



RĪGAS BRĪVOSTAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, 2017

Satura rādītājs

Izmantotie saīsinājumi	3
1. Tematiskā plānojuma nepieciešamības pamatojums	4
1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā	4
1.2. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums	6
1.3. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai	7
1.4. Sasniedzamais mērķis un uzdevumi	13
2. Rīgas brīvosta Eiropas un Baltijas jūras reģiona mērogā	14
3. Rīgas brīvostas teritoriju izmantošana	16
3.1. RBO uzņēmumi	16
3.1.1. Uzņēmumu darbības ietekme uz vidi	17
3.1.2. Rūpniecisko avāriju riska objekti	20
3.1.3. Vēsturiskais piesārņojums	23
3.1.4. Grunts atbērtnes un teritorijas uzbēršana	24
3.2. Dzīvojamās teritorijas	26
3.3. Teritorijas ar īpašu statusu	28
3.3.1. Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas	28
3.3.2. Kultūrvēsturiskais mantojums	29
3.3.3. Ūdensmalas un publiskā ārtelpa	31
3.4. Rīgas brīvostas sasaiste ar pilsētas transporta tīklu	32
Izmantotie informācijas avoti	37

PIELIKUMI

- 1. karte**, kurā attēlots Rīgas brīvostā esošo uzņēmumu izvietojums (2016.g.)
- 2. karte**, kurā attēlota Rīgas brīvostas teritorijas izmantošana; tai skaitā esošā dzīvojamā apbūve, aizsargājamās dabas teritorijas, kultūrvēsturiskie pieminekļi un ūdensmalu pieejamība Rīgas brīvostā
- 3. tabula**, kurā apkopota informācija par uzņēmumiem Rīgas brīvostas teritorijā
- 4. karte**, kurā attēlots vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums Rīgas brīvostas teritorijā
- 5. tabula**, kurā apkopota informācija par kultūrvēsturisko mantojumu RBO un tās piegulošajās apkaimēs
- 6. tabula**, kurā apkopota informācija par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām RBO
- 7. tabula**, kurā apkopota informācija par ūdensmalu pieejamību Rīgas brīvostas teritorijā

Izmantotie saīsinājumi

Saīsinājuma apzīmējums	Saīsinājuma skaidrojums
LV	Latvijas Republika
RD	Rīgas dome
RD PAD	Rīgas domes Pilsētas Attīstības departaments
RD MVD	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments
RTP2030	Izstrādes stadijā esošais Rīgas teritorijas plānojums
RTP2006-2018	Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam
TmP	Tematiskais plānojums
MK	Ministru kabinets
Stratēģija	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
Attīstības programma	Rīgas attīstības programmai 2014. –2020. gadam
RBP	Rīgas brīvostas pārvalde
RBO	Rīgas brīvosta
TEN-T	Eiropas vienotais transporta tīkls
TIAN	Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
VVD	Valsts Vides dienests
LVĢMC	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
DAP	Dabas aizsardzības pārvalde
VPVB	Vides pārraudzības Valsts birojs
MK240	Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.
MK131	Ministru kabineta 01.03.2016. noteikumi Nr. 131 “Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”.
PBO	Paaugstinātas bīstamības objekts
RO	Rūpniecisko avāriju riska objekti saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 131.
RANP	Rūpnieciskās avārijas novēršanas programma
DP ar CAP	Drošības pārskats ar Civilās aizsardzības plānu

1. Tematiskā plānojuma nepieciešamības pamatojums

1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā

Rīgas brīvostas (turpmāk – RBO) tematiskais plānojums (turpmāk – TmP) ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes (turpmāk – RD) 2013. gada 03. decembra lēmumu Nr. 493 „Par Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Atbilstoši Teritorijas attīstības plānošanas likumam, TmP ir „teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas)”.

Šis TmP ir sagatavots atbilstoši LV normatīvajiem aktiem, tai skaitā:

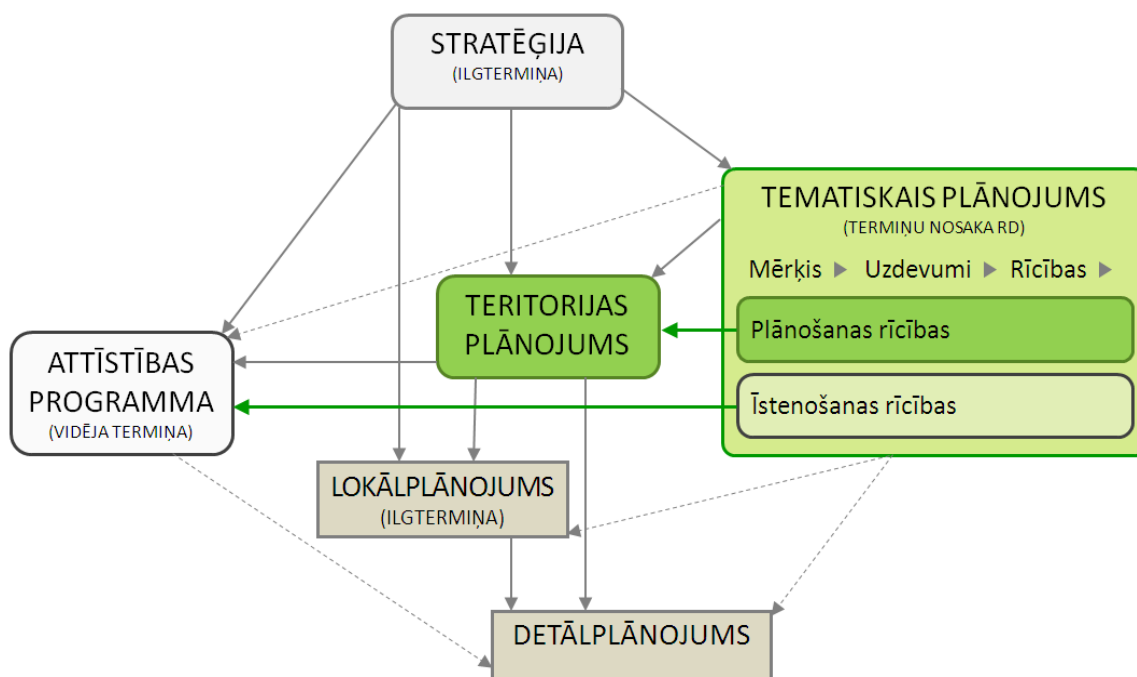
- 1) Satversmei;
- 2) Likumam „Par pašvaldībām”;
- 3) Attīstības plānošanas sistēmas likumam;
- 4) Teritorijas attīstības plānošanas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
- 5) Likumam par ostām un uz tā pamata izdotajiem MK un RD saistošajiem noteikumiem;
- 6) Rīgas brīvostas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
- 7) Likumam par „Par piesārņojumu” un uz tā pamata izdotajiem MK un RD saistošajiem noteikumiem;
- 8) u.c.

RBO TmP ir izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu izstrādes stadijā esošā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk – RTP2030) konceptuālajai daļai atbilstoši RD 03.07.2012. lēmumam Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”. Šis TmP tika vienlaicīgi izstrādāts un saskaņots ar 10 citiem TmP, kas detalizēti pēta konkrētu jautājumu specifiku un piedāvā risinājumus teritorijas plānojumam (turpmāk – TP) un citiem plānošanas dokumentiem. Tā rezultātā RTP2030 izstrādes ietvaros sagatavoti šādi TmP:

- 1) Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju TmP;
- 2) Mājokļu attīstības TmP;
- 3) Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 4) Meliorācijas attīstības TmP;
- 5) Ūdens teritoriju un krastmalu TmP;
- 6) Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu TmP;
- 7) Aizsargjoslu un aprobežojumu TmP;

- 8) Transporta attīstības TmP;
- 9) Ainavu TmP;
- 10) Valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 11) Rīgas brīvostas TmP.

Gan TmP, gan TP ir hierarhiski pakārtoti Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam (turpmāk – Stratēģija) un kopā ar Rīgas attīstības programmu 2014.-2020.gadam (turpmāk – Attīstības programma) veido Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmu, kas shematiski attēlota 1.1. attēlā.



1.1. attēls. Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmas shēma

Kā redzams pēc attēlā Nr.1. redzamās shēmas, visi Rīgas attīstības plānošanas dokumenti, tostarp TmP, atrodas ciešā savstarpējā sasaistē, nodrošinot, ka Rīgas pilsētas teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

Katrs TmP ietver sevī TmP nepieciešamības pamatojuma sadaļu un risinājumu sadaļu, kurā atspoguļots risinājumu pamatojums, uzdevumi un plānošanas rīcības.

Pēc TmP apstiprināšanas ar RD lēmumu tajā ietvertie risinājumi ir saistoši RD un tai pakļautām struktūrvienībām un skar iedzīvotājus, projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus, u.c iesaistītās puses, jo būs jāievēro, izstrādājot citus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus.

1.2. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums

Rīgas osta jau gadsimtiem ilgi ieņem svarīgu vietu pilsētas ekonomiskajā un sociālajā dzīvē. Mūsdienās pēc kravu apjoma RBO ir lielākā Latvijas osta, tādējādi dodot ievērojamu pienesumu Latvijas ekonomikas izaugsmē.¹ Ostas teritorija aizņem 11% no kopējās pilsētas platības, neieskaitot akvatoriju, jeb vienu piektdaļu no Rīgas teritorijas, ieskaitot akvatoriju^{1,2}.

Sabiedrībā nereti izskan bažas par ostas darbības ietekmi uz dabas teritoriju, ūdeņu un pieguļošo apkaimju dzīvojamās vides kvalitāti. Ņemot vērā ostas darbības mērogu un ietekmi, kā arī nākotnes attīstības plānus, tika uzsākts darbs pie RBO TmP ar mērķi nodrošināt ilgtspējīgu ostas attīstību, veicinot tās ekonomisko izaugsmi un vienlaikus samazinot tās ietekmi uz citām teritorijām, sabalansējot dažādu iesaistīto pušu intereses.

Šī mērķa sasniegšanai RBO TmP izstrādes ietvaros tika iesaistītas ostas apkaimju biedrības un nevalstiskās organizācijas, pārstāvji no Rīgas brīvostas pārvaldes (turpmāk – RBP), dažādu jomu speciālisti, uzņēmēji, valsts iestādes, pašvaldības pārvaldes struktūrvienības, nozaru asociācijas. TmP procesā tika nodrošināts informācijas un lēmumu pieņemšanas atklātums, sniedzot ikvienam iespēju piedalīties tā izstrādē. Sabiedrības līdzdalība tika nodrošināta ar dažādu mediju palīdzību, kā arī tika organizētas iedzīvotāju aptaujas, vizītes uz ostas uzņēmumiem, apkaimju sanāksmes un tematiskie semināri.

RBO TmP izstrādes laikā tika analizēti esošie pētījumi un notika konsultācijas ar dažādu jomu ekspertiem. Tika skatītas pilsētas gaisa un trokšņa rīcības programmas, pētījumi par ostu attīstību plašākā Baltijas jūras reģiona kontekstā. Paralēli šim procesam SIA „Exportea” pēc RD PAD pasūtījuma veica pētījumu „Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam: Plānošanas risinājumi Rīgas brīvostas teritorijai, kas īstenojami ar teritorijas plānošanas instrumentiem”, kas aktualizēja jautājumus, uz kuriem būtu jāliek uzsvars RBO TmP izstrādes gaitā, kā arī sniegts ieskats citu pasaules ostu praksē TP kontekstā. RBO galveno attīstības vadlīniju pamatā ir Rīgas brīvostas attīstības programma, vides pārskati un rīcības plāns, kā arī RBP pārstāvju konsultācijas.

TmP izstrādes ietvaros ir nepieciešams atrast kompromisu starp ostas uzņēmumu un pilsētas iedzīvotāju interesēm, meklēt risinājumus iespējamās negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai, kā arī pievērst uzmanību ilgtspējīgai transporta tīkla attīstībai un rūpniecisko avāriju riska objektu (turpmāk – RO) pārvaldniecībai.

¹ www.rop.lv

² https://pasvaldiba.riga.lv/LV/Channels/About_Riga/Riga_in_numbers/default.htm

1.3. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

Saskaņā ar Stratēģiju RBO ir viens no pilsētas ekonomikas balstiem. Vienlaikus Stratēģijā atzīmēta nepieciešamība samazināt ostas uzņēmumu ietekmi uz apkārtējo vidi, priekšplānā izvirzot pieostas apkaimes. RBO TmP risinājumi izstrādāti, vadoties pēc Stratēģijas nostādnēm jautājumos par ostas attīstību, kas detalizēti izvērtēti tabulā Nr. 1.

Tabula Nr.1. *TmP atbilstība Stratēģijai*

RTP2006-2018 paskaidrojuma rakstā ietvertās RD politikas	Stratēģijā ietvertie nosacījumi	Izvērtējums
Vides kvalitāte		
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 (7.3.3.). Veidot Rīgas iedzīvotāju veselīgai demogrāfiskai attīstībai labvēlīgu pilsētvidi (8.1.1.).	Vides kvalitātei atbilstoša osta , kuras attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši tai piegulošo apkaimju dzīves kvalitātes uzlabošanai (17., 273.p.) Ostā veiktie ievērojamie ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attieksmē pret iedzīvotāju drošību un dzīves kvalitāti (51.p.)	RBO TmP piedāvā risinājumus gaisa, ūdens un trokšņa (arī vibrāciju) piesārņojuma samazināšanai RBO un tai piegulošajās teritorijās. TmP izvirzītas prasības uzņēmumiem, lai samazinātu to ietekmi uz vidi, tostarp paredzot arī konkrētus apbūves nosacījumus, kas attiecas uz uzņēmumu tehnoloģisko nodrošinājumu. Šo risinājumu realizācija un ieguldījumi uzņēmumu un ostas modernizācijā un attīstībā ir atkarīgi no uzņēmumu un RBP rīcībām.
Veicināt ūdensmalu attīstību un pieejamību, tajās veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu rekreāciju (5.1.5.). Pieļaut krasta līnijas korekcijas Rīgas brīvostas teritorijā, ja tas nepieciešams ostas saimnieciskās darbības efektivitātes uzlabošanai	Publiskās ārtelpas attīstības politika priekšpilsētas daļā prioritāri izstrādājama apkaimēm ostas tuvumā. Būtiski, lai iedzīvotāju dzīves apstākļi, dzīvojot apkaimēs ostas teritoriju tuvumā, ne tikai nepasliktinātos, bet arī uzlabotos, lai tiktu sabalansētas ostas un pilsētas ekonomiskās intereses ar iedzīvotāju interesēm un	Publiskā ārtelpa analizēta, liekot uzsvāru uz pieejamām ūdensmalām ostas teritorijā, un sniedz ieteikumus turpmākai ūdensmalu attīstībai periodā līdz 2030.gadam. Šie ieteikumi ir jāskata kontekstā arī ar Apstādījumu struktūras un publiskās ārtelpas TmP un Rīgas pieostas apkaimju

<p>un ir izpildītas normatīvajos aktos noteiktās prasības, kas to regulē (7.2.5.).</p>	<p>tiesībām uz kvalitatīvu dzīves vidi. Stratēģijā kā prioritārās apkaimes publiskās ārtelpas vides kvalitātes uzlabošanai ir noteiktas – Mangaļsala, Vecmīlgrāvis, Mīlgrāvis, Sarkandaugava, Bolderāja un Daugavgrīva. Kur tas iespējams, jāattīsta ūdensmalu pieejamība plašākai sabiedrībai, un, optimizējot un atsevišķās vietās intensificējot ostas darbību, būtiski veidot un attīstīt publiskas piekļuves vietas Daugavas ostas ainavu telpai, kur pietuvināties uz ūdens notiekošai rosībai, vērot kuģus, jahtas, laivas vai regates, kā arī attīstīt infrastruktūru laivu ielaišanas vietām. (106., 190., 231.p.)</p>	<p>publiskās telpas labiekārtojuma potenciāla izvērtējumu³, kā arī ar RBO darbībai nepieciešamajām pietātnēm un plānotajiem krasta nostiprināšanas darbiem.</p>
	<p>Jāizvērtē un jāveicina akvatoriju atjaunošanas (renaturalizācijas) iespējas, lietusūdens apsaimniekošana, bioloģiskā daudzveidība, apkaimes vēsturiskās vērtības, atpūtas, rekreācijas, socializācijas un izglītības telpa (106.p.).</p>	<p>Ūdens piesārņojums ir analizēts atbilstoši izpētēm un meklēti risinājumi tā samazināšanā, kā arī ir apkopota informācija par bioloģisko daudzveidību, vēsturiskajām vērtībām, rekreācijas, socializācijas un izglītības telpu.</p>
<p>Svarīgi ir mēģināt praksē stiprināt principu, ka pirms jaunas apbūves veidošanas (tai skaitā teritorijas labiekārtojuma projektu vai zaļās zonas projektu veidošanas) līdz šim neapbūvētā vietā, tiek izvērtētas iespējas īstenot šo projektu degradētā vai jau apbūvētā teritorijā (6.5.).</p>	<p>Nepaplašinot Rīgas brīvostas teritoriju, nepieciešams efektīvāk izmantot Rīgas brīvostā pieejamos zemes resursus (274.p.)</p>	<p>TmP izstrādes ietvaros ir analizēti dati par RBO teritorijas izmantošanas intensitāti un uzņēmumu izvietojumu salīdzinājumā ar citām Baltijas jūras ostām.</p>
<p>Pirms jaunas būvniecības</p>	<p>Lai izvairītos no applūšanas</p>	<p>Šī prasība jau ir ietverta</p>

³ <http://www.sus.lv/lv/petijumi/rigas-pieostas-apkaimju-publiskas-telpas-labiekartojuma-potenciala-izvertejums#sthash.m7Vy8exL.dpuf>

<p>jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, tajā skaitā maģistrālo ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu izbūve (11.2.5.). Rūpējoties 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 (11.2.7.).</p>	<p>riska, attīstot jaunus objektus, vairumā gadījumu jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana (274.p.).</p>	<p>RTP2006-2018 TIAN un ir jāsaglabā arī RTP2030.</p>
<p>Nepieļaut paaugstinātas bīstamības objektu, kuru rūpnieciskās avārijas riska zona pārsniedz objekta teritorijas robežas, izvietojumu pilsētā, kur tiek apdraudēta iedzīvotāju dzīvība un veselība (6.3.2.).</p>	<p>Pašvaldība nosaka prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvostas teritorijā (276.p.).</p>	<p>TmP iekļauts uzdevums RTP2030 noteikt risinājumus drošu attālumu noteikšanai ap paaugstinātas bīstamības riska objektiem atbilstoši augstākstāvošo normatīvo aktu prasībām.</p>
Interesu saskaņošana ar pilsētas iedzīvotājiem		
<p>Veidot Rīgas iedzīvotāju veselīgai demogrāfiskai attīstībai labvēlīgu pilsētvidi (8.1.1.).</p>	<p>Brīvostas teritorijā esošā dzīvojamā apbūve, turpmāk izvērtējama kontekstā ar ostas attīstības plāniem, izmantojot kompensējošos mehānismus iedzīvotājiem, teritoriju transformācijas gadījumā (105.p.).</p>	<p>TmP ietvaros ir izvērtētas RBO esošo dzīvojamo teritoriju attīstības iespējas un izvirzīti uzdevumi RTP2030, lai mazinātu konfliktus starp iedzīvotājiem un RBO uzņēmumiem un veicinātu to mierīgu līdzās pastāvēšanu.</p>
<p>Izvērtēt Rīgas brīvostas interesi izbūvēt ostas sauszemes teritoriju paplašinājumu jūrā lejamkravu un beramkravu termināļiem, ja tiek izpildītas vides aizsardzības prasības un netiek radīta negatīva ietekme uz ārpus ostas</p>	<p>Ostas attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši pilsētnieku interesēm (273.p.).</p>	<p>TmP izvirza uzdevumus RTP2030, rosinot modernas, videi draudzīgas ostas attīstību, kas nodrošinātu iedzīvotājus ar darbavietām, mazinot ostas uzņēmumu nelabvēlīgo ietekmi uz pieostas apkaimēs</p>

teritorijas izvietotajām Buļļu salas, Mangaļsalas un Vecāķu pludmalēm (7.2.6).		dzīvojošajiem un meklējot iespējas pieejamu ūdensmalu nodrošināšanai arī Brīvostas teritorijās.
Ekonomiskā izaugsme		
Efektīvi sadarboties ar Rīgas brīvostas pārvaldi, veicinot ostas attīstību un aizstāvēt Rīgas pilsētas intereses (7.2.1). Rīgas brīvostas teritorijā prioritāri paredzēt tādas zemes izmantošanas veidus un saimnieciskās aktivitātes, kas ir saistāmas ar jūras ostas funkcionēšanu un attīstību, kā arī ražošanu (7.2.2).	Rīgas brīvosta ir viena no pilsētas prioritārajām nozarēm, un tai ir jābūt veiksmīgai un konkurētspējīgai starptautiskā mērogā (17., 31., 52., 55., 70., 73.p.). Stratēģijas īstenošanas laikā tiks veiktas lielas investīcijas infrastruktūras kapacitātes paaugstināšanai, uzlabojot ostas un attiecīgi arī Rīgas pilsētas konkurētspēju starptautiskā mērogā (230.p.).	RBO TmP ir iezīmētas attīstības vadlīnijas saskaņā ar labākās prakses starptautiskajiem piemēriem, lai veicinātu RBO atvērtību, vides kvalitātes uzlabošanu un līdz ar to - konkurētspēju starptautiskā mērogā.
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 (9.7.3.1.).	Rīgas brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti (64.p.).	Transporta TmP jautājums, jo loģistikas nozares attīstība ir tiešā veidā saistīta ar ielu infrastruktūras nodrošinājumu.
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	Augoša daudzprofilu osta, kurā pieaugs pasažieru un kravu apgrozījums Rīgas brīvostā (M4.4., M4.5., 74.p.)	RBO TmP izvirza uzdevumus RTP2030 funkcionālā zonējuma un TIAN izstrādei, lai nodrošinātu priekšnoteikumus RBO attīstībai, kuras tālāka realizācija atkarīga no ostas uzņēmumiem.

(7.1.2.).		
Rezervēt teritorijas no jauna būvējamiem publiskās lietošanas dzelzeļa infrastruktūras objektiem, multimodāliem loģistikas un noliktavu centriem (7.3.1).	Jāattīsta multimodālos loģistikas parkus, industriālās teritorijas uzņēmējdarbības veicināšanai un ar jūras pārvadājumiem saistītas ražotnes (274.p.)	RBO TmP izvirza uzdevumus RTP2030 funkcionālā zonējuma un attīstības nosacījumu izstrādei, kas dod iespējas attīstīt loģistikas parkus un industriālās teritorijas. Industriālo parku projektu realizācija ir atkarīga no ostas uzņēmumu darbības.
Transporta tīkla un objektu attīstība		
Plānojot jaunas tranzīta plūsmas, izvairīties no lielu dzīvojamo rajonu šķērsošanas (7.3.2.). Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem (9.6.3).	Jāuzlabo Rīgas brīvostas savienojums ar plānotajiem transporta infrastruktūras objektiem, kas uzlabos tranzīta kravu plūsmu caur pilsētu un uz/no ostas (126., 130., 131.p.)	RBO TmP skata esošo RBO sasaisti ar pilsētas transporta tīklu, identificējot problēmas un definējot uzdevumus RTP2030.
Atbalstīt jaunas jūras pasažieru stacijas (prāmju termināla) būvniecību Vējzaķusalā uz ziemeļiem no Daugavas Ziemeļu šķērsojuma trases (7.2.3.). Izvērtēt iespējas saglabāt un attīstīt esošo jūras pasažieru terminālu Andrejostā, kas turpinātu kalpot kā kruīzu kuģu piestātne, kontekstā ar Daugavas Ziemeļu šķērsojuma un Hanzas šķērsojuma tehnisko risinājumu īstenošanas iespējamību (7.2.4.) Sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru piestātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā (9.7.3.2.)	Pasažieru ostas terminālis Andrejsalā un kruīzu kuģu piestātne ir jauna pilsētas vizītkarte tūristiem, kas pilsētu sasniedz ar prāmju un kruīzu kuģu satiksmi. Pasažieru osta ir viens no nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras objektiem, kas ir prioritāri pilsētas attīstībai (63., 233.p.)	Ar RD lēmumu Nr. 4970 ir uzsākts lokālpilānojums Eksportostai un tās piegulošajai teritorijai ar mērķi veicināt Eksportostas attīstību, kā arī detalizēt attīstības nosacījumus pasažieru terminālu izbūvei Eksportostā.
9.7.3.1. Ar teritorijas	Pašvaldībai jākoordinē Rīgas	RBO TmP identificē

<p>plānošanas instrumentu palīdzību nodrošināt Rīgas ostas attīstībai pietiekami lielu teritoriju, piemērotu infrastruktūru un efektīvus transporta pievadceļus (automaģistrāles un dzelzceļu), kas neskar pilsētas centru un novirza smago kravu transportu uz pilsētas lielceļiem. Plānojot jaunas tranzīta plūsmas, izvairīties no lielu dzīvojamo rajonu šķērsošanas (7.3.2.).</p>	<p>brīvostas attīstībai nepieciešamo pievadceļu un inženierkomunikāciju plānošana un izbūve (275.p.)</p>	<p>esošās transporta problēmas un definē uzdevumus transporta tīkla attīstībai.</p>
--	---	---

1.4. Sasniedzamais mērķis un uzdevumi.

RBO TmP mērķis ir nodrošināt ilgstspējīgu ostas attīstību, veicinot tās ekonomisko izaugsmi, vienlaikus samazinot tās ietekmi uz pilsētvidi un sabalansējot dažādu iesaistīto pušu intereses, kā arī sniegt vadlīnijas RTP2030 izstrādē.

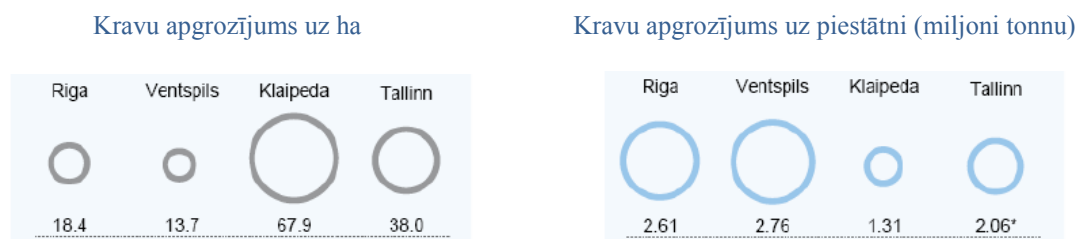
Šī mērķa sasniegšanai izvirzītie uzdevumi ir TmP izstrādes ietvaros veikt RBO teritorijas izmantošanas veidu izvērtējumu, noskaidrot dažādu iesaistītu pušu viedokļus, kā arī izvērtēt dažādus iespējamus risinājumus, kas veicinātu ostas attīstību, vienlaikus nepalielinot iespējami negatīvu ietekmi uz citu teritoriju attīstības iespējām. Balstoties uz esošās situācijas izvērtējumu un iespējamo risinājumu apzināšanu, TmP jādefinē uzdevumi RTP2030 izstrādei.

2. Rīgas brīvosta Eiropas un Baltijas jūras reģiona mērogā

Rīga kā nozīmīgs transporta mezgls Baltijas jūras reģionā ir viena no ērtākajām un izdevīgākajām ostām kravu pārvadājumu plūsmā. Rīgas ostas saikne ar TEN-T autoceļu tīklu, TEN-T dzelzceļa tīklu un Baltijas jūras maģistrālēm nodrošina kravu pārvadājumus starp ES un Krieviju, NVS un Āzijas valstīm. Turklāt Rīgas osta kā Austrumu Rietumu koridora osta ir veiksmīgi saistīta arī ar Trans Sibīrijas maģistrāli (TSM), kam ir nozīmīga loma tranzītkravu (īpaši konteinerizēto tranzītkravu) plūsmā⁴.

Saskaņā ar 2017. gada pirmā pusgada datiem RBO ir otrā lielākā Baltijas valstu osta pēc kopējā kravu apgrozījuma aiz Klaipēdas ostas.⁵ Pēdējo 3 gadu laikā RBO vērojams kopējā kravu apgrozījuma kritums - ja 2014. gadā RBO bija lielākā Baltijas valstu osta pēc kravu apgrozījuma ar 15,8% pieaugumu salīdzinājumā ar 2013. gadu, tad 2015. gadā kravu apgrozījums samazinājās par 2,5%, bet 2016. gadā par 7,5%. Tomēr, neskatoties uz kopējo kravu apjoma samazinājumu, pēdējos divos gados vērojams tieši ģenerālkravu (konteinerizētās kravas, roll on/roll off kravas) apjoma pieaugums, kas saskan ar pasaules tendencēm ostas kravu pārvadājumu jomā.⁶

Rīgas, Ventspils, Klaipēdas un Tallinas ostu konkurencē, vērtējot pēc kravu apgrozījuma uz vienu hektāru, Rīgas osta ieņem tikai trešo vietu – Klaipēdas ostas teritorijas tiek izmantotas aptuveni 3,7 reizes intensīvāk nekā Rīgā. Savukārt RBO salīdzinoši labi izmanto tieši savu pietātņu garumu – Rīgu pārspēj tikai Ventspils osta, kur attiecībā uz pietātnes 1 km garumu pārkrauj par 0,15 miljoniem tonnu kravu vairāk nekā Rīgā.



2.1. Attēls. Kravu apgrozījuma salīdzinājums Baltijas jūras ostās⁷.

Izstrādājot RTP2030 būtu ieteicams ievērot principu, ka esošie zemes resursi jāizmanto, pirmkārt attīstot darbību teritorijās, kur industriālā apbūve jau ir

⁴ „Rīgas brīvostas Attīstības programmas Rīcības plāns 2013-2015”

⁵ <http://www.leta.lv/eng/home/important/133C7EBC-A519-2CFA-6588-DCAF77CA1100/>, piekļuve 07.08.2017.

⁶ www.rop.lv, piekļuve 07.08.2017.

⁷ UBC Planning Cities Commission session, "Rediscovering water in the city: public realm strategies on the waterfront", 16-19 October 2016, Klaipėda (Lithuania)

uzsākta vai vēsturiski izveidojusies, nepaplašinot to uz dabas, dzīvojamo vai kultūrvēsturiski vērtīgu teritoriju rēķina.

Saskaņā ar pārskatu “Baltic Transport Outlook Main Task 4: Strategic Network Analysis” (2011) līdz 2030. gadam Baltijas jūras reģionā globalizācijas rezultātā sagaidāms būtisks visu transporta veidu pieaugums, jūras kravu pārvadājumiem pieaugot par 30% jeb vairāk nekā 220 miljoniem tonnu kravu.⁸ Tāpēc gan starptautiskās ostu asociācijas (European Sea Ports Organisation, International Association of Ports and Harbours, AIVP u.c.⁹), gan Eiropas Komisija¹⁰ aicina **ostas domāt ne tikai par savu izaugsmi, bet arī pilnveidot savu darbību, lai kļūtu:**

- 1. Draudzīgākas videi, samazinot gaisa, trokšņa un ūdeņu piesārņojumu, kas rodas ostas un to uzņēmumu darbības rezultātā;**
- 2. Labāk savienotas ar kopējo valsts un starptautisko transporta tīklu, lai varētu efektīvāk un izdevīgāk nodrošināt jūras kravu kustību;**
- 3. Integrētākas pilsētvidē, kļūstot par aizraujošu pilsētas sastāvdaļu, kas papildus tiešajiem darbības mērķiem spēj piedāvāt interesantas komerciālās, atpūtas un izglītības funkcijas;**
- 4. Atvērtākas sabiedrībai, izrādot iniciatīvu un ieguldot iedzīvotāju iesaistes kampaņās un pasākumos, lai popularizētu ostas darbību, tās pienesumu pilsētas ekonomikai, kā arī tās vēlmi uzlabot apkārtējo vidi.**

Šīs vadlīnijas ir būtiskas turpmākajā plānošanas procesā, izstrādājot RTP2030.

⁸ ”Baltic Transport Outlook Main Task 4: Strategic Network Analysis” (2011)

⁹ <http://ec.europa.eu/ourcoast/index.cfm?menuID=7&articleID=49> un

<http://www.aivp.org/en/category/productions-en/>

¹⁰ „BALTĀ GRĀMATA. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu

3. Rīgas brīvostas teritoriju izmantošana

RBO atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī un stiepjas 14 km garumā gar Daugavas lejteci. Tās platība ir 6 348 ha, no tiem 1 962 ha ir sauszemes teritorija, bet 4 386 ha ir akvatorija - 3 115 ha ārējā reida un 1 271 ha iekšējo ūdeņu¹¹. Rīgas pilsētas administratīvajās robežās atrodas aptuveni puse jeb 3 233 ha RBO teritorijas¹².

RBO teritorijā atrodas četras dzīvojamās teritorijas – Kundziņsala, Voleri, Krēmeri un Mangaļsala (skatīt 2. pielikumu), kurās kopumā dzīvo aptuveni 700 cilvēku.

RBO teritorijā atrodas trīs īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, kā arī trīs valsts aizsargājami kultūras pieminekļi (skat. 2. pielikumu).

3.1. RBO uzņēmumi

RBO teritoriju izmanto aptuveni 70 ar ostas darbību saistīti un nesaistīti uzņēmumi (skat. 1. un 3. pielikumu).

Galvenais darbības veids ostas teritorijā esošajiem uzņēmumiem ir kravu pārkraušana. Gandrīz 50 % no visa ostas kravu apgrozījuma veido trīs lielāko ostas uzņēmumu – SIA „STREK” (ogles), SIA „Rīgas Centrālais termināls” (ogles un dažāda veida beramkravas un ģenerālkkravas) un AS „BLB Baltijas Termināls” (naftas produkti) pārkrautās kravas. Jāatzīmē, ka RBO nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida. Liela daļa uzņēmumu strādā ar dažādām kravām, tāpēc šo uzņēmumu teritorijas ir klasificējamās kā jaukta tipa kravu termināļi.¹³ Atsevišķi uzņēmumi atrodas ārpus RBO robežām, taču lielākoties izmanto ostas pārvaldībā esošas pietātnes un ir klasificējami kā ar ostas darbību saistīti uzņēmumi, savukārt aptuveni 20 RBO teritorijā esošu uzņēmumu darbība nav saistīta ar ostas darbību (skat. 3. pielikumu).

Vienlaikus ostas teritorijā atrodas dzīvojamās un dabas teritorijas, kas netiek izmantotas ostas darbības nodrošināšanai. Lielas neapgūtas zemes platības RBO teritorijā ir Spilves pļavas, kuru attīstībai nepieciešami resursu ietilpīgi inženiertehniskās sagatavošanas darbi. Tālākās attīstības perspektīvā RBP iecerējusi visu RBO teritoriju paredzēt ostas saimnieciskās darbības nodrošināšanai, tajā skaitā teritorijas, kur šobrīd uzņēmējdarbība nenotiek.¹⁴

¹¹ MK 22.08.2006. noteikumi Nr. 690 “Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”

¹² RD PAD 05.01.2017. saņemta vēstule no RBO

¹³ RBO Vides pārskats 2013.gadam

¹⁴ RD PAD 11.08.2016. saņemta vēstule no RBO

3.1.1. Uzņēmumu darbības ietekme uz vidi

Ostas uzņēmumu veiktā kravu pārkraušana un uzglabāšana rada troksni un smakas, kā arī dažādu ķīmisko vielu, galvenokārt gaistošo organisko savienojumu (t.sk. benzola) un putekļu (t.sk. daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5}), emisijas.

Troksni un piesārņojumu ostas teritorijā rada ne tikai uzņēmumi un to kravu apstrādes operācijas, bet arī kuģi, lokālās katlumājas un autotransports. To darbības rezultātā tiek emitēts arī slāpekļa dioksīds (NO₂) un neliels daudzums sēra dioksīda¹⁵.

Galvenā kontrolējošā institūcija, kas veic piesārņojuma novērošanu un kontroli, ir Vides valsts dienests (turpmāk – VVD), kura pienākumos ietilpst piesārņojošās darbības atļauju izsniegšana uzņēmumiem, kas veic piesārņojošu darbību. Nosacījumus piesārņojošās darbības veikšanai atbilstoši normatīvo aktu regulējumam izvirza Rīgas pašvaldības institūcijas, Veselības inspekcija, u. c. institūcijas.

Lai kontrolētu un risinātu **gaisa piesārņojuma** problēmas, vietējai pašvaldībai sadarbībā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju (turpmāk – VARAM) ir jāizstrādā ilgtermiņa rīcības programma gaisa piesārņojuma samazināšanai (turpmāk – gaisa rīcības programma)¹⁶. Rīgas pašvaldībā gaisa rīcības programma aktualizēta 2016. gadā, tās izpildi uzrauga VARAM un Rīgas domes Mājokļu un vides departaments (turpmāk - RD MVD).

Saskaņā ar aktualizētajām PM₁₀ un NO₂ kartēm lielākā daļa RBO teritorijas ir zemākajā piesārņojuma zonā. RBO dienvidu daļā, kā arī uz galvenajiem pievedceļiem uz Kundziņsalu, Sarkandaugavu un Vecmīlgrāvi NO₂ koncentrācijas līmenis ir augstāks un tuvojas gada vidējam pieļaujamajam. Savukārt putekļu piesārņojuma augstākā līmeņa zonā ir Mangaļsala, Rīnūži, Vecmīlgrāvis, kā arī daļa Sarkandaugava – tur PM₁₀ daļiņu koncentrācija jau pārsniedz gada vidējo pieļaujamo līmeni.¹⁷

Pastāvīga **smaku piesārņojuma** mērīšana pilsētas mērogā netiek veikta, informācija par smaku izplatību tiek saņemta no iedzīvotājiem, kas sūdzas par konkrētiem uzņēmumiem, tāpēc visaptveroša informācija par smaku piesārņojumu Rīgā nav pieejama.

Trokšņu līmeņa pārsniegumus kontrolē Veselības inspekcija, kuras pienākumos ietilpst reaģēšana uz sūdzībām par trokšņa robežlielumu ievērošanu. Savukārt pašvaldība saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” prasībām izstrādā trokšņa stratēģiskās kartes, balstoties uz datiem par uzņēmumiem, transporta kustību, apbūves izvietojumu, utt. 2015. gadā aktualizētie trokšņa dati liecina, ka RBO teritorijā un tai piegulošajās apkaimēs trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti gandrīz visās teritorijās,

¹⁵ RB Vides pārskats 2014.gadam

¹⁶ MK 03.11.2009. noteikumi Nr.1290 “Noteikumi par gaisa kvalitāti”, 24. punkts.

¹⁷ Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošans rīcības programma 2016. – 2020. gadam. Apstiprināta ar RD 20.12.2016. lēmumu Nr. 4641, izstrādātājs SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Enviroment” sadarbībā ar “Cambridge Enviromental Research Consultants Limited”. Pieejams: <http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/rigaspilsetasgaisakvalitatesuzlabosanasricibasprogramma2016.2020.pdf>

kas atrodas pie autoceļiem, kas kalpo kā galvenie ostas pievedceļi, – Mangaļsalā, Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvī, Sarkandaugavā, Pētersalā, Podragā, Bolderājā un atsevišķās vietās Daugavgrīvā; teritorijās, kas atrodas pie dzelzceļa – vakarā un naktī trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvī, Bolderājā un Daugavgrīvā, arī dienā – Sarkandaugavā un Pētersalā. Rūpnieciskās darbības radīta trokšņa robežlielumu pārsniegumi ir konstatēti pie uzņēmumiem Mangaļsalā, gar Meldru ielu Vecmīlgrāvī, vietām Mīlgrāvī un Sarkandaugavā, visā Ekspostostā un daļā Andrejsalas, gar Podraga industriālajām teritorijām un vietām Bolderājā un Daugavgrīvā.¹⁸

Balstoties uz šajās kartēs atspoguļotajiem datiem ir izstrādāts jauns Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai 2017.-2022.gadam (turpmāk – Trokšņu rīcības plāns).

RBO darbība ietekmē arī **virszemes un pazemes ūdeņu** kvalitāti gan ostas teritorijā, gan tās apkaimēs. Kopā ar Daugavas augšteces piesārņojuma avotiem RBO ietekmē ne tikai Daugavu un tās baseinu, bet arī Rīgas līci. Lielākoties ūdens piesārņojums rodas no ostas operatoru sadzīves, ražošanas un lietus notekūdeņiem, kuģu uzturēšanās ostā, kā arī atsevišķiem piesārņojuma gadījumiem, kad notiek ķīmisko vielu noplūde pārkraušanas vai citas ostas uzņēmumu darbības rezultātā.

Datus par virszemes, pazemes un gruntsūdeņu monitoringu apkopo Latvijas valsts ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs (turpmāk – LVĢMC). Dati nesniedz visaptverošu pārskatu par ūdens kvalitāti RBO akvatorijā, tomēr saskaņā RBP sniegto informāciju par monitoringa rezultātiem pazemes ūdeņu kvalitāte uzlabojas¹⁹, savukārt virszemes ūdeņu kvalitāte ir laba.²⁰

Lai ar teritorijas plānošanas instrumentiem ierobežotu piesārņojuma izplatību teritorijā, RTP2030 izstrādes ietvaros ieteicams:

- 1. Noteikt prasības rūpniecības uzņēmumu, tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, lai iespējami samazinātu trokšņa, smaku un cita veida piesārņojuma ietekmi uz blakus esošo dzīvojamās apbūves teritorijām;**
- 2. Noteikt ierobežojumus jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves veidošanai vietās, kur ir gaisa piesārņojuma pārsniegumi un smakas. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredzēt vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus;**
- 3. Noteikt ierobežojumus nelabvēlīgo kravu apstrādei rūpniecības teritorijās esošās vai plānotās dzīvojamās un publiskās apbūves tuvumā;**
- 4. Jāizvērtē, kādas prasības būtu nosakāmas komunālo notekūdeņu**

¹⁸ Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģiskā karte, atjaunota 2015. gadā, pieejama: <http://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/vides-troksnis/>

¹⁹ Rīgas brīvostas vides pārskats 2015.gadam.

²⁰ RD PAD 05.01.2017. saņemtais iesniegums no RBP.

centralizētai savākšanai visām apdzīvotajām vietām vai to robežās esošām atsevišķām teritorijas daļām, kur iedzīvotāju skaits, apdzīvotības blīvums un ekonomiskā aktivitāte ir pietiekami koncentrēta, lai būtu ekonomiski pamatoti veidot centralizētu kanalizācijas tīklu sistēmu notekūdeņu savākšanai un novadīšanai uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām vai uz to galīgās novadīšanas vietu vidē;

5. Jāizvērtē būvniecībai un vides infrastruktūrai plūdu riska teritorijās nosakāmās prasības, piemēram, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmām;
6. Jāizvērtē iespējas izstrādāt prasības lietus ūdens novadīšanas sistēmu būvniecībai, ņemot vērā gan potenciālo piesārņojumu, gan ilgtspējīgu lietus notekūdeņu apsaimniekošanas risinājumus;
7. Izvērtēt iespēju iekļaut prasību par cietajiem segumiem gadījumos, kur piesārņojošās darbības rezultātā tiek potenciāli piesārņota augsne un gruntsūdeņi.

Rūpniecības uzņēmumu attīstībai RBO teritorijā RTP2030 ieteicams izvirzīt sekojošas prasības jaunas piesārņojošas darbības uzsākšanai vai būtisku izmaiņu veikšanai esošā piesārņojošā darbībā, ja:

- 1) pirms uzņēmuma darbības uzsākšanas tiek veikta nepieciešamā inženiertehniskā sagatavošana (obligāts pieslēgums komunikācijām, lietussūdeņu novadsistēmai). Jāiekļauj prasība par cietajiem segumiem gadījumos, kur piesārņojošās darbības rezultātā var tikt piesārņota augsne;
- 2) smagās rūpniecības uzņēmumos tiek paredzēts lietot labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, lai novērstu vai ierobežotu piesārņojuma rašanos;
- 3) tiek nodrošināts nepārtraukts gaisu piesārņojošo vielu (benzola, daļiņu PM10 un daļiņu PM2,5) monitorings teritorijā, kurā jānodrošina atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem (pie noteikta kravu apgrozījuma/termināla ietilpības).

Nepieciešams noteikt kritērijus, pie kuriem veicama transporta plūsmu izpēte.

3.1.2. Rūpniecisko avāriju riska objekti

Rīgā atrodas 19 uzņēmumi, kuri saskaņā ar Ministru kabineta 2016. gada 1. marta noteikumiem Nr. 131 “Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi” (turpmāk - MK131) tiek klasificēti kā rūpniecisko avāriju riska objekti (turpmāk - RO). Šo objektu darbība ir saistīta ar potenciālu toksisku un/vai letālu apdraudējumu gan uzņēmumu darbiniekiem, gan arī blakus teritorijās dzīvojošajiem cilvēkiem.

RO pārvaldība ir īpaši svarīgs jautājums RBO kontekstā, jo ostas teritorijā atrodas lielākā daļa RO – 13 objekti no 19 Rīgas teritorijā esošajiem.

Apzinoties iespējamās rūpnieciskās avārijas riskus, ir pieņemta SEVESO II Direktīva, uz kuru balstoties ES valstīs teritorijas plānošanas jomā ir attīstītas dažādas rūpnieciskā riska noteikšanas metodes un akceptējamie robežlīmeņi.

Drošības attālumu noteikšanai ap RO ES valstīs tiek izmantotas dažādas pieejas²¹:

- 1) lēmums par drošības attālumu tiek pieņemts, izvērtējot avārijas sekas izplatības zonas;
- 2) lēmums par drošības attālumu tiek pieņemts, balstoties uz skaitliskā riska līmeņiem.

Ja lēmums par drošības attālumu tiek pieņemts, izvērtējot avārijas sekas izplatības zonas, kā pozitīvie aspekti minami:

- 1) ieteikumi atbilst Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk – VPVD) prasībām;
- 2) tiek ņemtas vērā civilās aizsardzības iespējas;

savukārt kā negatīvie aspekti norādāmi:

- 1) nav skaidras un vienotas pieejas, jo VPVB iesniegtā Rūpnieciskās avārijas novēršanas programmas (turpmāk – RANP) un Drošības pārskats ar Civilās aizsardzības plānu (turpmāk – DP ar CAP) bieži atšķiras dažādo izstrādes metožu pielietojuma dēļ;
- 2) neelastīgs risinājums, kas liedz ostas teritoriju intensīvāku apgūšanu, jo uzņēmumu saraksts un to izvietojums gadu gaitā mainās un nav iespējams teritorijas plānojumā noteikt ierobežojumu zonas, kas būtu nemainīgas nākamajos 12 gados.

Ja lēmums par drošības attālumu tiek pieņemts, balstoties uz skaitliskā riska līmeņiem, kā pozitīvie aspekti minami:

- 1) vienoti kritēriji ierobežojumu zonu noteikšanai;
- 2) ostas teritorijas intensīvāka izmantošana.

savukārt, kā negatīvie aspekti norādāmi:

²¹ Latvijas Riska Vadības Asociācija. Ieteikumi drošības attālumu un teritorijas izmantošanas ierobežojumu noteikšanai ap rūpniecisko avāriju riska objektiem. 2016.

- 1) nav ņemti vērā civilās aizsardzības pasākumi;
- 2) šobrīd ir tikai viena kompānija, kas veic šādus aprēķinus.

Latvijā drošības aizsargjoslas ap RO nosaka Aizsargjoslu likums. MK131 paredz, ka objektu izvietojanas minimālos drošības attālumus un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumus nosaka pašvaldības teritorijas plānojumos atbilstoši teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām un ņemot vērā katra objekta DP ar CAP, RANP un citu informāciju. Pašvaldības var noteikt vienotus kritērijus (tai skaitā riska līmeni, ja nepieciešams) drošības attālumu noteikšanai.

Saskaņā ar MK131 RBO teritorijā un tai piegulošajās apkaimēs šobrīd atrodas 8 augstāka riska līmeņa objekti, kuriem ir izstrādāts DP ar CAP, un 5 zemāka riska līmeņa objekti, kuriem ir izstrādāta RANP. Gan augstāka, gan zemāka riska līmeņa objekti ir uzskaitīti tabulās Nr. 14 un 15, kur ir apkopota informācija ar to atrašanās vietām un bīstamajām vielām, kuras šie uzņēmumi uzglabā vai pārkrauj. Šis saraksts tiek regulāri aktualizēts VPVB mājas lapā²².

14. tabula. RO, kuriem ir izstrādāts DP ar CAP²³

Nr.p. k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „Naftimpeks”	Laivinieku iela 11, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela
2.	SIA „Neste Latvija”	Laivinieku iela 5, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela, reaktīvā degviela
3.	SIA „Latvijas propāna gāze”	Zilā iela 20, Rīga	Propāns, butāns
4.	SIA „Circle K Latvia”	Laivinieku iela 7, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela
5.	AS „B.L.B. Baltijas termināls”	Ezera iela 22, Rīga	Dīzeļdegviela, petroleja
6.	SIA „PARS termināls”	Tvaika iela 7a un 7k-1, Rīga	Naftas produkti
7.	SIA „Riga fertilizer terminal”	Uriekstes iela 48 k-1, Rīga	Amonija nitrāts, amonija nitrāta un amonija sulfāta maisījums
8.	SIA „Alpha osta”	Atlantijas iela 35, Rīga	Amonija nitrāts

RO, kas atrodas rūpnieciskajā teritorijā Bolderājā, bet neatrodas RBO teritorijā:

9.	SIA „Lignum”	Finiera iela 6, Rīga	Amonija nitrāts
----	--------------	----------------------	-----------------

15. tabula. Reģionālās nozīmes RO, kuriem ir izstrādāta RANP⁴⁵

Nr.p. k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „Pro gāze SNGB”	Aplokciema iela 3, Rīga	Propāns, butāns
2.	SIA „Woodison Terminal”	Tvaika iela 39, Rīga	Dīzeļdegviela, gāzeļļa
3.	SIA „VL Bunkering”	Tvaika iela 68, Rīga	Dīzeļdegviela, minerāleļļas
4.	SIA „OVI”	Tvaika iela 35, Rīga	Naftas produkti
5.	SIA „Vexoil Bunkering”	Atlantijas iela 27, Rīga	Naftas produkti

²² <http://www.vpnb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>, piekļuve 08.2016.

²³ <http://www.vpnb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>, piekļuve 08.2016.

Viens no svarīgākajiem aspektiem RO pārvaldībā un tās sasaistē ar teritorijas plānošanu ir RO aizsargjoslu un ierobežojuma zonu attēlošana dažādos teritorijas plānojuma līmeņos, kas ir noteikta gan Aizsargjoslu likumā, gan MK 2013. gada 30. aprīļa noteikumos Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – MK240), gan MK131.

Tāpēc, izstrādājot RTP2030, nepieciešams:

- 1. Izvērtēt un noteikt vienotas prasības esošajiem RO – kādi ir aprobežojumi teritorijas izmantošanai.**
- 2. Izvērtēt un noteikt prasības jaunajiem RO.**
- 3. Rast risinājumu drošo attālumu plānošanai, ņemot vērā to, ka uzņēmumu saraksts un to izvietojums pastāvīgi mainās.**

3.1.3. Vēsturiskais piesārņojums

Ostas teritorijā būtiska problēma ir esošais vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums, kas lielākoties nav saistīts ar šobrīd darbošos uzņēmumu darbību. Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanu un sākotnējo novērtēšanu organizē un veic pašvaldība sadarbībā ar VVD, izņemot Aizsardzības ministrijas (turpmāk – AM) valdījumā esošās teritorijas, par kuru apzināšanu ir atbildīga pati AM. Datus reģistrē VVD, apkopo LVĢMC.

RBO un tās pieguļošajās apkaimēs ir vairākas gan piesārņotas, gan arī potenciāli piesārņotas vietas, kas atrodas gan pašvaldības, gan arī privātīpašnieku īpašumā (skatīt 4. pielikumu). Liela daļa šo teritoriju atrodas Mīlgrāvī un Sarkandaugavā, kur saskaņā ar RBO Vides pārskatu 2015. gadam tika turpināti RBP atbalstītie sanācijas darbi SIA „OVI Rīga” teritorijā, kā arī tiek turpināts darbs uz trīspusējā sadarbības līguma (VVD-RD-RBP) pie Latvijas – Šveices sadarbības programmas ietvaros realizētā Sarkandaugavas vēsturiski piesārņoto teritoriju sanācijas projekta²⁴.

Lai mazinātu vēsturiskā grunts un gruntsūdeņu piesārņojuma ietekmi, teritorijas plānojumā jānosaka ierobežojumi teritorijas izmantošanā, ja tas ir nepieciešams, lai aizsargātu cilvēku veselību vai vidi, tajā skaitā nosakot aizliegumu plānot jaunu dzīvojamo apbūvi, izglītības iestādes un ārstniecības iestādes potenciālajā piesārņojuma izplatības areālā. Saskaņā ar RTP2006-2018 attīstība piesārņotā vai potenciāli piesārņotā teritorijā pieļaujama tikai pēc šīs teritorijas izpētes.

RTP2030 ieteicams pārņemt RTP2006-2018 nosacījumus par nepieciešamajām prasībām attīstībai piesārņotās vai potenciāli piesārņotās teritorijās un iekļaut prasību, ka piesārņotās teritorijās attīstība vērtējama tikai pēc grunts izpētes, bet jauna būvniecība šādā teritorijā iespējama tikai pēc tās sanācijas.

²⁴ Rīgas brīvostas vides pārskats 2015.gadam.

3.1.4. Grunts atbērtnes un teritorijas uzbēršana

Lai nodrošinātu kuģošanas ceļu drošību un ostas attīstību, ostas teritorijā regulāri tiek veikti grunts tīrīšanas un padziļināšanas darbi, iegūstot grunts, kas tiek novietota ostas teritorijā. Līdzīgi teritorijas uzbēršanai, arī grunts atbērtnēm pie konkrēta apjoma un mēroga var būt negatīva ietekme uz vidi, piemēram, paaugstināts gruntsūdens līmenis apkārtējās teritorijās, piesārņoti gruntsūdeņi no uzbērtajā gruntī esošajām ķīmiskajām vielām u.t.t.

Grunts tīrīšanas un padziļināšanas darbu veikšanu kontrolē VVD, kas izsniedz tehniskos noteikumus virszemes ūdensobjektu vai ostu akvatoriju tīrīšanai vai padziļināšanai, ja šīm darbībām saskaņā ar likumu "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" nav nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums. Saskaņā ar MK 13.06.2006. noteikumiem Nr. 475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” izņemto grunts var novietot pašvaldības noteiktās pastāvīgās vai pagaidu novietnēs (līdz vienam gadam) vai grunts novietnēs jūrā.

Šobrīd normatīvo aktu regulējums neietver ne prasības, nedz arī kritērijus grunts atbērtņu apjomam, augstumam vai ietekmei uz vidi. Vienīgais grunts atbērtņu parametrs, kas tiek kontrolēts, ir tās ķīmiskais sastāvs un novietojums.

Teritorijas uzbēršanas darbi ir īpaši aktuāls jautājums saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību, jo saskaņā ar MK240 ūdenstilpņu aizbēršana ir pieļaujama ostas funkciju nodrošināšanai. Tādējādi RBO ir iespēja mainīt reljefu savā teritorijā, kad tas ir nepieciešams tās uzņēmumu attīstībai. Lai arī ekonomiskais ieguvums no teritoriju uzbēršanas ir acīmredzams, mākslīgas reljefa izmaiņas mēdz negatīvi ietekmēt apkārtējo vidi, piemēram, mainot teritorijas hidroloģisko režīmu, to ne vienmēr ir iespējams laicīgi un visaptveroši noteikt.

Ierobežojumi uzbēršanas darbiem noteikti MK240, kā arī Aizsargjoslu likumā, kur noteikts, ka ostu applūstošajās teritorijās uzbēršanas darbus var veikt, ja tas nav pretrunā ar teritorijas plānojumu un ir ievērotas normatīvo aktu prasības, kas noteiktas attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu.

Uzbēršanas darbi tiek regulēti tad, ja uzbēršana ir daļa no būvniecības procesa vai uzbēršana ir hidrotehniska būve, krasta līnijas izmaiņas vai kāda cita darbība, kurai saskaņā ar normatīvo aktu regulējumu ir nepieciešami tehniskie noteikumi vai ietekmes uz vidi novērtējums. Šajos gadījumos uzbēršanas darbus kontrolē un uzrauga VVD, bet gadījumos, kad teritorija tiek uzbērtā bez papildus būvniecības procesa, uzbēršana netiek regulēta, jo nav ne normatīvo aktu, ne regulējošās institūcijas.

RTP2030 izstrādes ietvaros jāvērtē iespēja iekļaut TIAN prasību, kas paredz tādu inženiertehnisko risinājumu pielietošanu teritorijas uzbēršanai, kas novērš

iespējamo negatīvo ietekmi uz blakus esošo zemesgabalu stāvokli.

Jāvērtē iespēja saglabāt RTP2006-2018 TIAN prasību pieļaut dabiskā reljefa un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas tad, ja šie pasākumi ir saskaņoti ar VVD un ir paredzēti būvprojektā, vai arī ja to nosaka ģeotehniskā kontrole.

Jānosaka, ka teritorijas uzbēršanu nedrīkst veikt, izmantojot nepārstrādātus būvniecības atkritumus.

3.2. Dzīvojamās teritorijas

Dzīvojamā apbūve RBO teritorijā pastāvējusi jau izsenis, to iedzīvotāju pamatnodarbošanās bijusi lauksaimniecība un zvejniecība. Voleri un Krēmeri veidojušies uz bijušo muižu zemēm, savukārt Mangaļsala un Kundziņsala vēsturiski bijusi zvejnieku un strādnieku dzīves vieta. Rīgas pilsētai šīs apdzīvotās vietas pievienotas tikai 20. gadsimtā.²⁵

Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes 01.01.2015. datiem visvairāk apdzīvotā vieta ostas teritorijā ir Kundziņsala, kur dzīvo 399 cilvēki, tai seko Voleri ar 157 iedzīvotājiem, Krēmeros dzīvo 21, bet Mangaļsalā ostas teritorijā mīt 174 iedzīvotāji.

Atbilstoši Stratēģijai RBO teritorijā dzīvojamās apbūves saglabāšanas un attīstības perspektīvas izvērtējamas kontekstā ar ostas attīstības plāniem, izmantojot kompensējošos mehānismus iedzīvotājiem teritoriju transformācijas gadījumā. Saskaņā ar RBP pausto viedokli²⁶ ostas robežās esošās teritorijas, kur dominē dzīvojamā apbūve, ir nepieciešamas turpmākai ostas darbības nodrošināšanai, taču šo teritoriju pakāpeniskai apgūšanai ostas vajadzībām līdz šim nav izstrādāts attīstības jeb transformācijas plāns.

Saskaņā ar RTP2006-2018 visos ostas teritorijā esošajos dzīvojamajos rajonos nav atļauta jaunu māju būvniecība. Trīs no teritorijām – Kundziņsalas, Voleru un Mangaļsalas dzīvojamā apbūve, kas atrodas RBO teritorijā, atbilstoši RTP2006-2018 atrodas Ostas jauktas apbūves teritorijā (Oj), kur ir atļauta esošo dzīvojamo māju pārbūve un atjaunošana. Savukārt Krēmeri atrodas Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo), kur saskaņā ar RTIAN nosacījumiem esošai dzīvojamai apbūvei ir neatbilstošs statuss.

Pēc RD PAD pasūtījuma 2013. gadā veiktās apkaimju iedzīvotāju aptaujas rezultāti rāda, ka galvenās problēmas, ko iedzīvotājiem rada ostas tuvums, ir industriālais troksnis, gaisa piesārņojums, smakas un putekļi, kravas transporta satiksmes organizācija un intensitāte, ielu un ceļu stāvoklis, nepietiekamā infrastruktūra, kā arī īpašumu izmantošanas aprobežojumi. Kundziņsalas iedzīvotāji papildus ir norādījuši uz paaugstinātu dzīvojamās teritorijas applūšanas risku, kas rodas ostas uzņēmumu veiktās teritorijas uzbēršanas rezultātā.

Lai uzlabotu dzīves kvalitāti Kundziņsalas iedzīvotājiem, 2014. gadā RBO ir uzbūvējusi prettrokšņa sienu trokšņa un vibrāciju piesārņojuma samazināšanai, bet 2015. gadā ir izstrādāts meliorācijas projekts, kuru īstenojot varētu samazināt

²⁵ www.apkaimes.lv, Apkaimes vēsturiskais apraksts: Mangaļsala, Voleri. Skatīts 16.10.2017.

²⁶ RBP 11.08.2016. vēstule DA-16-7066-sd.

Kundziņsalas dzīvojamās teritorijas applūšanu. Savukārt Krēmeros 2015. gada nogalē ir pabeigta Zilās ielas rekonstrukcija, būtiski reorganizējot autotransporta kustību.²⁷

Kā galvenos pozitīvos aspektus dzīvei ostas teritorijā iedzīvotāji minējuši dabas teritoriju, Daugavas un jūras tuvumu, Kundziņsalā – arī Rīgas centra tuvumu.

Par ostas darbības negatīvo ietekmi uz dzīves vides kvalitāti sūdzas arī citu pieostas apkaimju iedzīvotāji. Dzīvojamās teritorijas, kas tieši robežojas ar ostas uzņēmumiem vai atrodas tuvu RBO teritorijai un kuru iedzīvotāji izjūt ostas darbības ietekmi, atrodas tādās apkaimēs kā Daugavgrīva, Bolderāja, Pētersala, Sarkandaugava, Mīlgrāvis, Vecmīlgrāvis, Mangaļsala (skat. 2. pielikumu). Apkaimju iedzīvotāju aptaujas rezultāti rāda, ka visās šajās pieostas apkaimēs iedzīvotāju sūdzības ir līdzīgas – dzīvojamās vides kvalitāti negatīvi ietekmē industriālais troksnis un vibrācijas, gaisa piesārņojums – putekļi un smakas, kravas transporta satiksmes organizācija un intensitāte, ceļu stāvoklis un infrastruktūras zemā kvalitāte, kā arī ierobežotā piekļuve krastmalām.²⁸

Lai mazinātu konfliktus iedzīvotāju un ostas uzņēmumu līdzāspastāvēšanā, RTP2030 nepieciešami risinājumi, lai:

- 1) nodrošinātu iedzīvotāju un apmeklētāju piekļuvi dabai – gan krastmalām, gan dabas teritorijām. Pieejai slēgtās teritorijas un krastmalas jākompensē ar citām teritorijām rekreācijai un publiskajai ārtelpai;**
- 2) uzlabotu infrastruktūru un ar satiksmes organizācijas pārkārtojumiem mazinātu smagā autotransporta satiksmi caur dzīvojamiem rajoniem;**
- 3) ierobežotu gaisa piesārņojumu no kravu pārkraušanas, kā arī traucējošās smakas no darbībām ar lejamkravām;**
- 4) būtiski neierobežotu ārpus RBO piegulošo dzīvojamo teritoriju attīstību.**

RTP2030 ietvaros nepieciešams izstrādāt prasības un nosacījumus dzīvojamās apbūves pastāvēšanai un iespējamai attīstībai RBO teritorijā, ņemot vērā ostas specifisko darbību un tās uzņēmumu ietekmi uz dzīvojamās vides kvalitāti.

Jāizvērtē iespēja dzīvojamās teritorijās noteikt Jaukta centra apbūves teritoriju, kurā teritorijas mērogam atbilstošas mazstāvu dzīvojamās apbūves attīstība iespējama tikai ar nosacījumu par piespiedu ventilācijas un prettrokšņu nodrošināšanu dzīvojamās mājās, kā arī pieslēgšanos centralizētajiem ūdens un kanalizācijas tīkliem. Vienlaikus, lai nodrošinātu teritoriju attīstību, kā atļauto izmantošanu paredzēt ar dzīvojamo funkciju savietojamas vieglās rūpniecības apbūves veidošanu, biroju, tirdzniecības un pakalpojumu objektu, ierobežota mēroga un funkciju kultūras iestāžu, vietējas nozīmes sporta un atpūtas objektu izvietojumu, kā arī labiekārtotas publiskās ārtelpas ierīkošanu.

²⁷ RBP 05.01.2017. vēstule RD PAD

²⁸ Iedzīvotāju aptauja par dzīvi apkaimē. SIA "Aptauju Centrs" un SIA "Projektu un kvalitātes vadība", 2013

3.3. Teritorijas ar īpašu statusu

RBO teritorijā atrodas šādas teritorijas, kam piešķirts īpašs statuss:

- 1) Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas;
- 2) Valsts aizsargājami kultūras pieminekļi.

Papildus šajā nodaļā tiek apskatītas ūdensmalas un publiskā ārtelpa kā tādas sabiedrībai nozīmīgas teritorijas, kuru attīstība ir svarīga pilsētvides un dzīves vides kvalitātes uzlabošanai. Ņemot vērā, ka RBO ir ierobežotas piekļuves teritorija, kurā galvenais mērķis ir saimnieciskās darbības veikšana, ūdensmalu un publiskās ārtelpas plānošana ir komplicēta, jo ir jāsabalansē ostas uzņēmumu tiesības veikt saimniecisko darbību ar sabiedrības interesēm piekļūt dabas un kultūrvēsturiski vērtīgām teritorijām un objektiem, kas atrodas ostas teritorijā.

3.3.1. Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas

RBO atrodas 3 īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kuru noteikšanas mērķis ir sugu daudzveidības nodrošināšana, tāpēc tās nepieciešams pasargāt no potenciāli negatīvās ostas uzņēmumu darbības ietekmes uz vidi. Tās ir:

- 1) Mīlestības saliņa (daļa no dabas parka „Piejūra” teritorijas);
- 2) Dabas liegums “Krēmeri”;
- 3) Mikroliegums jumstiņu gladiolu aizsardzībai Spilves pļavu teritorijā.

Ostas attīstības kontekstā uzmanība ir jāpievērš dabas parkam “Piejūra” un dabas liegumam “Vecdaugava”, jo šīs abas teritorijas robežojas ar RBO.

Informācija par 5 īpaši aizsargājamo dabas teritoriju statusu, pārvaldniecību, pārraudzību, apsaimniekošanu un esošo stāvokli ir apkopota 6. pielikumā un attēlota 2. pielikumā.

RTP2030 izstrādes ietvaros, veidojot funkcionālo zonējumu un nosakot prasības ostas teritoriju izmantošanai, jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt efektīvu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību.

3.3.2. Kultūrvēsturiskais mantojums

RBO teritorijā atrodas trīs kultūrvēsturiski nozīmīgi objekti (skat. 2. pielikumu):

- 1) Valsts nozīmes vēstures piemineklis “Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss” (valsts aizsardzības Nr.8538);
- 2) Vietējas nozīmes vēstures piemineklis “Komētforts” (valsts aizsardzības Nr. 8539);
- 3) Vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis “Voleru muižas dzīvojamā ēka” (valsts aizsardzības Nr. 7734).

RBO robežojas ar valsts nozīmes arhitektūras pieminekli – “Daugavgrīvas cietokšņa apbūve” (valsts aizsardzības Nr. 6606).

Informācija par šo aizsargājamo objektu un teritoriju statusu, vērtību, pārraudzību un apsaimniekošanu ir apkopota 5. pielikumā.

Atbilstoši RTP2006-2018 Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss un Komētforts daļēji atrodas Jūras ostas apbūves teritorijā (O_O) un Ostas publiskās apbūves teritorijā ar apstādījumiem (O_{AP}), Daugavas krastu fortifikācijas būvju komplekss arī Ostas apstādījumu un dabas teritorijā (O_{AD}), bet Voleru muižas dzīvojamā ēka – Ostas jauktas apbūves teritorijā (O_J).

Savukārt Daugavgrīvas cietokšņa apbūve atrodas Publiskās apbūves teritorijā (P), to ietver Ostas publiskās apbūves teritorija ar apstādījumiem (O_{AP}) un Jūras ostas apbūves teritorija (O_O).

Lielākoties RBO teritorijā esošo kultūras pieminekļu tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs un apmeklētājiem bīstams. Kultūras pieminekļu saglabāšanu un attīstību apgrūtina nepietiekamā infrastruktūra un ierobežotās piekļuves iespējas, lai gan to attīstības potenciāls kā iespējamiem tūrisma un rekreācijas objektiem ir ievērojams.

Lai veicinātu RBO teritorijā esošo kultūrvēsturisko objektu saglabāšanu un sakopšanu, kā arī nodrošinātu to pieejamību sabiedrībai, apkārtējo teritoriju attīstības ieceres ir jāvērtē kontekstā ar kultūrvēsturisko objektu un teritoriju attīstības iespējām, novērtējot iespējamās uzņēmējdarbības ietekmi uz kultūras pieminekļu kā sabiedrībai nozīmīgu objektu izmantošanu un piekļuvi pie tiem.

Uzdevumi RTP2030:

1. **Nepieciešams izstrādāt attīstības nosacījumus RBO teritorijām, kur atrodas kultūrvēsturiski nozīmīgi objekti, lai nodrošinātu piekļuvi kultūrvēsturiskajiem objektiem, Mangaļsalas molam, Daugavas un jūras piekrastei.**
2. **Uzņēmējdarbību kultūrvēsturisko objektu un teritoriju tuvumā ieteicams**

attīstīt esošās degradētās industriālās teritorijās, dabas teritorijas atstājot publiskās ārtelpas nodrošināšanai.

- 3. RBO teritorijām, kur atrodas kultūrvēsturiski vērtīgi objekti, ieteicams izvērtēt tādu funkcionālo zonējumu, kas paredz ar tūrismu un rekreāciju saistītu izmantošanu un kvalitatīvu publisko ārtelpu.**

3.3.3. Ūdensmalas un publiskā ārtelpa

RBO teritorijā atrodas vairākas Rīgas iedzīvotāju iecienītas ūdensmalas, kur cilvēki brauc atpūsties, makšķerēt un pastaigāties. Pieaugot RBO kravu apjomiem, palielinās nepieciešamība pēc jaunām teritorijām un piestātnēm, tāpēc nākotnē var tikt slēgtas apmeklētājiem pagaidām pieejamas vietas.

Pilsētas attīstības stratēģiskās vadlīnijas paredz attīstīt arī ostas teritorijā esošu ūdensmalu pieejamību sabiedrībai, tādējādi sabalansējot ostas un pilsētas ekonomiskās intereses ar iedzīvotāju interesēm un tiesībām uz kvalitatīvu dzīves vidi.

Pieejama ūdensmala un sakopta publiskā ārtelpa ir instruments apkaimes pievilcības veidošanai, nostiprinot iedzīvotāju piederības sajūtu. Atvērtas ūdensmalas veicina sabiedrības veselīgu mijiedarbību ar ostu un līdz ar to ostas tēla uzlabošanu. Lai dotu iespēju arī ostas tuvumā esošajiem iedzīvotājiem piekļūt pie ūdensmalas, jāuzlabo to labiekārtojuma līmenis. Ūdensmalu apmeklētāju skaits un ūdensmalu izmantošanas pakāpe atkarīga no labiekārtojuma līmeņa un tā piedāvātajām iespējām.

Ūdensmalas RBO teritorijā var iedalīt:

- 1) Pieejamas ūdensmalas, kuru pieejamība līdz 2030.gadam tiks saglabāta;
- 2) Ūdensmalas, kuru nākotnes pieejamība ir jāskata kontekstā ar piegulošo teritoriju attīstības plāniem. Pieejamība ir nodrošināma tikai līdz plānotās (spēkā esošās) izmantošanas uzsākšanai, tāpēc krastmalu labiekārtojums var būt minimāls.

Kritēriji ūdensobjekta fiziskas pieejamības sekmēšanai:

- 1) Sabiedriskā transporta pieturvietu tuvums, vēlams 500 m – 1 km attālumā;
- 2) Piekļuves iespēja, izmantojot veloceļu, kas integrēts kopējā veloceļu tīklā;
- 3) Piekļuves iespēja pa kvalitatīvu un satiksmes intensitātei atbilstošu autoceļu, autonomvietņu pieejamība gājiena attālumā līdz ūdensmalai;
- 4) Krastmalas labiekārtojuma līmenis.

Detalizēts krastmalu apraksts iekļauts 7. pielikumā, atzīmējot esošās problēmas un nepieciešamos uzlabojumus. Krastmalu izvietojums ir attēlots 2. pielikumā.

Detalizētāk dažādi labiekārtojuma līmeņi klasificēti un aprakstīti Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajā plānojumā.

RTP2030 jā saglabā RTP2006-2018 noteiktās pieejamās krastmalas, veicinot publisko ūdensmalu attīstību, lai nodrošinātu ostas un pieostas apkaimju iedzīvotājiem iespējas piekļūt un izmantot atpūtas teritorijas pie ūdens.

3.4. Rīgas brīvostas sasaiste ar pilsētas transporta tīklu

Rīgas reģiona radiāli koncentrētā satiksmes infrastruktūra savienojumā ar lielākajiem loģistikas mezgliem (Rīgas osta, starptautiskā lidosta "Rīga", dzelzceļa stacijas) veido pamatu reģiona saimnieciskajiem tīkliem. Rīgas ostas un lidostas attīstība, nodrošina Rīgas, kā nozīmīga transporta mezgla vietu Baltijas jūras baseina reģionā. Rīgas plānošanas reģiona Stratēģija uzsver, ka Rīgas ostai jāķļūst par starptautisku mezgla punktu ne tikai kravu, bet arī pasažieru pārvadājumos²⁹.

RBO ieņem nozīmīgu lomu pilsētas infrastruktūras ķēdē un funkcionē ciešā sasaistē ar Rīgas pilsētas transporta tīklu. Uz un no tās uzņēmumiem ik dienu tiek transportētas kravas, izmantojot gan pilsētas autoceļus, gan dzelzceļu (galvenie kravu transporta maršruti ir attēloti Transporta attīstības tematiskā plānojuma kartoshēmā). Lielākā daļa šo kravu (aptuveni 80%) ir tranzīta kravas, kas savieno tādus galamērķus kā Krievija, Kazahstāna, Nīderlande, Lielbritānija un Skandināvija³⁰, kas nozīmē, ka RBO nākotne ir tieši atkarīga no tās spējas nodrošināt efektīvu un konkurētspējīgu kravu piegādi laikā starp dažādām pasaules valstīm.

Vadošās RBO kravas (ogles un naftas produkti), kas 2014. gadā veidoja 60 % pārkrauto kravu RBO, tiek piegādātas pa dzelzceļu, bet pārējie 40 % tiek transportēti gan ar dzelzceļu, gan kravas auto³¹. RBO kravu apjoms vairākus gadus pēc kārtas strauji pieauga, kam sekoja neliels kritums 2015. gadā, taču RBO attīstības programmā redzama augšupejoša prognoze kravu apgrozījumam, kas jāņem vērā jaunajā RTP2030.⁵⁰ Kravu pieaugums ir atspoguļojies arī lielākā kravu transporta intensitātē uz pilsētas ielām un dzelzceļa, kā rezultātā daudz biežāk ir slēgtas dzelzceļa pārbrauktuves Ezera, Parādes, Flotes, Tilta ielā u.c., kā arī veidojas sastrēgumi un troksnis dzīvojamās apkaimēs, kas rodas no intensīvas kravu auto kustības pa tiem nepiemērotiem ceļiem.

RD PAD, sadarbībā ar RD SD, dažādās ostas teritorijās ir identificējis:

- 1) Galvenās transporta problēmas;
- 2) Plānotos problēmu risinājumus.

Šī informācija apkopota 17. tabulā, bet problēmu vietas shematiski attēlotas 4.1. attēlā. Šo informāciju būtu svarīgi ņemt vērā gan RBP, gan potenciālajiem investoriem, plānojot savus uzņēmumus RBO teritorijā, lai laicīgi paredzētu nepieciešamos transporta uzlabojumus saistībā ar kravu apjomu palielināšanos, kā arī neplānotu jaunus uzņēmumus vietās, kur šobrīd jau ir pārslogots transporta tīkls un uzlabojumi pagaidām netiek plānoti.

²⁹ RD PAD 04.01.2017. saņemtā vēstule no Rīgas plānošanas reģiona.

³⁰ Rīgas brīvostas attīstības programma 2009-2018, SIA „NK konsultāciju birojs”

³¹ Rīgas brīvostas attīstības programma 2009-2018, SIA „NK konsultāciju birojs”

17. tabula. *Transporta tīkla noslodzes problēmas saistībā ar RBO darbību*

N.p.k	Problēma	Risinājumi
1.	Lai piekļūtu Mangaļsalai, kravas transportam ir jābrauc apkārt Vecdaugavas liegumam un pa ielām, kas nav piemērotas kravas auto satiksmei un ved cauri blīvi apdzīvotiem rajoniem – Vecāķu prospektu, Mangaļu prospektu, Stāvvadu ielu u.c.	Risinājums – Laivinieku ielas pagarinājums pāri Audupeī, lai atslogotu dzīvojamā rajona ielas un veidotu taisnāku pieslēgumu ostas teritorijai Mangaļsalā. Šis pagarinājums tiek plānots 2 posmos: <ol style="list-style-type: none"> 1) 1.posms savienos Atlantijas ielu ar Vecāķu prospektu un Jaunciema gatvi; 2) 2. posms savienos abus Audupes krastus – Laivinieku ielu ar Mangaļsalu. Izbūvējot šo pagarinājumu tiks noņemta slodze no Vecāķu un Mangaļu prospekta, gar kuru izvietota dzīvojamā apbūve.
2.	Kravas transports izmanto Mangaļsalas dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Traleru ielu, Albatrosu ielu, Veiksmes ielu u.c. Šīs ielas ir sliktā stāvoklī, kravas transports rada ievērojamu vibrāciju un trokšņa piesārņojumu, vairākas vietās pie straujiem pagriezieniem nav ietves, radot bīstamas situācijas iedzīvotājiem, kas iet pa šīm ielām utt.	Lai arī Laivinieku ielas pagarinājums atrisinās kravas transporta tranzītu caur dažādiem dzīvojamajiem rajoniem, kas atrodas pa ceļam uz Mangaļsalu, tas neatrisinās to, ka kravas auto turpinās braukt par Mangaļsalas ielām, kuras intensīvi izmanto iedzīvotāji. Šobrīd nav alternatīvu risinājumu, kā nodrošināt kravas transporta plūsmu un realizēt papildus prettrokšņa vai drošības pasākumus, kas varētu samazināt transporta ietekmi uz dzīvojamām teritorijām un uzlabot vietējo iedzīvotāju drošību. Kamēr nav alternatīvas/papildus pasākumi, uzņēmumi nedrīkstētu palielināt savu darbības intensitāti.
3.	Lai piekļūtu Rīnūžu uzņēmumiem, kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu, Vecāķu prospektu, Atlantijas ielu u.c.	Risinājums - Laivinieku ielas pagarinājuma 1.posms, jo kravas auto, kas dosies uz Rīnūžiem, nevajadzēs braukt caur Vecmīlgrāvja un Vecdaugavas dzīvojamam rajonam.
4.	Lai piekļūtu Vecmīlgrāvja uzņēmumiem, kas atrodas gar Meldru ielu, kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu u.c.	Šobrīd nav alternatīvu risinājumu, kā nodrošināt kravas transporta plūsmu un realizēt papildus prettrokšņa vai drošības pasākumus, kas varētu samazināt kravas transporta ietekmi uz dzīvojamo vidi. Kamēr nav iespējams nodrošināt alternatīvu kravas auto kustībai, būtu jāuzlabo drošība un jāsamazina trokšņa piesārņojums uz Meldru u.c. dzīvojamā rajona ielām. Līdz tam uzņēmumi nedrīkstētu palielināt savu darbības intensitāti.

5.	Ezera ielas pārbrauktuve. Ja automašīnām ir iespēja nokļūt Mīlgrāvī no otras puses, tad gājējiem bieži nav iespējams šķērsot pārbrauktuvi vairākas stundas pēc kārtas.	Risinājums – izbūvēt divlīmeņu dzelzceļa šķērsojumu (sākumā gājēju tilts pār sliedēm, tālākā nākotnē arī pārbrauktuve autotransportam).
6.	Tilta ielas pārbrauktuve, kur bieži veidojas garas sastrēgumu rindas.	Risinājums - Tvaika ielas rekonstrukcija, kas sastāv no 2 posmiem: 1) 1.posms – pie esošās Tvaika ielas kapacitātes tiek izbūvēts Skultes pārvads no Tvaika ielas uz Viestura prospektu; 2) 2.posms – tiek paplašināta Tvaika iela, lai uzlabotu tās kapacitāti un caurlaides spēju.
7.	Šobrīd Kundziņsalas dzelzceļa pārbrauktuve vēl funkcionē, bet, pieaugot kravu apjomiem, jau tuvākajos gados šīs pārbrauktuves caurlaidība krietni vien pasliktināsies	Ir uzsākta Kundziņsalas lokālplānojuma izstrāde, kuras ietvaros tiks meklēti risinājumi dzelzceļa pārbrauktuvei un jauna tilta pār Sarkandaugavu Kundziņsalas austrumos novietnei.
8.	Saistībā ar uzņēmumu attīstību Kundziņsalā pieaugu kravu auto un dzelzceļa kravu satiksme uz/no Kundziņsalas. Jau šobrīd tilts, kas atrodas salas dienvidos, nespēj nodrošināt nepieciešamo kapacitāti Kundziņsalas uzņēmumu attīstībai, kā arī tilts salas austrumos nav piemērots intensīvai kravu auto kustībai.	Risinājums - Kundziņsalas dienvidos esošo tiltu, kas šobrīd funkcionē gan kā auto, gan dzelzceļa tilts, plānots pārveidot par tiltu autotransportam, tādējādi uzlabojot kravu auto caurlaidību.; Kundziņsalas dienvidos (uz A no topošā auto tilta) izbūvēt jaunu dzelzceļa tiltu, palielinot dzelzceļa kravu caurlaidību. Šis risinājums iespējams pēc Tvaika ielas rekonstrukcijas 1.posma pabeigšanas.
9.	Kravu vilcienu kustība un manevrēšana uz/no Krasta stacijas rada sastrēgumus pie iebrauktuves Andrejsalā un trokšņa piesārņojumu apkārtējās dzīvojamās teritorijās RVC AZ.	Risinājums – pēc ogļu pārkraušanas pārceļšanas uz Krievu salu un jaunu dzelzceļa atzaru izbūves, kas paredzēs to, ka vilcieniem uz Kundziņsalu un Eksportostu nav jāmanevrē caur/uz Andrejsalu, iespējams demontēt sliedes uz Andrejsalu. Eksportostā ir uzsākta lokālplānojuma izstrāde ar mērķi detalizēt šīs teritorijas atļauto izmantošanu, apbūves nosacījumus un detalizēt transporta risinājumus.
10.	Daugavgrīvas iela un šoseja, Gaigalas iela un Flotes iela ir šaura un nav piemērota intensīvai kravu auto kustībai. Situācija pasliktināsies	Turpmākajā plānošanas periodā risināms projekts no Lidoņu ielas līdz Podraga ielai jeb perspektīvai Ziemeļu transporta līnijai, kā arī dažādi uzlabojumi, kas iekļauj Kleistu tilta izbūvi, Buļļupes tilta (Flotes iela) pieejas izbūvi u.c.

	līdz ar Krievu salas un Rietumu mola attīstību.	
11.	Zilā ielā bieži ir kravas auto sastrēgumi, un tas ir vienīgais ceļš, pa kuru Krēmeru iedzīvotāji var tikt pie savām mājām	Zilā iela jau šobrīd lielā daļā ir rekonstruēta.
12.	Silikātu ielas pārbrauktuve –sliežu noslodzes dēļ traucēta operatīvā transporta piekļūšana iedzīvotājiem	Risinājums turpmākajā plānošanas periodā – Kleistu ielas tilta izbūve un Grants ielas un dzelzceļa divlīmeņu šķērsojums.
13.	Kravas auto brauc caur Bolderājas centru un dzīvojamo rajonu, radot trokšņu un vibrāciju piesārņojumu	Risinājums – Buļļupes tilta rekonstrukcija un satiksmes pārorganizēšana, tā, lai kravas transports nebrauktu cauri Bolderājas apkaimes centram, bet virzītos taisni pa Piestātnes ielu, pāri tiltam.
14.	Parādes ielas pārbrauktuve. Sliežu noslodzes dēļ apgrūtināta iedzīvotāju iespēja nokļūt no Daugavgrīvas dzīvojamā rajona uz pilsētas centru	Risinājums turpmākajā plānošanas periodā – Kleistu ielas tilta izbūve
15.	Flotes iela, sākot no Parādes ielas līdz tās galam, ir sliktā tehniskā stāvoklī un nav piemērota intensīvai kravas auto satiksmei	Risinājums – Flotes ielas izbūve

Papildus ir nepieciešams īstenot vairākus pilsētas mēroga infrastruktūras projektus, jo, ostas kravu apjomiem palielinoties, saasināsies ne tikai augstāk identificētās problēmas ostas teritorijā un tās apkaimēs, bet arī visā pilsētā. Nozīmīga ir Austrumu maģistrāles un Dienvidu tilta 4. posma pabeigšana.

Konkrēti priekšlikumi TIAN pilnveidošanai un citi risinājumi plašāk un precīzāk aprakstīti Transporta attīstības TmP.

Lai samazinātu transporta nelabvēlīgo ietekmi uz vidi un iedzīvotājiem, RTP2030 izstrādes ietvaros TIAN jānosaka gadījumi, kad nepieciešama transporta plūsmas izpēte. Papildus ir būtiski noteikt nosacījumu kopumu, pie kuriem nepieciešamie uzlabojumi tiek izbūvēti, un prasību, ka objekta ekspluatācija netiek uzsākta pirms transporta organizācijas risinājumu īstenošanas.

Izmantotie informācijas avoti

Rīgas pieostas apkaimju publiskās telpas labiekārtojuma potenciāla izvērtējums. SIA “Datorkarte”, 2014.

Iedzīvotāju aptauja par dzīvi apkaimē. SIA “Aptauju Centrs” un SIA “Projektu un kvalitātes vadība”, 2013.

Rīgas brīvostas attīstības programma 2009-2018, SIA „NK konsultāciju birojs”.

Rīgas brīvostas Attīstības programmas Rīcības plāns 2013-2015.

Rīgas brīvostas vides pārskats 2013. gadam.

Rīgas brīvostas vides pārskats 2014. gadam.

Rīgas brīvostas vides pārskats 2015. gadam.

Ieteikumi drošības attālumu un teritorijas izmantošanas ierobežojumu noteikšanai ap rūpniecisko avāriju riska objektiem. Latvijas Riska Vadības Asociācija, 2016.

BALTĀ GRĀMATA. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. Eiropas Komisija, 2011.

Davidsson G., Haeffler L., Ljungman B., Frantzich H. Handbok för riskanalys. 2003, Raddningsverket.

UBC Planning Cities Commission session, "Rediscovering water in the city: public realm strategies on the waterfront", 16-19 October 2016, Klaipeda (Lithuania).

Baltic Transport Outlook Main Task 4: Strategic Network Analysis, 2011.

Apkaimes vēsturiskais apraksts: Mangaļsala, Voleri, Kundziņsala. www.apkaimes.lv.