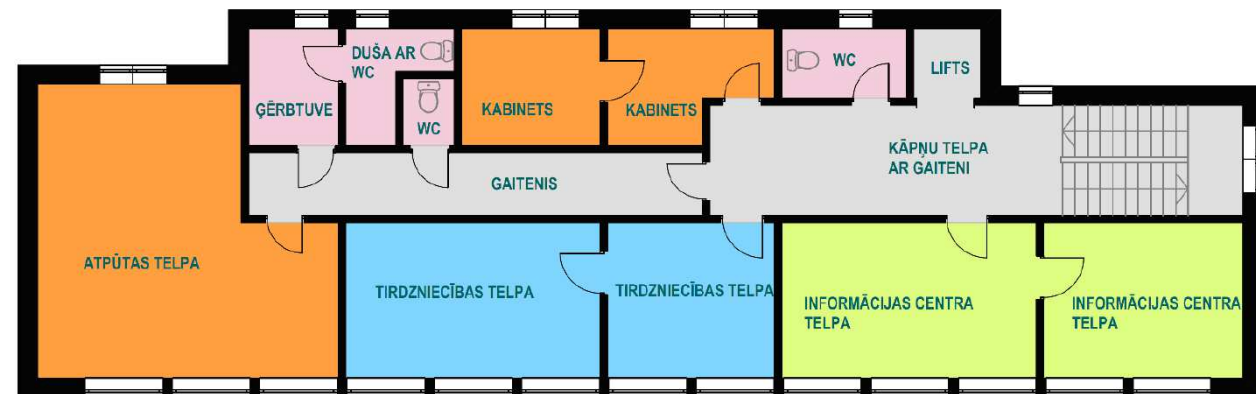
Piedāvātie telpiskās koncepcijas (apbūves silueta) priekšlikumi analizēti, izstrādājot 3D vizualizācijas, attiecīgi attēlojot kā objekts iekļaujas apkārtējā apbūvē.

TELPISKĀS KOMPOZĪCIJAS (APBŪVES SILUETA) KONCEPCIJAS PRIEKŠLIKUMS

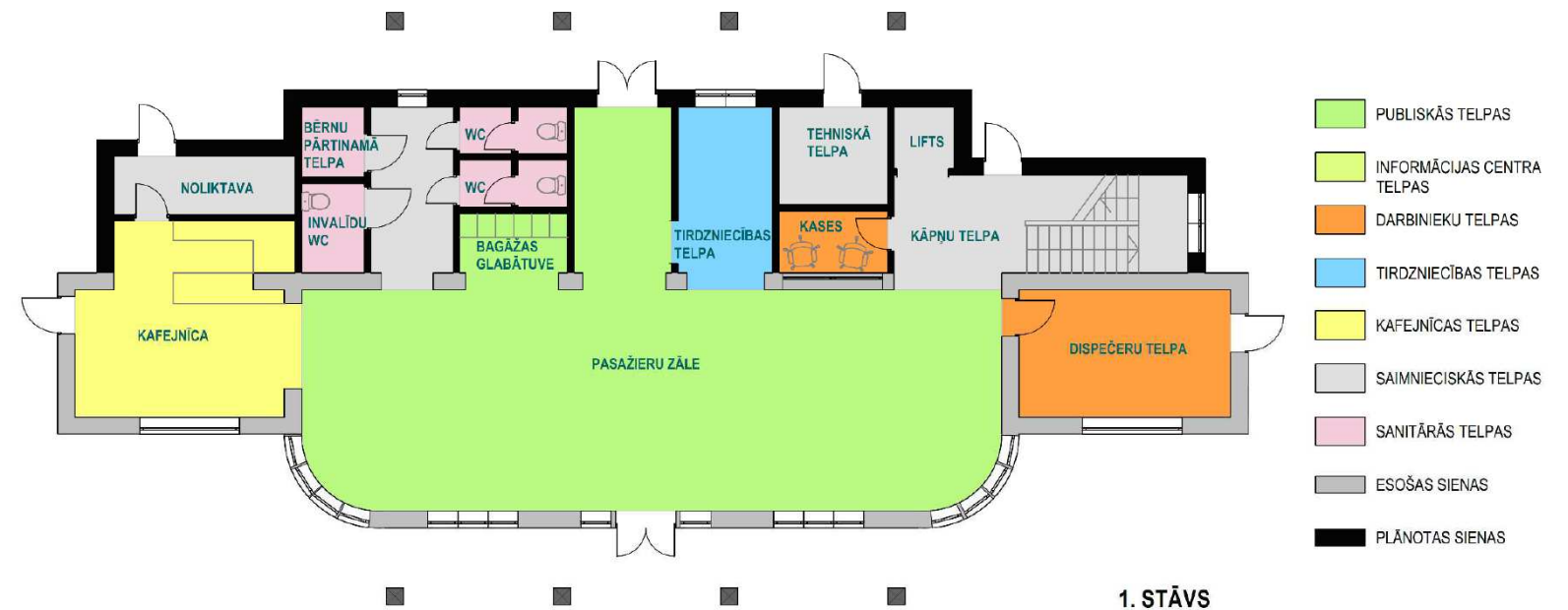
1. VARIANTS. ESOŠĀ VIENA STĀVA ĒKA
PALIELINĀTS ĒKAS APBŪVES LAUKUMS

PREIĻU PILSĒTAS CENTRA TELPISKĀS KOMPOZĪCIJAS (APBŪVES SILUETA) KONCEPCIJAS PRIEKŠLIKUMS

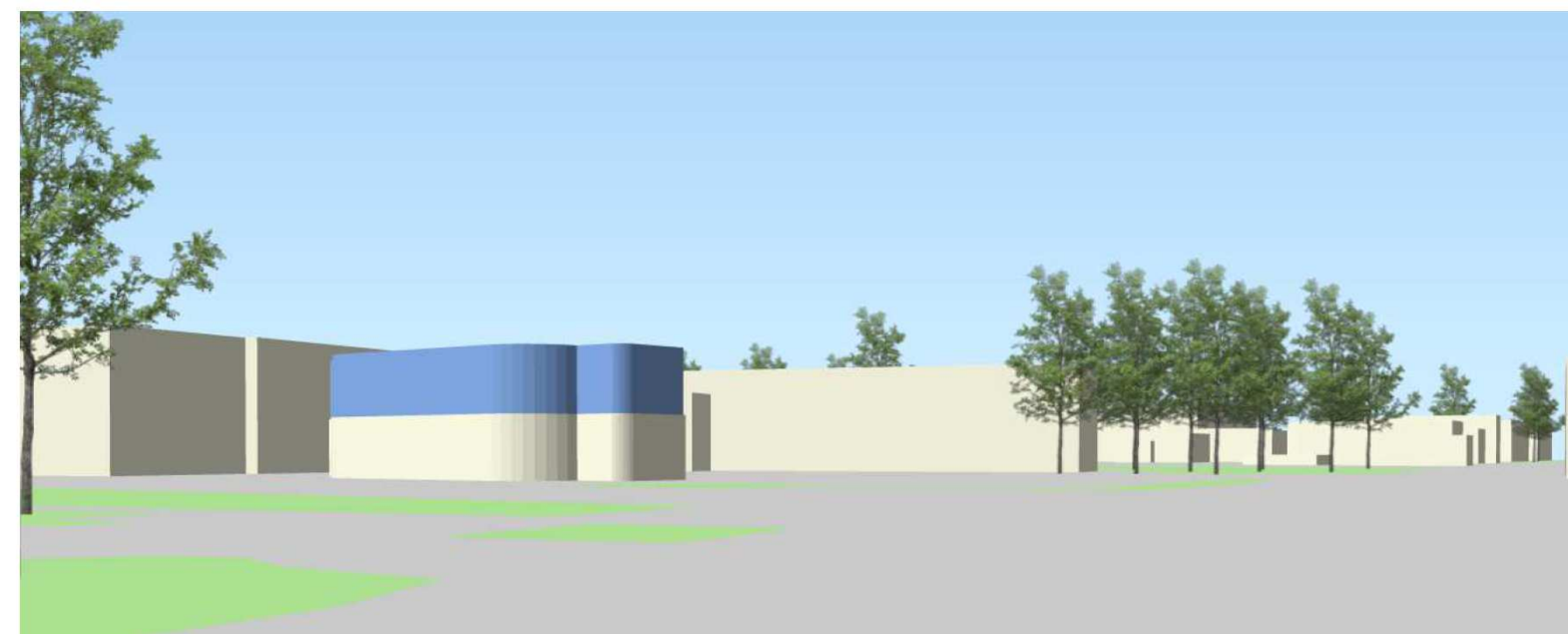
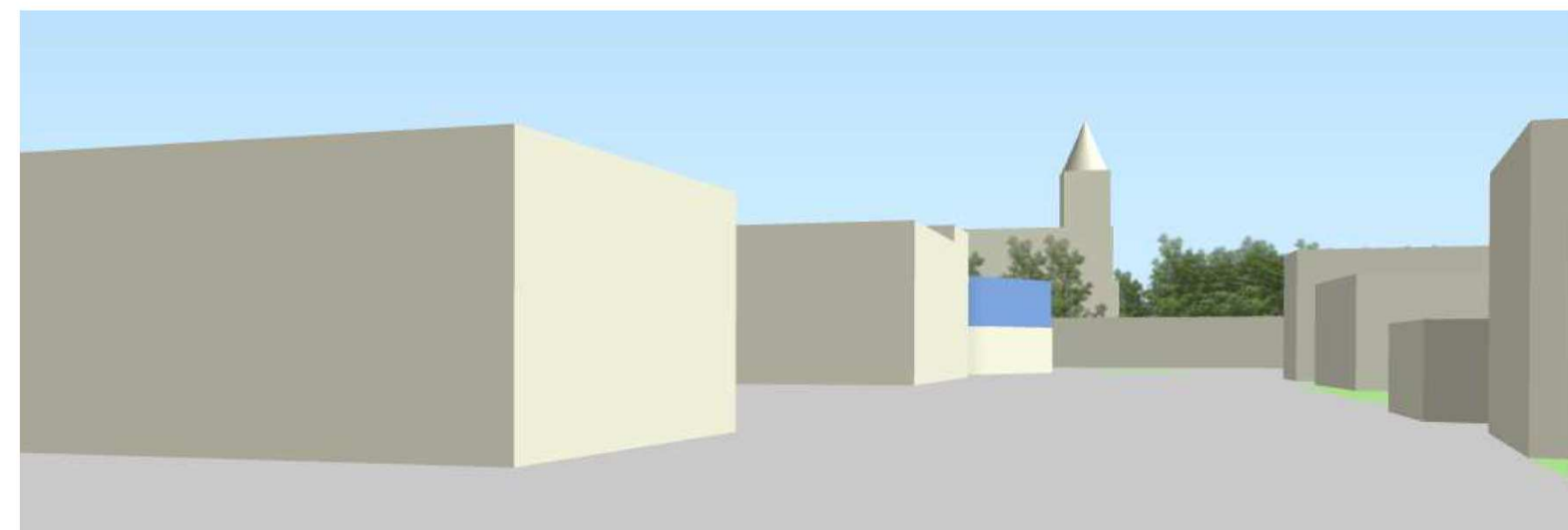
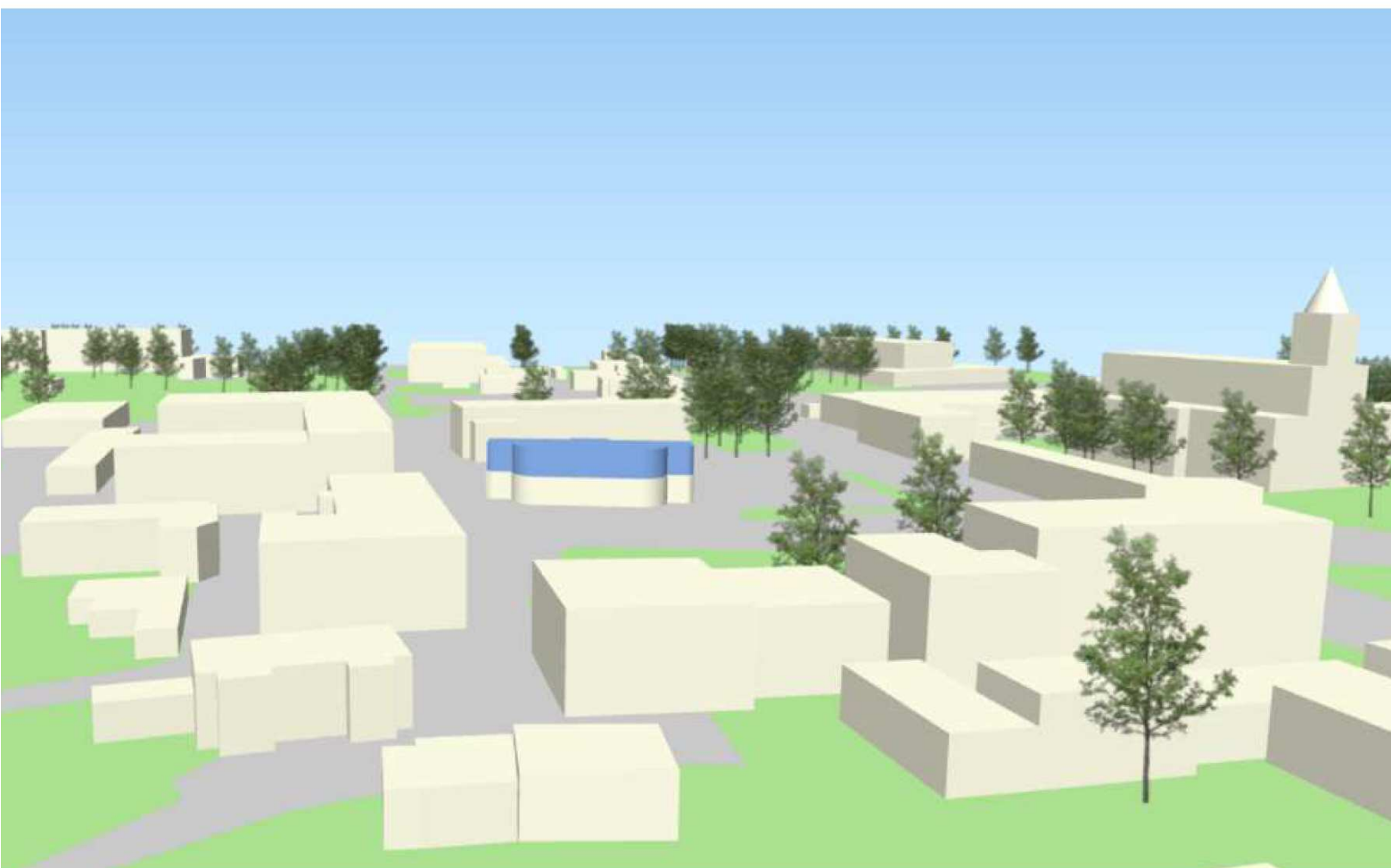
2. VARIANTS. DIVU STĀVU ĒKA PALIELINĀTS ESOŠAS ĒKAS APBŪVES LAUKUMS UN AUGSTUMS



2. STĀVS



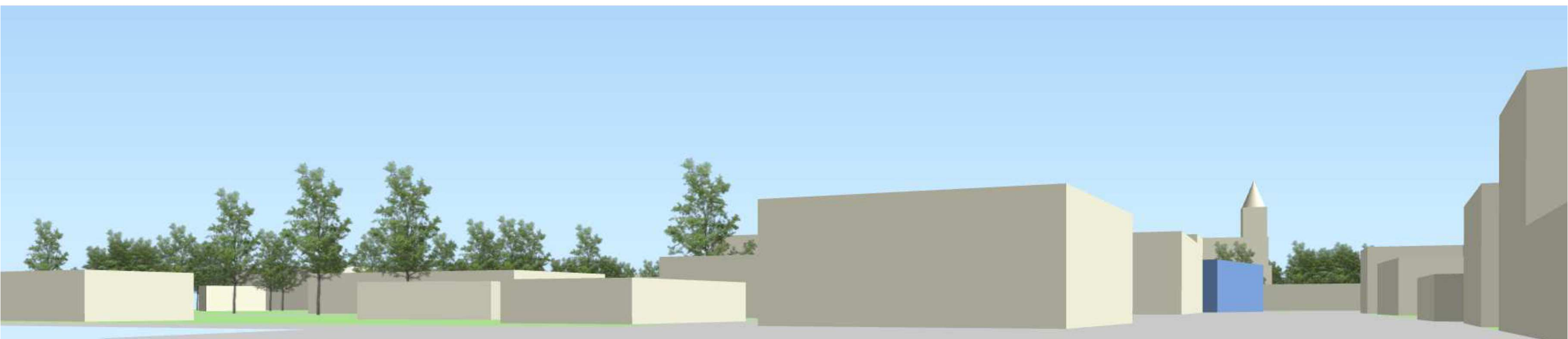
1. STĀVS



TELPISKĀS KOMPOZĪCIJAS (APBŪVES SILUETA) KONCEPCIJAS PRIEKŠLIKUMS

3. VARIANTS. **JAUNA DIVU STĀVU ĒKA**

JAUNS BŪVAPJOMS, KAS NOVĪETOTS UZ IEDIBINĀTĀS BŪVLAIDES

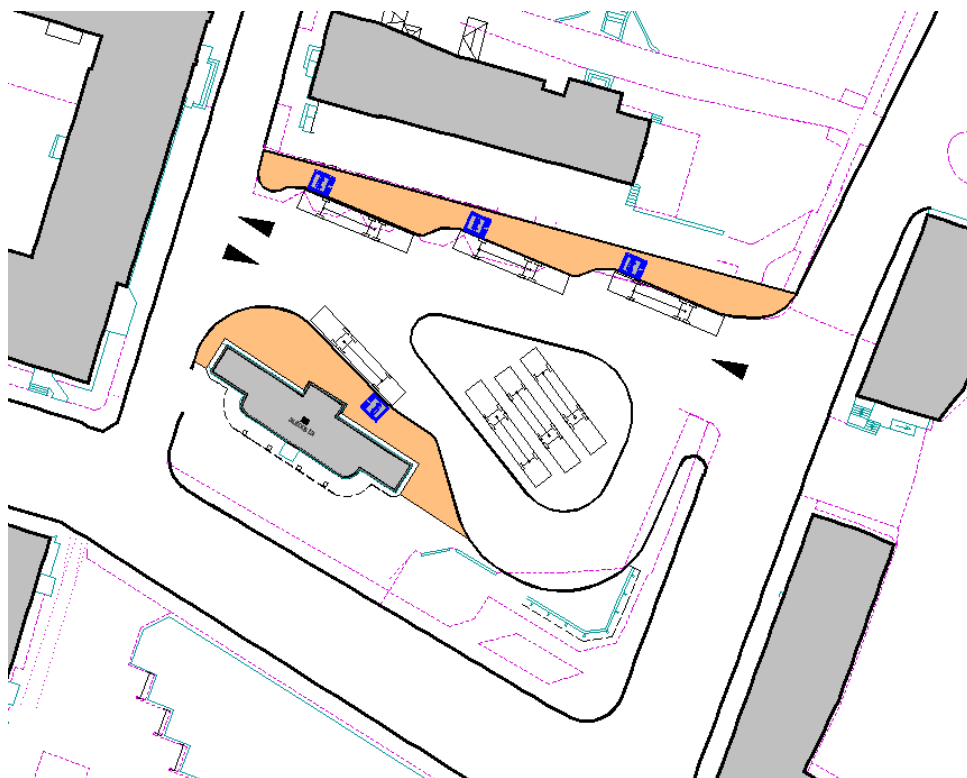


3.3. AUTOOSTAS TERITORIJA UN AUTOBUSU KUSTĪBAS ORGANIZĀCIJA

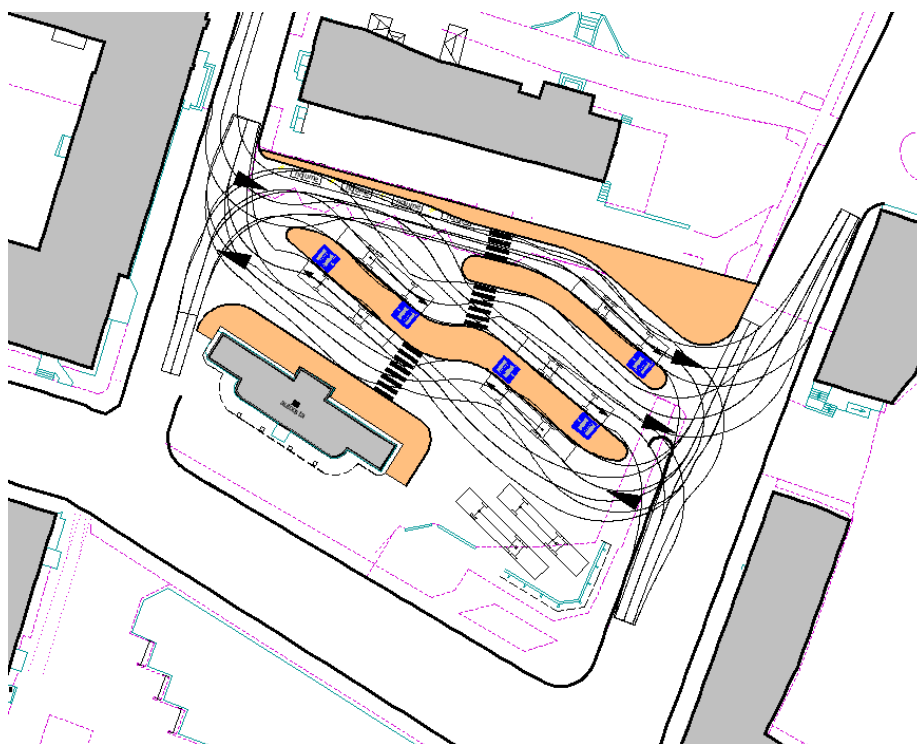
Detālplānojumā izstrādes ietvaros, ņemot vērā iecerēto ēkas pārbūvi (gan palielinot ēkas apbūves laukumu, gan saglabājot to esošajā apjomā) un nepieciešamību pēc autoostas laukuma pārbūves, ir izstrādāti vairāki priekšlikumi autobusu kustības organizācijai un pieturvietu novietojumam. Iebrauktuvju vietas autoostas teritorijā tiek saglabātas esošās – no Rēzeknes un Krāslavas ielām. Lēmums par konkrēta risinājuma izvēli būs jāpieņem Preiļu novada pašvaldībai būvprojekta izstrādes laikā, izvērtējot sabiedrības (pilsētas iedzīvotāju) viedokli, vajadzības un pieejamo finansējumu.

Autoostas autobusu pieturvietu izvietojumam un attiecīgi autobusu kustībai ir izstrādāti **pieci varianti**:

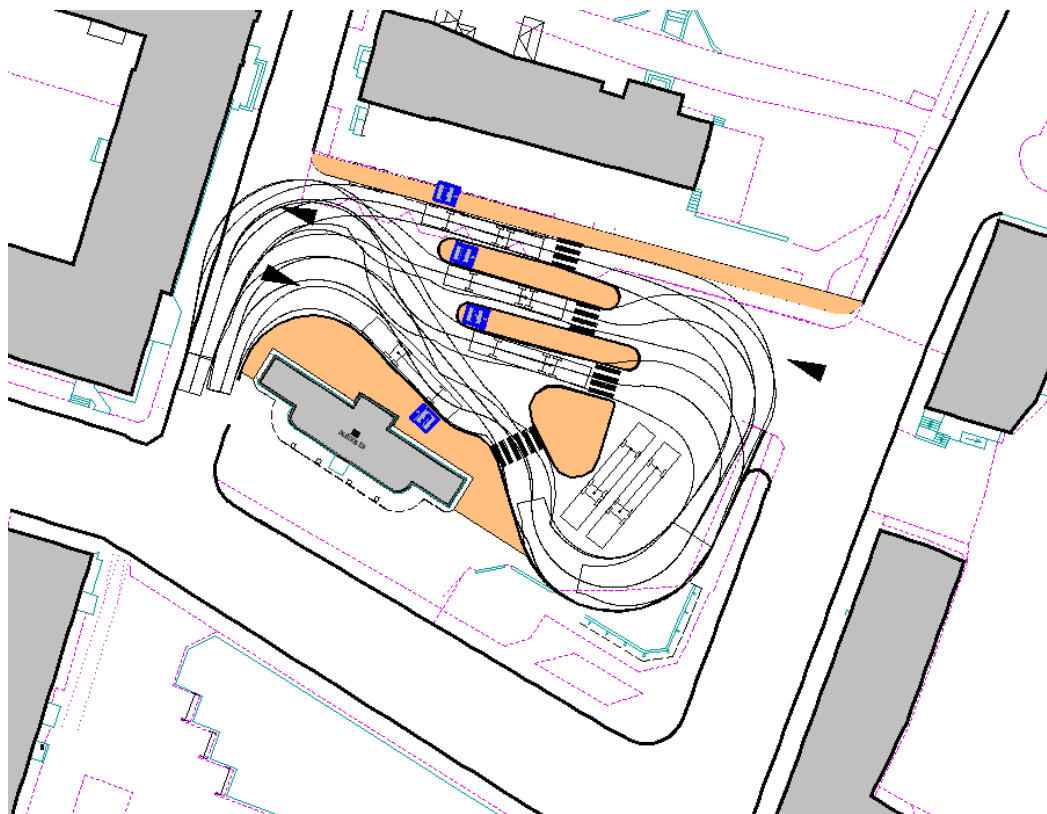
■ Variants A



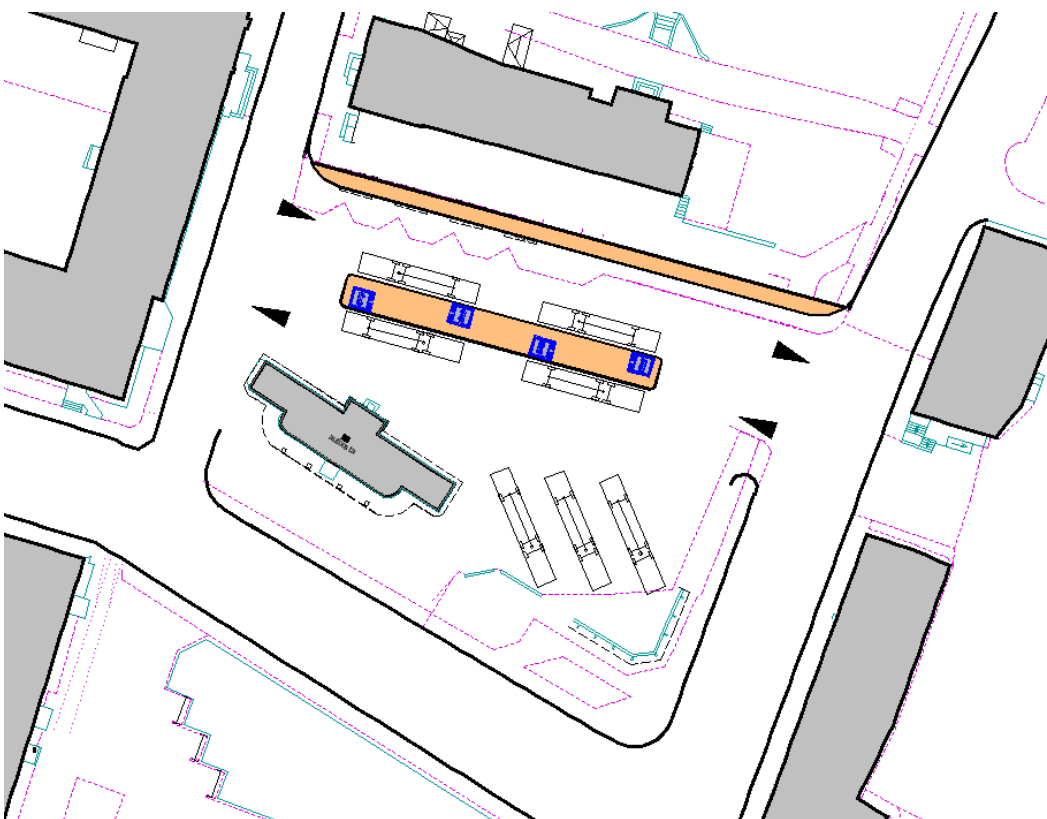
■ Variants B



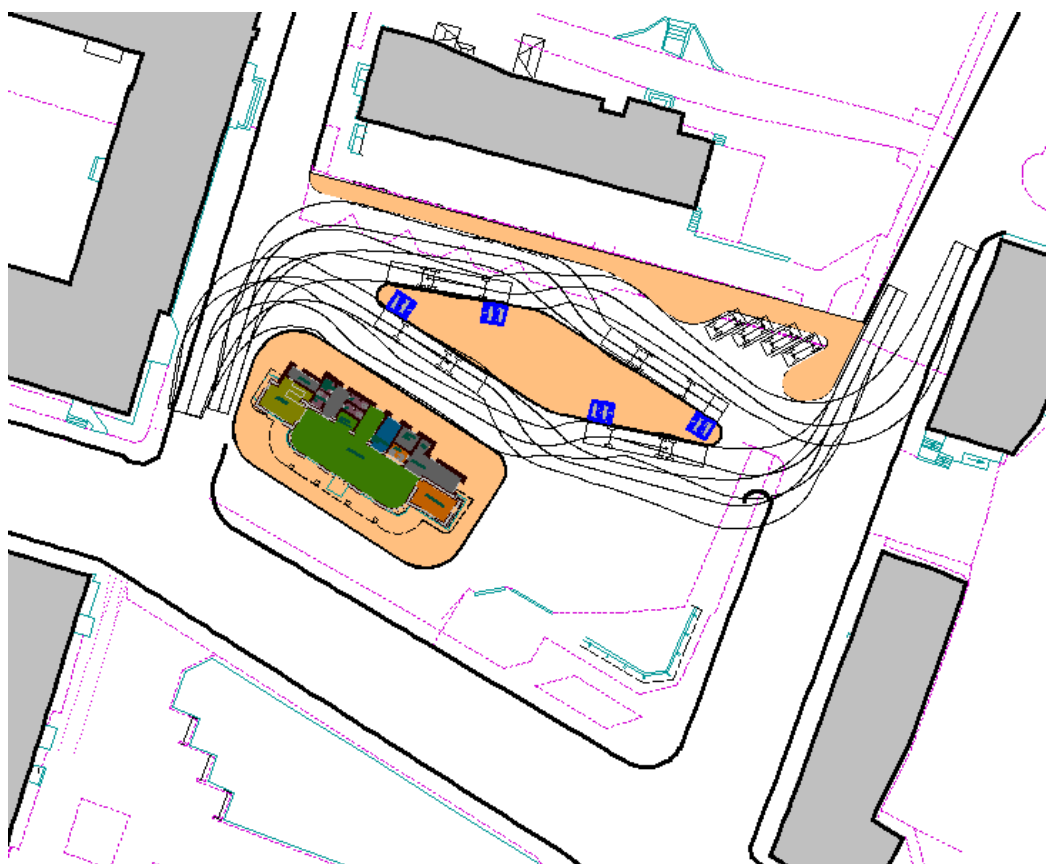
■ Variants C



■ Variants D



■ **Variants E**



Secinājumi:

- 1) Variants A ir līdzīgs esošajai situācijai, tikai tiek sakārtota teritorija ap pašu ēku, nodrošinot atsevišķu gājēju zonu ap to, no Rēzeknes ielas puses paredzot tikai iebraukšanas iespēju teritorijā.
- 2) Variantā B piedāvātais risinājums paredz organizētāku un drošāku gājēju plūsmu no vienas platformas uz otru, bet daudz sarežģītākus autobusu kustības manevrus. Arī vienas pieturvietas izvietojums uz atsevišķas platformas var sarežģīt pasažieriem orientāciju autoostā. Iebraukšana un izbraukšana no teritorijas iespējama gan no/uz Rēzeknes ielas, gan no/uz Krāslavas ielu, taču ievērojami jāpaplašina izbrauktuve uz Rēzeknes ielas pusi.
- 3) Variantā C piedāvātais risinājums arī paredz organizētāku un drošāku gājēju plūsmu no vienas platformas uz otru, līdzīgi kā variantā B, bet daudz sarežģītākus autobusu kustības manevrus, no Rēzeknes ielas puses paredzot tikai iebraukšanas iespēju teritorijā.
- 4) Variants D nodrošina ērtu autobusu piebraukšanu pie pieturvietu platformas teritorijas centrālā daļā, tomēr nenodrošina iespēju veidot atsevišķu gājēju zonu ap esošo autoostas ēku. Iebraukšana un izbraukšana no teritorijas iespējama gan no/uz Rēzeknes ielas, gan no/uz Krāslavas ielu.
- 5) Variantā E risinājums paredz esošās autoostas ēkas pārbūvi paplašinot to uz autoostas teritorijas pusi. Veidojas gājēju zona ap pašu ēku, bet autobusu pieturvietas izvietotas uz kopīgas platformas laukuma centrālajā daļā. Kopīgā autobusu pieturvietas platforma variantā D un E labāk organizē gājēju plūsmu, samazinot iespēju gājējiem ērti un ātri mainīt pieturvietas izvēli gadījumā, ja nav izvēlēta pareizā pieturvieta īsi pirms autobusa attiešanas.

Ja tiek pieņemts lēmums nojaukt esošo ēku un realizēt jaunas divstāvu ēkas būvniecību, to novietojot uz iedibinātās būvlandes, tad autoostas teritorijā autobusu kustību var organizēt visos piedāvātajos veidos.

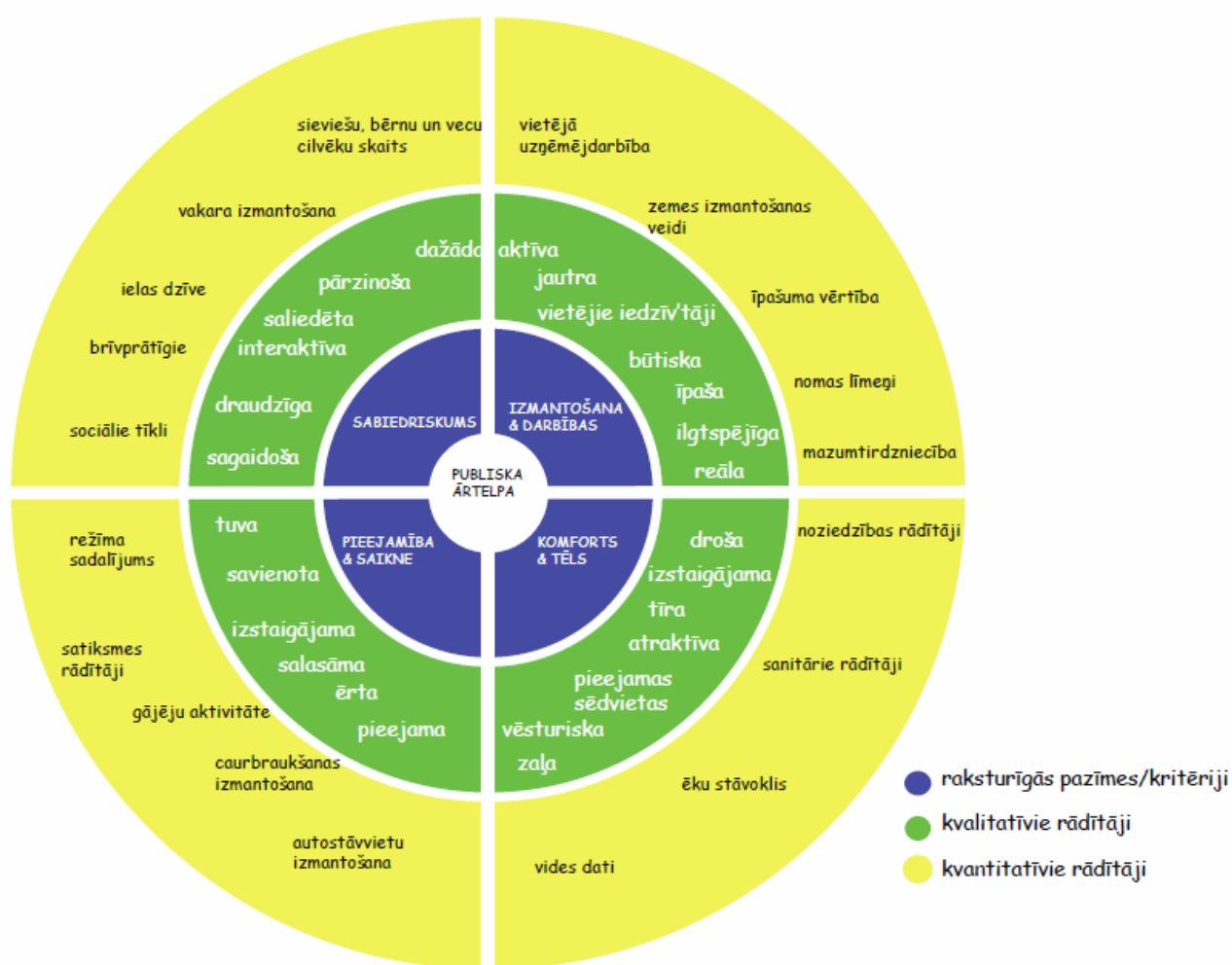
3.4. PUBLISKĀ ĀRTELPA

Preiļu pilsētas centrālās daļas publiskās ārtelpas attīstības mērķis ir izveidot jaunu, labiekārtotu, iedzīvotāju vajadzībām atbilstošu teritoriju, nodrošinot telpas plašāku izmantošanu, uzlabotu pilsētas centra vizuālo tēlu un paaugstinātu dzīves kvalitāti.

Detālplānojuma teritorijai ir būtiska nozīme turpmākās Preiļu pilsētas centrālās daļas attīstībā, jo:

- tā ir daļa no pilsētas iedzīvotāju ikdienas dzīves telpas;
- tā veido pilsētas vizuālo tēlu;
- tā veido centra daļas identitāti un raksturu;
- sekmē vietas ilgtermiņa attīstību.

Detālplānojuma ietvaros publiskai ārtelpai tiek pievērsta īpaša nozīme kā vienam no pamatelementiem ilgtermiņai teritorijas turpmākai attīstībā. Līdz ar to tiek apskatīti un piedāvāti risinājumi vairākiem būtiskiem publiskās ārtelpas elementiem, kā arī tiek doti priekšlikumi telpas attīstības iespējām nākotnē, saglabājot vietai raksturīgo un izmantojot tās potenciālu.



35. attēls. Publisko ārtelpu veidojošie elementi

Avots: SIA „METRUM”, 2016

Plānojot pilsētas centra publiskās ārtelpas attīstību, ir jāņem vērā blakus esošo teritoriju iespējamā ilgtermiņa attīstība, jo šo teritoriju savstarpējā saikne kā kopējas struktūras elementiem ir nenoliedzama, un būtiski ietekmē esošo un plānoto teritorijas attīstību.

Labu publisko ārtelpu veido četras pamatkvalitātes – **pieejamība/saikne** ar citām vietām, **sabiedriskums** (raksturo vietas apmeklētāju dažādību un izpausmes iespējas), **izmantošana** (vietas aktivitāšu potenciāls, ko tajā var darīt, iespējamās aktivitātes), **komforts** (atspoguļo vietas mazo formu esamību, apstādījumus, vietas tīrību un drošību).

Detālplānojuma ietvaros pievērsta uzmanību visām šīm būtiskām publiskas ārtelpas iezīmēm. Lai publiskā ārtelpa būtu kvalitatīva, tad tai ir jāietver, jāatbilst pēc iespējas vairākiem 35. attēlā norādītajiem rādītājiem.

Veiksmīgi veidota publiskā ārtelpa ir tāda, uz kuru viegli ir atnākt un caur kuru ir ērti iziet. Tai jābūt ērti lietojamai cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Vietai ir jābūt ērtai un jāspēj sevi reprezentēt, jānes savs tēls, tai jābūt drošai un tīrai. Telpai jābūt atvērtai ikvienam, neskatoties uz dzimumu, vecumu vai īpašajām vajadzībām. Nodrošinot pieeju visām lietotāju grupām, tiek paaugstināta vietas drošuma sajūta. Aktivitātes ir galvenais publiskās ārtelpas veidošanas stūrakmens. Tās piesaista un organizē ap sevi cilvēkus. Vietai pašai par sevi jānodrošina iemesls uz to nākt un tajā atgriezties. Jo vairāk aktivitāšu iespēju, jo vairāk cilvēku var tajās piedalīties. Vietai jāspēj piesaistīt cilvēkus visas dienas garumā. Tai jārada iespējas to izmantot gan lielākam cilvēku kopumam, gan esot vienam.

Publiskai ārtelpai ir jābūt cilvēkus piesaistošai. Tai ir jābūt vietai, kur satiekas draugi, kaimiņi, vietai, kura rada vēlmi savstarpēji komunicēt un veidot kopienas sajūtu, vietai, kur cilvēki pulcējas un veido vietas piederības sajūtu. Atzīmējams, ka tieši piederības sajūta ir svarīgs faktors gan drošības nodrošināšanai, gan apsaimniekošanas jautājumu risināšanai, gan vēlmei izmantot publisko ārtelpu. Iedzīvotājiem jāspēj zināmā mērā sevi asociēt ar publisko ārtelpu, samazinot distanci starp 'es' un 'telpa'.

Visi šie rādītāji tiešā vai netiešā veidā tika ņemti vērā sagatavojot Preiļu pilsētas centra publiskās ārtelpas attīstības priekšlikumus, respektējot esošās izmantošanas iespējas un pārdomājot potenciālās attīstības iespējas.

Droši var teikt, ka Preiļu centra publiskās ārtelpas kvalitāti turpmāk veidos ielas un laukumi/skvēri, vides elementi un apstādījumi.

Ņemot vērā publiskās ārtelpas raksturīgās pazīmes, kvalitatīvos un kvantitatīvos rādītājus, detālplānojuma risinājumi paredz veidot publisko ārtelpu atbilstoši iepriekš minētajām rādītājiem.

Pamatojoties uz augstāk minēto, vēlams publiskās ārtelpas attīstībai izvirzīt trīs pamatnosacījumus – attīstīt (1) funkcionālu, (2) pieejamu un (3) drošu publisko ārtelpu dažāda vecuma un vajadzību cilvēkiem.

Lai uzlabotu publisko ārtelpu, ir jāveicina Tīrgus laukuma un tā labiekārtojuma elementu pieejamība, jāpalielina gājēju drošība, jāuzlabo zaļo un atpūtas vietu kvalitāte un jāpalielina to daudzums, kā arī jāveido saikne ar tuvāko apkārtni.

(1) Publiskās ārtelpas attīstības iespējas

Ir vairākas iespējas, kā uzlabot publisko ārtelpu Preiļu pilsētas centrā. Esošajā situācijā publiskā ārtelpa nenodrošina savas galvenās funkcijas, līdz ar to ir nepieciešams celt esošās teritorijas publiskās ārtelpas potenciālu.

Ņemot vērā, ka Preiļu pilsētas vēsturiski centrālais – Tīrgus laukums, nosacīti ir sadalīts divās daļās (to sadala galvenā iela – Brīvības iela), būtiski ir veicināt šo daļu līdzvērtīgu attīstību, nodrošinot kvalitatīvu publisko ārtelpu gan vienā, gan otrā ielas pusē, kā arī uzlabot to savstarpējo pieejamību. Tai būtu jābūt viegli sasniedzamai, jānodrošina gājējiem ērta un droša nokļūšana gan uz autoostu, gan laukumu/skvēru, tādēļ šajā pilsētas daļā gājēji būtu jāizvirza kā prioritāte.

36. attēlā attēlota detālplānojuma teritorijas publiskās ārtelpas saikne ar apkārt esošo publisko ārtelpu. Tajā norādītas izglītības iestādes teritorijas, valsts iestādes, ārstniecības iestādes, tirgus u.c. teritorijas. Attēls parāda, ka detālplānojuma teritorijā esošai publiskai ārtelpai ir būtiska loma pilsētas publisko telpu tīklā. Tās ārtelpu galvenokārt veido ielas, nelieli laukumiņi pie tām (stūri, kas teritorijas plānojumā atzīmēti kā dabas un apstādījumu teritorijas), Tirgus laukums, Svētku laukums pie Preiļu novada domes un Pils parks.



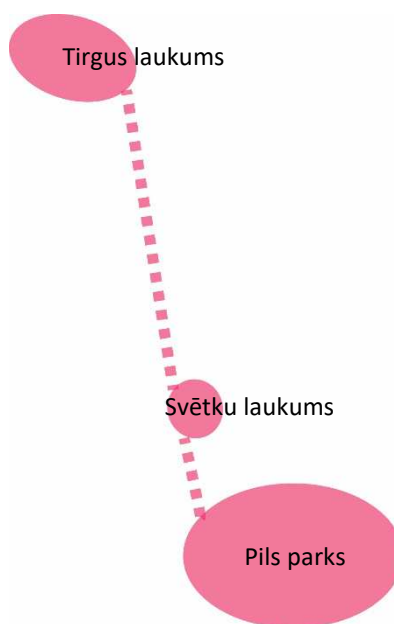
36. attēls. Publisko telpu analīze

Kā nozīmīga saikne starp publiskām ārtelpām Preiļu pilsētas centrā ir jāmin arī Raiņa bulvāris (skatīt 37. attēlu), kas tiešā veidā sasaista pilsētā nozīmīgas publiskās ārtelpas – Tirgus laukumu, laukumu pie novada domes ēkas un Pils parku. Lai gan šī iela atrodas ārpus detālplānojuma teritorijas, vēlams tai pievērst īpašu uzmanību pilsētas telpas veidošanā, apstādījumu koncepcijas izstrādē un turpmākā pilsētas veidošanā.

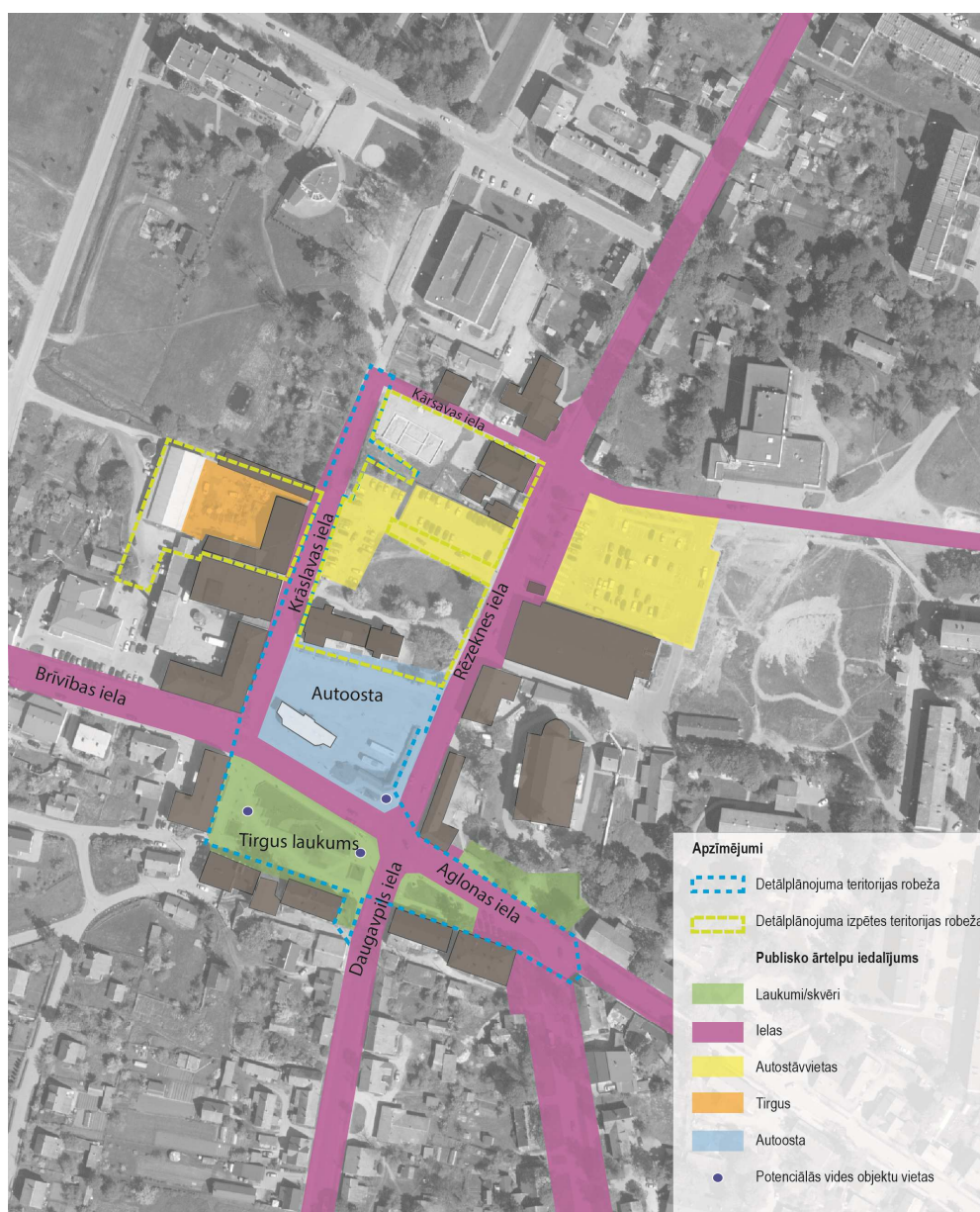
Tomēr jāuzsver, ka 36. attēls arī atspoguļo plašu publisko ārtelpu trūkumu pilsētā. Trūkst nelielu, kvalitatīvu, labiekārtotu, publiski pieejamu zaļo teritoriju, lai gan kopumā pilsēta ir uzskatāma par diezgan "zaļu".

Turpmākai attīstībai ir jānodrošina detālpārplānojumā apskatīto publisko teritoriju pieejamība un ērta fiziskā sasaiste. Lai to nodrošinātu, liela nozīme ir transporta plūsmas organizācijai, kas risināta šī detālpārplānojuma sadaļā par transportu. Tirgus laukuma teritorijai jāklūst par pilsētas vizītkarti, tai ir liels potenciāls ģeogrāfiskā novietojuma un vēsturiskās attīstības dēļ. Publiskās ārtelpas attīstība balstīta uz vietas potenciāla attīstību, esošās teritorijas uzlabošanu, mūsdienīgas publiskās ārtelpas piemēriem, pievēršot uzmanību detaļām, pieejamības nodrošināšanai un pārdomātas transporta plūsmas organizācijai.

Preiļu centra publisko ārtelpu veido: **ielas, laukumi/svēri, autostāvvietas, autoosta un tirgus** (skatīt 38. un 39. attēlu), un detālpārplānojuma ietvaros katrai tiek noteikti atsevišķi attīstības priekšnosacījumi.



37. attēls. Publisko ārtelpu saikne



38. attēls. Publisko ārtelpu iedalījums detālpārplānojuma teritorijā

IELA

Būtiska publiskās ārtelpas daļa. Lai uzlabotu cilvēku plūsmu uz autoostu, tirgu un citiem pakalpojuma objektiem, jāpievērš uzmanība ietvēm, laukumiem un krustojumiem. Ievērojama loma ielas telpas organizēšanā ir apstādījumiem, izvērtējot tos kopējā pilsētas kontekstā. Ielu un laukumu apstādījumiem ir jābūt savstarpēji saistītiem. Plānošanas un projektēšanas procesā vēlams izvērtēt apstādījumu augstumu, lai tie neaizsedz skatus uz nozīmīgiem teritorijas elementiem.

Ņemot vērā pieejamības nozīmi publiskajā ārtelpā, liela uzmanība pievēršama ietvju platumiem un segumu izvēlei un to kombinācijām. Svarīgi vidi nesaraibināt un plānot ērtu pārvietošanos arī cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Skatīt nodaļu par *Vides pieejamība un ieteikumi ārējās vides projektēšanai*.

LAUKUMI/SKVĒRI

Liela nozīme ir pārdomātam, funkcionālam, modernam un atraktīvam laukuma labiekārtojumam, kas piesaista, aicina uzskatīties, rada pozitīvas emocijas un ir kopumā kvalitatīvs. Vēlams domāt par esošo laukumu vizuālo un fizisko sasaisti plānojot šīs vietas. Liela nozīme laukumu veidošanā ir apstādījumiem, tiem ir ne tikai dekoratīva nozīme, bet tie norobežo, veido telpas izjūtu, rada sajūtas un citu mikroklimatu.

AUTOSTĀVVIETAS

Plānot tādas autostāvvietas, kas ir funkcionālas, kalpo sabiedrībai, uzlabo vides kvalitāti un nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko izaugsmi (*Parking standards design, 2010*). Ieteicams analizēt blakus esošo teritoriju stāvvietu pieejamību, piemēram, veidojot dalītās izmantošanas stāvvietas – pēc darba laika autostāvvietas var izmantot iedzīvotāji savām vajadzībām (nodrošinot mazāku autostāvvietu esamību citur), kā arī atvēlot kādu daļu no pircēju stāvvietām, autoostas apmeklētāju stāvvietām. Autosstāvvietu joslas ielās ieteicams kombinēt ar apstādījumu joslām, veicinot kvalitatīvākas pilsētvides veidošanu.

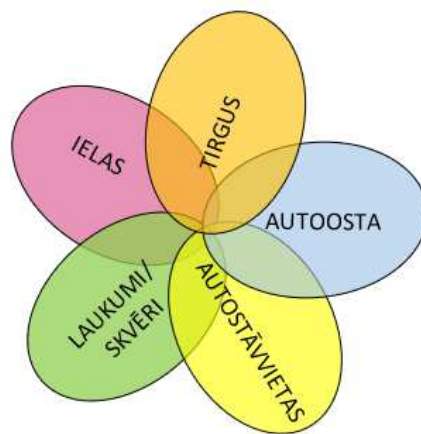
Attīstoties veloceļu tīklam pilsētā, palielināsies arī vajadzība pēc velosipēdu novietnēm. Būtu jāveicina un jānodrošina velosipēdu droša izvietošana teritorijā. Velosipēdu novietnēm jābūt pārdomātām un to dizainam jābūt saistītam ar citu mazo arhitektūras formu dizainu (nozīme, krāsai, formai, materiālam, dizainam).

AUTOOSTA

Aizņem salīdzinoši lielu daļu no Preiļu pilsētas centra publiskās ārtelpas daļas, līdz ar to tai ir jābūt pārdomātai gan transporta plūsmai, gan gājēju plūsmas organizācijai, kā arī tās estētiskai kvalitātei. Lai to nodrošinātu, liela nozīme ir labiekārtojuma risinājumiem, jāveido mūsdienu prasībām, kvalitātēm un funkcijām atbilstoša autoosta ar labiekārtotu piegulošo teritoriju. Pārdomāti jāsavieno autoostas pamatfunkcijas ar rekreācijas, reprezentatīvo un citām tās funkcijām.

TIRGUS

Atklāts ir jautājums ir par tirgus pastāvēšanu ilgtermiņā un tā attīstības potenciālu, ņemot vērā ka tirgus teritorija un ēkas nav pašvaldības īpašums. Tā kā tirgus ir viena no vēsturiskajām Preiļu pilsētas centra funkcijām, būtu vēlams to saglabāt esošajā vietā, vai organizēt, piemēram, regulārus gadatirgus un svētku tirdziņus pilsētas centrā. Publiskā/privātā partnerība var veicināt tirgus attīstību ilgtermiņā.



39. attēls. Preiļu centra publiskā ārtelpa

(2) Pamatnosacījumi publiskās ārtelpas un labiekārtojuma plānošanai

Šī detālplānojuma ietvaros tiek piedāvāti divi risinājumi autoostas ēkas tālākai attīstībai un vairāki risinājumi pašas teritorijas pārveidošanai.

Turpmākai publiskās ārtelpas attīstībai būtu vēlams izstrādāt apstādījumu koncepciju, kurā tiktu ietverti pamatnosacījumi ielas telpu, laukumu un citu vietu apstādījumu veidošanai. Tas nodrošinātu vienotu publiskās ārtelpas vizuālo kvalitāti, palielinātu apstādījumu kvalitāti un kopējo publiskās ārtelpas vērtību.

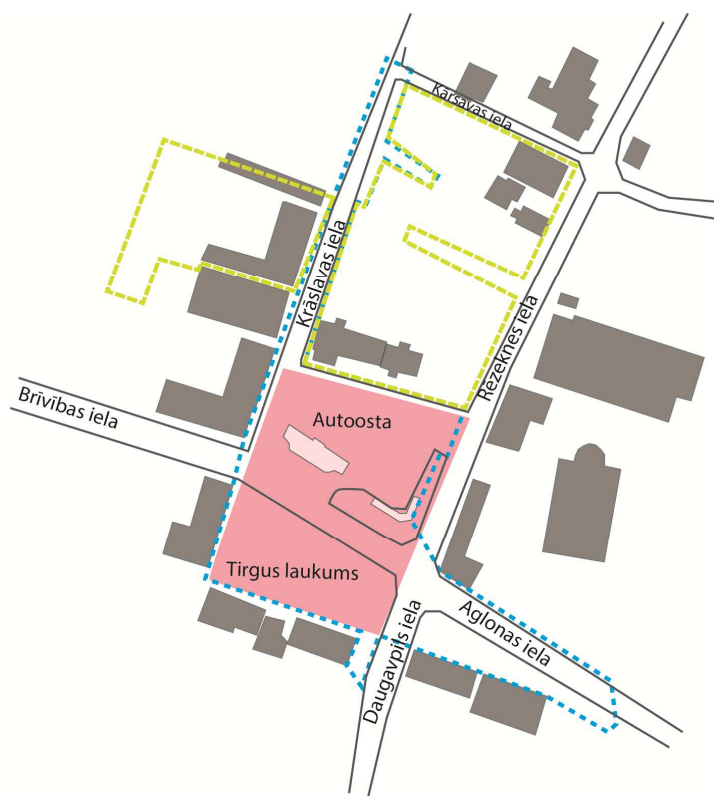
Tā kā esošā laukuma labiekārtojums ir morāli un funkcionāli novecojis, ieteicams veidot pilnīgi jaunu labiekārtojumu, atbilstoši Preiļu pilsētas iedzīvotāju vēlmēm un labas prakses piemēriem.

Labiekārtojot skvēru, jāņem vērā tā novietojums pret debespusēm, tāpat jāparedz vieta āra kafejnīcu izvietošanai, lai palielinātu šīs vietas izmantošanas potenciālu un funkcionālo daudzveidību. Izvēloties mazās arhitektūras formas, jāievēro universālā dizaina principi. Laukuma labiekārtojumā jāparedz vieta publiskiem vasaras pasākumiem, tādējādi nodrošinot daudzveidīgu tā izmantošanu dažādos gadalaikos. Jaunu objektu plānošana un mūsdienīga labiekārtojuma izveide nodrošinās telpas aktīvāku izmantošanu rekreācijai.

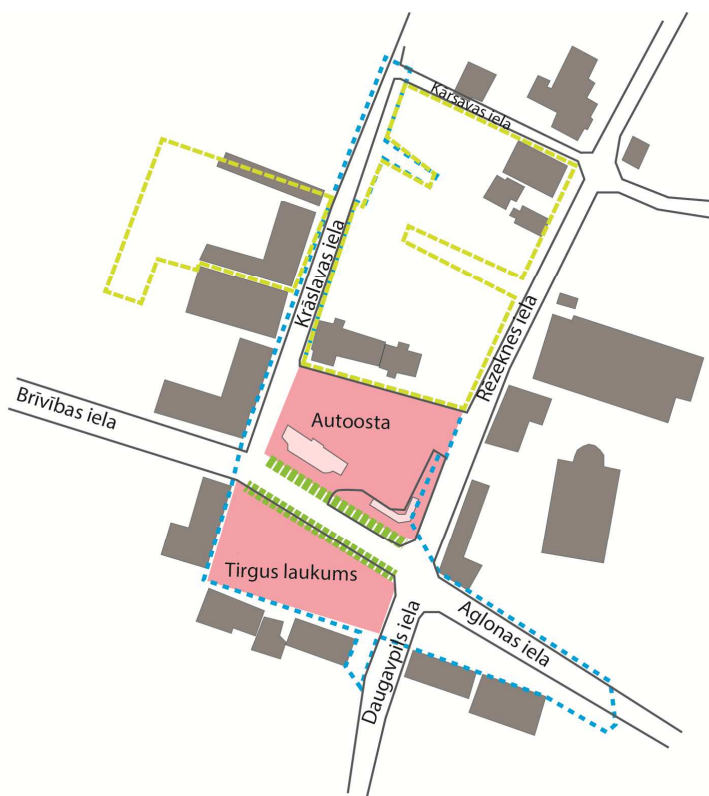
Lai nodrošinātu cilvēkiem ērtu un draudzīgu pilsētvidi, liela nozīme ir gājēju plūsmas organizācijai un gājēju ietvēm. Būtiski ņemt vērā tādu pilsētas telpas lietotāju kā cilvēki ar īpašām vajadzībām un vecākus ar bērnu ratiņiem. Ievērojot labas plānošanas prakses principus, līdzīgas gājēju ietves jāveido visa detālplānojuma teritorijā, t.i., izmantojot gan vienādu vai līdzīgu segumu, barjeras, stādījumus, gan vajadzības gadījumā arī piktogrammas.

Detālplānojuma teritorijā ir iespējami divi publiskās ārtelpas risinājumi:

- 1) centra daļu veidot atvērtu, neveidojot stādījumus gar Brīvības ielu. Tas nozīmē, ka rezultātā veidojas vizuāli vienota centrālā daļa (skatīt Pirmo risinājumu 40. attēlā);
- 2) veidot vairākas ar stādījumiem norobežotas publiskās ārtelpas daļas, radot apstādījumiem bagātāku, zaļāku pilsētas centrālo daļu (skatīt Otro risinājumu 41. attēlā).



40. attēls. Vienotas publiskās telpas risinājums



41. attēls. Daltītas publiskās ārtelpas risinājums

Neatkarīgi no publiskās ārtelpas risinājuma izvēles, lai veidotos kvalitatīva, funkcionāla, vizuāli pievilcīga un vienota publiskā ārtelpa, vēlams ņemt vērā šādus nosacījumus:

- plānot savstarpēji sasaistītu publisko ārtelpu, neatkarīgi no tās izvietojuma detālplānojuma teritorijā, kā arī skatīt kopā ar pārējām, tuvāk esošām publiskās telpas daļām pilsētā;
- jaunos apstādījumus veidot tā, lai tie neaizsegtu skatu uz Preiļu Jaunavas Marijas debesīs uzņemšanas Romas katoļu baznīcas torni. Veidojot apstādījumus, izvērtēt to augstumu un novietojumu;
- ielu apstādījumus veidot vairākos līmeņos: ziemcietes un krūmi līdz 0,80 m, krūmi un ziemcietes no 0,80 līdz 2,00 un koki līdz 15 m, lai nodrošinātu gadalaikos mainīgāku publisko ārtelpu;
- gar galveno ielu (Brīvības ielu) vēlams veidot norobežojošus stādījumus gar brauktuvi un gājēju ietvi vai nodalīt gājēju ietvi no brauktuves ar norobežojošām barjerām;
- veidot vienota stila, pārdomātus un savstarpēji saskaņotus viengadīgo puķu stādījumus dobēs un puķu kastēs visā detālplānojuma teritorijā;
- pievērst uzmanību esošajām zaļajām zonām, zāliena joslām gar ceļu, paredzot tajās ziemciešu vai krūmu stādījumus, nodrošinot daudzveidīgākus un ilgmūžīgākus ielu apstādījumus;
- paredzēt plašākas gājēju ietves, lai nodrošinātu cilvēku ērtāku pārvietošanos;
- paredzēt veloceļu vai joslu Brīvības ielā, nodrošinot drošāku pārvietošanos velosipēdistiem caur pilsētu;
- veidot funkcionālu, labiekārtotu un modernu skvēru;
- ēku fasādes veidot līdzīgos, savstarpēji saskanīgos toņos;
- izmantot vienotā stilā veidotus labiekārtojuma elementus (solī, atkritumu urnas, velo statīvi, laternas u.c.) viena laukuma, ielas vai kvartāla robežās;
- veidot pārdomātu un saskaņotu publiskās ārtelpas apgaismojuma visā detālplānojuma teritorijā;
- vēlams izstrādāt saskaņotu un pārdomātu ēku fasāžu izgaismojuma koncepciju ap laukumu;
- vēlams ēkās pie skvēra/laikuma veicināt kafejnīcu atvēršanu un līdzīgu pakalpojumu pieejamību;
- gan skvēra, gan visā detālplānojuma teritorijā ieteicams veidot vienotu āra kafejnīcu saulesargu stilu un krāsu, izvairoties no tās pārlietu lielas sadrumstalošanas pielietoto krāsu ziņā;
- veicināt dažādu publisku pasākumu norisi skvērā/laikumā visa gada garumā;
- plānojot jaunu mākslas/vides objektu izvietojumu, ņemt vērā piedāvātos novietojuma variantus;
- vēlams veidot paaugstinātas gājēju pārejas uz Brīvības ielas un Krāslavas ielā, lai nodrošinātu ērtāku un vizuāli labāku publisko ārtelpu sasaisti un drošāku ielas šķērsošanu;
- plānojot teritoriju ap autoostas ēku, veidot to vienotu un paredzēt labiekārtojumu. Veidot to kā daļu no pilsētas publiskās ārtelpas (pievērst uzmanību segumam, labiekārtojuma elementiem un vides pieejamībai);
- esošās autoostas ēkas pārbūvētais vai jaunais būvprojekts jāizvieto tā, lai tas neaizsegtu skatu uz Preiļu Jaunavas Marijas debesīs uzņemšanas Romas katoļu baznīcu;
- izmantot vienādus vai līdzīgus segumus visā detālplānojuma teritorijā, ar seguma izvēli vizuāli nesadrumstalojot telpu.

(3) Augu izvēle apstādījumiem Preiļu pilsētas centra publiskās ārtelpas veidošanā

Detālplānojuma un tā izpētes teritorijā ir veikta apstādījumu inventarizācija. Analizētajā teritorijā nav daudz vērtīgu koku, bet atsevišķi no tiem ir saglabājami (skatīt Paskaidrojuma raksta 2.2. apakšnodaļu), jo koki pilsētā ir kultūrvēsturiska, sociālā un vizuāla vērtība. Koki atstāj pozitīvu ietekmi uz pilsētvides klimatu. Apstādījumiem ir būtiska loma arī kvalitatīvas publiskās ārtelpas veidošanā.

Kokaugu un ziemciešu apstādījumu veidošanu nosaka videi raksturīgie apstākļi – augsne, ūdens, gaisa režīms, augsnes un gaisa temperatūra, piesārņojums ar dūmgāzēm, cietais segums, inženiertīkli, kas var būtiski mainīt apstādījumu augšanas apstākļus un ietekmēt to plānošanu. Svarīgi ir izvēlēties pilsētvidei piemērotākās koku, krūmu un ziemciešu sugas. Lai nodrošinātu publiskās ārtelpas apstādījumu

ilgtspējīgu apsaimniekošanu, jāizvēlas mazprasīgas, pret pilsētas apstākļu ietekmi un slimībām izturīgas un pēc iespējas vairāk sevi atjaunot spējīgas augu sugas ar zemām kopšanas izmaksām, kā arī ekoloģiski saderīgus augus. Tādā veidā ir iespējams veidot dabiski noturīgus apstādījumus.

Ņemot vērā iepriekš minēto, izvērtējot inženiertīklu esamību iespējamajās apstādījumu zonās, kas tiek piedāvātas detālplānojuma risinājumos, jāsecina, ka esošā situācija ir labvēlīga ielu un laukumu apstādījumu veidošanai.

Vēlams veidot ielu stādījumus, lai mazinātu troksni, putekļu un gaisa piesārņojumu Tirgus laukuma teritorijā.

Veidojot publisko ārtelpu, jārisina arī lietusūdens apsaimniekošana. Apstādījumi var kalpot arī par ilgtspējīgas lietusūdens apsaimniekošanas sistēmas elementu. Var tikt izmantoti specifiski inženiertehniski dizaina risinājumi – lietus ūdens notece dabiskajās ekosistēmās. Ilgtspējīgas lietus ūdeņu apsaimniekošanas sistēma uzlabo un attīra ūdeni, kā arī uzlabo publiskās ārtelpas kvalitāti.

Pilsētvidē nokrišņi tiek akumulēti no ielām, ietvēm, jumtiem un citām virsmām, tāpēc šo ūdeņu tīrība un kvalitāte ir viens no jautājumiem, kuru iespējams risināt ar atbilstošu apstādījumu palīdzību, izmantojot augus, kas akumulē nevēlamās vielas, tādējādi attīrot ūdeni vai augsni. Ieviešot ilgtspējīgus lietusūdeņu apsaimniekošanas risinājumus, ir iespējams efektīvi apvienot gan publiskā, gan privātā sektora pārvaldību.

Preiļu pilsētas centra publiskās ārtelpas plānotos apstādījumus pēc augstuma nosacīti var iedalīt trīs grupās: augi līdz 0,80 m (tos var veidot zemāki krūmi un ziemciešu, zālveida ziemciešu stādījumi), augi no 0,80-2,00 m (dažādi, krūmi, zālveida ziemcietes, atsevišķas ziemcietes), augi no 2,00-15 m (krūmi un koki).

Ieteicamo augu sarakstu skatīt 1. pielikumā „Apstādījumiem ieteicamais augu saraksts”. Izstrādājot atsevišķu projektu skvēra/laukuma un autoostas teritorijai, apstādījumu plānā ir iespēja izmantot arī citus kokus un krūmus, atbilstoši arhitekta vai ainavu arhitekta vīzijai, bet augu izvēlē jāņem vērā vietas apstākļi, telpiskā struktūra, skatu perspektīvas un to saderība, kā arī citi faktori.

Ieteikumi ielu apstādījumiem:

- ielu kokiem jānodrošina minimālā aerācijas un mitruma pieplūdes josla;
- kokus stiprināt ar trīs mietu sistēmu, izmantojot sintētiskas vai dabīgas lentes – vismaz 5 cm platumā;
- pēc iestādīšanas kokiem stumbru aizsardzībai lietot niedru paklāju aizsargus;
- obligāta ir esošo koku enkurošana pārbūves darbos, lai noturētu koku, gadījumos, kad veicami rakšanas darbi blakus kokiem vismaz 3 m zonā no vainaga projekcijas;
- obligāta ir esošo koku vainagu sakopšana pēc pārbūves darbiem, pieaicinot arboristu;
- krūmu stādījumus veidot blīvās grupās, veidojot tiem kopīgas apdobs (neparedzēt krūmu soliterstādījumus zālienā), tas atvieglos teritorijas apsaimniekošanu;
- apdobs mulčēt ar vidējas frakcijas mulču, slāņa biezumu paredzēt no 7-10 cm;
- nepieļaut pašizsējas kokaugu augšanu ierīkotos stādījumos un ceļa nodalījuma joslā;
- jaunie koki ir visjūtīgākie pret sāls šķīdumu. Līdz ar to vēlams ap jaunajiem stādiem ierīkot grodu ar 50-60 cm augstām malām. To iegremdē augsnē apkārt jaunajam kokam un apmēram 10-12 cm atstāj virs augsnes līmeņa. Tas pasargās no sālsūdens nokļūšanas apdobē un koku saknēs. Var izmantot arī citus līdzvērtīgus risinājumus sāls nokļūšanas apdobē. Augsne regulāri jāuzlabo ar kūdru, rupju smilti, kompostu, mizu mulču un katru gadu jāapstrādā.

Veicot teritoriju pārbūves darbus, jānodrošina esošo un projektēto stādījumu ilgmūžība, paredzot kompleksus stādījumu aizsardzības pasākumus un risinājumus pret mehāniskiem bojājumiem un augsnes piesārņojumu:

- koku stumbru un apdobs aizsargrežģi;
- koku sakņu aizsargrežģi;
- paaugstinātas apdobs u.c.

Veicot ielu pārbūvi:

- vienlaicīgi ar brauktuvi un ietvi pārbūvi jāveic arī ielu stādījumu atjaunošana;
- ielās, kuru malās pieļaujama autostāvvietā vai īslaicīga automašīnu apstāšanās, un, kur brauktuvi no ietves nodala stādījumu josla, jāparedz 0,5 m plata cietā seguma josla pasažieru izkāpšanai.

(4) Publiskās ārtelpas konceptuālie risinājumi

Detālplānojumā piedāvātie risinājumi ir idejas, kā varētu attīstīties Preiļu pilsētas centrs. Tie parāda potenciālās iespējas un risinājumus publiskās ārtelpas attīstībai.

Detālplānojuma ietvaros tiek piedāvātas trīs dažādas skices telpas labiekārtojumam (skatīt attēlu „Labiekārtojuma risinājuma skicē varianti”, kas var mainīties un tikt attīstīti izstrādājot teritorijas būvprojektu.

Risinājumi izstrādāti balstoties uz vietas potenciālām iespējām, transporta plūsmām, publisko ārtelpu aktuālajām labiekārtošanas tendencēm, vietas raksturam un vajadzībām. Ietverti risinājumi ielas norobežojošo stādījumu attīstībai, gājēju plūsmai un cilvēku koncentrācijas vietām.

Detālplānojumā iekļauti arī piemēri no līdzīgām vietām ārpus Latvijas (skatīt 2. pielikumu „Publiskās ārtelpas piemēri”), kā arī tas, kā ar dažādu cietā seguma krāsu, faktūru, formu, rakstu spēli var izveidot efektīvu laukumu (skatīt 3. pielikumu „Apgaismojuma, seguma risinājumu piemēri”). Parādīti piemēri arī mazajām arhitektūras formām (skatīt 4. pielikumu „Labiekārtojuma elementu piemēri”).

Galveno ideju vizualizācijas skatīt attēlā „Labiekārtojuma priekšlikuma varianti”.

(5) Vides objekti

Pēc pašvaldības pasūtījuma ir izstrādātas ideju skices skulptūrai „Satikšanās”, kas veltīta kinorežisoram Jānim Streičam un Latgalei. Skulptūra ir kā kadrs no Jāņa Streiča filma „Cylvāka bērns”, kur puisēns Boņuks agrā rīta stundā satiek kāzu muzikantu. Idejas autors – tēlnieks Andris Vārpa.

Priekšlikums ir novietot skulptūru Tīrgus laukumā, izmantojot tās stāstā arī skaņu. Šīs skulptūras izvietošana Tīrgus laukumā varētu veicināt šīs vietas atpazīstamību. Tīrgus laukums arī izsenis cilvēkiem ir bijusi vieta, kur tikties, kur pārrunāt notiekošo un tirgoties, tā kā šīs skulptūras izvietošana šajā laukumā būtu tikai likumsakarīga. Potenciālās vides objektu izvietošanas vietas detālplānojuma teritorijā norādītas 42. attēlā.



42. attēls. Andra Vārpas skulptūras „Satikšanās” priekšlikums
Avots: Preiļu novada dome

(6) Vides pieejamība un ieteikumi ārējās vides projektēšanai

Šobrīd, kā liecina Latvijas Centrālās statistikas pārvaldes dati, aptuveni 5 % līdz 10 % no kopējā iedzīvotāju skaita ir iedzīvotāji ar invaliditāti, t.i., ar redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumiem. Liela daļa no kopējā iedzīvotāju skaita ir arī cilvēki pensijas vecumā. Kaut arī vairums pensijas vecuma cilvēku neskaitās ar invaliditāti, Universālais dizains ir tas, kas pilnībā attiecināms arī uz viņiem. Jo cilvēkiem sasniedzot pensijas vecumu rodas neatgriezeniskas fizioloģiskas izmaiņas, kas saistītas ar viņu vecumu, dažāda veida saslimšanas, arodslimības, zūd mobilitāte un funkcionalitāte, ir ierobežotas pārvietošanās iespējas.

Latvijas Republikas Labklājības ministrija 2011. gadā ir izstrādājusi un izdevusi „Vadlīnijas būvnormatīvu piemērošanai attiecībā uz vides pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem”, kuras ir ieteicams ievērot detālplānojuma teritorijā plānoto publisko objektu ierīkošanā un teritorijas labiekārtošanā.

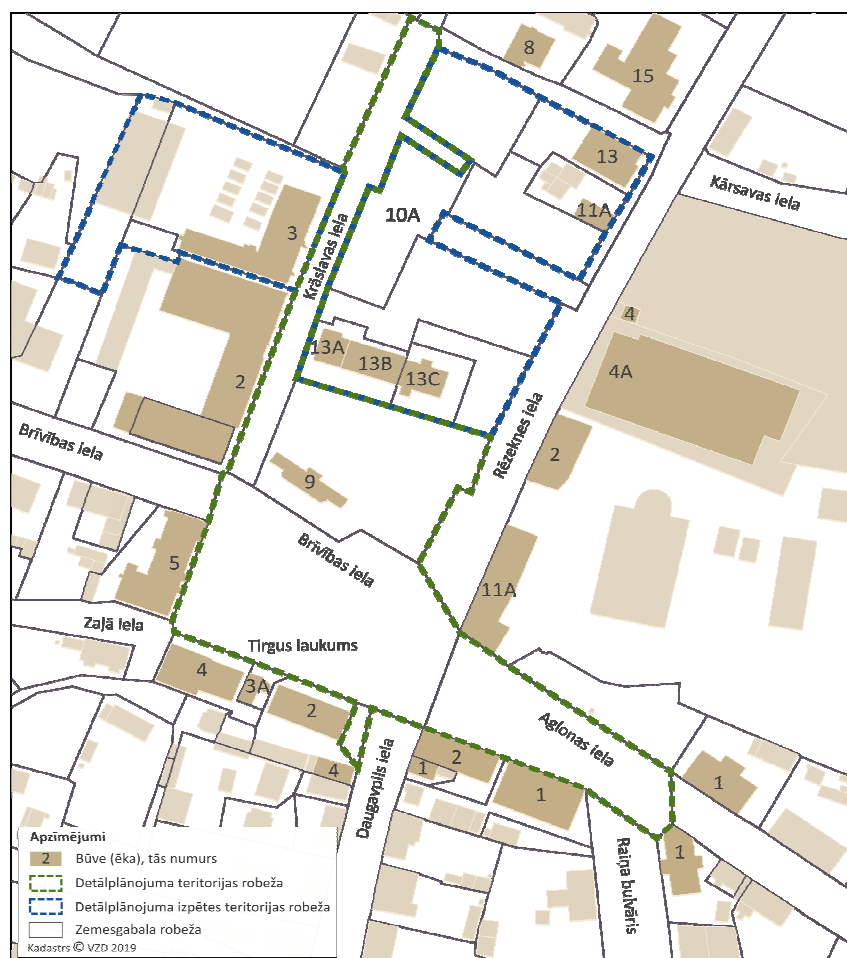
Lai nodrošinātu veiksmīgāku ārējās vides veidošanu, vēlams ņemt vērā šādus nosacījumus:

- jānodrošina kvalitatīvs, mūsdienu prasībām un vajadzībām atbilstošs gājēju ceļu segums;
- nodrošināt līdzīgu segumu visā detālplānojuma vai laukuma, ielas telpas teritorijā, skaidri nodalot gājēju joslas no brauktuvēm. Tās var veidot vienā līmenī, bet pielietojot dažādus seguma materiālus;
- skaidri nodalīt gājēju zonu, neradīt tajā šķēršļus. Vēlams veidot atsevišķas apstādījumu un elementu joslas (joslas, kas paredzētas ceļa zīmēm, mazajām arhitektūras formām, reklāmas stabiem utt.), lai nodrošinātu ērtāku cilvēku pārvietošanos;
- veidot drošības barjeras gar galvenajām ielām vai norobežojošas apstādījumu joslas;
- lai nodrošinātu drošāku, ērtāku galvenās ielas (piemēram, Krāslavas un/vai Brīvības ielas) šķērsošanu, vēlams veidot paceltas gājēju ietves;
- uzbrauktuvēm ar brauktuvi jāsaņem nulles līmenī, nedrīkst būt pakāpiens. Uzbrauktuve jāveido visā gājēju pārejas platumā ar slīpumu, kas nav lielāks par 5 %. Uzbrauktuves jāveido visur, kur paredzētas gājēju pārejas un līmeņu starpības;
- ja nepieciešams, var pielietot dažādas piktogrammas ceļa segumā;
- laukumu plānot tā, lai gājēji tajā var brīvi pārvietoties, neradot nevajadzīgus šķēršļus un liekas kustības;
- plānojot autoostas teritoriju, veidot tādas autobusu pieturvietu platformas, no kurām būtu cilvēkiem ar īpašām vajadzībām ērti iekāpt autobusā un izkāpt no tā.

(7) Ēku fasāžu risinājumi

Ņemot vērā detālplānojuma teritorijas izvietojumu un nozīmi kopējā pilsētas publiskās ārtelpas kontekstā, liela nozīme ir ne tikai telpiskai struktūrai, bet arī ēku fasāžu krāsu tonim. Šī detālplānojuma ietvaros tika veikta esošo ēku fasāžu krāsu analīze, potenciālie un saderīgie krāsu salikumi un izstrādāts priekšlikums detālplānojuma teritorijā esošajām ēkām, gan ēkām, kas atrodas blakus esošajos zemes īpašumos (skatīt 43. attēlu).

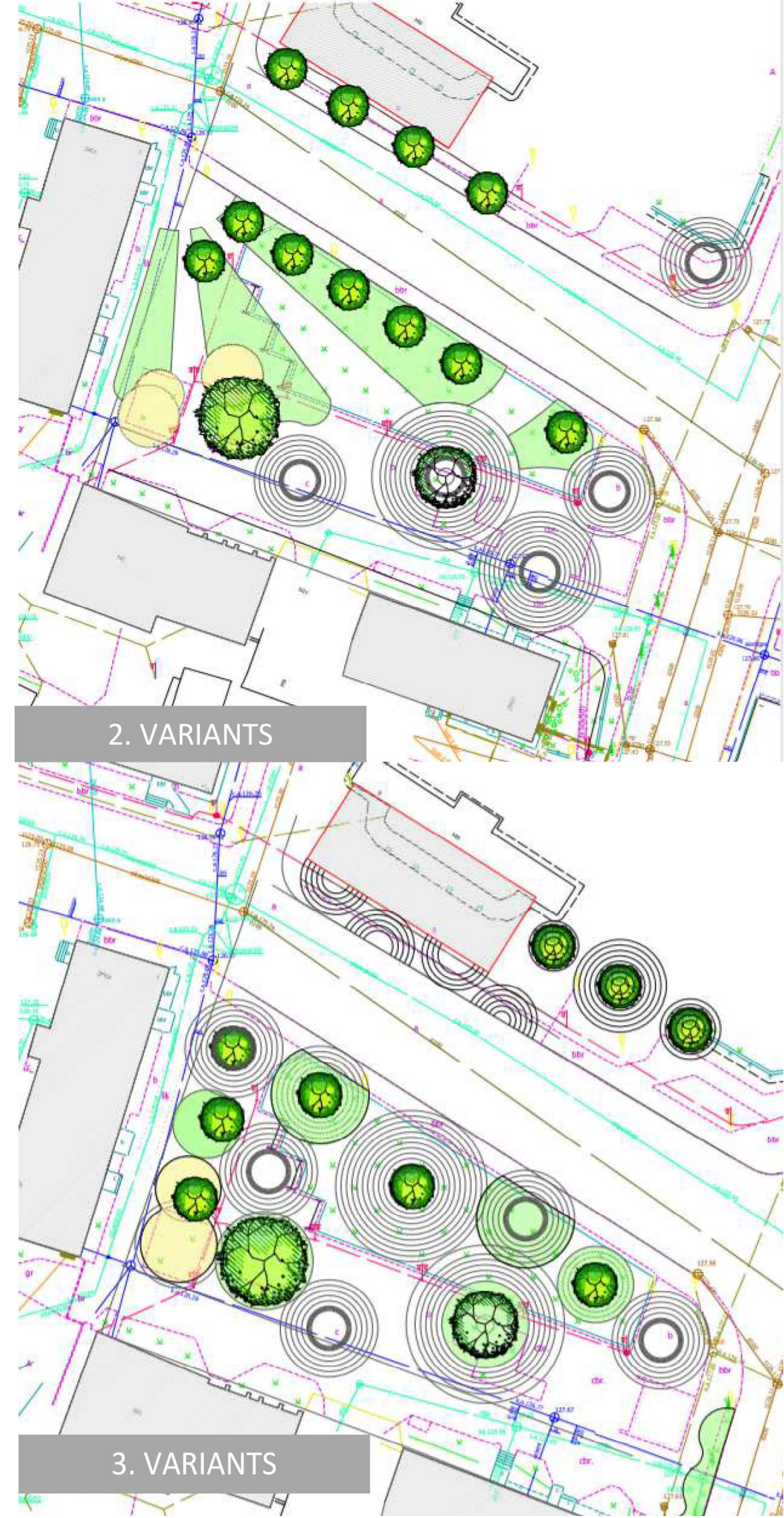
Izstrādātos priekšlikumus skatīt 5. pielikumā „Ēku fasāžu krāsu paletes piedāvājums”.



43.attēls. Ēkas, kurām sagatavots priekšlikums fasāžu krāsu paletei

PREIĻU PILSĒTAS CENTRA
LABIEKĀRTOJUMA PRIEKŠLIKUMA VARIANTI





3.5. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

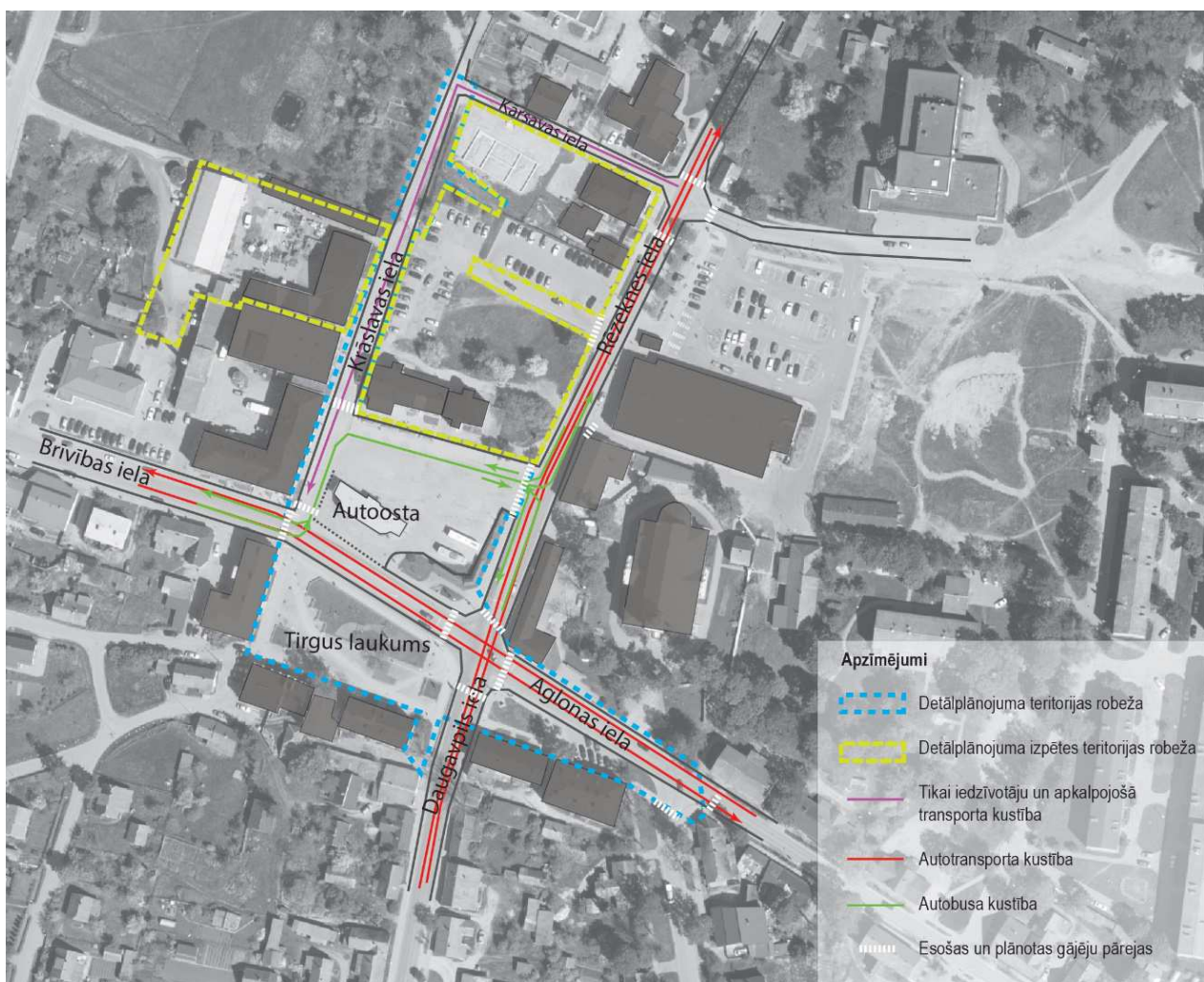
(1) Transporta organizācijas risinājumi

Galvenās transporta plūsmas detālplānojuma teritorijā notiek pa Rēzeknes – Daugavpils ielu un Brīvības – Aglonas ielu, kā arī teritorijai var piekļūt braucot pa Kārsavas ielu un Krāslavas ielu. Līdz ar to detālplānojumi risinājumi paredz ielu tīkla saglabāšanu, neparedzot jaunu ielu izbūvi.

Detālplānojuma risinājumi neparedz būtiskas izmaiņas piegulošo ielu un krustojumu satiksmes organizācijā, bet tikai sniedz ieteikumus turpmākajai plānošanai, satiksmes organizācijas uzlabošanai. Ņemot to vērā, detālplānojuma teritorijā esošajiem zemesgabaliem arī turpmāk tiek saglabāta esošā piekļuve. Preiļu autoostas teritorijas esošās iebrauktuves nepieciešamības gadījumā var pārbūvēt atbilstoši izvēlētajam autoostas teritorijas konceptuālajam attīstības risinājumam. Konkrēts iebrauktuviņu platums un satiksmes organizācija Preiļu autoostas teritorijā nosakāma būvprojekta ietvaros.

Detālplānojuma teritorijai piegulošai zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu 7601 006 0416 un 7601 006 0410 nepieciešamo piekļuvi atļauts organizēt no Tirgus laukuma skvēra un Daugavpils ielas puses, šķērsojot „Transporta infrastruktūras teritoriju” ar indeksu TR2d, izmantojot plānotā inženiertīklu koridora robežās esošo/plānoto piebrauktuvi.

Autobusu plūsmas organizācija detālplānojuma teritorijā esošajā autoostā mainīsies, mainoties autoostas ēkas un laukuma pārbūvei. Detālplānojumā ir iekļauti pieci skiču varianti autoostas platformu pārbūvei, kas ietekmēs autobusu iebraukšanu un izbraukšanu teritorijā. Līdz ar to vienu konkrētu autobusu virzienu detālplānojuma teritorijā nav iespējams nodefinēt, tāpēc xx. attēla shēmā tiek attēloti iespējamie autobusu iebraukšanas un izbraukšanas virzieni, kuru noteikšana būs jārisina turpmāk – izstrādājot teritorijas un ēkas būvprojektu.



44. attēls. Plānotā transporta organizācija

(2) Transportlīdzekļu novietnes

Pārbūvējot autoostas ēku un pārbūvējot tai piegulošo laukumu, nepieciešamo autonovietņu skaitu plānots nodrošināt detālplānojuma teritorijā. Autonovietnes, kas nepieciešamas publiskās apbūves nodrošināšanai, atļauts izvietot „Jauktas centra apbūves teritorijā” ar indeksu JC1d un „Transporta infrastruktūras teritorijā” ar indeksu TR1d, bet aizliegts izvietot „Transporta infrastruktūras teritorijā” ar indeksu TR2d.

Saskaņā ar Preiļu novada TIAN, nepieciešamo autonovietņu skaitu būvēm nosaka saskaņā ar LVS 190-7:2002 A pielikumu „Orientējoši dati par pieprasījumu pēc stāvvietām pie sabiedriski izmantojamiem objektiem”. Tā kā LVS 190-7:2002 nenosaka prasība transportlīdzekļu novietņu skaitam pie autoostas, tiek ņemts vērā Rīgas pilsētas teritorijas izmantošanas un abūves noteikumu 2.16. apakšpunkts „Prasības transportlīdzekļu skaitam un izvietojumam”. Saskaņā ar šo apakšpunktu Preiļu autoostai nepieciešamas 8 autostāvietas, 20 velonovietnes un 3 autobusu novietnes.

Ņemot vērā, ka piedāvātie risinājumi autoostas teritorijas attīstībai ir dažādi, kā arī ir iespējami dažādi autoostas ēkas attīstības scenāriji (parbūve vai nojaukšana un jaunbūve), tad detālplānojuma risinājumos nav detalizāti attēlotas nepieciešamās autostāvvietas vieglajam autotransportam. Autoostas laukuma attīstības variantā D ir iespēja izvietot autostāvvietas gar autoostas ziemeļu malu, bet variantā E tiek norādīta vieta četrām automašīnām autoostas teritorijas ziemeļu daļā pie Rēzeknes ielas. Pārējos variantos autostāvvietu izvietojums nav piedāvāts. Autostāvvietu skaitu un izvietojumu ietekmēs autoostas ēkas plānotie izmēri, ēkā paredzamo pakalpojumu piedāvājums, izvēlēto autobusu platformu izvietojums, kā arī plānotais teritorijas labiekārtojums. Līdz ar to konkrēts autostāvvietu izvietojums autoostas teritorijā nosakāms būvprojekta ietvaros.

Ņemot vērā, ka detālplānojuma teritorijā esošajiem objektiem pārsvarā ir nepieciešamas tikai īslaicīgas lietošanas autostāvvietas, tām var noteikt ierobežojumus stāvēšanas ilgumam, kā arī tās ir iespējams savietot ar jau esošām autostāvvietām, tādējādi samazinot nepieciešamo autostāvvietu skaitu pilsētas centrā kopumā.

Esošās atklātās autostāvvietas apkārtējā teritorijā un detālplānojuma izpētes teritorijā ir norādītas esošās transporta infrastruktūras shēmā.

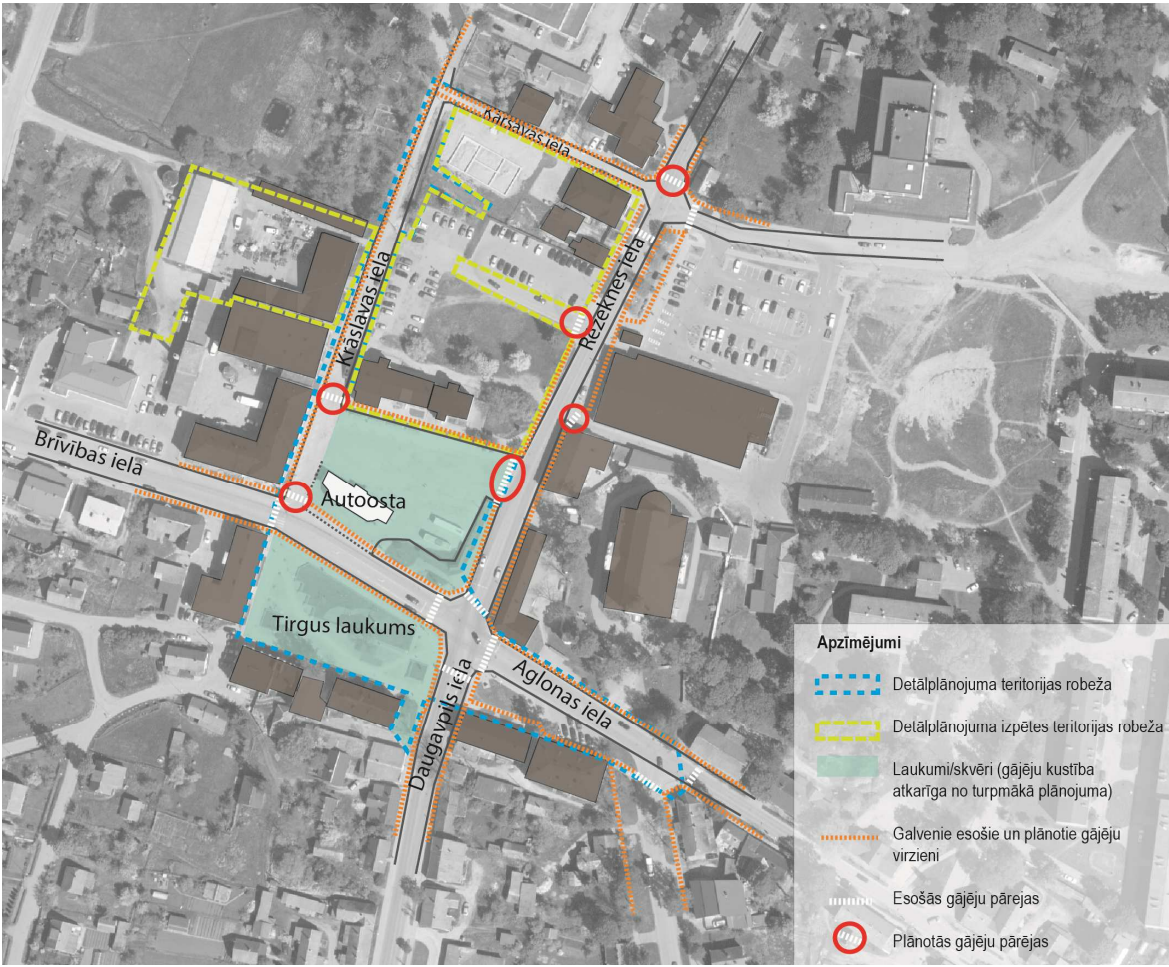
(3) Gājēju un velo infrastruktūra

Gājēju pārvietošanos nosaka esošo publisko objektu izvietojums un ielu tīkls. Detālplānojuma ietvaros ir analizēti esošie gājēju pārvietošanās virzieni un noteikti plānotie (nepieciešamie). 45. attēlā norādīti galvenie gājēju kustības virzieni detālplānojuma teritorijā un piegulošajā teritorijā, norādot esošās gājēju pārejas un plānotās gājēju pārejas, kuras, ņemot vērā detālplānojumā paredzētos risinājumus un ērtāku iedzīvotāju pārvietošanos Preiļu centrā, būtu vēlams izveidot.

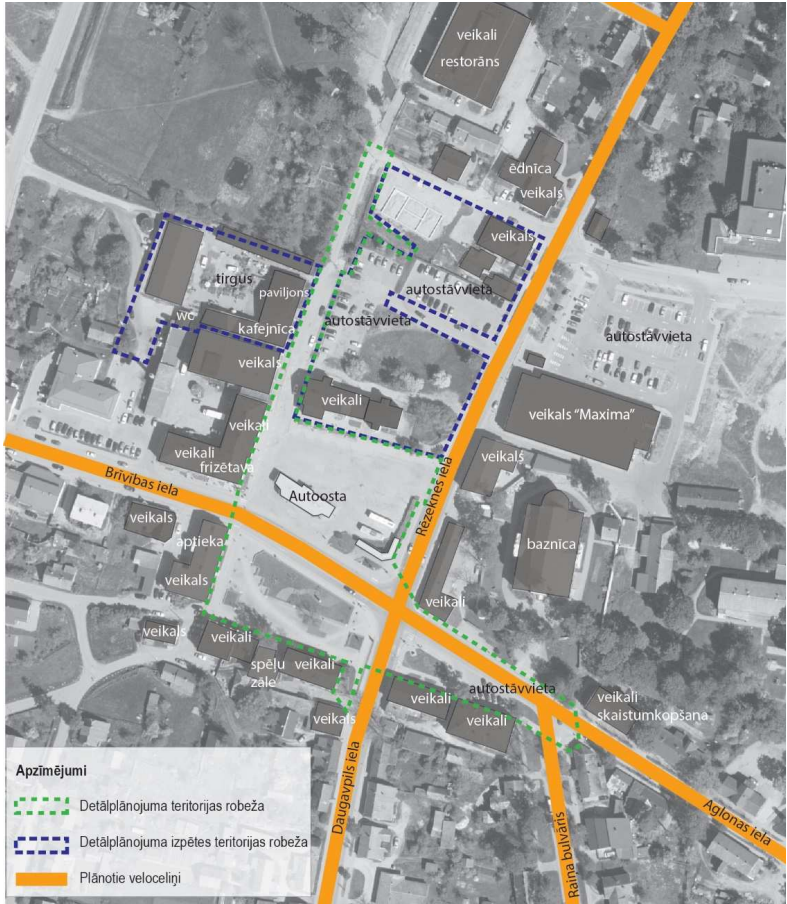
Preiļu pilsēta plāno attīstīt veloceļu tīklu. Ir izstrādāts variants veloceļu tīkla attīstībai, kur veloceļus, veloceļas un/vai velomaršrutus plānots attīstīt pa galvenajām ielām, veidojot savienojumus starp izglītības iestādēm u.c. nozīmīgākiem objektiem, un esošo velomaršrutu. Plānotais veloceļu tīkls skar detālplānojuma teritoriju. 46. attēlā norādītas ielas, kurās plānots veidot veloceļas.

Detālplānojuma teritorijā pie publiskām ēkām un objektiem jāparedz velonovietnes. Atbilstoši Latvijas valsts standartiem „Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatiksmē”, velostatīvs ir konstrukcija, kas paredzēta, lai velosipēdu varētu stabili novietot stāvus vai uzkārtā veidā un pieslēgt pie statīva ar slēdzeni, bet velonovietnes ir ierīkota vieta, laukums, teritorija ar vairākiem velostatīviem velosipēdu novietošanai.

MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 211.punkts nosaka, ka velosipēdu novietnes platību aprēķina, pieņemot, ka viena velosipēda novietošanai nepieciešamā platība ir 1,2 m², taču detālplānojuma teritorijā tiek rekomendēts pieņemt mazākus normatīvos attālumus, projektējot velostāvvietu izvietojumu slīpā leņķī, kas samazina nepieciešamās stāvvietas rādītājus līdz 1 m² uz velosipēdu. Izvietojot velosipēdus slīpā leņķī un veidojot dubultrindas, šo rādītāju iespējams samazināt līdz pat 0,75 m² (minimālie velonovietņu normatīvi noteikti atbilstoši Dānijas rokasgrāmatas ieteikumiem velonovietņu izveidošanā).



45. attēls. Plānotās gājēju plūsmas shēma



46. attēls. Plānotais veloceļu tīkls Preiļu pilsētas centrālajā daļā

3.6. INŽENIERTEHNISKĀ APGĀDE

Jauni maģistrālie inženiertīkli detālplānojuma teritorijā izbūvējami ielu sarkano līniju robežās. TO būvējot, jāievēro Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums” nosacījumus. Būvnormatīvs nosaka, ka pilsētās inženiertīklus jāizvieto starp ielas (ceļa) brauktuvi un sarkano līniju vai ielas (ceļa) sadalošajā joslā. Vietās, kur inženiertīklu izvietojumā nav iespējams ievērot minētā būvnormatīva 1. un 2. tabulā norādītos attālumus, inženiertīklus var izvietot zem ielas (ceļa) brauktuves, ievērojot ielas (ceļa) īpašnieka vai, ja tāda nav, – tiesiskā valdītāja noteiktās tehniskās prasības.

Plānoto inženiertehniskās apgādes tīklu izvietojums ir attēlots Grafiskās daļas plānā „Plānotie inženiertīkli” un „Ielu šķērsprofili”.

(1) Ūdensapgāde un kanalizācija

Detālplānojuma teritorijā kopumā ir izbūvēta pilsētas centralizētā ūdensapgādes un kanalizācijas sistēma. Arī esošās autoostas telpās ir ierīkota ūdensvada un sadzīves kanalizācijas sistēma.

Tā kā detālplānojuma risinājumi paredz iespēju veikt esošās autoostas ēkas pārbūvi vai nojaukšanu, iespējams būs nepieciešams veikt arī ārējo inženiertīklu pārbūvi, kas ir risināms būvprojekta ietvaros.

Detālplānojuma risinājumi paredz ūdensvada un sadzīves kanalizācijas maģistrālo tīklu ierīkošanu ar pieslēguma vietas izbūvi no Brīvības un Krāslavas ielas krustojuma līdz teritorijai Krāslavas ielā, t.i. visā Krāslavas ielas garumā detālplānojuma teritorijā.

Esošā ūdensvada tīkla pārslēgumi (veikaliem „Beta”, „Vēlme” un Preiļu tirgus Krāslavas ielā 3) uz jauno izbūvētā ūdensvada tīklu Krāslavas ielā jāparedz konkrētu būvprojektu izstrādes ietvaros.

(2) Ugunsdzēsība

Ārējo ugunsdzēsības ūdensvada diametru, sacilpojumu un hidrantu skaitu jāparedz ēku un būvju būvprojekta ietvaros, ņemot vērā ēku nozīmi, būvapjomu, ēku izvietojumu zemesgabalā, atbilstoši būvnormatīva LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves” (apstiprināts ar MK 30.06.2015. noteikumiem Nr. 326), ņemot vērā maksimālo ūdens patēriņu ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai.

Ugunsdzēsības hidranti jāizvieto saskaņā ar LBN 222-15 prasībām, atkarībā no projektējamo ēku un būvju ugunsdrošības pakāpes, pieejamus ugunsdzēsības tehnikai. Ūdensvada ugunsdzēsības hidrantus gar autoceliem jāizbūvē ne tālāk par 2,5 m no brauktuves malas, bet ne tuvāk par 10 m no ēku un būvju sienām. Attālumus starp ugunsdzēsības hidrantiem aprēķina, ņemot vērā kopējo ūdens patēriņa intensitāti ugunsgrēka dzēšanai un uzstādāmā hidranta tipa ūdens padeves spēju. Ūdensvada ugunsdzēsības hidrantus atļauts ierīkot arī uz ielas braucamās daļas.

Detālplānojuma teritorijā esošo un plānoto objektu ugunsdzēsības ūdensapgādi var nodrošināt no pilsētas centralizētās ūdensapgādes sistēmas un izbūvētajiem ugunsdzēsības hidrantiem (Rēzeknes ielā un Brīvības ielā).

(3) Lietus ūdens kanalizācija

Detālplānojuma teritorijā šobrīd ir izbūvēta lietus ūdens kanalizācija Rēzeknes ielā un Daugavpils ielā, nodrošinot lietus ūdens savākšanu arī no minēto ielu krustojuma ar Aglonas ielu un Brīvības ielu. Krāslavas ielas ziemeļu daļā ir ierīkota lietus notekūdeņu savākšanas ieplaka/grāvis, kas nodrošina virszemes lietus ūdeņu savākšanu šajā ielas posmā. Detālplānojuma risinājumi paredz iespēju ierīkot lietus kanalizāciju arī pārējās detālplānojuma teritorijā iekļautajās ielās – Krāslavas ielā, Brīvības ielā un Aglonas ielā, kā arī nodrošināt lietus notekūdeņu savākšanu un novadīšanu no autoostas teritorijas.

Lietus kanalizācijas tīklu ierīkošana projektējama un ierīkojama vienlaicīgi ar ielu un/vai autoostas pārbūvi.

(4) Elektroapgāde un ielu apgaismojums

Detālplānojuma teritorijā visi esošie objekti ir nodrošināti ar nepieciešamo elektroapgādi. Jauni pieslēgumi vai jaudas izmaiņas risināmas būvprojektā.

Elektroapgādes projektēšana un būvniecība ir īpaša būvniecība, kura jāveic saskaņā ar MK 30.09.2014. noteikumiem Nr. 573 „Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvnoteikumi”. Esošo energoapgādes komersantu objektu pārvietošanu pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic par viņa līdzekļiem, saskaņā ar Energētikas likuma 23. pantu.

Saskaņā ar Energētikas likuma 24. pantu energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam zaudējumus, kas tieši saistīti ar jaunu energoapgādes komersanta objektu ierīkošanu vai esošo objektu ekspluatācijas un remonta nodrošināšanu. Energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam par zemes lietošanas tiesību ierobežošanu, ja:

- īpašumu izmanto jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanai;
- veicot objekta pārbūvi, palielinās zemes platība, ko aizņem energoapgādes komersanta objekts vai aizsargjosla gar vai ap šo objektu.

Energētikas likuma 24. panta (3) daļa nosaka, ka pašvaldība un energoapgādes komersants var vienoties par ielu apgaismojuma tīkla nodošanu attiecīgajai pašvaldībai valdījumā vai īpašumā. Energētikas likuma 19. pantā ir noteikts, ka energoapgādes komersantam ir pienākums saskaņot ar zemes īpašnieku jaunu energoapgādes objektu ierīkošanas nosacījumus, kā arī tiesības saskaņošanas procedūru aizstāt ar zemes īpašnieka informēšanu gadījumos, ja zeme tiek izmantota jaunu energoapgādes komersanta objektu – iekārtu, ierīču, ietaišu, tīklu, līniju un to piederumu ierīkošanai, ja ir iestāties vismaz viens no pantā minētajiem nosacījumiem, t.sk. energoapgādes komersanta objekta ierīkošana paredzēta vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā vai detālplānojumā. Energētikas likuma 191. pantā ir noteikts, ka energoapgādes komersantu objektu (izņemot ēkas) ierīkošanai, pārbūvei, atjaunošanai un ekspluatācijai nosakāmi nekustamo īpašumu lietošanas tiesību aprobežojumi, un nekustamo īpašumu īpašnieku lietošanas tiesību aprobežojumu apjoms un izmantošanas kārtība noteikta šajā likumā un Aizsargjoslu likumā. Šie aprobežojumi jauniem energoapgādes komersantu objektiem ir spēkā no dienas, kad tie ierīkoti, ievērojot šā likuma 19. pantā noteikto kārtību. Ja zemes īpašnieks nesaskaņo jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanu, aprobežojumus nosaka ar tiesas spriedumu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Veicot jebkārus darbus/darbības aizsargjoslās, kuru dēļ nepieciešams objektus aizsargāt, tie jāveic pēc saskaņošanas ar attiecīgā objekta īpašnieku. Zem ēku pamatiem kabeļa ieguldīšana nav atļauta. Pirms elektriskā tīkla izbūves ar ģeodēzisko mērījumu palīdzību jābūt noteiktām un atzīmētām ceļu sarkano līniju robežām un veiktiem planēšanas darbiem.

MK 21.01.2014. noteikumi Nr. 50 „Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi” nosaka elektroenerģijas lietotāju elektroapgādes kārtību, elektroenerģijas tirgotāja un elektroenerģijas sistēmas operatora un lietotāja tiesības un pienākumus elektroenerģijas piegādē un lietošanā. Atbilstoši noteikumu 3. punktam lietotāja elektroietaišu pieslēgšana elektroenerģijas sistēmai vai atļauto slodžu palielināšana notiek saskaņā ar regulatora apstiprinātiem sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem.

(5) Elektronisko sakaru tīkli

Detālplānojuma risinājumi saglabā esošās SIA „Tet” komunikācijas.

Detālplānojuma teritorijas ielu šķērsprofilos ir saglabāti esošie vai rezervēta vieta jaunu sakaru kabeļu kanalizācijai.

Līdz ar to detālplānojuma risinājumi paredz iespēju esošo pārbūvējamo vai jauno autoostas ēku nodrošināt ar elektronisko sakaru pakalpojumiem, paredzot nepieciešamības gadījumā pārbūvēt esošo komunikāciju ievadu ēkā. Konkrēti risinājumi jāizstrādā ēku un būvju būvprojektēšanas stadijā.

(6) Gāzapgāde un siltumapgāde

Detālplānojuma risinājumos ir paredzēts izbūvēt gāzesvadu ar spiedienu līdz 0.4 MPa Aglonas un Krāslavas ielu sarkanajās līnijās, paredzot iespējas gāzes pievadu ar spiedienu līdz 0.4 MPa izbūvēt katram patērētājam atsevišķi.

Autoostas ēkas būvprojekti izstrādājami saskaņā ar LBN 231-15 „Dzīvojamo un publisko ēku apkure un ventilācija” (2015). Ēkas būvkonstrukcijas un siltumapgādes risinājumi jāizvēlas ņemot vērā ekonomiskos un vides faktorus, kā arī likumu „Par ēku energoefektivitāti”.

(7) Civilā aizsardzība un ugunsdrošība

Civilās aizsardzības likuma (2007) mērķis ir radīt civilās aizsardzības sistēmu katastrofu pārvaldīšanai, nodrošinot tās darbības tiesiskos un organizatoriskos pamatus cilvēku, īpašuma un vides aizsardzībai katastrofu gadījumos un pastāvēt katastrofas draudiem.

Pašvaldību, komersantu un iestāžu civilās aizsardzības plānu struktūru, izstrādāšanas un apstiprināšanas kārtību nosaka Ministru kabinets. Detālplānojuma teritorijā nav plānots attīstīt paaugstinātas bīstamības objektus, līdz ar to detālplānojuma teritorijā ir jāievēro pašvaldības civilās aizsardzības plānā noteiktais.

Apvienotais Preiļu novada, Riebiņu novada, Aglonas novada un Vārkavs novada civilās aizsardzības plāns ir izstrādāts atbilstoši Latvijas Republikas Civilās aizsardzības likuma (2006) un MK 26.06.2007. noteikumu Nr. 423 „Pašvaldības, komersanta un iestādes civilās aizsardzības plāna struktūra, tā izstrādāšanas un apstiprināšanas kārtība” prasībām 2009. gadā.

Piebrauktuves ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai jāapzīmē ar drošības/ugunsdrošības zīmēm saskaņā ar obligāti piemērojamo Latvijas standartu LVS 446 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālrāsojums”, kā arī ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar MK 02.06.2015. noteikumiem Nr.279 „Ceļu satiksmes noteikumi”. Ugunsdrošības pasākumus ēkas ekspluatācijas stadijā nosaka MK 17.02.2004. noteikumi Nr. 82 „Ugunsdrošības noteikumi” un to izpildei piemērojamie standarti.

4. DETĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU IETEKME UZ BLAKUS ESOŠAJĀM TERITORIJĀM

Detālplānojuma risinājumi paredz Preiļu pilsētas centra teritorijas daļas attīstību, ietverot gan esošās autoostas ēkas pārbūvi, kā arī autoostas laukuma un pilsētas skvēru labiekārtošanu. Plānotā labiekārtojuma un apstādījumu struktūra uzlabos esošo labiekārtojuma līmeni detālplānojuma teritorijā.

Īstermiņā, īpaši atsevišķu objektu izbūves/vai pārbūves būvniecības laikā, var prognozēt īslaicīgu paaugstinātu trokšņa līmeni un celtniecības putekļu klātbūtni, kas var rasties atsevišķos būvniecības posmos.

Ar detālplānojuma risinājumiem tiek veicināta Preiļu pilsētas centra mūsdienīgai un funkcionālai ārtelpai paredzētu pasākumu īstenošana, tādēļ var uzskatīt, ka detālplānojuma risinājumi atstās pozitīvu ietekmi gan uz pilsētas vizuālo tēlu kopumā, gan uz blakus esošajiem/plānotajiem publiskās apbūves objektiem un esošo dzīvojamo apbūvi, t.sk. iedzīvotāju dzīves kvalitāti.