



Es plānoju Rīgu

RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

2006. - 2018. gadam

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Rīgas dome, 2005

Saturs

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI.....	4
1. IEVADS.....	5
1.1. Izstrādāšanas pamatojums	5
1.2. Teritorijas plānojuma sastāvdaļas un struktūra.....	7
1.3. Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam izvērtējums	9
1.3.1. <i>Dabas mantojums un vides kvalitāte</i>	9
1.3.2. <i>Kultūrvēsturiskais mantojums</i>	10
1.3.3. <i>Plānojuma struktūra un teritoriju izmantošana</i>	10
1.3.4. <i>Pilsētas telpiskās kompozīcijas jautājumi</i>	11
1.3.5. <i>Transporta jautājumi</i>	11
1.3.6. <i>Secinājumi un ieteikumi</i>	12
1.4. Vispārīgi dati par Rīgu.....	14
2. RĪGAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI	17
2.1. Veicinošie priekšnoteikumi.....	17
2.2. Bremzējošie priekšnoteikumi	19
3. VISPĀRĒJIE RĪGAS ILGTERMIŅA ATTĪSTĪBAS MĒRĶI UN VIRZIENI	20
3.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija	20
3.1.1. <i>Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija</i>	20
3.1.2. <i>Rīgas misija</i>	20
3.2. Rīgas teritorijas plānošanas pamatnostādnes	22
4. RĪGAS ATTĪSTĪBA STARPTAUTISKĀ, NACIONĀLĀ UN REĢIONĀLĀ KONTEKSTĀ²⁴	24
4.1. Rīgas attīstība starptautiskā kontekstā	24
4.2. Rīgas attīstība nacionālā kontekstā	27
4.3. Rīgas attīstība reģionālā kontekstā.....	28
5. RĪGAS PLĀNOJUMA STRUKTŪRAS PERSPEKTĪVĀ ATTĪSTĪBA	33
5.1. Vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstība.....	33
5.2. Kultūrvēsturiskās teritorijas	41
5.3. Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona	43
5.4. Pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas.....	50
6. VIDE.....	53
6.1. Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra.....	53
6.2. Piesārņojums	67
6.2.1. <i>Gaisa piesārņojums</i>	67
6.2.2. <i>Ūdens, gruntsūdens un grunts piesārņojums</i>	73
6.2.3. <i>Troksnis</i>	74
6.2.4. <i>Elektromagnētiskais starojums</i>	76
6.3. Bīstamie objekti un riska teritorijas.....	77
6.4. Atkritumu saimniecība.....	79
6.5. Degradētās teritorijas	82
6.6. Aizsargjoslas	84
7. EKONOMISKĀ ATTĪSTĪBA.....	86
7.1. Ražošana, tirdzniecība un pakalpojumi	86
7.2. Rīgas brīvosta	88
7.3. Tranzīts un kravu pārvadājumi.....	90
7.4. Finanšu resursu piesaistes iespējas	93
8. MĀJOKLIS.....	97
8.1. Iedzīvotāji, demogrāfiskā situācija un prognozes.....	97
8.2. Situācija un attīstības tendences mājokļu sektorā	99
8.3. Rīgas dzīvojamo rajonu (apkaimju) attīstība.....	102
9. TRANSPORTS – SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA	109
9.1. Transporta situācija un vispārējie attīstības principi.....	109
9.2. Ielu tīkls.....	113
9.2.1. <i>Ielu klasifikācija</i>	113
9.2.2. <i>Ielu tīkla struktūra</i>	120

9.2.3. Ielu tīkla attīstības scenāriji un to salīdzinājums.....	122
9.3. Gājēji.....	125
9.4. Velotransports.....	126
9.5. Pilsētas sabiedriskais transports.....	129
9.5.1. Galvenās pamatnostādnes sabiedriskā transporta attīstībā.....	131
9.5.2. Sabiedriskā transporta satiksmes tīkla izveidošana.....	131
9.5.3. Pilsētas pārvadājumi ar ārpuspilsētas transportu.....	135
9.6. Autotransports.....	136
9.6.1. Viegglās automašīnas.....	136
9.6.2. Kravas transports.....	137
9.7. Ārējie transporta sakari.....	138
9.7.1. Dzelzceļa transports.....	139
9.7.2. Autoceļi un autotransports.....	142
9.7.3. Jūras transports.....	144
9.7.4. Gaisa transports.....	145
9.8. Autostāvvietas.....	145
9.9. Satiksmes drošība.....	147
9.10. Vienota satiksmes pārvaldes sistēma.....	149
9.11. Atsevišķu pilsētas teritoriju transporta apkalpes principi.....	153
10. SABIEDRISKĀS IESTĀDES.....	157
10.1. Izglītība.....	157
10.2. Kultūra.....	161
10.3. Sociālā aprūpe.....	164
10.4. Veselības aprūpe.....	166
10.5. Sports.....	168
10.6. Rekreācija un tūrisms.....	171
10.7. Valdība un pašvaldība.....	173
11. INŽENIERINFRASTRUKTŪRA.....	175
11.1. Ūdensapgāde.....	175
11.2. Kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija.....	178
11.3. Siltumapgāde.....	185
11.4. Elektroapgāde un pilsētas apgaismojums.....	188
11.5. Gāzes apgāde.....	192
12. RĪGAS PILSĒTAS ROBEŽA UN IETEIKUMI TĀS MAIŅAI.....	195
Pielikums Nr.1 - Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam noteikto zemes (teritorijas) izmantošanas veidu salīdzinājums ar Valsts zemes dienesta nekustamā īpašuma lietošanas mērķu pārejas tabulu.....	197
Pielikums Nr.2 - Attīstības priekšlikumu īstenošanas priekšnoteikumi.....	204
Pielikums Nr.3 - Rīgas teritorijas plānojuma izstrādātāji.....	206

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

#	Saīsinājums	Saīsinājuma nozīme
1.	a/c	Autoceļš
2.	AS	Akciju sabiedrība
3.	ASV	Amerikas Savienotās Valstis
4.	AZ	Aizsardzības zona
5.	CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
6.	CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
7.	EMS	Elektromagnētiskais starojums
8.	ES	Eiropas Savienība
9.	ĪADT	Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
10.	IKP	Iekšzemes kopprodukts
11.	ITVS	Inteliģentā transporta vadības sistēma
12.	LR	Latvijas Republika
13.	MK	Ministru kabinets
14.	NVS	Neatkarīgo valstu savienība
15.	RAP-95	Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam
16.	RD	Rīgas dome
17.	RTP-2006	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam
18.	RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
19.	RVC AZ TP	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums
20.	SC	Siltumcentrāle
21.	SI	Satiksmes infrastruktūra
22.	TEC	Termoelektrocentrāle
23.	TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
24.	UNESCO	Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
25.	VAS	Valsts akciju sabiedrība

1. IEVADS

1.1. Izstrādāšanas pamatojums

Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ir izstrādāts kā atsevišķs ilgtermiņa teritorijas plānošanas dokumentu kopums jaunā Rīgas attīstības plāna ietvaros saskaņā ar sekojošiem Rīgas domes lēmumiem:

- 1) 2002.gada 4.jūnija lēmumu Nr.1385 „Par Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam izstrādes uzsākšanu”;
- 2) 2004.gada 14.decembra lēmumu Nr.3734 “Par grozījumiem Rīgas domes 04.06.2002. lēmumā Nr.1385 “Par Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam izstrādes uzsākšanu””;
- 3) 2005.gada 1.marta lēmumu Nr.3990 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam un Rīgas attīstības programmas pirmās redakcijas noteikšanu”, uzdodot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam pilnveidot Rīgas teritorijas plānojuma 1. redakciju atbilstoši institūciju atzinumiem un sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un sagatavot Rīgas teritorijas plānojuma galīgo redakciju;
- 4) 2005.gada 15.novembra lēmumu Nr.584 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam galīgās redakcijas noteikšanu, Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025.gadam apstiprināšanu un Rīgas attīstības programmas 2006.-2012.gadam galīgās redakcijas apstiprināšanu”;
- 5) 2005.gada 20.decembra lēmumu Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam apstiprināšanu”.

Galvenie Latvijas Republikas normatīvie akti, atbilstoši kuriem ir sagatavots Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam:

- Latvijas Republikas likums „Par Pašvaldībām”;
- Latvijas Republikas „Teritorijas plānošanas likums”;
- Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumi Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”.

Pilsētas jaunais teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam izstrādāts, ievērojot Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam pēctecību un balstoties uz visa jaunā Rīgas attīstības plāna izstrādes ietvaros veikto pētniecības darbu rezultātiem, privātpersonu, juridisko personu un institūciju iesniegtajiem nosacījumiem un priekšlikumiem¹, dažādu mērķgrupu un ekspertu

¹ Tai skaitā nosacījumi un priekšlikumi, kuri tika saņemti uzsākot teritorijas plānojuma izstrādi un arī teritorijas plānojuma 1. redakcijas un 2. redakcijas sabiedriskās apspriešanas laikā.

paustajiem viedokļiem un ieteikumiem, kā arī iedzīvotāju līdzdalību sabiedrības iesaistīšanas kampaņas “Es daru Rīgu”² ietvaros.

Rīgas attīstības plāns kopumā sastāv no trim savstarpēji saistītiem galvenajiem dokumentiem, starp kuriem ietilpst arī **Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam** (turpmāk tekstā – RTP-2006). Tomēr hierarhiski visaugstākais dokuments ir **Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025. gadam**. Tas ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Savukārt trešais dokuments, kas hierarhiski ir vienlīdzīgs ar teritorijas plānojumu, ir **Rīgas attīstības programma 2006.-2012. gadam**. Tajā izvērsti ir aprakstīta Rīgas esošā situācija sektoriālā skatījumā un atbilstoši pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai precizēti veicamie uzdevumi, programmas un projekti Rīgas sociāli ekonomiskās attīstības veicināšanai.

RTP-2006 **galvenais uzdevums** ir kalpot par efektīvu instrumentu Rīgas ilgtermiņa attīstības politikas īstenošanai atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam un saskaņā ar Attīstības programmu, izvērtējot teritorijas attīstības potenciālu un sniedzot atbilstošus nosacījumus pilsētas attīstībai teritorijas izmantošanas aspektā. Tādējādi RTP-2006 **vispārējais mērķis** ir sekmēt Rīgas ilgspējīgu attīstību, nodrošinot visaugstāko iespējamo dzīves kvalitāti visiem cilvēkiem, kas Rīgā dzīvo, strādā, investē vai vienkārši to apmeklē.

RTP-2006 kā viena no Rīgas attīstības plāna sastāvdaļām vistiešākajā mērā attiecas uz:

- Rīgas domi un tai pakļautām struktūrvienībām - iesniegto īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa attīstības projektu izvērtēšanai;
- projektu pieteicējiem un kapitāla ieguldītājiem - savu projektu, teritorijas izmantošanas un apbūves ieceru atbilstības izvērtēšanai izvirzītajiem pilsētas attīstības mērķiem un savas darbības saskaņošanai ar pilsētas tālākās attīstības nodomiem;
- zemes īpašniekiem, sava īpašuma nākotnes attīstības iespēju izvērtēšanai;
- vietējiem un ārzemju investoriem, informācijai par Rīgas nākotnes attīstības iespējām un nosacījumiem.

² Sabiedrības iesaistīšanas kampaņa “Es daru Rīgu” tika organizēta no 30.03.2004.-17.04.2004. ar mērķi aktīvi iesaistīt sabiedrību Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam tapšanā, aicinot iedzīvotājus izteikt savus priekšlikumus un idejas Rīgas attīstībai nākotnē.

1.2. Teritorijas plānojuma sastāvdaļas un struktūra

Atbilstoši Latvijas Republikas Teritorijas plānošanas likumam RTP-2006 rakstveidā un grafiski ir attēlota Rīgas teritorijas pašreizējā un noteikta perspektīvā atļautā izmantošana, šīs teritorijas attīstības iespējas, virzieni un izmantošanas aprobežojumi.

RTP-2006 sastāv no sekojošām sastāvdaļām, kuru saturs izveidots saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumiem Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”:

- paskaidrojuma raksts;
- grafiskā daļa (5 kartes);
- teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi;
- pārskats par vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma izstrādi (19 sējumi).

Saskaņā ar 20.12.2005. Rīgas domes lēmuma Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam apstiprināšanu” 1.punktu plānojuma grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi ir izdoti kā Rīgas domes 20.12.2005. saistošie noteikumi Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”. RTP-2006 paskaidrojuma raksts savukārt ir informatīvs rekomendējoša rakstura dokuments Rīgas pašvaldības un ar to saistīto institūciju darbam pilsētas attīstības un plānošanas jautājumos.

RTP-2006 paskaidrojuma raksts sastāv no 12 secīgi izkārtotām un savstarpēji saistītām galvenajām nodaļām, kur plānojuma paskaidrojuma rakstam pieprasītā obligātā informācija³ ir izvērsta atbilstoši Rīgas specifiskajai situācijai un interesēm:

- 1) **levads** – plānojuma izstrādes pamatojums, būtība, struktūra, Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam vispārējs izvērtējums, galvenie informatīvie dati par Rīgu un RTP-2006 paskaidrojuma rakstā izmantotie saīsinājumi;
- 2) **Rīgas attīstības priekšnoteikumi** – apskatīti galvenie Rīgas teritorijas attīstību veicinošie un bremsējošie priekšnoteikumi, pamatojoties uz Rīgas attīstības plāna izstrādes ietvaros veikto izpēšu un diskusiju rezultātiem;
- 3) **Vispārējie Rīgas ilgtermiņa attīstības mērķi un virzieni** – atspoguļota Rīgas pilsētas attīstības vīzija, misija un teritorijas plānošanas pamatnostādnes atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam;

³ Atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumu Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi” 23. pantam.

- 4) **Rīgas attīstība starptautiskā, nacionālā un reģionālā kontekstā** – aprakstīta Rīgas loma un intereses teritorijas attīstības un plānošanas jautājumos starptautiskā, nacionālā un reģionālā kontekstā;
- 5) **Rīgas plānojuma struktūras perspektīvā attīstība** – paskaidrota Rīgas plānojuma struktūras perspektīvā attīstība, galvenie principi un to plānotās telpiskās izpausmes, īpaši izdalot Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu, citas pilsētas kultūrvēsturiskās teritorijas, kā arī pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas;
- 6) **Vide** – detalizēti apskatīti nosacījumi pilsētas dabas vides uzlabošanai, uzmanību pievēršot arī atkritumu apsaimniekošanas un degradēto teritoriju revitalizācijas jautājumiem;
- 7) **Ekonomiskā attīstība** – apskatīti Rīgas ekonomiskās vides attīstībai svarīgi aspekti (Rīgas brīvosta, tirdzniecība, kravu pārvadājumi, finanses u.tml.), ņemot vērā pilsētas ekonomikas attīstības ciešo sasaisti ar tās teritorijas resursiem, priekšrocībām un trūkumiem;
- 8) **Mājoklis** – īss pārskats par pilsētas demogrāfisko situāciju un tendencēm mājokļu sektorā, kā arī piedāvājums dzīvojamo rajonu (apkaime) attīstības politikai Rīgā;
- 9) **Transports** – vispārējs transporta situācijas raksturojums un galvenās problēmas, kā arī risinājumi transporta sistēmas uzlabošanai kopumā un pa atsevišķiem tās segmentiem;
- 10) **Sabiedriskās iestādes** – skatījums par dažādu sabiedrisko iestāžu perspektīvās teritoriālās attīstības jautājumiem Rīgā;
- 11) **Inženierinfrastruktūra** – apraksts par Rīgas pilsētas nodrošinājumu ar dažādām inženierkomunikācijām (ūdensapgāde, kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija, siltumapgāde, elektroapgāde un gāzes apgāde) un plāni situācijas uzlabošanai;
- 12) **Rīgas pilsētas robeža un ieteikumi tās maiņai** – vispārīgs izvērtējums par potenciālo Rīgas administratīvo robežu pārskatīšanu.

RTP-2006 paskaidrojuma rakstu papildina 10 attēli un 35 tematiskās kartes (arī kartoshēmas), uz kurām tekstā izveidotas īpašas norādes.

RTP-2006 grafiskajā daļā ietilpst un kā pašvaldības saistošie noteikumi Nr.34 noteikti sekojoši kartogrāfiskie materiāli:

1. Rīgas pilsētas topogrāfiskais plāns M 1:2 000;
2. Teritorijas esošā izmantošana M 1:10 000;
3. Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi M 1:10 000;
4. Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M 1:10 000;

5. Apbūves stāvu skaita plāns M 1:30 000;

RTP-2006 grafiskās daļas izmantošanas nosacījumi aprakstīti RTP-2006 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos.

1.3. Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam izvērtējums

Lai sekmīgāk turpinātu attīstīt Rīgas teritoriju un nodrošinātu iesākto lielmēroga projektu īstenošanas turpināšanu (piemēram, Austrumu maģistrāles un Dienvidu tilta izbūve) viens no jaunā RTP-2006 izstrādes galvenajiem principiem ir pēctecības princips. Šī principa kvalitatīvākai pielietošanai bija nepieciešams izvērtēt iepriekšējā Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam (turpmāk tekstā - RAP-95) stiprās un vājās puses, nepilnības un pretrunas, kas atklājušās un apzinātas plāna realizācijas gaitā un būtu novēršamas RTP-2006 izstrādē.

Skatoties uz Rīgas attīstību pēdējos 10 gados, var secināt, ka RAP-95 ir nodrošinājis relatīvu stabilitāti pilsētas izaugsmē, tomēr novērojams zināms principialitātes trūkums – pielāgojoties investoru, zemju īpašnieku un to pārpircēju interesēm, kas reizēm ir pretrunā ar pilsētas ilgtspējīgas attīstības noteikumiem.

1.3.1. Dabas mantojums un vides kvalitāte

RAP-95 paredzēja, ka viens no pilsētas ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikumiem ir veselīgas dzīves vides radīšana, dabas vērtību saglabāšana un degradētās vides rekultivācija. Plāna ietvaros tika veikti vairāki darbības uzlabojumi, kas būtiski izmainīja arī pieeju Rīgas dabas vides saglabāšanai un attīstībai.

Diemžēl līdz šim bieži ir notikusi neprofesionāla un nepamatota dabas pamatnes⁴ transformēšana un pārvērtēšana. Nereti ir tikušas apbūvētas piekrastes platības, un joprojām nav pietiekami skaidra attieksme pret nelikumīgām darbībām mežos un kokaugu vērtībām privātos dārzos un kultūrvēsturiskās platībās.

RAP-95 noteiktā dabas mantojuma saglabāšanas politika, piemēram, dabas pamatnes teritoriju precizēšana, praksē nav pilnībā izmantota, un ne vienmēr ņemti vērā ieteiktie papildinājumi. Lielākā problēma šajā jomā ir nesaskaņotā Rīgas pašvaldības nodokļu un plānošanas politika. Tādēļ būtu ieteicams turpmāk nenoteikt vispārēju “dabas pamatnes” zonējumu, bet skaidri formulēt politiku par katru “dabas pamatnes” sadaļu. Bez tam jāapzinās, ka pilsētas virszemes ūdens objektu saimniecība ir būtisks ekoloģisks process, kas nepieciešams Rīgas dabas vērtību saglabāšanai un degradētās vides revitalizācijai.

⁴ Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018. gadam jēdziens “dabas pamatne”, kas tika lietots Rīgas attīstības plānā 1995.-2005. gadam, tiek aizstāts ar jēdzienu “dabas un apstādījumu teritorijas”.

1.3.2. Kultūrvēsturiskais mantojums

Rīgas vēsturiskā centra (turpmāk tekstā - RVC) iekļaušana UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā 1997. gada decembrī (atbilstoši RAP—95 punktam 6.2.1.) apliecina šīs Rīgas daļas kā kultūras objekta īpašo un universālo vērtību. Šis fakts ir veicinājis interesi un nopietnāku attieksmi pret kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu pilsētā. 2002. gadā tika sākta Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna⁵ izstrādāšana, 2003. gada jūnijā pieņemts Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums, un 2004. gada augustā — attiecīgie Ministru kabineta noteikumi.

RAP-95 paredzēja, ka centra darījumu un finansu funkcija kļūs par svarīgu Rīgas ekonomiskās vides aspektu, kas radīs lielu komerciālo, biroju un biroja telpu pieprasījumu. Šāda nostāja joprojām rada spiedienu vēsturiskā centra saglabāšanai.

Rīgas dome uzņēmās iniciatīvu noteikt arī juridiskus un ekonomiskus nosacījumus, lai saglabātu un attīstītu pilsētībūvniecisko pieminekļu zonas, īpaši pilsētas centru kā harmonisku kultūrvēsturisku vienību. Bija paredzēts, ka dome izskatīs iespēju piešķirt finansiālus atvieglojumus fiziskajām personām, kas uztur labā fiziskā un vēsturiskā stāvoklī viņa īpašumā esošos arhitektūras pieminekļus (RAP—95 p. 6.2.6.), kas īpaši svarīgi attiecībā uz vēsturisko koka apbūvi, kā arī pilsētas centra apbūvi kopumā. Diemžēl šī iecere nav īstenojusies, tādēļ saprotams, ka iedzīvotāju skaits pilsētas centrā samazinās ievērojami straujāk, nekā pilsētā kopumā, kā arī notiek daudzu ēku un bijušo dzīvokļu patvaļīgas pārbūves gadījumi, bet atsevišķu koka ēku likteni izšķir joprojām nenoskaidrotu iemeslu ugunsgrēki. Tādējādi RTP-2006 īstenošanā īpaši jāpiestrādā pie namīpašnieku motivācijas celšanas saglabāt un atjaunot Rīgas bagāto kultūrvēsturisko mantojumu.

1.3.3. Plānojuma struktūra un teritoriju izmantošana

Respektējot Rīgas dabas vērtības un kultūrvēsturisko mantojumu, viens no RAP—95 pamatzdevumiem bija nodrošināt strukturālo pamatu pilsētas ilgtspējīgai attīstībai. Apzinoties, ka Rīgai kā pilsētai, kuru Daugava sadala divās daļās, nav piemērota monocentriska struktūra, tika atbalstīta atsevišķu apakšcentru attīstība gan Daugavas labajā, gan kreisajā krastā. Apakšcentru attīstība jāveicina kā vēsturiski izveidojušos rajonos, piemēram, Teikā, Sarkandaugavā, Vecmīgrāvī, Čiekurkalnā, Āgenskalnā, Bolderājā, tā padomju laikā būvēto dzīvojamo rajonu (apkaimju) centros — Purvciemā, Juglā, Pļavniekos, Ķengaragā, Zolitūdē un Ziepniekkalnā.

Pagaidām gan visas aktivitātes lielākoties tiek virzītas uz Rīgas centru. Tāpēc joprojām aktuāla un stimulējama ir pilsētas kā vienotas plānojuma sistēmas un minēto apakšcentru

⁵ Galīgajā redakcijā Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna juridiskais nosaukums ir Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums.

veidošanās. Turklāt šādiem apakšcentriem būtu jābūt savstarpēji saistītiem ar racionāli veidotu sabiedriskā transporta un sakaru tīklu, ieskaitot atsevišķas gājēju zonas jeb koridorus.

RTP-2006 viens no galvenajiem uzdevumiem un mērķiem būs atrast racionālu pieeju zemes un teritorijas izmantošanai, lai nodrošinātu teritoriāli līdzsvarotu pilsētas attīstību.

1.3.4. Pilsētas telpiskās kompozīcijas jautājumi

RAP—95 akcentē svarīgākos pilsētas struktūras un funkcionālos mezglus, kā arī atsevišķu zonu pieslēguma vietas pilsētas maģistrālēm un vizuālās uztveres asīm. Šeit jāņem vērā, ka Rīgas plānojuma struktūras un telpiskās kompozīcijas pamats ir, bija un būs Daugava. Savukārt galvenā šķērsass — Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris (posmā līdz Uzvaras laukumam) — ir nozīmīgākā RVC iekšējās struktūras un piemiņas akcentu (pieminekļu, t.sk. Brīvības pieminekļa) izvietojuma ass.

RVC AZ TP nosaka Vecrīgas silueta redzamības saglabāšanas virsuzdevumu. Skats uz Vecrīgu no tiltiem, iebraucot no lidostas puses pa Kalnciema ielu un ar vilcienu no Jelgavas vai Jūrmalas ir Rīgas lielākā vizuālā vērtība ar lielu kultūrvēsturisku nozīmi. Savukārt Daugavas kuģu ceļa pagriezieni un kreisā krasta centra uztveres galvenās asis rada labvēlīgus priekšnoteikumus jaunas Rīgas centra daļas veidošanai iepretim Vecrīgai — Āgenskalna līča tuvumā, Ķīpsalas dienviddaļā un Klīversalā. Pilsētbūvnieciskā situācija šeit pieļauj izteiksmīgu apbūves siluetu, kas saskan ar jau realizētajiem un vēl tikai iecerētajiem būvniecības projektiem. Biroju ēka “Saules akmens” Preses nama tuvumā, paredzamā tipogrāfijas korpusa transformācija, kā arī jau izprojektētā Latvijas Nacionālās bibliotēkas jaunbūve Kuģu ielā un priekšlikumi Klīversalas apbūvei iezīmē iespēju šeit izbūvēt vēl vairākas 24 — 30 stāvu augstbūves. Šeit gan īpaša uzmanība jāpievērš jaunbūvju arhitektūras kvalitātei, lai netiktu degradētas pretējā Daugavas krastā atrodošā Rīgas vēsturiskā centra arhitektoniskās vērtības.

RTP-2006 jānodrošina mērķtiecīga pilsētas lielceļu ainavu scenāriju veidošana, akcentējot radiālo bulvāru un ielu, piemēram, Vienības gatves, Jūrmalas gatves, Brīvības, Deglava, Lielirbes, Maskavas ielas ievadus jeb “pilsētas vārtus”, kas rada pirmo iespaidu par pilsētu, tajā iebraucot.

1.3.5. Transporta jautājumi

Transports ir viens no svarīgākajiem pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina pilsētas pastāvēšanu un dzīvotspēju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas transporta problēmas ir kļuvušas skarbākas, un tendences, kas ir vērojamas daudzās citās pasaules pilsētās, ir skaidri redzamas arī Rīgā. Automobilizācija ir augusi un turpina augt straujāk kā tas bija paredzēts. Tādēļ turpmāk būtu jāpārvērtē attieksme pret vieglajām automašīnām, īpaši Vecrīgā un lielākajā centra daļā. RTP-2006 būs vajadzīga daudz detalizētāka transporta, vispirms jau sabiedriskā transporta, apkalpes sistēmas izveidošana.

Autotransports ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgas centrā, bet, lai uzlabotu vides kvalitāti, nepieciešams veikt būtisku transporta sistēmas reorganizāciju un ar to saistīto infrastruktūras elementu racionālu izvietojumu. Tādi RAP-95 priekšlikumi kā smago automašīnu plūsmu novirzīšana, apejot pilsētas centru, sabiedriskā, īpaši elektrotransporta, attīstība, Daugavas ziemeļu šķērsojuma un Austrumu maģistrāles izveidojums ir galvenie gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumi, taču to realizācija ir ieilgusi. Kā izņēmums minams vienīgi Dienvidu tilts.

Vēl nerealizētos pasākumus pēc iespējas ātri būtu jāiesaista ar kompleksu ilgtermiņa plānošanas procesu Rīgas un arī piepilsētas līmenī.

1.3.6. Secinājumi un ieteikumi

Neskatoties uz nereto kritiku, RAP-95 ir uzskatāms par kvalitatīvu pilsētas teritorijas plānošanas dokumentu, kurš tika izstrādāts atbilstoši tā laika piedāvātajām iespējām un nosacījumiem tikai dažus gadus pēc Latvijas neatkarības atgūšanas.

Veiktais RAP-95 izvērtējums un tā realizācijas analīze parāda, ka sabiedrībā plaši izvērstajai diskusijai par Rīgas apbūves problēmām ir ļoti kompleksa cēloņu kopa, kas var tikt saistīta gan ar nepilnībām šajā plānā, gan mērķtiecīgas rīcības trūkumu tā iedzīvināšanā. Tomēr, neskatoties uz to, ka no pilsētplānotāju un sabiedrības puses nereti tika saskatīti RAP-95 pretrunīgi risinājumi teritorijas izmantošanā, jāatzīst, ka juridiski potenciālās nelikumības visbiežāk netika apstiprinātas. Acīmredzot to var daļēji izskaidrot ar RAP-95 nepietiekamo detalizāciju un nereti pārlietu ideālistiskajiem piedāvātajiem risinājumiem, kuriem trūka efektīvas sasaistes ar reālajā dzīvē notiekošajiem īpašumpiederības jautājumu risinājumiem, nekustamā īpašuma tirgus attīstības procesiem un vispārējās sociāli ekonomiskās situācijas attīstību Rīgā un Latvijā.

Jau savlaicīgi apzinoties šīs potenciālās RAP-95 nepilnības, plānā tika iestrādāta īpaša nodaļa par RAP-95 grozīšanas kārtību. Plāna autori apzinājās, ka ikdienas attīstības gaitā Plānam būs nepieciešami attiecīgi grozījumi un papildinājumi, jo sākotnēji tas tika uzskatīts kā pilsētībūvnieciskās dokumentācijas pirmā kārta, kurai sekos tālāka detalizācija — domes izstrādāta detalizēta procedūra un instrukcijas Attīstības plāna grozījumu ierosināšanai, izstrādāšanai, izvērtēšanai un pieņemšanai vai noraidīšanai (p. 15.1). Diemžēl tas netika izdarīts, un praksē sāka izmantot šajā nodaļā neveikli formulēto norādi, ka “izmaiņas, kuras nav būtiskas un skar tikai vietēju plānojuma organizācijas izmaiņu vai interpretāciju” var izdarīt ar Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas lēmumu. Šī norāde RAP-95 tika iekļauta situācijā, kad Latvijas Republikas Teritorijas plānošanas likums vēl nebija pārbaudīts praksē. Šodien, zinot kā “precizējuma” ideja tika iztulkota, šis elastības ieviešanas mēģinājums ir vērtējams kā neveiksmīgs un tāpēc no tā jāatsakās.

Iekļaujot nepieciešamos papildinājumus (t.sk. - RVC AZ TP) un korekcijas, jaunais RTP-2006 ir izstrādājams kā loģisks spēkā esošā RAP-95 turpinājums. Turklāt tam būtu jābūt cieši

saistītām ar Rīgai pieguļošo pašvaldību kopējo interešu teritoriju, Rīgai piederošo pierīgas mežu masīvu izmantošanas un transporta organizācijas plānojumu.

Svarīgi, lai jaunais Rīgas attīstības plāns kļūtu par svarīgāko dokumentu, kas nosaka pašvaldības darbības principus un ceļu Rīgas attīstības veicināšanai.

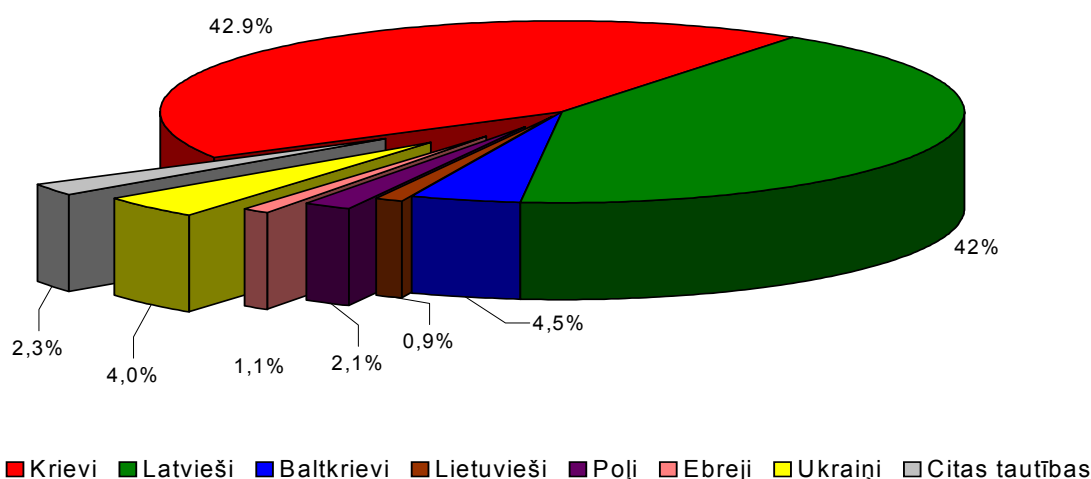
1.4. Vispārīgi dati par Rīgu

Iedzīvotāji:

Iedzīvotāju skaits (2005.g.):	731 762
Iedzīvotāju blīvums (skaits/sauszemes teritoriju) (2005.g.):	2855 (cilv./km ²)
Nacionālais sastāvs (2004.g.):	latvieši – 42%, krievi – 42,9%, baltkrievi – 4,5%, ukraiņi – 4,0%, poļi – 2,1%, ebreji – 1,1%, lietuvieši – 0,9%, čigāni – 0,1%, igauņi – 0,1%, citas tautības – 2,3%
Vecumsastāvs (2004.g.):	līdz darbības vecumam (0-15 g.vec.) – 8%; darbības vecumā (15-64 g.vec.) – 64 %; virs darbības vecuma (>65 g.vec.) – 23%
Iedzīvotāju sastāvs pēc dzimuma (2004.g.):	vīrieši – 44,5%, sievietes – 55,5%

Attēls Nr.1

Rīgas pilsētas iedzīvotāju nacionālais sastāvs (2004.g.)



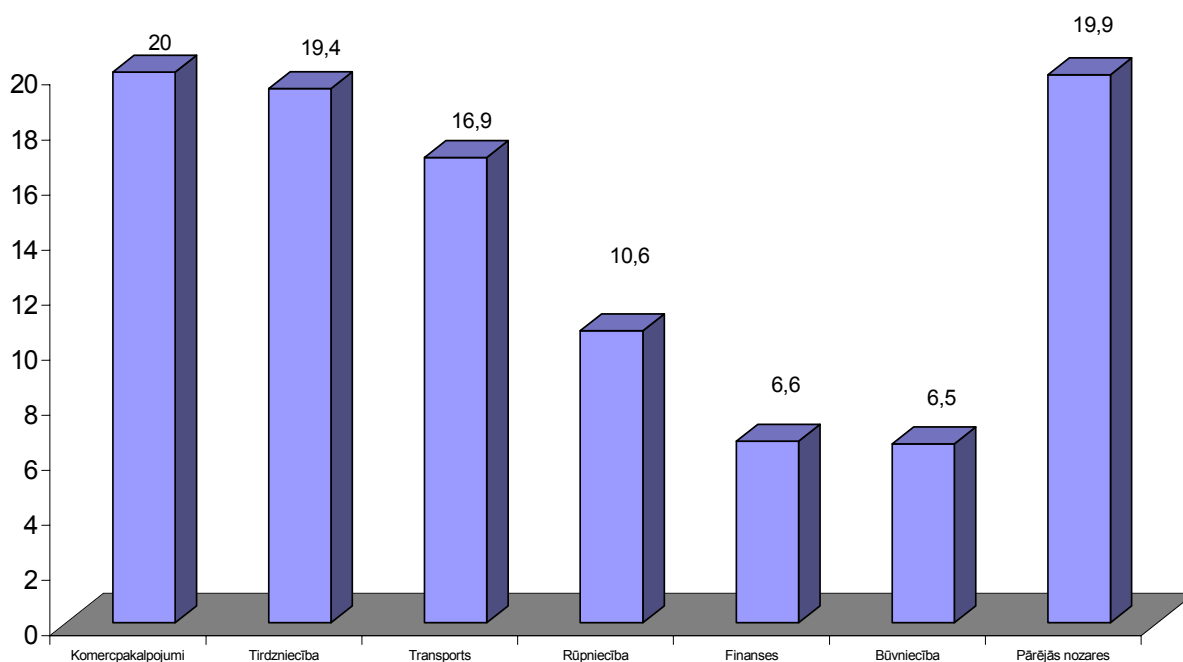
Ekonomiskie rādītāji:

IKP uz vienu iedz. (2002.g.):	4418 Ls
Vadošās ekonomikas nozares pēc pievienotās vērtības % (2002.g.):	komerpc pakalpojumi (20%), tirdzniecība (19,4%), transporta (16,9%), rūpniecība (10,6%), finanses (6,6%) būvniecība (6,5%)
Bezdarba līmenis (2003.g.):	4,4%
Vidējā mājokļa platība uz 1 iedz. (2004.g.):	22,9 m ²
Vieglo transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedz. (2004.g.):	310
Kravu apgrozījums (2004.g.):	Lidostā "Rīga" (2003.g.) - 13531 t Rīgas ostā – 23991.3 tūkst.t

	Autotransporta pārvad. (2002.g.) - 6032 milj. t Dzelzceļa pārvad. - 32861 tūkst.t
Pasažieru pārvadājumi (2004.g.):	Lidostā "Rīga" – 1060 tūkst. Rīgas ostā – 229,4 tūkst. Rīgas autoostā – 2702,8 tūkst.

Attēls Nr.2

Vadošās ekonomikas nozares Rīgas pilsētā pēc to pievienotās vērtības % (2002.g.)



Rīgas teritoriju bilance (2005.g.):

Teritorijas izmantošanas veids	Teritorijas platība un īpatsvars			
	Esošā izmantošana ⁶		Plānotā (atļautā) izmantošana ⁷	
	Hektāri	%	Hektāri	%
Savrupmāju (ģimenes māju) apbūves teritorijas	1096	3,6%	1839	6,0%
Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas*	1663	5,5%		
Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas*	1398	4,6%		
Dzīvojamās apbūves teritorijas			2630	8,6%
Darījumu un pakalpojumu objektu teritorijas*	876	2,9%		
Jauktas apbūves teritorijas	232	0,8%	4305	14,2%
Centru apbūves teritorijas			765	2,5%
Publiskās apbūves teritorijas	1325	4,4%	652	2,1%
Ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas*	1927	6,3%		
Industriālās ražošanas apbūves teritorijas*	326	1,1%		
Ostas teritorijas*	684	2,2%		
Ražošanas un rūpniecības teritorijas			2162	7,1%

⁶ Skatīt RTP-2006 karti „Teritorijas esošā izmantošana”.

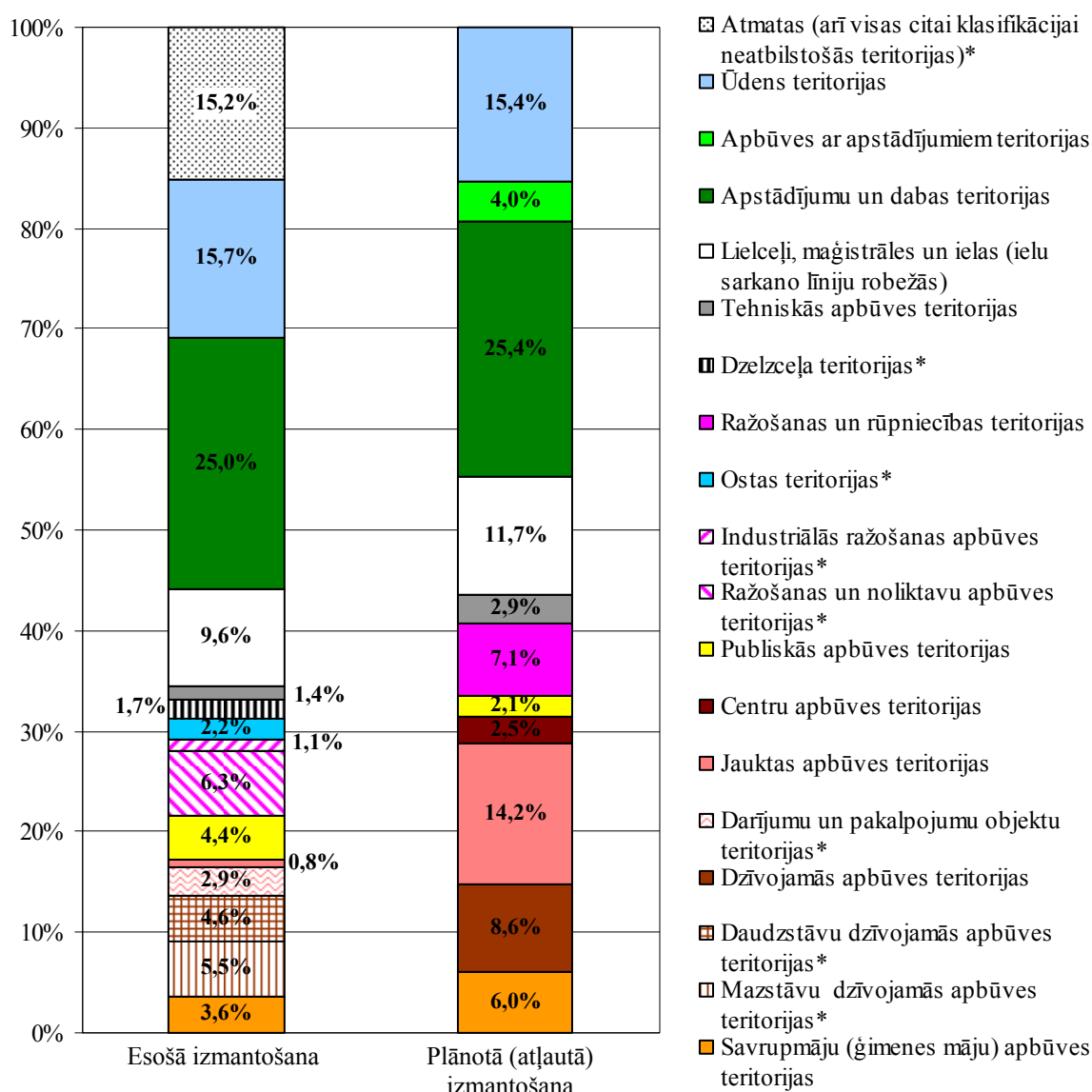
⁷ Skatīt RTP-2006 karti „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”.

Dzelzceļa teritorijas*	532	1,7%		
Tehniskās apbūves teritorijas	429	1,4%	881	2,9%
Lielceļi, maģistrāles un ielas (ielu sarkano līniju robežās)	2915	9,6%	3562	11,7%
Apstādījumu un dabas teritorijas	7590	25,0%	7712	25,4%
Apbūves ar apstādījumiem teritorijas			1223	4,0%
Ūdens teritorijas	4777	15,7%	4674	15,4%
Atmatas (arī visas citai klasifikācijai neatbilstošās teritorijas)*	4635	15,2%		
Pilsētas kopējā platība	30405	100,0%	30405	100,0%
t.sk. - sauszemes teritorijas	25628	84,3%	25731	84,6%

*Teritoriju izmantošanas veidi, kuri RTP-2006 ir integrēti citos teritoriju atļautās izmantošanas veidos

Attēls Nr.3

Rīgas teritoriju bilance (2005.g.)



*Teritoriju izmantošanas veidi, kuri RTP-2006 ir integrēti citos teritoriju atļautās izmantošanas veidos.

2. RĪGAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI

Katras apdzīvotas vietas attīstības iespējas un tās virzību nosaka vairāki teritoriālie un sociāli ekonomiskie faktori.

Līdz 20. gadsimta pirmajai pusei par noteicošajiem pilsētas attīstībā tika uzskatīti teritoriālie faktori, taču mūsdienās, galvenokārt pateicoties informācijas un komunikāciju tehnoloģiju attīstībai, ģeogrāfiskā novietojuma nozīme pilsētas attīstības veicināšanā ir mazinājusies. Tā vietā ļoti svarīgi ir kļuvuši sociāli ekonomiskie faktori: izglītība, kvalificēts darbaspēks un informācijas tehnoloģijas. Tomēr prasmīga teritoriālo nosacījumu izmantošana, piemēram, loģistikas pakalpojumu attīstībai, var sniegt ļoti lielu ieguldījumu jebkuras apdzīvotās vietas, tai skaitā arī Rīgas, attīstībā.

2.1. Veicinošie priekšnoteikumi

- **Ģeogrāfiskais novietojums.** Vēsturiski Rīgas attīstību lielā mērā ir noteicis pilsētas ģeogrāfiskais stāvoklis, un arī šobrīd sociālās un ekonomiskās situācijas uzlabošanas galvaspilsētā veicina tās atrašanās pie jūras, kā arī novietojums ne tikai Latvijas, bet arī visas Baltijas centrā. Svarīga ir piesaistītā transporta infrastruktūra: starptautiskie transporta mezgli — lidosta, autoosta, centrālā dzelzceļa stacija, Rīgas brīvosta — un koridori — Ziemeļu-Dienvidu jeb Via Baltica un Austrumu-Rietumu transporta koridors, kas nodrošina sasaisti ar citām teritorijām un ekonomiski nozīmīgiem centriem ārpus Latvijas. Atrašanās starptautiskas nozīmes dzelzceļu un autoceļu krustpunktā, kā arī starptautiskas lidostas un ostas pieejamība, ir būtiski faktori, kas nosaka Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju starptautiskā mērogā, jo sekmē tirdzniecības attīstību un pieprasījumu pēc loģistikas pakalpojumiem. Perspektīvā Rīga potenciāli varētu kļūt par nozīmīgu loģistikas centru, kas nodrošinātu kravu pārvadāšanas un citus loģistikas pakalpojumus starp Krieviju un Eiropas Savienību (turpmāk tekstā – ES).
- **Plašas dabas un apstādījumu teritorijas,** kas kopā ar dabiskās virszemes ūdens sistēmām aizņem 44,8% no pilsētas teritorijas. Šim resursam ir ļoti būtiska nozīme rekreācijas vajadzībām un pilsētas attīstības nodrošināšanai ilgstošā laika periodā.
- **Ūdens akvatorijas.** Visi virszemes ūdens objekti kopā aizņem gandrīz 16% no pilsētas platības, kas ir **būtisks potenciāls** gan pašu **ūdens objektu**, gan **ūdensmalu attīstībai kā augstvērtīgam rekreācijas resursam**. Daugavas vidējais platums Rīgā pie tiltiem ir ap 700 m un dziļums vairāk par 6 m, tādējādi nodrošinot labus kuģošanas apstākļus, kas attiecīgi rada priekšnosacījumus **ostas attīstībai**.
- **Galvaspilsētas statuss.** Rīgas kā administratīva centra funkcija ir ļoti būtiska pilsētas konkurētspējas stiprināšanā. Pašreiz šī funkcija nodrošina Rīgai priekšrocības salīdzinājumā ar pārējo Latvijas teritoriju. Taču perspektīvā, kā ES dalībvalsts galvaspilsēta, Rīga var kļūt par reģionālo administratīvo centru, kas pārstāv ne tikai

nacionālā vai lokālā līmeņa publiskās pārvaldes iestādes, bet arī ES institūcijas. Pateicoties savam ģeogrāfiskajam novietojumam, Rīga var kalpot kā ideāls administratīvais centrs, attīstoties sadarbībai starp ES un Krieviju. Papildus tam Rīgas ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga centrālo biroju vai pārstāvniecību izvietojumam uzņēmumiem, kuri darbojas Baltijas valstu tirgū.

- **Pašlaik Rīga Latvijā pilda arī ekonomisko aktivitāšu jeb darījumu centra funkciju.** Rīgā reģistrēta vairāk kā puse no visiem valstī reģistrētajiem uzņēmumiem. Administratīvā un darījuma centra funkcija lielā mērā nosaka un arī nākotnē noteiks Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā mērogā.
- **Rīga kā reģionāls kultūras centrs un tās bagātais kultūrvēsturiskais mantojums.** Gandrīz visi lielākie kultūras pasākumi norisinās Rīgā, un pilsētā ir koncentrēti tādi valstiski nozīmīgi kultūras centri kā, piemēram, Latvijas Nacionālā opera, Latvijas Nacionālais teātris, Valsts mākslas muzejs un citi. Rīgas kā kultūras centra funkcija vairāk saistīta ar nacionālo mērogu, tomēr tās kultūrvēsturiskajam mantojumam ir nozīmīga loma pilsētas ekonomiskās konkurētspējas veicināšanā, jo ar kultūru ir cieši saistīts tūrisms. Šīs nozares var kalpot ne tikai kā ienākumu avots, bet arī palīdzēt veidot pozitīvu pilsētas tēlu, kam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību tieši starptautiskā mērogā.
- **Uz Latvijas fona Rīgā ir salīdzinoši augsts infrastruktūras attīstības līmenis,** kas attiecīgi pret citiem valsts reģioniem sniedz Rīgai lielākas priekšrocības uzņēmējdarbības piesaistē.
- Augstākās kvalifikācijas speciālistu un ekonomiski aktīvās iedzīvotāju daļas lielākā koncentrācija Latvijā. **Rīgas izglītības bāze,** kas aptver 76% no visiem Latvijā studējošajiem, ir priekšnoteikums, lai Rīga varētu kļūt par nozīmīgāko izglītības un zinātnes centru Baltijas valstīs, piemēram, biotehnoloģijas, farmācijas vai kādā specifiskā fizikas jomā.
- **Ekonomiskās darbības veidu dažādība,** izņemot apstrādes rūpniecību, kurā dominē tikai atsevišķi darbības veidi.
- **Stabila ekonomiskā vide.** Rīgā darbojas vairāki uzņēmējdarbības vidi veicinoši faktori: augoša konkurence pašmāju un ārvalstu uzņēmumu vidū, nodokļu sloga samazināšanās, plašāka uzņēmumu dibināšanai vai darbības paplašināšanai nepieciešamo finanšu līdzekļu pieejamība. Šie un citi faktori nodrošina stabilas ekonomiskās vides veidošanos, kas veicina investīciju ieplūdi pilsētā.
- Daudz ekstensīvi izmantotu vai brīvu teritoriju, kuras varētu tikt izlietotas pilsētas attīstības nodrošināšanai, piemēram, jaunu attīstības centru veidošanai, izņemot gadījumos, ja tās ir vērtīgas dabas un apstādījumu teritorijas.

2.2. Bremzējošie priekšnoteikumi

- Samazinās iedzīvotāju skaits pilsētā.
- Apstādījumu un dabas teritoriju trūkums atsevišķās pilsētas vietās.
- Nav efektīvu instrumentu kā pievērst zemes īpašnieku, tai skaitā pilsētas kā zemes īpašnieka, ieinteresētību dabas teritoriju saglabāšanā. Tādējādi samazinās pilsētas dabas un apstādījumu teritorijas un izmainās to struktūra, kas var pasliktināt vides kvalitāti.
- Izteikti monocentriska pilsētas telpiskā struktūra ar ļoti vāji attīstītiem apakšcentriem, kas galvenokārt kalpo kā „guļamrajoni”. Tādējādi pilsētas centrālā daļa tiek pārslogota gan ar transporta, gan pakalpojumu apjomu. Pilsētas monocentriskumu pastiprina esošais transporta tīkls, kurš sasaisti starp abām pilsētas daļām — Daugavas kreiso un labo krastu — nodrošina tikai pilsētas centrālajā daļā ar trīs automašīnām un vienu vilcieniem domātu tiltu. Ielu tīkls kopumā vērtējams kā nepilnvērtīgi attīstīts, jo trūkst iekšējo pilsētas apvedceļu un jaunu šķērsojumu pār Daugavu pilsētas perifēriālajās daļās, kas uzlabotu transporta sistēmu.
- Vāji attīstīts un nepietiekošs tūrisma, sporta un atpūtas infrastruktūras nodrošinājums, kas nespēj apmierināt tirgus pieprasījumu.
- Uzņēmējdarbības un mājokļu attīstībai nepieciešamo pazemes inženierkomunikāciju sliktais stāvoklis vai trūkums atsevišķās Rīgas daļās, kur plānota teritoriju intensīvāka izmantošana, tādējādi apgrūtinot šo teritoriju attīstību.
- Rīgas ostas aizsalšana ziemas periodā ir nosacījums, kas sadārdzina ostas darbības izmaksas.
- Uzņēmējdarbību veicinošu programmu trūkums pašvaldībā, kas kavē pievilcīgas investīciju vides veidošanos. Investoru piesaisti traucē arī neskaidrie pilsētas apbūves noteikumi un konkrētu kvartālu ekonomiskās attīstības koncepcijas trūkums.
- Augstas pievienotās vērtības produkcijas trūkums ražošanas sektorā. Rīgas kā reģionāla zinātniskā centra izveidošana varētu veicināt šādas produkcijas ražošanas attīstību.
- Vāja līdzšinējā praktiskā sadarbība attīstības plānošanas jautājumos ar Rīgas aglomerācijā ietilpstošajām pašvaldībām.

3. VISPĀRĒJIE RĪGAS ILGTERMIŅA ATTĪSTĪBAS MĒRĶI UN VIRZIENI

3.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija un misija

3.1.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija

RĪGA – iespēja ikvienam!

Tā ir iespēja dzīvot kvalitatīvā un harmoniskā vidē, iespēja attīstīt sevi, veidot sevi un savu labklājību. Rīgas pašvaldības uzdevums ir profesionāli kalpot pilsētas iedzīvotājiem – rīdziniekiem, veicinot viņu personīgo izaugsmi un dzīves kvalitātes uzlabošanu.

3.1.2. Rīgas misija

A. Rīga - iespēju pilsēta ikvienam

Tā ir iespēja ikvienam pilsētas iedzīvotājam un viesim, neatkarīgi no viņa nacionālās, sociālās, reliģiskās piederības un dzimuma, realizēt sevi, radot un piepildot savas idejas un sapņus, kas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm.

A.1. Rīga atbalsta uzņēmīgos un darbīgos, tā veicinot dzīves kvalitātes celšanos ikvienam.

Rīgas uzņēmējdarbības vide piesaista darbīgus cilvēkus un uzņēmumus, kuri pelnot rada darbavietas, kā arī ienākumus sev un citiem.

A.2. Rīgā tiek respektēta personas brīva izvēle un īpašuma tiesības, ciktāl tas nekaitē sabiedrības interesēm.

Ikvienas personas brīva izvēle sava īpašuma apsaimniekošanā tiek respektēta, ciktāl tas nav pretrunā ar oficiāli noteiktiem īpašumu apsaimniekošanas un īpašumtiesību ierobežojumiem, un nekaitējot sabiedrības interesēm.

B. Rīga – parocīga un ērta dzīves vieta

Rīga veicina savas telpiskās un sociāli ekonomiskās struktūras attīstību, veidojot Rīgu par kompaktu pilsētu, kurā efektīvi tiek izmantoti esošie teritorijas resursi. Rīgā tiek veicināta esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstība kā esošajos, tā jaunos dzīvojamos rajonos, tādējādi uzlabojot pakalpojumu pieejamību, stiprinot dzīvojamo rajonu (apkaimju) identitāti un iedzīvotāju piederību tiem. Pateicoties Rīgas harmoniskajai attīstībai un pilsētas humānajam mērogam, pilsētā veidojas spēcīgs iedzīvotāju vidusslānis un arī turīgi cilvēki labprāt apmetas Rīgā uz dzīvi, maksā nodokļus un tērē ienākumus, tādējādi veicinot dzīves kvalitātes celšanos visā pilsētā kopumā.

B.1. Rīga tiek attīstīta kā droša, veselīga un pievilcīga ostas pilsēta.

Tā ir iespēja dzīvota ērtā, drošā un kvalitatīvā vidē, kompaktā ostas pilsētā, kur mūsdienu industrija ir harmonijā ar cilvēka vajadzībām un vides aizsardzību. Rīgas pilsētvides ilgtspējīga attīstība tiek centralizēti plānota un koordinēta, plānošanas procesā izzinot un izvērtējot arī sabiedrības viedokļus.

B.2. Rīgas transporta sistēma tiek veidota droša un ērta ikvienam.

Tā ir iespēja izmantot ērtu un ātru transportu ikdienas vajadzībām. Rīga modernizē transporta un komunikāciju infrastruktūru, veidojot pilsētu kā Baltijas informātikas, loģistikas un tirdzniecības centru.

C. Rīga - Baltijas metropole

Pateicoties izglītotiem cilvēkresursiem, saimnieciskajiem darījumiem, kapitāla, tehnoloģiju un resursu plūsmām, Rīga attīstās kā dinamiska pilsēta, kuras ekonomika ir balstīta uz zināšanām un nozarēm ar augstu pievienoto vērtību. Eiropas Savienības paplašināšanās dod Rīgai jaunas iespējas sadarbībai ar Austrumu un Rietumu kaimiņiem, kļūstot par visas Baltijas metropoli.

C.1. Rīga ir Latvijas un Baltijas izaugsmes dzinējspēks.

Rīga ir Latvijas galvaspilsēta un plaša reģiona centrs, kura attīstības ietekme ir jāskata pāri tās administratīvajām un valsts robežām, maksimāli veicinot un iesaistot vietējās pašvaldības un kaimiņvalstu galvaspilsētas kopējā sadarbībā. Rīga, veicinot attīstības iespējas savā teritorijā, veicina tās arī visā Latvijā un Baltijā.

C.2. Rīga ir Eiropas Savienības efektīvākie Baltijas jūras reģiona vārti uz Austrumu kaimiņu tirgiem.

Rīgas attīstības sekmēšanai vienmēr ir palīdzējis tās izdevīgais ģeogrāfiskais novietojums – pie Baltijas jūras, Daugavas upes krastos starp plašajiem Rietumu un Austrumu tirgiem. Turpmāk jāveicina Rīgas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstība un jāpalielina Rīgas kā nozīmīgas vārtu pilsētas loma Eiropā, sekmējot transporta un sakaru infrastruktūras modernizēšanu un attīstību.

C.3. Rīga kā Baltijas kultūras, izglītības un tūrisma centrs.

Ikvienam apmeklēt Rīgu ir piedzīvojums. Rīga ir daudzveidīga kultūras pilsēta ar sev raksturīgo mākslu, arhitektūru, modi, ēšanas un sadzīves kultūru. Rīga ir iedvesmas pilsēta tiem, kas mācās, ceļo, dzīvo un sapņo!

D. Rīga - efektīvas pārvaldes pilsēta

Rīgas pašvaldība ir efektīva, uz pilsētas klientu orientēta sabiedriskā sektora pārvaldes institūcija, kas atbalsta progresīvu un saimniecisku ideju īstenošanu, kā rezultātā indivīds un

pilsēta kopumā iegūst abpusēji izdevīgus sociāli – ekonomiskos risinājumus. Rīgas pašvaldība veicina Rīgas atpazīstamību Eiropā un pasaulē, pārņem pozitīvo pieredzi no citām pilsētām un sadarbojas kopēju projektu īstenošanā.

Atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam Rīgas attīstības veidošanai ilgtermiņā tiek izvirzīti **trīs prioritārie stratēģiskie mērķi**:

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

Prioritāros stratēģiskos mērķus papildina daudzi citi mērķi, kuru realizēšanai vajadzīga kompleksa pieeja. Pārējie stratēģiskie mērķi ir detalizēti Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam un Rīgas attīstības programmā 2006.-2012. gadam.

3.2. Rīgas teritorijas plānošanas pamatnostādnes

Pilsētas teritorijas plānošana ir pilsētas attīstības stratēģijas realizācijas instruments, un saskaņā ar Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025. gadam pilsētas teritorijas plānošanā jāņem vērā šādas stratēģiskās pamatnostādnes:

- 1) Jāveicina teritoriāli līdzsvarota pilsētas attīstība, kas balstīta uz ilgtspējīgas attīstības pamatprincipiem.
- 2) Līdzsvarotai un efektīvai pilsētas attīstības politikas realizācijai ilgtermiņa skatījumā ir jānodrošina pašvaldības funkciju realizācijai nepieciešamo zemju atpirkšana pašvaldības īpašumā.
- 3) Apgūstot jaunas, neapbūvētas teritorijas, priekšroka dodama degradēto un citu jau urbanizēto teritoriju revitalizācijai un attīstīšanai.
- 4) Rīgai ir jāizvairās no pilsētas izplešanās, tā vietā izmantojot pilsētas administratīvi teritoriālos resursus un uz telpas ekonomiju vērstas celtniecības metodes, atvēlot celtniecībai zemi transporta mezglu tuvumā, veicinot pilsētas iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētas teritorijā, kā arī iespēju robežās saglabājot funkcionāli, bioloģiski un ainaviski vērtīgās dabas teritorijas.
- 5) Rīgas pilsētā ir jāveicina esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstība kā esošajos, tā jaunajos rajonos, tādējādi veicinot dzīvojamo rajonu (apkaimju) identitātes stiprināšanu, atbalstot teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu.

- 6) Jāveicina Rīgas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstība un jāpalielina Rīgas kā vārtu pilsētas nozīme Eiropā, sekmējot transporta un sakaru infrastruktūras modernizāciju un attīstību.
- 7) Jānodrošina teritoriju, ēku un attīstības iespēju daudzveidīga izmantošana, saglabājot līdzsvaru darba vietu, mājokļu un pakalpojumu jomās un pilsētas centru izmantošanā priekšroku dodot mājokļu funkcijai.
- 8) Jānodrošina Rīgas kultūras mantojuma saglabāšana, atjaunošana un izmantošana.
- 9) Jānosaka prasības ilgtspējīgai teritorijas izmantošanai un būvniecībai, vienlaicīgi sekmējot augstas kvalitātes arhitektūras rašanos un mūsdienīgu būvniecības tehnoloģiju izmantošanu.
- 10) Jānodrošina ūdensmalu attīstība un pieejamība, tajās veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu.
- 11) Jāsekmē ūdens objektu izmantošana daudzveidīgas publiskās rekreācijas nolūkos.
- 12) Tirdzniecības ostas funkcijas ir jāvirza prom no pilsētas centra, koncentrējot ostas saimniecisko darbību uz ziemeļiem no plānotā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma, tādējādi veicinot daudzfunkcionālu pilsētas centrālās daļas attīstību un samazinot potenciālo vides piesārņojumu.
- 13) Ikvienam īpašniekam ir tiesības brīvi izvēlēties sava īpašuma izmantošanas veidu, ciktāl tas nav pretrunā ar oficiāli noteiktiem īpašuma apsaimniekošanas un īpašumtiesību ierobežojumiem, nekaitējot sabiedrības interesēm⁸. Nosakot jaunus īpašuma apsaimniekošanas ierobežojumus, ir jācenšas panākt, lai īpašniekam radītie zaudējumi tiktu kompensēti. Kompensācijas mehānismi var būt visdažādākie – zemāki nodokļi, paātrināta amortizācija, atsevišķu pienākumu (izpēte, krāsošanas pases vai būvatļaujas saņemšana, speciāla apzaļumošana utt.) finansēšana no publiskā sektora līdzekļiem. Alternatīva ir īpašuma atpirkšana pašvaldības īpašumā plānotās attīstības vajadzībām.
- 14) Nosakot atļautos teritorijas izmantošanas parametrus, jābalstās uz apsaimniekojamo īpašumu pieļaujamo ietekmi uz apkārtējo vidi jeb dzīves telpu un sabiedrības vispārējām interesēm.

Šādu teritorijas ilgtermiņa plānošanas pamatnostādņu ievērošana pilsētas attīstības plānošanas procesā, padarītu pilsētas teritorijas plānošanu par pietiekami dinamisku, skaidru un visiem saprotamu procesu, kurš veicinātu pilsētas attīstību un dzīves kvalitātes uzlabošanu ikvienam rīdziniekam.

⁸ Plašāk traktējami īpašuma izmantošanas ierobežojumi, kas var attiekties uz vēsturiskajām fasādēm, segumiem vai materiāliem, tiek noteikti gadījumos, kad tiek pārkāptas sabiedrības intereses – piemēram, tiesības uz klusumu vai ērtu transportu. Šie principi ir ietverti arī Civillikumā (servitūti, trokšņi, dūmi, putekļi u.c.) un ES patērētāju aizsardzības (drošības) direktīvās.

4. RĪGAS ATTĪSTĪBA STARPTAUTISKĀ, NACIONĀLĀ UN REĢIONĀLĀ KONTEKSTĀ

4.1. Rīgas attīstība starptautiskā kontekstā

Rīga ir nozīmīgs centrs Austrumu tirgus saiknei ar pārējo ES dalībvalstu tirgiem, tāpēc Rīgas pilsētas interesēs ir aktīvi iekļauties pasaules mēroga procesos, stiprinot un veidojot sadarbību ar citām Eiropas metropolēm. Īpaši nozīmīgas Rīgai ir pilsētas Baltijas jūras reģionā⁹ un Baltijas Paletes telpā, kas ietver piecas galvaspilsētu reģionu teritorijas Helsinku, Stokholmas, Tallinas, Rīgas, un Sanktpēterburgas apkaimē¹⁰. Šāda nostāja atbilst arī Rīgas plānošanas reģiona attīstības stratēģijā definētajām interesēm starptautiskajā mērogā.

Lielākā uzmanība būtu jāpievērš tādām perspektīvām attīstības sfērām kā loģistika un transporta tīklu pakalpojumi, zināšanas un ražošana ar augstu pievienoto vērtību, ārējā tirdzniecība, inovācijas un informācijas tehnoloģijas (IT), kultūra, tūrisms, kopumā veicinot attīstību saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principiem. Tādējādi Rīga veicinātu arī Latvijas atpazīstamību starptautiskā mērogā.

Starptautiskajā līmenī galvenā uzmanība jāvērs uz Rīgu kā Latvijas attīstības dzinējspēku, uzsverot tās ērto, drošo un ātro sasniedzamību un iezīmējot Rīgu kā starptautiski atzītu pakalpojumu centru — izdevīgu sadarbības partneri Latvijā, Baltijas jūras telpā un Eiropā.

Trīs Baltijas valstu (Igaunijas, Latvijas un Lietuvas) mērogā Rīga uzskatāma par centrālo metropoli. Attālums no Rīgas līdz Igaunijas galvaspilsētai Tallinai ir 300 km, līdz Lietuvas galvaspilsētai Viļņai 280 km, kamēr attālums starp Tallinu un Viļņu ir 580 km. Ģeogrāfiskā atrašanās Baltijas valstu centrā un krustcelēs starp Austrumu tirgiem, Skandināviju un kontinentālo Eiropu Rīgai un tās reģionam ir ļāvusi kļūt par tiltu starp dažādām valstīm un to iedzīvotājiem.

Pašreiz par vienu no plašākajām sadarbības platformām Baltijas jūras reģiona līmenī jāuzskata Baltijas Pilsētu savienība. Starptautiskā sadarbība izpaužas visdažādākajās jomās, sākot no vispārējās politiskās sadarbības un beidzot ar starpnozaru sadarbību, kura tiek veicināta, pateicoties dažādiem starptautiskiem projektiem.

Pastāv arī neformālie pilsētu sadraudzības tīkli. Rīgai ir noslēgti sadraudzības līgumi ar 26 pasaules pilsētām, no kurām 12 ir citu valstu galvaspilsētas. Rīgas sadraudzības pilsētas atrodas gandrīz visos pasaules kontinentos un vairums (17) no tām atrodas Eiropā.

Atrašanās starptautiskas nozīmes dzelzceļu un autoceļu krustpunktā, kā arī starptautiskas lidostas un ostas pieejamība, ir ļoti būtiski faktori, kas nosaka, ka Rīga potenciāli varētu kļūt par

⁹ Uz Baltijas pilsētu savienības (*angl.* – UBC) sadarbības platformas bāzes.

¹⁰ Projekts “Baltijas palete” ir kopējas sadarbības projekts starp Stokholmas-Mēlara (Mälardalen) reģionu (24 dalībnieki), Dienvidsomijas reģioniem (4 dalībnieki), St-Pēterburgas pilsētu un Ļeņingradas apgabalu, Tallinas pilsētu un Rīgas reģionu, saņemot “Interreg IIC”, “Phare” un “Tacis” finansiālo atbalstu. Projekta mērķis ir attīstīt ciešas, pastāvīgas un efektīvas attiecības starp reģioniem un pilsētām, kas veido Baltijas Paletes reģionu.

ļoti nozīmīgu loģistikas centru, kas nodrošinātu kravu pārvadāšanas un citus loģistikas pakalpojumus starp Krievijas un ES tirgiem.

Rīgas pilsētas un reģiona galvenā autoceļu saite uz Centrāleiropu, kas Rīgai nodrošina sasaisti ar Tallinu, Kauņu, Varšavu un tālāk jau ar Berlīni, ir *Via Baltica*. Tā ir starptautiskā autoceļa E67 un Trans-Eiropas transporta tīkla (TEN-T) koridora Nr.1 daļa, kas kalpo satiksmei starp Z un D. Tranzīta jomā ļoti būtisks ir Austrumu-Rietumu transporta koridors no Maskavas caur Rīgu, kur TEN-T ir iekļauts Liepājas / Ventspils ostas savienojums ar 1. un 9. koridoru. Papildus uzmanība pievēršama arī 1A koridoram Rīga – (Jelgava-Meitene) – (Kaļiņingrada-Gdaņska).

Rīga ir arī svarīgs dzelzceļa mezgls, nodrošinot kravu transportu no kaimiņu austrumu tirgiem un Rietumeiropu. Papildus starptautiskajai kravu pārvadājumu attīstībai, perspektīvā izvērtējamas arī “Rail Baltica” pasažieru ātrgaitas dzelzceļa projekta attīstības iespējas. Šis projekts nodrošinātu kvalitatīvu ātrgaitas satiksmi pa sauszemi no Baltijas valstīm līdz Rietumeiropai, tāpēc svarīgi būs risināt „Rail Baltica” pieslēguma iespējas Rīgai.

Attīstoties sadarbībai starp ES un Krieviju, Rīga var kalpot kā ideāls administratīvais centrs. Papildus tam Rīgas ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga centrālo biroju vai pārstāvniecību izvietošanai uzņēmumiem, kuri darbojas Baltijas valstu tirgū, kalpojot kā vārti tirgus plūsmām no ES uz austrumiem.

Arī kultūrai un tūrisma nozarei ir nozīmīga loma pilsētas konkurētspējas stiprināšanai starptautiskā mērogā. Pilsētas ekonomiskās konkurētspējas kontekstā kultūra un tūrisms var kalpot ne tikai kā ienākumu avots, bet arī palīdzēt veidot pozitīvu pilsētas tēlu, kam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību tieši starptautiskā mērogā.

Starptautiskajā līmenī Rīgas interesēs ir uzturēt, stiprināt un attīstīt sadarbības saites ar citām Eiropas metropolēm, lai veiksmīgāk integrētos Eiropas policentriskajā metropoļu tīklā, kuram nav hierarhiskas, bet gan horizontālas sadarbības raksturs atkarībā no izvirzītajām pilsētu interesēm un ekonomiskās darbības virzieniem. Tomēr, ņemot vērā Rīgas pašreizējo situāciju un tās lomu starptautiskajā kontekstā, galvenā uzmanība vispirms jāvērs uz sadarbību un Rīgas lomas stiprināšanu Baltijas jūras reģiona telpā, kurš ir viens no dinamiskākajiem attīstības reģioniem Eiropā.

Rīgas domes politika¹¹:

4.1.1. Stiprināt un attīstīt sadarbības saites ar citām Eiropas metropolēm, un jo īpaši Baltijas jūras reģiona telpā.

4.1.2. Attīstīt transporta un sakaru infrastruktūru, atbilstoši Trans-Eiropas transporta tīkla (TEN-T) plāniem, kas sekmētu Rīgas kā vārtu pilsētas lomas pieaugumu Eiropas ekonomiskajā telpā.

¹¹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Rīgas galvenie interešu un sadarbības virzieni starptautiskā kontekstā”.

Kartoshēma „Rīgas galvenie interešu un sadarbības virzieni starptautiskā kontekstā”

4.1.3. Popularizēt un attīstīt Rīgu kā centrālo vietu Baltijas valstu telpā.

4.1.4. Līdzdarboties starptautiskā pasažieru ātrgaitas dzelzceļa projekta "Rail Baltica" precizēšanā un potenciālajā īstenošanā, risinot jautājumu par izdevīgāko šī ātrvilciena pieturvietu Rīgā vai kādā tās priekšpilsētā.

4.1.5. Atbalstīt kultūras, sporta un tūrisma industrijas attīstību Rīgā, tādējādi veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību starptautiskā mērogā.

4.2. Rīgas attīstība nacionālā kontekstā

Rīga pilda valsts galvaspilsētas funkcijas, un tajā ir koncentrēts viss valsts pārvaldes aparāts. Perspektīvā, kā ES dalībvalsts galvaspilsēta, Rīga var kļūt par reģionālo administratīvo centru, kas pārstāv ne tikai nacionālā vai lokālā līmeņa publiskās pārvaldes iestādes, bet arī ES institūcijas.

Pašreiz Rīga Latvijā pilda arī ekonomisko aktivitāšu jeb darījumu centra funkciju, jo Rīga dod 52%¹² no Latvijas iekšzemes kopprodukta (IKP), Rīgā dzīvo 31,7 % no Latvijas iedzīvotāju kopskaita, tāpat Rīgā un tai pieguļošajā reģionā ir koncentrējušās 75% no visā Latvijā ieguldītajām ārvalstu investīcijām. 2002.gadā Rīgā strādāja 44% no visā valstī nodarbinātajiem iedzīvotājiem, un bija reģistrēti 56 % no visiem valstī reģistrētajiem uzņēmumiem. Gandrīz 65% no visiem nopelnītajiem ienākumiem Latvijā 2002.gadā nāca no Rīgas darba devējiem, kas absolūtajos skaitļos attiecībā uz iedzīvotāju ienākuma nodokli ir bijuši 197 miljoni latu. No visiem ienākumiem, kas nopelnīti pie Rīgā reģistrētajiem darba devējiem, Rīgā reģistrētie iedzīvotāji saņēmuši tikai 65,7%, bet atlikušie 34,3% izmaksāti citu pašvaldību iedzīvotājiem. Tas liecina, ka Rīgas reālā ekonomiskā telpa sniedzas pāri tās robežām.

Uzņēmējs, kurš darbosies Rīgā, lūkosies pēc plašākiem tirgiem, tādējādi izplatot savu ietekmi visā Latvijā. Tātad Rīga, radot attīstības iespējas savā teritorijā, radīs tās arī plašākā reģionā. Tāpēc nepieciešams veidot un īstenot savstarpēji koordinētu nozaru politiku nacionālā līmenī, kā arī attīstīt augstas pievienotās vērtības ražošanu, kas dotu būtisku stimulu Rīgas ekonomiskās bāzes sektoru attīstībā, nodrošinot ilgtspējīgas ekonomikas izveidi Rīgas pilsētā un līdz ar to arī valstī kopumā.

Rīga ir nozīmīgs transporta un komunikāciju centrs ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā mērogā. Rīgas ostas, dzelzceļa mezgla un tuvumā esošās lidostas attīstība ietekmēs arī visas Latvijas transporta infrastruktūras un tās apkalpošanai nepieciešamā darbaspēka izmantošanu Latvijas reģionos.

Neskatoties uz to, ka Rīgā studē 79% no visiem Latvijas studentiem un Rīgā atrodas 37 no 49 Latvijas augstākās izglītības iestādēm, jāatzīst, ka pašreiz Rīgas kā zināšanu un inovāciju

¹² Dati: 2002. gads

centra potenciāls tiek izmantots nepilnvērtīgi, un, sekojot tirgus prasībām un izmaiņām, Rīgas pilsētai būtu jāpievērš daudz lielāka uzmanība zināšanu ietilpīgas ekonomikas attīstīšanai.

Rīgas kā nacionālā kultūras centra funkcija pašlaik ir nenoliedzama. Praktiski visi lielākie kultūras pasākumi norisinās Rīgā, tāpat Rīgā atrodas tādi nozīmīgi kultūras centri kā Nacionālā opera, Latvijas Nacionālais teātris un citi. Daudzi atbraucēji, izbaudījuši Rīgu, gribēs apskatīties arī citas Latvijas vietas, tādējādi atstājot savu naudu tur un veicinot to attīstību.

Rīgas domes politika:

4.2.1. Nodrošināt Rīgas attīstību atbilstoši galvaspilsētas statusam.

4.2.2. Uzskatīt Rīgas attīstību par vienu no būtiskākajiem Latvijas reģionālās attīstības dzinējspēkiem, kurai ir būtiskākā loma valsts konkurētspējas un atpazīstamības veicināšanā starptautiskajā mērogā.

4.2.3. Attīstīt Rīgu par nacionālo izglītības, zināšanu un kultūras centru.

4.2.4. Atbalstīt nacionālo reģionālās attīstības politiku ciktāl netiek mākslīgi bremsēta vai ierobežota Rīgas attīstība.

4.3. Rīgas attīstība reģionālā kontekstā

Rīgas kā galvaspilsētas reģions, kas turklāt atrodas transporta ceļu krustpunktā, ir galvenais dzinējspēks arī valsts attīstībai kopumā. 68,5% (2002.g.) no Latvijas rūpniecības produkcijas kopapjoma ir radīti Rīgas reģionā, savukārt 78% reģiona rūpniecības produkcijas ir saražota tieši Rīgā. Rīgas reģionā ir 588 inovatīvi uzņēmumi, 471 no tiem darbojas Rīgā. Tāpat Rīgā koncentrēties arī lielākais pakalpojumu sniedzēju skaits, tādējādi piesaistot darbspējīgo iedzīvotāju pieplūdumu no visa reģiona un palielinot iedzīvotāju darba svārstmigrācijas un iedzīvotāju vispārējās mobilitātes intensitāti uz Rīgu.

Analizējot dažādu rādītāju kopumu, ir noteikta Rīgas aglomerācijas robeža¹³. Rīgas aglomerācijai kopumā raksturīga starveida forma ar pagarinājumiem gar galvenajām transporta maģistrālēm, un jo īpaši gar Rīgas jūras līča piekrasti un Daugavas labo krastu.

Kopš 1995.gada Rīgas aglomerācijas teritorija ir pieaugusi par 974,6 km² (14,0%) un 16 419 iedzīvotājiem (1,5%). Visbūtiskākais Rīgas aglomerācijas teritorijas paplašinājums ir noticis Jelgavas rajona virzienā, nedaudz Jēkabpils virzienā un Bauskas virzienā. Šobrīd Rīgas aglomerācija aizņem 6984 km² un tajā dzīvo gandrīz 1,15 miljoni iedzīvotāju.

Rīgas aglomerācijā ietilpst daudzas vietējās pašvaldības ārpus Rīgas plānošanas reģiona robežām, kamēr liela daļa no Rīgas plānošanas reģionā ietilpstošajām Tukuma vai Limbažu rajona vietējām pašvaldībām atrodas ārpus Rīgas aglomerācijas.

¹³ Skatīt RTP-2006 karti "Rīgas aglomerācija".

Karte „Rīgas aglomerācija”

Rīgas aglomerācija pēc savas struktūras ir izteikti monocentriska, jo Rīga ir absolūti dominējošais centrs un saiknes starp citiem aglomerācijas vietējiem centriem ir ļoti vājas. To apstiprina arī fakts, ka 88% no aglomerācijas iekšējās zonas svārstmigrantiem brauc strādāt uz Rīgu.

Lai veicinātu reģionālo attīstību, Rīgas aglomerācijas telpā ir nepieciešams veicināt policentriskas un daudzfunkcionālas apdzīvotību struktūras veidošanos. Policentriskums ir jāveido pēc decentralizētās koncentrācijas principa, kad daudzfunkcionālas apdzīvotās vietas (mājokļi, darbavietas, pakalpojumi un rekreācijas vide) ir izvietotas gar galvenajām transporta maģistrālēm — dzelzceļu un galvenajiem autoceļiem. Pamatojoties uz teoriju un Eiropas pieredzi šāda telpiskā attīstība ir ilgtspējīgāka un efektīvāka gan no vides, gan ekonomikas viedokļa.

Pateicoties Rīgas pilsētas lielajam īpatsvaram reģiona tautsaimniecībā, Rīgai ir lielas iespējas pozitīvi ietekmēt dažādus procesus un sadarbībā ar pārējo reģiona teritoriju risināt aktuālus transporta, vides un tūrisma jautājumus.

Rīgas domes politika:

- 4.3.1. *Uzturēt un veicināt Rīgas kā lielas aglomerācijas centra sadarbību teritorijas plānošanas jautājumos gan ar Rīgas plānošanas reģionā ietilpstajām¹⁴, gan ar citām aglomerācijai piederošām vietējām pašvaldībām, risinot attīstības jautājumus kopīgo interešu teritorijās¹⁵.***
- 4.3.2. *Atbalstīt policentriskas un daudzfunkcionālas apdzīvotību struktūras veidošanos Rīgas plānošanas reģiona un aglomerācijas telpā.***
- 4.3.3. *Neatbalstīt Rīgai pieguļošo teritoriju apbūvi ar jauniem dzīvojamajiem ciematiem, tā vietā iesakot attīstīt šīs teritorijas kā dabisku publisko telpu rekreācijas vajadzībām.***
- 4.3.4. *Veicināt ārpus Rīgas administratīvajām robežām esošo Rīgas pašvaldībai piederošo mežu¹⁶ saglabāšanu un izmantošanu iedzīvotāju rekreācijas vajadzībām.***
- 4.3.5. *Lai aizsargātu ārpus Rīgas administratīvajām robežām esošos Rīgas pašvaldībai piederošos mežus no transformācijas par apbūves teritorijām, slēgt savstarpējos līgumus ar apkārtējām pašvaldībām par meža aizsargjoslas noteikšanu un nostiprināšanu teritoriju plānojumos, saskaņā ar 2003.gada 4.februāra MK noteikumiem Nr.63 „Meža aizsargjoslu ap pilsētām noteikšanas metodika”.***

¹⁴ Atbilstoši Rīgas plānošanas reģiona attīstības programmai un teritorijas plānojumam.

¹⁵ Skatīt RTP-2006 karti “Rīgas un kaimiņu pašvaldību kopīgo plānošanas interešu teritorijas”.

¹⁶ Skatīt RTP-2006 karti “Rīgas un pierīgas perspektīvā dabas teritoriju un ceļu struktūra”.

Karte „Rīgas un pierīgas perspektīvā dabas teritoriju un ceļu struktūra”

Karte „Rīgas un kaimiņu pašvaldību kopīgo plānošanas interešu teritorijas”

5. RĪGAS PLĀNOJUMA STRUKTŪRAS PERSPEKTĪVĀ ATTĪSTĪBA

Pilsētas fiziskā attīstība ilgākā laika periodā ir atkarīga no pilsētas sastāvdaļu izvietojuma, to savstarpējo sakaru stabilitātes un attiecībām.

RTP-2006 pilsētas struktūrā kompleksi apskata trīs savstarpēji saistītus aspektus:

- 1) pilsētas sadalījumu atsevišķās daļās un to izvietojumu;
- 2) pilsētas visu daļu savstarpējās attiecības un sakarus;
- 3) pilsētas struktūras tipam iekšēji piemītošās īpašības un attīstības virzienus.

5.1. Vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstība

Rīgas plānojuma struktūru veido vairāki kompleksi elementi, kas savstarpēji saistīti vienotā sistēmā. Tomēr pašā pamatā to veido dabas un apstādījumu teritorijas un cilvēka radītās jeb apbūves teritorijas.

Pilsētas struktūras galvenais elements ir Daugava, kas daļa pilsētas sauszemes teritorijas divās daļās, bet galvenā šķērsass posmā līdz Uzvaras laukumam ir Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris. Tā ir arī nozīmīgākā Rīgas vēsturiskā centra iekšējās struktūras un pieminekļu izvietojuma ass. Perspektīvā Daugavu ir jāuzskata un jāveido par divu pilsētas daļu vienojošo elementu, kura varētu funkcionēt kā kvalitatīva un dinamiska publiskā ārtelpa, bet tās ūdensmalas kā pilsētnieku un viesu galvenā tikšanās un atpūtas vieta.

Kopā ar Daugavu vienotā „zilajā” un „zaļajā” sistēmā apvienojas Ķīšezers, Juglas ezers, Buļļupe un ar šiem ūdeņiem saistītie purvi, palieņu pļavas un meži.

Savukārt pilsētas apbūvētās teritorijas veido apbūves rajoni: dzīvojamās, jauktas apbūves teritorijas un ražošanas teritorijas. Daudziem dzīvojamiem rajoniem jeb apkaimēm RTP-2006 netiek iezīmētas konkrētas robežas — tie savstarpēji pārklājas, sevī apvienojot gan dzīvojamās, gan darījumu, kā arī dažāda veida ražošanas un kravu transporta funkcijas — tā ir modernām lielpilsētām raksturīga iezīme.

Starp apbūves teritorijām RTP-2006 var izdalīt trīs galvenās dažādu grupu teritorijas — intensīvi apbūvētas, ekstensīvi apbūvētas un tādas teritorijas, kurām nepieciešama revitalizācija.

Pilsētas kā vienota organisma darbību un saistību starp tās daļām nodrošina transports — modernas pilsētas galvenais pamats — tādēļ tas uzskatāms par vienu no svarīgākajiem pilsētas struktūru veidojošajiem elementiem.

Telpiski Rīga ir izteikti monocentriska pilsēta, kur pilsētas vēsturiskais centrs ir pilsētas visaktīvākā un piesātinātākā vieta, koncentrējot sevī pilsētas svarīgākās funkcijas. Citos pilsētas rajonos un dzīvojamās apkaimēs veicamo funkciju un piedāvāto pakalpojumu klāsts ir nesalīdzināmi mazāks.

RTP-2006 arī perspektīvā¹⁷ paredz balstīt Rīgas plānojuma apbūves struktūras attīstību uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas:

- 1) Pilsētas apbūves teritoriju telpiskās struktūras pamatā ir **Vecrīga**, kuru ieskauj UNSECO pasaules mantojuma sarakstā iekļautā **Rīgas vēsturiskā centra teritorija**. Šo teritoriju attīstībā ir jāievēro īpaši nosacījumi¹⁸, lai tiktu saglabātas to kultūrvēsturiskā mantojuma vērtības. Vēsturiskā centra teritorijā iespēju robežās tiek saglabāta funkciju dažādība, galveno uzsvāru liekot uz reprezentatīvajām, kultūras, tūrisma un mājokļu funkcijām.
- 2) Kā kontrastējošs, moderns akcents Daugavas kreisajā krastā¹⁹ iepretim Vecrīgai tiek plānots tā saucamais **jaunais Rīgas centrs**. Tā ir teritorija, kura funkciju daudzveidības ziņā ir līdzīga vēsturiskajam centram, taču lielāku lomu ieņem darījumu funkcijas, kuras tiek papildinātas ar atbilstošām mājokļu, rekreācijas un reprezentatīvajām funkcijām.
- 3) **Jaunās attīstības teritorijas ap Rīgas vēsturisko centru iekšpus dzelzceļa lokam** bijušo ostas vai ražošanas teritoriju vietā. Šīs lielā mērā ir teritorijas, kuru pašreizējā saimnieciskā izmantošana neatbilst to potenciālam, un tās ir nepieciešams revitalizēt. Tādējādi Rīgas vēsturiskais centrs tiks paplašināts ar jaunām daudzveidīgām teritorijām, pilnvērtīgi izmantojot jau urbanizētos pilsētas centra teritoriju resursus, tās sakārtojot un padarot par tīkamu jauktu dzīvojamo, darījumu, pakalpojumu un rekreācijas vidi.
- 4) **Jaunās attīstības teritorijas jeb centru apbūves teritorijas ārpus dzelzceļa loka** – Podraga apkaime („Ziemeļu centrs”), Lucavsalas apkaime un Čiekurkalna apkaime („Ezermalas centrs”). Šo teritoriju pašreizējās izmantošanas raksturs lielā mērā sakrīt ar 3. punktā minētajām teritorijām, taču tās ir izvietotas nedaudz distancēti no pilsētas centra (perspektīvo transporta mezglu krustpunktos), un plānoto funkciju pamatā tur būs darījumu, pakalpojumu un mājokļu funkcijas.
- 5) **Vietējie centri** – citu Rīgas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju centri, kuros būtu vēlams daudzveidīgs pakalpojumu klāsts, tādējādi uzlabojot šo Rīgas dzīvojamo rajonu funkcionalitāti un pievilcību. Tas veicinātu iedzīvotājos apzināšanos par piederību savai apkaimei, tās piedāvātajām iespējām, un perspektīvā varētu samazināties pieprasījums pēc pārvietošanās uz citiem rajoniem, lai saņemtu nepieciešamos pakalpojumus.
- 6) **Pilsētas lielceļu un maģistrāļu sistēma**, kas nodrošinātu ērtu pārvietošanos starp Rīgas apkaimēm un pilsētas saikni ar vietām ārpus tās robežām. Lielceļu un maģistrāļu sistēma tiks veidota ērta un saprotama ikvienam, savietojot to ar efektīvu autostāvvietu un sabiedriskā transporta sistēmu, pēc iespējas samazinot pieprasījumu pēc privātā autotransporta izmantošanas Rīgas vēsturiskajā centrā.

¹⁷ Skatīt RTP-2006 karti “Perspektīvā plānojuma struktūra”.

¹⁸ Saskaņā ar RVC AZ TP.

¹⁹ Ķīpsalas dienvidu daļa, tai pieguļošās teritorijas Zunda kanāla pretējā pusē, teritorijas ap Āgenskalna līci un Torņakalna tuvumā.

Karte „Perspektīvā plānojuma struktūra”

- 7) **Citas apbūves teritorijas** (piem., ražošanas un rūpniecības teritorijas, dzīvojamās apbūves teritorijas), kurām ir pilsētas pamatstruktūru papildinošs raksturs .

Rīgas domes politika:

- 5.1.1. Veidot stabilu pilsētas struktūru, kas dotu pilsētai jaunas attīstības iespējas un respektētu Rīgas dabas vērtības un kultūrvēsturisko mantojumu.**
- 5.1.2. Sekmēt augstas kvalitātes arhitektūras veidošanu pilsētā.**
- 5.1.3. Veicināt esošā pilsētas centra daudzveidīgu attīstību, Daugavas labajā krastā paplašinot tā teritorijas līdz dzelzceļa lokam.**
- 5.1.4. Veicināt jaunā Rīgas centra attīstību Pārdaugavā un attīstību citās centru apbūves teritorijās, veidojot kompakts, cilvēkiem ērtus un patīkamus daudzfunkcionālus dzīvojamus rajonus jeb apkaimes.**

„Zilā Rīga”

Rīga ir pilsēta, kas būvēta līdzenumā ar vienu dominējošu dabas elementu — Daugavu, un ar to saistītiem virszemes ūdens objektiem. Daugava kopā ar Buļļupi, Juglas upi, pilsētas kanāliem, Juglas ezera un Ķīšezera sistēmām un Daugavas daudzajām mazajām pietekām veido “Zilo Rīgu”. Taču Rīgas apbūve, īpaši pēdējo 50 gadu laikā un šodien, lielā mērā ir padarījusi šīs vietas iedzīvotājiem grūti pieejamas. Ir nepieciešams veikt vairākus uzlabojumus, kas ļautu Rīgas iedzīvotājiem un viesiem pilnībā izmantot „Zilās Rīgas” bagātības.

Rīgas domes politika:

- 5.1.5. Veicināt ūdensmalu, tai skaitā Daugavas krastu, attīstību un pieejamību²⁰, tajās veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu rekreācijai.**
- 5.1.6. Sekmēt ūdens objektu izmantošanu daudzveidīgas publiskās rekreācijas nolūkos.**

„Zaļā Rīga”

Gandrīz katrs iebraukšanas ceļš Rīgā no Vidzemes, Latgales, Bauskas, Jūrmalas un Jaunciema raksturojas ar mežiem vai cita veida apstādījumu teritorijām gar ielām. Šādas zaļās teritorijas atrodas arī Rīgas centrā ar Bulvāru loka parkiem, Ziedoņdārzu, Grīziņkalnu, kā arī citviet pilsētā. Lielākā daļa dzīvojamo rajonu teritorijas arī ir bagātas ar kokiem, zālājiem un krūmiem, kopumā pilsētā veidojot ļoti zaļu vidi. Nereti gan šīs zaļās dabas teritorijas netiek pienācīgi apsaimniekotas, vai pat ir izveidojušās jau apbūvētās, bet pašreiz neapsaimniekotās teritorijās, tāpēc to estētiskā kvalitāte un bioloģiskā vērtība ir ļoti atšķirīga.

²⁰ Izņemot Rīgas brīvoostas ekonomiskās darbības zonu, kur ražošana un cita veida ostas funkcijas ir pieļaujamas, nenodrošinot šo teritoriju publisku pieejamību.

Rīgas domes politika:

5.1.7. *Sekmēt pilsētas dabas un apstādījumu teritoriju sakārtošanu un to estētiskās kvalitātes uzlabošanu.*

5.1.8. *Kontrolēt, lai veicot jaunu teritoriju apbūvi vai esošo teritoriju pārveidošanu, tiktu izstrādāts un realizēts apzaļumošanas plāns, kas iekļautos un papildinātu apkārtējo apkaimju dabas un apstādījumu teritoriju sistēmu.*

5.1.9. *Noteikt, ka par katru apbūves projekta gaitā nocirstu koku (sākot ar 15 cm diametrā) projekta realizētājiem atkarībā no nocirsto koku vērtības ir jāfinansē 3 vai vairāk jaunu koku (5 cm diametrā) iestādīšana pēc pilsētas ainavu arhitekta izstrādāta apzaļumošanas plāna.*

Apbūves struktūra

Rīgas telpiskās kompozīcijas raksturojums, iebraucot pilsētā no 7 galvenajiem virzieniem.

Daugavas ceļš. Daugava ir lielākais dabas veidojums Rīgas telpā. Tā sadala Rīgu divās daļās, bet kompozicionāli Daugava ar tai piegulošām teritorijām veido Rīgas telpisko kodolu. No Daugavas grīvas līdz paredzētajam Ziemeļu šķērsojumam, Daugava ir centrālā “iela” Rīgas brīvostas darba nodrošināšanai. Daugavai ir būtiska nozīme ne tikai pilsētas struktūrā, bet arī Rīgas kultūrā un vēsturē.

Brīvības ceļš ir otrais svarīgākais Rīgas struktūras elements, jo ir pilsētas apbūves kompleksa centrālā ass. Tas krusto Daugavas ceļu un beidzas Uzvaras laukuma zaļajā zonā. Brīvības ceļa pamats ir Brīvības iela — fiziski un kultūrvēsturiski vissvarīgākā maģistrāle Rīgā.

Lidostas (Jūrmalas) ievedceļš šķērso lauku teritoriju, un sadalās divās daļās. Jūrmalas ceļa turpinājuma — K.Ulmaņa gatves — abās pusēs izvietoti komerciāla rakstura objekti. Jūrmalas ceļa turpinājums pa Kalnciema ielu vijas caur pilsētu un beidzas pie Vanšu tilta ar skatu uz Vecrīgu.

Jelgavas ievedceļš šķērso Zemgales līdzenumus un nav vizuāli īpaši nozīmīgs. Tas šķērso ekstensīvi apbūvētu jauktas izmantošanas un ražošanas teritoriju, kam seko Ziepniekkalna paneļu celtnu masīvs. Ceļš pārtop par plašu, kokiem apstādītu bulvāri, kas beidzas krustojumā ar Ulmaņa gatvi.

Bauskas ievedceļš. Arī šis ceļš šķērso zaļās teritorijas, bet vietā, kur tas tuvojas Bieķengrāvim, no tā kļūst redzama Latvijas televīzijas ēka un tornis, „Saules akmens” debesskrāpis un citas vertikāles.

Latgales ievedceļš ir galvenais ceļš tajā Rīgas daļā, kas stiepjas no centra uz augšu gar Daugavu līdz pilsētas robežai un Rīgas HES. Tā ir šaura, bet intensīvi apbūvēta josla starp Daugavu un dzelzceļu. Maģistrālei no Rīgas robežas līdz Slāvu ielas krustojumam, ir raksturīga lielpilsētas apbūve ar plašu, apzaļumotu šķērsgriezumu. Šī ievedceļa posma pašreiz lielākā problēma un nākotnes potenciāls ir Rumbulas lidlauka apkārtnē haotiski izkaisītā ekstensīvā

apbūve kopā ar jauktās rūpniecības joslu starp Maskavas ielu un dzelzceļu. Savukārt Latgales ievadceļa turpinājums pa Krasta ielu centra virzienā ir apbūvēts ar brīvi stāvošām, uz auto satiksmi orientētām komerciālām ēkām, kur katra ēka reklamē savu pārdodamo produktu. Šeit trūkst labi funkcionējoša satiksmes plāna, kā arī izstrādātas velosipēdistu un gājēju sistēmas.

Jaunciema gatve ir fiziski nepiemērota kā liela maģistrāle iebraukšanai Rīgā. Iebraukšana Rīgā notiek caur priežu silu, no kura izbraucot kļūst redzams Ķīšezers. Tālāk ceļš ved gar Ķīšezeru. Vēlāk kļūst redzama Vecmīlgrāvja osta un kuģu būvētava ar ceļamkrāniem. Braucot pāri Vecmīlgrāvja tiltam, paveras plašs skats uz Ķīšezeru pa kreisi un Mīlgrāvja šaurumu pa labi.

Rīgas domes politika:

5.1.10. Nodrošināt mērķtiecīgu pilsētas lielceļu ainavu scenāriju veidošanu, akcentējot radiālos bulvārus un ielu ievadus, kuri rada pirmo iespaidu par pilsētu, tajā iebraucot.

Apbūves raksturs Rīgas pilsētā ir ļoti dažāds. Katrā laikmetā apbūve ir radusies atšķirīgos sociālos, ekonomiskos un tehnoloģijas apstākļos. Katrs laikmets ir nesis savas izmaiņas, gan radot jaunas pilsētas daļas, gan pārbūvējot esošās. Mūsdienā Rīgas apbūve ir veidojusies dažādu laikmetu un plānu rezultātā, bet nosacīti tā attīstās apļa veidā no vēsturiskā centra uz perifēriju.

Rīgai šī struktūra ir izteikti monocentriska ar apbūves kodolu Daugavas labajā krastā. Upe gan daļa pilsētu divās daļās, gan dod fokusu visai apbūvei un akcentē vēsturisko kodolu.

Visas septiņas Rīgas galvenās iebraukšanas maģistrāles, ieskaitot Daugavu, ved no perifērijas uz pilsētas centru. Arī dzelzceļš ar to saistītām rūpniecības teritorijām atbalsta šo radiālo zvaigznes formu, bet ar savu fizisko grūti šķērsojamo uzbūvi sadala pilsētu vairākos sektoros.

Šodienas Rīgas apbūves struktūrā apkaimes var iedalīt pēc sekojošas tipoloģijas:

Vecrīga, kas mijiedarbībā ar Daugavu, ir fiziski un kultūrvēsturiski svarīgākā Rīgas apbūves sastāvdaļa, kam raksturīga intensīva apbūve nelielos kvartālos .

Bulvāru loks, kura zaļā parku josla ieskauj un ir tiešā kontrastā ar Vecrīgu, kā arī nošķir vecpilsētu no 19. gadsimta “režģa struktūras”.

19. gadsimta “režģis”, kura teritorija ir lielākais saskaņota plāna un arhitektūras ansamblis, kam piemīt pilsētbūvnieciskā vērtība. Kopā ar Vecrīgu un Bulvāra loku tas veido Rīgas vēsturiskā centra kodolu.

Svarīga ir Vecrīgas silueta redzamības saglabāšana. Skats uz Vecrīgu, iebraucot Rīgā ar kuģi, pārvietojoties ar automašīnu no lidostas pa Ulmaņa gatvi un Kalnciema ielu, vai arī braucot ar vilcienu no Jelgavas vai Jūrmalas virziena, ir Rīgas lielākā vizuālā vērtība ar

kultūrvēsturisku nozīmi. Tādēļ šī silueta un tā redzamības saglabāšana un pat paplašināšana ir ļoti svarīgs turpmākās Rīgas attīstības uzdevums.

No arhitektūras viedokļa Zemkopības ministrijas augstceltne ir Vecrīgas siluetu degradējošākā struktūra. Vecrīgas siluets ir vizuāli krāšņa Rīgas vizītkarte ceļā no Daugavas grīvas līdz pašreizējai pasažieru ostai. Taču ceļā uz pasažieru ostu Zemkopības ministrijas ēka dominē pār visām Vecrīgas smailēm un dažreiz aizsedz siluetu pilnīgi. Apzinoties šīs augstceltnes zemo inženiertehnisko līmeni un neatbilstību šodienas biroju telpu vajadzībām, ēkas aizvietošana ar citu, zemāku un mūsdienu tehniskajām normām atbilstošu būvi, būs izdevīga arī potenciāliem ēkas klientiem.

Rīgas domes politika:

5.1.11. Veicināt, lai laika gaitā Zemkopības ministrijas augstceltne tiktu aizvietota ar zema profila apbūvi, kas neaizsedz Vecrīgas siluetu no iebraucoša pasažieru prāmja klāja skatupunkta.

5.1.12. Tiek noteikts, ka neviena celtnes Citadeles teritorijā nedrīkst aizsegēt Vecrīgas torņu un jumtu siluetu no iebraucošu pasažieru prāmju klāja skatupunkta.

Vēsturiskā priekšpilsētas apbūve, kas veidojusies 19. gadsimtā, ir ķieģeļu un koka mazstāvu un daudzstāvu apbūve. Tā veido daļēju apli ap pašu vēsturisko centru. Šīm apbūves veidam ir zema intensitāte, un tā parasti ir apzaļumota, tādēļ šīs mazstāvu apkaimes ir labi kontrasti intensīvai daudzstāvu apbūvei.

Rīgas domes politika:

5.1.13. Saglabāt Rīgas vēsturiskās priekšpilsētas apkaimes kā kvalitatīvas dzīvojamās vides arī turpmāk.

Mikrorajoni veido ļoti spēcīgu telpisko kompozīciju. Šīs teritorijas ir pilnīgā kontrastā ar Rīgas apbūves kodolu. Pilsētas daļas ir celtas citā mērogā, ar citām tehnoloģijām, citā ekonomiskajā un politiskajā sistēmā. Ēkas ir kombinētas lielos ansambļos dažāda veida ģeometriskās konfigurācijās. Tā rezultātā ir izveidojusies liela mēroga monolīta vide. Šodien daži pagalmi ir apauguši ar kokiem, kas rada zaļo zonu starp skarbajām un pelēkajām daudzstāvu ēku sienām. Piemēram, Ķengaragā gar Daugavu ir vāji labiekārtota, bet praktiski izmantojama promenāde, kas ir ērti sasniedzama no lielā bloka ēkām. Šādi piemēri apliecina, ka ar vienkāršiem apzaļumošanas paņēmieniem un publiskās telpas apkopšanu var būtiski uzlabot esošo mikrorajonu vidi. Pašreizējie mēģinājumi uzlabot vidi ar esošās publiskās telpas apbūvi negarantē situācijas uzlabošanu.

Rīgas domes politika:

5.1.14. Plānojot tālāku attīstību, katru mikrorajonu izpētīt atsevišķi, ņemot vērā oriģinālo plānojuma koncepciju un ģeometriju, kā arī ļoti uzmanīgi apsvērt radikālas telpiskas izmaiņas.

5.1.15. Izvirzīt par prioritāti kopējās publiskās ārtelpas apzaļumošanu un labiekārtošanu, tai skaitā bērnu rotaļu laukumu veidošanu un atpūtas zonu ierīkošanu, iesaistot plānošanas procesā mikrorajona iedzīvotājus.

5.1.16. Veicināt vides telpisko un funkcionālo dažādošanu mikrorajonos.

Rūpniecības aplis ar dzelzceļa loku, kas sadala pilsētu un veido lineārus, grūti krustojamus šķēršļus. Gar dzelzceļiem vēsturiski ir izvietojušās rūpniecības noliktavas un būves, kas pilda dažāda veida ekonomiski svarīgas funkcijas, taču vienlaicīgi piesārņo un rada vizuāli nepievilcīgu vidi. Rīgā dzelzceļu sliežu abās pusēs ir plašas pamestas un maz izmantotas apbūves zonas. Daudzviet rūpniecību aizvieto komerciālas struktūras, tai skaitā arī lielveikali un noliktavas. Paredzams, ka šī tendence turpināsies un daudzas agrākās rūpniecības teritorijas pārvērtīsies par jauktas izmantošanas teritorijām. Agrākās rūpniecības teritorijas ir potenciāls, ko iespējams izmantot pilsētas atjaunošanai un jauniem attīstības projektiem.

Lielceļu komerciālā apbūve ir forma, kas veidojusies, pieaugot autotransporta nozīmei. Tās ir liela izmēra atsevišķas ēkas ar plašām autostāvvietām, kas veido vizuāli nepievilcīgu un pilsētībūvnieciski nevēlamu pilsētas apbūves formu. Tomēr šī apbūves forma Rīgā ir izplatīta jau šobrīd, un paredzams, ka arī tuvākajā nākotnē tā saglabāsies.

Rīgas domes politika:

5.1.17. Aizliegt lielceļa komerciālo zonu tiešu pieeju lielceļiem, veidojot apkalpes ceļus un vietējās joslas, kas lielceļam pievienojas tikai atbilstošos satiksmes izkārtojumos.

Lielveikalu būvniecība var būtiski iespaidot pilsētas attīstības formu. Ja lielveikali ir pietiekoši lieli un daudzfunkcionāli, tie var veidoties kā kodols jaunām attīstības teritorijām un vietējiem centriem. Tādēļ ir svarīga pārdomāta šo veikalu izvietošana pilsētā.

Rīgas domes politika:

5.1.18. Noteikt, ka pie lielveikalu projektu iesnieguma ir jāpievieno transporta plānotāja izpēte par projekta ietekmi uz transporta situāciju, kurā jāapraksta projekta ietekme un jāiesaka nepieciešamie uzlabojumi ielu sistēmā, lai lielveikals nepalielinātu transporta problēmas pilsētā.

- 5.1.19. Noteikt, ka lielveikala projekta pieteicējam ir jāgarantē to darbu veikšana, kas nepieciešami apkārtējās transporta un īpaši sabiedriskā transporta normālai funkcionēšanai.**
- 5.1.20. Atzīt par attīstībai vērtīgākiem daudzfunkcionālus lielveikalu projektus, īpaši tos, kas sevī ietver sabiedriskas un pakalpojumu funkcijas.**
- 5.1.21. Izvērtējot lielveikala projektu, veikt pētījumu, kā projekts veicinās apkārtējās apkaimes attīstību un kā tas iederas kopējā pilsētas struktūrā.**

5.2. Kultūrvēsturiskās teritorijas²¹

Rīgai ir bagāts kultūrvēsturiskais mantojums, un pilsētā var izdalīt vairākus tipus aizsargājamās teritorijas ar kultūras pieminekļa vai plānojuma noteiktas apbūves aizsardzības teritorijas statusu (kopumā 1666 dažāda veida un statusa kultūras pieminekļi), starp kurām ietilpst gan pasaules mantojuma, gan valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļi ar oficiālu pieminekļa statusu, gan arī potenciālie pieminekļi vai atsevišķas īpašas vēsturiskās apbūves aizsardzības teritorijas²²:

1) Valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļi:

- a) **Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs** (Nr.7442), tai skaitā **Rīgas vēsturiskais centrs**, kas iekļauts Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (UNESCO) Pasaules kultūras mantojuma sarakstā,
- b) **Pārdaugavas apbūves fragments** (Nr.7443),
- c) **Mežaparks** (Nr.7444),
- d) **Ķīpsalas vēsturiskā apbūve** (Nr.8327).

2) Arhitektūras pieminekļi

Rīgas administratīvajās robežās atrodas 244 valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un 917 vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļi. Lielākā arhitektūras pieminekļu daļa atrodas pilsētbūvniecības pieminekļu teritorijās vai teritorijas plānojuma noteiktajās apbūves aizsardzības teritorijās.

3) Valsts aizsardzībā Rīgā atrodas 6 arheoloģijas pieminekļi:

- a) **Vecrīgas arheoloģiskais komplekss** (Nr. 2070., valsts nozīmes),
- b) **Daugavgrīvas klosteris - viduslaiku nocietinājums** (Nr. 2075., valsts nozīmes),
- c) **Ķīšežera (Bulduru) pilskalns** (Nr. 2071., vietējās nozīmes),

²¹ Skatīt RTP-2006 karti „Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi”.

²² Precīzi Rīgas aizsargājamo kultūrvēsturisko teritoriju robežu apraksti un apsaimniekošanas noteikumi ir aprakstīti RTP-2006 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 5.nodaļā.

- d) **Sudrabkalns (Sudrabsala) - pilskalns** (Nr. 2072., vietējās nozīmes),
- e) **Pulksteņkalniņš – viduslaiku nocietinājums** (Nr. 2073., vietējās nozīmes),
- f) **Baznīcas kalns – viduslaiku kapsēta** (Nr. 2074., vietējās nozīmes).

4) **Vēstures pieminekļi:**

Rīgā atrodas liels skaits valsts aizsardzībā esošu vēstus pieminekļu. RTP-2006 aizsargjoslu kartē īpaši norādīti ir divi teritoriāli plašākie Rīgas vēstures pieminekļi:

- a) Valsts nozīmes vēstures piemineklis Nr.8538. „**Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss**”. Daļa pieminekļa atrodas uz Buļļu salas Daugavgrīvā, bet otra daļa Mangaļsalā.
- b) Vietējas nozīmes vēstures piemineklis Nr.8539. „**Komēforta dambis**”. Pieminēklis atrodas Buļļu salā pie Daugavas ietekas jūrā.

5) **Apbūves aizsardzības teritorijas**

Tās ir teritorijas, kuras RTP-2006 ir noteiktas kā aizsargājamās vēsturiskās apbūves teritorijas bez pieminekļa statusa. RTP-2006 nosaka šādas apbūves aizsardzības teritorijas:

- a) **Āgenskalns,**
- b) **Bolderāja,**
- c) **Dzegužkalns – Nordeķi,**
- d) **Maskavas priekšpilsēta,**
- e) **Sarkandaugava,**
- f) **Teika,**
- g) **Torņakalns,**
- h) **Vecāķi,**
- i) **Vecmīlgrāvis (Emmas iela),**
- j) **Čiekurkalns,**
- k) **Pleskodāle,**
- l) **Jaunmīlgrāvis (Ezera iela),**
- m) **Vecdaugava (Airu iela).**

6) **Aizsargājamā koka apbūve**

Rīgas vēsturiskā centra teritorijā visai koka apbūvei ir aizsargājamās apbūves statuss.

Kopumā svarīgākie aizsargājamie pilsēt būvnieciskie elementi Rīgas kultūrvēsturiskajās teritorijās ir:

- a) vēsturiskās apbūves plānojuma struktūra,
- b) telpiskais izveidojums,

- c) ainava un tās mērogs,
- d) panorāmas un siluets,
- e) apstādījumu sistēma,
- f) laukumu apbūve un telpiskais izveidojums,
- g) kvartālu telpiskā organizācija,
- h) seno celtnu konstrukcijas kultūras slānī,
- i) raksturīgais reljefs un ūdeņi.

Vispārīgās prasības kultūras pieminekļu aizsardzībai nosaka LR likums *Par kultūras pieminekļu aizsardzību* un LR MK 2003.gada 26.augusta noteikumi Nr.474 *Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirmpirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu*. Taču RTP-2006 dažādiem aizsargājamo teritoriju rajoniem tiek noteiktas arī to specifiskās vērtības un izmantošanas noteikumi (skatīt Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus).

Rīgas domes politika:

5.2.1. Veicināt privātīpašnieku ieinteresētību Rīgas kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanā un sakārtošanā.

5.2.2. Kontrolēt kultūrvēsturisko teritoriju un objektu saglabāšanu un attīstību atbilstoši RTP-2006 definētajiem nosacījumiem.

5.2.3. Izstrādāt Rīgas domes saistošos noteikumus par pašvaldības aizsargājamām vēsturiskās apbūves teritorijām.

5.3. Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona

Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona (turpmāk – RVC un tā AZ) ir teritorija ar īpašu kultūrvēsturisku nozīmi, kura ietilpst Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (UNESCO) Pasaules kultūras mantojuma sarakstā. UNSECO noteiktā RVC platība ir 438,3 ha (1,43% no visas pilsētas teritorijas), bet ieskaitot AZ teritoriju tā platība ir 1574,2 ha (5,13% no visas pilsētas teritorijas).

Ņemot vērā RVC un tā AZ īpašo nozīmi pilsētā, šai teritorijai ir izstrādāts speciāls *Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums* (turpmāk tekstā – RVC AZ TP) kā *Rīgas attīstības plāna 1995. – 2005. gadam* grozījumi. RVC AZ TP detalizē RTP-2006, tāpēc realizējot jebkādu jaunu teritorijas izmantošanas vai apbūves attīstības projektu RVC un tā AZ papildus RTP-2006 obligāti ņemami vērā RVC AZ TP nosacījumi, kuriem šajā gadījumā ir noteicošais spēks.

Rīgas domes **mērķis** RVC AZ TP izstrādē bija noteikt galvenās politiskās nostādnes lēmumu pieņēmējiem RVC un tā AZ turpmākajā izmantošanā. RVC AZ TP ir tiesisks pamats

būvatļauju, plānošanas un arhitektūras uzdevumu sagatavošanai, ekonomiskās darbības atļaujām un detālplānojumu uzdevumu sagatavošanai.

Pašvaldība turpmāk izstrādās atbilstošas rīcības programmas un kontroles sistēmas, lai nodrošinātu tās dienestu koordinētu un atbildīgu rīcību RVC AZ TP izvirzīto mērķu sasniegšanai.

RVC AZ TP sastāvdaļas:

- 1) **paskaidrojuma raksts**
- 2) **grafiskā daļa**, kurā ietilpst:
 1. topogrāfiskā karte, kas izmantota plāna sagatavošanai;
 2. kartes, kurās parādīta teritorijas pašreizējā izmantošana – faktiskās izmantošanas analīze;
 3. kartes, kurās parādīta teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana:
 - RVC un tā AZ perspektīvā teritorijas izmantošana;
 - RVC un tā AZ apbūves veidošanas pamatnosacījumi;
 - RVC detalizētā perspektīvā teritorijas izmantošana;
 - RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns;
 - Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi;
 - RVC maģistrālie inženiertīkli un objekti;
 - RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns;
 - RVC transporta attīstības plāns;
 - Autonovietojuma koncepcija;
 4. tematiskās kartes, kas paskaidro plānā risinātās tēmas, problēmsituācijas un risinājumus:
 - Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi;
 - RVC telpiskās kompozīcijas shēma;
 - Daugavas krastmalas konceptuālais attīstības priekšlikums
 - RVC zemju sadalījums pa īpašuma veidiem.
- 3) **teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi;**
- 4) **pārskats par RVC AZ TP izstrādi.**

Plāna grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi tiek noteikti kā pašvaldības saistošie noteikumi.

Kultūrvēsturiskā vide

RVC AZ TP risinājumi ir pamatoti ar koncepciju par laikmetīgās (arī rekonstruētās) un oriģinālās vēsturiskās arhitektūras ietekmi uz pilsētelpas autentiskuma līdzsvaru. Tāpēc, lai nodrošinātu laikmetīgās arhitektūras kvalitāti un toleranci pret kultūrvēsturiskās vides vērtībām, jaunbūvēm, kas tieši pieguļ publiskai ārtelpai, tiks pieprasīti atklāti arhitektūras konkursi.

Autentiskuma saglabāšana. RVC AZ TP nosaka teritorijas ar augstu autentiskuma īpatsvaru. Tās ir RVC un tā AZ ielu telpas un to veidojošās apbūves un kvartālu telpas teritorijas, kur vislielākajā īpatsvarā saglabājusies autentiska kultūrvēsturiski vērtīga apbūve un tās veidotā pilsētelpa, kuras aizsardzībai noteiktas specifiskas prasības, kas ierobežo apbūves pārveidošanu.

Īpašās apbūves grupas. Autentiskās apbūves saglabāšanu paredzēts nodrošināt ar diferencētu pieeju, nodalot vairāk un mazāk apdraudētās kultūrvēsturiskās vērtību grupas, lielāku vērtību un pašvaldības atbalstu pievēršot tieši vairāk apdraudētajām.

RVC un tā AZ teritorijā sastopama virkne teritoriju un objektu, kuru raksturs atšķiras no dominējošās — tipiskās dzīvojamo mūra daudzstāvu kvartālu perimetrālās apbūves. Kultūrvēsturiskās vides daudzveidībā tām piemīt lielāka publiskās ārtelpas nozīme kā pārējai apbūvei. Šim nolūkam RVC AZ TP izveidota īpašās apbūves grupu struktūra, kuru attīstībai ir spēkā izņēmuma noteikumi šo vietu identitātes saglabāšanai un aizsardzībai.

Apbūves statuss. Lai nodrošinātu autentiskas kultūrvēsturiskās pilsētvides saglabāšanu un attīstību nākotnē, RVC AZ TP Rīgas vēsturiskā centra teritorijā ir detalizēta un tajā tiek izdalīta:

- **Pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojoša vēsturiskā apbūve.** Tās ir vēsturiskās ēkas un būves t.sk. arhitektūras pieminekļi, kurām noteiktas ierobežotas pārveidošanas iespējas. Lai nodrošinātu publiskās ārtelpas kultūrvēsturisko vērtību, atsevišķām ēkām ir noteikta autentiska apbūves fronte un izvirzītas prasības par attiecīgo ēku fasāžu un citu apbūves frontes elementu saglabāšanu.
- Zemāku autentisko kultūrvēsturisko vidi veidojošās **ēkas**, kuras pieļaujams pārveidot un nomainīt ar jaunu apbūvi atbilstoši Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, RVC AZ TP atzīmētas kā ēkas, **kurās pieļaujams rekonstruēt un pārveidot.**
- RVC teritorijā, it sevišķi iekškvartālos, atrodas ēkas, kuras veido negatīvu vai degradējošu ietekmi uz apkārtnējo vidi. Tāpēc RVC AZ TP nosaka **nojaukšanai ieteicamas ēkas** bez kultūrvēsturiskās vērtības, kuras iespējams nojaukt ar atvieglotu procedūru.
- Atsevišķi norādītas **ēkas jaunākas par 25 gadiem**, pirms kuru rekonstrukcijas vai nojaukšanas priekšlikuma izskatīšanas jāveic ēkas kultūrvēsturiskais novērtējums. Šajā statusā neietilpst mazvērtīgās saimnieciska rakstura ēkas.

Apbūves attīstība. RVC AZ TP izdalītas un attēlotas teritorijas, kurās attīstība plānota atbilstoši perimetrālās apbūves vai brīvstāvošās apbūves noteikumu prasībām. Brīvstāvošās apbūves teritorijās, kuras atrodas ārpus pilsētbūvniecisko pieminekļu robežām, ir noteikts maksimālā stāvu skaits un augstuma ierobežojumi.

RVC teritorijā iespējamo jaunbūvju vietās gar ielām ir noteiktas būvlaides un noteikumi ēku būvniecībai attiecībā uz pieļaujamo augstumu un pagalmu izveidošanu. Atbilstoši RVC AZ TP definētajai teritoriju un kvartālu apbūves specifikai tiek saglabāti to raksturīgie struktūras parametri, ievērojot sekojošus **pamatprincipus**:

- Jaunbūvējamās ēkas, kas atrodas ārpus īpašām apbūves grupām, būvējamas iederīgas vēsturiskajā vidē, ievērojot RVC teritorijā dominējošo slēgtu, atvērtu vai jauktu perimetrālās apbūves tipu.
- Jaunbūves vietās starp daudzstāvu un mazstāvu apbūvi jāveido ar pakāpenisku augstuma pāreju no zemākā uz augstāko.

Teritorijas pilsēttelpas attīstības koncepcija

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

Attīstība ir iespējama un nepieciešama visās vēsturiskā centra un tā AZ atšķirīgajās teritorijās, ievērojot spēkā esošo likumdošanu un RVC AZ TP **principus**:

- Tiek saglabātas, aizsargātas un izkoptas nozīmīgākās kultūrvēsturiskās vērtības — prioritāri: ielu, laukumu un apstādījumu teritoriju telpā.
- Notiek pilsētībūvnieciskās struktūras daļēja atjaunošana un telpiska sakārtošana, saglabājot vēsturiskā centra ielu, kvartālu un apbūves tipoloģiju.
- Iekškvartālu telpā par prioritāti tiek noteikta mūsdienīgas, kvalitatīvas dzīves vides un publiskās ārtelpas izveide (apstādījumi, atpūtas funkcijas, īres nami, sporta, ārstnieciskās u.c. funkcijas, bet ne liela mēroga tirdzniecība, kā arī atsevišķās vietās attīstāma pasāžu izveidošana ar tirdzniecības un pakalpojuma funkciju).
- Īpašās apbūves grupās attīstība notiek, respektējot to savdabīgās esošās kultūrvēsturiskās vērtības, autentiskumu, apbūves raksturu un mērogu.
- Tiek saglabātas esošo parku, dārzu un skvēru aizņemtās platības.
- Paredzēts palielināt augstvērtīgu stādījumu aizņemtās platības un attīstīt pagalmu, ielu un krastmalu stādījumus.
- Jumtu ainava tiek sakārtota, ievērojot jumtu ainavas veidošanas noteikumus un specifiski iezīmējot nozīmīgās valsts, pašvaldības un publiskās ēkas, kā atsevišķus ēku kompleksus un ansambļus.

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

Savukārt **RVC AZ teritorijā pamatuzdevums** ir:

- Nodrošināt RVC ainavisko vērtību saglabāšanu;
- Pasargāt RVC no krasa pilsētvides kontrasta RVC aptverošajās teritorijās.

Teritorijas pilsētībūvnieciskā struktūra

Lai nodrošinātu jauncelāmo ēku iekļaušanos vēsturiskajā pilsētībūvnieciskajā struktūrā un vidē, par pamatu RVC AZ TP risinājumiem un Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasībām (attiecībā uz jaunceltņu projektēšanu, apbūves blīvumu, pagalma veidošanu, ēku augstumu, fasāžu un jumtu izveidošanu) izmantoti 19. gadsimta beigū / 20. gadsimta sākuma Rīgas apbūves noteikumi.

Īpaši noteikumi un apbūves nosacījumi RVC AZ TP tiek izdalīti sekojošām RVC teritorijām un teritoriju grupām:

a) **Vecrīga,**

- b) **Bulvāru loks,**
- c) **Centrāltirgus un Spīķeri,**
- d) **Vecā Citadele,**
- e) **Dailes teātris un 1.slimnīca,**
- f) **Ārrīgas centrs**
- g) **RVC perifērija,**
- h) **Krastmalas,**
- i) **Pētersala, Citadeles rietumu daļa, Andrejsala,**
- j) **Pilsētas ganības,**
- k) **Salas (Klīversala, Mūkusala, Lucavsala, Zaķusala, Ķīpsala), īpaši izdalot Ķīpsalas vēsturisko daļu.**

Plānojamās teritorijas funkcionālā izmantošana

RVC AZ TP definē sekojošus attīstības virzienus turpmākajā RVC un tā AZ teritorijas izmantošanā:

- galvaspilsētas funkciju attīstība,
- pašvaldības funkciju attīstība,
- darījumu un biroju funkciju attīstība,
- komercpakalpojumu attīstība,
- jauktās izmantošanas un centru funkcijas t.sk. kultūras, izglītības, mājokļu vai dzīvojamās funkcijas kvalitatīva attīstība un ar to saistīto sociālo pakalpojumu attīstība.

RVC AZ TP atsevišķu funkciju attīstība ir risināta centru un dažādās jauktās izmantošanas teritorijās, īpaši apskatot sekojošu funkcionālo objektu attīstību:

- a) **Biroji.** Centrā nav plānota plaša jaunu „A klases”²³ biroju teritoriju attīstība. Galvenā šī veida biroju kompleksu attīstība notiks jaunajos attīstības centros un atsevišķās vietās – Ķīpsalā, Klīversalā, Citadelē, Andrejostā, Centrālās stacijas apkārtnē un Hanzas ielas – Skanstes ielas centru apbūves zonās. „B klases”²⁴ un „C klases”²⁵ biroju attīstība RVC paredzama nelielā apjomā, galvenokārt centra izmantošanas jaunbūvēs, īpaši pilsētas ielu, dzelzceļa tuvumā, kā arī Citadelē un vēsturiskajās ēkas, kuras rekonstruējot iespējams pielāgot šai funkcijai.
- b) **Veikali, restorāni** un citas mazumtirdzniecības vietas — atsevišķu šo objektu skaits un dažādība centrā pieaugs, kā arī veidosies jauni RVC AZ .

²³ „A klases” biroji - ēkas, kuras īpaši būvētas biroju funkcijai.

²⁴ „B klases” biroji - jauktas izmantošanas ēkas ar nozīmīgu biroju funkciju un vēsturiskās biroju ēkas.

²⁵ „C klases” biroji - biroji pielāgotās telpās vai kā cita veida ēku palīgizmantošana.

- c) RVC AZ TP nosaka, ka vēsturiskajā centrā netiks pieļauta jaunu lielveikalu būvniecība, bet tie attīstīsies RVC aizsardzības zonā, nodrošinot labākus apstākļus „mazo veikalu” komercvidei RVC.
- d) **Tirgi.** RVC AZ TP paredz īpašus atbalsta pasākumus un nosacījumus Centrāltirgus un Vidzemes (Matīsa) tirgus tradicionālo vērtību aizsardzībai un saglabāšanai. Paredzēta Centrāltirgum blakus esošā Spīķeru rajona un pašreizējā rūpniecības preču tirgus iesaistīšana pilsētas sabiedriskajā un darījumu, īpaši kultūras un izklaides infrastruktūrā, pieļaujot zināmu dzīvojamās funkcijas klātbūtni Spīķeru rajonā. Attīstot rūpniecības preču tirgus teritoriju, kvartāla pirmā un/vai pagrabstāva līmeni iespējams izmantot sabiedriskā transporta vajadzībām.
- e) **Azartspēļu organizēšanas objektu** izvietošana tiek aizliegta visā RVC izņemot 4 un 5 zvaigžņu viesnīcās.
- f) **Kultūras, izglītības un veselības aprūpes industrijas attīstība** koncentrēsies teritorijā starp Maskavas un Turgeņeva ielu, Andrejsalas apkārtnē, Latvijas Zinātņu akadēmijas apkārtnē. Pārdaugavā Nacionālās bibliotēkas apkārtnē, AB dambja teritorijā un Klīversalā iespējama un vēlama jaunu nozīmīgu kultūras un izklaides objektu, tai skaitā muzeju, izstāžu zāļu un citu objektu celtniecība.
- g) **Centru apbūve.** Dzīvojamā fonda atjaunošana un modernizācija un jaunu dzīvojamo namu būvniecība brīvajās apbūves vietās ir viens no svarīgākajiem investīciju sektoriem ekonomikā saistībā ar RVC un tā AZ. Lai attīstībā nodrošinātu pietiekamu dzīvojamās vides kvalitāti un aizsargātu dzīvojamo vidi no kaitīgām un traucējošām papildfunkcijām, RVC AZ TP centru apbūves teritorijas RVC teritorijā tiek detalizētas ar precīzāku iedalījumu apakškategoriņās atkarībā no mājokļa funkcijas nozīmīguma. Atkarībā no tā var tikt pieļautas citas ēku izmantošanas funkcijas.

Publiskā ārtelpa

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

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

Gājēju satiksmes tīkls. Gājēju satiksmes tīklu veido gājēju ielas, kā arī ielas ar prioritāti gājējiem, iekškvartālu un parku gājēju tranzīta satiksmes ceļi, kuros veidojams atbilstošs labiekārtojums un nosakāms gājējam labvēlīgs režīms, šķērsojot ielas. Plāns paredz pilnībā atjaunot visas Vecrīgas teritorijas funkcionalitāti, nodrošinot līdzsvarotu, bez fiziskiem un mobiliem šķēršļiem Vecrīgu šķērsojošu cilvēku (vecpilsētas aktīvo apmeklētāju, tūristu, iedzīvotāju, strādājošo) kustību.

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

Nozīmīga publiskās ārtelpas attīstības iespēja ir labiekārtota **iekškvartālu gājēju ceļa—ceļu „kēdes” izveidošana**. Tas veidojams virzienā no pilsētas centra daļas, kur nav parku, uz Ziedoņdārzu – sākot no Visvalža ielas.

Laukumi. RVC teritorijā saglabāti un attīstāmi 18 laukumi kā centra plānojuma un telpiskās struktūras elementi, veidojot tos kā funkcionāli kvalitatīvu publiskās ārtelpas sastāvdaļu, nodrošinot īslaicīgas atpūtas iespējas Paredzēts sakārtot laukumu plānojumu un telpisko struktūru.

RVC aizsardzības zonas teritorijā saglabājams esošais laukums kā priekšlaukums ar apstādījumiem Sv.Pētera un Pāvila baznīcai un jaunveidojams – Nacionālajai bibliotēkai.

Publiskās ārtelpas apstādījumu teritorijas. RVC AZ TP parki un skvēri izdalīti, kā apstādījumu teritoriju paveidi. RVC ir 6 parki, kas sastāv no 12 teritorijām, ko atdala Pilsētas kanāls, ielas un bulvāri. Jaunu parku veidošana centrā pašlaik nav iespējama. RVC aizsardzības zonas teritorijā tiek saglabāti 4 parki un paredzēts viens jaunveidojams parks pie Olimpiskās sporta halles. Pašreiz centrā ir 10 teritorijas, kas pilda skvēra funkcijas bet AZ teritorijā četras. Plānā paredzēta vairāku jaunu skvēru izveidošana. Nozīmīgākie jaunveidojamie skvēri paredzēti iekškvartālu teritorijās abpus Brīvības ielai starp Artilērijas, Palīdzības un Tallinas ielu.

Publiskās tualetes. Plānā ir plānotas 26 (esošas – 11) atsevišķas publiskās tualetes, kur izvietošana pārsvarā paredzēta parku vai laukumu teritorijās vai to tiešā tuvumā.

Pagalmu apstādījumu attīstība. Lai nodrošinātu RVC vides kvalitātes paaugstināšanu un pilsētas mēroga „zaļās” struktūras veidošanu, iedibināti apbūves noteikumi pagalmu apstādījumu veidošanai un augu stādījumu platību nodrošināšanai atkarībā no esošās apbūves un pieļaujamā jaunās apbūves blīvuma īpatnībām. Plāns nosaka katra īpašuma pagalmu autostāvvietu izveides pamatprincipu, lai veicinātu kompromisu starp apstādījumu saglabāšanu, jaunu stādījumu veidošanas un personīgo automašīnu novietošanas nepieciešamību pagalmos un sociālajām funkcijām.

Transports

RVC AZ TP atsevišķa sadaļa veltīta arī transporta risinājumiem, kuri sasaucas ar RTP-2006 transporta risinājumiem Rīgā kopumā, un tiek aprakstīti RTP-2006 paskaidrojuma raksta 9.nodaļā par transportu – satiksmes infrastruktūru.

Rīgas domes politika:**5.3.1. Kontrolēt un veicināt Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas attīstību atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumam.****5.4. Pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas**

Rīgas esošā plānojuma struktūra ir izteikti monocentriska, un šādas struktūras ietekmei uz pilsētas funkcionēšanu un attīstību nav dodams viennozīmīgs vērtējums. Pilsētas monocentriskums ietver gan pozitīvas īpašības (piemēram, apkārtējās telpas uztvere, dažādu pakalpojumu pieejamība vienuviet, reprezentatīvais raksturs), gan rada vairākas problēmas:

- pilsētas centrā nedzīvojošajiem iedzīvotājiem nākas bieži braukt uz centru, jo viņu dzīvesvietām tuvumā esošie centri nenodrošina pilnvērtīgu apkalpes funkciju;
- mobilitātes trūkums — pilsētas centru maksimāli noslogo sabiedriskais un privātais transports;
- tilti pār Daugavu, kas ved tieši uz Centru, tiek noslogoti arvien vairāk;
- lielmēroga dzīvojamie mikrorajoni veic vienīgi „guļamrajona” funkciju, nenodrošinot to iedzīvotājus ne ar darbavietām, ne atbilstošām pakalpojumiem.

Neapstrīdot Rīgas centra attīstības un paplašināšanās nepieciešamību, tiek mēģināts risināt minētās problēmas, kuras izriet no Rīgas monocentriskās struktūras. Tāpēc starp būtiskākajām vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstības komponentēm (skatīt apakšnodaļu 5.1.) RTP-2006 tiek paredzētas pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas.

RTP-2006 šajās teritorijās dominē divi teritorijas atļautās izmantošanas veidi – centru apbūve vai jaukta apbūve. Atbilstoši RTP-2006 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem **centru apbūves teritorija (C)** nozīmē zemesgabalus, kur primārais zemes, būvju vai to daļu izmantošanas veids ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām funkcijām (komerciāla rakstura darījumu iestādes: bankas, viesnīcas, biroji un kantori, gadatirgi, konferenču un izstāžu iestādes, kā arī tirdzniecības un pakalpojumu objekti), arī dzīvojamo funkciju, izslēdzot ražošanas funkcijas. Savukārt **jauktas apbūves teritorija (J)** nozīmē zemesgabalus, kur zemes primārā izmantošana ir daudzstāvu daudzdzīvokļu nams, darījumu iestāde, tirdzniecības/pakalpojumu objekts, bet sekundārās – citas šajā teritorijā atļautās izmantošanas. Pieļaujama vieglās ražošanas uzņēmuma, kas rada tikai nebūtisku piesārņojumu, izvietošana.

Centru apbūves teritorija ietver Rīgas vēsturisko centru, jauno Rīgas centru Pārdaugavā, jauno centru attīstības teritorijas un vietējos centrus.

Šīs ir teritorijas, kurās jau eksistē vai ir attīstāma intensīva jaukta teritorijas izmantošana, kas telpiskā risinājuma ziņā var būt ļoti dažāda atkarībā no konkrētās teritorijas atrašanās vietas un tās kultūrvēsturiskās vērtības.

Jaunās attīstības teritorijas kā centru apbūves vai jauktas apbūves teritorijas galvenokārt ir izvietotas starp RVC un dzelzceļa loku (**Andrejsala, Vējazakusala, Skanstes ielas apkaime**). Šīs ir teritorijas ar augstu attīstības potenciālu, kurš dažādu iemeslu dēļ pašreiz netiek pilnvērtīgi izmantots. Revitalizējot šīs nereti degradētās teritorijas, tiktu ne tikai sakārtota kāda Rīgas pilsētas daļa, bet arī paplašināts Rīgas centrs, kas varētu sekmēt dažādu nozaru, t.sk. kultūras, tūrisma, nekustamā īpašumu, komercpakalpojumu attīstību. Šajās jaunajās attīstības teritorijās ir noteikti intensīvāku un daudzveidīgāku apbūvi pieļaujoši noteikumi, kam attiecīgi vajadzētu sekmēt potenciālo attīstītāju intereses piesaistīšanu šo jau iepriekš urbanizēto teritoriju revitalizēšanā.

Ārpus dzelzceļa loka lielākās jaunās attīstības teritorijas ir paredzētas Daugavas kreisajā krastā kā **jaunais Rīgas centrs** (teritorijas gar Zunda kanālu, Ķīpsalas D daļa, Klīversala un Torņkalna virzienā līdz Dzelzceļa tiltam) un dažu perspektīvo transporta mezglu krustpunktos – **Podraga apkaime („Ziemeļu centrs”)**, **Lucavsalas centrs** un **Čiekurkalna apkaime („Ezermalas centrs”)**. Šīs teritorijas pašreiz arī ir uzskatāmas par nepilnvērtīgi izmantotām, kurās apbūve ir izvietota samērā izkliedēti, aizņemot plašas pilsētas zemes un degradētās teritorijas.

Bez galvenā pilsētas centra, gan Daugavas labajā, gan kreisajā krastā Rīgā vēsturiski veidojušies arī vairāki mazāka mēroga centri: Āgenskalnā, Bolderājā, Vecmīlgrāvī, Sarkandaugavā, Teikā un kādreizējā Maskavas priekšpilsētā. Arī padomju gados izveidoto jauno lielmēroga dzīvojamo mikrorajonu plānojumos bija paredzētas teritorijas vietējiem pakalpojumu centriem, tomēr tie visbiežāk tika realizēti nepilnīgi vai arī netika realizēti vispār. Tāpēc papildus jau minētajām attīstības teritorijām centru apbūves raksturs tiek pieļauts arī citu Rīgas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju centros (**vietējie centri**) atbilstoši RTP-2006 teritorijas atļautās izmantošanas kartei. Vietējo centru uzsvēršana, atļaujot tajos intensīvāku apbūvi, ir plānota galvenokārt, lai dažādotu un uzlabotu vietējo apkaimju vides raksturu, un dotu iespēju vietējiem iedzīvotājiem saņemt nepieciešamos pakalpojumus savas vietējās apkaimes centrā.

Ārpus dzelzceļa loka centru apbūves tips vietējo apkaimju centros RTP-2006 ir iepilnots tikai atsevišķu jau eksistējošu lielāko daudzstāvu mikrorajonu (Imanta, Zolitūde, Purvciems un Pļavnieki) vai perspektīvo rajonu (Rumbulas ZR daļa, Lielirbes ielas un Kārļa Ulmaņa gatves apkaime, Spilves pļavas perspektīvās Piejūras maģistrāles apkaimē) robežās. Neskatoties uz to, arī citos dzīvojamos rajonos jeb vietējās apkaimēs ir veidojami lokāli centri, kuri funkcionētu kā galvenā daudzveidīgu pakalpojumu sniegšanas un centrālā tikšanās vieta apkaimes iedzīvotājiem.

Rīgas domes politika:

- 5.4.1. Veicināt esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstību kā esošajos, tā jaunajos rajonos, tādējādi veicinot dzīvojamo rajonu (apkaimju) identitātes stiprināšanu, atbalstot teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu.**
- 5.4.2. Atbalstīt centru apbūves teritoriju attīstību ar pilsētas infrastruktūru, ieskaitot sabiedrisko transportu.**
- 5.4.3. Veidot jaunās centru apbūves attīstības teritorijas un vietējos centrus kompaktus, lai radītu gājējiem draudzīgu vidi.**
- 5.4.4. Veicināt lokāla centra attīstību katrā Rīgas dzīvojamā rajonā jeb apkaimē.**
- 5.4.5. Nodrošināt, lai katrā centru apbūves teritorijā būtu publiski pieejami skvēri vai laukumi ar apstādījumiem.**

6. VIDE

6.1. Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra

Rīga galvenokārt atrodas Piejūras zemienes Rīgavas līdzenumā, un tikai pilsētas teritorijas austrumu un dienvidaustrumu daļas iestiepjas Viduslatvijas dabas apvidus Ropažu līdzenumā. Reljefs pārsvarā ir plakans vai lēzeni viļņots smilšains līdzenums, kura relatīvais augstums ir 1—11 m virs jūras līmeņa. To sadala posmos augstas kāpas, līdz 28 m virs jūras līmeņa (Dzegužkalns, Āgenskalns), to grēdas un nelieli masīvi. Viens no būtiskākajiem reljefa elementiem ir 30—40 m dziļā un 3—4 km platā Daugavas upes ieleja ar aluviāliem un lagūntipa deltas kompleksa nogulumiem.

Viens no Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam noteiktajiem mērķiem ir „Tīra un zaļa pilsēta”. Šī mērķa sasniegšanai liela nozīme būs turpmākajai pilsētas dabas un apstādījumu teritoriju attīstības politikai. Tādējādi svarīgākie dabas un apstādījumu teritoriju struktūras attīstības mērķi Rīgā ir:

- 1) Nodrošināt pilsētas teritorijas racionālu un ilgtspējīgas attīstības principiem atbilstošu izmantošanu.
- 2) Saglabāt un attīstīt dabas un apstādījumu teritorijas, lai tās spētu pilnvērtīgi veikt tām noteiktās funkcijas:
 - ekosistēmas funkciju: stabilizēt mikroklimatisko un hidroloģisko režīmu pilsētas struktūrās, samazināt gaisa, augsnes, ūdensteču un ūdenstilpju piesārņojumu, nodrošināt bioloģiskās un ainaviskās daudzveidības saglabāšanu un kalpot kā indikatoram vides kvalitātes izmaiņām pilsētā;
 - atpūtas un sporta aktivitāšu iespēju nodrošināšanas funkciju;
 - pilsētas prezentācijas un izglītošanas funkciju;
 - pilsētas kultūrvēsturiskās vides saglabāšanas funkciju.
- 3) Nodrošināt virszemes ūdens objektu un publisko sauszemes dabas teritoriju pieejamību pilsētas iedzīvotājiem un viesiem.

Apstādījumu un dabas teritoriju struktūras telpiskās attīstības principi

Lai sasniegtu iepriekšminētos mērķus, dabas un apstādījumu teritoriju telpiskās struktūras attīstība Rīgā balstās uz šādiem principiem:

- 1) Dabas un apstādījumu teritoriju vienotas telpiskās struktūras izveidošana, iespēju robežās nodrošinot atsevišķu apstādījumu un dabas teritoriju savstarpējo sasaisti.
- 2) Dabas un apstādījumu teritoriju sadalīšanas atsevišķos fragmentos ierobežošana (iespēju robežās).
- 3) Blīvi apbūvēto teritoriju apstādījumu trūkumu kompensācija, saglabājot vai to tuvumā veidojot jaunas publisku apstādījumu struktūras.

- 4) Publiski pieejamu apstādījumu trūkumu dzīvojamā rajonā kompensēt ar plašiem apzaļumotiem, izsauļotiem un labiekārtotiem pagalmiem.
- 5) Pilsētas iedzīvotāju nodrošināšana ar publiski pieejamām ārtelpas atpūtas un sporta vietām 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās.
- 6) Apstādījumu veidošana un dabas teritoriju saglabāšana virszemes ūdens objektu krastmalās;
- 7) Apstādījumu saglabāšana un attīstība gar lielajiem autoceļiem un dzelzceļa līnijām.
- 8) Bioloģiski un kultūrvēsturiski vērtīgo dabas un apstādījumu teritoriju saglabāšana.

Apstādījumu un dabas teritoriju struktūras sastāvdaļas²⁶

Apstādījumu un dabas teritoriju vienoto telpisko struktūru veido šādas funkcionāli atšķirīgas pilsētas telpiskās struktūras vienības: apstādījumi (parki, skvēri, priekšdārzi, pagalmu apstādījumi, ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi, krastmalu joslu apstādījumi), meža parki, meži un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, apbūve ar apstādījumiem, kapsētas, virszemes ūdens objekti (ūdenstilpes un ūdensteces), kā arī ģimenes dārziņi kā zemes pagaidu izmantošanas veids. RTP-2006 kā katram telpiskās struktūras veidam ir noteikta sava funkcija, labiekārtošanas līmenis, apsaimniekošanas veids un statuss.

Apstādījumi

Apstādījumi ir visas ar augiem apaudzētas un koptas teritorijas, kurās neiegūst produkciju pārtikai, koksni, grieztus ziedus un citu preču produkciju.

Apstādījumi ietver šādus apstādījumu veidus: parkus, skvērus, priekšdārzus, ielu un dzelzceļa joslu apstādījumus (alejas, bulvārus, joslu veidu apstādījumus), krastmalu joslas apstādījumus, nogāžu nostiprinājumus, pagalmu un būvju apstādījumus.

RTP-2006 kā apstādījumu, mežu, meža parku neapbūvējamās teritorijas ir norādīti parki, skvēri, maģistrālo ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi, meža parki un meži. Citi apstādījumu veidi atbilstoši teritorijas plānojuma detalizācijas pakāpei plānā nav parādīti, bet tie jānorāda zemāka līmeņa plānojumos.

Parki un skvēri ir pēc projekta veidoti publiskie apstādījumi ar augstu labiekārtošanas līmeni, stādījumu, mazo arhitektūras formu un daudzveidīgu teritorijas izmantošanas iespēju (klusā un aktīvā ilglaicīgā atpūta, izglītība), lielu estētisko, sanitāri higiēnisko un rekreācijas nozīmi, kuru uzturēšanai nepieciešama stādījumu regulāra kopšana un atjaunošana.

Parku un skvēru izvietojumu nosaka vietas piemērotība apstādījumu izveidošanai un pilsētas iedzīvotāju nodrošināšana ar publisku atpūtas vietu 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās no savas dzīves vietas.

²⁶ Skatīt RTP-2006 karti „Dabas un apstādījumu teritoriju struktūra”.

Karte „Dabas un apstādījumu teritoriju struktūra”.

Karte „Kopējās dabas un apstādījumu teritoriju platības uz iedzīvotāju skaitu”.

Karte „Dabas un apstādījumu teritorijas un apbūvētās platības”.

Karte „Publiskās dabas un apstādījumu teritorijas uz iedzīvotāju skaitu”.

Karte „Bioloģiskās daudzveidības vērtības”.

Maģistrālo ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi ir speciāli veidoti apstādījumi ielu sarkanajās līnijās un dzelzceļa aizsargjoslā, vides piesārņojuma (ķīmiskā un trokšņa) samazināšanai. Vienlaicīgi tie nodrošina savstarpējo sasaisti starp atsevišķiem apstādījumu veidiem, kā arī veido pilsētas tēlu.

Krastmalu joslas apstādījumi ir stādījumu vai dabiski izveidojusies augu segas aizņemtā teritorija Rīgas virszemes ūdens objektu krasta joslā. Minētā teritorija, lai nodrošinātu iedzīvotāju piekļūšanu ūdenstecēm un ūdenstilpēm, aizsargātu tās pret vides piesārņojumu, kā arī nodrošinātu bioloģisko un ainavisko daudzveidību pilsētā, nav apbūvējama. Krastmalu joslas apstādījumos jāievēro "Aizsargjoslu likuma" prasības un virszemes ūdensobjektu apsaimniekošanas noteikumi, kā arī tauvas joslas izmantošanas noteikumi saskaņā ar "Zvejniecības likumu".

Rīgas domes politika:

6.1.1. Apstādījumu uzturēšanai un apsaimniekošanai pilsētā jānotiek atbilstoši izstrādājamajai "Apstādījumu attīstības koncepcijai" un uz tās pamata izveidojamajiem saistošajiem noteikumiem.

6.1.2. Precizējot esošo parku un skvēru robežas, saglabāt esošos parkus un skvērus un veicināt jaunu parku un skvēru izveidošanu jaunās attīstības teritorijās²⁷.

6.1.3. Saglabājami un veidojami maģistrālo ielu un dzelzceļa joslas apstādījumi gar pilsētas teritorijā esošajām dzelzceļa līnijām un šādām ielām: Maskavas ielu, Brīvības gatvi, A. Deglava ielu, K. Ulmaņa gatvi, Lielirbes ielu, Lielvārdes ielu, Dzelzavas ielu, Ganību dambi, Skanstes ielu, Daugavgrīvas ielu, Dzirciema ielu, Viestura prospektu, kā arī iespēju robežās gar citām ielām atbilstoši ielu šķērsprofilam.

Meža parki

Meža parki ir atšķirīga labiekārtojuma līmeņa publiskās izmantošanas (atpūtas, sporta, tūrisma) ar kokaudzi apauguši zemes nogabali, kuros apbūve pieļaujama tikai parka pamatfunkciju nodrošināšanai.

RTP-2006 nosaka, ka pilsētā ir šādi meža parki:

- Bolderājas meža parks,
- Kleistu meža parks,
- Imantas meža parks,
- Anniņmuižas meža parks,
- Mežaparks,

²⁷ Atbilstoši RTP-2006 5.nodaļā definētajai izpratnei par jaunajām attīstības teritorijām Rīgā.

- Biķernieku meža parks,
- Šmerļa meža parks,
- Ulbrokas meža parks,
- Juglas meža parks,
- Bābelītes meža parks.

Rīgas domes politika:

6.1.4. *Lai sekmētu pilsētas teritorijā esošo mežu teritoriju izmantošanu iedzīvotāju atpūtā un tūrismā un paaugstinātu meža ekosistēmu noturību pret rekreācijas slodzēm, pieļaut daļu pilsētas administratīvajās robežās esošo mežu transformēt meža parkos.*

6.1.5. *Lai nodrošinātu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, atsevišķam pilsētas meža parku teritorijas nogabalam iespējams noteikt mikrolieguma statusu.*

6.1.6. *Pirms meža parku labiekārtošanas, ir jāizstrādā parka teritorijas labiekārtojuma projekts, kurā jānosaka atsevišķu parku daļu aizsardzības režīms un izmantošanas funkcijas, labiekārtošanas un apsaimniekošanas pasākumi, un ierobežojumi parka daļu izmantošanā.*

6.1.7. *Meža parka zeme var būt pašvaldības, valsts vai privātais īpašums.*

Meži

Mežs ir ekosistēma visās tās attīstības stadijās un tajā dominē koki, kuru augstums konkrētajā vietā var sasniegt vismaz septiņus metrus un kuru pašreizējā vai potenciālā vainagu projekcija ir vismaz 20 % no mežaudzes aizņemtās platības.

Pilsētas administratīvajās robežās meža zemes tiek saglabātas ar mērķi, lai nodrošinātu pilsētas dabas un apstādījumu teritoriju sasaisti ar piepilsētas mežiem un veicinātu bioloģiskās un ainaviskās daudzveidības saglabāšanu pilsētas teritorijā. Par saimnieciskiem mežiem pilsētas teritorijā uzskatāmas ar kokaudzi apaugušas platības, kas netiek intensīvi apmeklētas un ir lielākas par 15 ha vai robežojas ar pilsētai piederošām meža zemēm ārpus Rīgas robežām.

Rīgas domes politika:

6.1.8. *Meža zemju apsaimniekošanu veikt atbilstoši Rīgas pašvaldības aģentūras „Rīgas meža aģentūra” izstrādātajiem apsaimniekošanas plāniem.*

6.1.9. *Nepieļaut kailciršu veidošanu pilsētas mežos, ievērojot ierobežojumus, kas noteikti meža aizsargjoslās ap pilsētām.*

6.1.10. *Sadarbībā ar Rīgas pašvaldības aģentūru „Rīgas meža aģentūra” noteikt robežas meža masīviem, kuriem saglabājams meža statuss Rīgas pilsētas*

administratīvajās robežās (Vecmīlgrāvī, Ķīšezera un Juglas ezera apkārtnē, Ziepniekkalnā un Dārziņos).

Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

Rīgas pilsētā ir šādas Latvijas tiesību aktos noteiktās īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (ĪADT) kategorijas:

- 1) dabas parki;
- 2) dabas liegumi;
- 3) dabas pieminekļi.

Dabas parks “Piejūra”

Valsts nozīmes dabas parka “Piejūra” statuss un robežas noteiktas ar MK noteikumiem Nr. 331. (28.09.1999.) “Noteikumi par dabas parkiem” un minēto noteikumu grozījumiem — MK noteikumi Nr. 267 (08.04.2004.). Dabas parkā sastopamās sugas un biotopi atbilst MK noteikumos Nr. 199 (28.05.2002.) “Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) izveidošanas kritēriji” noteiktajiem kritērijiem. Saistībā ar minētajiem noteikumiem dabas parks “Piejūra” ir iekļauts Latvijas Natura 2000 Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā.

Dabas parkā teritorijas izmantošana un apsaimniekošana notiek atbilstoši dabas aizsardzības plānam un uz tā pamata izstrādātajiem un Ministru kabineta apstiprinātajiem individuālajiem aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumiem. Pašreiz dabas parkā “Piejūra” teritorijas izmantošanu nosaka ar Vides ministra rīkojumu Nr. 349 (01.11.2004.) apstiprinātais dabas aizsardzības plāns.

Dabas liegumi

Ar MK noteikumiem Nr. 212. „Noteikumi par dabas liegumiem” (23.06.1999.) Rīgas pilsētā noteikti 5 dabas liegumi un šo liegumu robežas:

- 1) Vakarbuļļi;
- 2) Krēmeri;
- 3) Daugavgrīva;
- 4) Vecdaugava;
- 5) Jaunciems.

Dabas liegumi “Vakarbuļļi” un “Daugavgrīva” ar MK noteikumiem Nr. 331. (28.09.1999.) “Noteikumi par dabas parkiem” un minēto noteikumu grozījumiem — MK noteikumi Nr. 267 (08.04.2004.) ir iekļauti dabas parkā “Piejūra”. Savukārt dabas liegumi “Vecdaugava” un “Jaunciems” saskaņā ar Vides ministrijas 13.04.2004. rīkojumu Nr.102 „Par Latvijas Natura 2000 – Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju sarakstu” pielikumu ir iekļauti Latvijas Natura 2000 – Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā.

Rīgas domes politika:

- 6.1.11. Dabas liegumiem "Vecdaugava" un "Jaunciems" Vides departamentam sadarbībā ar Vides ministriju jāsagatavo individuālie aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi, un tie jāiesniedz apstiprināšanai Ministru kabinetā.**
- 6.1.12. Dabas liegumam "Krēmeri" Vides departamentam jāizstrādā dabas aizsardzības plāns un sadarbībā ar Vides ministriju jāsagatavo individuālie aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi, un tie jāiesniedz apstiprināšanai Ministru kabinetā.**
- 6.1.13. Dabas liegumos teritorijas izmantošanai un apsaimniekošanai jānotiek atbilstoši dabas aizsardzības plānam un individuālajiem aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumiem.**

Dabas pieminekļi

Rīgā pie dabas pieminekļiem pieskaitāmi apmēram 400 valsts un vietējās nozīmes dižkoki. Vietējas nozīmes dižkoku aizsardzībai jāievēro RD 10.03.2005. pieņemtie saistošie noteikumi Nr.94 "Rīgas pilsētas aizsargājamo koku aizsardzības un uzturēšanas noteikumi".

Mikroliegumi

Mikroliegumi ir bioloģiski vērtīgas teritorijas, kur ir sastopamas retas un aizsargājamās augu un dzīvnieku sugas. Tos nosaka, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamās sugas vai biotopa aizsardzību ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kā arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, ja kāda no funkcionālajām zonām to nenodrošina.

Saskaņā ar Valsts Meža dienesta Rīgas virsmežniecības 10.05.2005. lēmumu Nr.1, Rīgā ir izveidoti 5 mikroliegumi.

Rīgas domes politika:

- 6.1.14. Vides departamentam sadarbībā ar Rīgas pašvaldības aģentūru „Rīgas meža aģentūra” jāveic esošo un potenciālo mikroliegumu teritoriju ekspertīze un jānosaka tās statuss (valsts nozīmes mikroliegums, vietējās nozīmes mikroliegums, apstādījumu un dabas teritorija).**
- 6.1.15. Līdz mikrolieguma statusa noteikšanai nav pieļaujama minēto teritoriju transformācija citos zemes izmantošanas veidos.**

Apbūve ar apstādījumiem

RTP-2006 ir izveidota īpašs teritorijas atļautās izmantošanas veids - apbūves ar apstādījumiem teritorija, kas nozīmē apbūves teritoriju ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru un zemu apbūves intensitāti. Apbūves ar apstādījumiem teritorijas RTP-2006 ir iedalītas 4 apakškategorijs:

- a) publiskā apbūve ar apstādījumiem,
- b) sporta un rekreācijas apbūve ar apstādījumiem,
- c) dzīvojamā apbūve ar apstādījumiem,
- d) jauktas apbūves teritorija ar apstādījumiem.

Katram no šiem zemes izmantošanas veidiem RTP-2006 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteiktas raksturīgās atļautās izmantošanas un apbūves nosacījumi, tādējādi uzsverot šo teritoriju specifiskās izmantošanas raksturu.

Kapsētas

Kapsētas ir nozīmīga dabas un apstādījumu teritoriju struktūras sastāvdaļa. RTP-2006 paredz saglabāt esošās Rīgas kapsētas, tajā pašā laikā paplašinot Jaunos Bolderājas un Ulbrokas kapus. Papildus atsevišķu kapsētu paplašināšanai ir jāizskata iespējas veidot kolombārijus.

Ģimenes dārziņi

Ģimenes dārziņš nozīmē teritoriju, kur galvenokārt ilglaicīga pagaidu lietošana uz līgumā noteiktu termiņu ir dārza ierīkošana ģimenes vajadzībām ar vai bez īslaicīgas lietošanas būvēm (ne lielākām par 30 m²). RTP-2006 iedala esošās vai potenciālās ģimenes dārziņu teritorijas 4 kategorijās²⁸:

1. **Jaunveidojamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir teritorijas, kur perspektīvā varētu tikt veidoti ilgtermiņa nomas ģimenes dārziņi, kompensējot likvidēto un potenciāli likvidējamo ģimenes dārziņu teritorijas.
2. **Saglabājamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kuru apsaimniekošanai pieļaujama ilgtermiņa (6-9 gadi) nomas līgumu slēgšana ar iespējām tos pagarināt uz nākamo līguma termiņu, kamēr netiek plānota šo teritoriju izmantošana pilsētas stratēģiskām vajadzībām.
3. **Ģimenes dārziņu teritorijas, kuras likvidējamās pirms attiecīgo teritoriju izbūves.** Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kuru apsaimniekošanai pieļaujama vidēja termiņa (3-5 gadi) nomas līgumu slēgšana ar iespējām tos pagarināt uz nākamo līguma termiņu, kamēr netiek plānota šo teritoriju izmantošana pilsētas stratēģiskām vajadzībām.
4. **Likvidējamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kurās drīzumā plānota cita veida izmantošana, tādējādi nepagarinot vai slēdzot tikai īstermiņa (1 gads) ģimenes dārziņu apsaimniekošanas nomas līgumus.

²⁸ Skatīt RTP-2006 karti „Ģimenes dārziņu teritorijas”.

Karte „Ģimenes dārziņu teritorijas”.

Rīgas domes politika:

- 6.1.16. *Saglabāt ģimenes dārziņus pilsētā kā pagaidu zemes izmantošanas veidu vietās, kur pastāv teritorijas applūšanas risks vai arī tiem ir svarīga nozīme pilsētas kultūrvēsturiskās vides un dabas un apstādījumu teritoriju saglabāšanā.***
- 6.1.17. *Veikt regulāru ģimenes dārziņu monitoringu Rīgā, lai sekmētu šo teritoriju sakārtošanu.***
- 6.1.18. *Ģimenes dārziņu izmantošanai izstrādāt īpašus Rīgas domes saistošos noteikumus.***
- 6.1.19. *Nepieļaut nekāda veida kapitāla apbūvi ģimenes dārziņu teritorijās.***
- 6.1.20. *Sadarbībā ar Olaines pagastu veicināt ilgtermiņa ģimenes dārziņu izveidi Tīraines ielas rajonā Rīgā, kā arī Rīgas pilsētai piederošajās zemēs Olaines pagastā, kas tieši pieguļ Rīgas pilsētas administratīvajai teritorijai.***

Virszemes ūdens objekti

Virszemes ūdens objekti iedalās ūdenstilpēs un ūdenstecēs. Rīgas teritorijā ir vairāk kā 30 virszemes ūdens objekti (upes, attekas, kanāli, meliorācijas grāvji, ezeri un dīķi). Tie aizņem 15,7% no pilsētas teritorijas. Visa pilsēta ietilpst Daugavas sateces baseinā. Lielākā ūdens objekta Daugavas garums pilsētas robežās ir ~31 km, platums pie tiltiem ~700 m, dziļums 8–15 m. Pilsētas ziemeļaustrumu un austrumu daļā atrodas divi lieli ezeri – Juglas ezers (5,7 km²) un Ķīšezers (17,4 km²). Pilsētas teritorijā ir daudz nelielu ezeru: Bābelītis (6,9 ha), Gaiļezers (7,6 ha), Linezers (2,3 ha), Velnezers (3,5 ha); dīķi (Māras dīķis, platība 5 ha) un citas ūdenstilpes. Liela daļa no mazajām ūdenstecēm (Strazdupīte, Mailes grāvis, Šmerļupīte, Dreiliņupīte u.c.) ir aizbērtas vai aizsērējušas, kā rezultātā Rīgā daudzviet ir paaugstināts gruntsūdens līmenis.

Informācija par virszemes ūdens kvalitāti Rīgas pilsētā ir fragmentāra, jo pašreiz pilsētas ūdens objektos, izņemot Daugavu, netiek veikts regulārs monitorings.

Rīgas domes politika:

- 6.1.21. *Veikt Strazdupītes, Mailes grāvja, Gaiļupītes, Mārupītes, Šmerļupītes, Dreiliņupītes, Sarkandaugavas upītes un Kileveina grāvja renovāciju: gultņu tīrīšanu un krastu sakopšanu, aizliedzot jebkādu apbūvi šo ūdensteču objektu aizsargjoslās līdz renovācijas darbu pabeigšanai.***
- 6.1.22. *Atbalstīt upju un ezeru krasta līniju potenciālās izmaiņas tikai krastu nostiprināšanas vajadzībām, lai novērstu to tālāku eroziju, kā arī tūrisma un atpūtas objektu izbūves gadījumos ūdens objektiem pieguļošajos zemesgabalos.***

6.2. Piesārņojums

6.2.1. Gaisa piesārņojums²⁹

Stacionārie gaisa piesārņojuma avoti

Pēc Latvijas Vides aģentūras datiem Rīgas stacionāro piesārņotāju skaits pēdējos gados ir svārstījies robežās no 595-736 objektiem. Stacionāro piesārņojuma avotu skaits Rīgā skaitliski ir mainījies galvenokārt dažādu ekonomisku faktoru ietekmes rezultātā. Taču to kopējais skaits ir ievērojams un stabili pārsniedz 600 avotu līmeni. Vērtējot šīs grupas avotu ietekmi uz gaisa kvalitāti Rīgā, svarīgi ir izvērtēt to relatīvo ieguldījumu atsevišķu nozaru griezumā.

Siltumenerģētikas uzņēmumi

Rīgā lielāko stacionāro piesārņotāju daļu veido siltumenerģijas ražotāji. Šī piesārņotāju grupa ir ļoti daudzveidīga. Tajā ietilpst lieli siltumenerģijas ražotāji VAS "Latvenergo" TEC-1 un TEC-2, siltumcentrāle "Andrejsala", A/S "Rīgas siltums" siltumcentrāles "Vecmīlgrāvis", "Daugavgrīva", "Zasulauks", "Imanta", "Ziepniekkalns", vairāki simti dažādas jaudas katlu mājas, ieskaitot rūpnīcu un ražotņu katlu mājas. Arī privātmāju krāsnis, katli un kurtuves, kā arī daudzdzīvokļu namu dzīvokļos uzstādītie gāzes katli ir siltumenerģijas ražotāji.

No kopējā stacionāro gaisa piesārņojuma avotu skaita – 647 (2002. gadā) — nedaudz vairāk kā puse ir siltumenerģijas ražotāji.

Pēdējos gados Rīgā strauji samazinās sēru saturoša kurināmā izmantošana. Pilsētā notiek intensīva pāreja uz gāzes izmantošanu. Minētā tendence raksturīga gan lielajiem, gan nelielajiem siltuma ražotājiem.

Ražošanas uzņēmumi

Otru lielāko stacionāro piesārņotāju grupu pēc siltumenerģijas ražotājiem veido dažādi rūpniecības uzņēmumi un ražotnes. Latvijas neatkarības gados šajā piesārņotāju grupā notikušas būtiskas izmaiņas. Lielās rūpnīcas, kurām bija vairāki simti izmešu avotu, no kuriem apkārtējā gaisā nonāca visdažādākās piesārņojošās vielas, ir slēgtas vai strādā ierobežotā apjomā. Atsevišķos rūpnīcu korpusos darbojas ražotnes vai darbnīcas.

Lielākais rūpnīcu un ražotņu skaits atrodas Rīgas Ziemeļu rajonā un Latgales priekšpilsētā. Rīgā lokāli var izdalīt rūpniecības zonas, kurās koncentrējas rūpnīcas un ražotnes. Ziemeļu rajonā tāds ir Ganību dambis (24 uzņēmumi), Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis un Jaunmīlgrāvis; Latgales priekšpilsētā — Katlakalna, Krustpils un Maskavas iela (kopā 28 rūpnīcas un ražotnes); Kurzemes rajonā ražošana koncentrējas Ilģuciemā, Daugavgrīvas un Bolderājas rajonā.

²⁹ Skatīt RTP-2006 kartes "NO₂ piesārņojums" un „CO piesārņojums”.

Karte „NO₂ piesārņojums”.

Karte „CO piesārņojums”.

Gaisa piesārņotāji Rīgas brīvostas teritorijā

Aktīva saimnieciskā darbība šodien norit Rīgas brīvostas teritorijā. Tajā darbojas 48 uzņēmumi (2002.gada dati), kuru darbība rada gaisa piesārņojumu. Šajā pilsētas daļā atrodas ne tikai rūpnīcas, ražotnes un katlu mājas, bet notiek arī dažādu kravu pārkraušanas operācijas. Rīgas brīvostas teritorijā pārkrauj kokmateriālus, dažādas birstošas kravas (ogles, šķembas, šķeldu, minerālmēslus, kūdru), konteinerkravas, naftas produktus un dažādas ķīmiskās vielas.

Pārkraujot naftas un gāzes produktus gaisā izdalās merkoptāns, kas rada īpatnēju nepatīkamu smaku. Tā iedzīvotājos rada diskomforta sajūtu un pārliecību par augstu gaisa piesārņojumu un tā negatīvo ietekmi uz veselību. Merkoptāna pieļaujamā koncentrācija gaisā ir 10^{-5} mg/m³, bet ožas sliekšnis cilvēkam 10^{-9} mg/m³. Līdz ar to arī gadījumos, ka merkoptāna koncentrācija nepārsniedz maksimāli pieļaujamo koncentrāciju, brīvostas apkārtnē dzīvojošie iedzīvotāju izjūt diskomforta sajūtu.

Ostas teritorijā strādājošie uzņēmumi atmosfērā galvenokārt emitē cietās daļiņas (putekļus), benzīna un dīzeļdegvielas tvaikus, dažādus ogļūdeņražus.

Stacionāro avotu radītā gaisa piesārņojuma novērtējums

Rīgas stacionāro piesārņotāju skaits ir liels, bet lielākā daļa piesārņotāju ievada apkārtējā gaisā nelielus piesārņojošo vielu daudzumus.

Skaitliski lielāko stacionāro piesārņotāju daļu veido siltumenerģijas ražotāji (ieskaitot rūpnīcu un ražotņu katlu mājas), kuri ievada apkārtējā gaisā lielākos piesārņojošo vielu daudzumus. Otru lielāko grupu veido rūpnīcu un ražotņu apkārtējā gaisā ievadītie piesārņojošo vielu daudzumi. Pārējo stacionāro piesārņojuma avotu grupu īpatsvars ir ievērojami mazāks.

Stacionāro piesārņotāju skaitam ir tendence pieaugt gan Rīgas centrā, gan pārējā pilsētas teritorijā, jo ēku un būvju īpašnieki centralizētās siltumapgādes vietā izvēlas lokālu katlu māju izbūvi.

Rīgā samazinās sēru saturoša kurināmā izmantošana siltumenerģijas ražošanā un notiek intensīva pāreja uz videi draudzīgu kurināmā — gāzes — izmantošanu.

Transportlīdzekļi jeb mobilie piesārņojuma avoti

Autotransports ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais. Šīs piesārņotāju grupas īpatnība ir tāda, ka piesārņojošo vielu izplūde notiek tuvu zemei un to izkliedi ierobežo apbūve. Tāpēc viens un tas pats daudzums emitēto vielu rada daudz lielāku piesārņojuma koncentrāciju piezemes slānī, kurā uzturas cilvēki, nekā, ja to atmosfērā izmestu, piemēram, katlu māja.

Cietās daļiņas PM₁₀ (putekļi)

Cietās daļiņas (PM₁₀ – daļiņas kuru izmērs ir 10 mikroni un mazāks) jeb putekļi rodas gan tiešu emisiju ceļā, gan sekundāri. Tiešās emisijas rada tādi avoti kā autotransports (sevišķi, dīzeļdzinēji), kurināmā dedzināšana apkures katlos u.c. Sekundārās PM rodas, reaģējot t.s. prekursoru gāzēm (SO_x, NO_x, gaistošie organiskie savienojumi) ar ūdens pilītēm (migla) atmosfērā. No teiktā izriet, ka PM₁₀ samazināšanas ceļš ir ne tikai samazināt tiešās emisijas, bet arī prekursoru gāzu emisiju daudzumu. Piemēram, šis aspekts ir jāņem vērā, atļaujot decentralizēt apkuri blīvi apbūvētās teritorijās. Kaut arī individuālās apkures ierīkošana nepasliktina gaisa kvalitāti līdz pieļautā līmeņa pārsniegumam tieši emitēto gāzu griezumā, ir jāņem vērā, ka tiek stimulēta pavisam jauna un bīstama piesārņotāja veidošanās rajonos, kur tas var skart lielu skaitu iedzīvotāju.

Rīgas domes politika:

- 6.2.1.1. Īstenot Rīgas domes apstiprināto “Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu” (2006.-2012.gadam).**
- 6.2.1.2. Nodrošināt tādu gaisa kvalitātes monitoringa staciju skaitu un izvietojumu, lai šis tīkls kopumā pietiekami reprezentatīvi raksturotu visu Rīgas brīvostas teritoriju, īpaši ņemot vērā esošo terminālu un plānoto naftas produktu pārkraušanas operāciju paplašināšanos Daugavas labajā un kreisajā krastā.**
- 6.2.1.3. Samazināt motorizēto transportlīdzekļu kustības intensitāti Rīgas centrā, lai samazinātu to radītā slāpekļa dioksīda piesārņojumu.**
- 6.2.1.4. Paplašināt PM₁₀ monitoringa tīklu, lai pēc šīs informācijas ieguves varētu risināt jautājumu par nepieciešamajām turpmākām rīcībām, it īpaši lielajos daudzstāvu dzīvojamajos rajonos — Ziepniekkalnā, Pļavniekos, Zolitūdē un citur.**
- 6.2.1.5. Putekļu samazināšanas nolūkā nodrošināt ietvju un brauktuviņu regulāru tīrīšanu tās laistot, atkarībā no sezonas un laika apstākļiem.**
- 6.2.1.6. Piesārņojuma samazināšanai no stacionārajiem piesārņotājiem nodrošināt filtru uzstādīšanu to katlu māju dūmeņos, kuras izmanto cieto kurināmo.**
- 6.2.1.7. Pakāpeniski slēgt katlu mājas, tās rekonstruējot pārejai uz videi nekaitīgāku kurināmo (piemēram, gāzi) vai pieslēdzot centrālajai siltumapgādes sistēmai.**
- 6.2.1.8. Attīstot jaunas apbūves teritorijas, pielietot tādas plānošanas un celtniecības risinājumus, kas radītu vismazākā potenciālā siltumsalas efekta palielināšanos tuvējā apkārtnē un pilsētā kopumā³⁰.**

³⁰ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi”.

Kartoshēma „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi”.

6.2.2. Ūdens, gruntsūdens un grunts piesārņojums³¹

Informācija par virszemes ūdens kvalitāti Rīgas pilsētā ir fragmentāra, jo pašreiz pilsētas ūdens objektos, izņemot Daugavu, netiek veikts regulārs monitorings. Kopumā Daugavas grīvā ūdens kvalitāte pēc O_2 , BSP_5 , N_{kop} un P_{kop} koncentrācijas atbilst labas vides kvalitātes ūdeņiem, tomēr būtiski Daugavas ūdens kvalitāti Rīgas teritorijā ietekmē ostas termināli, ražošanas uzņēmumi un lietus ūdeņu kanalizācija. Mīlgrāvī ūdens piesārņojums ar naftas produktiem atsevišķos gados ir vairāk kā 4 reizes pārsniedzis pieļaujamo koncentrāciju.

Daugavas ūdens kvalitāti apdraud Rumbulas teritorijā esošais pazemes ūdens piesārņojums, kas radies bijušās Padomju armijas lidlauka un naftas bāzes darbības rezultātā, bijušā Bukaišu ielas atkritumu izgāztuve, naftas un naftas produktu termināli, kas atrodas virszemes ūdeņu (Mīlgrāvis, Sarkandaugava, Vecdauga, Audupe, Daugava) tiešā tuvumā.

Pazemes ūdeņi Rīgas pilsētā ir ievērojami tīrāki nekā virszemes ūdeņi, tomēr daudzviet pastāv to kvalitātes problēmas. Galvenokārt tas attiecināms uz gruntsūdeņiem, kuri praktiski ir neaizsargāti no piesārņošanas. To nosaka nelielais aerācijas zonas biezums un šo zonu veidojošie ūdenscaurlaidīgie ieži. Praktiski visā Rīgas teritorijā gruntsūdeņi ir lielākā vai mazākā mērā piesārņoti, bet atsevišķās teritorijās piesārņojuma līmenis ir ļoti augsts.

Vislielākie gruntsūdens piesārņojuma areāli Rīgā ir:

- Bijušā Rumbulas lidlauka teritorijā. Veiktie izpētes darbi šajā teritorijā uzrāda gruntsūdens piesārņojumu naftas produktu peldošā slāņa veidā. Peldošo slāni veido, galvenokārt, aviācijas degviela. Piesārņojums aizņem 14600 m² teritorijas. Piesārņotās grunts apjoms sastāda apmēram 1097 m³. Teritorijā tika uzsākta gruntsūdens attīrīšana, bet nepietiekamo finansu līdzekļu dēļ tā ir pārtraukta.
- Rīgas brīvdostas teritorija Mīlgrāvja un Sarkandaugavas rajonā. Jaunmīlgrāvja teritorija ir piesārņojošo uzņēmumu teritoriju konglomerāts, kas atrodas brīvdostas teritorijā. Ilggadēja piesārņojuma rezultātā naftas produktu piesārņojums ir iefiltrējies gruntsūdeņos un izveidojies uz gruntsūdeņu līmeņa peldošo naftas produktu slānis, kas atsevišķās vietās pārsniedz pat 1 m biezumu.
- Sadzīves atkritumu izgāztuves "Getliņi" apkārtnē. Cieto sadzīves un rūpniecisko atkritumu izgāztuve atrodas Rīgas pilsētas dienvidaustrumu daļā, 2 km no Daugavas. Izgāztuve darbojas no 1973. gada. Tās teritorijā līdz 2002. gadam ir uzkrāti 3,7 milj.m³ atkritumu. Gruntsūdeņi stipri piesārņoti, areāls izstiepts 1,5 km garumā. Tā virzīšanās ātrums Daugavas virzienā ir apmēram 60 m gadā. Novērojumi ļauj secināt, ka piesārņošanās un areāla paplašināšanās turpinās arī pašlaik. Pļaviņu horizonts ir mazāk piesārņots nekā gruntsūdeņi, tomēr saglabājas spiedienūdeņu piesārņojuma paaugstināšanās tendence.

³¹ Informāciju un Rīgas domes politiku attiecībā uz dzeramā ūdens kvalitāti, kanalizācijas un lietus notekūdeņiem skatīt RTP-2006 paskaidrojuma raksta 11.nodaļā par inženierinfrastruktūru.

- Bijusī sadzīves atkritumu izgāztuve Kleistos. Atkritumu izgāztuve aizņem 8,3 ha platību. Gruntsūdeņu piesārņojums galvenokārt ar organiskajām vielām konstatēts ne tikai teritorijā zem atkritumu izgāztuves, bet daudz plašākā teritorijā, ietverot daļu no Spilves pļavām.
- Bijusī sadzīves atkritumu izgāztuve Deglava ielā. Atkritumu izgāztuve aizņem 23,1 ha platību. Gruntsūdeņu piesārņojums konstatēts ļoti plašā teritorijā.
- Bijusī atkritumu izgāztuve Bukaišu ielā. Gruntsūdeņi piesārņoti ar organiskām vielām un smagajiem metāliem.

Gruntsūdens piesārņojuma problēma pilsētā ir saistīta arī ar savrupmāju kanalizācijas ūdeņu ievadīšanu gruntī, kā rezultātā gruntsūdeņos lokālās vietā ir paaugstināts organisko vielu, slāpekļa un hlorka koncentrācijas.

Potenciāli pazemes ūdens piesārņotāji ir arī neapsaimniekoti un pamestie dziļurbumi, ap kuriem netiek ievērotas stingrā režīma aizsargjoslas, un kuru tehnisko stāvokli dažkārt var raksturot kā neapmierinošu un antisanitāru. Kopumā Rīgas pilsētā identificēti 895 dziļurbumi.

Rīgas domes politika:

6.2.2.1. Veikt ūdens kvalitātes monitoringu.

6.2.2.2. Vietās, kur pašreiz ir konstatēts grunts un gruntsūdens piesārņojums³², būvniecību pieļaut tikai pēc vietas sanācijas.

6.2.2.3. Veicināt piesārņoto objektu (vietu) sanāciju un rekultivāciju.

6.2.2.4. Nodrošināt ūdens resursu aizsardzību.

6.2.2.5. Atbilstoši Ūdens struktūrdirektīvai (2000/60/EK) sadarboties ar citām Daugavas baseina pašvaldībām tā apsaimniekošanā.

6.2.3. Troksnis

Rīgas pilsētā līdz šim nav veikta vispārēja trokšņa līmeņa noteikšana un kartēšana. Atbilstoši Eiropas kopienas direktīvai 2002/49/EK pašvaldībām, kur pilsētas aglomerācijā dzīvo vairāk par 250 000 iedzīvotāji stratēģiskā trokšņa novērtēšanas karte jāizstrādā līdz 2007. gada 30. martam. Rīgas pilsētā galvenie trokšņa avoti ir:

- autotransports;
- dzelzceļa transports;
- lidosta;
- publiskās izklaides iestādes;
- pārkraušanas darbi ostā.

³² Skatīt RTP-2006 karti "Piesārņojums".

Karte „Piesārņojums”.

Starptautiskās lidostas "Rīga" ietekmes zonā trokšņu mērījumi ir veikti 2000. gadā. Kā parāda šie mērījumi, ekvivalentā skaņas līmeņa (L trokšņa līmenis > 55 dB(A)) diskomforta zonā ietilpst Mūku purva apkārtnē un Imantas rietumu daļa. Maksimālā skaņas līmeņa (L trokšņa līmenis > 70 dB(A)) diskomforta zona ietver daļu Imantas dzīvojamo rajonu. Rēķinoties ar lidostas strauju attīstību, nepieciešams veikt precīzu trokšņa līmeņa kartēšanu un modelēšanu, lai varētu atrast risinājumus trokšņa ietekmes samazināšanā.

Kā rāda Rīgas pilsētā pirmie veiktie dzelzceļa trokšņa modelēšanas dati, cilvēkam diskomforta zona (L_{dn} trokšņa līmenis > 50 dB(A)) gar dzelzceļu ir Šķirotavas apkārtnē, Kundziņsalā, Atgāzenē, Torņakalna apkārtnē un citviet, kur dzīvojamās mājas izvietojušās tiešā dzelzceļa līniju tuvumā. Paaugstināts troksnis rodas tranzītkrāvu pārvietošanas uz un no ostas rezultātā.

Autotransporta radītā trokšņa mērījumi Rīgas pilsētā ir veikti Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma izstrādāšanas procesā. Šo mērījumu rezultāti norāda uz vispārēju akustiskā diskomforta situāciju Rīgas vēsturiskajā centrā un papildus pētījumu nepieciešamību, kā arī prasa nekavējošu stratēģisku un taktisku prettrokšņa pasākumu plānošanu un īstenošanu.

Rīgas domes politika:

6.2.3.1. Optimizēt transporta plūsmas pilsētas centrā.

6.2.3.2. Veicināt kravu transporta maksimālu kustības ierobežošanu pilsētas centrā.

6.2.3.3. Sadarbībā ar citām pašvaldībām vērsties CSDD par ceļu zīmes, kas ierobežotu transportlīdzekļa motora darbības laiku brīvgaitā, izvietojamas nepieciešamību dzīvojamajos rajonos.

6.2.3.4. Apzināt trokšņu jutīgās vietas Rīgā, kur prioritāri un regulāri jāveic trokšņu mērījumi.

6.2.3.5. Veicināt kompleksas trokšņu kartes izstrādi Rīgai.

6.2.3.6. Veicināt trokšņu aizsargbarjeru izveidošanu gar galvenajām transporta maģistrālēm un citās vietās ar paaugstinātu trokšņu līmeni.

6.2.4. Elektromagnētiskais starojums

Rīgā darbojas ļoti daudzas elektromagnētisko lauku izstarojošās iekārtas ar jaudu no dažiem vatiem līdz daudziem desmit kilovatu. Elektromagnētiskā starojuma (EMS) avoti pilsētā iedalāmi divas lielās grupās:

1. Iekārtas, kuras speciāli izveidotas elektromagnētiskās enerģijas izstarošanai: radio un televīzijas stacijas, radiolokatori, fizioterapeitiskie aparāti, radiosakaru sistēmas, tehnoloģiskās ražošanas iekārtas u.c.

2. Iekārtas, kuras nav paredzētas elektromagnētiskas enerģijas izstarošanai telpā, bet kuras darbojas ar elektrisko strāvu, kā rezultātā rodas EMS. Tās ir elektroenerģijas pārraides un sadales sistēmas, kā arī elektroenerģiju patērējošie aparāti: transports, elektriskās plītnis, televizori u.c.

Daži EMS avoti darbojas īslaicīgi (piemēram, Rīgas ostā ienākošo kuģu radari), bet citi - pastāvīgi (augstsprieguma līniju apakšstacijas). Ir stacionārie un kustīgie EMS avoti. EMS intensitāte mainās arī diennakts laikā. Lielākais risks cilvēka veselībai saistīts ar pirmās grupas iekārtām, kuras darbojas radio un mikroviļņu frekvences diapazonā. To skaits pašlaik pieaug. Izplatītākie EMS avoti pilsētā ir mobilo tālrunu bāzes staciju radio antenas.

Pēdējos 15 gados Rīgā nav veikti kopējā elektromagnētiskā lauka intensitātes mērījumi. Valsts sakaru inspekcija un Sabiedrības veselības aģentūra pilsētā kontrolē tikai katra atsevišķa EMS avota parametrus. Tādēļ šobrīd nav iespējams noteikt kopējo EMS blīvumu pilsētas teritorijā un novērtēt iespējamo risku cilvēku veselībai.

Rīgas domes politika:

6.2.4.1. Veikt elektromagnētiskā starojuma monitoringu Rīgā.

6.2.4.2. Pieprasīt, lai pirms tādu teritoriju apbūves, kuras potenciāli var atrasties EMS kaitīgās ietekmes zonā, tiktu veikti EMS mērījumi. Gadījumā, ja EMS pārsniedz pieļaujamās normas, šo teritoriju apbūve var norisināties tikai pēc EMS samazināšanas atbilstoši normatīviem.

6.3. Bīstamie objekti un riska teritorijas

Civilās aizsardzības prasības un pasākumu kompleksu reglamentē LR likums „Par Latvijas republikas civilo aizsardzību”. Viens no Rīgas pilsētas galvenajiem uzdevumiem un svarīgākajiem pienākumiem ir sargāt iedzīvotājus, tautsaimniecību un vidi no iespējamo ārkārtējo situāciju potenciālajām briesmām, ko var izraisīt dabas un tehnogēnās katastrofas un avārijas.

RTP-2006 ietvaros ir noteiktas dabas un rūpniecisko risku teritorijas un objekti³³, ko būtiski ņemt vērā plānojot vai veicot jebkāda veida darbības šo teritoriju un objektu tuvumā. Starp dabas riskiem kā būtiskākie atzīmējami zemo teritoriju applūšanas iespējas, piekrastes un priekškāpu noskalošana un krasta erozija spēcīgu ZR vētru laikā. Starp rūpnieciskajiem riskiem īpaši minami ķīmiski, uguns un sprādzienbīstami objekti, kā arī rūpniecisko avāriju riska objekti.

³³ Skatīt RTP-2006 karti “Dabas un rūpnieciskie riski”.

Karte „Dabas un rūpnieciskie riski”.

Rīgā atrodas ievērojams daudzums uzņēmumu, kas tehnoloģiskajā procesā lieto, izgatavo, uzglabā un transportē stipras iedarbības indīgas vielas, kas ražošanas avāriju vai kādu ārējo faktoru iedarbības rezultātā var izraisīt ārkārtas situāciju, apdraudēt cilvēku veselību un dzīvību, kā arī radīt draudus īpašumam un videi. Neraugoties uz veiktajiem drošības pasākumiem, uzņēmumos notiek ārkārtas gadījumi — indīgo ķīmisko vielu noplūdes, sprādzieni un ugunsgrēki.

Rīgas domes politika:

- 6.3.1. Pieļaut applūstošu teritoriju³⁴ apbūvi tikai tādā gadījumā, ja vispirms tiek veikti nepieciešamie darbi applūšanas draudu novēršanai.**
- 6.3.2. Nepieļaut ķīmiski bīstamu objektu, kuru riska zona pārsniedz objekta teritorijas robežas, izvietojumu pilsētā, kur tiek apdraudēta iedzīvotāju dzīvība un veselība.**
- 6.3.3. Izveidot iedzīvotāju apziņošanas sistēmu avārijas un ārkārtas situāciju gadījumā.**
- 6.3.4. Organizētās atpūtas vietās pie atklātām ūdens akvatorijām paredzēt vietas ugunsdzēsības un glābšanas dienesta peldošo līdzekļu nolaišanai.**
- 6.3.5. Katastrofu medicīnas vajadzībām un pie perspektīvā paredzētajiem ugunsdzēsēju depo iespēju robežās paredzēt helikopteru nolaišanās laukumus.**
- 6.3.6. Nodrošināt jaunu ugunsdzēsības depo izveidošanu Rīgā.**

6.4. Atkritumu saimniecība

Rīgā dzīvo aptuveni viena trešā daļa no Latvijas iedzīvotājiem, bet tai pat laikā tā ražo aptuveni 40% no valstī kopā radītajiem sadzīves atkritumiem. Lielāko daļu no atkritumiem pilsētā veido sadzīves atkritumi, bet relatīvi daudz ir arī celtniecības atkritumu, bīstamo sadzīves atkritumu, veselības aprūpes atkritumu un bīstamo atkritumu. Kopējais savāktais sadzīves un lielgabarīta atkritumu daudzums Rīgā 2004. gadā bija attiecīgi 777586 m³ un 703444 m³. Nozīmīgu atkritumu masu veido pilsētas tūristi un apmeklētāji, ienākošais transports un vērā ņemams tas potenciālais atkritumu daudzums, kas veidosies uzlabojoties dzīves apstākļiem. Tādējādi, plānojot Rīgas atkritumu saimniecības, attīstību, jāņem vērā, ka kopējā saražotā sadzīves atkritumu masa pilsētā palielināsies, un tāpēc viens no pašiem galvenākajiem uzdevumiem situācijas uzlabošanai atkritumu apsaimniekošanas jomā ir palielināt šķiroto, kā arī pārstrādājamo un atkārtoti izmantojamo atkritumu īpatsvaru kopējā atkritumu daudzumā.

Pilsētā patreiz dominē koplietošanas konteineru izmantošana, lai arī, paralēli, sadzīves atkritumu vākšana tiek veikta arī tos tieši savācot no ražotājiem noteiktā laikā (maršruta savākšana), kā arī palielinās individuāli adresētajos konteineros savākto atkritumu daudzums.

³⁴ Tās ir teritorijas, kuru applūšanas varbūtība ir 1%.

Vidējais saražotais atkritumu daudzums uz vienu iedzīvotāju Rīgas pilsētā gada laikā ir 199,2 kg vai 1,52 m³, kas salīdzinājumā ar citās Eiropas valstīs saražoto atkritumu daudzumu uz vienu iedzīvotāju joprojām ir 2—3 reizes mazāks.

Sadzīves bīstamie atkritumi sastāda aptuveni 1% no kopējā sadzīves atkritumu daudzuma. Bīstamie atkritumi veidojas arī ražošanas procesos un medicīnā.

Pamatā atkritumu savākšana Rīgas pilsētā ir organizēta kā centralizēta, kur atkritumu ražotāji atrodas līgumattiecībās ar atkritumu savācējorganizācijām, un šo attiecību vispārēju koordināciju un pārraudzību veic pašvaldība. Atkritumu savākšana visumā tiek realizēta ar konteineru metodi, izņemot pilsētas Centra rajonu un atsevišķas vietas Zemgales priekšpilsētā.

“Getliņi”, kas atrodas Stopiņu pagastā ir Rīgas pilsētas sadzīves atkritumu izgāztuve un ir pati lielākā to deponēšanas vieta. Tomēr, daļa no sadzīves un tiem pielīdzināmiem atkritumiem nonāk arī citās izgāztuvēs. Tam ir vairāki iemesli, starp kuriem ir gan vēsturiskās tradīcijas, gan atkritumus apsaimniekojošo organizāciju apkalpes zona, kas sniedzas aiz Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežām.

Lai arī tikušas slēgtas daudzas iepriekš aktīvi izmatotas, salīdzinoši nelielas izgāztuves Rīgas pievārtē (Ķekavā, Vangažos u.c.), aktīvi tiek izmantotas izgāztuves Mārupes pagastā un Jūrmalā (Priedainē). Centralizēta un pastāvīga atkritumu izvešana uz citām izgāztuvēm nenotiek, lai arī salīdzinoši nenozīmīgs atkritumu daudzums tiek individuāli apsaimniekots pēc citām shēmām. Izņēmums ir būvgruži, kuru nezināmā daļa ne vienmēr saskaņoti tiek ieguldīta būvlaukumu sagatavošanā. Nereti tam ir negatīva sabiedriska rezonanse (piemēram, Ķīšezera piekrastes nelegāla pārveide, krasta nostiprināšana Ķīpsalā, arī citur). Orientējošais šīs plūsmas daudzums ir 120 — 150 tūkstoši tonnu gadā.

Zaļo atkritumu kompostēšanas laukums Rīgā ir izveidots tikai Beberbeķos, kas ir nepietiekami priekš Rīgas.

Vēsturiski Rīgas pilsētā atkritumu savākšanā un transportēšanā ir izveidojusies ne tikai dažādu metožu vienlaicīga piemērošana un attīstība, bet arī problēmas. Par tādām jau tradicionāli tiek atzītas:

- 1) atkritumi Rīgas vēsturiskajā centrā un vairākās citās blīvi apbūvētās teritorijās;
- 2) beztvērtņu sistēma vietās, kur tā joprojām tiek izmantota, tiek atzīta kā iedzīvotājiem neērta un finansiāli neizdevīga atkritumu apsaimniekotājiem;
- 3) vietu trūkums atkritumu tvērtņu izvietošanai un apkalpošanai paaugstināta blīvuma apbūves teritorijās, kā arī apbūvē gar pilsētas nozīmīgāko transporta maģistrālēm.

Minētās problēmas jau pašreiz traucē ieviest vienotu atkritumu apsaimniekošanas modeli, kā arī šķirot atkritumus.

Atkritumu šķirošana un selektīva to pārstrāde ir viens no pašiem efektīvākajiem līdzekļiem atkritumu daudzuma samazināšanai un ir uzskatāms par virzītājspēku pozitīvajām tendencēm atkritumsaimniecības attīstībā Rīgā. Tajā pašā laikā, atkritumu šķirošana Rīgā viennozīmīgi ir vērtējama kā ļoti ierobežota un neattīstīta.

Pēc Rīgas Vides departamenta datiem apmēram 9% no visiem saražotajiem atkritumiem (stikls, papīrs, metāls, būvgruži, plastmasa) tiek savākti un pārstrādāti. Pēdējos gados sašķiroto atkritumu daudzums Rīgas pilsētā ir pieaudzis, tomēr līdzšinējie pieauguma tempi ir nepietiekoši, un dalīta atkritumu vākšana būtu veicināma un atbalstāma arī ar pilsētas rīcībā esošiem līdzekļiem.

Īstermiņa perspektīvā ir nepieciešams regulāri veikt informācijas izplatīšanu par atkritumu šķirošanu un dalīto atkritumu tvertņu atrašanās vietām, plānotajām izmaiņām un uzlabojumiem. Nepieciešams veikt iedzīvotāju papildus izglītošanu par dalītas vākšanas nepieciešamību un ieguvumiem no tās.

Vidēja termiņa perspektīvā uzņēmumiem ir jāpārņem iedzīvotāju informēšanas un iesaistīšanas aktivitātes, kā arī to izmaksas. Pilsētas loma būs šo atsevišķo akciju un kampaņu koordinācija.

Atkritumu apsaimniekošana Rīgas pilsētā tiek veikta saskaņā ar Rīgas pilsētas saistošiem noteikumiem un virzīta atbilstoši apstiprinātiem vides pārvaldības stratēģiskiem dokumentiem – 2000. gada 20. jūnijā apstiprināto "Rīgas vides stratēģiju" un 2002. gada 11. jūnijā apstiprināto "Rīgas vides stratēģijas rīcības programmu". Pēc apstiprināšanas Rīgas domē noteicošā loma atkritumu apsaimniekošanas jomā Rīgā būs „Rīgas pilsētas atkritumu apsaimniekošanas plānam 2005.-2012.gadam”.

Rīgas domes politika:

- 6.4.1. *Pēc iespējas samazināt atkritumu daudzuma palielināšanos, maksimāli plaši tos vācot dalītā veidā un pēc tam apsaimniekojot.***
- 6.4.2. *Atkritumu ražošanas un apsaimniekošanas uzskaites, reģistrācijas un kontroles sistēmas attīstība, ieviešot atkritumu ražotāju reģistru, pilnveidojot uzskaiti un kontroli.***
- 6.4.3. *Ieviest atkārtoti izmantojamo atkritumu savākšanu un pārstrādi, tādējādi samazinot izgāztuvē noglabājamo atkritumu daudzumu.***
- 6.4.4. *Veidot un uzturēt higiēnisku un apkārtējai videi nekaitīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu Rīgā.***
- 6.4.5. *Samazināt atkritumu saimniecības radīto vides piesārņojumu.***
- 6.4.6. *Izveidot bīstamo atkritumu savākšanas staciju Granīta ielā 16.***
- 6.4.7. *Katrā Rīgas administratīvajā rajonā izveidot vismaz vienu zaļo atkritumu kompostēšanas laukumu.***
- 6.4.8. *Katrā Rīgas administratīvajā rajonā izveidot vismaz vienu liелgabarīta un šķiroto atkritumu centru.***

6.4.9. Rekonstruēt slēgtās pilsētas atkritumu izgāztuves (Kleisti, Deglava iela un Bukaišu iela).

6.4.10. Dalītai atkritumu savākšanai izveidot atbilstošas atkritumu šķirošanas vietas katra dzīvojamā rajona tuvumā.

6.4.11. Veicināt jauna atkrituma poligona vai atkritumu sadedzināšanas uzņēmuma izbūvi pašreiz ekspluatējamā Getliņu poligona vietā.

6.5. Degradētās teritorijas

Pasaules pieredze rāda, ka līdz ar pilsētas attīstību kādreiz saimnieciski izmantotas un apbūvētas teritorijas vēlāk tiek pamestas vai ir izmantotas nepilnvērtīgi. Šādas teritorijas, kā arī piesārņotās un potenciāli piesārņotās teritorijas ir pieņemts uzskatīt par **degradētām**.

Ilgstoši pastāvot degradētajām teritorijām tiek radīti draudi ilgtspējīgai pilsētas attīstībai. Šie draudi galvenokārt ir saistīti ar neefektīvo pilsētas teritorijas izmantošanu un degradēto teritoriju negatīvo ietekmi uz apkārtējām teritorijām. Savukārt, veicinot degradēto teritoriju revitalizāciju, pilsēta nodrošina efektīvu tās teritorijas resursu izmantošanu, risina piesārņojuma problēmas, kā arī iegūst papildus teritorijas pilsētas attīstības vajadzībām. Tieši pilsētas attīstības kontekstā degradēto teritoriju revitalizācija ir īpaši nozīmīga, jo tādējādi no apbūvēšanas var tikt pasargātas pilsētas dabas teritorijas.

Rīgas gadījumā degradēto teritoriju rašanās ir cieši saistīta ar Rīgas pilsētas kopējo teritoriālo un ekonomisko attīstību. Ir konstatējami divi galvenie laika posmi, kuros radītās būves un teritorijas mūsdienās veido degradēto vietu lielāko daļu. Pirmais posms ir 19. gs. straujās industrializācijas periods, kad ap pilsētas centru radās ražošanas teritoriju josla un, ievērojami augot iedzīvotāju skaitam, notika intensīva dzīvojamo ēku būvniecība. Otrais posms saistās ar padomju laikā forsēto rūpniecības attīstību un ekstensīvo pieeju teritoriju izmantošanā. Šo teritoriju degradēšanās saistīta ar pāreju uz tirgus ekonomiku un līdz ar to arī radikālām pārmaiņām ražošanas sfērā. Fiziski nolietotās, mūsdienu labiekārtojuma līmenim neatbilstošās 19. gs. un 20. gs. sākuma dzīvojamās ēkas un nekvalitatīvi būvētie padomju laika ražošanas objekti, kas aizņem ievērojamas platības, ir raksturīgi degradēto teritoriju piemēri. Padomju perioda „mantojums” ir arī piesārņotās vietas (bijušās atkritumu izgāztuves un karjeri) un bieži vien estētiski degradētie un tuvu pilsētas centram novietotie ģimenes dārziņi, kurus pie degradētām teritorijām lielākoties var pieskaitīt tikai no ekonomiskā viedokļa. Degradēto teritoriju pastāvēšanas iemesli ir dažādi:

- Sociāli ekonomiski faktori — līdzekļu trūkums, kas liedz atjaunot veco dzīvojamo apbūvi.
- Administratīvie šķēršļi - piemēram, kultūras mantojuma aizsardzība liedz brīvi rīkoties ar vēsturisko apbūvi, tajā pat laikā nav efektīvu instrumentu privātpašnieku motivācijai atjaunot šādu vēsturisko apbūvi. Attiecīgi privātpašnieku spekulatīvās intereses ņem

virsmu un veicina vēsturiskās apbūves degradāciju, jo ēkas un teritorijas ilgstoši netiek apsaimniekotas.

- Pašvaldības resursi un rīcībspēja - liela daļa centra ēku ir bez elementāras inženierinfrastruktūras — tajās nav kanalizācijas un siltumapgādes.
- Brīvo teritoriju pieejamība un iespējas tās apgūt - nav pietiekami stingru ierobežojumu dabas un apstādījumu teritoriju izmantošanā un attiecīgi prioritāšu un atbalsta degradēto teritoriju revitalizēšanā.
- Neskaidrības pilsētas kopējās attīstības stratēģiskajos jautājumos, tostarp ražošanas teritoriju attīstības jomā.

Degradēto teritoriju problēma Rīgā ir ļoti izteikta. Tiesa, pašreiz, pastāvot pietiekošam daudzumam brīvo, neapbūvēto teritoriju, degradēto teritoriju nepilnvērtīga izmantošana neatstāj būtisku iespaidu uz pilsētas kopējo ekonomisko attīstību. Taču ilgtermiņa perspektīvā strauja pilsētas ekonomisko aktivitāšu ekspansija neapbūvēto teritoriju virzienā novedīs pie situācijas, kad degradēto teritoriju revitalizācija kļūs vitāli nepieciešama turpmākajai pilsētas attīstībai. Papildus faktors revitalizācijas veicināšanai ir arī degradēto teritoriju negatīvais vizuālais, sociālais un ekonomiskais efekts uz blakus esošajām teritorijām, kas kavē arī šo teritoriju attīstību.

Ņemot vērā esošās degradētās teritorijas Rīgas pilsētā, kā arī to izraisītās problēmas un šķēršļus pilsētas attīstībai nākotnē, pilsētai ir nepieciešams veikt virkni pasākumu, kuri iezīmētu konkrētu Rīgas pilsētas pašvaldības politiku attiecībā uz degradēto teritoriju revitalizāciju.

Rīgas domes politika:

- 6.5.1. Nodrošināt vispusīgu informācijas bāzi par degradētajām teritorijām Rīgas pilsētā.**
- 6.5.2. Izstrādāt stratēģisku dokumentu degradēto teritoriju revitalizācijai Rīgas pilsētā.**
- 6.5.3. Saskaņā ar izstrādāto degradēto teritoriju revitalizācijas stratēģiju, nodrošināt rīcības plāna izveidi stratēģijas ieviešanai.**
- 6.5.4. Balstoties uz pilsētas stratēģiskajiem un rīcības dokumentiem degradēto teritoriju revitalizācijai, nodrošināt šo dokumentu ieviešanas un uzraudzības mehānismu izveidi.**
- 6.5.5. Aktīvi sadarboties ar privāto sektoru, lai esošās degradētās teritorijas atgrieztu tirgus aprītē, nodrošinot iedzīvotājiem papildus darba vietas un pilsētai nodokļu ienākumus.**
- 6.5.6. Nodrošināt degradēto teritoriju revitalizāciju tādā veidā, kas sekmētu ilgtspējīgu un teritoriāli līdzsvarotu Rīgas pilsētas telpiskās struktūras attīstību.**

6.6. Aizsargjoslas

Teritoriju izmantošanā jāievēro visa veida aizsargjoslas atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai³⁵.

Aizsargjoslu projektēšana RTP-2006³⁶ ir veikta, pamatojoties uz:

- 1) Aizsargjoslu likumu (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003. un 15.07.2005.);
- 2) MK noteikumiem Nr. 284 "Ūdenstilpju un ūdensteču aizsargjoslas noteikšanas metodika" (04.08.1998.);
- 3) MK noteikumiem Nr. 86 "Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslas noteikšanas metodika" (17.02.2004.);
- 4) Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr. 29 "Juglas ezera apsaimniekošanas noteikumi" (04.06.2002.);
- 5) Spēkā esošajiem detālplānojumiem.

Atbilstoši Aizsargjoslu likumam RTP-2006 ir noteikti šādi aizsargjoslu veidi:

- 1) vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas;
- 2) ekspluatācijas aizsargjoslas;
- 3) sanitārās aizsargjoslas;
- 4) drošības aizsargjoslas.

Papildus Aizsargjoslu likumā noteiktajām normām RTP-2006 aizsargjoslu projektēšanā pieļauti sekojoši izņēmumi:

- 1) Aizsargjoslas, kuras ir mazākas par 10 m, RTP-2006 grafiskajā daļā netiek attēlotas mēroga dēļ;
- 2) Kultūras pieminekļiem, kas atrodas ārpus pilsētībūvniecības pieminekļu teritorijām, aizsargjoslas tiek noteiktas pa konkrētā zemesgabala kadastra robežām.
- 3) Daugavas labajā krastā no Rumbulas līdz Rīgas robežai jāievēro 30 m būvlaide no Daugavas krasta.
- 4) Dabas parkam „Piejūra” Mangaļsalā un Vecmīlgrāvja dabas liegumam jāievēro 20 m aizsargjosla.
- 5) Pēc slēgto izgāztuvju sanēšanas un pilnīgas rekonstrukcijas, bijušās izgāztuves aizsargjoslas var tikt noņemtas.

Īpašuma lietošanas tiesību aprobežojumus aizsargjoslās nosaka Aizsargjoslu likums (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003. un 15.07.2005.). Īpašuma tiesību

³⁵ Aizsargjoslu likums un Zvejniecības likums ir minami kā galvenie normatīvie akti aizsargjoslu jautājumos.

³⁶ Skatīt RTP-2006 karti "Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi".

aprobežojumi, ja aizsargjosla atrodas uz ģpašumā esoša zemes gabala, ierakstāmi zemesgrāmatā likumā noteiktajā kārtībā.

Aizsargjoslu uzturēšana un to stāvokļa kontrole veicama Aizsargjoslu likumā (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003. un 15.07.2005.) noteiktajā kārtībā.

7. EKONOMISKĀ ATTĪSTĪBA

7.1. Ražošana, tirdzniecība un pakalpojumi

„Iedzīvotāju labklājība un pilsētas attīstības spējas ir atkarīgas galvenokārt no ekonomiskās bāzes jaudas. Bet tas nav sektors, ko var attīstīt tikai ar labu gribu un gudru plānu. Lietas ir atkarīgas no tirgus vajadzībām un ārējiem iespaidiem.”³⁷

Laika posmu no 1997. līdz 2001. gadam var raksturot ar ekonomikas atveseļošanās un pārstrukturizācijas periodu. Lielo rūpnīcu vietā, kas dažādu iemeslu dēļ bija pārtraukušas vai samazinājušas savu darbību, katru gadu arvien vairāk veidojās jauni mazie un vidējie uzņēmumi, pārsvarā tādās pakalpojumu nozarēs kā tirdzniecība, transports un ar tām saistītos darbības veidos. Neskatoties uz to, ka Rīgā 2003. gadā tika saražots 52,1% no Latvijas rūpniecības kopapjoma, aktīvas ražošanas teritorijas pilsētā ir palikušas ļoti maz, savukārt lielākā daļa bijušo rūpnīcu ēku tiek izmantotas nelietderīgi: tās atstātas tukšas vai ražošana aizvietota ar komerciāla rakstura struktūrām, piemēram, noliktavām. Šīs teritorijas ir potenciāls, ko var izmantot pilsētas vides atjaunošanai un attīstības projektiem.

Straujais saimniecisko objektu pieaugums skaidrojams ar vispārējā ekonomiskā stāvokļa uzlabošanos pilsētā un valstī – palielinās ārvalstu investīciju apjoms, eksporta un importa darījumu apjomi. Padomju laikā tirdzniecības sfēra bija vāji attīstīta, tādēļ šajā nozarē bija iespējama izaugsme. Sākotnēji liela daļa tirdzniecībā strādājošie objekti bija sīki uzņēmumi – mazi veikaliņi, bāri, kioski, kas darbojās ar nelielu strādājošo skaitu. Pēdējos gados ir strauji attīstījies lielveikalu tīkls, tādēļ lielai daļai mazo veikalu īpašniekiem nākas beigt savu darbību, un paredzams, ka šī tendence turpināsies. Taču kopumā, ņemot vērā Rīgā arvien pieaugošo tirdzniecības nozarē strādājošo saimniecisko objektu skaitu un īpatsvaru, ir pamats uzskatīt, ka arī turpmākajos gados tirdzniecība ieņems vadošo lomu Rīgas tautsaimniecībā.

Pilsētā strādājošie saimnieciskie objekti ir izvietoti galvenokārt centrā vai tā blakus teritorijās. Uzņēmējdarbības organizēšanai visbiežāk tiek izvēlēti tieši šie rajoni, jo tās ir teritorijas, kurās uzturas ievērojams skaits iedzīvotāju un kurās ir attīstīts transporta tīkls. Turpat atrodas citi darbības organizēšanai un nodrošināšanai svarīgi objekti — valsts un finansu iestādes, citi uzņēmumi. Turpinoties šādai tendencei, radīsies grūtības nodrošināt vienmērīgu pilsētas attīstību visos tās rajonos. Tomēr pamazām tiek aktivizēta saimnieciskā darbība arī teritorijās ārpus Rīgas centrālās daļas, veidojot vietējus attīstības centrus. Neveiksmīgas privatizācijas dēļ novārtā atstātās ēkas būtu lietderīgi izmantot uzņēmējdarbībā, tās pārveidojot un ar mūsdienu prasībām atbilstošām tehnoloģijām pielāgojot izvēlētajam darbības veidam.

Analizējot sociālo attīstību, var secināt, ka negatīvā dabiskā pieauguma un migrācijas dēļ notiek Rīgas iedzīvotāju skaita patstāvīga samazināšanās, turpretim, Rīgā strādājošo skaits

³⁷ Prof. Sigurds Grava, “Pārskats par Rīgas attīstības plānu 1995.-2005. gadam”.

palielinās. Problēmas rada pieaugošais to iedzīvotāju skaits, kuri dzīvo ārpus pilsētas centra, taču strādāt dodas uz tās centrālajiem rajoniem. Ir apgrūtināta strādājošo nokļūšanu darba vietā, kas rada sarežģījumus transporta kustības organizēšanā.

Uzņēmējdarbību dažādās teritorijās ietekmē katra rajona atrašanās vieta, iedzīvotāju skaits tajā, pieejamā infrastruktūra, kā arī citi faktori. Gan rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu, gan darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve pilsētas tālākajos rajonos no ekonomiskā viedokļa būtu izdevīgāka, taču ierobežotā un neattīstītā infrastruktūra pilsētas tālākajos rajonos liek uzņēmējiem un iestāžu vadītājiem uzturēties centrā. Domājot par pilsētas attīstību, jāveicina uzņēmumu dibināšanu un pārvietošanu attālākajos pilsētas rajonos, kas mazinātu saimnieciskās darbības centralizāciju un transportlīdzekļu plūsmu pilsētas centrā. RTP-2006 jaunas ražošanas teritorijas paredzētas pie Spilves blakus ostas teritorijām un Mārupē - lidostas trokšņu zonā. Vairākas Rīgas pilsētas teritorijas, kur ir attīstīta infrastruktūra un ir nepilnīgi izmantota ražotņu un noliktavu apbūve, piemēram, Šķirotava, varētu tikt izmantotas uzņēmējdarbības veikšanai. Tādējādi šādas teritorijas RTP-2006 saglabāsies kā ražošanas teritorijas. Balstoties uz esošās situācijas analīzi, RTP-2006 kā ražošanas un rūpniecības teritorijas tiek saglabātas tikai tās teritorijas, kurās šobrīd noris aktīva darbība un tuvākajā nākotnē paredzams, ka situācija paliks nemainīga. Nozīmīgs uzņēmējdarbību veicinošs faktors un vieta, kur būtu jāattīstās apstrādes rūpniecībai, ir osta, tādēļ visa tās teritorija RTP-2006 ir noteikta kā ražošanas teritorija.

Ņemot vērā RAP—95 realizācijas izvērtējumu, jaunajā RTP-2006 daudz vairāk tiek izmantots jauktas apbūves zonējums teritorijās, kur tiek vai varētu tikt veiktas vairākas atļautās funkcijas. Šodien pilsētas ekonomikas pamatnozares ir pakalpojumu sniegšana un nepiesārņojošā jeb „vieglā” ražošana, pielietojot modernās tehnoloģijas, kas vairs nav rūpniecība tās klasiskā izpratnē. Šajās teritorijās būtu jāietilpst dažādu uzņēmumu noliktavām, kas saistītas ar kravu pārkravāšanu un tālāku transportēšanu, birojiem, vairumtirdzniecības bāzēm, kā arī inovatīvās infrastruktūras elementiem — zinātniski tehnoloģiskajiem parkiem, biznesa inkubatoriem. Pamatojoties uz augsto cilvēkkapitāla vērtību un zinātniskā potenciāla koncentrāciju Rīgā, tai būtu jāklūst par Latvijas galveno inovāciju centru. Lai attīstītu inovāciju jomu Rīgā, ir nepieciešams radīt tai nepieciešamo un specifisko infrastruktūru, kas varētu veidoties uz esošo universitāšu un pētniecības institūtu bāzes. Potenciālās vietas Rīgas pilsētā inovāciju veicināšanai būtu: Ezermalas iela, Kļipsala, Zeļļu iela — uz esošo universitāšu bāzēm, Spilves teritorijā un Kleistu teritorijā — uz Latvijas Universitātes Zinātniski pētnieciskā institūta bāzes. RTP-2006 jauktas apbūves teritorijas tiek paredzētas gan jaunas apbūves būvniecībai, gan arī pamesto rūpniecības teritoriju pārveidošanai. Sekojot vispārējām pilsētplānošanas tendencēm, lielākā daļa bijušo rūpniecības teritoriju RTP-2006 ir pārmainītas par jauktas apbūves teritorijām.

Pilsētas un valsts ekonomiskās attīstības nolūkā, eksporta veicināšanai, kā arī mazo un vidējo apstrādes rūpniecības uzņēmumu darbības stabilitātes nodrošināšanai, būtu jāveicina

lielu, ar modernu tehnoloģiju strādājošu apstrādes rūpniecības uzņēmumu ienākšanu tirgū. Nevajadzētu attīstīt tādu rūpniecību, kas varētu piesārņot apkārtni, tā vietā jārod iespēja sekmēt uz zinātni un augstajām tehnoloģijām balstītu uzņēmumu ienākšanu pilsētā.

Rīgas domes politika:

7.1.1. Lai izvairītos no jaunu, neurbanizētu teritoriju apgūšanas, tiks veicināta un atbalstīta degradēto un citu, jau urbanizēto, bet neefektīvi izmantoto rūpniecības un ražošanas teritoriju revitalizācija.

7.1.2. Veicināt Rīgas uzņēmējdarbības vidi tā, lai pilsētas ekonomiskā attīstība balstītos uz nozarēm ar augstu pievienoto vērtību, starp kurām ir jāmin apstrādes rūpniecība, būvniecība, viesnīcas un restorāni, transports, glabāšana un sakari, konsultāciju pakalpojumi (IT, vadības, juridiskie), atpūtas un izklaides pakalpojumi, kā arī izglītības iestādes.

7.1.3. Ražošana ir svarīga Rīgas pilsētas un Latvijas attīstībai, tādējādi jāatbalsta uz zinātni un augstām tehnoloģijām balstītu ražošanas uzņēmumu ienākšana tirgū.

7.1.4. Lai nodrošinātu vienmērīgu pilsētas attīstību visos tās rajonos un mazinātu saimnieciskās darbības centralizāciju un transportlīdzekļu plūsmu pilsētas centrā, jāveicina un jāatbalsta uzņēmumu dibināšana jaunajās attīstības teritorijās un vietējos centros.

7.2. Rīgas brīvosta

Rīgas pilsētā atrodas arī Rīgas brīvosta, kas aizņem 73,4 km² plašu teritoriju abpus Daugavai no upes grīvas līdz pat pašam pilsētas centram un kurā ietilpst: sauszeme (34,2%), iekšējie ūdeņi (18,3%) un Rīgas jūras līča akvatorija (47,5%).

Jau vēsturiski Rīgas osta ir bijusi pilsētas attīstības un tās iedzīvotāju labklājības avots, tādēļ, plānojot pilsētas turpmāko attīstību, īpaša uzmanība jāpievērš Rīgas brīvostas attīstībai, jo tā ir viens no būtiskākajiem pilsētas ekonomikas balstiem³⁸.

Pakalpojumi, kas saistīti ar transporta jomu, ir viena no galvenajām Rīgas eksporta jomām. Tiek prognozēts, ka nākotnē, pieaugot tranzīta apjomiem, galvenokārt Rīgas izdevīgā „ES un Austrumu tirgus vārtu” stāvokļa dēļ, ārvalstu kompānijām būs nepieciešami arvien jauni pakalpojumi transporta un loģistikas jomā, ko sniegtu vietējie uzņēmēji.

Rīgas ostas priekšrocība ir daudzprofilu pārvadājumu apkalpošanas iespējas, kas ļauj sekmīgi konkurēt ne tikai ar Latvijas, bet arī citu Baltijas jūras austrumu krasta lielākajām ostām. Tā kā Rīga vēlas pastiprināt savu kā „vārtu” pilsētas lomu, īpaša uzmanība jāpievērš transporta

³⁸ Kravu apgrozījums Rīgas brīvostā nemitīgi pieaug un 2004.gadā tas sasniedza 23,9 miljonus tonnu.

infrastruktūras modernizēšanai, kas veicinātu pilsētas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstību.

Raugoties no teritoriālā aspekta, jāatzīmē, ka pašreizējā Rīgas brīvostas teritorijas atrašanās vieta pilnvērtīgi neveicina ne pašas brīvostas, ne arī pilsētas attīstību. To lielā mērā var izskaidrot ar brīvostas telpisko formu un izvietojumu, kas, neskaitot akvatoriju, aizņem relatīvi šauras teritorijas abpus Daugavai un iesniedzas pašā pilsētas centrā, kur jebkāda rūpnieciska darbība un daudzas tirdzniecības ostas funkcijas ir aizliegtas vai tiktāl ierobežotas, ka šāda veida uzņēmējdarbība kļūst ekonomiski neizdevīga. Savukārt, Daugavas kreisajā krastā atrodošās plašās (~850 ha) Rīgas brīvostas teritorijas būtu iespējams vēl efektīvāk izmantot investīciju piesaistei dažādu projektu realizācijai. Ostas turpmākās attīstības kontekstā svarīga loma ir esošo terminālu Andrejsalā pārvietošanai uz Daugavas grīvu (Mangaļsalā un Bolderājā), ostā līdz šim saimnieciski neizmantotu teritoriju (Spilves pļavas, Kundziņsala un Daugavgrīva) apgūšanai, kā arī ostas infrastruktūras uzlabošanas pasākumiem (galvenā kuģošanas kanāla padziļināšana, pievedceļu un komunikāciju tīkla uzlabošana).

Tā kā nav pieļaujama ostas funkciju intensifikācija vai revitalizācija pilsētas centrālajā daļā, ir jānodrošina ostas zemju ekonomiski efektīva izmantošana, piemēram, radot šajās ūdensmalās jaunu, daudzfunkcionālu pilsētvidi ar daudzstāvu dzīvojamo apbūvi, darījumu un izklaides centriem, kultūras un atpūtas objektiem, kā arī kvalitatīvu publisko ārtelpu Rīgas iedzīvotājiem un viesiem.

Šādas tendences ir raksturīgas lielākajai daļai Rietumeiropas un Skandināvijas ostu pilsētām, piemēram, Amsterdamai, Oslo, Hamburgai, kur agrākās tirdzniecības ostas teritorijas pilsētas centrālajās daļās tiek transformētas par atraktīvām, jauktas izmantošanas publiskām teritorijām: darījumu iestādes, mājokļi, atpūtas un izklaides iestādes u.tml.. Savukārt tirdzniecības ostu teritorijas, pateicoties loģistikas infrastruktūras modernizācijai, samazinās un virzās ārpus pilsētas centriem tuvāk atklātai jūrai, kur, atbilstoši mūsdienu prasībām, ir piemērotāki ostu darbības apstākļi. Vienīgais izņēmums ir jūras pasažieru apkalpošana, joprojām saglabājot jūras pasažieru ostas pēc iespējas tuvāk pilsētas centriem, un nodrošinot arī jahtu ostu attīstību pilsētas centrā vai tā tiešā tuvumā.

Rīgas brīvosta plāno nākotnē ostā īstenot vairākus nozīmīgus projektus: jaunu beramkravu un ģenerālkraavu terminālu kompleksu Mangaļsalā, lejamkravu termināļus Daugavgrīvā un daļā Kundziņsalas, jaudīgus beramkravu termināļus ar dziļūdens piestātnēm Rīnūžos, kā arī loģistikas, kravu sadales centru un ražotņu piesaisti Spilves pļavās.

Pamatojoties uz minēto informāciju, Rīgas dome ir izstrādājusi savu priekšlikumu Rīgas brīvostas robežu maiņai lai tādējādi uzlabotu gan Rīgas brīvostas darbības efektivitāti, gan veicinātu pilsētas centrālās daļas ūdensmalu attīstību par jauktas izmantošanas teritorijām atkarībā no katras konkrētās teritorijas atrašanās vietas un specifiskajām īpatnībām, kas tādējādi uzlabotu pilsētvides kvalitāti un veicinātu ekonomikas attīstību.

Rīgas domes politika:

- 7.2.1. Efektīvi sadarboties ar Rīgas brīvostas pārvaldi, veicinot ostas attīstību un aizstāvēt Rīgas pilsētas intereses.**
- 7.2.2. Mainīt Rīgas brīvostas esošās robežas atbilstoši izstrādātajam priekšlikumam RTP-2006³⁹.**
- 7.2.3. Veicināt bijušo Rīgas brīvostas teritoriju attīstības plānu izstrādi, sekmējot to īstenošanu.**
- 7.2.4. Bijušajās Rīgas brīvostas teritorijās veicināt kvalitatīvu ūdensmalu attīstību un nodrošināt publisku pieeju tām.**
- 7.2.5. Atbalstīt jaunas jūras pasažieru stacijas (prāmju termināļa) būvniecību Vējaķusalā, tajā pat laikā saglabājot un attīstot esošo jūras pasažieru termināli Andrejostā, kas turpinātu kalpot kā kruīzu kuģu piestātne.**
- 7.2.6. Rīgas brīvostas teritorijā ietilpstošos cara laiku militāro nocietinājumu fragmentus Daugavas grīvas labajā un kreisajā krastā saglabāt un padarīt publiski pieejamus.**
- 7.2.7. Mīlestības salu saglabāt bez apbūves, tās dabiskajā stāvoklī.**

7.3. Tranzīts un kravu pārvadājumi

Nozīmīgs Rīgas ekonomikas dzinējspēks ir tranzīts un ar to saistītie loģistikas uzņēmumi. Viens no galvenajiem un stratēģiski nozīmīgākajiem objektiem ir starptautiskā lidosta „Rīga”, kas atrodas blakus Rīgai, Mārupes pagasta teritorijā. Tā nodrošina sasaisti ar 34 Eiropas un pasaules valstu pilsētām. Lidosta nodrošina kā pasažieru, tā arī kravu pārvadājumus. Kravu apgrozījums ar katru gadu palielinās. Pēdējo septiņu gadu laikā kravu apgrozība lidostā „Rīga” ir pieaugusi par 67%. Lielāko daļu sastāda saņemtās kravas un saņemtais pasts.

Dzelzceļš vēl joprojām ir galvenais kravu pārvadājumu veids Latvijā. Dzelzceļa kravu pārvadājumus caur Latvijas sauszemes robežpunktiem izmanto visas Latvijas robežvalstis – Lietuva, Igaunija, Krievija, Baltkrievija. Latvijas dzelzceļš piedāvā veikt tālāko transportēšanu arī tām kravām, kas pienāk ostā. Salīdzinot ar 1998.gadu, Latvijas Dzelzceļa kravu apjomi caur Rīgas mezglu kopumā ir pieauguši par 30%, un tie turpina pieaugt, lai arī pieauguma tempi ir mazliet samazinājušies. Sakarā ar Krievijas politisko lēmumu pārtraukt naftas tranzītu caur Ventpils naftas vadu, 2002.gadā ir strauji pieaudzis Latvijas Dzelzceļa kravu apgrozījums, jo Krievijas uzņēmēji ir spiesti izmantot dzelzceļu naftas un tās produktu tranzītam uz Ventpili. Liela daļa tranzīta kravu apiet Rīgas mezglu, no Jēkabpils braucot uz Jelgavu un tālāk uz Ventpili. Vislielākie kravu apjomi caur Rīgu ir virzienā Šķirotava – Ogre un Torņakalns – Jelgava, bet vismazākie — mezgla posmā Rīga – Preču – Ērgļi.

³⁹ Skatīt karti “Ostas robežas izmaiņas”.

Karte „Ostas robežas izmaiņas”.

Vēsturiski Rīgas pilsētas attīstības un iedzīvotāju labklājības avots ir bijusi osta. Tās galvenie darbības virzieni ir kravu pārvadājumi un pasažieru pārvadājumi. Pēdējo gadu laikā nosūtīto un saņemto kravu skaitam ir tendence pieaugt. 2004.gadā kravu apgrozījums sasniedza 23,9 miljonus tonnu. Tas ir par 9,5% vairāk nekā 2003.gadā, tomēr kravu apgrozījuma pieauguma temps samazinās. Gandrīz pusi jeb 45% no kravu apjoma sastāda beramkravas (galvenokārt ogles un minerālmēsli), 32% — ģenerālkravas (kokmateriāli), 23% — lejamkravas (naftas produkti). No visām kravām lielākā daļa ir nosūtītās kravas. Rīgas ostas priekšrocība ir daudzprofilu pārvadājumu apkalpošanas iespējas, kas ļauj sekmīgi konkurēt ar Latvijas lielākajām ostām. No otras puses šīs kravas pasliktina vides situāciju pilsētā, jo naftas termināliem atrodas tuvu vairākiem dzīvojamajiem rajoniem. Lai uzlabotu pilsētnieku dzīves vidi, nākotnē naftas pārkraušanu vajadzētu atvirzīt vairāk uz ziemeļiem. Rīgas pilsētas interesēs ir veicināt konteinerkravu īpatsvara palielināšanos kopējā pārkrauto kravu apjomā.

Kravu kustībai ar autotransportu nozīmīgs priekšnoteikums ir kvalitatīvi autoceļi. Rīgu šķērso vairāki būtiski autoceļi, piemēram, Via Baltica, kas nodrošina sasaisti ar Tallinu, Kauņu, Varšavu un tālāk arī ar Berlīni. Via Baltica transporta koridors ir daļa no Trans-Eiropas transporta koridora, tas ir arī Rīgas pilsētas reģiona galvenā autoceļu saite uz Centrāleiropu. Tranzīta jomā ļoti būtisks ir Trans-Eiropas transporta koridora atzars — Austrumu–Rietumu transporta koridors no Maskavas caur Rīgu uz Ventspili.

Rīgā vērojams tādu kravu pieaugums, kuru sastāvā ir vielas, kas, izklūstot ārpus iepakojuma, var radīt draudus cilvēku veselībai un apkārtējai videi. Bīstamo kravu pārvadājumi ir viena no starptautiski visstingrāk regulētajām transporta nozarēm. Šādu kravu pārvadājumus veic gan Latvijas dzelzceļš, gan Rīgas osta, taču bīstamo kravu pārvadājumi notiek arī ar autotransportu. Jau 1996.gadā tika izdots lēmums par kārtību, kādā pārvadājama degviela ar specializēto transportu Rīgā. Bīstamo kravu pārvadātājiem ir stingri jāpakļaujas dažādiem starptautiskiem normatīviem, kuri ir spēkā arī Rīgā.

Arvien straujāk pieaugot tranzīta kravu apjomam, ir nepieļaujami, ka ostas tranzīta pārvadātājiem jāšķērso pilsētas centrs. Tas rada lielus sastrēgumus, kā arī nes ekonomisko zaudējumu kā pārvadātājiem, tā pilsētas dienestiem. Lai būtiski atslogotu pilsētas centru no tranzīta pārvadātājiem, RTP-2006 ir iestrādāti sekojoši infrastruktūras projekti: Brīvības ielas dublieris, Austrumu maģistrāle, Ziemeļu šķērsojums un perspektīvā arī Piejūras maģistrāle. Runājot par tranzīta kravu apjomiem, ir svarīgi optimizēt arī Rīgas brīvdostas teritorijas izmantošanu un palielināt pārkraušanas apjomus. Pašlaik ostas pārkraušanas apjomi ir pietuvojušies maksimālajai ostas pārkraušanas jaudai, tāpēc, ja Rīga nākotnē grib veiksmīgi konkurēt ar Klaipēdu, Helsinkiem, Ventspili un Tallinu, ir nepieciešams palielināt pārkraušanas jaudas. Tomēr sabalansētai pilsētas attīstībai būtu nepieciešams, lai tiktu pārskatītas brīvdostas robežas pilsētas centrālajā daļā ap Andrejsalu. Tādā veidā parādītos jaunas publiskajām vajadzībām pievilcīgas teritorijas, kas varētu būt arī nesaistītas ar tranzīta sektoru.

Lielu ieguvumu no tranzītpārvadājumiem iegūst pakalpojumu sektors. Jau tagad Rīgu var uzskatīt par reģiona loģistikas centru. Realizējot RAP—2018 transporta shēmu, nepieciešams veicināt multimodālu loģistikas centru izveidi galveno Rīgas maģistrāļu krustpunktos. Kā pirmo šādu projektu varētu realizēt Spilves teritorijā, kur krustosies Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma pievadceļi.

Neskatoties uz to, ka Rīga atrodas ES perifērijā, tai ir lieliskas iespējas sevi attīstīt kā nozīmīgus vārtus starp Krievijas (NVS) un Eiropas tirgiem. Tas attiecas ne tikai uz tranzīta pakalpojumiem, bet arī ražošanas nozarēm, kas tranzīta precēm pievienotu augtāku vērtību.

Rīgas domes politika:

7.3.1. Rezervēt teritorijas no jauna būvējamiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem, multimodāliem loģistikas un noliktavu centriem.

7.3.2. Plānojot jaunas tranzīta plūsmas, izvairīties no lielu dzīvojamo rajonu šķērsošanas.

7.3.3. Veikt pasākumus, lai, nesamazinot kravu plūsmu apjomus, tiktu samazināts kravu plūsmu radītais trokšņu un / vai vibrācijas līmenis uz dzīvojamiem rajoniem saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem.

7.4. Finanšu resursu piesaistes iespējas

Lai varētu īstenot Rīgas pilsētas attīstības plāna ieceres, ir nepieciešami ievērojami finanšu resursi. Pastāv dažādi finanšu līdzekļu avoti un sadarbības formas, kas varētu tikt izmantotas pilsētas attīstības plāna īstenošanā.

Pilsētas finansiālā līdzdalība un investīciju piesaiste

Pilsēta var veikt privātpersonu atbalsta pasākumus pilsētas attīstības plāna ietvaros, lai veicinātu plāna izpildi – atsevišķu teritoriju attīstību, ar nekustamā īpašumu nodokļa un apbūves noteikumu politiku privātpersonām. Īpašus atbalsta pasākumus pilsēta varētu sniegt investoriem, kuri veiktu nopietnus ieguldījumus pilsētas un tās iedzīvotāju attīstībā. Teritorijām, kuras pilsēta ir paredzējusi attīstīt, taču privātais sektors to apgūšanā nav ieinteresēts vāji attīstītās infrastruktūras dēļ, nepieciešams pašvaldības atbalsts. Šādos gadījumos pilsēta var piedalīties teritorijas attīstībā no savas puses ar nepieciešamās infrastruktūras izveidi. Ja kādā no pašvaldības teritorijām attīstība nenotiek vai notiek ļoti lēni, pašvaldība investoru interesi var stimulēt ar nekustamā īpašuma nodokļa atlaižu politiku.

Pilsētas budžeta ienākumu pārvērtēšana

Finanšu līdzekļus pilsētas attīstībai var iegūt arī pārskatot Rīgas domes ienākumu posteņus un novērtējot to efektivitāti. Par piemēru var minēt nekustamā īpašuma nodokli, kas ir viens no pilsētas budžeta ienākuma avotiem. Nekustamā īpašuma nodokļa likme ir 1,5 % no zemes kadastrālās vērtības. Kadastrālā vērtība atkarībā no nekustamā īpašuma lietošanas mērķa tiek koriģēta ar koeficientiem no 0,6 līdz 1,0. Latvijas Republikas normatīvajos aktos ir noteikts, ka nekustamā īpašuma kadastrālajai vērtībai ir jāseko līdzīgai tā tirgus vērtībai, taču praksē šī likuma norma tikpat kā nedarbojas. Nekustamā īpašuma tirgus cenu līmenis 124 Rīgas statistiskajos apgabalos pa atsevišķiem nekustamā īpašuma segmentiem ar to noteiktajām kadastrālajām vērtībām, ir visai atšķirīgs, vietām pat 800 — 1000 % līmenī. Tātad šobrīd pastāvošā nekustamā īpašuma kadastrālās vērtības noteikšanas metodika nav atbilstoša mūsdienu situācijai un būtu jāmaina, kas savukārt pozitīvi ietekmētu budžeta ieņēmumus. Tādejādi lietderīgi būtu veikt nekustamā īpašuma kadastrālo pārvērtēšanu, kas pie pašreizējās ekonomiskās izaugsmes notiek samērā reti, lai īpašumu kadastrālā vērtība varētu operatīvi sekot līdzīgai tirgus vērtībai. Taču, lai varētu ietekmēt nekustamā īpašuma attīstību un neradītu spriedzi sabiedrībā, atkarībā no nekustamā īpašuma izmantošanas mērķa būtu piemērojamas diferencētas nekustamā īpašuma nodokļa likmes dažādiem nekustamā īpašuma veidiem. Nekustamā īpašuma nodokļu likmes diferencēšana radītu iespēju dažādiem nekustamā īpašuma segmentiem attīstīties samērā vienmērīgi.

Pilsēta var iegūt finanšu līdzekļus veicot tiesiskus darījumus ar savā īpašumā esošajiem zemes gabaliem – pārdodot vai iznomājot tos. Tomēr, lai veiktu kādu no šiem darījumiem, ir nepieciešams novērtēt, kurš no tiem ir finansiāli izdevīgāks pašvaldībai un ir pievilcīgs privātpersonai. Pašvaldības interesēm neatbilstoša ir tās īpašumā esošās zemes pārdošana situācijās, kad trūkst pilnvērtīga novērtējuma par teritorijas iespējamo attīstību nākotnē. Ja pašvaldības zemes gabalus budžeta ieņēmumu papildināšanai tomēr nepieciešams pārdot, ir lietderīgi veikt padziļinātu zemes gabalu pašreizējās tirgus vērtības, kā arī perspektīvā paredzamās vērtības pieauguma izpēti. Būtu jāizstrādā zemes gabala apbūves koncepcija, nosakot apbūves blīvumu un intensitāti, bet pārdodot lielu zemes gabalu, tas būtu jāsadala mazākos. Visu šo nosacījumu izpildes gadījumā zemes gabalu pārdošanas cena varētu sasniegt savu maksimumu, kas dotu maksimālu labumu Rīgas pilsētas budžetam.

Attīstot tādus lielus investīciju projektus kā tirdzniecības centri, atpūtas un izklaides centri, viesnīcas, daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas u.tml., pašvaldībai visefektīvāk būtu zemi iznomāt, par to saņemot nomas maksu. Turklāt būtu nepieciešams katrā gadījumā vienoties par samērīgu nomas ilgumu, jo šobrīd praktizētais 99 gadu termiņš nav racionāli izvērtēts. Zemes gabalus privātmāju apbūvei vajadzētu pārdot, jo tos cilvēki nevēlēties nomāt, bet gan iegūt savā īpašumā.

Rīgā palielinās nodarbināto skaits, taču samazinās iedzīvotāju skaits, un tas nozīmē, ka ar esošo iedzīvotāju ienākuma nodokļa (IIN) sadales principu Rīgas pilsētas budžets zaudē līdzekļus. Lai izlīdzinātu radušos situāciju, ir nepieciešams pārskatīt IIN sadales mehānismu situācijā, kad cilvēks ir deklarējies vienā pašvaldībā, bet strādā citā. Optimālais variants būtu sekojošs: 50% no iedzīvotāja nomaksātā IIN paliek tās pašvaldības budžetā, kurā cilvēks ir deklarējies, un 50% tiek iemaksāti tās pašvaldības budžetā, kurā iedzīvotājs ir reāli nodarbināts. Tādejādi varētu tikt palielināti Rīgas budžeta ieņēmumi no IIN, kas varētu tikt novirzīti Rīgas attīstībai.

Eiropas fondu līdzekļi

Viens no būtiskiem finanšu avotiem pilsētas attīstībā ir Eiropas Savienības fondu līdzekļi. Ar to atbalstu var tikt sagatavoti dažādi projekti, lai realizētu nozīmīgus infrastruktūras un pilsētas vides attīstības projektus.

Publiskā privātā sektora partnerība (PPP)

Pilsētai, sadarbojoties ar privāto sektoru jeb veidojot tā saukto PPP, ir lielas iespējas sasniegt pilsētas attīstības mērķus — tas ļautu samazināt pašvaldības finansiālo risku un iejaukšanos, kā arī vairāk iesaistītu privāto sektoru pilsētai nozīmīgu nozaru attīstībā. PPP modeļa pielietošana īpaši efektīva var būt teritorijās, kur ir aktīvs nekustamā īpašuma tirgus (piemēram, Rīgas centrā) vai saistībā ar tādu lielmēroga projektu īstenošanu (piemēram, Ziemeļu šķērsojums, Hanzas šķērsojums), kuri ir ļoti nozīmīgi uzņēmējdarbības sektoram un svarīgi arī sabiedrībai kopumā.

Kredīts

Kredīts ir viens no finansēšanas avotiem, kas pilsētai ļautu veiksmīgi realizēt Rīgas attīstības ieceres. Pilsētai izdevīgāk ir piesaistīt ilgtermiņa kredīta resursus ar zemākām procentu likmēm, nevis īstermiņa kredīta resursus ar augstām procentu likmēm. Jau esošos neizdevīgos īstermiņa kredītus būtu ieteicams pārkreditēt uz izdevīgākiem nosacījumiem ilgtermiņa kredītā. Pārkreditēšanas procesā iegūtie budžeta līdzekļu ietaupījumi varētu tikt ieguldīti pilsētas straujākā attīstībā.

Ziedojumi un dāvinājumi

Ziedojumu un dāvinājumu vākšana var būt kā papildus finansējums kāda sabiedrībai nozīmīga objekta celtniecībai vai atjaunošanai, ja pašvaldība ar saviem vai sadarbības partneru spēkiem to nevar izveidot.

Municipālās obligācijas

Municipālās obligācijas ietver sevī vērtspapīrus, kas izlaisti pašvaldībās. Investīciju bankas pērk vērtspapīrus no valdības, vietējām varām un korporācijām pēc garantētām cenām pārpārdošanai investoriem. Ārvalstu pieredze liecina, ka municipālās obligācijas parasti tiek izlaistas ar nomināliem ne mazākiem par pieciem tūkstošiem dolāru. Ienākumi no municipālajām obligācijām netiek aplikti ar ienākuma nodokli, kas padara šos vērtspapīrus īpaši pievilcīgus investoriem.

Municipālie vērtspapīri, pilnīgi vietējā orgāna, kas tās izlaidis, nodokļu nodrošināti, nes kopējo obligāciju nosaukumu. Obligāciju, kas nodrošinātas ar ienākumu no noteikta objekta, emitenti izmaksā parādu un procentus pilnībā no projekta ienākumiem, kas tiek finansēts ar šo izlaidumu, - piemēram, no iekasējumiem, kas tiek savākti uz maksas autoceļiem. Kopējās obligācijas nodrošinātas ar krietni plašāku aktīvu spektru, nekā obligācijas, kas nodrošinātas ar ienākumiem no noteikta objekta.

Tradicionāli municipālo obligāciju izlaidumi ir domāti, lai finansētu sabiedriskos projektus. Tomēr no nodokļiem brīvās **mērķa municipālās obligācijas** tiek izlaistas privātzņēmumu finansēšanai - kā dzīvojamo telpu tīre, privāto ēku celtniecība, studiju kreditēšana, elektrostaciju būvniecība, autoceļu izveide, apkārtējās vides piesārņojuma kontrole, lidostu un kultūras centru ekspluatācija, kā arī virkne privātās bezpeļņas organizācijas kā, piemēram, slimnīcas.

Rīgas domes politika:

- 7.4.1. Maksimāli izmantot jebkādas finanšu piesaistes instrumentus, lai palielinātu Rīgas pilsētas budžeta un ārpusbudžeta ieņēmumus dažādu pilsētas attīstības projektu un programmu realizācijai.**
- 7.4.2. Maksimāli jāizmanto ES fondu piedāvātās finanšu līdzekļu iespējas, tādējādi veicinot straujāku Rīgas attīstību.**
- 7.4.3. Pilsētas attīstības sekmēšanā jāpielieto arī publiskās - privātās partnerības princips, atsevišķos gadījumos nodot kādas pašvaldības funkcijas privātā sektoram, pašvaldībai paturot stingras tiesības kontrolēt pakalpojumu sniegšanas kvalitāti.**

8. MĀJOKLIS

Mājoklim kā vienam no svarīgākajiem iedzīvotāju dzīves kvalitātes rādītājiem ir būtiska loma pilsētas attīstībā, tāpēc šajā jomā ir svarīgi izvērtēt vispārējo situāciju, kur liela nozīme ir demogrāfiskajiem, ekonomiskajiem un sociālajiem faktoriem.

8.1. Iedzīvotāji, demogrāfiskā situācija un prognozes

Rīgas iedzīvotāju skaits kopš sasniegtā maksimuma 1990. gadā, kad tas bija 916 000 cilvēku ir ievērojami krities, un 2004. gada sākumā Rīgā reģistrēti bija tikai nedaudz vairāk par 734 tūkstošiem iedzīvotāju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas iedzīvotāju skaits samazinājies par nepilniem 15%.

Kā liecina demogrāfu pētījumi, laikposmā no 1989. līdz 2000. gadam iedzīvotāju skaita samazināšanās tempi Rīgā ir bijuši straujāki nekā apkārtējās un tālākajās lauku teritorijās (Rīgā samazinājums — 16,9%, Rīgas rajonā — 15,8%, kamēr Latvijā kopumā — 12,1%). Tas liecina, ka Rīga līdzīgi daudzām citām lielpilsētām ir sasniegusi to attīstības pakāpi, kad iedzīvotāju koncentrāciju pilsētas centrā nomaina paplašināšanās jeb aglomerācijas veidošanās un iedzīvotāju blīvuma pieaugums tuvējās, no centra ērti sasniedzamās piepilsētas teritorijās. Migrācijas īpatsvars kopējos iedzīvotāju zudumos Rīgā un Rīgas reģionā ir lielāks, savukārt dabisko zudumu īpatsvars — mazāks nekā vidēji Latvijā.

Demogrāfi norāda, ka tieši norises galvaspilsētā padara Latvijas demogrāfisko situāciju par vienu no sliktākajām Eiropā: Rīgas iedzīvotāji nevar nodrošināt sava kopskaita, kā arī darbspējīgo skaita un īpatsvara atjaunošanos.

Salīdzinot ar 1995. gadu, Rīgā ir novērojama viena pozitīva demogrāfiska tendence — dzimušo skaits uz 1000 iedzīvotājiem palielinās, savukārt mirušo skaits samazinās. Tomēr dabiskais pieaugums joprojām ir negatīvs un ir viens no sliktākajiem Ziemeļeiropā. Arī tuvākajos 10 līdz 15 gados Rīgas iedzīvotāju ataudzei var būt ievērojama loma demogrāfiskās situācijas attīstībā Latvijā.

Iedzīvotāju emigrācijas (t.sk. pārcelšanās uz dzīvi pierīgā) un jo īpaši zemā dzimstības līmeņa dēļ Rīgas iedzīvotāju skaits joprojām turpina samazināties, un, kā liecina pētījums par Rīgas iedzīvotāju skaita izmaiņām no 2000. līdz 2025. gadam, šajā jomā nav paredzami uzlabojumi. Saskaņā ar demogrāfu prognozēm vislielākie migrācijas zudumi būs laika posmā līdz 2015. gadam, savukārt no 2015. līdz 2025. gadam aktualizēsies Rīgas iedzīvotāju skaita sarukums dabiskās kustības rezultātā.

Demogrāfu prognozes par iedzīvotāju skaitu Rīgā 2025. gadā ir ļoti pesimistiskas, kad pat prognozes maksimālajā variantā iedzīvotāju skaits ir prognozēts mazāks par 600 000. Prognozes norāda arī uz to, ka neizbēgama ir Rīgas iedzīvotāju īpatsvara mazināšanās Latvijas iedzīvotāju kopskaitā, kā arī aktīvā vecuma iedzīvotāju skaita un īpatsvara mazināšanās, un pensijas vecumu sasniegušo cilvēku skaita un īpatsvara pieaugums.

Rīgas konkurētspējas saglabāšanai un attīstībai ir objektīvi nepieciešams lielāks iedzīvotāju skaits nekā tas tiek lēsts demogrāfu prognozēs. Tāpēc viens no būtiskākajiem Rīgas pašvaldības (arī Latvijas) uzdevumiem būtu organizēt savu rīcību un veikt pasākumus, kuru rezultātā būtu panākama demogrāfiskās situācijas uzlabošana pilsētā. Savukārt pilsētplānotāju uzdevums ir veidot dzīvotspējīgu pilsētu, nevis vieglprātīgi pieņemt demogrāfu pesimistiskākās prognozes, kas faktiski pieļauj pilsētas „attīstību” pēc inerces.

Rīgas iedzīvotāju skaita samazināšanās saistīta ar dažādiem aspektiem, starp kuriem galvenie ir zemais dzimstības līmenis un augstais mirstības līmenis. Tomēr arī vispārējā labklājības līmeņa paaugstināšanās⁴⁰ ir vērtējama kā viens no aspektiem, kura rezultātā ir norisinājusies pastiprināta Rīgas iedzīvotāju pārceļšanās uz dzīvi pierīgā, iegādājoties vai būvējot tur mājokļus. Šāda izvēle viennozīmīgi ir saistīta gan ar finansiālo aspektu (līdzvērtīga nekustamā īpašuma cenas pierīgā joprojām ir zemākas nekā Rīgā), gan ar nepietiekošām izvēles iespējām kvalitatīvas dzīves vides nodrošināšanai Rīgā. Emigrējot no Rīgas iedzīvotāji galvenokārt mājokli izvēlas tuvu galvaspilsētai (aglomerācijas robežās), tādā veidā nezaudējot darbu, mācību un izklaides iespējas metropolē.

Pilsētas attīstības plānošanas vajadzībām demogrāfijas un mājokļu jomas speciālisti iesaka izmantot optimistiskāku iedzīvotāju skaita prognozi — pozitīvās migrācijas variantu, pieņemot, ka turpmāko 10—15 gadu periodā saglabājas nemainīgs Rīgas iedzīvotāju īpatsvars Latvijas iedzīvotāju kopumā (30—33%) un ka 2018. gadā galvaspilsētā dzīvos 700 000 cilvēku.

Ņemot vērā Rīgas attīstības intereses, iedzīvotāju migrācijas aspektus un speciālistu prognozes, RTP-2006 izstrādes ietvaros pozitīvās migrācijas variants — **700 000 iedzīvotāju 2018. gadā** — pieņemts par pamatu nepieciešamo dzīvojamo teritoriju un citos aprēķinos.

Iedzīvotāju vecumsastāvs ir būtiskākais kādas valsts vai tās daļas demogrāfiskais rādītājs, kas raksturo gan pieejamo darbaspēku un potenciālos vecākus jaunās maiņas radīšanai, gan apgādājamo un aprūpējamo skaitu un samēru ar darbaspējīgajiem, gan vecuma pamatgrupu samēra paredzamās pārmaiņas turpmākajos 10—20 gados. Atbilstoši 3 vecuma pamatgrupām, 2003. gadā Rīgā bija 13,3% iedzīvotāju līdz darbības vecumam, 63,6% darbības vecumā un 23,1% virs darbības vecuma.

Rīgas domes politika:

8.1.1. Veidot Rīgas iedzīvotāju veselīgai demogrāfiskai attīstībai labvēlīgu pilsētvidi.

8.1.2. Savu iespēju ietvaros radīt sociālus un ekonomiskus priekšnoteikumus dzimstības palielināšanai, atbalstot jaunās ģimenes un ģimenes ar bērniem.

8.1.3. Ar aktīvas un kompleksas mājokļu politikas palīdzību censties mazināt iedzīvotāju segregāciju dažādos pilsētas rajonos, veicinot daudzveidīgu un dažādu ienākumu grupu iedzīvotājiem pieņemamu mājokļu piedāvājumu pilsētā.

⁴⁰ Tas nav attiecināms uz visām iedzīvotāju sociālajām grupām, jo joprojām turpinās labklājības līmeņa atšķirību palielināšanās starp iedzīvotājiem Rīgā un arī visā Latvijā.

- 8.1.4. *Lai mazinātu turpmāku Rīgas iedzīvotāju vēlmi pārcelties uz dzīvi pierīgā, radīt apstākļus, kas veidotu daudzveidīgus un pieņemamus mājokļu piedāvājumus vairākiem iedzīvotāju Rīgas robežās.***
- 8.1.5. *Veidot Rīgu par modernu Latvijas galvaspilsētu ar stipru identitāti un līdzsvarotu iedzīvotāju nacionālo sastāvu.***
- 8.1.6. *Atzīstot demogrāfisko procesu nozīmi pilsētas plānošanā, budžeta iespēju robežās:***
- 8.1.6.1. *turpināt regulāri apkopot prognozes par demogrāfiskajiem procesiem Rīgā un tās rajonos, un tās izmantot, pilsētas attīstības plānošanai,***
- 8.1.6.2. *informēt iedzīvotājus un ieinteresētās institūcijas par esošo un prognozēto demogrāfisko situāciju un veidot atbilstošas rīcības programmas, balstoties uz šo informāciju,***
- 8.1.6.3. *sadarbībā ar citām ieinteresētajām institūcijām turpināt veidot un regulāri aktualizēt datu bāzi par Rīgas iedzīvotājiem.***

8.2. Situācija un attīstības tendences mājokļu sektorā

Mājokļu fonda attīstība

RAP—95 darbības laikā mājokļu jomu, piemēram, būvniecības apjomus un izmaksas, dzīvojamā fonda piederības struktūru, kā arī iedzīvotāju vajadzības un pieprasījumu pēc kvalitatīva mājokļa skāra ievērojamas izmaiņas.

90-tajos gados bija novērojama zema būvniecības aktivitāte un, piemēram, mājokļu būvniecības aktivitāte sāka pieaugt tikai sākot ar 2000. gadu. Tādējādi Rīgas dzīvojamā fonda kopplatība no 1990. līdz 2002. gadam pieauga tikai par 0,3% jeb nepilniem 50 tūkstošiem kvadrātmetriem. Neskatoties uz vājajiem mājokļu būvniecības rādītājiem, mājokļu kopplatība uz vienu iedzīvotāju no 18,2 m² 1990. gadā palielinājās līdz pat 22,3 m² 2002. gadā. Tāpēc, vērtējot datus par mājokļu kopplatību uz vienu iedzīvotāju Rīgā, būtiski ir izdarīt pareizos secinājumus – kopplatība uz vienu iedzīvotāju ir pieaugusi faktiski tikai uz ievērojamā iedzīvotāju skaita samazināšanās rēķina pilsētā.

2002. gadā Rīgā mājokļu kopplatība uz vienu iedzīvotāju ir līdzīga kā kaimiņvalstīs, taču manāmi atpaliek no Rietumvalstīs un Ziemeļvalstīs sasniegtā nodrošinājuma, kas ir 30—40 m² uz vienu iedzīvotāju.

Pēc labiekārtoto mājokļu īpatsvara Rīgas mājokļu fonda fiziskā kvalitāte daudz neatšķiras no citu Eiropas valstu līmeņa, tomēr tā atpaliek pēc mājokļu lieluma un, jo īpaši, pēc iespējas iedzīvotājiem piedāvāt vajadzīgo mājokļu dažādību.

Lielākā daļa rīdzinieku dzīvo mājokļos, kas būvēti pēc II pasaules kara, tajā skaitā vairums no 1961. līdz 1990. gadam, kad plaši tika izvērstā dzīvojamo ēku būvniecība, izmantojot tipveida projektus un saliekamās dzelzsbetona paneļu konstrukcijas. Šinī periodā būvētās mājās dzīvo

66,4% Rīgas iedzīvotāju, vēl 7,7% dzīvo padomju laikā pirms industriālās būvniecības perioda celtās ēkās. Ievērojami mazāka rīdzinieku daļa dzīvo pirms padomju laika būvētos mājokļos, no tiem lielākā daļa mājokļos, kas celti 19.gs. pēdējā un 20.gs. pirmajā desmitgadē. 1990.gados celtajos mājokļos mīt tikai 2,3% rīdzinieku.

Rīgā dominē nelieli mājokļi un nesamērīgi zems ir atsevišķu vienģimenes māju īpatsvars (~5%). Apmēram puse no mājokļu kopskaita ir vienveidīgi 1 līdz 2 istabu dzīvokļi 1960.—1980. gadā būvētās daudzstāvu dzīvojamās ēkās. Vairums mājokļu, visbiežāk ar vienu līdz trijām istabām, ir pārapsdzīvoti. Šāda mājokļu fonda struktūra nedod iespēju pilnvērtīgi apmierināt vajadzības, kādas ir ģimenēm ar bērniem.

Mājokļu fonda kopējā platība Rīgā 2002./2003. gadā bija 16,47 miljoni m². Mājokļu skaits 2002. gadā Rīgā bija 280,5 tūkstoši, no kuriem 265 tūkstoši bija dzīvokļi un tikai 15,5 tūkstoši — viena vai divu dzīvokļu mājas.

1990. gados Rīgā kardināli mainījusies mājokļu fonda piederības struktūra. Pēc 2002.gada datiem pašvaldības īpašumā bija 15% no Rīgas dzīvojamā fonda, 4% bija valsts īpašumā. Tātad lielākā daļa (81%) mājokļu bija pašu iedzīvotāju privātpašumā.

Patlaban Rīgā ir ļoti mazs sociālo īres dzīvokļu fonds, kas atbilstu Eiropas Savienības valstīs pieņemtajai izpratnei; respektīvi, trūkst normāli labiekārtotu dzīvojamo ēku bez īpaša komforta, taču par maznodrošināto iedzīvotāju ienākumiem atbilstošu īres maksu.

Mājokļa pieejamība

Pašvaldību fondā labiekārtotu mājokli, kurā ir tik istabu, cik mājsaimniecībā locekļu, var atļauties apmēram 80% Rīgas mājsaimniecību. 2002.gadā Rīgā uzskaitītas 251 330 mājsaimniecības. Dominējošās jeb 65,8% no visām bija vienas ģimenes mājsaimniecības, un vidējais cilvēku skaits tajās bija 2,93.

Plaša mājokļu pieejamība tiek panākta, pašvaldībai nosakot īres maksu, kas nesedz namu uzturēšanas izdevumus. ES valstīs pieņemts, ka mājsaimniecību izdevumi mājoklim uzskatāmi par saprātīgiem, ja tie nepārsniedz 25-30% no ienākumiem.

Līdzekļi, kas atvēlēti sociālajai palīdzībai mājokļu jomā, nav pietiekami, lai apmierinātu visas mājsaimniecības. Sociālo māju izveide un uzturēšana ir dārgāks palīdzības veids nekā dzīvokļu pabalstu izmaksāšana.

Kā norāda mājokļu izpētes speciālisti, mājokļu cenu noteikšana Rīgā nenotiek atbilstoši tirgus ekonomikas principam, un mājokļu īres maksas noteikšanā šobrīd galvenais faktors ir nevis kvalitāte, bet gan piederība.

Mājokļu standarts esošajā situācijā

Attīstītajās rietumvalstīs par nodrošinātām tiek uzskatītas mājsaimniecības, kuras apdzīvo atsevišķu māju vai dzīvokli, kas atbilst to lielumam, struktūrai, kā arī dotajā valstī pastāvošajam

mājokļu kvalitātes un apdzīvotības standartam un ir mājstāvēšanai pieejams, t.i., atbilst tās maksātspējai.

Eiropas mājokļu plānošanas nozarē par vidējo vēlamo mājokļa standarta rādītāju akceptē standarta formulu $n+1$ istaba, kur n apzīmē mājstāvēšanas locekļu skaitu, pieņemot, ka mājokļi ir labiekārtoti (elektroenerģijas un ūdens apgāde, vanna vai duša). Mājokļa platība uz vienu mājstāvēšanas locekli kā mājokļa standarta rādītājs tiek izmantota samērā reti.

Standartam n atbilstošos mājokļos, ko iedzīvotāji un arī pētnieki atzīst par pietiekami ērtiem, 2000.gadā dzīvojušas apmēram divas piektdaļas no gandrīz 250 tūkst. Rīgas mājstāvēšanām. Tikpat dzīvojušas pārapsdzīvotos vai pat ievērojami pārapsdzīvotos (standarts $n-1$, $n-2$) mājokļos un tikai viena piektdaļa — relatīvi plašākos vai plašos mājokļos (standarts $n+1$, $n+2$). Rīgā vidējais personu skaits uz vienu istabu pēc 2000. gada tautas skaitīšanas datiem ir 1,16 personas.

Mājokļu būvniecība

Nepietiekams mājokļu nodrošinājums Rīgā pastāv kopš 1950.gadiem. 1980. gados sociālās sfēras ietvaros tika attīstītas valsts mājokļu būvniecības programmas. 1990. gadu sākumā līdz ar pāreju uz tirgus ekonomiku Latvijas Republika valsts budžeta finansētu mājokļu būvniecību pārtrauca. 1990. gados mājokļu būvniecības apjoms bija vienpusīgi ievirzīts un būvēti galvenokārt tika virsstandarta mājokļi.

Rīgas mājokļu labiekārtotība aptuveni atbilst Eiropas valstu līmenim, taču kritiskais punkts mājokļu standarta paaugstināšanā ir mājokļu platības nepietiekamība, turklāt esošā nepietiekamā mājokļu fonda struktūra nenodrošina katrai rīdzinieku mājstāvēšanai atsevišķu mājokli.

Rīgas domes politika:

- 8.2.1. Veicināt mājokļu apbūves tipa dažādošanu (t.sk. viena dzīvojamā rajona jeb apkaimes ietvaros), nodrošinot daudzveidīgu mājokļu piedāvājumu, kas būtu pieejams dažāda ienākuma grupu iedzīvotājiem.**
- 8.2.2. Veicināt ar mājokļu attīstību saistītās infrastruktūras (t.sk. inženierkomunikācijas, sociālā infrastruktūra u.tml.) attīstību.**
- 8.2.3. Veicināt daudzdzīvokļu ēku (it sevišķi Padomju laikā celto) esošās inženiertehniskās kvalitātes izpēti veikšanu, lai pieņemtu efektīvākos risinājumus saistībā ar šo ēku renovāciju vai potenciālo nojaukšanu.**
- 8.2.4. Aktīvi sadarboties ar privāto sektoru mājokļu būvniecības un renovācijas jautājumu risināšanā pilsētā.**
- 8.2.5. Izstrādāt tiesību un normatīvos aktus, kas nodrošinātu mājokļu fonda kvalitātes uzlabošanas un atjaunināšanas procesu.**

- 8.2.6. Veicināt līdzvērtīgu īres dzīvokļu izmaksu izlīdzināšanu (neattiecas uz dzīvokļiem, kas privātos īres namos tagadējiem īrniekiem izīrēti pēc namu atdošanas privātajā īpašumā).**
- 8.2.7. Izveidot un ieviest mājokļu pabalstu sistēmu.**
- 8.2.8. Paplašināt pašvaldības mājokļu īres fondu (t.sk. sociālos īres dzīvokļus).**
- 8.2.9. Kompleksu programmu ietvaros veicināt dzīvojamo rajonu atjaunināšanas projektu izstrādāšanu un realizāciju .**
- 8.2.10. Palielināt enerģiju taupošu risinājumu ieviešanu praksē, rekonstruējot ēkas, veicot to siltināšanu un atbalstot enerģiju taupošus risinājumus jaunbūvēs (energoefektīvu mājokļu attīstība).**
- 8.2.11. Sekot līdzi nekustamā īpašuma tirgus attīstības tendencēm mājokļu jomā, lai ātri un adekvāti varētu reaģēt uz tirgus prasībām, tādējādi efektīvāk izmantojot finanšu resursus.**

Mājokļu attīstības politikas īstenošanai Rīgā jānotiek, mērķtiecīgi strādājot šādos prioritāros virzienos:

- 1) Mājokļu piedāvājuma dažādošana un tā integrācija viena dzīvojamā rajona (apkaimes) robežās, iedzīvotāju segregācijas mazināšanai un kvalitatīvākas dzīves vides veidošanai;
- 2) Daudzdzīvokļu dzīvojamā fonda renovācija⁴¹;
- 3) Privāto īpašnieku individuālu iniciatīvu īres namu vai dzīvokļu atjaunināšanā veicināšana;
- 4) Sociāli atbildīgu iedzīvotāju kopienu veidošana;
- 5) Atbilstošas mājokļu apsaimniekošanas nodrošināšana.

8.3. Rīgas dzīvojamo rajonu (apkaime) attīstība

Dzīvojamais rajons (apkaime) — tā ir piemērota lieluma apdzīvota vide, kam ir sava apkalpe, identitāte un raksturs, kas izriet no apbūves veida, fiziskajām robežām, ainavas un iedzīvotāju kopības izjūtas.

Lielākās dzīvojamās teritorijas šobrīd Rīgā veido vēsturiskie rajoni centrā, Sarkandaugavā, Čiekurkalnā, Mežaparkā, Maskavas forstatē, Āgenskalnā, Ilģuciemā, Zaslaukā, Torņakalnā, Vecāķos un Bolderājā, dzīvojamie rajoni, kas celti padomju laikā — Imanta, Zolitūde, Ilģuciems, Ziepniekkalns, Vecmīlgrāvis, Purvciems, Jugla, Mežciems, Pļavnieki, Ķengarags, Daugavgrīva un vairāki cita veida dzīvojamie rajoni – Beberbeķi, Pleskodāle, Bierīņi, Dzirciems, Bišumuiža,

⁴¹ Pirms renovācijas veikšanas lietderīgi ir pārbaudīt potencialās alternatīvās izmaksas konkrētās ēkas nojaukšanā un aizvietošanā ar jaunu ēku.

Katlakalns, Mangaļsala, Aplokciems, Trīscierms, Jaunciems, Suži un Bukulti. Tā kā esošais dzīvojamai fonds nav pietiekams, nekustamā īpašuma tirgus ir aktīvs un arvien vairāk (jo īpaši pēdējo gadu laikā) top jauni dzīvojamie rajoni un ciemati, vai papildināta apbūve jau esošās dzīvojamās apkaimēs.

Padomju laikā būvētie dzīvojamie rajoni ir pārmērīgi lieli, utilitāri tipizēti un bezpersoniski, to tehnoloģiskā un celtniecības kvalitāte ir ļoti zema un situācija kopumā ar katru gadu turpina pasliktināties. Šo rajonu sakārtošanas un renovācijas iespējamie varianti var radīt pozitīvas vietējas izmaiņas arī pilsētas struktūrā.

Rīgas domes politika:

8.3.1. *Īpašu uzmanību pievērst padomju laikā celto dzīvojamo rajonu renovācijas nepieciešamībai un iespējām.*

8.3.2. *Veicināt kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un sakārtošanu Rīgas vēsturiskajos dzīvojamajos rajonos.*

8.3.3. *Dažādu dzīvojamo rajonu veidošanā izmantot atšķirīgu pieeju, veicinot savas noteiktas identitātes veidošanu katrā no tiem.*

8.3.4. *Veicināt viena vai vairāku vietējo apkalpes un darījumu centru izveidošanos katrā daudzdzīvokļu dzīvojamā rajonā un pēc vajadzības arī citās apkaimēs.*

8.3.5. *Veicināt esošo dzīvojamo rajonu centru attīstību un piedāvāto pakalpojumu daudzveidības palielināšanos tajos:*

8.3.5.1. *Daugavas labajā krastā — Sarkandaugavā, Juglā, Teikā, Purvciemā, Mežciemā, Pļavniekos un Ķengaragā,*

8.3.5.2. *Daugavas kreisajā krastā — Iļģuciemā, Āgenskalnā, Zolitūdē, Imantā, Torņakalnā un Ziepniekkalnā.*

RTP-2006 paredz arī vairākas teritorijas jaunu dzīvojamo rajonu izveidošanai. Izvērtējot dažādus ekonomiskus, sociālus, īpašuma piederības, infrastruktūras nodrošinājuma, ģeoloģiskos u.c. aspektus, RTP-2006 noteiktas šādas perspektīvo jaunu dzīvojamo rajonu teritorijas:

- 1) Daugavas labajā krastā — Dārziņi, Rumbula, Šķīrotava, Dreiliņi, teritorijas Juglas ezera DR un D piekrastē, teritorija starp Juglas kanālu un Ķīšezera, Trīscierms un Mangaļi.
- 2) Daugavas kreisajā krastā — Buļļu kāpa un teritorija ap Apakšgrāvja ielu.

Tādas teritorijas kā Rumbula, Buļļu kāpa, teritorija ap Apakšgrāvja ielu, teritorija ap Bābeliša ezeru RTP-2006 paredzētas kā ilgtermiņā rezervējamās dzīvojamās teritorijas, kuru attīstīšanai labvēlīgie apstākļi būs atkarīgi no ekonomiskajiem apsvērumiem, infrastruktūras esamības u.tml., kā arī gan no valsts, gan Rīgas domes realizētās mājokļu politikas.

Lai veicinātu pilsētas kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu un atjaunošanu, RTP-2006 nosaka arī Rīgas vēsturisko dzīvojamo rajonu aizsardzību un humanizāciju.

Kā Rīgas vēsturiskie dzīvojamie rajoni, kuros starp citiem izmantošanas veidiem, prioritāte saglabājama dzīvojamai funkcijai, RTP-2006 noteikti:

- 1) Daugavas labajā krastā — Maskavas forštates teritorija, Teika, Čiekurkalns, Mežaparks, Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Vecdaugava, Vecāķi.
- 2) Daugavas kreisajā krastā — Bolderājas vēsturiskā teritorija, Ķīpsala, Zolitūdes vēsturiskā daļa, Zaslauks, Šampēteris/Pleskodāle, Āgenskalns, Bierīni, Atgāzene, Torņakalns, Ziepniekkalna vēsturiskā daļa, Bišumuiža un Katlakalns.

Viens no svarīgākajiem uzdevumiem mājokļa jomā - dzīvojamās vides kvalitātes uzlabošana. Tāpēc tiek pieņemta sekojoša Rīgas domes politika:

8.3.6. Veicināt esošo Rīgas dzīvojamo rajonu sanāciju un humanizāciju, atsevišķos gadījumos pieļaujot arī esošās apbūves intensifikāciju.

8.3.7. Veicināt kvalitatīvas dzīves vides veidošanu un publiskās ārtlepas sakārtošanu dzīvojamajos rajonos, bet jo īpaši daudzdzīvokļu mājokļu dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs.

8.3.8. Veidot un labiekārtot bērnu rotaļu laukumus dzīvojamo rajonu / apkaimju iekšpagalmos, parkos un turpināt skeitlaukumu izveidi pie izglītības iestādēm.

8.3.9. Plānojot dzīvojamo rajonu jeb apkaimju attīstību, kā būtisku pozitīvu kritēriju ievērtēt arī apkaimes attīstības ietekmi uz potenciālo starppersonu attiecību uzlabošanas un vietējās apkaimes kopienas veidošanas⁴².

8.3.10. Nepieļaut pašvaldībai piederošo iekšpagalmu teritoriju apbūvi, un ierobežot iekšpagalmu apbūvi kopumā.

8.3.11. Potenciālo iekšpagalmu apbūvi organizēt atbilstoši izstrādājamajai "Apstādījumu attīstības koncepcijai.

8.3.12. Veicināt dažāda tipa apbūves veidošanos viena dzīvojamā rajona ietvaros, t.sk. arī gadījumos, kad kā dominante tiek attīstīta mazstāvu un savrupmāju apbūve.

8.3.13. Veicināt daudzstāvu dzīvojamo ēku renovāciju un būvniecību Rīgā, kas būtu ērtas un finansiāli pieejamas vairākumam Rīgas iedzīvotāju.

8.3.14. Veicināt savrupmāju un cita veida mazstāvu dzīvojamās apbūves īpatsvara pieaugumu Rīgas dzīvojamā fondā, lai pieprasījumam atbilstošas mājokļu izvēles iespējas arī iedzīvotāju turīgākajam slānim⁴³.

⁴² Veicinot iedzīvotājos piederības sajūtu savai apkaimē, tiks palielināta viņu atbildības sajūta par sava rajona (apkaimes) attīstību un sakārtošanu, tādējādi kopumā veicinot dzīves vides kvalitātes uzlabošanu.

⁴³ Tādējādi varētu tikt samazināta šo turīgāko iedzīvotāju potenciālā pārceļšanās uz dzīvi pierīgā, attiecīgi nodrošinot Rīgai ielākus ienākumus no iedzīvotāju ienākuma nodokļa iemaksām.

Dzīvojamās platības nodrošinājums un dzīvokļa standarts

Rīgas iedzīvotāju vidējais nodrošinājums ar lietderīgo platību ir 2002.gadā bija 22,3 kvadrātmetri uz vienu iedzīvotāju un dzīvokļa vidējais lielums ir ap 51,7 m². Lai tuvotos Eiropas valstu vidējam līmenim (30-40 kvadrātmetri uz vienu iedzīvotāju), nepieciešams veicināt lietderīgās un dzīvojamās platības nodrošinājuma pieaugumu un mājokļa standarta paaugstināšanu.

RTP-2006 mājokļu jomai izvirzīts uzdevums tuvināt Rīgas mājokļu fonda attīstību perspektīvā vēlamajai kvalitātei, apjomam un dažādībai.

Rīgas domes politika:

8.3.15. Veicināt mājokļu labiekārtotības uzlabošanu.

8.3.16. Samazināt komunālo dzīvokļu skaits par 20—30%.

8.3.17. Veicināt to mājsaimniecību mājokļu nodrošinājuma uzlabošanu, kurās ir vairāk personu nekā istabu viņu apdzīvotajā mājoklī.

8.3.18. Nepasliktināt to mājsaimniecību mājokļu nodrošinājumu, kurās ir mazāk personu nekā istabu viņu apdzīvotajā mājoklī.

8.3.19. Paplašināt mājokļu izvēles iespējas, gan no mājokļu izmaksu, gan mājokļu tipoloģijas viedokļa mazturīgākajām iedzīvotāju grupām (veidojot sociālo īres fondu un dažāda veida kopdzīvokļus kā vieninieku mītnes noteiktos dzīves posmos).

8.3.20. Izstrādāt speciālu mājokļu attīstības programmu jaunlaulātajiem ar jaundzimušiem bērniem Rīgā.

Rīdziniekiem 2018.gadā nodrošināmo mājokļu platību aprēķināšanai pieņemts, ka standartam n atbilst mājokļu platība 28 m²/personai. Standartam n+1 atbilst 35 m²/personai, tomēr šis standarts uzskatāms par vēlamu, kura sasniegšana būs nākamo pilsētas attīstības plānu uzdevums.

Jaunu mājokļu būvniecība

Aktuālā mājokļu problēma Rīgā joprojām ir arī šodienas realitāte – vēl 21. gadsimta sākumā ievērojama daļa galvaspilsētas iedzīvotāju ir spiesti dzīvot nepiemērotas un zemas kvalitātes mājokļos.

Šobrīd, kad ievērojami aktivizējusies jaunu mājokļu būvniecība, ir svarīgi pilsētas mājokļu jomas līdzsvarotai un mērķtiecīgai attīstībai noteikt skaidras vadlīnijas un konkrētas teritorijas dzīvojamajai apbūvei.

Gan dažādu Latvijas socioloģisko aptauju rezultāti, gan pēdējo gadu būvniecības aktivitātes kopumā, gan tendences Eiropā skaidri parāda, ka ģimenes mājas no komforta viedokļa ir iedzīvotājiem pieņemamākais apbūves veids. Par to liecina arī daudzskaitlīgie savrupmāju

rajoni, kas līdz šim galvenokārt izbūvēti Rīgas apkārtnē, pilsētas tiešā tuvumā. Savrupmāju fonda īpatsvars pieaug, uzlabojoties ekonomiskajai situācijai un, attiecīgi, arī iedzīvotāju labklājībai.

RTP-2006 nosaka, ka ģimenes māju īpatsvaram uz 2018.gadu jāstāda vismaz 8% no kopējā mājokļu fonda līdzšinējo 5,5% vietā. Lai šo īpatsvaru sasniegtu, Rīgā vēl vajadzētu uzcelt 6940 privātmājas, kam būtu nepieciešami vismaz 416 ha pilsētas zemes (pieņemot, ka aptuvenā vidējā nepieciešamā platība vienai privātmājai ir 600 m²).

Savukārt no ekonomiskā viedokļa raugoties, ir skaidrs, ka absolūtajam vairākumam iedzīvotāju pieņemamākais mājokļu risinājums ir dzīvoklis. „Rīgas Pilsētbūvnieks” No 2005. – 2009.gadam paredz uzbūvēt 5000 dzīvokļus, t.i. 1000 dzīvokļu gadā par pašvaldības līdzekļiem. Pieņemot, ka privātais sektors arī varētu uzbūvēti 1000 dzīvokļus gadā, tad 12 gados Rīgā kopā varētu tikt uzbūvēti ~ 24 000 jauni dzīvokļi.

Pamatojoties uz Rīgas attīstības programmā sniegtajām vadlīnijām mājokļu jomā, tiek pieņemts, ka 2018.gadā Rīgā būs ~700 000 iedzīvotāju un šajā gadā plānotā dzīvojamā platība būs 28 m²/iedz. Tādā gadījumā kopējā dzīvojamā fonda platība pilsētā būs: 700 000 x 28 m², kas atbilst 19 600 000 m² jeb 1960 ha. 2002.g. dzīvojamais fonds ir 16 469 200 m² jeb 1647 ha. Tātad, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, Rīgā līdz 2018.gadam jāuzbūvē 3 130 800 m² jeb 313 ha dzīvojamā fonda.

Lai radītu plašākas mājokļu izvēles iespējas pilsētas iedzīvotājiem un samazinātu turpmāku iedzīvotāju aizplūšanu ārpus pilsētas robežām, tiks veicināta esošā dzīvojamā fonda atjaunošana un papildināšana, kā arī jaunu daudzveidīgu dzīvojamo rajonu būvniecība.

Mazstāvu dzīvojamo ēku (t.sk. arī ģimenes māju) īpatsvara pieauguma veicināšanai Rīgas dzīvojamā fondā RTP2006 paredz vairākas jaunas teritorijas - Rumbulā, Šķīrotavā, pie Juglas ezera tā dienviddaļā, Bukultos starp Juglas kanālu un Ķīšezeru, Trīsciemā, Mangaļos, Vecdaugavā, Buļļu kāpas apkaimē un Apakšgrāvja ielas rajonā.

Daudzstāvu dzīvojamo ēku būvniecība galvenokārt plānota esošo daudzstāvu dzīvojamo rajonu ietvaros un to tuvumā (t.sk. jaunās attīstības teritorijās ap Rīgas vēsturisko centru), jaunas teritorijas paredzot tikai atsevišķās pilsētas vietās, kur veidosies intensīva jaukta tipa apbūve – Rumbulas Z daļā, centru apbūves teritorijās – Podraga apkaimē („Ziemeļu centrs”), Čiekurkalna apkaimē („Ezermalas centrs”) un Lucavsālas apkaimē.

Dažādo dzīvojamo apbūves tipu īpatsvaru konkrētajā teritorijā nosaka RTP-2006 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi un Teritorijas atļautās izmantošanas plāns.

Rīgas domes politika:

8.3.21. Veicināt individuālo būvētāju un būvfirmu iniciatīvu Rīgas dzīvojamā fonda papildināšanai, t.sk. attiecībā uz mazstāvu apbūves un ģimenes māju būvniecību tam paredzētajās teritorijās.

8.3.22. Veikt daudzpusīgu izpēti par atsevišķu videi draudzīgu ciematu attīstības iespējām un potenciālo pieprasījumu Rīgas perifērijā.

Zemju nodrošinājums mājokļu būvniecībai, ja tās tiek apbūvētas, ievērojot RTP-2006 noteikto politiku dos iespēju uzlabot mājokļu un dzīves vides kvalitāti blīvi apdzīvotos Rīgas dzīvojamajos rajonos kopumā. Mājokļu standartam n atbilstošu dzīvojamo platību ir plānots nodrošināt arī daudzstāvu daudzdzīvokļu ēku iedzīvotājiem.

Izveidojot jaunas un atslogojot esošās dzīvojamās platības, būs iespējams veicināt vietējo apkaimju identitātes stiprināšanu, teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu dzīvojamās apkaimēs Rīgā atbilstoši noteiktajām pilsētas teritorijas plānošanas pamatnostādņēm.

Lai nodrošinātu elastīgākus priekšnosacījumus teritoriju attīstībai pilsētā kopumā RTP-2006 jauktas apbūves teritorijās tiek ietvertas gan esošas, gan jaunas pilsētas teritorijas. Saskaņā ar vienu no pilsētas teritorijas plānošanas ilgtermiņa pamatnostādņēm, kas paredz teritoriju, ēku un attīstības iespēju daudzveidīgu izmantošanu, saglabājot līdzsvaru darbavietu, mājokļu un pakalpojumu jomās, jauktas apbūves teritorijas nodrošinās daudzveidīgas attīstības iespējas arī mājokļa jomai. Blakus darījumu un pakalpojumu funkcijām, šīs teritorijas paredz arī mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamās apbūves funkciju izmantošanu. Tādējādi pēc aptuvenām aplēsēm var prognozēt, ka vismaz 50% no jauktas apbūves teritorijām sastādītu dzīvojamā apbūve, radot iespēju pilsētas dzīvojamā fonda paplašināšanai arī šo teritoriju ietvaros.

Jaukta tipa apbūvei (t.sk. centru apbūves teritorijas) paredzēta ievērojama daļa - aptuveni 50% visu pilsētas teritoriju, tādējādi radot daudzveidīgas attīstības iespējas gan pilsētas Centrā, gan jaunajās attīstības teritorijās, gan vietējo centru tuvumā esošām teritorijām.

Iedzīvotāju līdzdalība mājokļa sakārtošanā un attīstībā

Pilsētas iedzīvotāju aktīva iesaistīšana mājokļa un savas apkārtnes sakopšanā ir svarīga vispārējās pilsētvides kvalitātes uzlabošanā. Šodienas situācijā, kad lielākā daļa pilsētas dzīvojamā fonda atrodas privātajā īpašumā, iedzīvotāju — gan privāto īpašnieku, gan īrnieku — līdzdalībai ir ļoti nozīmīga loma. Tādēļ Rīgas pašvaldība īpašu uzmanību veltīs iedzīvotāju un pašvaldības sadarbības veicināšanai.

Rīgas domes politika:

8.3.23. Veicināt dzīvojamo rajonu iedzīvotāju iesaisti sava mājokļa un tā dzīvojamās vides sakārtošanā un uzturēšanā.

8.3.24. Turpināt informēt iedzīvotājus par aktualitātēm un lēmumiem mājokļa jomā, iesaistot iedzīvotājus pārrunās, diskusijās un priekšlikumu izvirzīšanā.

8.3.25. Turpināt atbalstīt iedzīvotāju apvienību veidošanos un to iniciatīvu dzīvojamā fonda apsaimniekošanā, uzturēšanā un labiekārtošanā.

8.3.26. Rīkot iedzīvotāju līdzdalību veicinošas kampaņas, ietverot to rezultātā iegūtos viedokļus un priekšlikumus pilsētas mājokļa jomas līdzsvarotas attīstības nodrošināšanai.

9. TRANSPORTS – SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

Satiksmes infrastruktūra (turpmāk tekstā - SI) ir viens no pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina tās dzīvotspēju. Nosacīti to var sadalīt divās daļās:

- Transporta būves – visdārgākā sastāvdaļa, kas ietver sevī ielas (brauktuves, ietves, veloceliņi), inženierbūves (tilti, transporta mezgli, tuneļi), sabiedriskā transporta ceļus (dzelzceļa, tramvaja, trolejbusa) u.tml.;
- Satiksmes līdzekļi un būves to apkalpošanai – sastāvdaļa, kas ietver sevī sabiedriskā transporta ritošo sastāvu, vieglo un kravas autotransportu, velotransportu, garāžas, depo, parkus utt. Šo transporta infrastruktūras daļu pakāpeniski pilnveidojot ir iespējams pielāgot mūsdienu prasībām.

9.1. Transporta situācija un vispārējie attīstības principi

Pēdējo 10-12 gadu periodā praktiski divkārtīgi samazinājušies pārvadājumi ar sabiedrisko transportu, bet vieglo automašīnu skaits uz 1000 iedzīvotājiem ir dubultojies, 2004.gadā sasniedzot 304 auto uz 1000 iedzīvotājiem. Satiksmes intensitāte uz ielām ir palielinājusies gandrīz divas reizes.

Galvenās problēmas satiksmes infrastruktūrā, kas izraisa lielu iedzīvotāju un satiksmes dalībnieku neapmierinātību:

- pārslogoti ar transportu vairāki ielu tīkla posmi, starp tiem:
 - pieejas tiltiem (Kr.Valdemāra, 13.janvāra, Lāčplēša, Kalnciema ielas, Uzvaras bulvāris, Vienības gatve);
 - pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem (Brīvības, Čaka, Deglava, Lāčplēša, Gogoļa, Tilta, Gaujas, Slāvu, Krustabaznīcas, Viskaļu-Džutas, Liepājas, Tilta, Krustpils, Zolitūdes ielas);
 - citi noslogotākie maģistrālo ielu krustojumi (Brīvības – Juglas, K.Ulmaņa – Vienības gatve, K.Ulmaņa-Liepājas, Valmieras – Stabu, Tēriņu – Cēres u.c.);
- liels ceļu satiksmes negadījumu skaits;
- paaugstināts vides piesārņojums.

Līdz ar to palielinās to cilvēku skaits, kas sāk uzskatīt transporta problēmu loku par vienu no kritiskākajiem pilsētas saimniecībā, novērtējot situācijas uzlabošanu kā vienu no būtiskākajām aktualitātēm (pēc “Es daru Rīgu” sabiedrības iesaistīšanas kampaņas rezultātiem).

Problēmu rašanās galvenie iemesli:

- pilsētā nav izveidota hierarhiska ielu sistēma dažādiem satiksmes veidiem, braukšanas attālumiem un ātrumiem. Tāpēc Centra teritorijā pastāv tranzītā satiksme. Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģī situāciju pilsētas ielās un jo sevišķi pilsētas centra teritorijā.

- Maģistrālo ielu tīklam saglabājies fragmentārs raksturs (piem., K.Ulmaņa gatve, Austrumu maģistrāles un Pērnavas loka fragmenti).
- Pilsētā nav izveidota maģistrālo ielu sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām (ieskaitot tranzītu attiecībā pret Centru un arī pret citām dzīvojamām teritorijām). Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģīt situāciju pilsētas ielās it sevišķi pilsētas centra teritorijā.
- Ievadielām Centrā ir ierobežota caurlaides spēja, tās ir nevienmērīgi noslogotas.
- Nav izveidota autostāvvietu politika. Centrā pieprasījums pēc autostāvvietām pārsniedz piedāvājumu, tādējādi ne vienmēr tiek ievēroti ceļu satiksmes noteikumi un rodas papildus satiksmes intensitāte.
- Gājējiem ne visur izveidoti pietiekoši droši un ērti ceļi.
- Velosatiksmei nav izveidoti droši un ērti ceļi.
- Kaut arī sabiedriskā transporta ritošā sastāva kvalitāte kopumā ir uzlabojusies, tomēr liela daļa trolejbusu, kā arī tramvaja ritošais sastāvs, ir novecojuši.
- Tramvaju līniju tīkls nenosedz visus lielos pilsētas rajonus.
- Nepietiekami izmantots dzelzceļa transports pasažieru pārvadājumiem pilsētas robežās — ar dzelzceļa starpniecību tiek veikti tikai 3% no sabiedriskā transporta pārvadājumu kopējā apjoma.

Neskaitot nepietiekošo finansējumu, transporta būvju pilnveidošana ir apgrūtināta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām:

- 19.gs.ielu tīkls Centrā, kas nav pilnīgi piemērots mūsdienu satiksmes prasībām,
- Vecrīgas viduslaiku ielu tīkls praktiski nav piemērots autotransporta satiksmei,
- Daugavas un daudzu dzelzceļa līniju pārvarēšanai nepieciešami ievērojami kapitālieguldījumi.

Kopumā pilsētas satiksmes infrastruktūras stāvoklis nav kritisks, bet nekontrolētas attīstības rezultātā situācija varētu kļūt kritiska, kā piemēram:

- Detroitā, kur, sakarā ar centra apgrūtinātu sasniedzamību (satiksmes sastrēgumi, autonovietņu nepietiekamība) tas ir praktiski izmiris, centra funkcijas pārvietojušās pilsētas ārpusē;
- Bangkokā, kur sakarā ar nekontrolētu apbūvi satiksmes infrastruktūrai netika rezervētas teritorijas un tādējādi kļuva praktiski neiespējami nodrošināt pilsētas funkcionēšanu, izņemot ar masīvu satiksmes estakāžu tīkla izbūvi pāri ielām un ēkām.

Rīgai piemērots un reāls ir variants: plānojot pilsētas attīstību, sagatavoties, lai varētu izmantot iespēju izveidot Rīgu par 21.gs. galvaspilsētu.

Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūras attīstības mērķis ir izveidot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu gan tās iekšienē, gan no ārienes, nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.

21.gs. prasībām atbilstoši satiksmes infrastruktūrai ir jābūt apvienotai, pārvaldītai un uz pieprasījumu orientētai.

Satiksmes infrastruktūras uzdevumi:

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

Veidojot Rīgas nākotnes satiksmes infrastruktūru tiek plānots, ka:

- iedzīvotāju skaits pilsētā līdz 2018.gadam saglabāsies praktiski stabils – 710 tūkst.cilv. Iedzīvotāju skaita pieaugums turpināsies Rīgas robežai pieguļošajās teritorijās (Rīgas aglomerācijā).
Sagaidāms, ka turpināsies tendence saistībā ar iedzīvotāju dzīvesvietas maiņu:
 - daudzstāvu dzīvojamajos rajonos iedzīvotāju skaits samazinās,
 - veidojas jauni daudzstāvu dzīvojamo un darījumu objektu kompleksi (piemēram Ķīpsalā, Klīversalā, pie Lielirbes ielas u.c.),
 - aktivizējas mazstāvu dzīvojamās apbūves attīstības procesi pie Rīgas pilsētas robežām.
- darbavietu izvietojumā saglabāsies pašreizējā tendence – pārvietoties ārpus Centra. Jau sāk darboties industriālie parki Mārupē, pie lidostas “Rīga”. Rūpniecības zonas gar dzelzceļa loku sāk pārveidoties par darījumu zonām (T/c “Domina”, bij. Vagonu rūpnīcas teritorijā u.c.).
- apkalpes centri turpinās attīstīties ārpus pilsētas centra, papildinot to (piemēram, T/c “Alfa”, Krasta iela, Skanstes ielas apkaime, Podraga apkaime u.c.);

- 20-30 gadu laikā Latvija var sasniegt pašreizējo ES valstīs vidējo IKP līmeni uz vienu iedzīvotāju. Tātad celsies iedzīvotāju labklājības un līdz ar to arī automobilizācijas līmenis;
- dažādām Rīgas teritorijām ir atšķirīgs apbūves raksturs, un līdz ar to arī atšķirīgas iespējas dažādu transporta veidu pielietošanā (skatīt attēlu Nr.4).
- pieaugot saimnieciskajai darbībai Rīgas pilsētā, pieaugs arī kravu satiksmes plūsmas.

Attēls Nr.4

Satiksmes infrastruktūras attīstības priekšnoteikumi pilsētas specifiskajās teritorijās

	<i>Apbūves raksturs</i>	<i>Piemērotākie satiksmes līdzekļi</i>	<i>Satiksmes vajadzības</i>
VECRĪGA	saglabājams	bezmotora	tūristu apkalpošanai
CENTRS lielākie konflikti	aizsargāts	sabiedriskais transports (visi veidi), auto	<p>iedzīvotāju 21.gs. līmeņa prasības</p>
20.gs. RĪGA	ar mērenu blīvumu	sabiedriskais transports (visi veidi), auto	
PIEPILSĒTA	ar ļoti <u>zemu</u> blīvumu	auto, sabiedriskais transports (mazas ietilpības)	

Rīgas domes politika:

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

9.1.2. Veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem.

- 9.1.3. Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem.**
- 9.1.4. Atbilstoši atsevišķu teritoriju apbūves specifikai (Vecrīga, Centrs, 20.gs. apbūve, piepilsēta) veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību.**
- 9.1.5. Operatīvu un objektīvu lēmumu pieņemšanai par kapitālieguldījumu racionālu izmantošanu, veicināt tehniski – ekonomisko vērtējumu izstrādi, pielietojot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu.**

9.2. Ielu tīkls

Ielu tīkls ir satiksmes infrastruktūras sastāvdaļa, kas ietver sevī ielas un inženierbūves. Pilsētas ielu tīklam ir jāveido vienota sistēma ar ārpuspilsētas ceļu sistēmu (starptautiskajā, valsts un reģionālajā līmenī), kurā pilsētas galvenajām maģistrālēm jāklūst par loģisku turpinājumu ārpuspilsētas ceļiem.

9.2.1. Ielu klasifikācija⁴⁴

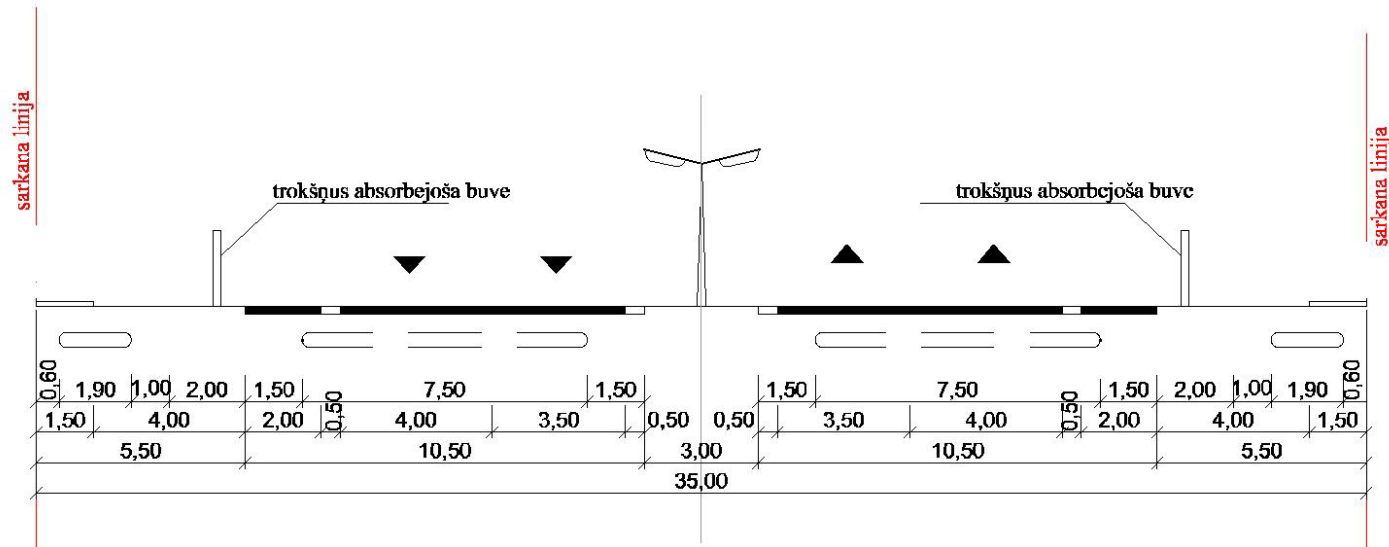
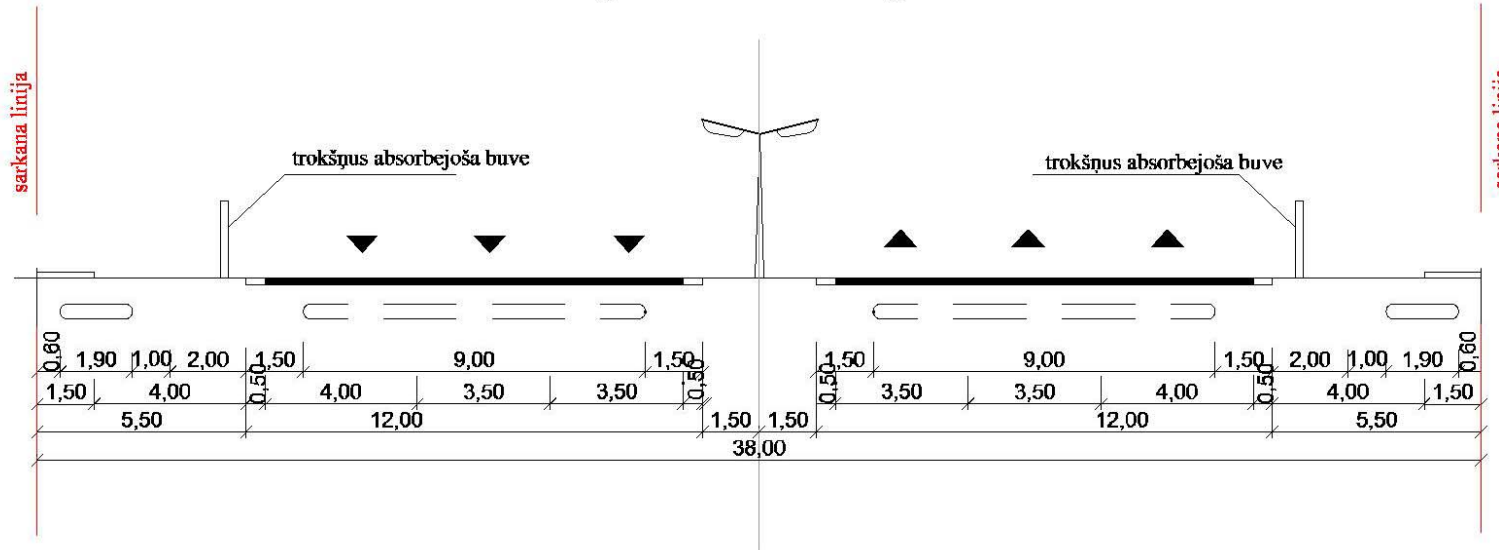
RTP-2006 pieņemti šādi pilsētas ielu raksturojumi un galvenie raksturlielumi:

- **Lielceļi** uzņem galvenās pilsētas starprajonu un tranzīta autotransporta plūsmas un izvada tās uz ārējo lielceļu un maģistrāļu tīklu:
 - pēc iespējas nepārtrauktas kustības joslas (3,5 m platas), divas līdz trīs katra virzienā, ar sadalošo joslu;
 - automašīnu stāvēšana vai novietošana nav pieļaujama;
 - lielceļu savstarpējie krustojumi un krustojumi ar pilsētas maģistrālēm pēc iespējas dažādos līmeņos ar nepieciešamo virzienu izkārtojumu;
 - lielceļu pieslēgumi ne tuvāk kā 1-1,5 km viens no otra, ar vietējām savācošām joslām, ko izbūvē pēc vajadzības un iespējām, iespējams ar sabiedrisko transportu;
 - piebraukšana pie īpašumiem tikai no vietējas joslas;
 - kravas transports ir atļauts.
- **Pilsētas maģistrāles** galvenokārt savieno lielceļu tīklu ar pilsētas dzīvojamajiem rajoniem, iedzīvotāju darba vietām un ar pilsētas centru:
 - divas līdz trīs joslas (3,0-3,25 m platas) katrā virzienā;
 - satiksme regulējama, var būt arī dažādos līmeņos – ar attiecīgu pamatojumu;
 - visu veidu sabiedriskais transports;

⁴⁴ Papildus skaidrojošajam tekstam skatīt ielu šķērsprofilu attēlus.

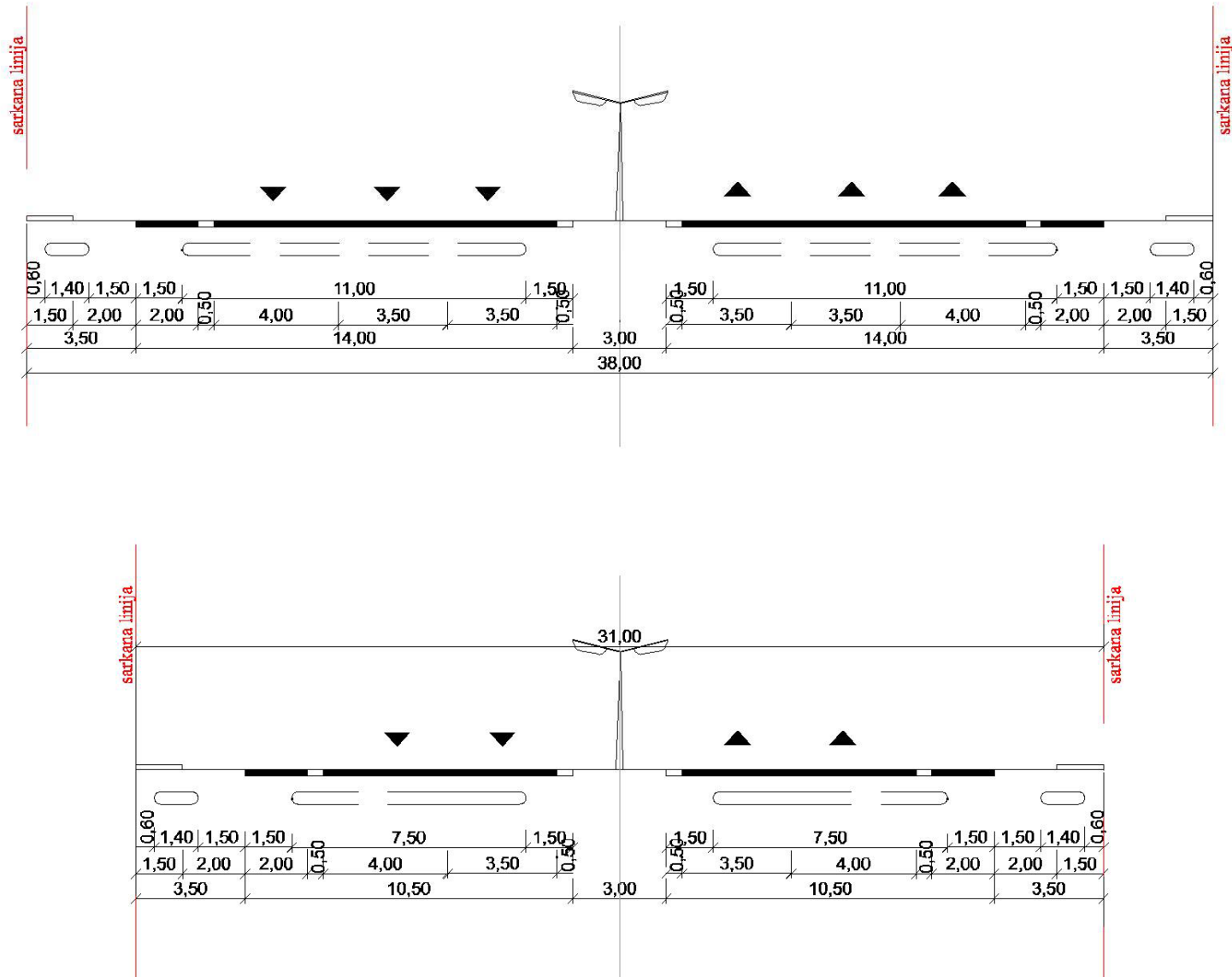
- kravas transports ir atļauts;
 - nav pieļaujama automašīnu stāvēšana vai novietošana šajās joslās;
 - satiksmes plūsmas kontrolē ar luksoforiem;
 - piebraukšana pie ģaumiem – ievērojot ielu hierarhiju.
- **Pilsētas ielas** apkalpo katru rajonu un tā apkārtni, pievadot vietējo satiksmi maģistrālēm, neizejot ārpus pilsētas robežām:
 - viena līdz divas joslas (3,0-3,25m platas) katrā virzienā;
 - automašīnu stāvēšana šajās joslās izņēmuma gadījumos;
 - krustojumi vienā līmenī, regulējami;
 - visu veidu sabiedriskais transports;
 - piebraukšana pie ģaumiem atļauta, taču pēc iespējas – ierobežota.
 - **Vietējās ielas un piebraucamie ceļi** izvada transportu pilsētas ielās:
 - viena josla (2,7-3,0 m plata) katrā virzienā;
 - krustojumos satiksme pašregulējama;
 - automašīnu stāvēšana gar ielas malām un iebraukšana ģaumos atļauta.
 - **Gājēju ielas** apkalpo gājējus intensīvi apmeklētās vietās bez visa veida transporta, ar velosatiksmi uz atdalītām joslām.
 - **Veloceliņi** — lietišķiem un atpūtas braucieniem, bez visa veida transporta.

Lielceļi apbūvetas teritorijās

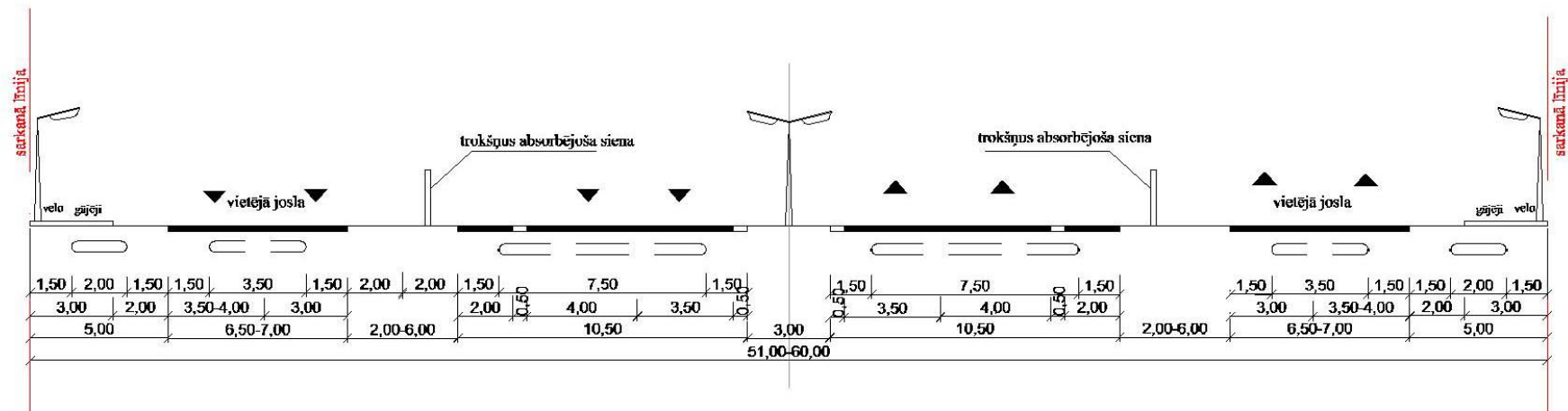
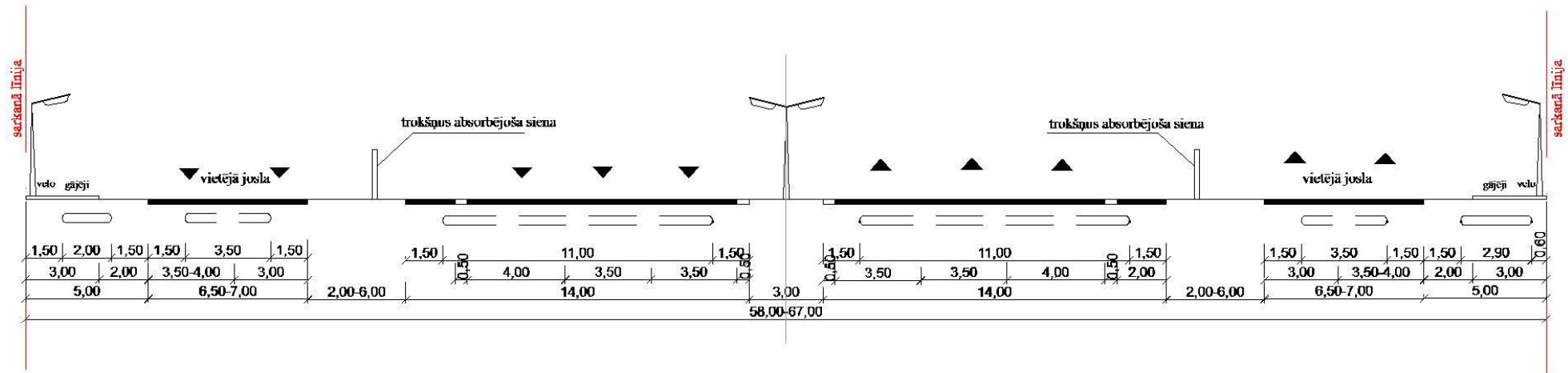


Lielceļi neapbūvetas teritorijās

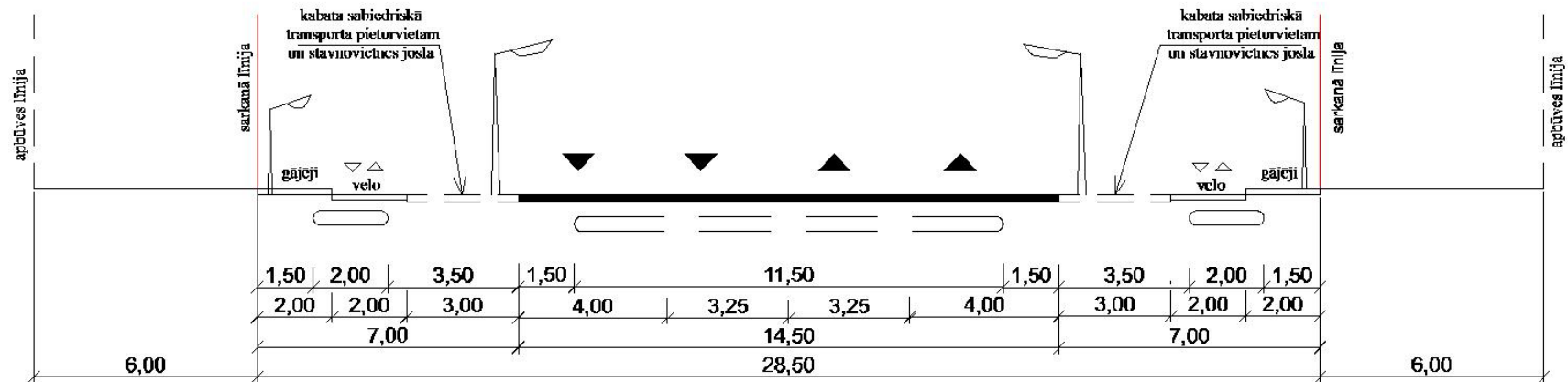
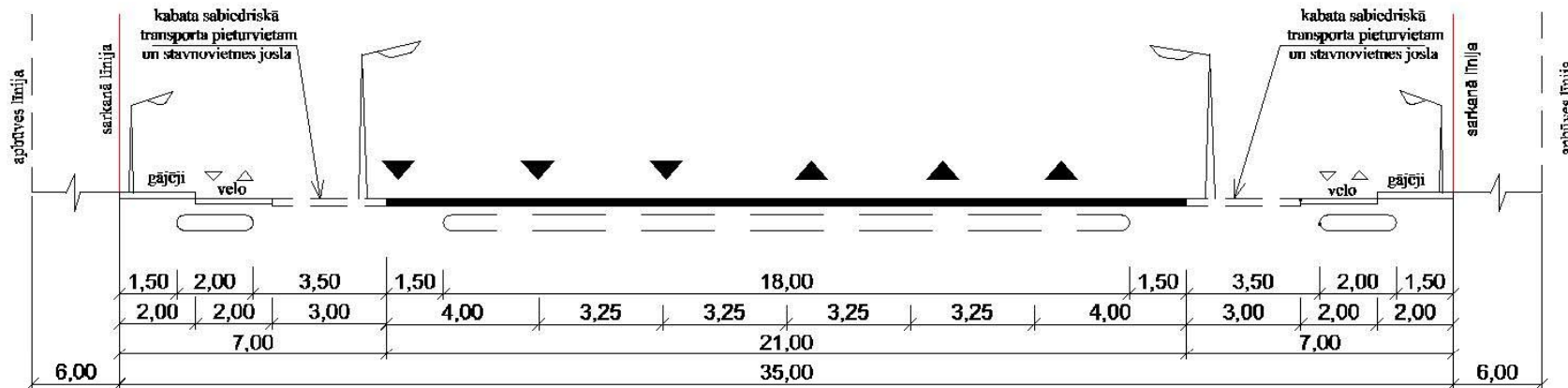
Attēls Nr.6



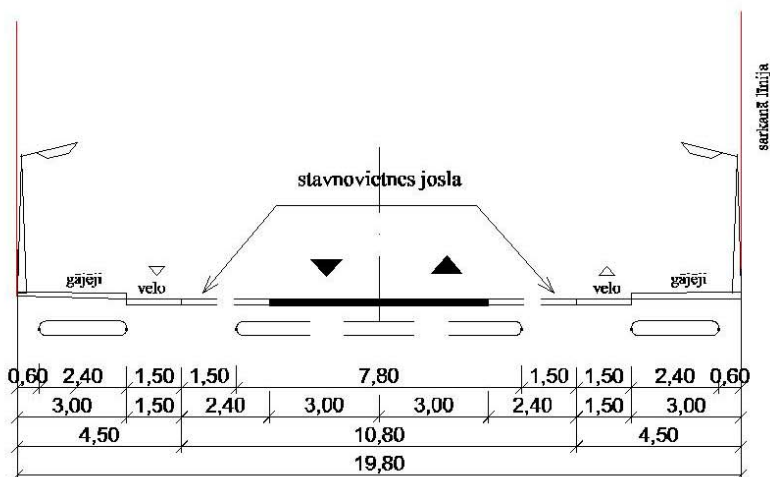
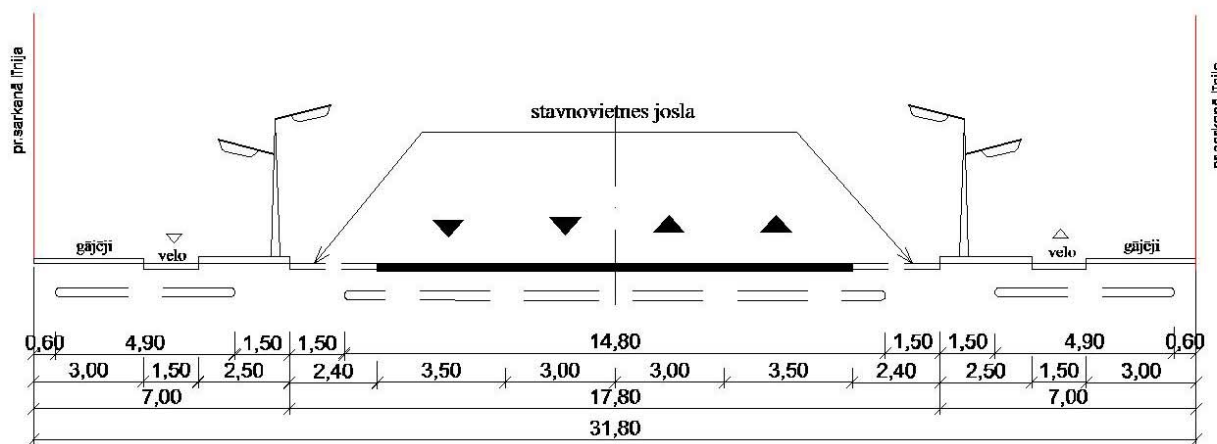
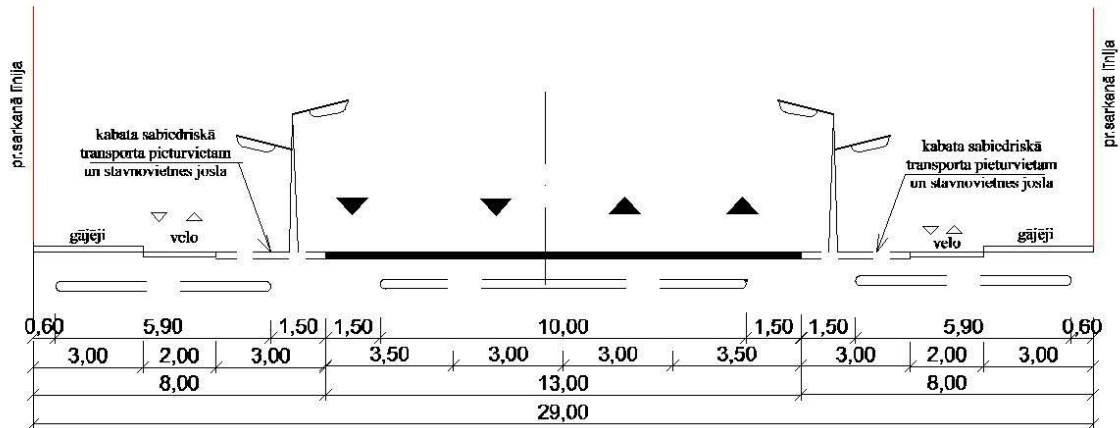
Lielceļi apbūvētajās teritorijās ar vietējas kustības joslām



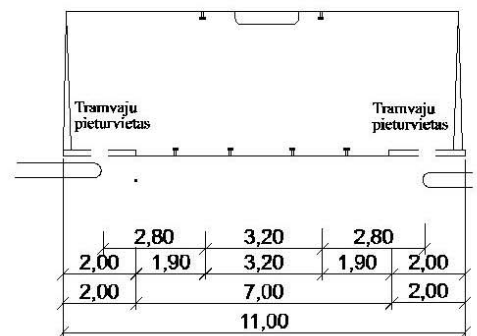
Pilsētas magistrāles



Pilsētas ielas



Tramvaja līnija



9.2.2. Ielu tīkla struktūra

Pamatojoties uz RTP-2006 paredzēto ielu tīkla klasifikāciju, Rīgai ir izstrādāta kopējā ielu tīkla struktūra⁴⁵. Pilsētas ielu tīklam mugurkaulu veido lielceļi. Satiksmes plūsmas no ārpuspilsētas ceļiem un perifērijas rajoniem pa lielceļiem tiek novadītas līdz lielajam transporta lokam, kas atrodas ārpus dzelzceļa loka, no kura ievadi Centrā iespējami pa ierobežota skaita pilsētas maģistrālēm.

Lielo loku veido lielceļi, kuru svarīgākās funkcijas ir:

- sadalīt satiksmes plūsmas starp pilsētas maģistrālēm,
- apkalpot tranzītās plūsmas attiecībā pret Centru,
- apkalpot starpreģionālās satiksmes plūsmas.

Maģistrālo ielu tīklam jānodrošina Rīgas šķērsošana visos virzienos, apejot vēsturisko centru. Maģistrālo ielu tīkls galvenokārt veidojams pa ātrgaitas maģistrālēm, maksimāli izmantojot iespēju pilsētas ātrgaitas maģistrāles iedziļināt ierakumos vai pacelt estakādēs atkarībā no katra konkrētā novietojuma specifikas.

Mazo loku ap Centru (iekšpus dzelzceļa loka) veido pilsētas maģistrāles. Mazā loka galvenā funkcija ir:

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

Mazais loks ir pietiekoši labi savienots ar lielceļu sistēmu, un to var izmantot arī reģionālās un pret Centru tranzītās plūsmas.

Uz šīs struktūras bāzes un, ievērojot „Teritorijas plānošanas likumā” definētos principus (t.sk. ilgtspējība, interešu saskaņošana, daudzveidība, nepārtrauktība un pēctecība), ir izstrādāta vispārējā satiksmes infrastruktūras attīstības shēma Rīgai.

Lielceļu un maģistrāļu vispārējā shēma ir sagatavota ņemot vērā paredzamo Rīgas attīstību, kā arī 21.gs. transporta vajadzības un iespējas. Šeit netiek noteikts katra segmenta specifiskais raksturs, joslu skaits un krustojumu veids, bet gan rezervētas trases un koridori, aizliedzot tos apbūvēt. Nepārtraukts tendenču un notikumu monitorings dos iespēju katru posmu specifiski analizēt un izplānot kādus desmit gadus pirms rekonstrukcijas, lai apkalpes spējas tieši atbilstu īstajām tā laika vajadzībām.

⁴⁵ Skatīt RTP-2006 shēmu “Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija”.

Shēma „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija”.

9.2.3. Ielu tīkla attīstības scenāriji un to salīdzinājums

Padziļinātas transporta izpētes darba gaitā ir izstrādātas un salīdzinātas trīs scenāriju grupas ielu tīkla attīstībai. Attīstības scenāriju salīdzinājuma mērķis ir novērtēt, kāda daļa no plānotās pilsētas perspektīvās ielu struktūras shēmas⁴⁶ dos vislielāko atdevi tautsaimniecībai, ar pieņēmumu, ka 12 gadu perspektīvā par iekšzemes līdzekļiem varētu tikt uzbūvēta tikai viens jauns šķērsojums pāri Daugavai (tilts vai tunelis ar pieejām). Visos scenārijos ir pieņemts, ka ir pabeigta Austrumu lielceļa (saukts arī par Austrumu maģistrāli) un Dienvidu tilta izbūve.

Scenāriju grupas pilsētas ielu tīkla attīstībai:

- 1.grupa: 6 scenāriji ar Hanzas šķērsojumu (scenāriji 31, 32, 51 52 54, 56);
- 2.grupa: 5 scenāriji ar Ziemeļu šķērsojumu (scenāriji 41, 42, 61, 62, 64);
- 3.grupa: 2 scenāriji ar Centrā izvietojamiem tiltiem – Zemgales vai Lucavsalas (scenāriji 7 un 8).

Scenāriju salīdzinājums veikts 2 stadijās sekojošā secībā:

I stadijā:

1. izstrādāts salīdzinājuma kritēriju saraksts,
2. novērtēta katra kritērija nozīme (ekspertu vērtējums),
3. veikts katra scenārija komplekss novērtējums, balstoties uz modelēšanas rezultātiem un perspektīvo zonu apkalpi ar maģistrālēm.

II stadijā: novērtēta kapitālieguldījumu racionālas izmantošanas pakāpe (vienas vērtējuma balles izmaksas)

Scenāriju salīdzinājuma rezultātā:

I stadijā novērtēts:

- labākais rezultāts scenārijam, kurš paredz visas plānotās perspektīvās ielu struktūras izbūvi, izņemot Piejūras maģistrāli);
- savstarpēji tuvi labi rādītāji ir scenārijiem ar šķērsojumiem pāri Daugavai uz Ziemeļiem no Vanšu tilta – Hanzas ielas un Ziemeļu (31, 32, 41, 42, 51, 52, 54, 56, 61, 62, 64 scen.);
- vissliktākie rādītāji ir scenārijiem ar centrā novietotiem tiltiem - Zemgales un Lucavsalas (7,8 scen.).

⁴⁶ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Ielu tīkla attīstības shēma (12 gadu perspektīva)”.

Kartoshēma „lelu tīkla attīstības shēma (12 gadu perspektīva)”.

II stadijā novērtēts: Ņemot vērā kapitālieguldījumu apjoma ietekmi, labāki rādītāji transporta situācijas uzlabošanai pilsētas līmenī ir Hanzas šķērsojuma trasei, kamēr starptautiskā, nacionālā un reģionālajā līmenī, lielāku labumu transporta situācijas uzlabošanai un sociāli-ekonomiskās attīstības dinamikas uzlabošanai Rīgā sniegtu Ziemeļu trases, t.sk. Ziemeļu šķērsojuma izbūve, kas būtu Eiropas nozīmes transporta tīkla sastāvdaļa.

Transporta plūsmas modelētas Hanzas un Ziemeļu šķērsojumiem pāri Daugavai, ņemot vērā, ka šķērsojumos satiksme bezsliežu transportam tiks organizēta pa 2 joslām katrā virzienā ar sekojošu paredzamo kustības intensitāti pāri šķērsojumiem maksimumstundā:

- 3,8 – 4,3 tūkst. reducētās vienības – vieglais un kravas transports,
- Ap 0,2 – 0,3 tūkst. reducētās vienības sliežu sabiedriskais transports,
- Kopējā kustības intensitāte 12 gadu perspektīvā 4,0 – 4,6 tūkst. reducētās vienības maksimumstundā vienā virzienā.

Gadījumā, ja tiks izbūvēts tikai viens šķērsojums (t.i. tilts vai tunelis ar pieejām) pāri Daugavai, transporta caurlaides spējas deficīts varētu sasniegt (kopā ar sabiedrisko transportu) 10% - 15% no caurlaidspējas.

Tas liecina par to, ka normālā situācijā transporta kustības nodrošināšanai jau tagad ir nepieciešams veikt pētījumus par 2 šķērsojumu būvniecību pāri Daugavai uz ziemeļiem no Vanšu tilta, jo tālākā perspektīvā transporta plūsmai ir izteikta tendence palielināties.

Rīgas specifiskos apstākļos, kad liela daļa pārvadājumu saistīta ar pilsētas aglomerāciju, un ņemot vērā pilsētas ielu kopējo struktūru, ielu tīkla attīstības scenāriju salīdzinājumu, ierobežoto kapitālieguldījumu apjomu pilsētas budžetā tiek rekomendēts:

- pārrobežu un reģionāliem sakariem rezervēt vietu Ziemeļu trasei kā Via Baltica ievadam Rīgā, kuras būvniecībai ir iespējams piesaistīt ES struktūrfondu līdzekļus;
- pilsētas sakariem, kā izdevīgāko rezervēt Hanzas šķērsojuma trasi, kuras būvniecībai varētu piesaistīt privātā kapitāla līdzekļus;
- Brīvības ielas dublierim kā daļai no Ziemeļu trases paredzēt pieslēgumus pie pilsētas maģistrālēm;
- periodā līdz 2018.gadam Rietumu lielceļa (maģistrāles) būvniecība pilnā apjomā nav nepieciešama pie nosacījuma, ja tiks veikta Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija.

Būvniecības secība 5-7 gadu perspektīvai novērtēta pēc augstāk minētās metodikas ar transporta plūsmu modelēšanas palīdzību, pielietojot rangu novērtējumu.

Paredzēta šāda nozīmīgu transportbūvju būvniecības secība:

- Daugavas kreisajā krastā:
 - pieejas Dienvidu tiltam – transporta mezgls ar Ziepniekkalna ielu un Vienības gatvi;

- Daugavas labajā krastā:
 - pieejas Dienvidu tiltam: Slāvu ielas pārvada paplašināšana un Slāvu loka transporta mezgls;
- Austrumu lielceļš (maģistrāle) no Brīvības ielas līdz Slāvu loka transporta mezglam.

Tālākai Rīgas lielceļu un maģistrāļu sistēmas attīstībai pirmkārt tiek rekomendēta Ziemeļu trases izbūve, sadalot to trijos posmos: (1) Brīvības ielas dublieris no Via Baltica ievada Rīgā līdz Austrumu lielceļam (maģistrālei), (2) Brīvības ielas dubliera turpinājums ar Ziemeļu šķērsojumu pāri Daugavai, (3) Ziemeļu trases turpinājums Daugavas kreisajā krastā. Otrkārt attīstāma arī Hanzas šķērsojuma trase.

Rīgas domes politika:

9.2.1. Veidot vienotu satiksmes ceļu mezglu, apvienojot ārpuspilsētas un pilsētas galvenās maģistrāles.

9.2.2. Veidot pilsētā hierarhisku ielu tīkla sistēmu, atbilstoši ielu klasifikācijai.

9.2.3. Veidot lielceļu un pilsētas maģistrāļu vienotu sistēmu.

9.2.4. Veidot Daugavas šķērsojumus (tiltus vai tuneļus) vienlaicīgi ar pieejām pie tiem, lai gūtu lielāku ekonomisko efektivitāti no kapitālieguldījumiem.

9.2.5. Rezervēt trases Daugavas šķērsojumiem (tiltiem vai tuneļiem ar pieejām) Ziemeļos no Vanšu tilta Ziemeļu šķērsojumam un Hanzas šķērsojumam, ņemot vērā, ka Ziemeļu šķērsojuma galvenā funkcija ir starpreģionālo saistību apkalpošana, bet Hanzas šķērsojums kalpos pārsvarā iekšpilsētas pārvadājumiem.

9.2.6. Pirmās būvniecības kārtas objekti ir realizējami šādā secībā:

I. pieejas Dienvidu tiltam – vispirms kreisajā, pēc tam labajā krastā.

II. Austrumu maģistrāle.

III. Via Baltica ievads Rīgā (Brīvības ielas dublieris).

9.3. Gājēji

Pilsētā ir jāpanāk gājēju kustības prioritāte un to drošība. Gājēju kustības prioritāti var panākt ar:

- plašāku gājēju ielu izveidošanu Vecrīgas ielās, Brīvības bulvārī pie Brīvības pieminekļa. Ievērojot tūristu un dažādu izklaides vietu apmeklētāju skaita pieaugumu vakara stundās, preču piegāde jānodrošina no plkst. 24.00 līdz 7.00;
- pietiekama platuma ietvju ierīkošanu, sevišķi pie sabiedriskā transporta pieturvietām;
- lielākām gājēju plūsmām šķērsojošās brauktuvēs – transporta ātruma mākslīga samazināšana;
- transporta un gājēju plūsmu sadalīšana:

- = Rīgas vēsturiskā centra teritorijā pārsvarā ar luksoforiem, pēc iespējas ar speciālu fāzi gājējiem;
- = pārējās pilsētas zonās - izmantojot arī dažādus līmeņus (ar speciālu pamatojumu).

Rīgas domes politika:

9.3.1. Veicināt gājēju ielu izveidošanu Vecrīgā.

9.3.2. Nodrošināt ietvju platumu atbilstoši gājēju plūsmu lielumam, t.sk. sabiedriskā transporta pieturvietās.

9.3.3. Vietās ar aktīvākām gājēju plūsmām veicināt gājēju pāreju izveidošanu divos līmeņos (AZ un pilsētas perifērijas rajonos).

9.4. Velotransports

Velotransports Rīgā attīstās. Velotransports tiek izmantots kā transportlīdzeklis gan atpūtai, sportam un tūrismam, gan arī lietišķiem.

2000.gadā Rīgas domes pieņemtā „Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai” ietver rīcības programmu, kas balstīta uz trīs kompleksi risināmām sastāvdaļām:

- velotransporta infrastruktūra (velomaršrutu tīkls, velonovietnes, Ties punkti utml.);
- veloizglītības un veloinformācijas sistēma;
- velotransporta pārvaldības un informācijas sistēma.

Velomaršrutu tīklam⁴⁷ ir jānodrošina:

- **Pieejamība.** Velomaršrutu tīklam ir jāsavieno piepilsētas zonas ar galvenajiem braucieniem mērķiem pilsētā – centrālo darījumu zonu, Vecrīgu, sporta centriem, dzelzceļa stacijām, lielākām izglītības un pakalpojumu iestādēm.
- **Satiksmes drošība.** Veloceliņu, izdalīto vai jauktas satiksmes joslu izvēle, lai nodrošinātu velosipēdu norobežošanu no citiem satiksmes dalībniekiem un gājējiem atkarībā no satiksmes intensitātes un fiziskām iespējām.
- **Maršruta vides kvalitāte.** Neizvietot veloceliņus un velojoslas gar lielceļiem un iespēju robežās arī gar pilsētas maģistrālēm, izņemot gadījumus, ja veloceliņi ir norobežoti no pārējās satiksmes plūsmas. Tādējādi pārvietošanās ar velosipēdu varētu būt labvēlīgāka arī no vides un veselības viedokļa. Iespēju robežās veloceliņus un velojoslas jācenšas izvietot caur pievilcīgām zaļām apstādījumu zonām un pie parkiem, labiekārtojot tajās apstāšanās vietas un atpūtas vietas velotūristiem.
- **Iespējami īsāks un taisnāks maršruts.** Maksimālais attālums starp paralēliem maršrutiem 500 – 800 m, kas var būt mazāks centra rajonā.

⁴⁷ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Veloceliņu tīkls”.

Kartoshēma „Veloceliņu tīkls”.

- **Maršrutu vienotība tīklā.** Maršruti savienojami savā starpā un ar svarīgiem maršrutiem citās zonās, kā arī atsevišķās vietās jānodrošina iespēja pārsēties uz citu transporta veidu.
- **Satiksmes sistēmas pārskatāmība.** Viegli izbraucamu maršrutu veidošana. Mērķis ir radīt samērā garus un tiešus maršrutus ielās, izmantojot skaidri atpazīstamus un skaitā ierobežotus elementus, piemēram, krustojumus. Apgaisojums.
- **Tehniskās iespējas, ņemot vērā esošos apstākļus.** Kaut arī būtu vēlams izveidot velomaršrutus pilnīgi vienveidīgā tīklā, reāli tas nav iespējams sarežģītās pilsētas teritorijas dēļ, tāpēc ir jāmeklē kompromisi risinājumi.
- **Līdzvērtība.** Velomaršruti nodrošina līdzvērtīgu velotransporta iekļaušanos kopējā Rīgas transporta sistēmā un sekmē satiksmes prioritāšu - gājējs, sabiedriskais transports, velotransports, privātais un darba autotransports – iedzīvotāju satiksmes kultūrā Rīgā.
- **Veloinformācija.** Velomaršrutos un ar tiem saistītos infrastruktūras objektos ir ievietota uzskatāmā un izdales informācija par velomaršrutu tīklu, kā arī skolās tiek pasniegtas veloizglītības nodarbības, un masu saziņas līdzekļos tiek sniegta informācija par velotransporta attīstību un situāciju Rīgā.
- **Pārvaldība.** Rīgas domes struktūrvienības sadarbībā ar valsts institūcijām un velotransporta jomu pārstāvošām nevalstiskām organizācijām un uzņēmumiem kopīgi plāno vēlamo velomaršrutu detalizētu izvietojumu dabā. Rīgas pašvaldība sadarbībā ar citiem veloinfrastruktūras pārvaldītājiem veicina velomaršrutu projektēšanu, to izbūvi, uzturēšanu un infrastruktūras sakārtotību.

Rīgas domes politika:

- 9.4.1. ***Veicināt velosatiksmes kompleksu risinājumu (pārvaldība, informācija, izglītība, normatīvi-tiesiskā bāze u.tml.) organizāciju, aprīkojot veloceliņus un velojoslas ar drošām novietojuma iespējām uz ielām, paredzēt vietas komerciālās ēkās, speciālus satiksmes signālus, nodrošinot iespēju atsevišķos punktos pārsēties uz citu transporta veidu.***
- 9.4.2. ***Veidot atsevišķus, no brauktuvēm norobežotus veloceliņus vietās, kur ielu platums to pieļauj un veloceliņš nodrošina īsāku un pievilcīgāku maršrutu.***
- 9.4.3. ***Veidot vienvirziena veloceliņus gar maģistrālām ielām, ja vien tie tiek pienācīgi norobežoti no pārējās satiksmes plūsmas.***
- 9.4.4. ***Veidot velosipēdistu joslu gar vietējām ielām ar vidēju satiksmes intensitāti.***
- 9.4.5. ***Pieļaut velosipēdistu atrašanos uz ietves, ielās ar intensīvu transportlīdzekļu satiksmi (pārsvarā ielās ar sabiedrisko transportu), ja ietves platums un gājēju plūsma pieļauj šādu iespēju.***

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

9.4.7. Veicināt velonovietņu izvietojumu pie sabiedriski nozīmīgām iestādēm, tā sekmējot to sasniedzamību.

9.4.8. Rosināt masu saziņas līdzekļus informēt sabiedrību par velotransportu kā veselīgu, drošu un līdzvērtīgu transporta līdzekli Rīgā.

9.5. Pilsētas sabiedriskais transports

Pasaules ekonomiski attīstītākajās valstīs lielas pūles tiek veltītas, lai stabilizētu vai pat aktivizētu sabiedriskā transporta izmantošanu. Piemēram Amsterdamā līdz 50% no kopējiem investīciju apjomiem satiksmes infrastruktūrā tiek izmantoti sabiedriskā transporta attīstībai. Tas izskaidrojams ar to, ka:

- sabiedriskais transports ir pieejams visiem iedzīvotāju slāņiem, neatkarīgi no ienākumiem, fiziskām iespējām, mājokļa un darbavietas izvietojuma,
- katra ceļotāja pārvietošanās izmaksā mazāk, ja to veic kopīgi, jo katrs pasažieris sabiedriskajā transportā aizņem līdz 20 reizes mazāku ielas platību nekā braucot ar vieglo auto, un izmanto ievērojami mazāk energoresursus un mazāk piesārņo vidi ar transporta izmantošanu.

Rīgā no kopējā pilsētas pasažieru pārvadājuma apjoma sabiedriskais transports veic ap 45% - tas ir 3-4 reizes vairāk nekā daļā Rietumeiropas galvaspilsētu un līdz 6-8 reizes vairāk nekā ASV. Tāpēc Rīga nevar eksistēt bez sabiedriskā transporta, jo ielu tīkla caurlaides spēja Centrā jau pašreizējā situācijā nevar nodrošināt iedzīvotājiem apmierinošus pieejamības apstākļus sakarā ar satiksmes plūsmu sastrēgumiem. Plānojot sabiedriskā transporta attīstību Rīgā, galvenais mērķis ir saglabāt un pēc iespējas palielināt sabiedriskā transporta lomu pilsētas pasažieru pārvadājumos.

Rīgā pasažierus apkalpo sekojoši sabiedriskā transporta veidi:

- elektrificētais transports (tramvaji un trolejbusi),
- autobusi, maršruta taksometri un taksometri,
- dzelzceļš,
- ūdens transports.

Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta stiprās puses ir:

- attīstīts tīkls,
- satiksmes regularitāte,
- daļēji atjaunots ritošais sastāvs,

- papildināts ar maršruta taksometriem – spēj sniegt papildus ērtības pasažieriem, kuri izmanto šo transporta veidu (ātrums, apstāšanās pēc pieprasījuma, sēdvietas),
- attīstīta ritošā sastāva remonta un apkopes bāze.

Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas vājās vietas ir:

- apkopes tīkls veidojies vēsturiskā secībā - tam nav organizētas sistēmas īpašības, nav skaidrības par tramvaju, trolejbusu un autobusu maršrutu specifiskām lomām,
- liela daļa no ritošā sastāva ir novecojusi un tai trūkst mūsdienu pieprasītās ērtības,
- galapunkti daudziem maršrutiem ir ar neveiklu un neērtu novietojumu,
- nav nodrošināta prioritāte satiksmes plūsmā,
- pastāv piespiedu pārsēšanās.

Darba dienā laika patēriņš vienam braucienam, lietojot vieglo automobili ir 27 min., sabiedrisko transportu – 37 min. Pie tam mazāk par 40 min. braukšanai patērē 80% no braucējiem ar vieglo transportu, un 60% - ar sabiedrisko transportu. Vidējais pārvietošanās ātrums ar sabiedrisko transportu - ap 14-16 km/stundā.

Lai sasniegtu "Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam" uzstādīto vidēja termiņa sasniegumu attiecībā uz vidējā brauciena ilgumu Rīgā⁴⁸, jāsamazina pasažieru laika patēriņš pārvietojumos ar sabiedrisko transportu par 20%. To varētu panākt ar sekojošiem risinājumiem:

- 1) Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.
- 2) Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ar nosacīto ātrumu 4 km/stundā – sieviete ar bērnu ratiņiem).
- 3) Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.
- 4) Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu (pārsēšanās tiek uztverta kā ievērojams brauciena pagarinājums).
- 5) Ierīkot kompakts, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.
- 6) Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem.
- 7) Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustības traucējumiem.
- 8) Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem.
- 9) Pilnveidot braucienam apmaksas politiku.
- 10) Pilnveidot informācijas sistēmu: operators – pasažieris.

⁴⁸ 30 minūtes ar sabiedrisko transportu un 25 minūtes ar privāto transportu.

9.5.1. Galvenās pamatnostādnes sabiedriskā transporta attīstībā

Galvenās prasības, lai saglabātu sabiedriskā transporta pievilcību minētas sekojošā tabulā.

#	Pasažieru prasības	Iespējams risinājums
1.	Ātra un pēc iespējas brīva kustība	<ul style="list-style-type: none"> izdalītas joslas, lielāki attālumi starp pieturām
2.	Neaizkavēta iekāpšana/izkāpšana	<ul style="list-style-type: none"> zemas grīdas, iekāpšana un izkāpšana bez kavēšanās un traucējumiem, lielas durvis
3.	Labā ventilācija un apsildīšana	<ul style="list-style-type: none"> ritošā sastāva kvalitāte
4.	Bez vides piesārņošanas	<ul style="list-style-type: none"> klusie elektriskie dzinēji

9.5.2. Sabiedriskā transporta satiksmes tīkla izveidošana⁴⁹

Satiksmes tīkls pilsētā jāveido kā vienots satiksmes mezgls, kur kā sistēmas elementi apvienojas:

- ārpilsētas un pilsētas satiksme,
- pilsētas dažādi satiksmes veidi – sabiedriskais (tramvajs, autobuss, t.sk. maršruta taksometri, trolejbuss un dzelzceļš), vieglais, velosatiksmes un gājēji.

Vērtējot perspektīvos sabiedriskā transporta plūsmu lielumus un iedzīvotāju prasības pie pārvietošanās attālumiem ņemts vērā, ka:

- kopējais iedzīvotāju skaits pilsētas blīvās apbūves teritorijā, kur koncentrējas vislielākās sabiedriskā transporta pasažieru plūsmas - samazināsies ne mazāk par 5% no esošā skaita, it sevišķi esošajos daudzstāvu apbūves rajonos, kuru iedzīvotāji ir galvenie sabiedriskā transporta lietotāji (piem. Imanta, Pļavnieki, Ķengarags, Krasta līdz 10-15%),
- iedzīvotāju lietošanā esošo automašīnu skaits pieaugs, īpaši jaunajās mazstāvu un daudzstāvu apbūves teritorijās, kur dzīvos iedzīvotāji ar augstākiem ienākumiem,
- turpināsies sabiedrisko centru un darba vietu decentralizācijas procesi, kuru rezultātā varētu samazināties iedzīvotāju pārvietošanās attālums ar sabiedrisko transportu.

Ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta perspektīvo plūsmu modelēšana pagaidām Rīgā nav pieejama, pēc iepriekšēja novērtējuma varētu prognozēt, ka:

⁴⁹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu "Sabiedriskā transporta un autonovietņu attīstības shēma".

Kartoshēma „Sabiedriskā transporta un autonomvietņu attīstības shēma”.

- sabiedriskajā transportā pasažieru plūsmu lielumi nepieaugs un tādējādi nepārsniegs 7-8 tūkst. cilvēku vienā virzienā maksimumstundā.
- 2003.g. vislielākās pasažieru plūsmas sabiedriskajā transportā novērotas uz tiltiem pāri Daugavai. Maksimumstundā vienā virzienā pārvietojas: uz Akmens tilta 7,0; uz Vanšu tilta 3,5; uz Salu tilta 3,0; uz Gaisa tilta – ap 5,5 tūkst. pasažieru.
- pārvietošanās attālumi ar sabiedrisko transportu izmainīsies nenozīmīgi.

Tāpat attīstīta Rīgas sabiedrisko transporta sistēmas pārvadājspēja, ieskaitot tramvaju, trolejbusu, autobusu, maršruta taksometru un dzelzceļu piemērota perspektīvo pasažieru plūsmu lielumiem un pārvadāšanas attālumiem. Esošo sabiedrisko transporta sistēmu nepieciešams pilnveidot, izveidojot vienotu pārvaldes sistēmu, attīstot tīklu un modernizējot ritošo sastāvu.

Esošajā sabiedriskā transporta sistēmā visvairāk pasažieri izmanto tramvaju, ko raksturo pasažieru plūsmas īpatsvaru tīklā uz 1 km. Tādējādi transporta plūsmu īpatsvars Rīgas tīklā 2003.g. uz 1 km pa transporta veidiem bija:

- tramvajs – 1,182 tūkst. pas./1km ;
- trolejbuss – 0,980 tūkst. pas./1km ;
- autobuss – 0,305 tūkst. pas./1km ;
- dzelzceļš – 0,090 tūkst. pas./1km .

Perspektīvajā sabiedriskā transporta sistēmā par pamatu ir pieņemts modernizēts tramvajs – ar zemu grīdu, beztrokšņa, modernu dizainu. Autobusu, trolejbusu tīkls jāattīsta ar modernizētu ritošo sastāvu un jāveido kā sistēmas papildinājums palīgelementu veidā.

Tramvajs

Perspektīvajā transporta shēmā ierosināta tramvaja tīkla attīstība:

- apbūvētajā pilsētas teritorijā: paplašināt esošo sistēmu un pagarināt līnijas, lai izveidotu radiālu tīklu, kas dotu balansētu ģeogrāfisku segumu galveno pasažieru plūsmu virzienos, un lai katra līnija vestu uz Rīgas vēsturisko centru, pieskaroties vismaz vienam vietējās apkalpes centram;
- esošo tramvaja tīklu reorganizācijai Centrā ir jānotiek tā, lai nodrošinātu ērtas pārsēšanas iespējas starp visiem sabiedrisko transportu veidu maršrutiem. Tīkla organizācijas pamatā ir lokveida divvirzienu tīkls.

Esošo tramvaja tīklu reorganizācijas pamatā tiek ierosināts viens loks labajā krastā „centrā”, kas apvieno Vecrīgu – Autoostu - Centrālo tirgu – Dzelzceļa centrālo staciju, centra darījumu zonu (Dzirnavu un Elizabetes ielu zonas) – Skanstes ielas apkaimi – Andrejsala A zonu. Otrais loks tiek ierosināts ar trasējumu Daugavas kreisajā krastā, savienojot pilsētas rietumu aktīvo

zonu gar Slokas un Daugavgrīvas teritorijām t.sk. Klīversala, Hanzas šķērsojumu – jaunas intensīvās apbūves teritorijas Ķīpsalā un Andrejsalā – Skanstes ielas apkaimi – Centra zonu - Dzelzceļa centrālo staciju – Autoostu – Vecrīgu – Akmens tiltu.

Loku sistēmas ieviešana dotu iespēju organizēt pārsēšanos starp visiem transporta maršrutiem, kas veido radiālo vai diametrālo maršrutu sistēmu. Tādējādi būtu iespējams organizēt ērtus pārsēšanas mezglus visu tramvaja maršrutu izmantotājiem.

Autobusi un trolejbusi papildina tramvaja līnijas, apkalpojot koridorus ar mazākām pasažieru plūsmām. Pietuvināti dzelzceļa pieturām, kopā ar tramvaja pieturām, tie apkalpo arī dzelzceļa pasažierus. Trolejbusi, izmantojot to ekoloģisko tīrību, vairāk pielietojami intensīvāk apbūvētos rajonos ar lielāku gājēju koncentrāciju uz ietvēm.

Rezultātā izveidosies vienotais transporta tīkls dzelzceļš – tramvajs – autobuss – trolejbuss un tiks nodrošināts visas pilsētas teritorijas pārklājums ar sabiedriskā transporta līnijām, tā, lai kājāmiešanas attālums no dzīves vai darba vietām līdz sabiedriskā transporta pieturvietai nepārsniegtu 8 minūtes (rēķinot ar pārvietošanās ātrumu 4 km/stundā – sieviete ar bērnu ratiņiem), kas atbilst apmēram 500 m.

Maršruta taksometri izmantojami pārsvarā attālinātu rajonu ar mazu apbūves blīvumu apkalpošanai, kā palīgtransporta autobusiem. Ārpus Rīgas vēsturiskā centra teritorijas maršruta taksometriem ir atļauts apstāties uz pieprasījumu, kamēr Rīgas vēsturiskā centra teritorijā tikai sabiedriskā transporta pieturvietās.

Ūdens transports. Prāmji.

Upju transports attīstās ne tikai kā atpūtas transports, bet arī ka lietišķais transporta veids Daugavas šķērsošanā.

Izstrādājot tehniski – ekonomiskos pamatojumus prāmju pārceltuvju ierīkošanai maršrutā Hanzas iela – Bukultu iela (Daugavas labais krasts) un Daugavas kreisā krasta pietātnē, un maršrutā Bolderāja – Vecmīlgrāvis (SIA "IMINK" pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma), pārbaudīts, ka prāmju organizācija jau tagad ir efektīva savienojumā Vecmīlgrāvis – Bolderāja, bet savienojumā Andrejsala – Podraga iela tikai pie nosacījuma, ka par Vanšu tilta šķērsošanu tiek iekasēta samaksa.

Maršrutu Vecmīlgrāvis – Bolderāja varētu izmantot galvenokārt kravu pārvadājumiem, lai samazinātu nelietderīgos kravu autotransporta pābraucienus, kas saistīti ar esošo tiltu pieeju noslogotību.

Maršruts Andrejsala – Podraga iela paredzēts galvenokārt pasažieru pārvadājumiem. Maršruts ir sevišķi aktuāls periodā, kamēr nav uzbūvēti šķērsojumi pāri Daugavai uz Ziemeļiem no Vanšu tilta, kas pašlaik ir visvairāk noslogots.

Rīgas domes politika:

- 9.5.1. *Veicināt sabiedriskā transporta attīstību Rīgā kopumā.*
- 9.5.2. *Nodrošināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību, kuram par mugurkaulu ir modernizēts tramvajs.*
- 9.5.3. *Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem. Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustību traucējumiem.*
- 9.5.4. *Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.*
- 9.5.5. *Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.*
- 9.5.6. *Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ātrums 4 km/stundā), nepārsniedzot 500 m āttālumu.*
- 9.5.7. *Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu.*
- 9.5.8. *Ierīkot kompaktus, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu (līdz 5 min.) laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.*
- 9.5.9. *Pilnveidot braucienu apmaksas politiku.*
- 9.5.10. *Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas / caurbraukšanas maksu Rīgas centrā, tādējādi veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību.*
- 9.5.11. *Pilnveidot informācijas sistēmu: operators – pasažieris.*
- 9.5.12. *Nodrošināt jauna tramvaja depo būvniecību Rumbulā.*
- 9.5.13. *Veicināt prāmju satiksmes ierīkošanu pāri Daugavai, kā palīglīdzekli Daugavas tiltu caurlaides spējas deficīta samazināšanai.*
- 9.5.14. *Izstrādāt upju transporta attīstības koncepciju.*

9.5.3. Pilsētas pārvadājumi ar ārpilsētas transportu

Pilsētas pārvadājumos piedalās arī ārpilsētas sabiedriskais transports:

- dzelzceļš ar 26 stacijām un pieturvietām;
- Rīgas rajona autobusi un maršruta taksometri, galvenokārt no Starptautiskās autoostas un maršrutu taksometru stacijas (MTS).

Visumā ārpilsētas transportu pilsētas pārvadājumiem izmanto tikai līdz 4% no pasažieriem, kas izmanto sabiedrisko transportu, t.sk. – dzelzceļu – līdz 3%.

Ārpilsētas autobusi un maršruta taksometri pilsētas pārvadājumos tiek izmantoti maz. Starptautiskai autoostai caurlaides spējas un teritorijas rezerves tās esošajā novietnē nav. Rīgas rajona autobusi un maršruta taksometriem iespējas iekšpilsētas pārvadājumos ir ļoti ierobežotas un ekonomiski nepamatotas.

Lai veiksmīgi izmantotu dzelzceļa transporta rezerves pilsētas pasažieru pārvadājumiem, tiek piedāvāts:

- pietuvināt dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem sabiedriskā transporta pieturvietas vai galapunktus, labiekārtot tos, savienojot ar gājēju ceļiem, nodrošinot koordināciju starp transporta veidu kustību sarakstiem,
- izveidot vienu jaunu staciju (bijušajā Rīgas Preču stacijā) un 5 jaunas dzelzceļa pieturvietas rajonos ar lielāku apmeklētību.

Daugavas ziemeļu dzelzceļa šķērsojumam, līdz ar Rīgas vēsturiskā centra atslogošanu no Pārdaugavas kravu pārvadājumiem, būs arī noteicošs faktors pasažieru satiksmes organizācijai Rīgas mezglā. Kopā ar pilsētas dzelzceļa radiāliem maršrutiem izveidosies ap 20 km gara loka līnija, kura nodrošinās ērtu un ātru satiksmi starp Rīgas Centru un pilsētas perifērijas zonām, attiecīgi atslogojot ielu transportu un samazinot pārsēšanos nepieciešamību. Radīsies iespēja, atkarībā no pasažieru plūsmām, izveidot dažādus maršrutus, kombinējot loka un radiālās līnijas.

Rīgas domes politika:

9.5.15. Nenoraidot komplekso dzelzceļa plānošanas procesu, pakāpeniski pilnveidot dzelzceļa loku ap Rīgas centru un tā radiāli izejošās līnijas pilsētas pasažieru pārvadājumiem.

9.5.16. Lai intensificētu dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadāšanā, kopā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” izveidot 5 jaunas pieturvietas un 1 jaunu staciju Rīgas pilsētā, vienlaicīgi uzlabojot dzelzceļa kustību arī Rīgas aglomerācijā;

9.5.17. Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem un izskatīt iespēju izveidot pilnu dzelzceļa loku pilsētā.

9.5.18. Reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes Rūpniecības preču tirgus vietā, Torņakalna stacijas un Skanstes ielas apkaimē.

9.6. Autotransports

Autotransports (izslēdzot sabiedrisko transportu) pārstāvēts pilsētas ielās pārsvarā ar vieglām automašīnām (līdz 90-95% no satiksmes plūsmas) un ar kravas automašīnām.

9.6.1. Vieglās automašīnas

Sakarā ar prognozēto iedzīvotāju labklājības pieaugumu pieņemts, ka valstī un Rīgā automobilizācijas līmenis turpinās augt, un, 20-30 gadu perspektīvā varētu sasniegt attīstīto

valstu (ES-15) līmeni, tātad 500-520 auto/1000 iedz., bet 12 gadu perspektīvā - 400-420 auto/1000 iedzīvotājiem.

9.6.2. Kravas transports

Pieaugot saimnieciskajai darbībai Rīgas pilsētā augs arī kravas satiksmes plūsmas. Perspektīvās aplēsēs pieņemts, ka kravas mašīnu skaits uz 1000 iedzīvotājiem dubultosies – līdzīgi kopprodukta pieauguma tempiem.

Lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta svarīgi ir izveidot lielceļu tīklu, kurš nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem. Pabeidzot perspektīvā lielceļu tīkla izbūvi, pilnībā tiks nodrošinātas kravas transporta vajadzības kā pilsētas iekšienē tā arī sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusēs.

Svarīgākie perspektīvie maršruti:

A - R virzienā

- Ziemeļu trase (Brīvības ielas dublieris - Ziemeļu šķērsojums) – Rīgas apvedceļš (Babītes virzienā),
- Latgales ievads Rīgā – Lubānas iela – Dienvidu tilts – Ziepiņkalna iela (a/c A7) un Vienības gatve (a/c A8).

D – Z virzienā

- Krustpils iela – Piedrujas iela – Vairoga iela – Viestura prospekts,
- Vienības gatve – Ulmaņa gatve – Tapešu iela (Rietumu lielceļš (maģistrāle) ļaus atslogot Daugavgrīvas ielas trasi).

Papildus lielceļu tīklam svarīgi ir attīstīt arī pilsētas maģistrālo ielu tīklu, kurā kravas transporta satiksme būtu pieļaujama ar atsevišķiem ierobežojumiem piemēram, satiksmes ierobežojumi laikā, kā arī kravas veida, svara un garuma ierobežojumi.

Svarīgākie perspektīvie maršruti ar daļējiem ierobežojumiem ir:

- Salu tilts – Pērnavas loks – Hanzas šķērsojums,
- Juglas iela – Deglava iela,
- Vienības gatve – Daugavgrīvas iela.

Atbilstoši iesāktajiem projektēšanas un būvniecības darbiem RTP-2006 izstrādes termiņā (2018.g) nepieciešams pabeigt izbūvēt sekojošus kravas transporta maršrutus:

- Krustpils iela – Piedrujas iela – Vairoga iela – Viestura prospekts (Austrumu lielceļš (maģistrāle) ļaus atslogot 11. novembra krastmalu un Eksporta ielu),

- Latgales ievads Rīgā – Lubānas iela – Dienvidu tilts – Ziepniekkalna iela (a/c A7) un Vienības gatve (a/c/ A8) – Ulmaņa gatve – Tapešu iela (Rietumu lielceļš (maģistrāle) ļaus atslogot Daugavgrīvas ielas trasi).

Apbūves priekšlikumi ielu, laukumu un ietvju segumu konstrukciju izbūvei smagā kravas apkalpes transporta zonās:

- RVC teritorijā apkalpojošā smagā transporta kustība pieļaujama ar normatīvos paredzēto minimālo piegādes automobili, atbilstoši LVS 190-3:1999 „Ceļu vienlīmeņu mezgli” B.1.tabulai.
- Izejot no RVC teritorijas, kravas piegādes transporta svara ierobežojumiem - atļautā pilnā masa ielu un laukumu segumu konstrukcijām nedrīkst pārsniegt 7,5t (Piegādes auto pilnā masa).

Izstrādājot ielu un laukumu segumu jaunbūves vai rekonstrukcijas projektu, jāņem vērā, ka autotransporta aprēķina ass slodze uz dzenošo tiltu nedrīkst pārsniegt 42,2kN, bet uz priekšējo asi 18,1kN.

Rīgas domes politika:

9.6.1. Rīgas vēsturiskajā centrā preču piegādei veicināt mazas kravnesības autotransporta izmantošanu.

9.6.2. Veicināt kravas transporta maršrutu pakāpenisku izveidi ārpus Centra un dzīvojamiem rajoniem.

9.6.3. Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem.

9.7. Ārējie transporta sakari

Galvenais Rīgas ekonomiskais dzinējspēks ir visu veidu pakalpojumu sektora attīstība, kas lielākoties saistīta ar loģistikas un multimodālo transporta tīklu pakalpojumu attīstību. Transporta pakalpojumi ir viena no galvenajām Rīgas eksporta jomām. Tiek prognozēts, ka nākotnē, tranzīta apjomiem pieaugot, ārvalstu kompānijām būs nepieciešami arvien jauni transporta un loģistikas pakalpojumi, ko varētu sniegt vietējie uzņēmēji.

Nostiprinot pašreizējās pozīcijas un aktīvi realizējot pašreiz neizmantoto potenciālu, Rīgas ekonomiskā konkurētspēja transporta un komunikāciju jomā var kļūt par nozīmīgu dzinējspēku ne tikai pašas pilsētas, bet arī valsts un starptautiskajā kontekstā.

Rīga ir lielākais transporta mezgls ne tikai Latvijā, bet arī starp Baltijas valstīm, kas pilda savākšanas, sadalīšanas un tranzīta funkcijas.

Rīgu apkalpo gandrīz visi transporta veidi:

- dzelzceļa transports,
- autotransports,
- jūras transports,
- gaisa transports.

9.7.1. Dzelzceļa transports

Rīgas dzelzceļa tīkls ir izveidots 19. gadsimta beigās, un ticis paredzēts galvenokārt kravu transportam. Pēdējo 15 gadu laikā Rīgas dzelzceļa tīkls ir pārdzīvojis ievērojamas pārmaiņas pasažieru un kravu pārvadājumos. Pēc strauja darba krituma 20. gadsimta deviņdesmitajos gados, iesācies pakāpenisks apjoma pieaugums, kas, pirmām kārtām, saistīts ar jūras ostu funkcijām. Tehniskā aprīkojuma modernizācija (sliežu ceļi, sakari u.c.) ievērojami paaugstināja staciju un posmu caurlaides, caurvedes un pārstrādāšanas spējas, veidojot zināmu rezervi. Dzelzceļš visumā apmierina kravu pārvadātāju prasības, lai gan novecojies lokomotīvu parks sāk ierobežot vilcienu ātrumu un svaru. Pasažieru plūsmas agrākie apjomi nav atjaunojušies, un pasažieru vilcienu kustībā ir ievērojamas rezerves.

Šādi apstākļi dod iespēju uzlabot pasažieru pārvadājumu kvalitāti, ieviešot jaunas ekspluatācijas metodes, organizējot, piemēram, pilsētas dzelzceļu, kā arī ierīkojot jaunus pieturpunktus un atjaunojot ritošā sastāva parku.

Pasažieru pārvadājumi (papildinājums 9.5.3. apakšnodaļai)

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem ir trīs funkcijas:

- pārvadājumi pilsētas robežās;
- pārvadājumi Rīgas aglomerācijā;
- starptautiskie un iekšzemes pārvadājumi.

No visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem vislielākie apjomi ir aglomerācijas robežās – 66%, pilsētā – 23%, mazāk starptautisko un iekšzemes pārvadājumu daļa ir tikai ap 11%.

Piepilsētas pasažieru dzelzceļa attīstībai, ņemot vērā pasažieru plūsmu raksturīgos lūzuma punktus, vilcienu apgriešanās punktus būtu lietderīgi izvietot Olainē, Vecāķos, Salaspilī un Babītē. Pirmajās trijās stacijās ir speciāli sliežu ceļi sastāvu apgrozībai ar pasažieru platformām. Babītes vietā varētu izvēlēties Priedaini, kur ir ceļš un platforma šādu vilcienu apgrozībai, turklāt šī stacija saistīta ar Jūrmalas pilsētas autobusu līniju. Minētās robežas varētu tikt precizētas.

Neelektrificētajā iecirknī Rīga – Sigulda un jaunbūvē Brasa – Ganības – Pētersala līdž elektrifikācijai satiksmi varētu uzturēt ar automotrisēm vai dīzeļvilcieniem.

Starptautiskā mērogā Rīgas attīstībai lietderīga varētu būt ātrgaitas dzelzceļa maģistrāles Rail Baltica būvniecība maršrutā Varšava-Kauņa-Rīga-Tallina. Ņemot vērā, ka Rail Baltica ātrgaitas vilcieniem jāpietur un tie jāapkalpo Latvijas galvaspilsētā vai jānodrošina efektīva sasaiste ar Rīgu ir rūpīgi jāizvērtē novietnes iespējas šādam terminālam.

Kravu pārvadājumi

Rīgas pilsētas apstākļos kravas vilcienu kustība dzelzceļa mezgla centrālajā daļā – posmā starp Rīgas pasažieru un Torņakalna stacijām, kā arī kravu staciju un to pievedceļu (Rīgas krasta, Ganību parka, Zemitānu stacijas) darbība rada zināmas grūtības. Lai gan veikta virkne pasākumu Centra atslogošanai, tādu kā kravas rajonu likvidācija Rīgas - preču un Torņakalna stacijās, vagonu plūsmas novirzīšana uz Krustpils-Jelgavas-Tukums iecirkņiem u.c., kustības apmēri saglabājušies līdz 5-9 kravu vilcieniem diennaktī. Turklāt caur Rīgas-pasažieru staciju kursē t.s. pārdevju vilcieni, starp Šķirotavas un Pārdaugavas stacijām (Lāčupe, Bolderāja), kur pēdējo gadu laikā ievērojami palielinājušās eksporta u.c. kravu plūsmas.

Ņemot vērā Rīgas ostas objektu pārvietošanu uz Daugavas lejteci un Ziemeļu šķērsojuma ierīkošanu, tiek piedāvāta jauna dzelzceļa līnijas pāreja pāri Daugavai Eksportostas – Spilves pļavu rajonā, savienojot Brasas – Rīgas-Krasta un Lāčupes – Ilģuciema parka sliežu ceļus un izveidojot tiešo dzelzceļa savienojumu ar Bolderājas ostas un rūpniecības zonu, tādējādi atslogojot pilsētas centru no kravu pārvadājumiem starp mezgla stacijām un noslēdzot Rīgas dzelzceļa mezgla loku. Pēc kravu plūsmas pieauguma prognozes kustības apmēri pa Daugavas Ziemeļu šķērsojumu tuvāko desmit gadu laikā var sasniegt 10-12 kravas vilcienu (pārdevju) pārus diennaktī.

No vides aizsardzības viedokļa Rīga ir ieinteresēta preču pārvadājumus veikt pa dzelzceļu, nodrošinot, ka potenciāli bīstamie un smagie kravu pārvadājumi nenotiek caur pilsētas centru. Satiksmes ministrija ir izstrādājusi dzelzceļa attīstības valsts programmu, kurā pēc 2000. gada ir paredzēta dzelzceļa apvedceļa būvniecība no Šķirotavas stacijas pāri Rīgas HES dambim līdz Baložu stacijai Jelgavas līnijā. Tas dotu iespēju visiem kravu vilcieniem apiet pilsētas Centrālo staciju, kā arī pasažieru vilcienus, kas nāk no Daugavas kreisā krasta puses, ievadīt centrālajā stacijā, nešķērsojot Daugavu Rīgas centrā.

Rīgas brīvostu apkalpojošie dzelzceļa pārvadājumi ievērojami palielinājuši Rīgas mezgla staciju un posmu slodzi un to pārstrādes apjomu. Vagonu apgrozījuma pieaugums, nepietiekoša finansējuma dēļ, nevarēja pilnā mērā veicināt staciju ceļu izkārtojuma pilnveidošanu, jo privātuzņēmumiem - pievedceļu īpašniekiem ņemt dalību staciju attīstībā vairs nav iespējams.

Staciju ceļu skaita un lietderīgā garuma (tilpuma) palielināšana, kā arī signalizācijas iekārtas pilnveidošana ir svarīgs veicamais pasākums, jo paātrināsies un vienkāršosies manevru darbi, līdz ar ko samazināsies trokšņu līmenis un gaisa piesārņojums staciju tuvumā.

Lielas pārmaiņas gaidāmas **Rīgas Ostas rajona** sliežu ceļu izkārtojumā. Perspektīvā tiek plānota Andrejsalas teritorijas atbrīvošana no dzelzceļa sliedēm, turpinot pārtraukto **Rīgas Ostas stacijas** būvniecību Kundziņsalā, kur izveidosies galvenais parks ar 18 ceļiem vilcienu pieņemšanai un nosūtīšanai, kā arī sastāvu šķirošanai. Kundziņsalas parka priekšā paredzēts izlikšanas parks Vējzaķusalā tuvāko pievedceļu pievienošanai, t.sk. Krasta parka (bijušais Rīgas – Krasta stacijas) savienotājceļa pieslēgums. Šim parkam būs tiešs savienojums ar Ganību parku un tālāk ar pārējo dzelzceļa mezglu.

Rīgas Krasta stacija tiks pārveidota Krasta parkā, saglabājot četrus saīsinātus sliežu ceļus ostas rajona un tuvāko pievedceļu apkalpošanai. Līdz ar to dzelzceļa aizņemtā teritorija samazināsies, “atkāpjoties” no RVC ziemeļu robežas un atbrīvojot joslu iespējamai Daugavas šķērsojuma būvniecībai un Andrejsalas zonas apbūvei.

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

Rīgas mezgla Saulkrastu – Rūjienas pieejā paredzēts pabeigt **otrā galvenā ceļa un Mīlgrāvja tilta būvniecību starp Mangaļu un Ziemeļblāzmas stacijām**, bet pilsētas un dzelzceļa darbības nodrošināšanai jāuzceļ Ezera ielas ceļa pārvads pāri visiem Mangaļu stacijas parka ceļiem.

Ziemeļblāzmas stacijā jāveic pārbūve otrā galvenā ceļa un papildpievedceļu pievienošanai, bet vilcienu pieņemšana un nosūtīšana jākoncentrē **Rīnūžu parkā**, pārveidojot to par staciju un aprīkojot ar elektrisko centralizāciju un signalizācijas sistēmu savienojumā ar Ziemeļblāzmu. Abu iepriekšminēto staciju savienojums veicinās ātrāku vilcienu caurlaišanu Rīgas mezgla centrālajā daļā un līdz ar to saglabājamo pārbrauktuvju atslogošanu un vides aizsardzības prasību izpildi.

Tornakalna stacijas Lāčupes un Bolderājas kravas parku darbības uzlabošana sekmēs normālu vilcienu kustību dzelzceļa mezgla galvenajā asī. **Lāčupes stacijā** paredzēta divu normāla garuma (850m) ceļu ieguldīšana un **Bolderājas stacijā** – pakāpeniska ceļu skaita un garuma palielināšana pamatparkā, bet perspektīvā – jauna specializēta parka veidošana. Papildus šajā posmā ir nepieciešams izveidot dzelzceļa pagriezienu no Jelgavas/Jūrmalas virziena uz Bolderāju, lai atvieglotu vilcienu sastāvu manevrētspēju.

Grūtības piedzīvo **Šķirotavas stacija**, kura apkalpo lielu daļu Latvijas teritorijas, kā arī Rīgas mezgla stacijas un pievedceļus, kur papildus stacijas pamatfunkcijām nākas uzkrāt sastāvus un vagonu grupas, kuras nav iespējams nogādāt uz vagonu izkraušanas vietām citiem uzņēmējiem piederošajos pievedceļos to aizņemtības dēļ. Problēmas ar kravas vagonu sastrēgumiem Šķirotavā palielināsies nākotnē, ja netiks savlaicīgi un veiksmīgi atrisināti pievedceļu attīstības jautājumi.

Ar iestāšanos Eiropas savienībā Latvijai kļuva pieejams Kohēzijas fonds jaunajām dalībvalstīm. Uz izdevīgiem noteikumiem VAS „Latvijas dzelzceļš” kopā ar citiem projektiem izstrādās un īstenos Rīgas dzelzceļa mezgla modernizācijas priekšlikumus un to vidū – Šķirotavas stacijas šķirošanas parka paplašināšanas un uzkalna modernizācijas un vadības sistēmas automatizācijas projektu.

Tuvākajos gadu desmitos īpaša uzmanība jāpievērš dzelzceļa īpatsvara palielināšanai kombinētajos pārvadājumos, t.i. organizētai un saskaņotai kravu pārvietošanai ar vairāku transporta veidu palīdzību, lai uzlabotu kravu pārvadājumu plūsmu un samazinātu dažāda veida kravu pārvadājumu kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi.

Pēc starptautisko ekspertu domām, jaunajos apstākļos Latvijai jāklūst par ievērojamu loģistikas centru austrumu virzienā, tādēļ attīstīsies kravu pieņemšanas, sadales un nosūtīšanas uzņēmumi ar attiecīgām noliktavām, kravas laukumiem, dzelzceļa un autoceļu piebrauktuvēm. Pašlaik konteinerus uzkrāj dzelzceļa platformās ostas teritorijā, un grupās tās tiek nosūtītas uz Šķirotavas staciju. Pieaugot vagonu plūsmai, savlaicīgi jārezervē platība termināla ierīkošanai, izvietojot tur pieņemšanas un nosūtīšanas ceļus, celtņus, augstas kravu platformas, utt.

Rīgas domes politika:

9.7.1.1. Veicināt dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadājumos starp Rīgu un tās piepilsētām.

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

9.7.1.3. Sadarbībā ar VAS „Latvijas Dzelzceļu”, Satiksmes ministriju, Rīgas rajona padomi un Rīgas plānošanas reģiona padomi veicināt dzelzceļa apvedceļa izveidošana Rīgas dienvidu daļā vai ārpus pilsētas robežām, lai dzelzceļa kravu satiksmi starp abiem Daugavas krastiem Rīgā varētu nodrošināt, apejot pilsētas centru.

9.7.2. Autoceļi un autotransports

Autoceļu un autotransporta attīstībai ir liela loma Rīgas ekonomiskās attīstības interešu realizācijā Eiropas Savienības, Baltijas reģiona, valsts un aglomerācijas kontekstā.

Aptuveni 40% no visa vieglā autotransporta, kas dodas no Rīgas uz aglomerāciju vai otrādi ir Jūrmalas virzienā. Bez tam vairāk par 60% no šīm plūsmām dodas Centra virzienā, šķērsojot Daugavu, kas, pamatojoties uz iedzīvotāju kustīguma aptaujas datiem ir 30% no kopējām vieglā autotransporta plūsmām pāri Daugavai.

Piepilsētas, valsts un starptautiskajos pārvadājumos autobusi apkalpo pusi no dzelzceļa pārvadājumu apjomiem un autobusu daļai ir tendence palielināties par 15-20% gadā. Vieglo un kravas automašīnu satiksmes intensitāte arī katru gadu palielinās – par 4-7% gadā.

Satiksmes ministrijā izstrādāta apjomīga programma autoceļu modernizācijai Rīgas pilsētai pieguļošajās teritorijās. Starp būtiskākajiem pasākumiem jāatzīmē Via Baltica jaunais ievads pilsētā pa Brīvības ielas dublieri (Ziemeļu trases A daļu) un “Latgales ceļš” – ievads pa A.Deglava un Lubānas ielu.

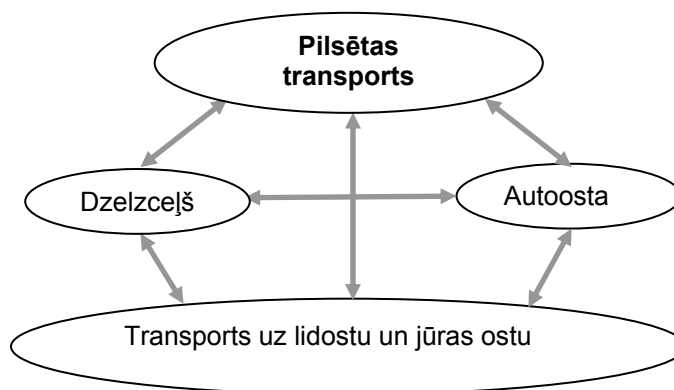
Uzlabojoties ārējiem sakariem, palielinās ārējā autotransporta pārvadājumu apjoms, maršruti un to garums — pasažieru pārvadājumi iziet arī ārpus Latvijas teritorijas robežām. Tas palielina kustības iespējas, pasažieru apgrozījumu un Rīgas kā Baltijas valstu transporta mezgla nozīmi. Ārējo sakaru uzlabošanās rezultātā vairākkārt pieauguši arī starptautiskie kravu pārvadājumi, kuru organizācija pilsētā (autobāzes, tehniskā apkope, stāvlaukumi u.tml.) pašreiz notiek stihiski.

Lai precīzāk noskaidrotu ārējā pasažieru un kravu autotransporta stāvokli pilsētā un tam nepieciešamās attīstības iespējas, ir nepieciešams veikt papildus apsekojumus.

Attīstot Rīgu kā tranzīta koridora sastāvdaļu ar transfēra pakalpojumiem, ir nepieciešams izveidot vienotu multimodālu satiksmes mezglu, kurā jānodrošina pasažieriem ērtas pārsēšanās iespējas starp ārpuspilsētas un pilsētas transporta veidiem ar minimālu laika un enerģijas patēriņu.

Attēls Nr.10

Multimodāla satiksmes mezgla shēma



↔ nodrošināmas ērtas pārsēšanās ar laika un enerģijas patēriņa minimizāciju

Iespējamie pasākumi pārsēšanās ērtības nodrošināšanai Rīgā:

- Saistībai starp dzelzceļa staciju un autoostu izveidot slīdošas ietves,
- Transfēra pakalpojumus varētu organizēt autoostā, paredzot tajā vai tās tuvumā arī viesnīcas funkcijas,
- Saistībai ar pilsētas pasažieru transportu - pietuvināt pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, arī taksometru pieturas, pie izejām no ārpuspilsētas transporta peroniem,

- Visu esošo dzelzceļa staciju un pieturpunktu tuvumā jānodrošina pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, taksometru pieturas, velonovietnes un autonovietnes “līdzsvarota nodrošinājuma” variantam.

Rīgas domes politika:

9.7.2.1. Starptautiskā līmenī popularizēt Rīgu kā Eiropas nozīmes transporta mezglu, radot tā attīstībai labvēlīgus apstākļus.

9.7.2.2. Perspektīvā saglabāt un attīstīt Rīgas starptautisko autoostu tās pašreizējā novietnē galvenokārt starptautisko un tālsatiksmes reisu apkalpošanai.

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

9.7.2.4. Uzlabot ārējā kravas autotransporta apkalpes līmeni un palielināt pilsētā muitas punktu skaitu, kas apkalpotu šo transporta veidu.

9.7.3. Jūras transports

Osta vēsturiski ir bijusi viens no galvenajiem Rīgas attīstības faktoriem un labklājības avotiem. Salīdzinājumā ar 2001. gadu vairāk kā divas reizes palielinājušies pasažieru pārvadājumu apjomi un pusotru reizi pieauguši kravas pārvadājumu apjomi⁵⁰.

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

Rīgas domes politika:

9.7.3.1. Ar teritorijas plānošanas instrumentu palīdzību nodrošināt Rīgas ostas attīstībai pietiekami lielu teritoriju, piemērotu infrastruktūru un efektīvus transporta pievedceļus (automaģistrāles un dzelzceļu), kas neskar pilsētas centru un novirza smago kravu transportu uz pilsētas lielceļiem.

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

9.7.3.3. Veicināt Rīgas pasažieru ostai pieguļošā rajona apkalpes ar sabiedrisko transportu uzlabošanu.

⁵⁰ Papildus informāciju skatīt RTP-2006 paskaidrojuma raksta 7.2. un 7.3. apakšnodaļās.

9.7.4. Gaisa transports

Starptautiskā lidosta „Rīga” ir lielākā lidosta Baltijas valstīs. Tā nodrošina starptautiskos pasažieru un kravas gaisa pārvadājumus. 2004. gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti nedaudz vairāk par 1 000 000 pasažieriem, kas ir gandrīz 2 reizes vairāk nekā 2003. gadā, bet saskaņā ar VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” stratēģiskā attīstības plāna 2002.-2020.gadam” koncepcijas datiem 2020.gadā pasažieru skaits varētu sasniegt 7,8-8 milj. Tādējādi arī turpmāk ir paredzams būtisks pasažieru skaita pieaugums.

Starptautiskā lidosta „Rīga” atrodas aiz pilsētas administratīvajām robežām, taču samērā tuvu pilsētas centram, tādēļ RTP-2006 tas ņemts vērā:

- plānojot darījumu un komerczonas lidostas tuvumā,
- plānojot ērtus sabiedriskā transporta sakarus (perspektīvā - tramvajs) starp lidostu un pilsētas centru.

Starptautisko lidostu „Rīga” ir jāuzskata par vienu no svarīgākajiem pilsētas transporta sistēmas elementiem un ekonomiskās izaugsmes dzinējspēkiem. Rīgas lidosta atrodas tuvu pilsētai, bet nerada īpašas problēmas trokšņu kontroles jautājumos. To pamato arī izstrādātā trokšņu līmeņu karte lidostai, kur ir redzams, ka lidostas trokšņu zona pārsvarā atrodas virs neapbūvētām vai ekstensīvi apbūvētām teritorijām, kurām nav raksturīga dzīvojamā funkcija.

Rīgas domes politika:

9.7.4.1. Veicināt sadarbību ar lidostas administrāciju, Satiksmes ministriju, Rīgas rajonu un Mārupes pagastu, lai, kopēji plānojot, varētu radīt lidostas attīstībai vislabvēlīgākos apstākļus, kas atbilstu arī Rīgas interesēm.

9.7.4.2. Veicināt ērtu sabiedriskā transporta sakaru nodrošinājumu (t.sk. izskatot iespēju perspektīvā izveidot sliežu transporta līniju) starp lidostu un Rīgas centru.

9.8. Autostāvvietas⁵¹

Pilsētai attīstoties un pieaugot automobilizācijas līmenim valstī un it īpaši Rīgā, kļūst aktuāls jautājums par autostāvvietu nodrošinājumu Rīgas vēsturiskā centra robežās. Analizējot Eiropas pilsētu ar izteiktiem vēsturiskiem centriem pieredzi, var secināt, ka satiksmes organizācijas problēmu veiksmīgu risinājumu pamatā ir stingra autonomietņu politika.

Rīgas pilsētā attiecībā uz autostāvvietām pastāv atšķirīgs pieprasījums dažādās tās daļās: Rīgas vēsturiskajā centrā, teritorijā līdz dzelzceļa lokam, pārējā pilsētas teritorijā (perifērijā). Vienmērīgu dažādu pilsētas teritoriju attīstību ir iespējams veicināt, izmantojot pārdomātu stāvvietu politiku.

Autonomietņu sistēmas attīstības mērķis ir panākt, lai:

⁵¹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu “Sabiedriskā transporta un autonomietņu attīstības shēma”.

- tīktu atslogoti transporta ievadi pieejās pilsētas centrālajai daļai,
- samazinātos uz ielām stāvošo automašīnu skaits RVC,
- samazinātos stāvvietas meklējošo automobiļu skaits pilsētas centrālajā daļā, tādējādi samazinot arī transporta plūsmu uz ielām,
- palielinātos sabiedriskā transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos,
- uzlabotos pilsētas vides kvalitāte un tīktu nodrošināta tālāka centra attīstība.

Rīgā ir jāizveido divu savstarpēji līdzsvarotu autonomvietņu sistēma:

- **Pirmā** un svarīgākā ir **pilsētas nozīmes autonomvietņu** izveidošana, kura sevī ietver maksas stāvvietas ielas sarkano līniju robežās, lielas ietilpības autonomvietnes ap dzelzceļa loku (ietilpība līdz 1500 automobiļiem) un „Park&Ride”⁵² (P&R) stāvvietas stāvvietas (orientējošā ietilpība līdz 6,0 tūkst. Automobiļiem) pie pilsētas robežas.
- **Otrā** ir **autonomvietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem** (kultūras centri, valsts un pašvaldības iestādes, tirdzniecības centri u.c.), kura sevī ietver kā maksas, tā arī bezmaksas autonomvietnes ārpus ielas sarkano līniju robežām ar iespēju izmantot tās objektu apmeklētāju un pilsētas iedzīvotāju vajadzībām.

Rīgas domes politika:

- 9.8.1. Atļaut stāvvietas Rīgas vēsturiskajā centrā ielas sarkano līniju robežās tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsmas lielums, it īpaši sabiedriskais transports. Noteikt augstu maksu par šo stāvvietu izmantošanu.**
- 9.8.2. Vietās, kur atļauta automašīnu stāvēšana ielas sarkano līniju robežās, būtiski diferencēt maksu par stāvēšanu atkarībā pieprasījuma un apkaimes rakstura.**
- 9.8.3. Izveidot regulārus, caur centru kursējošus sabiedriskā transporta maršrutus, lai veicinātu stāvvietu izmantošanu ap dzelzceļa loku.**
- 9.8.4. No stāvvietām ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu gūtos ienākumus novirzīt stāvvietu veidošanai un uzturēšanai ap dzelzceļa loku un P&R stāvvietas.**
- 9.8.5. Izvietot P&R stāvvietas galvenokārt tramvaja maršrutu galapunktos. Izstrādāt satiksmes organizācijas pasākumu kompleksu veiksmīgai stāvvietu attīstībai, lai nodrošinātu ievērojami lielāku tramvaja vidējo braukšanas ātrumu salīdzinot ar vieglā transporta vidējo braukšanas ātrumu attiecīgajā maršrutā.**
- 9.8.6. Iekļaut vienotajā informatīvajā sistēmā visas autonomvietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonomvietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz**

⁵² Latv. – novieto&brauc. Lielas ietilpības atostāvvietas, no kurām tiek nodrošināti kvalitatīvi sabiedriskā transporta sakari ar citām (parasti centrālajām) pilsētas teritorijām.

autonovietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonovietnei.

9.9. Satiksmes drošība

Pasaulē ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) ik gadu iet bojā vairāk par pusmiljonu cilvēku. Apmēram 10% no kopējā slimnieku gultu skaita aizņem CSNg cietušie. 1-3% no katras valsts nacionālā kopprodukta, neatkarīgi no valsts ekonomiskā stāvokļa tiek izmantoti CSNg seku likvidācijai.

Latvijā CSNg skaita rādītājs uz 1000 iedzīvotājiem ir viens no lielākajiem Eiropā. Satiksmes drošības paaugstināšanas jautājums ir ļoti aktuāls un Satiksmes ministrijā izvirzīts kā īpaši svarīgs un prioritārs.

“Valsts ceļu satiksmes drošības nacionālā programma” izstrādāta 2000.gadā. Tajā nosprausts uzdevums – līdz 2006.gadam samazināt CSNg bojā gājušo skaitu divkārtīgi. Lai to realizētu, Latvijā ir uzsākta ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku, it īpaši gājēju un velosipēdistu, drošības pasākumu īstenošana, satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība, transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, kā arī ceļa satiksmes drošības uzlabošana diennakts tumšajā laikā. Šāds uzdevums negadījumos bojā gājušo un cietušo skaita samazināšanā ir izpildāms tikai pie nosacījuma, ka arī finanšu līdzekļi ceļu satiksmes drošības paaugstināšanas pasākumu īstenošanai tiks iedalīti tādā apjomā, kā tas ir noteikts “Valsts ceļu satiksmes drošības nacionālajā programmā”.

Ceļu satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanā valstī aktīvi iesaistās Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), tās sniegtā informācija liecina, ka Rīgā 2003.gadā notikuši 53% no visiem CSNg, 15% no visiem bojā gājušajiem un 39% no visiem ievainojumus guvušajiem Latvijā. Rīgā 2003.gadā notikuši 24282 CSNg, kuros ievainoti 2620 cilvēki, bet bojā gājuši 77 cilvēki.

RD Satiksmes departametā Izstrādāta “Rīgas pilsētas Satiksmes satiksmes drošības Baltā grāmata”, kas nosaka departamenta darbības virzienus satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanai pilsētā laika posmā no 2005. gada līdz 2009. gadam.

Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltās grāmatas īstenojamie pasākumi ir saskaņā ar ES finansētajiem projektiem “Polis” un “ACCESS – Eurocities SAFE Campaign” deklarāciju par pilsētu satiksmes drošības politikas principiem. Eiropas Ceļu drošības hartas rīcības plāna Rīgas sadaļa paredz sekojošas aktivitātes:

- Droša ātruma izvēle pie izglītības iestādēm un dzīvojamās zonās, nepieciešamības gadījumā izbūvējot ātrumvaļņus;
- Gājēju pāreju reģistra izveidošana un gājēju pāreju aprīkojuma uzlabošana (redzamība, apgaismojums, ceļa zīmes, drošības salīņas utt.),

- Sadarbībā ar Ceļu policiju ceļu satiksmes negadījumu analīze un nepieciešamie pasākumi situācijas uzlabošanai,
- Luksoforu objektu uzstādīšana un rekonstrukcija krustojumos un ceļu sadalošajos posmos ar relatīvi augstu transportlīdzekļu un gājēju satiksmes intensitāti, un ceļu satiksmes negadījumu skaitu,
- Satiksmes vadības centra paplašināšana un papildus video novērošanas iekārtu uzstādīšana uz ielām ar augstu satiksmes intensitāti un lielu ceļu satiksmes negadījumu skaitu,
- Satiksmei bīstamo krustojumu pārveide,
- Apgaismojuma ierīkošana uz ielām, kur tas vēl nav uzstādīts,
- Veloceliņu tīkla izveides turpināšana,
- Vides pieejamības un drošības veicināšana cilvēkiem ar pārvietošanās grūtībām, izveidojot slīpumu no un uz ietvēm un sabiedriskā transporta pieturvietās, kā arī uzstādot ar skaņas signāliem aprīkotus luksoforus.

Baltās grāmatas sastāvā ietilpst rīcības plāns satiksmes drošības paaugstināšanai:

- Mazaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem – gājējiem:
 - *regulējamu gājēju pāreju izveidošana;*
 - *redzamības pilnveidošana pie gājēju pārejām;*
 - *brauktuvju sašaurināšana pie gājēju pārejām;*
 - *gājēju barjeras;*
 - *dzīvojamo zonu noteikšana;*
 - *ātruma samazināšana pie mācību iestādēm;*
 - *ceļu infrastruktūras piemērošana cilvēkiem ar pārvietošanās traucējumiem.*
- Velotransportam:
 - *veloceliņu izveide un attīstība.*
- Autotransportam:
 - *brauktuves un ceļa zīmju redzamība;*
 - *satiksmes mezglu pārveidošana;*
 - *transporta līdzekļu vadītāju informēšanas pasākumi.*
- Sadarbībai un kontrolei:
 - *ceļu satiksmes negadījumu analīze;*
 - *drošs ceļš uz skolu;*
 - *sadarbība ar citām institūcijām un masu medijiem;*
 - *ātruma kontroles ierīces.*

Rīgas domes politika:

9.9.1. Sadarbībā ar Valsts Ceļu policiju un Rīgas pašvaldības policiju veicināt visu satiksmes dalībnieku drošības paaugstināšanu – saskaņā ar Satiksmes departamenta rīcības plānu.

9.10. Vienota satiksmes pārvaldes sistēma

Lai ierobežota finansējuma apstākļos efektīvāk izmantotu esošās rezerves un izveidotu 21.gs. prasībām atbilstošu apvienotu, pārvaldītu un atsaucīgu sistēmu pilsētā, pakāpeniski jārealizē pasaulē plaši pazīstama "Inteliģentā transporta vadības sistēma (ITVS)". Ar ITVS palīdzību ir iespējams par 10-15% paaugstināt ielu tīkla caurlaides spēju. Finansējuma apjomi ITVS ieviešanai ir desmitiem reižu mazāki nekā būvniecības izmaksas, panākot analogiskus rezultātus.

ITVS sevī ietver plaša klāsta dažādu mūsdienu tehnoloģiju apvienojumu. ITVS pamatā ir informācijas apstrāde, komunikācijas, kontrole un elektronika, kas savstarpēji iedarbojoties, veicina transporta plūsmas kustības drošumu, efektivitāti, ietaupa laiku un naudu, kā arī mazina riska faktorus uz ceļiem.

Rīgas pilsētā laika posmā no 2006.-2018. gadam nepieciešams ieviest sekojošās ITVS vadības sistēmas:

- Maģistrālo ceļu vadības sistēmas;
- Joslu kustības vadības sistēmas;
- Sabiedriskā transporta vadības sistēmas;
- CSNg vadības sistēmas;
- Operatīvo transportlīdzekļu vadības sistēmas;
- Elektroniskās apmaksas sistēmas;
- Informatīvas sistēmas transportlīdzekļu vadītājiem.

Visos pilsētas lielceļos un maģistrālajās ielās ieviest vadības sistēmas, kuras organizē satiksmi uz galvenajiem ceļiem ar monitoru, luksoforu signālu un citu komunikāciju līdzekļu palīdzību nododot informāciju satiksmes dalībniekiem. Šīs sistēmas izmanto novērotos datus, lai radītu vienmērīgu satiksmes plūsmu visā ceļa garumā, kā arī izplata svarīgu informāciju par braukšanas apstākļiem ar dinamisko ziņu zīmēm vai ceļa apkalpojošo radio.

ITVS iespējas un piedāvātie risinājumi, kurus būtu lietderīgi izmantot arī Rīgā:

- **Novērošana.** Pamatnosacījums ITVS izveidei ir satiksmes novērošana izmantojot sensorus, kameras, veicot ceļa „monitoringu”.
- **Satiksmes kontrole.**

1. *Operatīvā transporta prioritāte.* Ar sensoru palīdzību uztver tuvojošos operatīvo transportlīdzekli un nodrošina luksoforā degošās zaļās gaismas fāzes pagarinājumu.
 2. *Sabiedriskā transporta prioritāte.* Sabiedriskā transporta prioritātes sistēmas izmantojot sensorus uztver sabiedriskā transporta tuvošanos un nodrošina nemainīgu tā kustību krustojumos mainot luksoforā degošo gaismu fāzes.
 3. *Adaptīvā luksoforu signālu kontrole.* Atkarībā no satiksmes plūsmas pielāgo luksoforā degošo gaismu fāžu ilgumus.
 4. *Komplicētās luksoforu signālu sistēmas.* Piemēram, „Zaļais vilnis”, nodrošinot transporta plūsmas vienmērīgu kustību.
 5. *Kustības ātrumu dažādošana.* Izvērtējot satiksmes sastāvu un blīvumu, kā arī ievērtējot laika apstākļus uz dinamiskajām ceļa zīmēm norāda piemērotu un atbilstošu braukšanas ātrumu.
 6. *Gājēju/velosipēdistu detektori.* Pašu gājēju un velosipēdistu iedarbināmi pārejas signāli.
- **Joslu kustības vadība.**
1. Pārmaiņus izmantojamas joslas sastrēgumstundās (luksofori, kas norāda kustību joslās).
 2. Satiksmes plūsmas sensori, elektronisko maksājumu sistēmas var tikt pielietoti sastrēgumu mazināšanai gan visā ceļa platumā, gan uz atsevišķām joslām.
 3. Joslu vadība. Izmantojot novērošanas datus organizē satiksmi joslās (izvairoties no CSNg).
 4. Kustības ātruma dažādošana.
 5. Operatīvā transporta joslas.
- **Stāvvietu vadības sistēmas.** Ar monitoriem norāda stāvvietu kapacitāti, vēlamo braukšanas virzienu tādā veidā paaugstinot ērtības līmeni.
- **Pārkāpēju novērošana.** Attiecināma uz kopējo braukšanas ērtības un drošuma līmeņa paaugstināšanu (izmanto kameras, sensorus, u.c. tehnoloģijas).

Joslu kustības vadības sistēmas. Ir sešas galvenās ITVS funkcijas, no kā sastāv joslu vadības sistēmas. Satiksmes novērošanas sistēmas izmanto detektorus un video aprīkojumu, lai nodrošinātu progresīvākos joslu vadības pielietojumus. Satiksmes kontroles līdzekļi uz joslu pievedceļiem, piemēram, pievedceļu luksofori izmanto sensoru nosūtīto informāciju, lai optimizētu braukšanas ātrumu joslās un pievedceļu luksoforu fāzes. Joslu vadības pielietojumi var risināt joslu efektīvo kapacitāti un aktivizēt augstas nozīmes pārslēgšanās režīmus. Īpašo gadījumu transporta vadības sistēmas palīdz novērst sastrēgumus stadionos vai sanāksmju centros. Rajonos, kur šādi pasākumi notiek bieži, tiek uzstādītas lielas mainīgās ceļazīmes vai cita veida joslas kontrolējošs aprīkojums. Rajonos, kur šādi pasākumi notiek reti, satiksmes plūsmu normalizē pārvietojams aprīkojums. Šādi pilnveidotie sakari uzlabo informācijas

apmaiņu braucēju vidū. Tādējādi autobraucēji dažādos veidos, ieskaitot aktīvās informatīvās ceļazīmes, lielceļu informatīvo radio vai specializētu informāciju, kas tiek nosūtīta tieši uz kādu konkrētu transportlīdzekļu grupu, var saņemt būtisku informāciju atkarībā no atrašanās specifikas.

Sabiedriskā transporta vadības sistēmas. Sabiedriskā transporta ITVS pakalpojumos ietilpst novērošana un saziņas līdzekļi, piemēram, automātiski nosakāmās atrašanās vietas sistēmas, datorizēti dispečeru sakari un novērošanas kameras, kas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem palīdz uzlabot efektivitāti un drošības līmeni.

- **Drošība.**

1. Iekšējā transportlīdzekļu novērošana.
2. Sabiedriskā transporta pieturvietu novērošana.

- **Transporta pieprasījuma vadība.**

1. Dinamiska transporta maršrutēšana izmantojot novērošanas datus un sistēmas, kas nosaka sabiedriskā transportlīdzekļa atrašanās vietu.
2. Dažādu sabiedriskā transportlīdzekļu tipu koordinēšana un saskaņošana.

- **Sabiedrisko transportlīdzekļu parku vadība.** Izmanto transportlīdzekļu automātiski nosakāmās atrašanās vietas sistēmas un datorizētos dispečeru sakarus.

- **Informācijas izplatīšana.** Sabiedriskā transporta organizācijas var izplatīt gan kustības grafiku sarakstus, gan pārvietošanās informāciju dažādā veidā – caur iekšējām transportlīdzekļu sistēmām, ceļa malā vai ar dinamiskajām ceļa zīmēm, ar interneta starpniecību vai citām bezvadu ierīcēm (mobilie tālruņi, radio u.c.).

CSNg vadības sistēmas var samazināt negadījumu radītos transportplūsmas triecienviļņus (sastrēgumu izplatīšanās) jau laikus raidot informāciju par notikušo gan citiem plūsmas dalībniekiem, gan atbilstošajām instancēm. Šī vadības sistēma ir saistīta ar dažādām novērošanas tehnoloģijām, kuras ietilpst arī joslu vadības sistēmā un maģistrālo ceļu vadības sistēmā.

- **Novērošana un noteikšana**

1. Detektori. Akustiskie detektori, kas apvienoti ar novērošanas kamerām.
2. Bezvadu 112. Telefonautomāti gar ceļa malām, automātiskās sistēmas, kas reģistrē CSNg.
3. Satiksmes kustības dalībnieku sniegtā informācija.

- **Mobilizēšana**

1. Operatīvā transportlīdzekļu atrašanās vietas noteikšana.
2. Izdevīgākā maršruta noteikšana līdz CSNg vietai.

- **Informācijas izplatīšana**

1. Dinamisko ziņu ceļa zīmes.

2. Ceļu apkalpojošais radio.

Operatīvo transportlīdzekļu vadības sistēmas. ITVS pielietojums neparedzētos gadījumos ietver bīstamo materiālu vadību, ātrās medicīniskās palīdzības pakalpojumu izvietošanu un liela un maza apmēra ārkārtējas palīdzības un evakuācijas operācijas.

Elektroniskās apmaksas sistēmas aptver dažāda veida komunikācijas un elektronikas tehnoloģijas, lai izdalītu komerciālos, sabiedriskos un privātos transportlīdzekļus galvenokārt ceļa nodokļa maksas nolūkos. Papildus ITVS iespējams pielietot arī maksas ceļu vai zonu kontrolēšanai, nodrošinot lietotājiem ērtas un efektīvas braukšanas maksas uzskaites un iekasēšanas procedūras.

- **Ceļa lietošanas maksas un ceļa nodokļa iekasēšana.** Elektroniskās apmaksas sistēmas tiek veidotas speciālos maksas laukumos izmantojot elektroniskās sistēmas, kas paātrina veicamās operācijas un nodrošina pārliecību par veiktajiem maksājumiem. Sistēmas galvenokārt sastāv no transportlīdzekļos ievietotiem retranslatoriem, kurus nolasa maksas laukumos novietotie sensori.
- **Sabiedriskā transporta maksa.** Elektroniskās maksājumu sistēmas, kas izmanto magnētiskās kartes. Pateicoties to pielietošanas vienkāršībai un universālumam, palielinās apkalpošanas ātrums un tiek ietaupīti līdzekļi.
- **Stāvvietu apmaksas sistēmas.** Izmanto magnētiskās kartes, ievietotos retranslatorus vai speciālus svītru kodus uz transportlīdzekļiem.
- **Vienotās apmaksas kartes (biļetes) izveide.** Maksā gan par autobusu, trolejbusu, tramvaju, vilcienu, gan ceļa nodokli.

Informatīvās sistēmas izmanto dažādas tehnoloģijas, ieskaitot Interneta mājas lapas, telefonlīnijas, kā arī televīziju un radio, lai dotu iespēju lietotājiem pieņemt informētākus lēmumus attiecībā uz ceļojuma uzsākšanu, maršrutiem un ceļojuma veidiem. Viena specializētā tālruņa numura ieviešana varētu uzlabot autobraucēju piekļuvi informācijai visā valstī.

Rīgas domes politika:

9.10.1. Veicināt, lai Rīgā (pilotprojektu varētu izmēģināt Rīgas centra robežās) tiktu ieviesta Inteliģentā transporta vadības sistēma, tādējādi efektīvi izmantojot pieejamos finanšu resursus transporta situācijas uzlabošanai pilsētā.

9.10.2. Pilsētas transporta sistēmas plānošanas procesā pielietot modelēšanas metodi, izmantojot elektroniskos transporta simulācijas modeļus.

9.11. Atsevišķu pilsētas teritoriju transporta apkalpes principi

VECRĪGA

Mērķi:

- nodrošināt priekšroku gājējiem,
- samazināt motorizētā transporta izmantošanu Vecrīgā.

Izvirzītos mērķus ir iespējams sasniegt izpildot sekojot šādiem principiem:

- Samazināt automašīnu iebraukšanu:
 - Augstāka iebraukšanas maksa,
 - Stingrākas prasības iedzīvotājiem,
 - Paturēt fiziskās barjeras.
- Ierobežot stāvvietu iespējas:
 - Plašāks aizliegums automašīnu stāvēšanai uz brauktuvēm,
 - Nav daudzstāvu autostāvvietas iekšpusē (tikai pie robežas ārpusē),
 - Pārkāpēju transportlīdzekļus aizvākt ar autoevakuatoriem.
- Apgrūtināt motorizēto transportlīdzekļu iekšējo kustību:
 - Novietot ātruma vaļņus,
 - Braucamo ielu tīklu veidot sarežģītāku,
 - Kā brauktuvju segumu lietot apajo bruģakmeni⁵³.
- Uzlabot gājēju tīklu:
 - Izveidot pietiekoši platas ietves,
 - Lietot gājējiem draudzīgu segumu,
 - Izvietot atpūtas vietas (ar soliņiem) ik pēc noteikta intervāla.
- Palīdzēt gājējiem pārvietoties:
 - Izveidot vienu vai divus motorizēta (ieteicams elektrotransports) vieglā pasažieru transporta maršrutus,
 - Atbalstīt vieglo ormaņu/velorikšu/kariešu apkalpi.

CENTRS

- Izmantot pilnīgi esošo ielu tīklu, bet nepaplašināt to.
- Maģistrāles un kritiskās ielas apgādāt ar satiksmes pārvaldes programmām:

⁵³ Šajā gadījumā ir īpaši jāpieņem pie alternatīviem risinājumiem, lai arī cilvēkiem ar ierobežotām kustību iespējām būtu iespējams šķērsot šādas ielas.

- Nepieļaut automašīnu stāvēšanu vai apstāšanos gar ietvēm noteiktos posmos uz ielām ar sabiedrisko transportu,
 - Satiksmes luksofori visos krustojumos; visi ar gājēju papildsekciju,
 - Vietās, kur satiksmes intensitāte atšķiras no rīta un vakarā, izveidot reversās kustības joslas,
 - Ja jālieto šauras braucamās joslas, samazināt atļauto ātrumu un uzstādīt radara merītājus,
 - Noteikt pēc iespējas vienvirziena ielas,
 - Cik iespējams, izveidot sabiedriskā transporta pieturu brauktuves paplašinājumus (kabatas),
 - Aizliegt kreisos pagriezienus uz visām maģistrālēm, ja to veikšanai nav rezervēta atsevišķa josla,
 - Aizliegt jebkākus pagriezienus (ieskaitot arī uzbraukšanu uz maģistrāļu joslām) īpaši kritiskos posmos,
 - Izvietot pēc iespējas vairāk ceļu policistus uz ielām,
 - Nodrošināt preču piegādes veikalēm stingri noteiktos laika posmos.
- Ierobežot iebraukšanu centrā (īpaši pēc lielceļu un maģistrālo ielu tīkla sistēmas izveides), ieviešot ielu lietošanas maksas režīmu visā centra teritorijā⁵⁴:
- Maksas zonas robeža varētu tikt noteikta pa esošo dzelzceļa loku Daugavas labajā krastā.
 - Automobilji lieto elektroniskos raidītājus vai biļetes iebraukšanai. Var būt arī vairākas iekšējās robežas centrā, kur ir paaugstinātas maksas iebraukšana.
 - Tarifs iebraukšanai atkarīgs no iebraukšanas laika un kopējā iebraucēju apjoma – tarifu varētu aprēķināt, pamatojoties uz iedzīvotāju gada vidējās neto algas lielumu. Aktuālā tarifa līmenis tiek nepārtraukti izziņots pa radio un uz informācijas dēļiem ielu malās, it sevišķi tuvojoties centram.
- Sabiedriskajam transportam, gājējiem un velosipēdistiem ir priekšroka:
- Izvērtēt iespēju perspektīvā nozīmēt ielas, kur progresīvi ierobežota automobiļu kustība, atstājot tas sabiedriskā transporta, gājēju, velosipēdistu un, iespējams, arī motociklistu, mopēdistu un motorolleru braucēju lietošanā, piemēram, Brīvības iela, Vanšu tilts, Basteja/Aspazijas bulvāris, Marijas iela, Dzirnava iela,
 - Reformēt sabiedriskā transporta apkalpes tīklu centra kodolā veidojot lokus,
 - Pieturas ar nojumi, soliņiem un atbilstošu informāciju par pārvietošanās iespējām ar sabiedrisko transportu (t.sk., maršrutu shēmas, grafiki).

⁵⁴ Maksas zona neattiektos uz šīs teritorijas iedzīvotājiem, kā arī maksas zonas teritorija ir nosakāma tikai pie nosacījuma, ka tiek piedāvāta vismaz viena alternatīva Daugavas šķērsošanas vieta Rīgā bez maksas.

- Stāvvietas centrā ir atļautas, ja tās nav pārāk uzkrītoši redzamas un tās netraucē cilvēku un satiksmes līdzekļu kustībai:
 - Kritiskos ielu posmos aizliegts stāvēt vai apstāties uz brauktuves visu laiku, vai noteiktās diennakts stundās,
 - Ieviest maksas režīmu visām stāvvietām uz brauktuvēm, augstākās cenas pie centra kodola, proporcionāli samazinoties, palielinoties attālumam,
 - Pielietot autoevakuātorus pret pārkāpējiem,
 - Atļaut un atbalstīt autostāvvietu celtniecību pazemē vai daudzstāvu ēkas kvartālu iekšpusē ar pēc iespējas neuzkrītošākām ieejām/izejām, ne lielākas par 200 vietām, ar automātiskiem brīvo vietu skaitītājiem.
- Izveidot inteligentu transporta vadības sistēmu (ITVS) kā kontroles mehānismu visai centra darbībai:
 - Izvietot pastāvīgus satiksmes skaitītājus visos svarīgos posmos, pievienotus centrālai sistēmai,
 - Pieslēgt visus luksoforus centrālai datora sistēmai ar piemērotām kontroles programmām,
 - Nepārtraukti kontrolēt ne tikai zaļās fāzes pie katra krustojuma, bet arī sekot satiksmes intensitātes līmenim, kas tiek pārvērsts robežu pārbraukšanas maksā,
 - Nepārtraukti izziņot šo informāciju pa radio un ar informācijas dēļiem,
 - Pievienot autostāvvietu brīvo vietu informāciju šai sistēmai.

PĀRĒJĀ RĪGAS TERITORIJA

Uzdevumi:

- Pilnveidot maģistrāļu un galveno ielu hierarhiju,
- Izveidot ierobežotas pieejas lielceļus,
- Izveidot sabiedriskā transporta līnijas, papildināt autostāvvietas ar Park&Ride iespējām, veidot pievedapkalpes tīklus,
- Atbalstīt maršruta taksometru apkalpi,
- Ieviest satiksmes nomierināšanas programmas dzīvojamos rajonos,
- Ielu sarkano līniju un dzelzceļa nodalījuma joslu korekcijai (mēroga 1:500 topogrāfiskajai situācijai atbilstoši precizēšanai) izstrādājami Rīgas domes saistošie noteikumi.

PIEPILSĒTA**Uzdevumi:**

- Izveidot sabiedriskā transporta terminālus ar Park&Ride iespējām,
- Atbalstīt maršruta taksometru apkalpi,
- Izveidot reģionālos lielceļus,
- Progresīvi papildināt ielu tīklu.

Rīgas domes politika:

9.11.1. Plānojot un attīstot Rīgas transporta sistēmu, ievērot komplekso pilsētas struktūru, attiecīgi pielietojot atšķirīgus attīstības principus un nosacījumus Vecrīgā, pilsētas centrā, pārējā pilsētas teritorijā un attiecībā uz Rīgas sasaisti ar apkārtējām teritorijām.

10. SABIEDRISKĀS IESTĀDES

Sociālās infrastruktūras institūcijas un ar to saistītā vide dod iespēju iedzīvotājiem apmierināt izglītības, kultūras, veselības, sociālās aprūpes, atpūtas sporta un brīvā laika pavadīšanas iespējas, tai pat laikā nodrošinot pilsētas iedzīvotājus ar daudzveidīgām darba vietām.

RTP-2006 kompetencē nav sabiedriskās apkalpes sistēmas izveides jautājumu izstrāde, tomēr tam ir jāsekmē sociālās infrastruktūras tīkla attīstība teritoriālā aspektā, rezervējot pilsētā zemi jaunu, pilsētai un iedzīvotājiem svarīgu sabiedriskās apkalpes objektu būvniecībai.

Prognozējot Rīgas pilsētas sociālās infrastruktūras attīstību kopumā un to teritoriālo izvietojumu, jāņem vērā vairāki faktori. Pamatojoties uz to, ka Rīgas ekonomiskie rādītāji ir labāki attiecībā pret pārējo Latviju, pilsēta piedāvā atsevišķus unikālus pakalpojumus gan veselības aprūpē, gan izglītībā, gan kultūras jomā, kas piesaista pakalpojumu saņēmējus ne tikai no Rīgas reģiona, bet arī no visas Latvijas. Šādu piesaisti veicina arī atbilstošas sociālās infrastruktūras trūkums pierīgas teritorijās. Turklāt gandrīz visi pakalpojumi ir koncentrēti Rīgas vēsturiskajā centrā, tādējādi netiek veicināta sociālās infrastruktūras attīstība citos Rīgas dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs.

Rīgas pilsētas vēlme kļūt par „Baltijas centru” nosaka nepieciešamību pēc kvalitatīvu pakalpojumu piedāvājuma arī sociālajā sfērā.

Rīgas domes politika:

- 10.1. Attīstot pilsētu, tuvināt iedzīvotājiem tiem nepieciešamos pakalpojumus, iespēju robežās lokalizējot sociālo infrastruktūru.**
- 10.2. Prioritāri izmantot esošās sabiedriski nozīmīgās būves iedzīvotāju izglītības, mācību, kultūras un atpūtas, veselības un sociālās aprūpes vajadzībām.**
- 10.3. Nodrošināt zemesgabalus sabiedriskās apkalpes objektu būvniecībai ērtas sasniedzamības robežās.**
- 10.4. Veidot informācijas sabiedrību un attīstīt e-pakalpojumu pieejamību un izmantošanu.**

10.1. Izglītība⁵⁵

Pēdējo septiņu gadu laikā kopējais cilvēku skaits, kas mācās dažādās mācību iestādēs, vienmērīgi pieaug. Perspektīvā tomēr prognozējams, ka šis pieaugums būs mazāks, vai pat saglabāsies apmēram pašreizējās robežās, jo tas lielā mērā ir saistīts ar kopējo demogrāfisko situāciju Rīgā un Latvijā, kad iedzīvotāju skaitam ir tendence samazināties.

⁵⁵ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu “Izglītības iestādes”.

Kartoshēma „Izglītības iestādes”.

Valstī notikusi izglītības reforma ir vērsta uz centralizāciju, kā rezultātā izglītības iestādes tikušas apvienotas, un to kopējais skaits ir samazinājies. Rīgas pilsētā koncentrētajām skolām ir augstāks prestižs, tādēļ daudzi skolēni no Rīgas reģiona pašvaldībām brauc mācīties uz Rīgu.

Rīgas domes politika:

- 10.1.1. Veikt valsts un pašvaldības ēku apmaiņu, lai pašvaldības izglītības iestādes atrastos pašvaldībai piederošās ēkās.**
- 10.1.2. Veicināt zem izglītības iestādēm esošo zemju atpirkšanu no privātpašniekiem pašvaldības īpašumā, lai atvieglotu pašvaldības izglītības iestāžu funkcionēšanu un apsaimniekošanu.**
- 10.1.3. Atbilstoša pieprasījuma gadījumā, veicināt jaunu izglītības iestāžu celtniecību esošos vai perspektīvajos Rīgas dzīvojamajos rajonos.**
- 10.1.4. Turpināt izglītības iestāžu ēku renovāciju un sakārtošanu atbilstoši būvnormatīvu prasībām un sanitāri higiēniskajām normām, kā arī izglītības programmu izpildei.**
- 10.1.5. Turpināt izglītības iestādēm piekrītošo teritoriju labiekārtošanu.**
- 10.1.6. Izveidot bērnu un jauniešu centrus uz skolu bāzes, labiekārtojot to neizmantotās telpas, kā arī veidojot atsevišķus centrus Bolderājā, Ziepniekkalnā, Pļavniekos, Purvciemā, Čiekurkalnā, Ilģuciemā, Šampēterī un jaunceļamajos dzīvojamajos rajonos/apkaimēs, nodrošinot vienmērīgu lietderīga brīvā laika pavadīšanas iespēju tīklu pilsētas teritorijā.**
- 10.1.7. Pieļaut telpu rezervēšanu un izmantošanu daudzdzīvokļu māju pirmajos stāvos bērnu un jauniešu centru izvietšanai.**
- 10.1.8. Atbilstoša pieprasījuma gadījumā, veicināt jaunu mūzikas skolu izveidi Purvciemā, Mežaparkā, Imantā, Zolitūdē un pilsētas centrā.**
- 10.1.9. Izveidot un labiekārtot stacionāru bērnu un jauniešu nometni Mangaļsalā.**
- 10.1.10. Uzbūvēt jaunu interešu izglītības iestādi Rīgas Skolēnu pils izvietšanai.**

Pirmsskolas iestādes

Pirmsskolas izglītības infrastruktūrā nepieciešami vieni no lielākajiem uzlabojumiem. Lai gan pagaidām tikai 67% no Rīgas bērniem apmeklē bērnudārzus, to skaits kopumā pieaug, taču ar esošajiem resursiem nav iespējams nodrošināt iedzīvotāju vajadzības pēc vietām pirmsskolas izglītības iestādēs. Tādēļ šobrīd ļoti aktuāla ir jau esošo pirmsskolas izglītības iestāžu renovācija un sakārtošana atbilstoši normatīvos noteiktajām prasībām, kā arī jaunu pirmsskolas izglītības iestāžu celtniecība.

RAP-95 izvirzītie mērķi pirmsskolas izglītības jomā tiek realizēti un turpmākā attīstības tendences RTP-2006 plānotas atbilstoši iepriekšējām prognozēm. Tiek saglabāts un pakāpeniski palielināts vietu skaits pašvaldības pārziņā esošajās pirmsskolas izglītības iestādēs.

Rīgas domes politika:

- 10.1.11. Plānot un realizēt jaunu pirmsskolas izglītības iestāžu ēku celtniecību Ziepiņiekalnā - Valdeķu un Šautuves ielās, Juglā – Vangažu un Baltezera ielās, Dreiliņos, Dārziņos, Bolderājā, Pētersalas ielas apkaimē, Dainas ielā, kā arī jaunajos dzīvojamajos rajonos, kur tādi tiks veidoti.**
- 10.1.12. Sadarbībā ar privātajām izglītības iestādēm un uzņēmējiem palielināt vietu skaitu pirmsskolas vecuma bērnu vajadzībām.**
- 10.1.13. Attīstīt un paplašināt izglītības pieejamību pirmsskolas vecuma bērniem mazās bērnu grupās (līdz 3 gadu vecumam) un bērniem ar īpašām vajadzībām.**

Vispārīzglītojošās skolas

Rīgā vispārējo izglītību iegūst aptuveni viena trešdaļa no visiem Latvijas skolēniem. Izglītības iestāžu pārstrukturizēšanas un optimizācijas rezultātā Rīgā pēdējos gados strauji ir samazinājies sākumskolu un pamatskolu skaits, bet pieaudzis vidusskolu skaits, kuras turklāt ir vienas no lielākajām Latvijā.

Rīgas domes politika:

- 10.1.14. Vecināt esošo izglītības iestāžu ēku renovāciju un sakārtošanu atbilstoši sanitāri higiēniskām normām.**
- 10.1.15. Veikt jaunas skolas celtniecību Mežaparkā, kā arī jaunajos dzīvojamajos rajonos, kur tādi tiks veidoti.**
- 10.1.16. Dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs, kur ir izteikta nepieciešamība pēc skolām kā alternatīvu jaunu skolu celtniecībai izskatīt iespēju paplašināt esošās skolas, veidojot piebūves.**
- 10.1.17. Veidot pilsētas ģimnāzijas tīklu, lai nodrošinātu racionālu resursu izmantošanu un paaugstinātu izglītības kvalitāti.**

Augstskolas un koledžas

Pēdējo gadu laikā Latvijā un arī Rīgā strauji ir pieaudzis gan studējošo, gan augstskolu un koledžu skaits. To var pamatot gan ar pastiprinātu pieprasījumu pēc kvalificēties speciālistiem darba tirgū, izglītības prestižu un izglītošanās iespēju dažādošanos, kā arī ar pašreiz izjūtamām sekām, kad laikā starp 1980. un 1990. gadu bija liels dzimstības pieaugums Latvijā.

Rīga ir arī starptautisks izglītības centrs, kur dažādu valstu studenti mācās augstskolu piedāvātajās apmaiņas programmās.

Lielākās pēc studentu skaita augstākās izglītības mācību iestādes Rīgā ir Latvijas Universitāte, Rīgas Tehniskā universitāte un Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības augstskola. Arvien vairāk parādās privātās jeb juridisku personu dibinātās augstskolas.

Turpmāk studentu skaita pieaugums būs atkarīgs gan no vispārējās sociālekonomiskās situācijas attīstības Latvijā, gan jaunu augstskolu izveidošanas.

Rīgas domes politika:

10.1.18. Veicināt pašvaldības sadarbību ar augstākās izglītības iestādēm.

10.1.19. Veicināt zinātniski pētniecisko institūtu attīstību Rīgā.⁵⁶

10.2. Kultūra⁵⁷

Pilsētai ir jānodrošina daudzpusīga kultūras un atpūtas vajadzību apmierināšana iedzīvotājiem. Pieprasījums pēc dažādiem kultūras pakalpojumiem vienmērīgi aug, attīstās arī tūrisms, kas prasa sakārtot Rīgas pilsētas izklaides vietas.

Lielākoties kultūras iestādes ir koncentrētas Rīgas kultūrvēsturiskajā centrā, tai pat laikā trūkst kultūras iestāžu vairākos Rīgas dzīvojamajos rajonos - Āgenskalnā, Torņakalnā, Purvciemā un Pļavniekos, t.i., vietās, kur ir lieli dzīvojamie masīvi.

2003.gadā Rīgā bija 32 muzeji, neskaitot filiāles, 6 profesionālie teātri, 17 kultūras un tautas nami. Lielākā daļa kultūras namu ir izvietoti pie bijušajām rūpnīcām, kurām beidzot pastāvēt, pārstāja darboties arī kultūras nami. Dažādu klubu un izklaides iestāžu pieaugošais skaits veicina kultūras un tautas namu apmeklētāju skaita samazināšanos.

Rīgas domes politika:

10.2.1. Veicināt kultūras objektu attīstību Rīgā, tai skaitā pilsētas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju robežās.

10.2.2. Veicināt sekojošu nacionālās nozīmes kultūras un izglītības objektu būvniecību Rīgā:

10.2.2.1. Nacionālā bibliotēka,

10.2.2.2. Laikmetīgās mākslas muzejs,

10.2.2.3. Akustiskā koncertzāle.

⁵⁶ Plašāka informācija RTP-2006 paskaidrojuma raksta 7.1. apakšnodaļā par ražošanu, tirdzniecību un pakalpojumiem.

⁵⁷ Skatīt RTP-2006 kartoshēmas „Kultūras iestādes” un „Kultūras iestādes (pilsētas centrs)”.

Kartoshēma "Kultūras iestādes".

Kartoshēma “Kultūras iestādes (pilsētas centrs)”.

10.3. Sociālā aprūpe⁵⁸

Sociālās palīdzības uzdevums ir garantēt sociālo aizsardzību tiem iedzīvotājiem, kuri saviem spēkiem nespēj sevi nodrošināt vai nesaņem pietiekamu palīdzību. Sociālās palīdzības sniegšanai ir jābūt kompleksam risinājumam sākot no pašvaldības sociālajām programmām un beidzot ar ietvju uzbauktuvēm invalīdu ratiņiem. Tās kvalitāte atkarīga no sociālās infrastruktūras objektu — interešu izglītības pakalpojumu, nodarbinātības un atpūtas nometņu, sociālo dzīvokļu, internātskolu — pieejamības maznodrošinātajām ģimenēm un riska grupām.

Sociālās palīdzības un aprūpes pakalpojumu pieejamības uzlabošana saistāma ar jau esošo telpu izmantošanu, personāla skaita un kvalifikācijas palielināšanu, atsevišķu pakalpojumu uzlabošanu. Tāpat ir nepieciešams veidot jaunas sociālās palīdzības un aprūpes iestādes: patversmes, atbalsta centrus ģimenēm, atbalsta centrus riska grupu bērniem, atbalsta centrus bijušajiem ieslodzītajiem. Jaunu sociālās infrastruktūras objektus iespējams veidot, piemērojot esošās būves vai izmantojot ēku kopīgi ar citiem pakalpojumiem, piemēram, ārstniecības iestādēm un bērnudārziem, kā arī plānojot jaunus objektus.

Rīgā ir vairāki sociāli nelabvēlīgi rajoni, piemēram, Maskavas ielas apkaime, Avotu ielas apkaime, kur pārsvarā koncentrējas sociālo riska grupu pārstāvji — klaidoņi, alkoholiķi un narkomāni — un kur ir izveidojusies nekvalitatīva dzīves vide un pieaug noziedzība. Lai šīs teritorijas padarītu pievilcīgākās kā vietējiem iedzīvotājiem, tā Rīgas viesiem, tajās nepieciešams palielināt sociālo dienestu skaitu un veicināt vispārēju attīstību.

Rīgas domes politika:

- 10.3.1. *Saskaņā ar Sociālās palīdzības dienesta struktūru un to attīstību izveidot pašvaldības sociālo dienestu filiāles un punktus, kas tuvinātu pakalpojumus saņēmējam.***
- 10.3.2. *Sadarbībā ar nevalstiskajām organizācijām vecināt rehabilitācijas, sociālās aprūpes un audzināšanas iestāžu (bērnu namu, pusaudžu integrācijas centru, ģimenes krīžu centru) izveidi.***
- 10.3.3. *Veicināt krīzes centra izveidošanu no vardarbības cietušām sievietēm.***
- 10.3.4. *Veicināt jaunu patversmju izveidošanu bezpajumtniekiem, kurās būtu iespējams uzturēties arī ģimenēm ar bērniem.***
- 10.3.5. *Veicināt sociālās rehabilitācijas un konsultatīvo centru veidošanu no ieslodzījuma atbrīvotajām personām un personām ar atkarības problēmām.***
- 10.3.6. *Veicināt daudzpakāpju sociālo māju izveidošanu, iekārtojot arī sociālo dzīvokļu māju, kas būtu piemērota arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem.***
- 10.3.7. *Veicināt dienas centru izveidošanu pensijas vecuma cilvēkiem Zemgales priekšpilsētā un Kurzemes rajonā.***

⁵⁸ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Sociālās aprūpes iestādes”.

Kartoshēma „Sociālās aprūpes iestādes”.

10.3.8. Veicināt dienas centru un grupu dzīvokļu izveidošanu personām ar garīgās attīstības traucējumiem.

10.4. Veselības aprūpe⁵⁹

Rīgas pilsēta ar tajā koncentrēto ārstniecības iestāžu skaitu un sniegto pakalpojumu apjomu ieņem īpašu lomu Latvijas veselības aprūpes sistēmā. Rīgas pilsētā ir koncentrētas svarīgākās ārstniecības iestādes, kur pakalpojumi tiek sniegti visas valsts iedzīvotājiem. Rīgā atrodas vairākums specializēto ārstniecības iestāžu, medicīnas tehnoloģiju, kvalificētā personāla un terciārā līmeņa aprūpes iestāžu.

Veselības aprūpes sistēmā Rīgā pakalpojumus sniedz specializētās klīnikas, ģimenes ārsti un pašvaldību slimnīcas, kuras galvenokārt izmanto mazturīgais iedzīvotāju slānis. Kopš 1995.gada strauji ir pieaudzis ambulatoro veselības iestāžu skaits. To izvietojums Rīgā ir veiksmīgs, un perspektīvā ir paredzēts izveidot jaunas ārstu prakses vietas Zaslaukā, Jaunciemā, Mežaparkā, Daugavgrīvā, Pļavniekos, Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Brekšos un Katlakalnā.

Slimnīcu skaits Rīgā samazinājies atbilstoši ambulatorās palīdzības iestāžu skaita pieaugumam. Ir lietderīgi slimnīcās samazināt gultu skaitu, jo to noslogojums ir nepilnīgs.

2002. gadā tika izstrādāts "Valsts ambulatorās un stacionārās veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēju struktūras plāns", kurā ir noteikti optimālā modeļa raksturlielumi. Rīgas pilsētas teritorijā attiecīgi plānotas 3 daudzprofilu neatliekamās palīdzības un 2 lokālās slimnīcas. Ir plānota jaunas slimnīcas būvniecība, lai optimizētu slimnīcu izvietojumu un gultu skaitu pilsētā.

Rīgas domes politika:

10.4.1. Veicināt veselības aprūpes centru veidošanos.

10.4.2. Veicināt Rīgas bērnu mutes veselības centra izveidošanu.

10.4.3. Izvērtēt pieprasījumu pēc jaunas slimnīcas Rīgā, nepieciešamības gadījumā veicinot tās būvniecību.

Lai veicinātu veselīgu dzīvesveidu iedzīvotāju vidū, ir nepieciešama sakārtota sociālā, ekonomiskā, fiziskā un kultūras vide.

Rīgas domes politika:

10.4.4. Veicināt sadarbību starp pašvaldību, valsti, sabiedriskajām organizācijām un sabiedrību veselīgas vides veidošanā un veselīga dzīvesveida popularizēšanā.

⁵⁹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Veselības aprūpes iestādes”.

Kartoshēma „Veselības aprūpes iestādes”.

10.4.5. Popularizēt un palielināt videi draudzīgu un veselību veicinošu transporta veidu izmantošanu, ierobežojot videi nedraudzīgu transporta veidu izmantošanu.

10.5. Sports

Pilsētās, kurās ir attīstīta sporta infrastruktūra un aktīvi darbojas sporta organizācijas un klubi, tiek mazinātas tādas negatīvas sociālās problēmas kā, piemēram, alkoholisms, narkomānija, pusaudžu klaidonība, dīkdienība. Starptautiskās sacensības un sportistu panākumi var dot ievērojamu prestižu pilsētai un, pateicoties sporta aktivitātēm, nostiprinās iedzīvotāju veselība, garīgā labsajūta un vitalitāte. Sporta infrastruktūrai ir arī nozīmīga ietekme uz Rīgas telpisko struktūru un tās transformāciju nākotnē.

Pašreizējā Rīgas sporta infrastruktūras bāze⁶⁰ ir nepietiekama un neatbilst mūsdienu prasībām: vairāk kā 30 Rīgas skolās nav sporta zāļu, skolu sporta laukumi nav sakārtoti un netiek pienācīgā veidā apsaimniekoti, apsargāti, kā arī nav izveidota sistēma, kas tos padarītu pieejamus plašākam rīdzinieku lokam. Rīgā nav savas centrālo sporta bāzu sistēmas, pēc kuras izveides mērķtiecīgi tiktu atbalstīta starptautiskas nozīmes sacensību organizēšana.

Pieaugošais dalībnieku skaits tautas sporta organizācijās, sacensībās, bērnu un jaunatnes sporta attīstība, kā arī sporta popularitāte rada pieaugošu pieprasījumu pēc jaunām, mūsdienīgām sporta bāzēm. Pateicoties Rīgas pašvaldības investīcijām skolu sporta zāļu izbūvē un aktivizējoties privātai iniciatīvai, pamazām pieaug sporta zāļu un laukumu skaits. Lai arī joprojām dominē valsts un pašvaldību sporta bāzes, nākotnē var paredzēt arvien lielāku privātā sektora iniciatīvu, it sevišķi tādos peļņu nesošos projektos treniņu zāles, fitnesa klubi un citi objekti.

Rīgas dome, izvēloties racionālāko un līdzsvarotāko pašvaldības sporta bāzu attīstības ceļu, ir noteikusi trīs būtiskākās pašvaldības sporta bāzu grupas un uzsākusi šo projektu realizāciju:

- 1) Rīgas pašvaldības sporta bāžu celtniecība;
- 2) Rīgas pašvaldības sporta laukumu un reģionālo sporta centru izveide un labiekārtošana;
- 3) Rīgas pašvaldības centrālo sporta bāžu izveide un labiekārtošana.

Pēc tipveida un individuāliem projektiem tiek būvētas sporta zāles, kas kalpos kā starpskolu sporta centri. Dažās no tām varēs rīkot arī starptautiska līmeņa sacīkstes. Katrā no Rīgas lielajiem dzīvojamajiem rajoniem paredzēts izveidot reģionālos sporta centrus, kas ļaus būtiski uzlabot situāciju sporta bāzu pieejamībā. No mācību procesa brīvajā laikā šajos sporta laukumos nodarbosies galvenokārt sporta skolu audzēkņi, bet pārējā laikā – vakara stundās un brīvdienās – tās tiks izmantotas plašam rīdzinieku lokam, tajā skaitā ģimeņu sportam.

⁶⁰ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Sporta būves”.

Kartoshēma „Sporta būves”.

Katru gadu Rīgā notiek starptautiskas sacensības dažādos sporta veidos, kurām nepieciešama atbilstoša infrastruktūra. Lielākajā daļā šo sacensību var piedalīties ikviens interesents neatkarīgi no vecuma, fiziskās un speciālās sagatavotības, tādēļ sacensību dalībnieku skaits turpina pieaugt. Pēdējos gados arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, iesaistot viņus dažādās sporta aktivitātēs.

Rīgas domes politika:

- 10.5.1. Izskatīt iespējas pilsētas parkos un mežos izveidot videi nekaitīgus sporta objektus - skriešanas, slēpošanas, riteņbraukšanas, skrituļslidošanas celiņus.**
- 10.5.2. Veicināt sporta būvju izveidošanu pie katras skolas, kur tas iespējams.**
- 10.5.3. Veicināt sporta centru izveidošanu Rīgas Juglas vidusskolas, Rīgas 92. vidusskolas, BJC „Laimīte”/Puškina liceja, Rīgas 41. vidusskolas un Rīgas 45. vidusskolas teritorijās.**
- 10.5.4. Veicināt nelielu sporta un aktīvās atpūtas objektu izveidošanu daudzstāvu dzīvojamo māju mikrorajonu iekšpagalmos, kā arī lielos sabiedriskos objektos, piemēram, lielveikalos.**
- 10.5.5. Veicināt starptautiskas nozīmes airēšanas sporta centra izveidošanu ar 2000 m airēšanas kanālu un nepieciešamo krasta komunikāciju joslu Daugavas piekrastes zonā Lucavsalā.**
- 10.5.6. Noteikt papildus teritorijas sporta un fiziskās kultūras attīstības vajadzībām — Mārupītes parks, Uzvaras parks, Arkādijas parks, Māras dīķim piegulošā teritorija un sporta komplekss “Arkādija”, Anniņmuižas meža parka teritorija un Reģionālais sporta centrs „Anniņmuiža”, Grīziņkalna teritorija ar skeitparku.**
- 10.5.7. Nodrošināt perspektīvo veloceliņu tīklu sasaisti ar pilsētas sporta objektiem, paredzot atbilstoši aprīkotu velonovietņu izveidi pie tiem.**
- 10.5.8. Perspektīvās sporta bāzes censties izvietot pēc iespējas tuvāk iedzīvotāju dzīvesvietai, bet skolēniem — to mācību vietai.**
- 10.5.9. Veicināt, lai pie skolām izvietotie sporta centri tiktu padarīti pieejami plašai sabiedrībai, tā pilnvērtīgi izmantojot esošos resursus.**
- 10.5.10. Veicināt Rīgas virszemes ūdens objektu izmantošanu arī sporta nolūkos, t.sk. veidojot laivu un jahtu piestātnes tām piemērotās vietās.**
- 10.5.11. Ierobežot bruģa seguma izmantošanu pilsētas parkos, jo šāds segums ir ļoti traumatisks, veicot sporta un rekreācijas nodarbības⁶¹.**

⁶¹ Kā alternatīvu bruģim un asfaltam parkos ieteicams veidot dažāda garuma skriešanas celiņus ar skaidu segumu 0,5m attālumā no ietves.

10.6. Rekreācija un tūrisms

Dabiskie rekreācijas resursi

Rīga ir bagāta ar dabiskajiem rekreācijas resursiem — ūdens teritorijām un mežiem —, kas paver plašas iespējas pilsētas iedzīvotāju un viesu atpūtai. Tomēr Rīgas dabas teritorijas ar tās resursiem bieži nav viegli pieejamas un labiekārtotas iedzīvotāju vajadzībām, tādēļ tās netiek pilnvērtīgi izmantotas.

Tā kā labiekārtotie parki un skvēri pārsvarā ir koncentrēti Centra rajonā, ir nepieciešams izmantot iespējas, ko sniedz Rīgas dabas resursi, padarot šīs teritorijas pieejamas plašam iedzīvotāju lokam.

Rīgas domes politika:

- 10.6.1. Veicināt labiekārtotu publisko peldvietu izveidi Vakarbuļļos, Rītabuļļos un citās piemērotās vietās⁶².**
- 10.6.2. Veicināt pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju labiekārtošanu (ceļu un taku tīkls ar atpūtas vietām, soliēm un citām mazajām arhitektūras formām), lai tās pilnvērtīgi varētu izmantot iedzīvotāju rekreācijas funkcijām.**
- 10.6.3. Gar abiem Daugavas krastiem ārpus Rīgas brīvdabas teritorijas atstāt nepārtrauktu, publiski pieejamu, neapbūvētu joslu (min. 10m), kura ir labiekārta un jāapzaļumo gājēju lietošanai. Vietās, kur tas iespējams, promenāde jāpaplašina apzaļumotos parkos.**
- 10.6.4. Atstāt nepārtrauktu neapbūvētu joslu (min. 10m) gar Ķīšezera un Juglas ezera krastiem, veicot tās labiekārtošana gājēju vajadzībām.**
- 10.6.5. Veicināt Piejūras dabas parka saikni, izskatot iespēju organizēt prāmju satiksmi starp abiem Daugavas krastiem vasaras sezonā.**
- 10.6.6. Izskatīt tauvas joslu attīstības iespējas un paredzēt to mērķtiecīgu izmantošanu sporta un rekreācijas vajadzībām, īpašu uzmanību veltot Mārupītes, Lucavsālas, Juglas ezera, Ķīšezera, Bābelītes ezera, pilsētas kanāla tauvas zonu piemērošanai skriešanai, riteņbraukšanai, skrituļslidošanas celiņu izveidei, atklāto peldētavu un laivu piestātņu izveidei.**
- 10.6.7. Izvērtēt iespēju veidot Rīgā suņu pastaigu laukumus un veikt citus pasākumus dzīvnieku turēšanas apstākļu uzlabošanai, lai novērstu pilsētas vides piesārņošanu, kā arī mazinātu dzīvnieku kodumu risku.**

⁶² Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Publiski pieejamās krastmalas un to izmantošana”.

Kartoshēma „Publiski pieejamās krastmalas un to izmantošana”.

Cilvēku veidotie rekreācijas resursi

Rīgas ģeogrāfiski izdevīgais izvietojums un kultūrvēsturiskās bagātības — augstvērtīgi pilsētbūvniecības, arhitektūras, mākslas un vēstures pieminekļi — nodrošina pilsētai iespēju būt par nozīmīgu tūrisma centru. Lai veicinātu konkurētspējīgu tūrisma industrijas attīstību, ir vajadzīga mērķtiecīga stratēģija, kas paredz tūrisma attīstībai atbilstošas infrastruktūras izveidi pilsētā — nodrošinot apmešanās iespējas, piedāvājot izklaides un kultūras programmas, izveidojot tūrismam pielāgotas informācijas un apkalpes sistēmas.

Sabiedriskās iestādes un to teritorijas (stāvvietas, informācijas punkti, interneta pieejamība, autobusu apgrīšanās vietas u.c.) projektējamas saistībā ar tūristu plūsmu.

Rīgas domes politika:

10.6.8. Veicināt jaunu tūrisma maršrutu attīstību pilsētā.

10.6.9. Turpināt veidot ērtu tūrisma informācijas centru un punktu tīklu Rīgā.

10.6.10. Veidot tūristiem labvēlīgu informatīvo vidi pilsētā, uzstādot dažādu veidu informatīvās zīmes.

10.6.11. Lielāku uzmanību pievērst gājēju zonu paplašināšanai, veidojot gājēju un tirdzniecības ielas pilsētā.

10.6.12. Paredzēt sabiedrisko tualešu tīkla attīstību.

10.6.13. Veidot īslaicīgas un ilglaicīgas stāvvietas tūristu autobusiem.

10.6.14. Veicināt jaunu naktsmītņu veidošanos Rīgā, tai skaitā naktsmītnes, kas atbilstu vidējai un zemākajai klasei, piemēram, hosteļi.

10.7. Valdība un pašvaldība

Rīgā gan valsts pārvaldes institūcijas, gan daudzas Rīgas pašvaldības struktūrvienības ir koncentrētas galvenokārt pilsētas vēsturiskajā centrā, taču tās ir izvietotas dažādās ēkās, un attālumi starp tām ir pietiekoši lieli, lai traucētu sekmīga darba organizācijai un palielinātu laika patēriņu saziņai. Turklāt pārvaldes institūcijas parasti piesaista arī lielu skaitu apmeklētāju, tādējādi papildus noslogojot pilsētas centru arī no transporta viedokļa. Atsevišķos gadījumos pārvaldes institūcijas ir izvietotas ēkās (piemēram, ēkas, kuras būvētas kā dzīvojamie nami), kuras nav piemērotas lielu biroju funkcijām, tāpēc darba efektivitātes uzlabošanai un ēku apsaimniekošanas izmaksu samazināšanai ir lietderīgi izskatīt iespēju šādu pārvaldes institūciju pārvietošanu uz jaunām, darbam atbilstošām telpām.

Situācijas uzlabošanu var panākt, konsolidējot un izvietojot vismaz daļu no valsts un pašvaldības pārvaldes institūcijām ārpus Rīgas vēsturiskā centra. Viena no vispiemērotākajām vietām šāda jauna administratīvā centra būvēšanai ir Torņakalna apkaime. Tādējādi varētu tikt attīstīta šī Pārdaugavas teritorija, kas turklāt atrodas tuvu esošajam pilsētas centram, vienlaikus samazinot potenciālo transporta intensitāti Rīgas vēsturiskajā centrā.

Rīgas domes politika:

10.7.1. Izvērtējot iespējas, veicināt jauna Rīgas administratīvā centra būvēšanu Pārdaugavā (Torņakalna apkaimē) valsts un pašvaldības institūciju izvietojšanai.

11. INŽENIERINFRASTRUKTŪRA

11.1. Ūdensapgāde⁶³

Rīgā ūdens apgāde tiek nodrošināta gan no pazemes, gan no virszemes ūdens ieguves avotiem ar darbības režīmu, kur gandrīz 50 % ūdens nāk no gruntsūdens avotiem un otri 50 % ūdens no Ūdens attīrīšanas stacijas (ŪAS) "Daugava".

Bez SIA "Rīgas ūdens" ūdensguves vietām pilsētā ūdens tiek ņemts arī no artēziskajiem urbumiem. Kopējais ūdens patēriņš Rīgas pilsētā 2003. gadā bija 100835 m³, no kuriem SIA "Rīgas ūdens" sagatavotais ūdens veidoja 64,7%. Kopumā Rīgas pilsētā ir 895 dziļurbumi, kur daļu izmanto dzeramā un tehnoloģisko ūdens ieguvei. Pašreiz lielākai daļai no urbumiem nav noteiktas aizsargjoslas un netiek nodrošināta aizsargjoslu prasību ievērošana, kas rada potenciālu risku pazemes ūdens piesārņošanai.

Rīgas iespējamo ūdens apgādes sistēmas attīstību laika periodam no 2005.gada līdz 2015.gadam pēc LR Vides ministrijas pasūtījuma 2003.gadā izstrādāja Lielbritānijas firma „Halcrow”. Izstrādes mērķis bija definēt problēmu loku un izstrādāt pasākumu programmu ES likumdošanas normu prasību izpildei Rīgas ūdenssaimniecībā.

Izstrādātā pasākumu programma sadalīta 2 periodos - vidējā termiņa (2005.-2008. gadam) un ilgtermiņa (2009.-2015. gadam)

Salīdzinājumā ar 1995.gadu dzeramā ūdens patēriņš Rīgā no 378 000 m³/dn samazinājies līdz 160 000 m³/dn 2005.gadā. Būtiski samazinoties patēriņam, kā arī ūdens kvalitātes problēmu dēļ, ir slēgtas pazemes ūdens ņemšanas stacijas „Gauja-1”, „Gauja-eksperimentālā” un „Katlakalns”. Neuzskaitītā ūdens daudzums šajā periodā ir samazinājies no 41% 1995.gadā līdz 30% 2001.gadā.

Ievērojami ir uzlabojusies dzeramā ūdens kvalitāte. SIA „Rīgas ūdens” sagatavotā dzeramā ūdens kvalitāte kopumā atbilst Eiropas Kopienas direktīvā 98/83/EC noteiktajiem kvalitātes rādītāju normatīviem, izņemot dzelzs un mangāna jonu saturu ūdenī pazemes ūdens ieguves vietās, kurš Latvijas ģeoloģisko īpatnību dēļ ir lielāks nekā Eiropas Kopienas direktīvās noteiktais. Centralizētās ūdens apgādes sniegti pakalpojumi 2001.gadā bija pieejami 93 % no Rīgas iedzīvotājiem. Ūdensvada maģistrālo un sadales tīklu kopgarums ir sasniedzis 1281 km. Tīklu tehnisko stāvokli raksturo pieaugošais bojājumu skaits. Uz to norāda arī lielie ūdens zudumi, kas rodas ceļā no ūdens ņemšanas vietas līdz izmantošanas vietai. 2003. gadā ūdens zudumi bija 10 846 tūkst m³.

Ūdens apgādes tīklu kopgarums Rīgā 2004. gada beigās bija 1 312 539,28 m, kurš aptver aptuveni 94% no kopējā iedzīvotāju skaita. Vienlaikus Rīgas pilsētā ir daudzas teritorijas, kas nav pieslēgtas centrālajiem ūdens piegādes tīkliem. Galvenokārt tās ir savrupmājas un ģimenes dārziņu apbūve. Centralizēta ūdens apgāde nav nodrošināta daudzām savrupmājām Bierīņu, Pleskodāles, Ziepniekkalna, Pļavnieku, Dārziema, Dārziņu un citos rajonos.

⁶³ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Ūdensapgādes shēma”.

Kartoshēma „Ūdensapgādes shēma”.

Kopumā ir nepieciešama Rīgas ūdens apgādes tīkla vispārējā stāvokļa uzlabošana, jo lielākā daļa tīkla cauruļvadu ir no metāla (t.i. dzelzs un tērauda) un vairāk kā 45% no tīkla cauruļvadiem pārsniedz savu kalpošanas ilgumu (Rīgā pašreiz tiek ekspluatēti 102 km ūdensvada tīklu, kuri ir vecāki par 100 gadiem).

Rīgas domes politika:

11.1.1. Panākt Rīgas ūdens apgādes sistēmas un tās sniegto pakalpojumu atbilstību ES likumdošanas normu prasībām un sekojošam pakalpojumu standartam:

Pakalpojumu pārklājums	100% pakalpojumu pārklājums visiem pašvaldības teritorijas robežās esošiem rajoniem, kurās iedzīvotāju skaits ir lielāks par 1000.
Pieslēgumu skaits	Pakalpojumu pārklājuma teritorijā minimālais pieslēgumu skaits — 95%.
Ūdensapgādes nepārtrauktība	Nepārtraukti 24 stundas diennaktī.
Ūdens kvalitāte	Atbilstoši ES direktīvai Nr. 98/83/EC, "Cilvēku patēriņam paredzētā ūdens kvalitāte" abonenta mājoklī, ko vietās, kur tas nepieciešams, papildina Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.235 "Dzeramā ūdens obligātās nekaitīguma un kvalitātes prasības, monitoringa un kontroles kārtība".
Pieejamais spiediens	Minimāls hidrostatiskais spiediens tīklā daudzstāvu namu rajonos – 25m, citos rajonos – 15m.
Plūsmas ātrums	Minimāls ūdens plūsmas ātrums abonenta mājoklī - 7,2 l/min.
Ūdensapgādes drošība	Staciju nodrošināšana ar atbilstošu apkopi un nepieciešamajām rezervēm iekārtām, lai garantētu, ka staciju un iekārtu darbības traucējumu gadījumā ūdensapgādes pārtraukums iedzīvotājiem nav ilgāks par 10 minūtēm Rīgā vai 6 stundām apkārtesošās teritorijās un ka neatbilstošas kvalitātes ūdens tīklā rodas ne biežāk kā reizi 5 gados, izņemot pārtraukumus plānotiem apkopes pasākumiem.
Ugunsgrēku novēršana	Minimāls plūsmas ātrums - 10 l/s vismaz 3 stundu garumā, izņemot teritorijas ar augstu riska pakāpi, kur var tikt pieņemti stingrāki kritēriji.

11.1.2. Paaugstināt ūdens kvalitātes drošības faktorus.

11.1.3. Uzlabot esošā ūdens sadales tīkla tehnisko stāvokli.

11.1.4. Paplašināt ūdens sadales tīklu ar mērķi nodrošināt centralizētas ūdensapgādes pakalpojumu pieejamību pilnīgi visiem Rīgas iedzīvotājiem.

11.1.5. Jaunu dzīvojamo rajonu veidošanas gadījumā veicināt to nodrošināšanu ar centralizēto ūdens apgādes sistēmu.

11.1.6. Dzīvojamos rajonos, kas atrodas applūstošajās teritorijās nodrošināt centralizēto ūdensapgādi.

11.1.7. Rūpējoties par Rīgas iedzīvotāju veselību, būtiski samazināt neattīrītu gruntsūdeņu izmantošanu dzeršanas vajadzībām un palielināt centralizētas ūdens apgādes sistēmas pakalpojumu izmantošanu tajās pilsētas teritorijās, kur tas ir pieejams.

11.1.8. Atjaunot ugunsdzēsības ūdens hidrantus un ūdens ņemšanas vietas.

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010. gadam) nepieciešams:

- 1) Uzsākt vairāk kā 100 gadus vecā ūdensvada tīkla nomaiņu un galveno maģistrāļu noslēgarmatūras nomaiņu.
- 2) Veikt ūdensvada tīklu paplašināšanu Bolderājas, Šampētera, Mārupes jeb Bierīņu, Katlakalna un Dārzciema rajonā.
- 3) Veikt turpmākās ūdensvada tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz RTP-2006, izstrādāt ūdensapgādes sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Nodrošināt no pazemes ūdens apgādes avotiem iegūstamā ūdens attīrīšanu, samazinot dzelzs un mangāna saturu.
- 2) Turpināt esošo ūdensvada sadales tīklu atjaunošanu, lai panāktu reālu bojājumu skaita samazinājumu un ūdensvada tīkla vecumu ne lielāku par 100 gadiem.
- 3) Nomainīt no tērauda un dzelzsbetona būvētos maģistrāļos ūdensvadus uz drošāka un ilgtspējīgāka materiāla cauruļvadiem.

11.2. Kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija

Sadzīves notekūdeņu pārsūkņēšanu uz bioloģisko attīrīšanas staciju (BAS) „Daugavgrīva” nodrošina kanalizācijas tīkla sūkņu staciju dienests (KTSSD). 2004. gadā tika pārsūkņēti apm. 122117 tūkst.m³ (10 176 tūkst.m³/mēn.) un kopējais attīrīto notekūdeņu daudzums gadā sastādīja aptuveni 57 619 tūkst.m³ (4801 tūkst.m³/mēn.) Kopējo attīrīto notekūdeņu daudzumu ietekmē lietus notekūdeņu apjomi. Lietus kanalizācijas ūdens pieplūdes rezultātā bieži lietus laikā, ir nepieciešams atvērt avārijas izlaidi Volleross.

Kanalizācija⁶⁴

Neskatoties uz iepriekšējā periodā paveikto, pilsētas kanalizācijas sistēmas attīstība atpaliek no ūdens apgādes sistēmas attīstības. Pilsētas teritorijās, kurās nav pieejami Rīgas centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumi, pieaugot dzīves līmenim un mājokļu labiekārtojumam, pieaug to notekūdeņu daudzums, kas tiek iesūcināts gruntī no primitīvām individuālajām attīrīšanas ietaisēm, tādējādi radot grunts un gruntsūdeņu piesārņojumu.

Centralizētās kanalizācijas sistēmas savāko notekūdeņu daudzums, kas tiek pilnīgi attīrīts 2001.gadā bija 99,1%.

⁶⁴ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Kanalizācijas shēma”.

Kartoshēma „Kanalizācijas shēma”.

Gan rūpniecības apjoma samazināšanās rezultātā, gan nodrošinot nepieciešamo sākotnējo attīrīšanu, būtiski ir samazinājusies kaitīgo, bioloģiskās attīrīšanas procesiem nepiemēroto vielu novadīšana pilsētas kanalizācijas sistēmā. Ir pieaugusi notekūdeņu koncentrācija.

Bioloģiski attīrīto notekūdeņu attīrīšanas pakāpe praktiski atbilst ES un Latvijas prasībām, izņemot slāpekļa un fosfora daudzumu attīrītajā ūdenī, kas skaidrojams ar esošo attīrīšanas ietaišu konfigurāciju. Uzlabojot dūņu apstrādes tehnoloģiskos procesus, ir panākta to atbilstība lauksaimniecībā izmantojamo dūņu standartam.

Kanalizācijas tīkla kopgarums ir sasniedzis 900 km. Notekūdeņu novadīšanu uz attīrīšanas ietaisēm nodrošina 43 pārsūkņēšanas stacijas. Centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumi ir pieejami 83% Rīgas iedzīvotāju, kas ir ievērojami mazāk nekā noteikts ES likumdošanas prasībās.

Samazinoties ūdens patēriņam un atbilstoši notekūdeņu daudzumam, ievērojami palielinājies tīkla aizsērējumu skaits. Kanalizācijas tīkla tehniskais stāvoklis ir kļuvis sliktāks, pieaugot tā vecumam un agrāk izmantoto materiālu zemajai noturībai pret pilsētas satiksmes pieaugošajām dinamiskajām slodzēm. Rezultātā palielinās gruntsūdeņu ieplūde kanalizācijas sistēmā, sekojoši paaugstinās notekūdeņu pārsūkņēšanas un attīrīšanas izmaksas.

Kopumā pilsētas kanalizācijas sistēmas jomā nepieciešami būtiski uzlabojumi.

Rīgas domes politika:

11.2.1. Panākt Rīgas kanalizācijas sistēmas un tās sniegto pakalpojumu atbilstību ES direktīvu un normatīvu prasībām un sekojošam pakalpojumu standartam:

Pakalpojumu pārklājums	100% pakalpojumu pārklājums visiem pašvaldības teritorijas robežās esošiem rajoniem ar iedzīvotāju skaitu lielāku par 1000.
Pieslēgumu skaits	Pakalpojumu pārklājuma teritorijā minimālais pieslēgumu skaits —95%.
Pārplūde (hidrauliskā)	Iekšējās ēku appludināšanas nepietiekamas hidrauliskās jaudas rezultātā lietusgāžu gadījumā ne biežāk kā reizi 50 gados.
Pārplūde (iekārtu bojājuma dēļ)	Pārplūde vai pakalpojumu pārtraukums sūkņu stacijas un/vai iekārtu traucējumu rezultātā ne biežāk kā reizi 5 gados.
Attīrīto notekūdeņu izplūdes standarti	Atbilstoši ES Direktīvai Nr. 91/271/EEC, "Pilsētu notekūdeņu attīrīšanas direktīva", ko papildina Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumu Nr.155 pielikums Nr.6 (22.04.97.), ko grozīja noteikumi Nr. 437 (17.11.98.) un atbilstoši ES Direktīvai "Peldēšanās ūdens kvalitāte" Nr. 76/464/EEC un 76/160/EEC.
Notekūdeņu dūņu tālākas izmantošana s standarti	Samazināta negatīva ietekme uz vidi notekūdeņu dūņu tālākā izmantošanā. Atbilstība ES Direktīvai Nr. 86/278/EEC "Apkārtējās vides aizsardzība, izmantojot notekūdeņu dūņas lauksaimniecībā", kur nepieciešams. Papildus jāievēro Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.316 (09.09.97.) "Noteikumi par notekūdeņu dūņu izmantošanu augsnes mēslošanā un teritoriju labiekārtošanā".

11.2.2. Uzlabot esošo attīrīšanas ietaišu darbību, lai nodrošinātu aizvien pieaugošās prasības pēc notekūdeņu tīrības pakāpes.

- 11.2.3. Uzlabot esošā kanalizācijas tīkla tehnisko stāvokli.**
- 11.2.4. Paplašināt kanalizācijas tīklu ar mērķi nodrošināt centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumu pieejamību pilnīgi visiem Rīgas iedzīvotājiem.**
- 11.2.5. Pirms jaunas būvniecības jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, tanī skaitā maģistrālo ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu izbūve.**
- 11.2.6. Veikt nepieciešamās darbības lietus ūdeņu kanalizācijas un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas sistēmas.**
- 11.2.7. Rūpēties par vides stāvokļa uzlabošanu un lai nodrošinātu gruntsūdeņu aizsardzību, panākt notekūdeņu novadīšanu centralizētajā kanalizācijas sistēmā tajās pilsētas teritorijās, kurās ir pieejami centralizētās kanalizācijas sistēmas pakalpojumi.**

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010. gadam) nepieciešams:

- 1) Izbūvēt jaunu kanalizācijas kolektoru Hanzas ielā, un veikt Lielirbes un Kalnciema ielā esošo kolektoru rekonstrukciju.
- 2) Uzsākt esošo vairāk kā 80 gadus veco kanalizācijas cauruļvadu nomaiņu.
- 3) Veikt lietus notekūdeņu kanalizācijas sistēmas atdalīšanu no sadzīves kanalizācijas sistēmas Teikas un Čiekurkalna rajonos, izstrādāt tālāko pasākumu programmu lietus ūdeņu un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas.
- 4) Veikt jaunu kanalizācijas tīklu izbūvi un esošo tīklu rekonstrukciju Bolderājas, Šampētera, Mārupes jeb Bierīņu, Katlakalna un Dārziema rajonā.
- 5) Veikt turpmākās kanalizācijas tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz Pilsētas attīstības plānu, izstrādāt Rīgas kanalizācijas sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Turpināt esošā kanalizācijas tīkla atjaunošanu, lai panāktu gruntsūdeņu ieplūdes samazināšanos un kanalizācijas cauruļvadu vecumu ne lielāku par 80 gadiem.
- 2) Samazināt pilnsistēmas kanalizācijas lietus ūdeņu pārgāžu ietekmi uz pilsētas ūdenskrātuvēm, izbūvējot krājvertnes.
- 3) Realizēt lietus ūdens kanalizācijas un drenāžas sistēmu atdalīšanu no sadzīves kanalizācijas teritorijās, kurās nav pilnsistēmas kanalizācijas.

Lietus ūdens kanalizācija⁶⁵

Rīgas pilsētas teritorijas lietus ūdeņu novadīšana pašlaik atrodas neapmierinošā tehniskā stāvoklī un nespēj veikt savu uzdevumu – efektīvu lietus ūdens novadīšanu no visām pilsētas ielām, laukumiem un apbūves teritorijām. Tā rezultātā rodas problēmas pilsētas iedzīvotājiem, kuru pārvietošanās ir apgrūtināta, traucēta autotransporta satiksme, appludināti īpašumi.

Lietus ūdens novadīšana Rīgā pašreiz tiek veikta:

- Kopsistēmas kanalizācijas kolektoros. Kopsistēmas kanalizācija ir izvietota pilsētas centrālajā daļā un Vecrīgā, kā arī vairākos vēsturiskos pilsētas rajonos – Pētersalā, Ganību dambja apkaimē, Maskavas forštatē, Klīversalā, Torņkalnā, Āgenskalnā, Ilģuciemā un Bolderājā. Šī sistēma sāka būvēt ap 1890.gadu, un tā apkalpo 2300 ha lielu teritoriju;
- Lietus ūdens kanalizācijas kolektoros (šķirtsistēmas kanalizācijas komponente). Šķirtsistēmas kanalizācijas celtniecība ar atsevišķiem lietus kanalizācijas tīkliem un būvēm uzsākta pilsētā ap 1960. gadu. Apkalpojamā teritorija ir 12000 ha;
- Novadgrāvjos (atklātie);
- Mazās upītēs, u.c. atklātajās ūdens tilpnēs.

Katram no šiem veidiem ir savas priekšrocības un savi trūkumi, taču visos gadījumos lietus ūdeņi pirms novadīšanas atklātajos ūdens baseinos netiek attīrīti. Rīgas pilsētas lietus kanalizācijas sistēma ir uzskatāma par ļoti nopietnu Daugavas, Rīgas pilsētas mazo upīšu un citu atklāto ūdenstilpju piesārņotāju, jo nereti lietus ūdeņi satur ievērojamu daudzumu piesārņojošu un videi kaitīgu vielu.

Rīgā ir apzinātas 76 „slapjās vietas” (atsevišķas ielas, ielu posmi vai ielu krustojumi, kuri lietus laikā pārplūst), no tām 15 vietas atrodas kopsistēmas kanalizācijas rajonos:

- ✓ Pilsētas centrālās daļas kopsistēmas „slapjo vietu” un pagrabu pārplūšanas iemesls ir vairāku veco galveno kolektoru nepietiekama caurlaidības spēja.
- ✓ Lietus kanalizācijas darbības rajonos esošo galveno kolektoru caurlaidība ir pietiekoša, bet „slapjo vietu” iemesls ir katastrofāls jaunu lietus kanalizācijas tīklu trūkums. Nav realizēti daudzi agrāk izstrādātie projekti. Piemēram, jau 1979.gadā bija izstrādāts projekts Teikas-Čiekurkalna rajona galvenā kolektora SIRIUSS lejas daļas pārbūvei (bojāts koka kolektors 1,0x1,0 m), kurš izraisa šo rajonu pārplūšanu un lietus ūdeņu nokļūšanu sadzīves kanalizācijas tīklos.
- ✓ Kopumā tomēr arī pastiprinošais slodzes faktors uz sistēmu ir daudzviet aizbūvētās caurtekas, novadgrāvji un daudzu agrāk zaļo teritoriju noasfaltēšana.

⁶⁵ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Lietus ūdens kanalizācijas shēma”.

Kartoshēma „Lietus ūdens kanalizācijas shēma”.

Kopumā lietus ūdens kanalizācijas tīkli dēļ to sliktā tehniskā stāvokļa neatbilst mūsdienu prasībām. Padomju varas gados lietus ūdens kanalizācijas kolektori tika būvēti no neapmierinošas kvalitātes cauruļvadiem un zemā izbūves kvalitātē. Tādēļ tagad nepieciešama daudzu kolektoru pārbūve.

Avārijas stāvoklī atrodas Purvciema rajona sūkņu stacija Stirnu ielā. Šo staciju iespējams likvidēt, izbūvējot pašteces tuneļkolektoru 1500 mm diametrā un 2,4 km garumā. Nekavējoties jārekonstruē Salu tilta labā krasta un Deglava ielas sūkņu stacijas. Nepieciešama arī pārējo divu rajonu nozīmes sūkņu staciju rekonstrukcija.

Lietus ūdeņu novadīšanai Rīgā steidzami nepieciešami būtiski uzlabojumi.

Rīgas domes politika:

11.2.8. Panākt Rīgas lietus ūdens kanalizācijas pakalpojumu atbilstību ES direktīvu un normatīvu prasībām un pakalpojumu standartam:

Pakalpojumu pārklājums	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 100% pakalpojumu pārklājums visām pilsētas satiksmes maģistrālēm un ielām ar gājēju ietvēm. ✓ 100% pakalpojumu pārklājums apbūves teritorijām ar gruntsūdeņu līmeni <2,0 m un parkiem <1,0 m. ✓ Apbūves teritorijās ar gruntsūdens līmeni >2,0 m un parkos >1,0 m lietus ūdeņi maksimāli jānovada uz zaļiem stādījumiem, lai samazinātu dzeramā ūdens patēriņu to laistīšanai.
Pārplūde (hidrauliskā)	Iekšējā ēku appludināšana, nepietiekamas hidrauliskās jaudas rezultātā lietusegāžu gadījumā, ne biežāk kā reizi 50 gados.
Pārplūde (iekārtu bojājuma dēļ)	Pārplūde vai pakalpojumu pārtraukums sūkņu stacijas un/vai to iekārtu traucējumu rezultātā ne biežāk kā reizi 5 gados.
Attīrīto notekūdeņu izplūdes standarti	Atbilstoši ES Direktīvai Nr. 91/271/EEC, "Pilsētu notekūdeņu attīrīšanas direktīva", ko papildina LR MK noteikumu Nr.155 pielikums Nr.6 (22.04.97.), ko grozīja noteikumi Nr. 437 (17.11.98.) un atbilstoši ES Direktīvai "Peldēšanās ūdens kvalitāte" Nr. 76/464/EEC un 76/160/EEC.

11.2.9. Uzlabot esošās lietus ūdens kanalizācijas tīklu un sūkņu staciju tehnisko stāvokli.

11.2.10. Paplašināt lietus ūdens kanalizācijas tīklus, ar mērķi nodrošināt lietus ūdens kanalizācijas sistēmas pakalpojumu pieejamību visai Rīgai.

11.2.11. Veikt nepieciešamās darbības lietus ūdeņu un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas, kā arī sadzīves kanalizācijas pieslēgumu atdalīšanu no lietus ūdens kanalizācijas.

11.2.12. Lietusegāžu laikā regulāri aplūstošu vietu aplūšanas novēršana.

11.2.13. Veicināt kompleksu notekūdeņu attīrīšanas procesu.

11.2.14. Veikt novadgrāvju sistēmu un piegulošo teritoriju sakārtošanu un tīrīšanu.

11.2.15. Noteikt izplūdes vietas un meklēt iespējas lietus ūdens savākšanai vienkopus, lai varētu izveidot attīrīšanas ietaises lietus ūdens attīrīšanai pirms to izlaidēm atklātajās ūdenstilpnēs.

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010.gadam) nepieciešams:

- 1) Rekonstruēt Salu tilta lietus ūdens kanalizācijas sūkņu staciju.
- 2) Izbūvēt tuneļkolektoru 1500 mm diametrā un 2,4 km garumā no Stirnu ielas sūkņu stacijas līdz Šmerļupītei.
- 3) Atjaunot Teikas-Čiekurkalna galveno lietus kolektoru SIRIUSS darbību, izbūvējot jaunu lejas gala posmu 1400 mm diametrā un 0,76 km garumā (bojātā koka kolektora vietā).
- 4) Lietus lakā regulāri applūstošu vietu samazināšanai paredzēta lietus kanalizācijas tīklu paplašināšana astoņās vietās. Šo vietu skaits un atrašanās vietas tiks precizētas atkarībā no šim nolūkam paredzētajiem līdzekļiem.
- 5) Likvidēt esošos lietus kanalizācijas pieslēgumus sadzīves kanalizācijai: 10 vietas Daugavas labajā krastā un 3 vietas - kreisajā krastā, kā arī likvidēt sadzīves kanalizācijas pieslēgumus lietus kanalizācijai 2 vietās: Ropažu ielā un Mežaparkā.
- 6) Iespēju robežās rekonstruēt 5 esošās lietus kanalizācijas sūkņu stacijas.
- 7) Veikt turpmākās lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz RTP-2006, izstrādāt Rīgas lietus kanalizācijas sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Turpināt lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanu, lai nodrošinātu 100% lietus kanalizācijas tīklu pārklājumu visās satiksmes maģistrālēs un ielās ar gājēju ietvēm.
- 2) Turpināt lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanu jaunbūvējamo objektu vajadzībām.
- 3) Veikt bojāto un veco lietus kanalizācijas cauruļvadu rekonstrukciju vai nomaiņu.
- 4) Izbūvēt iztrūkstošās lietus kanalizācijas sūkņu stacijas (3 gab.).
- 5) Organizēt regulāru visu galveno lietus kolektoru izlaižu notekūdeņu sastāva kontroli, lai pamatojoties uz vairāku gadu notekūdeņu sastāva novērojumiem, varētu veikt izpētes darbus lietus kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanai.

11.3. Siltumapgāde⁶⁶

Centralizēto siltumapgādi Rīgā nodrošina AS „Rīgas siltums”, izmantojot no VAS „Latvenergo” siltumavotiem TEC-1 un TEC-2, AS „Komēta” iepirkto enerģiju, kā arī pašu siltumcentrālēs (SC „Imanta”, SC „Zasulauks”, SC „Vecmīlgrāvis”, SC „Ziepniekkalns”, SC „Daugavgrīva”), gāzes un cietā kurināmā katlu mājās (30 gab. 2005.g.) saražoto siltumenerģiju. AS „Rīgas siltums” nodrošina 76% no Rīgas pilsētai nepieciešamās siltumenerģijas piegādes apjoma. Kopējais siltumtīklu garums Rīgā 2004. gadā bija 81 km, t.sk., AS „Rīgas siltums” piederošie siltumtīkli – 639 km.

⁶⁶ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Siltumapgādes shēma”.

Kartoshēma „Siltumapgādes shēma”.

Sakarā ar pēdējos gados ieviestajām jaunajām tehnoloģijām siltumtīklu izbūve necaurstaigājamās kanālos vairs netiek pielietota, tā vietā būvējot bezkanāla siltumtīklu sistēmas. Ņemot vērā ēku iekšējo siltumapgādes sistēmu modernizāciju, ierīkojot individuālos siltuma mezglus, karstā ūdens sagatavošana sadzīves vajadzībām notiek katrā ēkā, tādēļ Rīgā likvidēti centrālie siltuma punkti un karstā ūdens siltumtīkli. Lai paaugstinātu siltumapgādes efektivitāti un drošību, ik gadus tiek investēti lieli finanšu līdzekļi siltumtīklu un siltumavotu modernizācijā, tomēr daudzu siltummaģistrāļu un sadales siltumtīklu normatīvais kalpošanas laiks drīzumā var tikt pārsniegts, tādēļ būtu nepieciešams veikt šo inženierkomunikāciju nomaiņas un rekonstrukcijas darbus.

Pašlaik Rīgā siltumavotos uzstādītā jauda ir aptuveni 2939 MW, bet pieslēgtā siltumslodze sastāda aptuveni 1650 MW, kas ir aptuveni 56% no uzstādītās jaudas. Tas nozīmē, ka siltuma avotos uzstādītās jaudas rezerves (aptuveni 44%) pilnībā ļauj nodrošināt jaunu siltumenerģijas patērētāju pieslēgšanu centralizētajai siltumapgādes sistēmai ar nosacījumu, ka tiek racionāli risināts jautājums par pazemes inženierkomunikāciju un inženierbūvju izvietojumu Rīgas pilsētas teritorijā. Plānojot inženierinfrastruktūras perspektīvo attīstību, jāievēro esošo un prognozējamo siltumenerģijas patērētāju intereses.

Var prognozēt, ka perspektīvā efektīva siltumenerģijas izmantošana novedīs pie īpatnējā siltumenerģijas samazinājuma, kā rezultātā siltumenerģijas patēriņš pieslēgtajiem patērētājiem samazināsies, ko savukārt kompensēs jaunie abonenti, kas sāks izmantot centralizētās siltumapgādes pakalpojumu.

Apkopojot iepriekš minēto, var secināt, ka esošajiem siltuma avotiem kopējā slodze krasi nepalielināsies. Tas nozīmē, ka jāturpina modernizēt esošos siltuma avotus, izmantojot koģenerācijas tehnoloģijas un jārisina jautājumi par inženierkomunikāciju izbūvi uz jauniem apbūves rajoniem, kā arī jāoptimizē inženierkomunikācijas esošajās apbūves teritorijās.

Tuvākās perspektīvas siltumtīklu izbūves projekti Rīgā:

- Ķīpsalas siltumapgāde, izbūvējot siltumtīklus,
- Lucavsalas siltumapgāde, izbūvējot siltumtīklus,
- Drošas un efektīvas siltumapgādes nodrošināšana Vecrīgā, izbūvējot saistvadu 13.janvāra ielā un Vaļņu ielā,
- Skanstes ielas rajonā izvietoto esošo un projektējamo objektu siltumapgādes nodrošināšana, izbūvējot iekškvartāla siltumtīklus,
- Kaivas ielas dzīvojamā masīva siltumapgādes nodrošināšana, izbūvējot nepieciešamā diametra siltumtīklus,
- Iekškvartāla tīklu izbūve dzīvojamā masīvā Dreiliņi-2,
- Iekškvartāla tīklu izbūve Biķernieku ielā,

- 20 dzīvojamo māju, kuras plānots izbūvēt rūpnīcas „Aurora” teritorijā pēc šīs ražotnes darbības pārtraukšanas un ēku demontāžas, siltumapgāde.

Rīgas domes politika:

- 11.3.1. Ierobežot lokālās siltumapgādes avotu būvniecību Rīgā, bet jo īpaši teritorijās⁶⁷ (un tām pieguļošajās teritorijās), kurās jau tagad gaisa kvalitāte ir sliktāka nekā normatīvajos aktos noteiktie robežlielumi veselības un vides aizsardzībai.**
- 11.3.2. Veicināt centralizētās siltumapgādes sistēmas vai lokāli-centralizētās siltumapgādes attīstību Rīgā, tādējādi samazinot izmešu daudzumu, un rezultātā panākot gaisa piesārņojuma samazināšanos Rīgā.**
- 11.3.3. Pamatojoties uz centralizēto siltumapgādi kā drošāko, efektīvāko un vidi vismazāk piesārņojošāko siltumapgādes veidu, kā arī ņemot vērā patērētāju intereses, attīstāmajās teritorijās un projektējamajos objektos Rīgā, paredzēt iespēju pieslēgties centralizētai siltumapgādei.**
- 11.3.4. Veicināt siltumtīklu un ar to saistīto inženierbūvju rekonstrukciju un attīstību Rīgā.**

11.4. Elektroapgāde un pilsētas apgaismojums

Elektroapgāde⁶⁸

Rīgas pilsēta elektroenerģiju pamatā saņem no vienotās energosistēmas elektrotīkliem, no Rīgā izvietotajām 3 330kV un 25 110kV apakšstacijām un termoelektrostacijām Rīgas TEC-1 un Rīgas TEC-2.

Pilsētas 330kV barošanas tīkls šobrīd veidots ar 330kV gaisvadu elektropārvades līnijām. 110kV pilsētas pārvades elektrotīkls veidots pārsvarā ar gaisvadu līnijām, kā arī ar kabeļu līnijām pēc loka shēmas ar savienošām diagonālēm, ietverot tajā arī ārpus pilsētas izvietoto Rīgas TEC-2. Pie pašreizējām elektriskām slodzēm Rīgas elektroenerģijas piegādes shēmu kopumā var uzskatīt par pietiekami drošu tās normālā darba režīmā. Atsevišķu 330kV un 110kV apakšstaciju barošanas shēmu drošumu vajadzēs paaugstināt.

Rīgas vidējā sprieguma 6-10-20kV sadales elektrotīkls veidots pamatā ar kabeļu līnijām, kuru kopējais garums sastāda ~2200km. Arī zemspriegumā pamatā tiek pielietots kabeļu līniju tīkls. Zemsprieguma elektrotīkla kabeļu kopējais garums Rīgā sastāda ~ 2300km.

⁶⁷ Pašreiz pie šīm kritiskajām teritorijām pieder RVC, Lucavsala, Čiekurkalns, Ķengarags, Jaunmīlgrāvis, Zolitūde, Šampēteris, Ķīpsala un Imanta, bet perspektīvā ierobežojumi var tikt attiecināti arī uz citām Rīgas teritorijām.

⁶⁸ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu “Elektroapgādes shēma”.

Kartoshēma „Elektroapgādes shēma”.

Sakarā ar pēdējo gadu straujo slodžu pieaugumu esošajam kabeļu tīklam daudzviet izveidojusies nepietiekoša caurlaides spēja, tādēļ nepieciešama tā nomaiņa vai jaunu tīklu izbūve.

Ievērojamā daļā Rīgas vēsturiskajā centrā elektroapgāde vēsturiski izveidojusies ar mūsdienu prasībām neatbilstošu 3x220V spriegumu. Normālas 230/400V elektroapgādes izveidei ēku īpašniekiem nepieciešams veikt pilnīgu ēku elektroinstalāciju pārbūvi un, jauno slodžu pieprasījumiem atbilstošu, jaunu ārējo elektrotīklu izbūvi. Sakarā ar centralizēto siltuma punktu likvidāciju Rīgas pilsētas siltumapgādē īpaša nozīme ir elektroapgādes drošībai, jo jebkurš dzīvojamās mājas elektroapgādes traucējums izraisa arī mājas siltumapgādes pārtraukumu, kas pie zemām ārējā gaisa temperatūrām var radīt Rīgas iedzīvotājiem ievērojamus materiālos un morālos zaudējumus.

Sakarā ar straujo esošo slodžu pieaugumu un jaunu slodžu centru veidošanos Rīgas pilsētas elektroapgādes nodrošināšanai vistuvāko gadu laikā jāizbūvē sekojošas 110kV apakšstacijas ar pieslēgumu līnijām, kuru izvietojumam jārezervē atbilstoši zemesgabali:

- 1) 110/10 kV a/st. "Zunda" (Daugavgrīvas ielā 31);
- 2) 110/20/10kV a/st. "Zolitūde";
- 3) 110/10kV a/st. "Matīsa" (Krišjāņa Barona ielā 52/54);
- 4) 110/10kV a/st "Osta" (Kundziņsalā);
- 5) 110/10kV a/st. A.Deglava un Ulbrokas ielu rajonā;

Jārezervē zemes gabali sekojošu perspektīvo 110kV apakšstaciju izvietojumam, kuru izbūves gadi ir tieši atkarīgi no attiecīgo rajonu slodžu pieauguma un jaunu slodžu pieslēgumu pieprasījumiem:

- 1) 110/20/10kV a/st. Rumbulā, bijušā lidlauka rajonā;
- 2) 110/20/10 kV a/st. "Spilve" Spilves lidlauka rajonā;
- 3) 110/10kV a/st. Lucavsalā;
- 4) 110/10kV a/st. "Skanste" Skanstes ielas rajonā;
- 5) 110/10kV a/st. Bierīnos;
- 6) 110/10kV a/st. Juglā, Juglas un M. Juglas ielu krustojuma rajonā;
- 7) 110/10kV a/st. Mežaparkā;
- 8) 110/20/10kV a/st. Vecāķos;
- 9) 110/20/10kV a/st. Berģos;
- 10) 110/10kV a/st. "Zemitāni" Vairoga ielas rajonā.

Pilsētas kopējās elektroapgādes drošības paaugstināšanai (330kV līniju loka apkārt Rīgai izveidošanai) jāizbūvē 330kV elektropārvades līnija Rīgas TEC-1 - a/st "Imanta" ar 330/110kV apakšstaciju „Skanste”, Rīgā, Skanstes ielas rajonā. 330kV elektropārvades līnija paredzēta 330kV kabeļa līnijas izpildījumā, šķērsojot Daugavu pa trasi kopā ar plānoto Rīgas ziemeļu trasi transportam.

110kV pārvades tīklu attīstībai un augstāk minēto, perspektīvo 110kV apakšstaciju pieslēgšanai tiks izbūvētas gan gaisvadu līnijas, gan dārgākās, bet mazāk traucējošās kabeļu līnijas.

Rīgas domes politika:

11.4.1. Sadarbībā ar AS „Latvenergo”, paaugstinātu slodžu gadījumā uz elektrisko kabeļu tīklu, veicināt atbilstošā tīkla nomaiņu vai jaunu tīklu izbūvi.

11.4.2. Veicināt pilnīgu ēku elektroinstalāciju pārbūvju veikšanu un jaunu ārējo elektrotīklu izbūvi RVC teritorijā, lai tie atbilstu normālai 230/400V elektroapgādei.

11.4.3. Veicināt elektroapgādes drošības palielināšanos Rīgas dzīvojamos rajonos.

Pilsētas apgaismojums

Rīgā ir 1510 izgaismotas ielas, parki, skvēri, dzīvojamie masīvi 1704,5 km apgaismojuma līniju kopgarumā, t.sk. 42314 gaismas punktu (kopējā uzstādītā jauda 8 MW), 26805 balstu, 1704,5 km kabeļu un gaisa vadu līniju, 2928 elektrisko sadales punktu un 46 elektronisko pulksteņu. Esošā apgaismojuma sistēma tiek vadīta ar datorizētu automātisko vadību caur radiofrekvenci un iepriekš izstrādātu ieslēgšanās – izslēgšanās grafiku. Pilsētas apgaismošanai tiek izlietoti 20,5 miljoni kWh elektroenerģijas gadā.

Nepietiekamā finansējuma dēļ, 25% ekspluatācijā esošo balstu, 14% kronšteinu, 24% sadales skapju, 42% (512 km) zemē ieguldīto kabeļu līniju ir avārijas stāvoklī, jo tiek ekspluatēti jau vairāk nekā 40 gadus bez regulāriem kapitāliem remontiem. Esošās apgaismojuma sistēmas tehnoloģijas ir novecojušas, līdz ar to arī enerģētiski un ekonomiski neizdevīgas.

Rīgā ir arī 202 neapgaismotas ielas, no kurām Centra rajonā - 3, Latgales priekšpilsētā – 31, Vidzemes priekšpilsētā – 30, Zemgales priekšpilsētā – 41, Kurzemes rajonā – 49 un Ziemeļu rajonā – 48.

Kopš 1995.gada šobrīd no ekspluatācijā esošajiem gaismekļiem ir nomainīts 51%, kā rezultātā ir, pateicoties jauno gaismekļu ergonomiskumam, uzstādītā jauda ir samazinājusies, nemainoties apgaismojuma līmenim. Attīstoties pilsētas infrastruktūra, ir izbūvētas jaunas apgaismojuma līnijas, un pēdējos gados uzstādītā jauda pieaug.

Rīgas domes politika:

11.4.4. Veicināt novecojušo neekonomisko gaismekļu nomaiņu ar mūsdienīgiem ergoekonomiskiem gaismekļiem, tādējādi samazinot elektroenerģijas patēriņu.

11.4.5. Veicināt rekonstrukciju apgaismojuma komunikāciju līnijām ar zemē ieguldītiem kabeļiem, kuras atrodas avārijas stāvoklī, tādējādi samazinot ekspluatācijas izmaksas potenciālo avāriju seku likvidācijā.

11.4.6. Veicināt apgaismojuma ierīkošanu Rīgas neapgaismotajās ielās, tādējādi uzlabojot pasīvo drošību pilsētā.

11.4.7. Nodrošināt apgaismojuma sistēmas attīstību jaunās attīstības teritorijās.

11.5. Gāzes apgāde⁶⁹

Centralizēto gāzes apgādi Rīgā nodrošina energoresursu apgādes uzņēmums AS „Latvijas Gāze”. Gāzes patēriņš pēdējos gados ir audzis, bet kopumā gāzes patēriņā var novērot sezonālas svārstības. Vislielākais gāzes patēriņš ir ziemas mēnešos, īpaši decembrī, vismazākais – jūlijā, kas saistīts ar apkures sezonu, kas liecina, ka gāze ir izplatīts un izdevīgs apkures veids.

Jauno gāzes vadu būvniecība pēdējos gados ir strauji augusi, kas pamatojams ar jaunu apbūves objektu pieņemšanu ekspluatācijā. Straujais pieaugums liecina arī par gāzi kā ekonomisku, ekoloģisku un ērtu produktu.

Gāzes infrastruktūra nenodrošina visus Rīgas iedzīvotājus, uzņēmējus u.c. ar gāzi, tamdēļ, lai sniegtu savus pakalpojumus pēc iespējas lielākā mērogā, AS „Latvijas Gāze” ir izvērtējusi iespējamās lielākos perspektīvos gāzes apgādes būvobjektus periodā no 2006. līdz 2012.gadam⁷⁰. Savukārt sadales gāzesvadu būvniecība atkarīga no konkrēta gāzes lietotāja pieprasījuma vai konkrētas teritorijas detālplānojuma izstrādes uzsākšanas.

Rīgas domes politika:

11.5.1. Sadarboties ar AS „Latvijas Gāze” Rīgas gazifikācijas jautājumu risināšanā gan esošo teritoriju, gan perspektīvo attīstības teritoriju nodrošināšanā ar gāzes infrastruktūru.

⁶⁹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu “Gāzes apgādes shēma”.

⁷⁰ Projektu sarakstu skatīt Rīgas attīstības programmas 2006.-2012.gadam esošās situācijas aprakstā.

Kartoshēma „Gāzes apgādes shēma”.

Kartoshēma „Komunālās saimniecības objekti”.

12. RĪGAS PILSĒTAS ROBEŽA UN IETEIKUMI TĀS MAIŅAI

Rīgas pilsētas kopējā platība ir 307,2 km², bet kopā ar noteikto Rīgas aglomerācijas areālu tā aizņem 6983,8 km². Rīgas pilsēta ir darba vieta gan Rīgas iedzīvotājiem, gan aptuveni 60 000 iedzīvotāju, kas dzīvo ārpus Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas, bet dodas strādāt uz Rīgu vismaz 3—4 reizes nedēļā. Darba svārstmigranti rada būtisku papildslodzi pilsētas infrastruktūrai, un, plānojot pilsētas attīstību, šie iedzīvotāji ir jāpieskaita Rīgas pastāvīgajiem iedzīvotājiem.

Arī tas, ka 2002.gadā citu pašvaldību iedzīvotāji pie Rīgas darba devējiem ir nopelnījuši 67,8 miljonus latu, un Rīga 2002.gadā citām Latvijas pašvaldībām ir atdevusi iedzīvotāju ienākuma nodokļu summu 60,15 miljonus latu apmērā, apliecina, ka Rīgas reālā ekonomiskā telpa sniedzas pāri tās ģeogrāfiskajām robežām. Pamatojoties uz to, ka Rīga ir Latvijas izaugsmes galvenais dzinējspēks, un lielai daļai pierīgas pašvaldību Rīgas darba devēju iemaksātā nodokļa īpatsvars iedzīvotāju ienākuma nodokļa ieņēmumos pārsniedz 60% un pat 70%, nepieciešams izvērtēt potenciālu Rīgas administratīvās robežas maiņu.

Pēdējo gadu būvniecības straujais pieaugums atspoguļo iedzīvotāju pirktspējas uzlabošanos un gatavību iegādāties jaunu, kvalitatīvu mājokli. Rīgas pilsētas attīstības plāns 1995.-2005. gadam ļoti strikti noteica, kur šādas aktivitātes ir paredzamas, kamēr apkārtējo pagastu pašvaldības savu zonējumu veica daudz liberālāk, pakārtojot to tirgus prasībām – attiecīgi lielākam pieprasījumam pēc apbūves zemesgabaliem. Tā rezultātā norisinās suburbanizācijas procesi⁷¹, kas veicina pilsētas izplešanos ārpus tās administratīvajām robežām, zaudējot dabīgo pāreju starp Rīgu un citām pilsētām.

Tomēr mehāniska robežas paplašināšana, pievienojot Rīgai apkārtējās teritorijas, kas funkcionāli ir piederošas pilsētai, nedos vajadzīgo efektu ilgtermiņā attīstības nodrošināšanai Rīgas reģionā. Arī potenciālais iedzīvotāju ienākuma nodokļa ieņēmumu pieaugums, varētu nedot pozitīvo ekonomisko efektu, jo Rīgas pilsētai nāktos rēķināties ar daudziem papildus izdevumiem jauno teritoriju apsaimniekošanā un attīstīšanā.

Pamatojoties uz speciālistu ieteikumiem un Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā minētajiem uzstādījumiem, Rīgai ir jāpārskatīja kontrolēt savas morfoloģiskās pilsētas (pilsēta tās administratīvajās robežās un blīvi apbūvētās pilsētai pieguļošās teritorijas), tā vietā izmantojot pilsētas administratīvi teritoriālos resursus un uz telpas ekonomiju vērsta celtniecības metodes, atvēlot celtniecībai zemi transporta mezglu tuvumā, veicinot pilsētas iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētas teritorijā, kā arī iespēju robežās saglabājot funkcionāli, bioloģiski un ainaviski vērtīgās dabas teritorijas.

⁷¹ Suburbanizācija – process, kura ietvaros notiek pastiprināta iedzīvotāju pārceļšanās no galvenās pilsētas (piemēram, Rīgas) uz dzīvi šai pilsētai pieguļošajās teritorijās un piepilsētās.

Arī starptautiskie dokumenti, tai skaitā Olborgas harta, kurai Rīga ir pievienojusies, paredz, ka pilsētas telpiskā un ekonomiskā attīstība tiek vērsta uz jau esošo urbanizēto teritoriju intensificēšanu un apbūves blīvuma palielināšanu, tādējādi pēc iespējas mazāk aizskarot dabas teritorijas. Ir jāizvairās no pilsētu izplešanās, veidojot piemērotu pilsētu blīvumu un dodot priekšroku degradēto teritoriju attīstībai, nevis jaunu teritoriju apbūvei. Rīgas pilsētas robežu paplašināšana var negatīvi ietekmēt konkurētspējīga policentriska apdzīvojuma struktūru tīkla izveidi Rīgas reģionā, pieaugot Rīgas kā apdzīvotas vietas dominantei.

Rīgas domes politika:

- 12.1. Pārskatīt Rīgas pilsētas administratīvās robežas tikai tādā gadījumā, ja ir nepieciešams realizēt specifiskus infrastruktūras objektus, kas būtiski atvieglotu Rīgas un Rīgas reģiona attīstības plānošanu.***
- 12.2. Veicināt un atbalstīt starppašvaldību sadarbību Rīgas aglomerācijas un Rīgas plānošanas reģiona ietvaros, tādējādi samazinot nepieciešamību pēc administratīvo robežu paplašināšanas.***
- 12.3. Realizēt racionālu esošās Rīgas pašvaldības administratīvās teritorijas izmantošanu, intensificējot attīstību galvenokārt degradētajās un citās jau urbanizētajās pilsētas teritorijās.***
- 12.4. Izvērtēt Rīgas pašvaldībai piederošo zemju vai atsevišķu zemesgabalu potenciālās pievienošanas lietderību Rīgai teritorijās, kas robežojas ar Rīgas pilsētu (piemēram, kapu teritorijas, turpmākās attīstības teritorijas u.c.), pamatojoties uz ekonomisko pamatojumu.***
- 12.5. Izvērtēt nepieciešamību pēc teritoriju maiņas saistībā ar Rīgas pašvaldības robežiem, lai varētu noteikt perspektīvās ielu sarkanās līnijas.***
- 12.6. Nodrošināt kompensācijas no Rīgas pašvaldības budžeta Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteiktajā apjomā un kārtībā citu pašvaldību teritoriju vai to daļu pievienošanas gadījumā.***

**RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMĀ 2006.-2018.GADAM NOTEIKTO ZEMES
(TERITORIJAS) IZMANTOŠANAS VEIDU SALĪDZINĀJUMS AR VALSTS ZEMES
DIENESTA NEKUSTAMĀ ĪPAŠUMA LIETOŠANAS MĒRĶU PĀREJAS TABULU**

Zemes izmantošanas veids atbilstoši RTP-2006	Nekustamā īpašuma lietošanas mērķu pārejas tabula
Savrupmāju (ģimenes māju) apbūves teritorija (SDz)	<p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve.</p> <p>0602 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve, ko neizmanto pastāvīgai dzīvošanai.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1102 - Zeme zem ceļiem, kas ir personu īpašumā un kuriem nav koplietošanas izmantošanas statusa.</p> <p>Atsevišķos zemes gabalos:</p> <p>0201 – Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošie meži.</p> <p>0901 - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu apbūve.</p> <p>0801 – Darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve.</p>
Dzīvojamās apbūves teritorija (Dz)	<p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve.</p> <p>0701- Vienstāva un divstāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0702 - Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0703 - Sešstāvu un vairāk stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0901 - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1102 - Zeme zem ceļiem, kas ir personu īpašumā un kuriem nav koplietošanas izmantošanas statusa.</p> <p>Atsevišķos zemes gabalos:</p> <p>0902 - Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>1107 - Transportlīdzekļu garāžu apbūve.</p> <p>1108 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1109 - Daudzstāvu autostāvvietu apbūve.</p> <p>0801 – Darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve.</p>

<p>Jauktas apbūves teritorija (J)</p>	<p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzģivojamo mģju apbģve.</p> <p>0701- Vienstģva un divstģvu daudzdzģvokģu un pagaidu uzturģšanās mģju apbģve.</p> <p>0702 - Trģs, ķetru un piecu stģvu daudzdzģvokģu un pagaidu uzturģšanās mģju apbģve.</p> <p>0703 - Seģstģvu un vairģk stģvu daudzdzģvokģu un pagaidu uzturģšanās mģju apbģve.</p> <p>0801 – Darģjumu iestģžu un komerciģla rakstura apbģve.</p> <p>0901 - Izglģtģbas un zinģtnes iestģžu apbģve.</p> <p>0902 - Ārstniecģbas, veselģbas un sociģlģs aprģpes iestģžu apbģve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldģbu pģrvaldes iestģžu apbģve.</p> <p>0904 - Ārzemģju diplomģtģsko dienestu, starptautģsko sabiedrģsko organizģciju pģrstģvniecģbu ēku apbģve.</p> <p>0905 - Relģģģsko iestģžu ēku apbģve.</p> <p>0906 - Valsts aizsardģibas nozģmes objektu, droģģbas, policģjas, ugunsdroģģbas un soda izcieģšanas iestģžu apbģve.</p> <p>0908 - Īpaģi aizsargģjamģs dabas teritorģjas, parku, skvģru, meģa parku, aleģu, pludmaģu, krastmalu un citu koplietoģšanas un rekreģcijas nozģmes objektu teritorģjas, ja tajģs atģautģ saimniecģskģ darbģba nav pieskaitģma pie kģda cita klasifikatorģ norģdģta lietoģšanas mģrģģa.</p> <p>0910 - Pģrģjie sabiedrģskģs nozģmes objekti un to apbģve.</p> <p>1001 - Rģpniecģskģs raģģģšanas uzņģmumu apbģve, kuru darbģba nav saģstģta ar ietekmes uz vidi pasliktģnģģģno.</p> <p>1002 - Noliktavu apbģve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietoģšanas ceģģiem - ielģm,ģsoģejģm, tuneģģģm, tiltģģm, estakģdģģm u.c.</p> <p>1104 - Dzelzceģģa stacģģģu, autoostu, civilo lidostu, upģģu ostu, kuģģojamo kanģģlu apbģve.</p> <p>1107 - Transportģģdzekģģu garģģģu apbģve.</p> <p>1108 - Atseviģģģģi nodalģtas atklģtas autostģvvģģtas.</p> <p>1109 - Daudzstģvu autostģvvģģtu apbģve.</p>
<p>Centru apbūves teritorija (C)</p>	<p>0702 - Trģs, ķetru un piecu stģvu daudzdzģvokģu un pagaidu uzturģšanās mģju apbģve.</p> <p>0703 - Seģstģvu un vairģk stģvu daudzdzģvokģu un pagaidu uzturģšanās mģju apbģve.</p> <p>0801 – Darģjumu iestģžu un komerciģla rakstura apbģve.</p> <p>0901 - Izglģtģbas un zinģtnes iestģžu apbģve.</p> <p>0902 - Ārstniecģbas, veselģbas un sociģlģs aprģpes iestģžu apbģve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldģbu pģrvaldes iestģžu apbģve.</p> <p>0904 - Ārzemģju diplomģtģsko dienestu, starptautģsko sabiedrģsko organizģciju pģrstģvniecģbu ēku apbģve.</p> <p>0905 - Relģģģsko iestģžu ēku apbģve.</p>

	<p>0906 - Valsts aizsardzības nozīmes objektu, drošības, policijas, ugunsdrošības un soda izciešanas iestāžu apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1104 - Dzelzceļa staciju, autoostu, civilo lidostu, upju ostu, kuģojamo kanālu apbūve.</p> <p>1107 - Transportlīdzekļu garāžu apbūve.</p> <p>1108 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1109 - Daudzstāvu autostāvvietu apbūve.</p> <p>Atsevišķos zemes gabalos:</p> <p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve.</p> <p>0701- Vienstāva un divstāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p>
Publiskās apbūves teritorija (P)	<p>0901 - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve.</p> <p>0902 - Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu apbūve.</p> <p>0904 - Ārzemju diplomātisko dienestu, starptautisko sabiedrisko organizāciju pārstāvniecību ēku apbūve.</p> <p>0905 - Reliģisko iestāžu ēku apbūve.</p> <p>0906 - Valsts aizsardzības nozīmes objektu, drošības, policijas, ugunsdrošības un soda izciešanas iestāžu apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1104 - Dzelzceļa staciju, autoostu, civilo lidostu, upju ostu, kuģojamo kanālu apbūve.</p> <p>1107 – Transportlīdzekļu garāžu apbūve.</p> <p>1108 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1109 - Daudzstāvu autostāvvietu apbūve.</p> <p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p>
Ražošanas un rūpniecības	1401 - Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve.

teritorija (R)	<p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p> <p>0501 - Zvejniecība un zivsaimniecība, t.sk. zivjaudzētavas.</p> <p>0801 - Darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve.</p> <p>0906 - Valsts aizsardzības nozīmes objektu, drošības, policijas, ugunsdrošības un soda izciešanas iestāžu apbūve.</p> <p>0907 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1001 - Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve.</p> <p>1002 - Noliktavu apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1102 - Zeme zem ceļiem, kas ir personu īpašumā un kuriem nav koplietošanas izmantošanas statusa.</p> <p>1103 - Zeme zem dzelzceļa sliežu ceļiem.</p> <p>1104 - Dzelzceļa staciju, autoostu, civilo lidostu, upju ostu, kuģojamo kanālu apbūve.</p> <p>1107 – Transportlīdzekļu garāžu apbūve.</p> <p>1108 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1109 - Daudzstāvu autostāvvietu apbūve.</p> <p>1201 – Ar maģistrālajām elektropārvades un sakaru līnijām un maģistrālajiem naftas, naftas produktu, ķīmisko produktu, gāzes un ūdens cauruļvadiem saistīto būvju, ūdens ņemšanas un notekūdeņu attīrīšanas būvju apbūve.</p> <p>1301 – iepriekš neklasificētu objektu apbūve.</p>
Tehniskās apbūves teritorija (T)	<p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1103 - Zeme zem dzelzceļa sliežu ceļiem.</p> <p>1104 - Dzelzceļa staciju, autoostu, civilo lidostu, upju ostu, kuģojamo kanālu apbūve.</p> <p>1105 – Lidlauku apbūve,</p> <p>1106 – Transportlīdzekļu garāžu apbūve.</p> <p>1107 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1201 – Ar maģistrālajām elektropārvades un sakaru līnijām un</p>

	<p>maģistrālajiem naftas, naftas produktu, ķīmisko produktu, gāzes un ūdens cauruļvadiem saistīto būvju, ūdens ņemšanas un notekūdeņu attīrīšanas būvju apbūve.</p> <p>1301 - Atkritumu izgāztuvju, beigto dzīvnieku apglabāšanas vietu teritorijas.</p> <p>1302 – Iepriekš neklasificētu objektu apbūve.</p>
Lielceļi maģistrāles un ielas (L)	<p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1108 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p> <p>1201 – Ar maģistrālajām elektropārvades un sakaru līnijām un maģistrālajiem naftas, naftas produktu, ķīmisko produktu, gāzes un ūdens cauruļvadiem saistīto būvju, ūdens ņemšanas un notekūdeņu attīrīšanas būvju apbūve.</p>
Apstādījumu un dabas teritorija (A)	<p>0907 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0909 - Kapsētu teritorijas un ar tām saistīto ceremoniālo ēku un krematoriju apbūve.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p> <p>1107 - Atsevišķi nodalītas atklātas autostāvvietas.</p>
Apbūves ar apstādījumiem teritorija (AP, AS, ADz, AJ):	
Publiskā apbūve ar apstādījumiem (AP)	<p>0201 - Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošie meži un pārējā mežsaimniecībā izmantojamā zeme.</p> <p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p> <p>0901 - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve.</p> <p>0902 - Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu apbūve.</p> <p>0904 - Ārzemju diplomātisko dienestu, starptautisko sabiedrisko organizāciju pārstāvniecību ēku apbūve.</p> <p>0906 - Valsts aizsardzības nozīmes objektu, drošības, policijas, ugunsdrošības un soda izciešanas iestāžu apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p>

	<p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p>
Dzīvojamā apbūve ar apstādījumiem (ADz)	<p>0201 - Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošie meži un pārējā mežsaimniecībā izmantojamā zeme.</p> <p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve.</p> <p>0602 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve, ko neizmanto pastāvīgai dzīvošanai.</p> <p>0702 - Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0703 - Sešstāvu un vairāk stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p>
Jauktas apbūves teritorija ar apstādījumiem (JA)	<p>0201 - Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošie meži un pārējā mežsaimniecībā izmantojamā zeme.</p> <p>0601 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve.</p> <p>0602 - Vienģimenes un divģimeņu dzīvojamo māju apbūve, ko neizmanto pastāvīgai dzīvošanai.</p> <p>0702 - Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve.</p> <p>0801 – Darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve.</p> <p>0901 - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve.</p> <p>0902 - Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve.</p> <p>0903 - Valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu apbūve.</p> <p>0904 - Ārzemju diplomātisko dienestu, starptautisko sabiedrisko organizāciju pārstāvniecību ēku apbūve.</p> <p>0905 - Reliģisko iestāžu ēku apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p>
Sporta un rekreācijas apbūve ar apstādījumiem (AS)	<p>0201 - Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošie meži un pārējā mežsaimniecībā izmantojamā zeme.</p> <p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas</p>

	<p>un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p> <p>0902 - Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve.</p> <p>0908 - Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, parku, skvēru, meža parku, aleju, pludmaļu, krastmalu un citu koplietošanas un rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikatorā norādīta lietošanas mērķa.</p> <p>0910 - Pārējie sabiedriskās nozīmes objekti un to apbūve.</p> <p>1101 - Zeme zem koplietošanas ceļiem - ielām, šosejām, tuneļiem, tiltiem, estakādēm u.c.</p>
Ūdens teritorija (Ū)	<p>0301 – Publiskie ūdeņi.</p> <p>0302 – Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošo ūdeņu teritorijas.</p> <p>0303 - Upju un kanālu, ūdens uzkrāšanas, ūdens regulēšanas un krastu nostiprināšanas būvju apbūve.</p>

ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMU ĪSTENOŠANAS PRIEKŠNOTEIKUMI

	Nodomātā attīstība aptver vienu zemes gabalu un nav nepieciešami Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi		Nodomātā attīstība aptver vairākus zemes gabalus un nav nepieciešami Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi		Nodomātai attīstībai nepieciešami Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi	Atbildīgā institūcija
	Attīstība neierobežo citu zemes gabalu attīstību un parcelācija vai sarkano līniju maiņa nav nepieciešama	Attīstība neierobežo citu zemes gabalu attīstību, bet nepieciešama parcelācija un/vai sarkano līniju maiņa	Attīstībai nav nepieciešama zemes gabalu parcelācija, robežu grozījumi vai sarkano līniju maiņa	Attīstībai nav nepieciešama zemes gabalu parcelācija, robežu grozījumi un/vai sarkano līniju maiņa	Attīstībai nepieciešami teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu, kā arī robežu, grozījumi vai parcelācija	
1	2	3	4	5	6	7
Attīstītājs	Iesniedz pieteikumu	Iesniedz pieteikumu	Iesniedz pieteikumu un visu ģpašnieku vienošanos	Iesniedz pieteikumu un visu ģpašnieku vienošanos	Iesniedz pieteikumu un visu ģpašnieku vienošanos	
	Izniedz nosacījumus būvprojekta izstrādāšanai	Izniedz nosacījumus nekustamā ģpašuma veidošanas projekta izstrādāšanai	Izniedz nosacījumus būvprojekta izstrādāšanai	Izniedz nosacījumus nekustamā ģpašuma veidošanas projekta izstrādāšanai	Izniedz nosacījumus teritorijas plānojuma grozījumu izstrādāšanai ar detālplānojuma precizitāti	Pilsētplānošanas pārvalde, Būvvalde
Attīstītājs					Vienojas ar pašvaldību par teritorijas plānojuma grozījumu izstrādāšanu	

					Sagatavo un izsniedz domes lēmumu par grozījumu izstrādāšanu	Pilsētplānošanas pārvalde
Attīstītājs		Izstrādā nekustamā īpašuma veidošanas projektu		Izstrādā nekustamā īpašuma veidošanas projektu	Izstrādā teritorijas plānojuma grozījumus ar detālplānojuma precizitāti	
		Akceptē nekustamā īpašuma veidošanas projektu un izsniedz nosacījumus būvprojektam		Akceptē nekustamā īpašuma veidošanas projektu un izsniedz nosacījumus būvprojektam.	Akceptē un sagatavo pieņemšanai domē teritorijas plānojuma grozījumus, izsniedz nosacījumus būvprojektam	Pilsētplānošanas pārvalde Būvvalde
Attīstītājs	Izstrādā būvprojektu	Izstrādā būvprojektu.	Izstrādā būvprojektu.	Izstrādā būvprojektu.	Izstrādā būvprojektu.	
	Akceptē būvprojektu	Akceptē būvprojektu	Akceptē būvprojektu	Akceptē būvprojektu	Akceptē būvprojektu	Pilsētplānošanas pārvalde Būvvalde
	Izsniedz būvatļauju	Izsniedz būvatļauju	Izsniedz būvatļauju	Izsniedz būvatļauju	Izsniedz būvatļauju	Būvvalde

Piezīme: Robežu grozījumi nozīmē arī sarkano līniju korekciju.

RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMA IZSTRĀDĀTĀJI

Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ir izstrādāts Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā

Projekta darba grupa

- Vilnis Štrams, Pilsētas attīstības departamenta direktors
- Pēteris Strancis, Pilsētplānošanas pārvaldes vadītājs
- Ivars Millers, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas vadītājs
- Andris Šēnbergs, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs
- Arturs Prokazovs, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs
- Māra Liepa-Zemeša, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas galvenā teritoriālpilnotāja
- Andris Ločmanis, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs
- Beāte Gēbele, Pilsētplānošanas pārvaldes Ģenplāna nodaļas galvenā teritoriālpilnotāja
- Andis Kublačovs, Pilsētplānošanas pārvaldes Attīstības plānu vadības nodaļas vadītājs
- Zinta Miķelsone, Pilsētplānošanas pārvaldes Attīstības plānu vadības nodaļas speciāliste – projektu vadītāja
- Solvita Kalvīte, Pilsētplānošanas pārvaldes Attīstības plānu vadības nodaļas vadītāja palīdzē
- Gvido Princis, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpilnu nodaļas vadītājs
- Toms Mārtiņš Millers, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpilnu nodaļas galvenais teritoriālpilnotājs
- Jeļena Šehovcova, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpilnu nodaļas teritoriālpilnotāja - tehniķe
- Gunta Bičevska, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpilnu nodaļas teritoriālpilnotāja – tehniķe
- Iveta Staša, Pilsētplānošanas pārvaldes Projektu nodaļas vadītāja
- Guntars Ruskuls, Ekonomikas pārvaldes Analītiskās plānošanas nodaļas vadītājs
- Uldis Kiršteins, Ekonomikas pārvaldes Starptautisko projektu nodaļas Eiropas Kopienas iniciatīvu projektu vadītājs
- Andis Cinis, Rīgas pilsētas kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas priekšnieks
- Ieva Straziņa, Pilsētas attīstības departamenta Juridiskās nodaļas vadītāja
- Gunārs Asaris, Pilsētas attīstības departamenta Pilsētbūvniecības padomes vadītājs
- Dana Hasana, Pilsētas attīstības departamenta Sabiedrisko attiecību nodaļas vadītāja
- Marija Ābeltiņa, Pilsētas attīstības departamenta Sabiedrisko attiecību nodaļas speciāliste
- Rems Razums, projekta galvenais koordinators

Galvenie konsultanti

- Edgars Bērziņš, arhitekts (galvenais autors Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem)
- Prof. Oļģerts Nikodemus, vides jautājumu un fiziskās plānošanas speciālists
- Prof. Sigurds Grava, transporta plānošanas speciālists
- Dr.sc.ing. Ija Niedole, transporta plānošanas speciāliste
- Ināra Marana, pilsētplānošanas un mājokļu jautājumu speciāliste
- Andris Roze, arhitekts, pilsētplānošanas speciālists