



**Rīgas domes
Pilsētas attīstības departaments**
Amatu iela 4, Rīga, LV1050
tālr.67012947, pad@riga.lv
www.rdpad.lv

Rīgas brīvostas pārvalde
Kalpaka bulvāris 12, Rīga, LV1010
www.rop.lv

SIA „METRUM”
Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV1011
tālr.80008100,
metrum@metrum.lv
www.metrum.lv

LOKĀLPLĀNOJUMS

Krievu salā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumi

Izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Ierosinātājs: Rīgas Brīvostas pārvalde

Lokālplānojuma izstrādes vadītāja:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

Izstrādātājs: SIA „METRUM”, reģ. Nr.40003388748, Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011

Projekta vadītāja: Māra Kalvāne

Līguma Nr.: 90-17-00013

Rīga 2017

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS.....	3
1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI	4
2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU.....	6
3. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI.....	18
3.1. Lokālpilnojumuma teritorijas un Rīgas Brīvostas vispārīgs raksturojums	18
3.1.1. Nekustamo īpašumu piederība Lokālpilnojumuma teritorijā.....	21
3.2. Rīgas brīvostas un uzņēmumu darbība lokālpilnojumuma un tā izpētes teritorijā.....	22
3.3. Dabas vērtības.....	26
3.3.1. Biotopi	26
3.3.2. Ornitofauna	27
3.4. Transporta infrastruktūra.....	28
3.4.1. Ielas.....	28
3.4.2. Dzelzceļš	28
3.4.3. Gājēji un velosatiksmes.....	30
3.4.4. Sabiedriskā transporta pieejamība.....	30
3.4.5. Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra	32
3.5. Inženiertehniskā apgāde, meliorācija, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti.....	33
3.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti	33
3.5.2. Meliorācijas sistēmas raksturojums	41
3.5.3. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi.....	41
3.5.4. Ģeodēziskā tīkla punkti	42
3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski	42
4. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS.....	49
4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums.....	49
4.2. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS.....	49
4.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi	49
4.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums.....	50
4.2.3. Paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un to ierobežojumi.....	50
4.2.4. Risinājumi negatīvo ietekmju novēršanai un mazināšanai.....	51
4.2.5. Meliorācijas un lietus notekūdeņu savākšanas sistēmas attīstība.....	52
4.3. TRANSPORTA BŪVJU SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMS TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES TERITORIJĀ	53
4.4. FUNKCIONĀLO ZONU PRIEKŠLIKUMS LOKĀLPLĀNOJUMA IZPĒTES TERITORIJĀ.....	54
5. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJAI LĪDZ 2030.GADAM.....	56

IEVADS

Lokālplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālplānojuma izstrādes ierosinātājs ir Rīgas Brīvostas pārvalde.

Lokālplānojums izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 14.03.2017. lēmumu Nr.4969 (Rīgas domes 13.06.2017. lēmuma Nr. 5308 redakcijā)), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtermiņīgās attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālplānojums sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par lokālplānojuma izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta lokālplānojuma sējumā „Pārskats par lokālplānojuma izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”. Plānošanas dokumenta grafiskās daļas plāni „Teritorijas pašreizējā izmantošana” un „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādāti uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000, kas aktualizētas 2015. gadā (karšu lapas Nr. 4311-51-24, 4311-51-25, 4311-51-14, 4311-51-15, 4311-41-54, 4311-41-55, 4311-42-51) un 2010.gadā (karšu lapa Nr.4311-52-11). Lokālplānojuma paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2017.gadā SIA „METRUM” uzņemtie fotoattēli.

Lokālplānojuma izstrādei ir saņemti institūciju nosacījumi, izstrādes procesa gaitā tiks saņemti institūciju atzinumi, kā arī nodrošināta sabiedrības līdzdalība, organizējot lokālplānojuma publisko apspriešanu.

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālplānojumiem, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 18.08.2017. pieņēma lēmumu Nr.35 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Ņemot to vērā, lokālplānojumam veikta minētā procedūra atbilstoši normatīvo aktu prasībām (Vides pārskata izstrādātājs: SIA “L4”).



1.attēls. Ierosinātā lokālplānojuma izstrādes vieta Rīgas pilsētas teritorijā un Voleļu apkaimē.

1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Lokālplānojuma izstrādes **mērķis** ir veikt izmaiņas pašreiz spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā, tā sastāvā ietilpstošo Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” pielikumā Nr.11 „Atsevišķu ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija”, lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas iesāktā projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” īstenošanu, kā arī precizētu Krievu salas teritorijas turpmāko attīstību.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2.punktu, lokālplānojuma izstrādei tika noteikti šādi izstrādes **darba uzdevumi**:

1. Teritorijas turpmākās izmantošanas un funkcionālā zonējuma plānošana:
 - 1.1. Veikt esošās situācijas analīzi un noteikt iespējamās attīstības scenārijus Krievu salā;
 - 1.2. Izstrādāt priekšlikumu turpmākās izmantošanas funkcionālajām zonām un to apakšzonām Krievu salas austrumu daļā noteiktajā izpētes zonā;
 - 1.3. Noteikt ostas infrastruktūras attīstībai nepieciešamo funkcionālo zonējumu Lokālplānojuma teritorijā. Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus, apbūves rādītājus un izmantošanas nosacījumus.
 - 1.4. Izvērtējot Krievu salas uzņēmumu radīto ietekmi uz vidi, attēlot lokālplānojuma un tai pieguļošajā teritorijā esošo un plānoto paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un noteikt ierobežojumus tajās.
 - 1.5. Ņemot vērā Lokālplānojuma teritorijā plānoto uzņēmumu radīto ietekmi noteikt atbilstošus teritorijas apbūves un izmantošanas ierobežojumus negatīvās ietekmes uz dzīvojamās apbūves teritorijām mazināšanai blakus esošajā Bolderājā.
2. Transporta organizācijas un transporta lineārās infrastruktūras plānošana:
 - 2.1. Veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam. Attēlot grafiski pašreizējo vieglā un kravas autotransporta maģistrālo plūsmu lielumus un virzienus.
 - 2.2. Noteikt Krievu salā plānoto, ar uzņēmējdarbību saistīto būvniecības projektu radīto, transporta plūsmu apjomus un to sadalījumus pa virzieniem.
 - 2.3. Izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, izdalot vieglā un kravas autotransporta plūsmas ar uzrādītām diennakts vidējām satiksmes intensitātes vērtībām.
 - 2.4. Izvērtēt sabiedriskā transporta pieejamību, un ņemot vērā plānoto uzņēmējdarbības attīstību un darba vietu pieaugumu sniegt priekšlikumus sabiedriskā transporta attīstībai un piekļūšanas nodrošināšanai Krievu salā.
 - 2.5. Izstrādāt perspektīvos ielu šķērsprofilus visām plānotajām ielām.
3. Inženiertehniskā infrastruktūras plānošana:
 - 3.1. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.
 - 3.2. Teritorijā nodrošināt un izplānot lietusūdeņu savākšanas sistēmu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.
4. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas no LR Vides pārraudzības valsts biroja saņemt atbilstošo lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālplānojumam.

Saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011) un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628, apstiprinot lokālplānojuma risinājumus, t.i. izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais




funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

Izstrādātais lokālpārvaldības teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

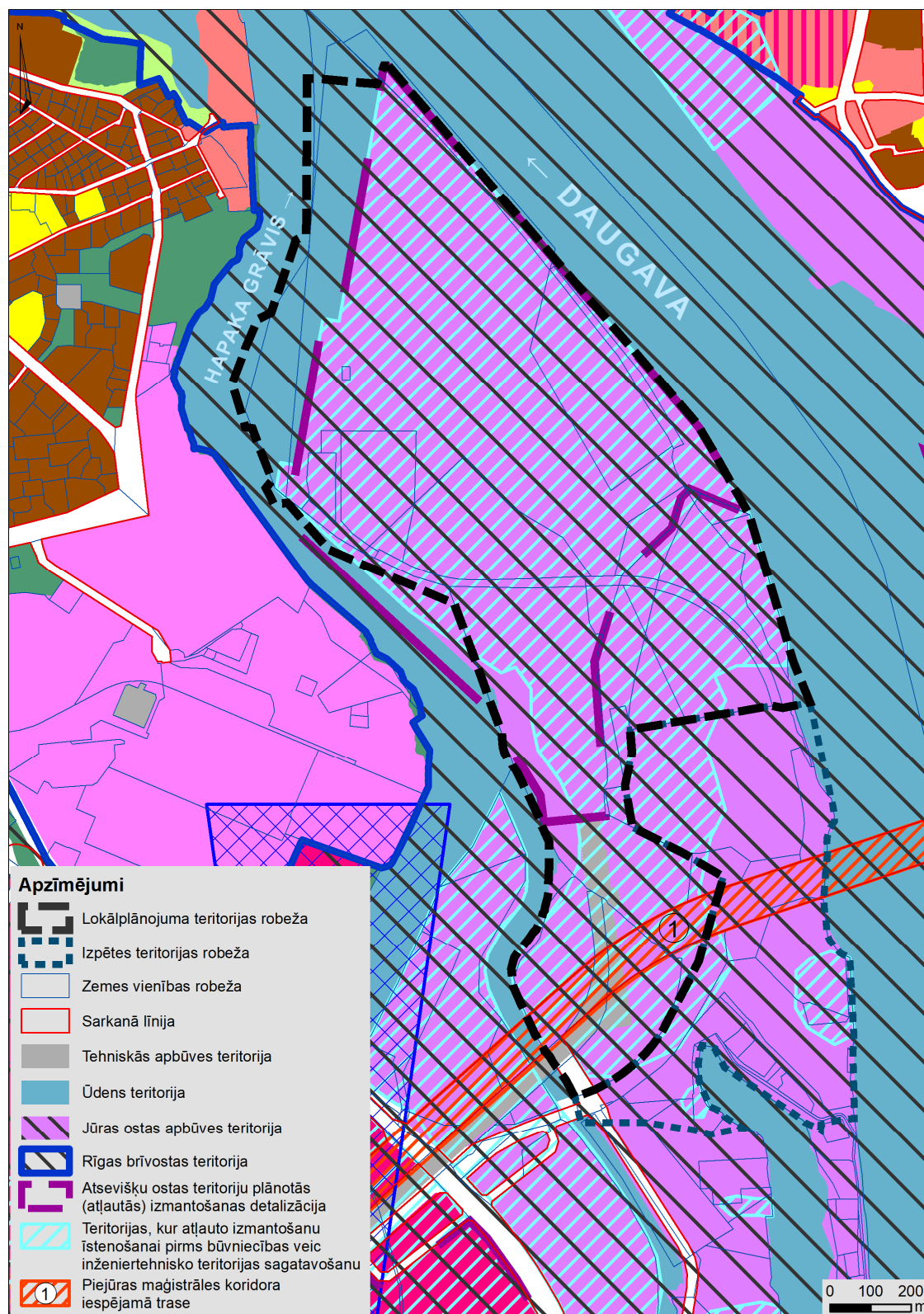
2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU

Atbilstoši Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2013.gada grozījumiem), turpmāk – Saistošie noteikumi Nr.34, 15.pielikumā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” attēloto, lokālpārplānojuma teritorijai ir noteikta plānotā (atļautā) teritorijas izmantošana “Jūras ostas apbūves teritorija” (OO), neliela daļa teritorijas ir noteikta kā dzelzceļa zemes nodalījuma josla.

1. tabula. Lokālpārplānojuma teritorijā noteiktie funkcionālie zonējumi, un tajos ietvertās prasības.

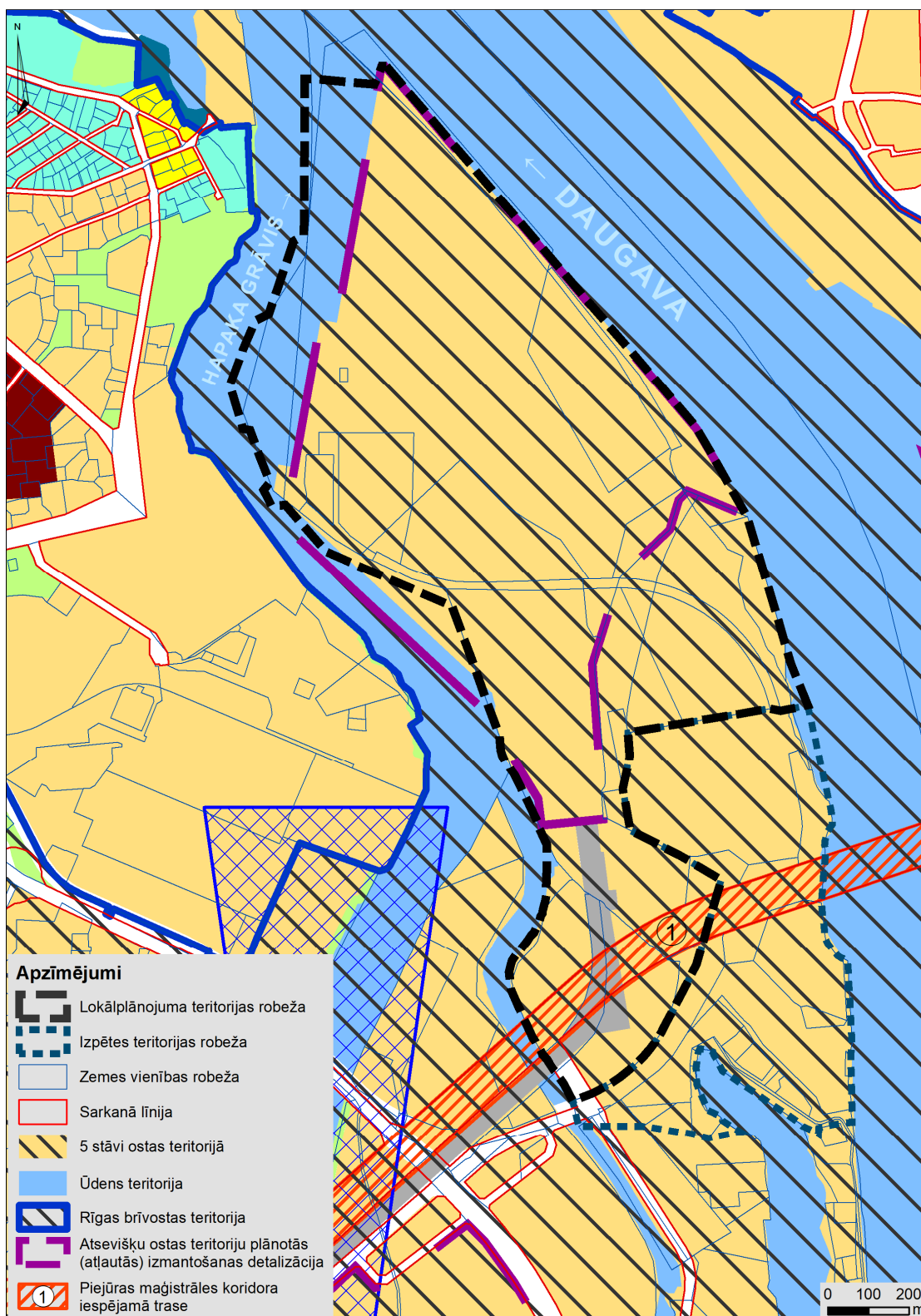
Funkcionālais zonējums	Definīcija un galvenie izmantošanas veidi	Galvenie apbūves rādītāji un citi noteikumi
 <p>“Jūras ostas apbūves teritorija (Oo)”</p>  <p>Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu</p>	<p><u>Definīcija:</u> teritorija, kur atļautā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana</p> <p><u>Atļautā izmantošana:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komerčiāla rakstura objekts; ▪ Transporta infrastruktūras objekts; ▪ Vispārīgās ražošanas uzņēmums; ▪ Navigācijas un hidrotehniskā būve; ▪ Vairumtirdzniecības objekts; ▪ Degvielas un gāzes uzpildes stacija; ▪ 110kV un 330kV apakšstacija; ▪ Šķirotu atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts; ▪ Ārpustelņu (atklātai) uzglabāšanai nepieciešamā būve; ▪ Virszemes ūdensobjektu tīrīšanas un padziļināšanas rezultātā iegūtās grunts novietne; ▪ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam 	<p><u>Maksimāla apbūves intensitāte:</u> 280%</p> <p><u>Brīvās teritorijas rādītājs</u> (tiek noteikts tikai komerciāla rakstura objektiem): 10%</p>
 <p>“Ūdens teritorija (Ū)”</p>	<p><u>Definīcija:</u> dabisku vai mākslīgu virszemes ūdensobjektu (ūdensteču un ūdenstilpju) akvatorijas gada vidējā ūdens līmeņa stāvoklī.</p> <p><u>Atļautā izmantošana:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hidrotehniskās būves (piestātnes, ūdensobjektu krasta stiprinājumi, rievienas, pāļi, moli, steķi, slipi, navigācijas būves, sezonas viļņlauži piestātņu akvatoriju aizsardzībai u.tml.); ▪ Būves, kas nepieciešamas, lai 	<p>Upes vai ezera krasta līniju drīkst izmainīt tikai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā krastu nostiprināšanai, lai novērtu to tālāku eroziju, kā arī peldvietu, laivu un motorizēto ūdens transportlīdzekļu piestātņu izbūvei.</p> <p>Ūdens objektu apsaimniekošanas plānos (ekspluatācijas noteikumos), lokālpārplānojumā, detālplānojumā vai piestātņu būvprojektos nosaka krasta līniju un muliņu (steķu) robežlīniju,</p>

	<p>noķlūtu līdz kuģošanas līdzekļiem (krasta balsts, pieejas tilts, laipa, rampa, u.tml.);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporta infrastruktūras objekti (piemēram, tilti, gājēju tiltiņi), inženiertīklu pārvadi un zemtekas, respektējot esošās un perspektīvās kuģu satiksmes prasības būvju konstrukciju izvietojuma augstumam un dziļumam, kā arī aprobežojumus inženierkomunikāciju aizsargjoslās; ▪ Laivu un jahtu osta; ▪ Peldošas būves ar publiskām funkcijām atbilstoši prasībām un noteikumiem peldošo būvju un peldmāju teritorijām; ▪ Peldmājas; ▪ Peldvietas. 	<p>kuģu ceļus līdz galvenajiem kuģu ceļiem un navigācijas aprīkojumu, pietauvošanās veidu, kā arī uzrāda dziļuma mērījumus.</p>
<div data-bbox="204 837 419 898" style="border: 2px solid green; width: 135px; height: 27px; margin-bottom: 5px;"></div> <p>Dzelzceļa zemes nodalījuma josla un Tehniskās apbūves teritorija (T)</p>	<p>Tehniskās apbūves teritorijas (T) ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir šādu būvju būvniecība un izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra; ▪ Privatās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra; ▪ Transporta infrastruktūras objekts; ▪ 110 kV un 330 kV apakštacija; ▪ TEC un siltumcentrāles; ▪ Šķīrto atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts; ▪ Publiski pieejama transportlīdzekļu novietne un transportlīdzekļu novietne kā dzīvojamās apbūves infrastruktūras objekts; ▪ Degvielas un gāzes uzpildes stacija; ▪ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu infrastruktūra atbilstoši Saistošo noteikumu Nr.34. 250.¹⁷ punktam 	<p>Dzelzceļa zemes nodalījuma joslā bez tehniskās apbūves teritorijā atļautajām būvēm drīkst izvietot objektus, kas ir atļauti ražošanas un komercdarbības apbūves teritorijā, ja tie neietekmē dzelzceļa ekspluatācijas un vilcienu kustības drošību un ir saskaņoti ar attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.</p>



2.attēls. Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana. Avots: Rīgas teritorijas plānojums.

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 16.pielikumu "Stāvu skaita plāns", lokālpārplānojuma teritorija ietilpst teritorijā, kurā ir noteikts maksimālais stāvu skaits – 5 stāvi. (skat. 3. attēlu). Savukārt saistošo noteikumu Nr.34. 11.pielikumā „Atsevišķo ostas teritoriju plānotās(atļautās) izmantošanas detalizācija” ir noteikta ostas termināla attīstības teritorijas maksimālā apbūves intensitāte - 280 %; ēku maksimālais augstums - 24 metri. Augstuma ierobežojums neattiecas uz specializētajām ostas ēkām un būvēm, ostas celiņiem, bākām un citām ostas iekārtām, ja tas nepieciešams to funkcionālajai izmantošanai.



3.attēls. Zemes gabalā atļautais stāvu skaits atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2016. – 2018.gadam.

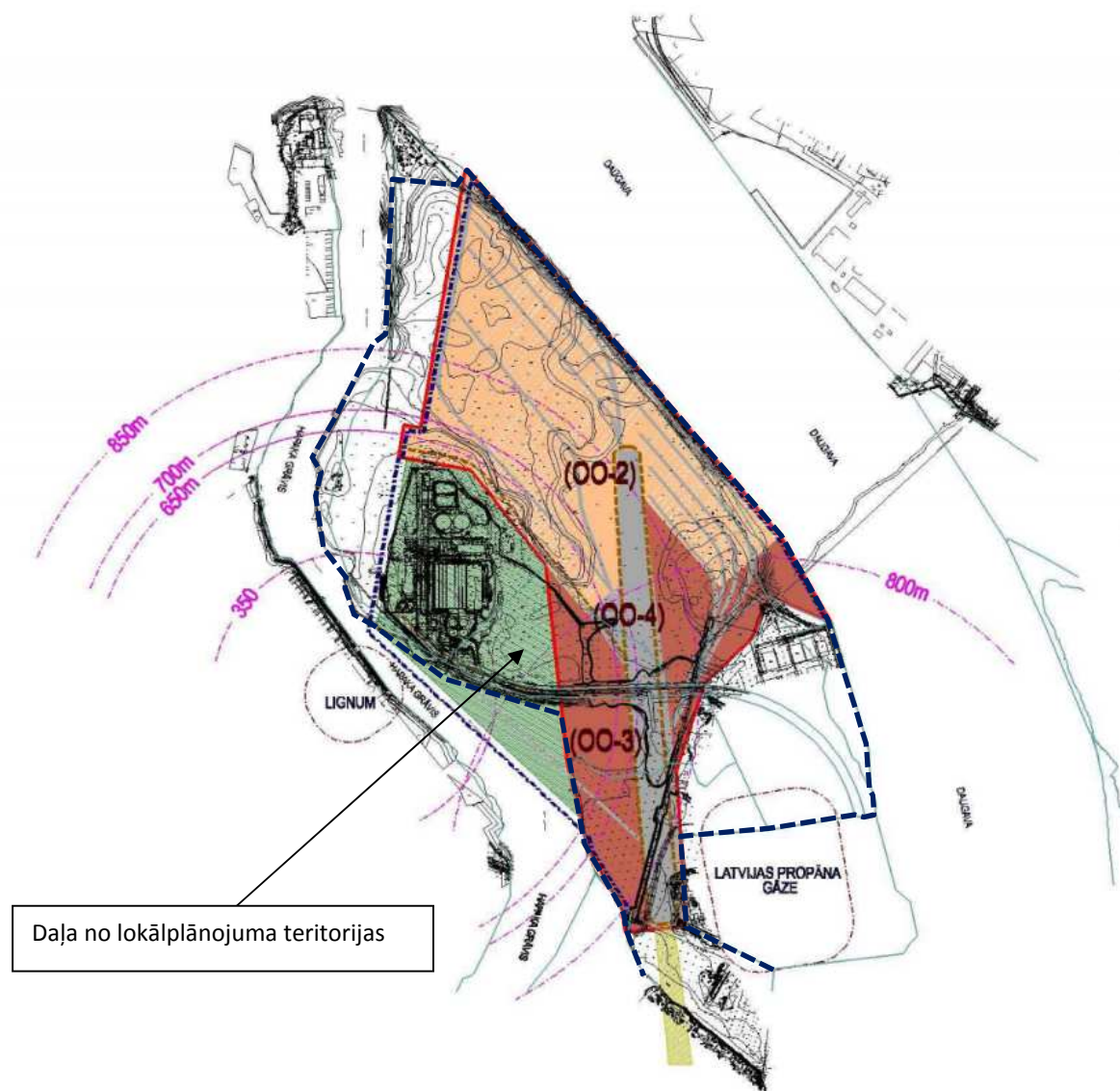
Avots: Rīgas teritorijas plānojums.

Atzīmējams, ka saskaņā ar teritorijas plānojumā noteikto, Krievu salas dienvidu daļu šķērso plānotās Piejūras maģistrāles iespējamās trases koridors (skatīt 2., 3.attēlu).

1.tabula skatāma kontekstā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošo noteikumu grozījumu 11.pielikumu „Atsevišķo ostas teritoriju plānotās(atļautās) izmantošanas detalizācija” (skat. 4.attēlu), kur ir pievienotas shēma un nosacījumi, kurā norādīta detalizēta plānotā (atļautā) izmantošana atsevišķajām ostas teritorijas daļām, t.sk. Krievu salai.

Saskaņā ar Saistošo noteikumu Nr.34 11.pielikuma "Atsevišķu ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija" teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas shēmu Krievu salā ir noteikta sekojoša izmantošana (skat 4.attēlu):

- "Jūras ostas teritorija (OO-2)";
- "Satiksmes infrastruktūras attīstības zona (OO-4)";
- "Atklātas kravu uzglabāšanas laukumu un noliktavu apbūves zona (OO-2)";
- "Apbūves zona (OO-3)";
- "Tālākās perspektīvas apbūves attīstības zona".



4.attēls. Teritorijas plānotā atļautā izmantošanas shēma Krievu salā. Avots: Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 11.pielikums.

Atbilstoši Saistošo noteikumu Nr.34 11.pielikumā noteiktajam, Ostas teritorijas (O) – Jūras ostas apbūve (OO) ir teritorija, kur primārā izmantošana ir jūras ostas un ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītas termināļu ēku un būvju, hidrotehnisko būvju, transporta būvju, rūpnieciskās ražošanas, satiksmes un sakaru ēku un būvju būvniecība, bet pakārtotā izmantošana – citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un teritorijas izmantošana šim vajadzībām.

Jūras ostas teritorijā (OO-2) atļauta šādu būvju būvniecība un būvju izmantošana:

- Rūpnieciskās ražošanas ēkas un būves: noliktavas, t.sk. muitas noliktavas, ārtelpu atklātas kravas uzglabāšanas laukumi;
- Transporta būves, t.sk. sliežu ceļš, kravas stacijas ēkas un būves, autoceļš, automašīnu stāvlaukums, virszemes un apakšzemes cauruļvadi, tilti un estakādes;
- Satiksmes un sakaru ēkas, t.sk. termināļu ēkas un būves un dzelzceļa transporta apkopes ēkas;

- Hidrotehniskās būves – pietāzne, muliņš, krasta nostiprinājums, navigācijas tehniskie līdzekļi, dambis;
- Palīgizmantošana – grunts pagaidu krautnes.

Jūras ostas teritorijā (OO-3) atļauta šādu būvju būvniecība un būvju izmantošana:

- Rūpnieciskās ražošanas ēkas un būves: ražošanas ēkas, noliktavas, t. sk. muitas noliktavas, ārtelpu atklātas kravas uzglabāšanas laukumi;
- Transporta būves, t. sk. kravas stacijas ēkas un būves, autoceļš, automašīnu stāvlaukums, virszemes un apakšzemes cauruļvadi;
- Hidrotehniskās būves;
- Palīgizmantošana – biroju ēkas.

Jūras ostas teritorijā (OO-4) atļauta šādu būvju būvniecība un būvju izmantošana:

- Transporta būves;
- Satiksmes un sakaru ēkas – dzelzceļa transporta apkopes ēkas.

Saistošo noteikumu Nr.34 11.pielikumā ir attēlotas arī drošības zonas ap teritorijai tiešā tuvumā esošajiem paaugstinātas bīstamības objektiem - AS "Latvijas finieris" rūpnīcu "Lignums" (Platajā ielā 38) un SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju (Zilajā ielā 20). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikti sekojoši ierobežojumi drošības zonās:

AS "Latvijas finieris" rūpnīcas "Lignums" 500 m ierobežojuma zonā aizliegts būvēt:

- Izglītības iestādi;
- Sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestādi;
- Ārstniecības iestādi;
- Atklāta tipa sporta būvi;
- Atklāta tipa būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem.

400 m ierobežojuma zonā papildus aizliegts būvēt:

- Sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķirotavu, izņemot, ja tas ir nepieciešams esošo objektu darbības nodrošināšanai;
- Citu objektu, kas var palielināt rūpniecisko avāriju risku vai šādas avārijas sekas;
- Satiksmes infrastruktūru bīstamo kravu pārvadājumiem;
- Kultūras iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- Sabiedrisku iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- Sporta būvi;
- Būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem;
- Komerčiāla rakstura objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- Tirdzniecības un pakalpojumu objektu ar intensīvu cilvēku kustību.
- Māju;

Tiek atzīmēts, ka AS "Latvijas finieris" rūpnīcas "Lignums" drošības zonas Saistošo noteikumu Nr.34 Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 76.1. un 76.2. punktā atšķiras no to 11.pielikumā grafiski attēlotajiem drošības attālumiem.




SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacija 800 m ierobežojuma zonā aizliegts būvēt:

- Māju;
- Izglītības iestādi;
- Sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestādi;
- Ārstniecības iestādi;
- Kultūras iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- Sabiedrisku iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- Sporta būvi;
- Būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem;
- Komerčiāla rakstura objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- Tirdzniecības un pakalpojumu objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- Viegļās un vispārīgās ražošanas uzņēmumu ar vairāk kā 50 strādājošajiem;



- Sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķirotavu, izņemot, ja tas nepieciešamas esošo objektu darbības nodrošināšanai.



drošības aizsargjoslas

-  naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisku vielu un produktu cauruļvadi, tilpnes, krātuves un pārkraušanas uzņēmumi un to aizsargjoslas
-  aizsargjosla gar dzelzceļiem pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskas vielas
-  aizsargjosla gar virszemes siltumvadiem, kuru diametrs ir 400 milimetru un lielāks

citi ierobežojumi

-  neapbūvētas teritorijas ar applūšanas varbūtību reizi desmit gados
-  drošības zonas ap naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisku vielu un produktu cauruļvadiem, tilpnēm, krātuvēm un pārkraušanas uzņēmumiem (paaugstināta riska objekti)

5.attēls. Aizsargjoslas un citi apgrūtinājumi atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2016. – 2018.gadam. Avots: Rīgas teritorijas plānojums.

Ņemot vērā šobrīd spēkā esošos saimnieciskās darbības ierobežojumus iepriekš minētajās drošības zonās un Lokālpārplānojuma teritorijā atļauto un plānoto izmantošanu, Lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Teritorijas pašreizējā izmantošana" ir attēlota 400 m drošības zona ap AS "Latvijas finieris" rūpnīcu "Lignum" un 800 m drošības zona ap SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju.

Ar Rīgas domes 18.06.2013. saistošajiem noteikumiem Nr.219 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu redakcijas 2.nodaļa tika papildināta ar 2.14.¹apakšnodaļu "Prasības gaisa kvalitātes uzlabošanai". Apakšnodaļas 130.⁶punktā ir noteikts, ka: " Jaunu būvju vai

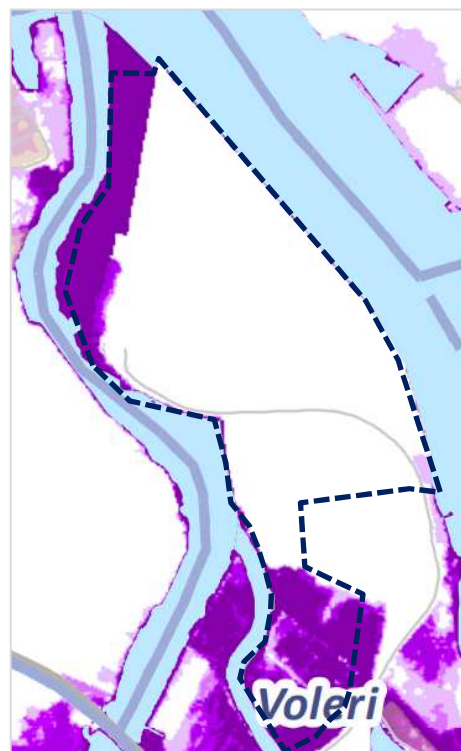
aizsargājamās dabas teritorijas, kultūrvēsturiskie pieminekļi un ūdensmalu pieejamība Rīgas brīvdabā (skat 6.att.);

- karte, kurā attēlots vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums Rīgas brīvdabas teritorijā.

Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.308 „Par Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Šajā tematiskajā plānojumā ir pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc minēto pasākumu īstenošanas. Plānošanā jārespektē ne tikai plūdi ar varbūtību reizi 10 gados, bet arī klimata mainības scenārijā tuvākajai nākotnei norādītie plūdi ar varbūtību reizi 100 gados. Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma projekta 1.pielikums “Applūstošās teritorijas Rīgas pilsētā” attēlo applūstošās teritorijas ar iespējamību reizi 2, 5, 10, 20 un 100 gados. Lokālpārvaldības teritorijā applūšanas risks ir tikai teritorijai gar Hapaka grāvi (ziemeļrietumos), jo teritorija gar Beķera grāvi veiktās infrastruktūras izbūves rezultātā vairs neapplūst.

Lokālpārvaldības grafiskās daļas plānā “Teritorijas pašreizējā izmantošana” ir attēlota lokālpārvaldības teritorijas applūstošā daļa gar Hapaka grāvi (ar 10% applūšanas varbūtību- reizi 10 gados), kas atbilstoši Aizsargjoslu likuma prasībām ir iekļauta virszemes ūdensobjekta aizsargjoslas teritorijā.



APPLŪSTOŠĀS TERITORIJAS
(tuvās nākotnes klimata izmaiņas scenārijs)



7.attēls. **Applūstošās teritorijas lokālpārvaldības teritorijā**, Avots: Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma 1.redakcija, 2016.gads.

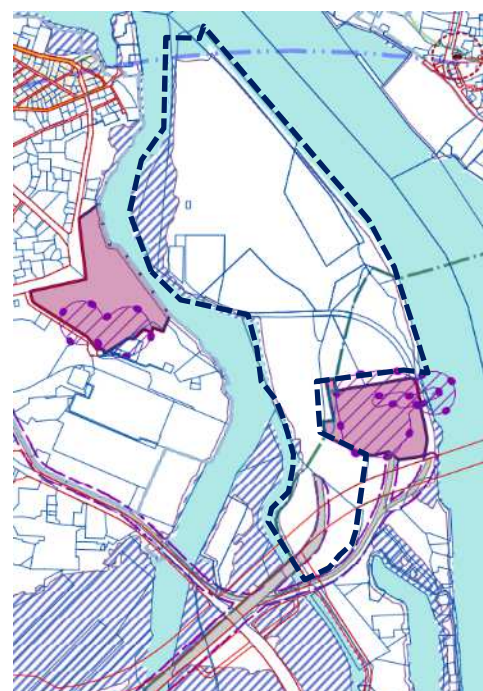
Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums

Aizsargjoslu tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.311 „Par Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Aizsargjoslu TmP mērķis ir apzināt Rīgas pilsētā esošo un plānoto aizsargjoslu veidus un funkcijas. Tā ietvaros nepieciešams apkopot aizsargjoslu noteikšanas metodiku par tām aizsargjoslām, kuru noteikšana ir pašvaldības kompetencē, kā arī sagatavot informāciju par citu institūciju pārziņā esošo aizsargjoslu attīstošanu teritorijas plānojumā.

Tematiskajā plānojumā noteiktās galvenās aizsargjoslas un citi ierobežojumi lokālpārvaldības teritorijā:

- virszemes ūdensobjekta aizsargjosla;
- aizsargjosla gar ielām (sarkanās līnijas);
- teritorija ar applūšanas iespējamību reizi 10 gados;
- dzelzceļa nodalījuma josla;
- aizsargjosla gar dzelzceļiem pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskas vielas;
- ierobežotas saismnieciskās darbības josa;
- 5 km zona ap lidlauka kontrolpunktu.



8.attēls. **Galvenās aizsargjoslas un ierobežojumi**, Avots: Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums, 7. pielikums, 2017.gads

Transporta tematiskais plānojums

Transporta tematiskā plānojuma projekts ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.312 „Par Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Tajā ir noteiktas prioritātes ielu tīkla izbūvei, kas nodrošinās kravas transporta nokļūšanu līdz ostas teritorijām Daugavas abos krastos. Īpaši ir pievērsta uzmanība Rietuma maģistrāles un ar to saistīto maģistrālo tīkla izveides tehniskajiem risinājumiem un izbūves secībai.

Rīgas brīvdabas tematiskā plānojuma 3.pielikumā “Transporta savienojumi un plānotie risinājumi Rīgas brīvdabas teritorijā” attēlota Rietumu maģistrāle, kuras novietojums atšķiras no šobrīd spēkā esošā Rīgas teritorijas plānojuma. Spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006.- 2018.gadam Paskaidrojuma rakstā ietvertajā kartoshēmā “Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija” Rietumu maģistrāle perpendikulāri savieno Dienvidu tiltu un Ziemeļu šķērsojumu, respektīvi neturpinoties tālāk līdz Krievu salai. Rietumu maģistrāle ir plānota kā kravas transporta maršruts un ļautu atslogot Daugavgrīvas ielu no kravas un cita auto transporta Daugavas kreisajā krastā, tomēr līdz šim nav veikta detalizēta Rietumu maģistrāles plānošana un/vai trases precizēšana. Ņemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, iebraukšanu Krievu salā no Daugavgrīvas šosejas (C kategorijas iela) nodrošina D kategorijas Zilā iela.

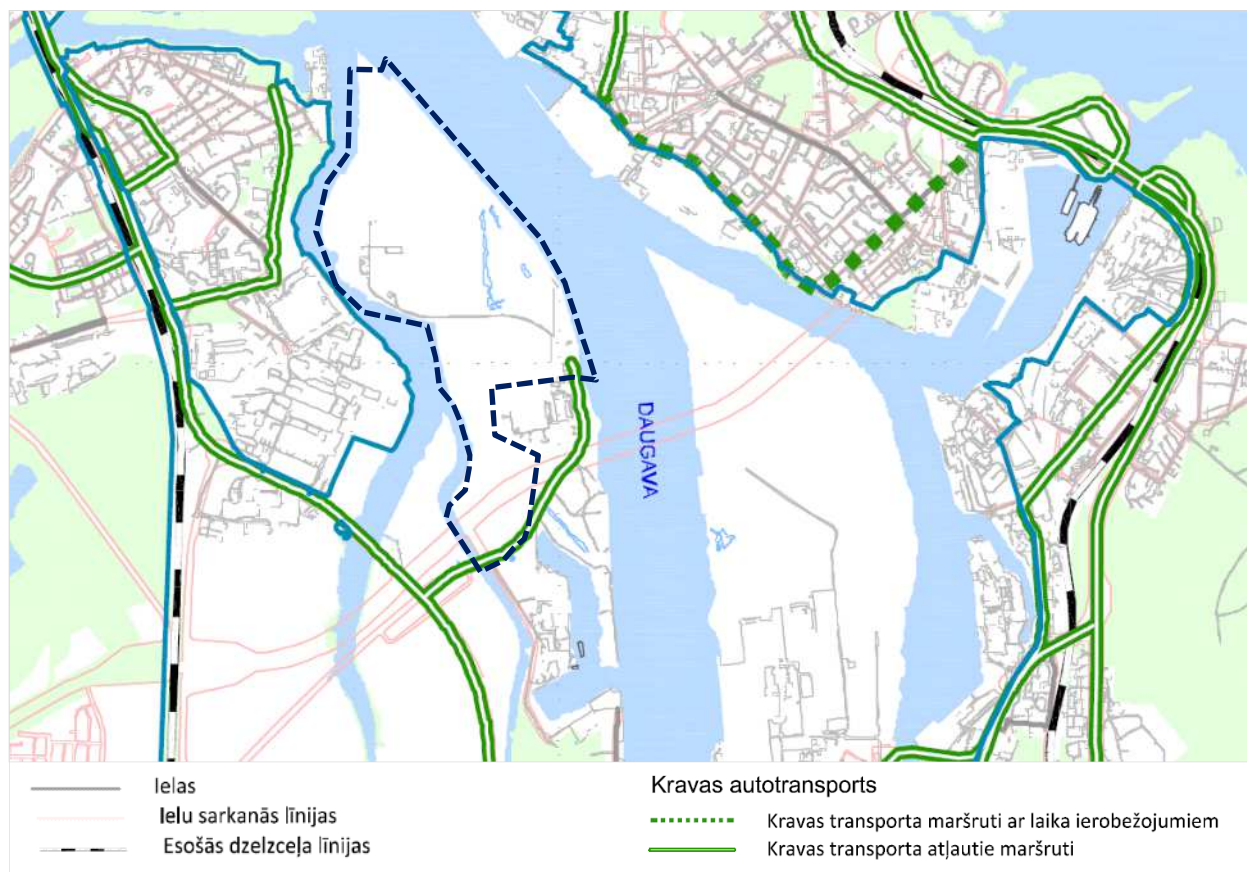
Tematiskā plānojuma izstrādes laikā tika secināts, ka Rīgas pilsētā pastāv ierobežojumi kravas transportlīdzekļiem, ierobežojumi vairāk tiek orientēti uz kravas transportlīdzekļu plūsmu samazināšanu rīta vai vakara sastrēgumu stundās. Neskatoties uz to, esošajā situācijā kravas transportlīdzekļu plūsma noslogo tiltus pār Daugavu un pilsētas ielas, piemēram, 11. novembra krastmalu, kas dotajā situācijā ir īsākais ceļš daudziem pievilksanas punktiem (termināliem, muitas noliktavām utt.).

Kā risinājums tiek piedāvāts kravas transporta novirzīšana no pilsētas centra ar pilsētas loku pilnveidošanu atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2030 gadam noteiktajam.

Nākamajā plānošanas periodā Daugavas kreisajā krastā būtiski realizēt ir Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu vai Rietumu maģistrāli.

Pārskatāmā nākotnē iespējams realizēt Rīgas domes Satiksmes departamenta piedāvāto Rietumu maģistrāles 1.kārtas alternatīvas risinājumu caur Babīti pa V20 autoceļu, Slokas, Kurzemes prospektu, Kleistu ielu, Buļļu ielu, Spilves ielu, Lidoņu ielu, kas saslēdzoties ar Daugavgrīvas ielu apkalpotu Rīgas brīvdabas kreisā krasta termināļus. Jāpiemin, ka salīdzinoši ar Rietumu maģistrālei nepieciešamajiem resursiem, šāds risinājums, pārbūvējot un pielāgojot nosaukto ielu krustojumus, lai tie kļūtu piemērotāki lielākai kravas auto transporta plūsmai, būtu īstenojams nelielā laika posmā, ievērojami lētāk un jau pārskatāmā nākotnē būtu iespējams atslogot pilsētas kreisā krasta ielas no kravas transporta. Pie trūkumiem jāmin, ka tas ievērojami palielinātu satiksmes intensitātes gan minētajos ielu posmos, gan uz Rīgas apvedceļa A5.

Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros ir izstrādātas divas kartoshēmas:



9.attēls. Transporta attīstības tematiskā plānojuma “Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1.kārta. Plānotā kravas transporta novirzīšana Rīgas centra shēma” fragments. Avots: Transporta attīstības tematiskais plānojums, 2017.gads.

- “Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1. kārtā. Plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra”, kuras izstrādes laikā tika pārskatīta un pilnveidota esošā kravas transporta kustības shēmā, pieņemot, ka netiek izbūvēti tādi infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors, Hanzas šķērsojums (skatīt 9. attēlu).

- “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma”, kura attēloti plānotie kravas autotransporta maršruti, ja tiek izbūvēti tādi transporta infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors (visi posmi) un Piejūras maģistrāle (skatīt 10. attēlu).



10.attēls. Transporta attīstības tematiskā plānojuma “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas transporta novirzīšana Rīgas centra shēma” fragments. Avots: Transporta attīstības tematiskais plānojums, 2017.gads.

Atbilstoši Transporta attīstības tematiskā plānojuma risinājumiem, plānots, ka Krievu salu šķērso plānotā Piejūras maģistrāle lokālpārplānojuma teritorijas D daļā. Pamatojoties uz to, ka plānotās Piejūras maģistrāles realizācija nav plānota tuvākajā laikā, ir ieteikts Jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā šo teritoriju noteikt kā turpmākas izpētes teritoriju (TIN).

3. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

3.1. Lokālpārplānojuma teritorijas un Rīgas Brīvdostas vispārīgs raksturojums

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Kurzemes rajonā, Voleru apkaimē, vienlaicīgi atrodas Rīgas brīvdostas teritorijā – Daugavas kreisajā krastā, Krievu salas ziemeļu daļā starp Daugavu un Hapaka grāvi. Par lokālpārplānojuma teritoriju ir noteikta daļa no Krievu salas aptuveni ~156 ha platībā un transporta plūsmu izpētes teritorija ir noteikta ~ 43 ha platībā.

Krievu sala ir viens no pieciem Rīgas apgabaliem (apkaimēm), kas nav apdzīvots un kas ilgstoši izmantots ražošanas un tehniskās apbūves vajadzībām.



11., 12. attēls. Skats uz lokālpārplānojuma teritoriju Avots: SIA "METRUM", 2017.

Rīgas brīvdosta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī un stiepjas 14 km garumā gar Daugavas lejteci. Tā aizņem 3233 ha lielu platību, kas sastāv no 1962 ha sauszemes teritorijas un 1271 ha iekšējo ūdeņu akvatorijas. Rīgas brīvdosta ir viena no nozīmīgākām Baltijas jūras austrumkrasta ostām.

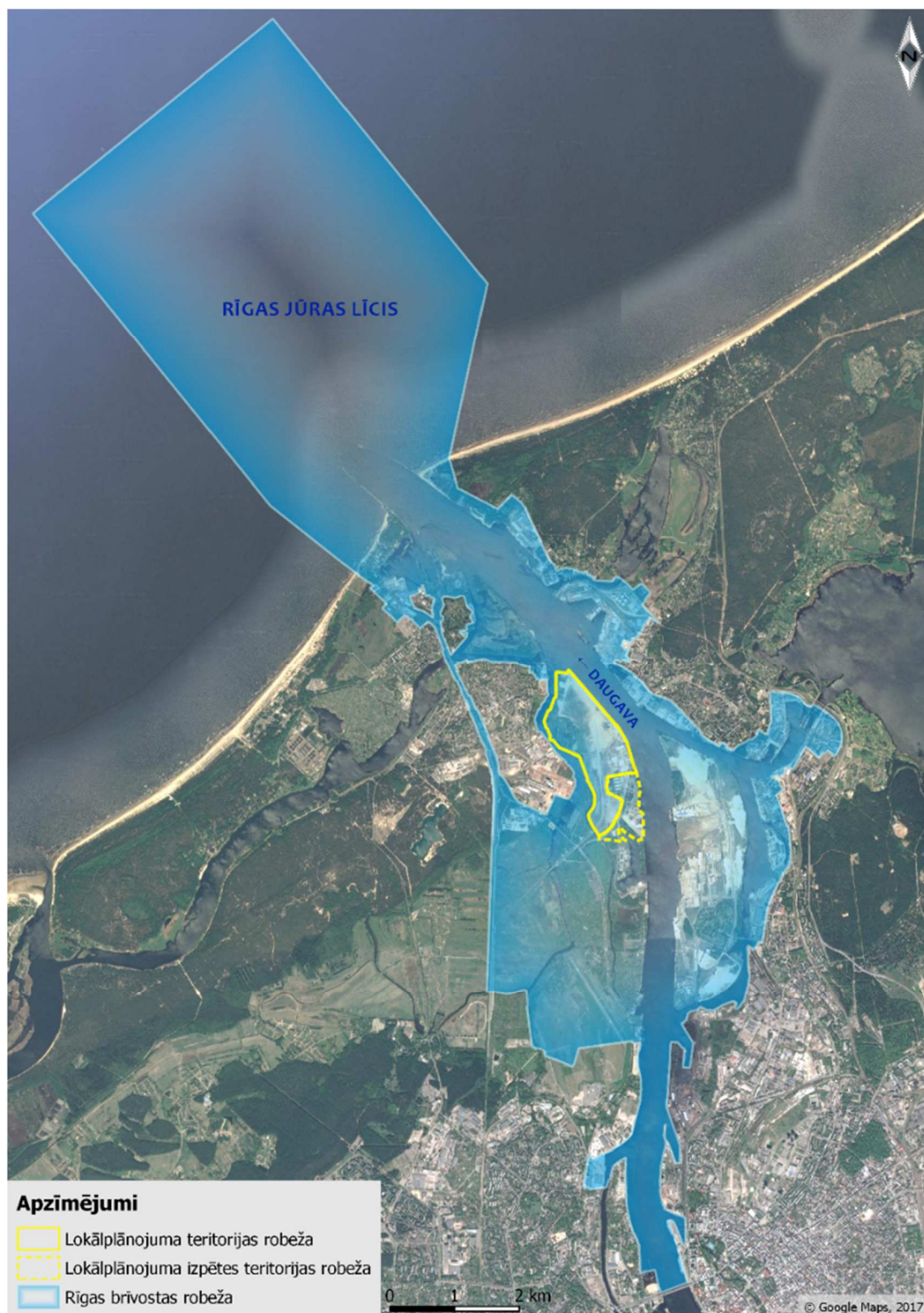
Lokālpārplānojuma teritorija atrodas ostas ziemeļu daļā, blakus galvenajam ostas kuģu ceļam – Daugavai.

Daugavas upes hidroloģisko režīmu, un līdz ar to arī ostas darbību, ietekmē Baltijas jūras un Rīgas jūras līča ūdens līmeņa svārstības. Stipru DR un R virziena vēju laikā ūdens līmenis upē var pacelties līdz 2 metriem un dažreiz pat vairāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni. Ūdens līmeņa krišanās Daugavā (līdz 1 m un zemāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni) ir reta un novērojama pie vasaras zemā ūdens līmeņa, ja ilgstoši pūš A un ZA virziena vēji. Maigās ziemās ostā ledus nav. Bargās ziemās ostas akvatorija aizsalst uz četriem mēnešiem (decembra vidus – aprīļa vidus). Kuģošanu nodrošina ledlauzis un ostas velkoņi.

Izstrādātajā ostas attīstības dokumentā "Rīgas brīvdostas attīstības programma 2009 – 2018" (apstiprināta ar Rīgas Brīvdostas pārvaldes 2009.gada 19.maija valdes lēmumu) ar 2011.gada 15.septembra grozījumiem, tiek norādīts, ka ostas turpmākās attīstības kontekstā svarīga loma ir esošo terminālu, kas atrodas pilsētas vēsturiskā centra tuvumā, pārvietošanai uz Daugavas grīvu un līdz šim saimnieciski neizmantoto teritoriju, tai skaitā Krievu salas, apgūšana. Kā arī tiek norādīts, ka kravu pieaugums ir nepieciešams un prognozēts, ka dažādu kravu apgrozījums pieaugs, lai Rīgas brīvdosta būtu konkurētspējīga Baltijas jūras osta.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir īstenotas projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" pamataktivitātes (pamatinfrastrukturā izbūve), laika posmā no 2010. gada līdz 2015. gada nogalei, kad projekta infrastruktūra nodota ekspluatācijā. Šī projekta mērķis ir atbrīvot Rīgas vēsturisko centru no ogļu kravu pārkraušanas operācijām, pārceļot ostas terminālus uz to darbībai piemērotāku vietu – Krievu salu un vienlaikus nodrošinot Rīgas ostas konkurētspējas saglabāšanu Baltijas jūras reģionā.

Rīgas brīvdostas, lokālpārplānojuma un lokālpārplānojuma izpētes teritorijas attēlotas 13.attēlā.



13.attēls. Rīgas brīvostas, lokālpārplānojuma un transporta plūsmu izpētes teritorijas Avots: SIA "METRUM", 2017.

Projekta ietvaros Krievu salā ir uzbūvēta ostas infrastruktūra, šobrīd ir izbūvētas četras beramkravu pārkraušanas piestātnes ar kopējo garumu 1180 metru un 15,5 metru dziļumu pie piestātnēm ar iespēju padziļināt tās līdz 17 m. Piestātnes ir izvietotas gar ziemeļaustrumu piekrasti. Piestātnēs ir izbūvēti arī elektroenerģijas pieslēguma punkti, kurus var izmantot kuģa iekārtu darbināšanai laikā, kamēr kuģis atrodas piestātnē, tādējādi šajā periodā tam nav nepieciešams darbināt savus dzinējus, lai nodrošinātu nepieciešamās funkcijas uz kuģa. Tas ir svarīgi no ekoloģijas viedokļa, jo tajā brīdī kuģis nepiesārņo gaisu un ūdeni. Brīvajos laukumos blakus piestātnēm tiks izbūvēti kravu laukumi ogļu uzglabāšanai pirms iekraušanas kuģos. Projekta ietvaros ir arī izbūvēti visi nepieciešamie autoceļu un dzelzceļa pievedceļi (attiecīgi 5,2 un 11 kilometru garumā) un inženiertehniskās komunikācijas līdz ostas teritorijai. Rīgas

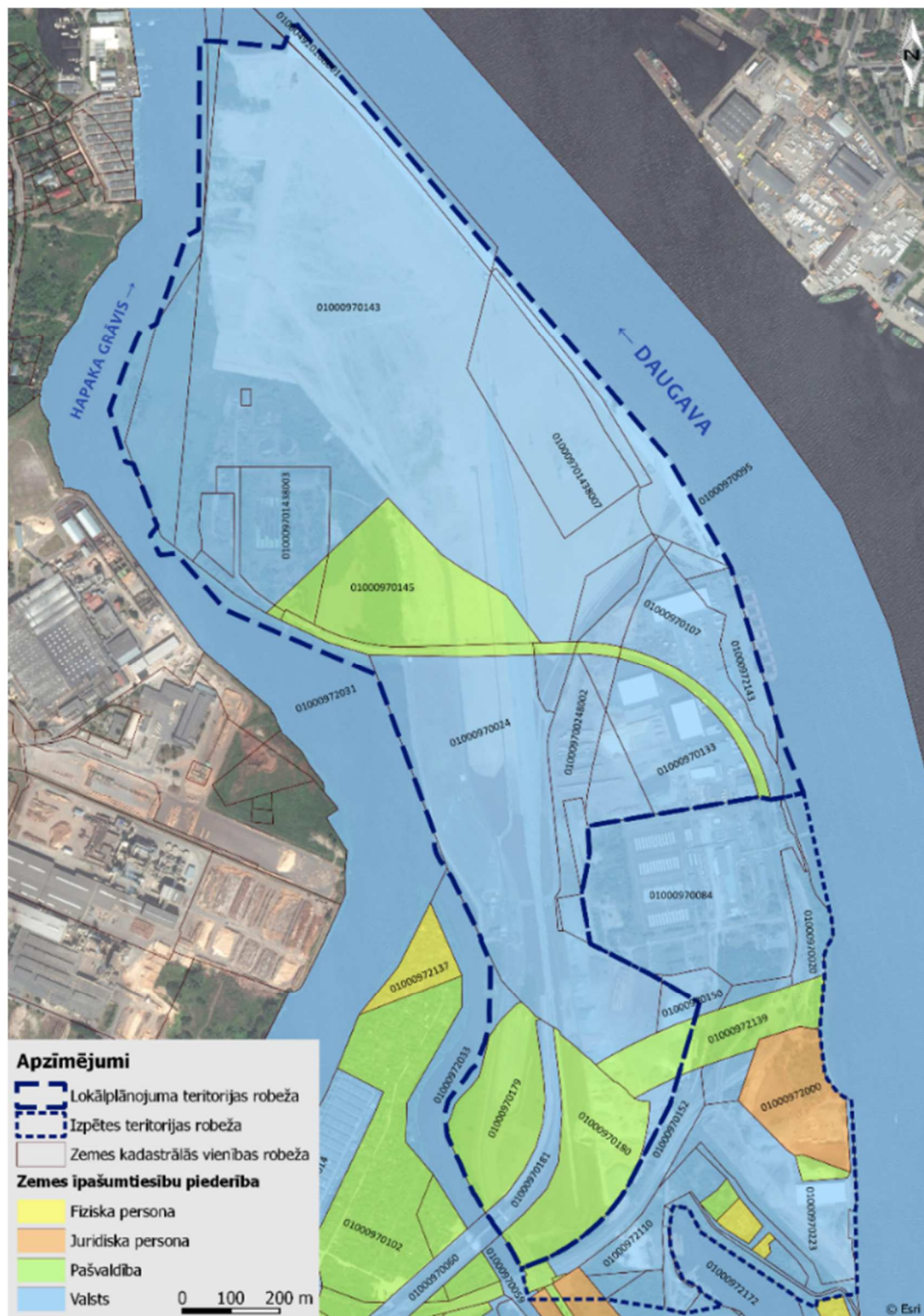
brīvostas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar Eksportostā strādājošiem stividoriem - SIA "Strek" un SIA "Rīgas centrālais termināls", kas paredz to darbības – ogļu kravu pārkraušanas operāciju pārcelšanu no līdzšinējās komercdarbības veikšanas vietas Eksportostā uz Krievu salu. Ogļu kravu pārkraušanas operācijas Krievu salā plāno veikt SIA "Strek" un SIA "Riga Coal terminal", kas pārņems arī esošos ogļu kravu apjomus no SIA "Rīgas centrālais termināls". Pašlaik vairāk darbu jau paveikts tajā termināļa daļā, kur turpmāk darbosies SIA "Strek".



14. attēls. Lokālpārplānojuma teritorijā izbūvētā infrastruktūra un objekti. Kartes pamatnes avots: maps.lgja.lv.

3.1.1. Nekustamo īpašumu piederība Lokālpārvaldes teritorijā

Lokālpārvaldes teritorijā esošās zemes īpašnieki ir Latvijas valsts un Rīgas pilsētas pašvaldība. Atbilstoši likumiem „Likums par ostām” un “Rīgas brīvdabas likums”, Rīgas brīvdabas pārvaldei ir īpašnieka tiesības uz valstij un pašvaldībai piederošo ostas zemi, kā arī tiesības lietot, iznomāt, izīrēt un citādi apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, it sevišķi attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām (skatīt 15.attēlu). Ostas pārvalde šajos darījumos rīkojas zemes īpašnieku vārdā.



15.attēls. Zemes īpašumtiesību piederība lokālpārvaldes un tās tuvākās apkārtnes teritorijā Avots: Valsts zemes dienesta 2017.gada publiski pieejamā informācija portālā www.kadastrs.lv.

3.2. Rīgas brīvostas un uzņēmumu darbība lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijā

Rīgas brīvostas teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkraavu termināli un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet gan izklaidēti dažādos ostas rajonos. Liela daļa uzņēmumu ir diversificējuši savu darbību, līdz ar to šo uzņēmumu teritorijas ir klasificējas kā jaukta tipa kravu termināli. Krievu salā lokālpārplānojuma teritorijas dienvidu daļā pašlaik darbojas viens beramkravu – ģenerālkraavu termināls.

SIA "KS Terminal", kur atsevišķos gadījumos tiek apkalpoti arī kruīza kuģi. Zemes nomas līgumi ir noslēgti ar komersantiem - SIA "Strek", SIA "Riga Coal terminal" un SIA "Nortop". SIA "KS Terminal" ir noslēgts apakšnomas līgums ar SIA "BARKENTINA", kas nodarbojas ar otreiz izmantojamu ceļu seguma materiāla ražošanu no reciklētā asfalta, SIA "KS Terminal" teritorijā.

Ostas uzņēmumu izvietojumu Krievu salā skatīt 18. attēlā un lokālpārplānojuma teritorijā esošo komersantu darbības raksturojumu skatīt 2.tabulā. Lokālpārplānojuma teritorijā izvietotie uzņēmumi strādā, saņemot atbilstošas kategorijas piesārņojošas darbības atļaujas. Vides riski, kas saistīti ar ostas un Rīgas brīvostas uzņēmumu darbību, tiek skatīti atsevišķi - lokālpārplānojuma Vides pārskatā.

2. tabula. Uzņēmumi lokālpārplānojuma teritorijā, Avots: Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma projekts

Nosaukums	Adrese	Darbības veids (esošs vai plānots)	Esošās darbības apraksts	Piesārņojošās darbības atļauja
SIA "KS Terminal"	Zilā iela 22/24	Beramkravas, ģenerālkraavas	Pārkrauj šķeldu, kūdru, keramzītu un šķembas, graudus, reciklēto asfalta, ģenerālkraavas (zāģmateriāli, apaļkoki, reģipsis). Kraavu apstrāde: impregnē koksnī.	B
SIA "BARKENTINA"		Darbība nav saistīta ar ostu	Ceļu seguma materiāla ražošana – reciklētā asfalta sajaukšana ar smiltīm	B
SIA "Nortop"	-	Darbība nav saistīta ar ostu	Reālā darbība nav uzsākta	-
SIA "STREK"	-	Beramkravas	Reālā darbība nav uzsākta	B
SIA "Riga Coal terminal"	-	Beramkravas	Reālā darbība nav uzsākta	B

SIA "KS Terminal" ir dibināts 2000.gadā. Tās iepriekšējais nosaukums bija SIA "Krievu salas termināls". Tā tika veidota kā specializēta kokmateriālu osta koksnis un tās produktu kraušanai un apstrādei (šķeldas un zāģmateriālu pieņemšana, uzglabāšana un pārkraušana kuģos). Uzņēmums tika izveidots realizējot iepriekš iesāktu Krievu salas ostas projektu.

Uzņēmuma galvenie darbības virzieni ir:

- kravu izkraušana un iekraušana (apaļkoki, zāģētā produkcija, šķelda, celtniecības materiāli, beramās kravas u.c.)
- kravu uzglabāšana (slēgta vai atklāta tipa noliktavās) un uzskaitē;
- kokmateriālu ķīmiskā apstrāde;
- kravu transporta dokumentu noformēšana.

Sākot ar 2015.gadu SIA "KS Terminal" piedāvā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī saistošās kravas procedūras.

SIA "KS Terminal" darbojas divās piestātnēs KRS-1 (piestātnes garums 166 m, dziļuma atzīme – 13,2 m) un KRS-2 (piestātnes garums 167 m, dziļuma atzīme – 13,2 m)



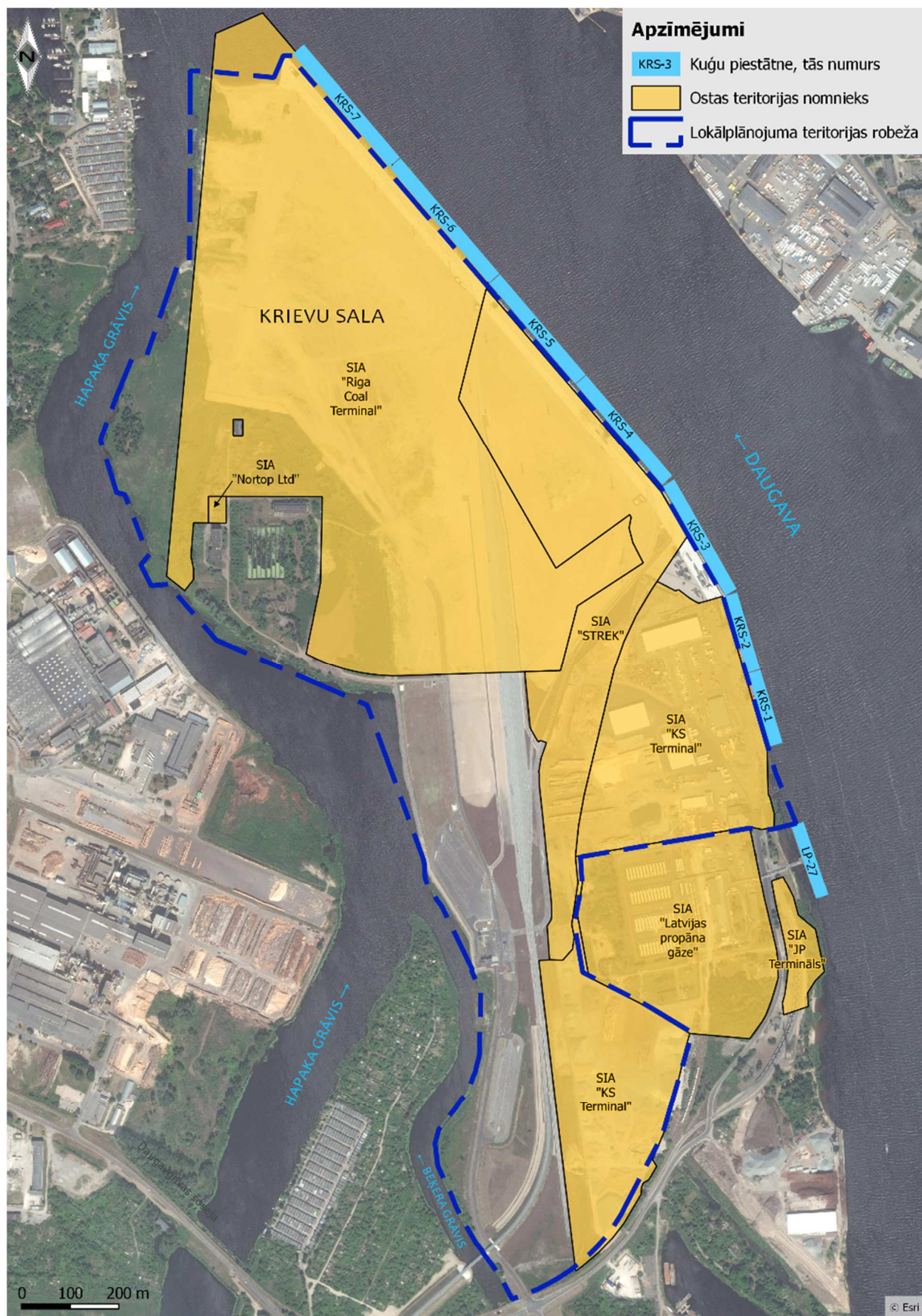
16., 17.attēls. SIA "KS Terminal" piestātne Krievu salā. Avots: ksterminal.lv.

SIA "Strek" tika dibināta 1991.gadā, apvienojot trīs valstu dibinātāju idejas un vīzijas - no Latvijas, Krievijas un Francijas. SIA "Strek" ogļu (akmeņogles un koksu), šķembas un čuguna kravu pārkraušanas darbus veic piestātnēs PM20 un PM21, kas atrodas Pīļumuižas baseinā, Daugavas labajā krastā. SIA "Strek" sauszemes infrastruktūra izvietota ārpus ostas teritorijas, aizņemot 81616 m² lielu platību Eksportostā.

Krievu salā SIA "Strek" nomas teritorijā ir piegādātas pirmās iekārtas beramkravu pārkraušanai. Topošajos termināļos paredzētas mūsdienīgākas tehnoloģijas, nekā pašlaik izmantotās Daugavas labajā krastā.

SIA "Riga Coal terminal" (RCT) plāno paplašināt apstrādājamo kravu spektru un sniegt pakalpojumus ar papildu vērtību. 2008. gadā uzņēmumā veiksmīgi tika ieviesta konteinerizācijas programma, kurā iekļauti jauni muitas pakalpojumi, kravu ekspedēšanas un loģistikas risinājumi.

No projekta teritorijas SIA "Strek" iznomā teritoriju 14 ha platībā, bet otrs stivdors SIA "Riga Coal Terminal" (RCT) saimniekos ap 40 hektāriem plašā teritorijā. Krievu salas projekta kopējā kapacitāte ir 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Gan SIA "STREK", gan RCT teritorijā plānots izmantot mūsdienīgas tehnoloģijas. Beramkravu pārvadājumiem tiks izmantots dzelzceļš.



18.attēls. Lokālplānojuma teritorijas nomnieki un izbūvēto piestātņu izvietojums Krievu salā. Avots: SIA "METRUM", 2017.

Lokālplānojuma teritorijā atrodas arī bij. Bolderājas kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, kuru darbība ir pārtraukta un uzņēmums slēgts, bet ēkas un būves nav demontētas. Iekārtas darbojas 38 gadus un apstrādāja 15-20 miljonu m³ kanalizācijas notekūdeņu gadā. SIA "Rīgas ūdens" jaunā bioloģiskās attīrīšanas stacija "Daugavgrīva" savu darbību uzsāka 1991. gadā, līdz ar to slēdzot vecās attīrīšanas iekārtas un novadot visus notekūdeņus uz jaunajām.

Bij. Bolderājas kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorijas kopējā platība sastāda aptuveni 15 ha, kas ir blīvi apbūvēta ar ēkām, dažādiem baseiniem un pazemes komunikācijām, tai skaitā hlorētavu, nogulšņu uzkrāšanas laukumu un diviem otrā kārtas nosēdbaseiniem. Teritorija ir noteikta kā piesārņota teritorija, kurā augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu ar naftas produktu vidējām frakcijām (dīzeļdegviela). Teritorijai ir nepieciešamas veikt sanācijas un rekultivācijas darbus pirms jaunas apbūves attīstības plānošanas.

Lokālplānojuma teritorijas dienvidu daļā darbojošā ostas uzņēmuma SIA "KS Terminal" teritorija robežojas ar SIA "Latvijas Propāna Gāze"/SIA "Eksporta bāze "Regus"" (sašķidrinātās gāzes pārkraušana, uzglabāšana un pildīšana balonos).

SIA "Latvijas Propāna gāze" šobrīd ir vislielākais sašķidrinātās gāzes piegādātājs Latvijas tirgū. 2000. gadā uzņēmums SIA "Latvijas propāna gāze" tika nošķirts no AS "Latvijas gāze" struktūras, lai attīstītu gāzes uzpildes staciju nozari un gāzes realizācijas tīklu.

Uzņēmums piedāvā plašu pakalpojumu spektru - autogāze, gāzes baloni, apkures gāze, rūpnieciskā gāze, gāzes tranzīts. Kompānija izstrādā gāzes iekārtu uzstādīšanas un apkalpes projektus. SIA "Latvijas propāna gāze" nodarbojas ar projektēšanu, iekārtu montāžu un sašķidrinātu naftas gāzes iekārtu apkalpošanu. SIA "Latvijas propāna gāze" piedāvā sašķidrinātās naftas gāzes tranzīta pakalpojumus sašķidrinātās naftas gāzes transportēšanai caur Rīgas Brīvestu. Lai to veiktu uzņēmuma rīcībā ir:

- 142 m gara ostas piestātne tankkuģim ar iegrimi līdz 6,9 m;
- krasta tvertņu parks sašķidrinātās naftas gāzes glabāšanai (tvertņu kopējais tilpums - 3600 tonnu);
- dzelzceļa estakāde sašķidrinātās naftas gāzes cisternu izliešanai (20 posteņi);
- sūknēšanas un kompresijas ceļš gāzes padevei uz tankkuģi.

SIA "Latvijas propāna gāze" pieņem sašķidrināto naftas gāzi tankkuģos, iepildot to krasta tvertnēs un nosūtot pasūtītājam dzelzceļa cisternās vai gāzes pārvadāšanas automašīnās.

Hapaka grāvja kreisajā krastā, Bolderājas apkaimē, atrodas koksnes pārstrādes ražotnes AS „Latvijas finieris”, „Lignums” un „Hapaks”, kā arī SIA “Bolderaja Ltd”. Daugavas labajā krastā, uz austrumiem no Krievu salas, izvietojušies sekojoši Rīgas brīvestas uzņēmumi PAS “Termināls Vecmīlgrāvis” (kravas – pasažieru termināls, muitas noliktava, stividoru pakalpojumi, koksnes impregnēšana, metālapstrāde un kuģu remonts), SIA “BFT” (muitas noliktava), SIA “Rīgas universālais termināls” (stividoru pakalpojumi – beramkravas un ģenerālkravas).

Koncerna “Latvijas Finiera” pamatdarbība ir bērza saplākšņa ražošana, pārdošana, produktu attīstība un saistīto pakalpojumu sniegšana klientiem. Citi nozīmīgākie koncerna darbības veidi ir plātņu materiālu tirdzniecība, mežsaimniecība un mežizstrāde, kā arī sintētisko sveķu un fenola filmu ražošana. Saplākšņa ražošanas sākumi meklējami rūpnīcā "Latvijas Bērzs", kura dibināta 1873.gadā. Vispirms rūpnīcā tika ražotas skolas tāfeles un namdaru zīmuļus, bet 1909.gadā līdz ar hidrauliskās preses uzstādīšanu sāka ražot saplākšni. 1929.gadā tiek dibināta tā laika modernākā finieru rūpnīca "Lignums", kura gadā saražo 15 000 m³ ūdensizturīgā un aviācijas saplākšņa. Latvijas finierrūpniecības attīstība strauji turpinās līdz Otrā pasaules kara sākumam, 1975.gadā, apvienojot rūpnīcas "Furniers", "Lignums" un "Latvijas Bērzs", nodibina valsts uzņēmumu "Latvijas Finieru ražošanas apvienība". Astoņdesmito gadu beigās sākās strauja ražotā saplākšņa apjoma samazināšanās, kā iemesls bija gaidāmais PSRS sabrukums. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas 1991. gadā no jauna atsākas saplākšņa un līmētās produkcijas ražošanas attīstība. 1992. gada 2. oktobrī uz valsts uzņēmuma "Latvijas Finieru ražošanas apvienība" bāzes nodibina privātu akciju sabiedrību "Latvijas Finieris". Kopš 1992.gada, izmantojot saplākšņa ražošanas pieredzi un tradīcijas Latvijā, "Latvijas Finieris" ir strauji attīstījies - sasniegts 5 reizes lielāks ražošanas apjoms, un 10 reizes

pieauguši pārdošanas apjomi. A/S "Latvijas Finierim" ir 20 gadu darbības pieredze tirgos ārpus Latvijas. Uzņēmums eksportē aptuveni 95% no saražotā saplākšņa, ko pārdod vairāk nekā 60 valstīs.

Rūpnīca „Bolderaja Ltd” tika nodibināta 1969.gadā un nu jau vairāk kā 30 gadus darbojas starptautiskajā tirgū. Šodien SIA „Bolderaja Ltd” ir viens no lielākajiem koksnes pārstrādes uzņēmumiem Baltijas valstīs un vienīgais kokskaidu plātņu ražotājs Latvijā. Kopš 2005.gada uzņēmums ietilpst „Kronospan” sastāvā. SIA „Bolderaja Ltd” ražo koksnes plātņu materiālus – produkciju, kura tiek plaši pielietota gan mēbeļu ražošanā, gan arī būvniecībā. Šobrīd uzņēmums eksportē vairāk kā 80 % saražotās produkcijas. Galvenās plātņu ražošanas izejvielas ir papīrmalka, tehnoloģiskā malka, šķelda, zāģskaidas un sintētisko sveķu saistviela. Plātņu materiāliem ir raksturīgi augsti fizikāli-mehānisko īpašību rādītāji. Nolūkā nodrošināt nevainojamu produkcijas kvalitāti, ātri reaģēt uz pieaugošajām pircēju prasībām, kā arī paaugstināt ražošanas efektivitāti, 2000.gadā uzņēmumā tika ieviesta produkcijas kvalitātes vadības sistēma atbilstoši ISO 9001:2000 prasībām, par ko tika saņemts sertificējošās organizācijas Bureau Veritas Quality International izsniegtais sertifikāts. 2007.gadā SIA „Bolderaja Ltd” uzsāka OSB plātņu ražošanu. Šobrīd SIA „Bolderaja Ltd” ir vienīgais OSB plātņu ražotājs Baltijas valstīs. Pateicoties speciālai virsmas apstrādei, OSB plātnes ir mitrumizturīgas. Šīs un citas īpašības padara OSB plātnes plaši pielietojamas tādās nozarēs kā celtniecība un mēbeļu ražošana.

3.3. Dabas vērtības

Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēmā „OZOLS” pieejamo informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas un mikroliegumi un nav reģistrētas īpaši aizsargājamas sugas un biotopi.

Lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas un tā nerobežojas ar Natura 2000 teritoriju. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija ir dabas parka “Piejūra” lieguma zonā ietilpstošā Mīlestības saliņa – tā atrodas ~500 m attālumā no Krievu salas teritorijas. Starp Krēmeriem un Voleriem atrodas dabas liegums “Krēmeri”. Dabas liegums “Vecdaugava” atrodas 2000 m attālumā, bet dabas parkā “Piejūra” ietilpstošais dabas liegums “Daugavgrīva” – 2300 m attālumā.



19., 20.attēls. Skats uz lokālpārplānojuma teritorijas centrālo daļu. SIA “METRUM”, 2017.

Saimnieciskās darbības rezultātā, pašlaik lokālpārplānojuma teritoriju sedz smilšu lauks ar dažāda apauguma intensitātes zemu veģetāciju. Atsevišķās vietās, pie salas krastiem atrodas kārkļu audzes/krūmājs. Krievu salas ziemeļrietumu daļa pie Hapaka grāvja, kurā nav veikta zemes virsmas paaugstināšana, ir intensīvāk klāta ar veģetāciju un nedaudz mitra. Teritorijai ir ierobežota piekļuve. Esošajā situācijā teritorija tiek izmantota tikai ostas uzņēmumu darbības vajadzībām.

3.3.1. Biotopi

2017.gada 18.jūlijā teritoriju apsekoja sugu un biotopu eksperte Egitas Grolle un konstatēja, ka pašlaik reljefs lielākajā teritorijas daļā līdzens, vietām saraknāts, veicot būvdarbus un ierīkojot infrastruktūras objektus. Gar ziemeļrietumu krastu saglabājušās pārmitras niedrāju platības. Kopumā ruderālas platības

veido ~ 95% un dabiskas ~ 5% no kopējās apsektās teritorijas platības. Izveidojusies atklāta un daļēji slēgta industriālā ainava.

Īpaši aizsargājami biotopi: netika konstatēti.

Teritorijā konstatētas vienas īpaši aizsargājamas un divu retu augu sugu atradnes. Sugas konstatētas Krievu salas ziemeļu daļā uz uzbērtās grunts, biotopā - nezāliene.

Atzinumā minēts, ka aizsargājamā augu suga – zemeņu āboliņš *Trifolium fragiferum*, konstatēts vienā punktā uzbērtās grunts platībā, veģetācija nesaslēgta, attīstības sākumstadijā. Pētāmajā teritorijā augs aug netipiskā dzīvotnē.

Jūrmalas pārkonamoliņš *Anthyllis maritima* konstatēts vairākās vietās teritorijas ziemeļu daļā uzbērtās grunts platībā. Arī šīs sugas veģetācija nesaslēgta, attīstības sākumstadijā. Sugas ekotops ir sausi meži, kāpas, retāk nezālienes, no kā var secināt, ka arī šī suga aug netipiskā dzīvotnē.

Jūrmalas kamieļzāle *Corispermum intermedium* konstatēta vienā vietā, uzbērtās smilts daļā, vietā, kur veģetācijas nav vai tā ļoti skraja. Konstatēti tikai divi eksemplāri lapu attīstības fāzē. Sugas ekotops ir vietas ar skraju veģetāciju - piejūras smiltāji, kāpas, sausas nezālienes jūras tuvumā.

Citas bioloģiskās vērtības: bijušo attīrīšanas iekārtu teritorijā, uz Hapaka grāvja krasta nogāzes, aug vairāki vītoli.

Atzinumā secināts, ka kopumā ietekme uz aizsargājamām augu sugām un to dzīvotnēm būs vērā ņemama, negatīva. Teritorijā paredzēta ostas infrastruktūras izbūve vai izsmeltās grunts uzglabāšana. Plānotās darbības rezultātā sugu atradnes tiks iznīcinātas. Tā kā sugas ieviesušās biotopa attīstības sākumstadijā, to izplatība dažu gadu laikā var strauji mainīties.

Ar pilna apjoma biotopu eksperta sniegto atzinumu var iepazīties Lokālplānojuma Pielikumumu sadaļā.

3.3.2. Ornitofauna

Lai izvērtētu plānotās darbības ietekmi uz lokālplānojuma teritorijā esošo ornitofaunu, 2017.gadā tika veikta attiecīgā izpēte un saņemts eksperta/ornitologa atzinums (veicējs: Kārlis Millers, sert.Nr.052).

Lokālplānojuma teritorija Krievu salā apsekota 2017.gada 27.jūlijā. Apsekošanā novērotas attiecīgajam biotopam un ainavai raksturīgās putnu sugas, piemēram, lauku cīrulis (*Alauda arvensis*), akmeņčakstīte (*Oenanthe oenanthe*), baltā cielava (*Motocilla alba*) un kaņepītis (*Carduelis cannabina*). Krievu salas ziemeļu daļā, kas ir salīdzinošai mitra, novērota dzeltenā cielava (*Motacilla flava*) un pļavu čipste (*Anthus pratensis*). Kopumā novērotas vismaz 15 dažādas putnu sugas.

Teritorijas centrālajā daļā novērots pupuķis (*Upupa epops*) un stepes čipste (*Anthus campestris*), kuras ir īpaši aizsargājamas putnu sugas (ĪAS). Eksperta vērtējumā pupuķa novērojums pēcligzdošanas sezonā visdrīzāk uzskatāms par gadījuma rakstura.

Lai arī abas sugas ir ĪAS, tās neietilpst to sugu sarakstā, kurām jāveido mikroliegumi. Pēc jaunākajām BirdLife International aplēsēm abas sugas klasificētas kā "bažas neraisošas" (least concern). Eiropā ligzdojošo pupuķu populācija vērtēta >890 000 ligzdojošo pāru un lielākajā daļā valstu kā stabila. Savukārt stepes čipstes Eiropā ligzdojošā populācija >1 000 000 pāru. Tādejādi nav pamata bažām, ka konkrētās ligzdošanas vietas zudums varētu radīt būtisku ietekmi uz šīs sugas populāciju.

Ņemot vērā iepriekšējo gadu datus par teritorijā ligzdojušajiem kaijveidīgajiem, apsekošanas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta salas ziemeļu galam. Eksperts/ornitologs norāda, ka jūlija beigās ligzdošanas sezona jau ir noslēgusies un jaunie putni ligzdas lielākoties pametuši, tomēr tādā gadījumā būtu atrodamas ligzdošanas pēdas, kuras netika atrastas.

Eksperta pieredze liecina, ka Liepājā ostas teritorijā, praktiski analogā situācijā un biotopā, vairākus gadus (vismaz no 2007.-2013. gadam) sekmīgi ligzdoja divi līdz trīs pāri stepes čipstes un vismaz divi pāri cekulaino cīruļu (*Galerida cristata*). Piemērs liecina to, ka minēto sugu putni var ligzdot tiešā saimnieciskās darbības tuvumā.

Ņemot vērā to, ka saimnieciskās darbības rezultātā kopš 2008. gada lielajiem ķīriem ir zudusi iespēja ligzdot Krievu salā, tad kā obligāts nosacījums ir turpināt iepriekšējos gados ilgstoši veikto kaijveidīgo

monitoringu Žurku salā, Mīlestības salā un Krēmeros. Kā arī veikt nepieciešamos biotehniskos pasākumus minētajās teritorijās, lai nepieciešamības gadījumā uzlabotu ligzdošanas apstākļus kaijveidīgajiem putniem.

Ar pilna apjoma eksperta sniegto atzinumu var iepazīties Lokālpārplānojuma Pielikumu sadaļā.

3.4. Transporta infrastruktūra

Plānoto transporta infrastruktūru Krievu salā pašreiz nosaka galvenokārt Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam.

Kravu pārvadājumi līdz ostai tiek nodrošināti pa dzelzceļu un autoceļiem, izmantojot esošo Rīgas pilsētas transporta sistēmu. Ostā loģistikas ķēde darbojas, ietverot arī pārvadājumus pa jūru. Lejamkravu un beramkravu termināli galvenokārt izmanto dzelzceļa tīklu, bet konteineru terminālis, ģenerālkravu un jaukta tipa kravu termināli galvenokārt izmanto autotransporta kravu pārvadājumus. Dzelzceļa līniju tīkls Daugavas kreisajā krastā nodrošina kravu pārvadājumus virzienā uz Bolderāju, Daugavgrīvu un Krievu salu. Dzelzceļa pievadi ostas teritorijā ir VAS „Latvijas dzelzceļš”, RBP un uzņēmumu īpašumā/valdījumā, kuri nodrošina infrastruktūras uzturēšanu. Līdz ar jauno attīstības projektu īstenošanu Krievu salā, šī virziena dzelzceļa noslodze ievērojami palielināsies. Pilsētas ielu tīkls nodrošina teritorijas apkalpošanu, tomēr kravu nogādāšana ar autotransportu uz pilsētas ziemeļrietumu daļu, kur atrodas Rīgas brīvdostas termināli, ir sarežģīta un apgrūtināša augstās satiksmes intensitātes un esošo ielu zemās caurlaidības dēļ. Ziemeļrietumu daļā auto transporta plūsmas papildus tiek aizkavētas uz dzelzceļa pārbrauktuvēm un tiltiem pār Daugavu.

3.4.1. Ielas

Iebraukšana un izbraukšana Lokālpārplānojuma teritorijā ir iespējama pa vienu ceļu – Zilā iela no Daugavgrīvas šosejas puses, kas šķērso Beķera grāvi un iet gar SIA “Latvijas propāna gāze” Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju. Šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā Zilās ielas sarkanās līnijas beidzas pie Beķera grāvja, kaut gan reāli arī vēsturiskā ielas daļa līdz pat SIA “KS termināls” teritorijai tiek izmantota kā publiska iela un tās koridorā ir izbūvētas maģistrālās inženierkomunikācijas.

Pāri daļai lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijai ir plānota perspektīvā B kategorijas iela (Piejūras maģistrāle). Piejūras maģistrāle plānošanas dokumentos parādās kā ātrgaitas lielceļš, kas savienotu Ādažus, Vecmīlgrāvi, Bolderāju, Kleistus un Babīti. Piejūras maģistrāle tiek plānota Rīgas pilsētas teritorijā no pagājušā gadsimta vidus un arī aktuālais Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam, ievērojot pēctecības principu, aizsargā pilsētas intereses apvedceļu izveidē arī nākamajām paaudzēm, rezervējot pilsētas platības šīm vajadzībām. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam minēts, ka Piejūras maģistrāles nepieciešamību papildus nepieciešamas izvērtēt pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves.

3.4.2. Dzelzceļš

Rīgas dzelzceļa tīkls ir izveidojies 19.gs beigās, un ticis paredzēts galvenokārt kravu transportam. Pēc strauja pārvadājumu apjoma samazināšanās 20.gadsimta deviņdesmitajos gados, kopš 2000.gada sācies pakāpenisks kravu apjoma pieaugums, kas pirmkārt, saistīts ar Rīgas brīvdostas darbības intensifikāciju. Tehniskā aprīkojuma daļēja modernizācija (sliežu ceļi, sakari u.c.) ievērojami paaugstināja staciju un posmu caurlaides, caurvedes un pārstrādāšanas spējas, veidojot zināmu rezervi. Dzelzceļš šobrīd visumā apmierina kravu pārvadātāju prasības, lai gan novecojušais lokomotīvu parks sāk ierobežot vilcienu ātrumu un svaru.¹

Lokālpārplānojuma teritorijā projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” ietvaros ir izbūvēti nepieciešamie dzelzceļa pievedceļi 11 km garumā.

¹ “Rīgas Brīvdostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo ceļu rekonstrukcija” Noslēguma ziņojums, 2009. gads

Projekta "Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība" ietvaros uzbūvēta stacija "Bolderāja 2" ar deviņiem sliežu ceļiem apmēram 8,5 kilometru garumā un savienojošais sliežu ceļš uz Krievu salas termināļiem ar desmit metrus augstiem dzelzceļa pārvadiem pār Daugavgrīvas šoseju un pār SIA "Latvijas propāna gāze" pievedceļu, kā arī tilts pār Beķera grāvi. Stacijas "Bolderāja 2" un sliežu ceļa uz Krievu salu būvniecība ilgusi nepilnus trīs gadus. Jaunajā stacijā "Bolderāja 2" virzienā Torņakalns - Bolderāja saskaņā ar SIA "VentEco" noslēguma ziņojumu¹ 2015. gadā tika plānots apkalpot līdz 15 kravas vilcienu sastāvu pāriem diennaktī (vilciena sastāvā 55 vagoni), bet 2020. gadā tika paredzēts, ka apkalpoto vilcienu skaits pieaugs līdz 20 vilcieniem/diennaktī. Savukārt stacijā "Bolderāja -1" apkalpoto vilcienu skaits diennaktī 2015. un 2020.gadā tika prognozēts mazāks - attiecīgi 10 un 15 vilcieni/diennaktī. Abās šajās stacijās kopā prognozēto apkalpoto vilcienu skaits 2015.gadā varētu sasniegt līdz 25 vilcieniem diennaktī, bet 2020.gadā - līdz 35 vilcieniem diennaktī posmā Torņakalns – stacija "Bolderāja 2". Līdz ar to, jau 2009.gadā tika paredzēts, ka vilcienu satiksmes intensitāte pieaugs, kas arī tika ņemts vērā vērtējot plānotā objekta ietekmi uz vidi. Jaunizbūvētā dzelzceļa kravas stacija Bolderāja 2 atrodas esošās dzelzceļa trases posmā Lāčupes stacija – Bolderājas stacija aptuveni vienādā attālumā no abām stacijām, ārpus lokālpārplānojuma teritorijas (2,5 km).



21., 22. attēls. Krievu salā izbūvētie dzelzceļa pārvadi. Avots: bmgis.lv.



23., 24.attēls. Dzelzceļš un kuģu piestātne lokālpārplānojuma teritorijā Krievu salā. Avots: SIA "Metrum", 2017.gads.

2009.gadā tika prognozēts, ka izkrautie kravu apjomi stacijā "Bolderāja 2" 2015.gadā kopā sasniegs 10 milj. tonnu, bet 2020. gadā šis apjoms pieaugs līdz 15 milj. tonnu. No šiem kravu apjomiem 2015. gadā 8 milj. tonnu sastādītu ogles, 1,5 milj. tonnu metāls un 0,5 milj. tonnu citas kravas, savukārt 2020.gadā, apjomiem pieaugot, izkrauto ogļu apjoms palielinātos līdz 11 milj. tonnu, metāls līdz 3 milj. tonnu un citas kravas – 1 milj. tonnu. Līdzīgi tika prognozēti arī izkrautie kravu apjomi stacijā "Bolderāja 1", kur kravu apjoms tika plānots mazāks, respektīvi 2015. gadā kopā tiktu izkrauti 4,5 milj. tonnu, bet 2020. gadā 10,5 milj.tonnu kravas.¹ Minētie prognozētie kravu apjomi stacijā "Bolderāja 2" uz 2015.gadu vēl pat 2017.gadā netika sasniegti, jo Krievu salā nav uzsākta plānotā kravu piegāde pa dzelzceļu.

Atbilstoši AS "Latvijas dzelzceļš" 27.04.2017. sniegtajiem nosacījumiem Nr.DN-6.3.1./203-2017 Lokālpārplānojuma teritorijā nav izvietota publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra un ar to saistītā zemes nodalījuma josla, bet Rīgas brīvostas pārvalde ar AS "Latvijas dzelzceļš" ir iecerējušas slēgt sadarbības līgumu par dzelzceļa infrastruktūras Krievu salā nodošanu AS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldījumā.

3.4.3. Gājēji un velosatiksmē

Lokālpārplānojuma un tā izpētes teritorijas tuvumā pašlaik nav izveidots un netiek plānots gājēju un velosatiksmes tīkls. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma kartoshēmu „Velosatiksmes tīkls” perspektīvais velosatiksmes tīkls ir plānots kā atzars no Daugavgrīvas ielas gar Hapaka grāvi un tālāk šķērsojot gan Beķera grāvi, gan Lokālpārplānojuma teritoriju un Daugavu, nodrošinot saikni ar Vecmīlgrāvja apkaimi. Minētais velosatiksmes maršruts ir ļoti teorētisks un faktiski nav realizējams, pirmkārt jau iztrūkstošās satiksmes infrastruktūras dēļ šajā trasē – nav ne ielu, tiltu pāri ūdenstecēm, kā arī tas nav realizējams ostas ražošanas teritoriju slēgtā darbības veida dēļ abos Daugavas krastos.



25.attēls. Velo satiksmes attīstības tīkla shēma. Avots: Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam paskaidrojuma raksts.

3.4.4. Sabiedriskā transporta pieejamība

Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā ir izvietota tikai viena sabiedriskā transporta pieturvietā "Zilā iela", kas atrodas Zilās ielas un Daugavgrīvas ielas krustojumā. Pieturvietā kursē 3., 30. autobuss un 246., 246a, kā arī N3 (nakts) mikroautobuss.

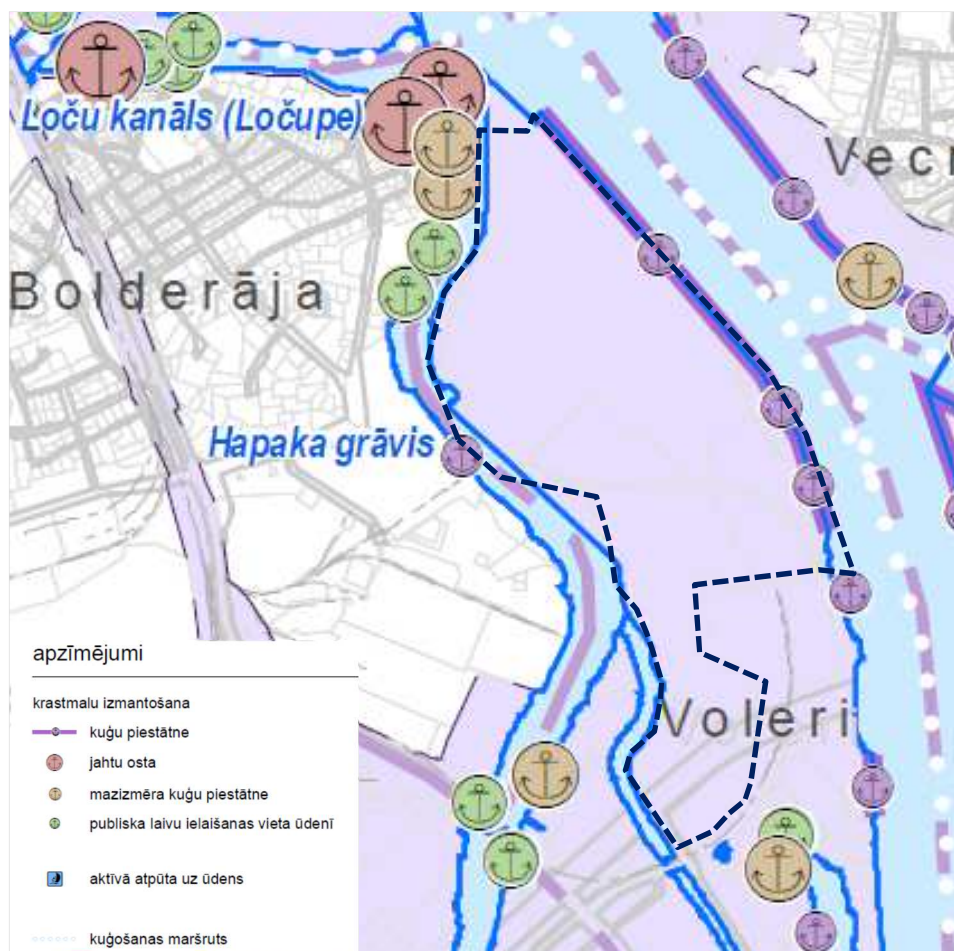
3.autobuss nodrošina lokālpārplānojuma teritorijas sasaisti ar vairākām Rīgas apkaimēm, kā Pļavniekiem, Purvciem, Centru, Āgenskalnu, Dzirciemu, Ilģuciemu, Spilvi, Voleriem, Bolderāju, kā arī Daugavgrīvu. 3.autobuss kursē darba dienās vairāk kā 130 reizes vienā virzienā (līdz 14 reizēm vienā stundā), bet brīvdienās 80 reizes (līdz 5 reizēm stundā). Savukārt 30. autobuss savieno Daugavgrīvu un Rīgas centru. 30.autobuss kursē krietni mazāk, salīdzinot ar 3. autobusu, - līdz 17 reizēm vienā virzienā, nekursējot darba dienās stundās no 10:00-13:00, bet brīvdienās stundās no 5:00-8:00. Līdzīgi ir arī mikroautobusu maršruti attiecīgi 246. "Pļavnieki - Daugavgrīva" un 246a "Centrs- Daugavgrīva". Lai gan lokālpārplānojuma teritorijas piekļuve no Pļavniekiem un Centra ir laba, tomēr tajā pašā laikā, lai nokļūtu lokālpārplānojuma teritorijā no citām apkaimēm, ir jāizmanto divi vai vairāki sabiedriskā transporta maršruti.

26.attēlā ir attēlotas sabiedriskā transporta pieturvietas, to sasniedzamības 500 m rādiuss un piekļuves vietas lokālpārplānojuma teritorijai. Redzams, ka piekļuves vieta pie Beķera grāvja iekļaujas 500 m rādiusā no pieturvietas, taču pārējā lokālpārplānojuma teritorija atrodas 1-2 km attālumā no esošajām sabiedriskā transporta pieturvietām.

Ņemot vērā ostas darbības attīstību Krievu salā un līdz ar to pieaugošo darba vietu skaitu, sabiedriskā transporta nodrošinājums ir vērtējams kā nepietiekams, taču ņemot vērā ostas slēgto raksturu, minēto darba vietu sasniedzamību ar pilsētas sabiedrisko transportu nebūs iespējams uzlabot tuvākajā nākotnē. Pieaugot strādājo skaitam lokālpārplānojuma teritorijā jautājums par sabiedriskā transporta nodrošinājumu pa Zilo ielu līdz ostas uzņēmumiem jārisina ostas uzņēmumiem sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi un uzņēmumu SIA "Rīgas satiksme".

3.4.5. Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra

Lokālpārplānojuma teritorija robežojas ar Daugavu un Hapaka grāvi. Saskaņā ar Rīgas domes 15.11.2011. saistošajiem noteikumiem Nr.147 "Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi" Rīgas brīvostas pārvalde uztur Daugavas lejasceca daļu ar tās attekām, grīvu un līčiem noteiktās brīvostas robežās.



27.attēls. Shēmas fragments – Kuģošana, laivošana un aktīvā atpūta uz ūdens. Avots: Pētījums "Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēti", SIA "METRUM", 2013.

Kuģošanas režīmu Rīgas brīvostas teritorijā nosaka ostas noteikumi, bet pārējā Rīgas pilsētas teritorijā kuģošanas režīms nav noteikts.

Rīgas pilsētā kuģošanai piemēroti un aprīkoti kuģu ceļi un enkurvietas atrodas tikai Rīgas brīvostas teritorijā. 2013.gadā, pēc Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma SIA "METRUM" veica "Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēti", kuras ietvaros tika apkopota pieejamā informācija par ūdens teritoriju izmantošanu pilsētā, kā arī grafiskajā daļā attēloti esošie un ieteicamie kuģu ceļi. Pētījuma grafiskās daļas kartēs attēlotie kuģu ceļi ir noteikti ņemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktos plānotos kuģu ceļus, kā arī ņemot vērā citus projektus un 20.gs. izmantotos kuģu ceļus, kad Rīgas pilsētā aktīvi darbojās upju kuģniecība un tika organizēts sabiedriskais ūdens transports, ar regulāriem pasažieru kuģu maršrutiem pa Daugavu, Ķīšezeru un Buļļupi, Loču kanālu (Ločupi), kas ir atzītas par kuģošanai piemērotām teritorijām. (skatīt 27.attēlu).

Kuģu kustību Rīgas ostā nodrošina galvenie kuģu ceļi, to pieejas un ar tām saistītās hidrobūves. Galvenais kuģu ceļš, kura kopējais garums ir 12,2 jūras jūdzes, un pieeja piestātnēm nodrošina kuģu apkalpošanu gar Daugavu esošajās Krievu salas piestātnēs.

Dati par Lokālpārplānojuma teritorijā esošajām kuģu piestātnēm apkopoti 3.tabulā, saskaņā ar ostas kapteiņa noteikto, atbilstoši 02.05.2017. Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.255 "Rīgas brīvdostas noteikumi" 1.pielikumam.

3. tabula. **Kuģu piestātnes.**

Piestātnes apzīmējums	Piestātnes atrašanās vieta, terminālis	Piestātnes garums	Piestātnes dziļums
KRS-1	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "KS Terminal" (KRS-1 un KRS-2 var izmantot kā vienu piestātni)	166 m	13,2 m
KRS-2		167 m	13,2 m
KRS-3	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "Strek"	250 m	12,3 m
KRS-4		263 m	14,2 m
KRS-5		262 m	14,2 m
KRS-6	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "Riga Coal terminal"	327 m	14,2 m
KRS-7		328 m	14,2 m

Piestātnes ir aprīkotas ar dažāda veida kravu pārkraušanas tehniku atbilstoši pārkraujamo kravu specifikai un tehnoloģijām, piestātnes aprīkojums ir piestātnes nomnieka / īpašnieka īpašums.

3.5. Inženiertehniskā apgāde, meliorācija, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti

3.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti

Lokālpārplānojuma teritorijas daļā, kur darbojas esoši ostas uzņēmumi ir izbūvēti visi nepieciešamie inženiertehniskās apgādes tīkli un objekti, kā arī lokālpārplānojuma teritoriju šķērso vairākas pilsētas nozīmes maģistrālās inženierkomunikācijas, kā sadzīves notekūdeņu kanalizācijas spiedvads, maģistrālais ūdensvads un elektroenerģijas pārvades tīkla 110 kV elektrolīnijas. Izstrādājot lokālpārplānojuma risinājumus ir izmantoti Rīgas Brīvdostas pārvaldes un Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta rīcībā esošie dati, kā arī ņemti vērā izstrādātie un izstrādes stadijā esošie būvprojekti SIA "STREK" un SIA "Riga Coal terminal" nomas teritorijās.

(1) Ūdensapgāde

Atbilstoši SIA "Rīgas Ūdens" 2017.gada jūlijā izsniegtajiem nosacījumiem lokālpārplānojuma izstrādei, izpētes teritorijā iebūvēts SIA "Rīgas Ūdens" piederošs DN 500mm un 200 mm ielas ūdensvads (skatīt 28.attēlu), kā arī ir izbūvēti atsevišķu uzņēmumu vai ostas īpašumā esoši ūdensapgādes tīkli un būves. Lokālpārplānojuma teritorijā arī turpmāk jāparedz ūdensapgāde no centralizētajiem ūdensapgādes tīkliem atbilstoši Saistošo noteikumu Nr.34 97. un 97¹.punktam un izstrādātajiem būvprojektiem. Lokālu ūdensapgādes urbumu teritorijā nav.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir izbūvēta ugunsdzēsības ūdensapgādes sistēma ar ūdensņemšanas vietu no Daugavas ugunsdzēsības vajadzībām un tehniskā ūdens nodrošināšanai. Izbūvējot jaunas ēkas un būves jānodrošina to ugunsdrošība atbilstoši Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumiem Nr.333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", Ministru kabineta 19.04.2016. noteikumiem Nr.238 "Ugunsdrošības noteikumi" un Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr.326 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 "Ūdensapgādes būves"".

(2) Kanalizācija

Saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 22.janvāra noteikumiem Nr.34 "Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī" 30.punktu, visa Latvijas teritorija ir noteikta ar īpaši jutīgu teritoriju, uz kuru attiecas paaugstinātas prasības komunālo notekūdeņu attīrīšanai. Rīgas brīvdostā esošajos uzņēmumos rodas 3 veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi, ražošanas notekūdeņi un lietūs notekūdeņi.

Atbilstoši SIA "Rīgas Ūdens" 2017.gada jūlijā izsniegtajiem nosacījumiem lokālpārplānojuma izstrādei, lokālpārplānojuma un izpētes teritorijā Krievu salā iebūvēts SIA "Rīgas Ūdens" piederošs pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 700 mm spiedvads, kā arī ir izbūvēti atsevišķu uzņēmumu vai ostas īpašumā esoši kanalizācijas tīkli, ar pieslēgumu pie SIA "Rīgas Ūdens" piederošā pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas spiedvada.

Projektējot kanalizācijas tīklus un būves arī turpmāk lokālpārvaldes teritorijā jāparedz dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietus ūdens tīkla (skatīt 29. un 30. attēlu). Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta 27.04.2017. nosacījumiem lokālpārvaldes izstrādei Nr.DS-17-293-dn, pilsētas lietusūdens kanalizācijas kolektoru lokālpārvaldes teritorijas tuvākajā rajonā nav. Lietus notekūdeņu savākšanai no lokālpārvaldes teritorijas ir izbūvētas atsevišķas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot nepieciešamo lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu no apbūvētajām platībām, ielām un ceļiem – Hapaka grāvī vai Daugavā.

(3) Elektroapgāde

Saskaņā ar AS "Augstsprieguma tīkls" 03.04.2017. vēstulē Nr.50SA10-08-891 un 14.07.2017. vēstulē Nr. 50SA10-08-844/e minēto, Lokālpārvaldes teritoriju šķērso AS "Augstsprieguma tīkls" elektroenerģijas pārvades tīkla 110 kV divķēžu gaisvadu elektrolīnija Nr.219/235 un divas 110 kV pazemes kabeļu elektrolīnijas Nr.219 un Nr.235, kuru šķērsojums ar Daugavu ierīkots zem ūdens (skatīt 31.attēlu). Lokālpārvaldes teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu daļā ir noteikta ekspluatācijas aizsargjosla gar elektrisko tīklu gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 110 kilovoltu — 7 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas. Apbūves teritoriju, ēku, autotransporta stāvvietu, apgaismes balstu, ugunsdzēsības hidrantu, stādāmo koku novietojums jāparedz ārpus 110kV gaisvadu elektrolīnijas aizsargjoslas. Minimālais attālums no elektrolīnijas malējā vada projekcijas līdz ēku vistālāk izvirzītajām konstrukcijām 7 metri. Plānojot piebraucamo ceļu un ar tiem saistīto objektu, kā arī inženierkomunikāciju un citu būvju novietojumu paralēli vai šķērsojumos ar 110kV elektrolīnijām jāievēro savstarpējie minimālie horizontālie un vertikālie attālumi saskaņā ar Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" prasībām.

Būvprojektu izstrādāšanai, kuru teritorija atrodas 110kV elektrolīniju aizsargjoslā, nepieciešams sagatavot topogrāfiskos plānus, nosakot precīzu 110kV pazemes kabeļu elektrolīniju atrašanās vietu un dziļumu. Izstrādājot ielu, ceļu projektu, novērtēt nepieciešamību veikt 110kV gaisvadu elektrolīnijas pārbūvi ar mērķi ievērot nepieciešamos savstarpējos horizontālos un vertikālos attālumus saskaņā ar Latvijas būvnormatīva "Inženiertīklu izvietojums". Pārbūves nepieciešamības gadījumā, pirms projekta saskaņošanas ar AS "Augstsprieguma tīkls", ierosināt un veikt elektrolīnijas pārbūves projekta izstrādāšanu. Visus izdevumus, kas saistīti ar elektrolīniju iespējamo pārbūvi, projektēšanu un būvniecību, apmaksā pārbūves ierosinātājs.

AS "Sadales tīkls" ir sniedzis nosacījumus lokālpārvaldes izstrādei 2017.gada aprīlī un jūlijā. Teritorijā ir izbūvēti vidējā un zemā sprieguma elektrības kabeļi un transformatoru apakšstacijas, nodrošinot esošās un plānotās apbūves teritorijas ar nepieciešamo elektroapgādi. Elektroapgādes nodrošināšanai lokālpārvaldes teritorijai var tikt izmantots esošais vidējā sprieguma tīkls, nepieciešamības gadījumā to pārbūvējot un/vai paplašinot. Lietotāja kabeļi ielu sarkano līniju robežās netiek paredzēti.

Konkrēti risinājumi jaunu elektroapgādes objektu ierīkošanai jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros. Plānojot jaunu objektu būvniecību, jāparedz vietu inženierkomunikāciju koridoriem, to pieslēgšanai pie esošajiem vai jaunizveidojamiem inženiertīkliem, tajā skaitā ņemot vērā izstrādāto un Rīgas pilsētā noteiktā kārtībā saskaņoto būvprojektu "Ārējo tīklu vidējā sprieguma 10kV kabeļu trase no a/st. "Bolderāja II" līdz sadales punktiem SP-3, SP-4 Krievu salas teritorijā, Rīgā" (būvprojektu izstrādāja SIA "KVĒLE", pasūtītājs – Rīgas brīvostas pārvalde).

Ņemot vērā, ka plānotās pieslēgumu izmaksas lokālpārvaldes pasūtītājam šobrīd nav aktuālas un šī lokālpārvaldes teritorijas attīstība ir plānota pa kārtām ilgtermiņā – ar ostas darbību saistīto teritoriju attīstība tiek risināta pa kārtām, būvprojektēšanas posmā, lokālpārvaldes izstrādes ietvaros netika veikts orientējošās nepieciešamās jaudas aprēķins, kā arī netika pieprasīti tehniskie noteikumi AS "Sadales Tīkls" plānoto objektu slodzes pieslēgumiem un aprēķinātas iespējamās elektrotīkla pieslēguma ierīkošanas izmaksas. Tehniskie noteikumi tiks pieprasīti katras kārtas attīstībai pirms to būvprojektu izstrādes.

Elektroapgādes projektēšana un būvniecība ir īpaša būvniecība, kura jāveic saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.573 "Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvniecība". Esošo

energoapgādes komersantu objektu pārvietošanu pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic par viņa līdzekļiem, saskaņā ar Enerģētikas likuma 23.pantu.

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

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

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

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

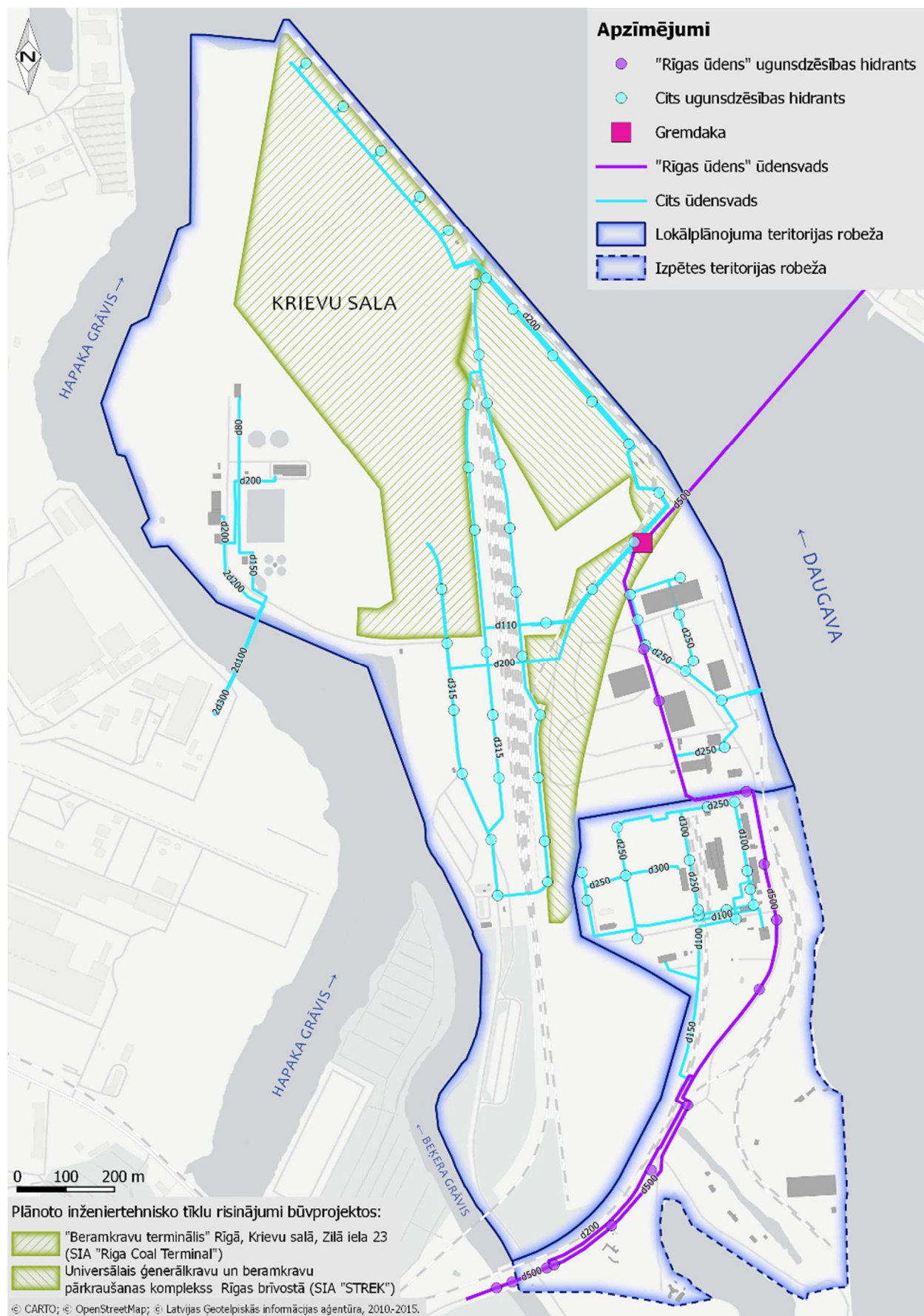
Ministru kabineta 21.01.2014. noteikumi Nr.50 "Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi" nosaka elektroenerģijas lietotāju elektroapgādes kārtību, elektroenerģijas tirgotāja un elektroenerģijas sistēmas operatora un lietotāja tiesības un pienākumus elektroenerģijas piegādē un lietošanā.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

(4) Gāzapgāde

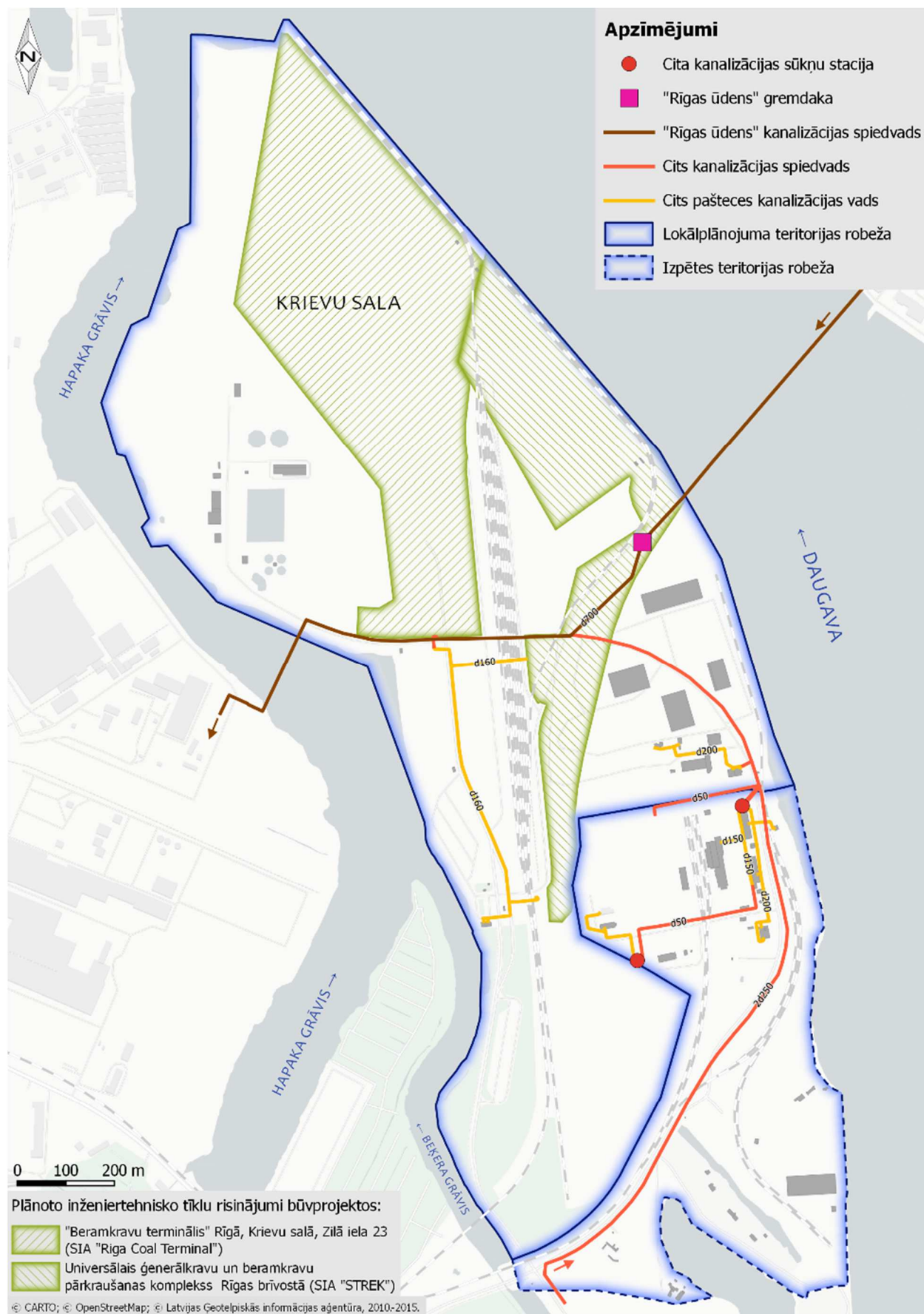
AS "Latvijas Gāze" 30.03.2017. izsniegtajos nosacījumos Nr.27.4-2/726 informē, ka teritorijā, kurai paredzēts izstrādāt lokālpārplānojumu atrodas AS "Latvijas Gāze" Rīgas iecirkņa ekspluatācijas zonā atrodas esoši (skatīt 32. attēlu): augstā spiediena (līdz 0.6 MPa) sadales gāzesvads; vidējā spiediena (līdz 0,4 Mpa) sadales gāzesvads; gāzes spiediena regulēšanas iekārta (SGRP). Līdz ar to lokālpārplānojuma teritorija ir nodrošināta ar nepieciešamo gāzapgādi, kā arī pastāv iespēja minēto gāzapgādes tīklu paplašināt, ja rodas tāda nepieciešamība. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

(5) Siltumapgāde

Saskaņā ar AS "Rīgas Siltums" 28.03.2017. nosacījumiem Nr.22-4/1666 un 07.07.2017. nosacījumiem Nr. 2.2-4/3777, lokālpārplānojuma teritorija atrodas ārpus AS "Rīgas Siltums" centralizētās siltumapgādes zonas. Lokālpārplānojuma teritorijas objektu siltumapgāde tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot dažādus kurināmā veidus un tehnoloģijas.



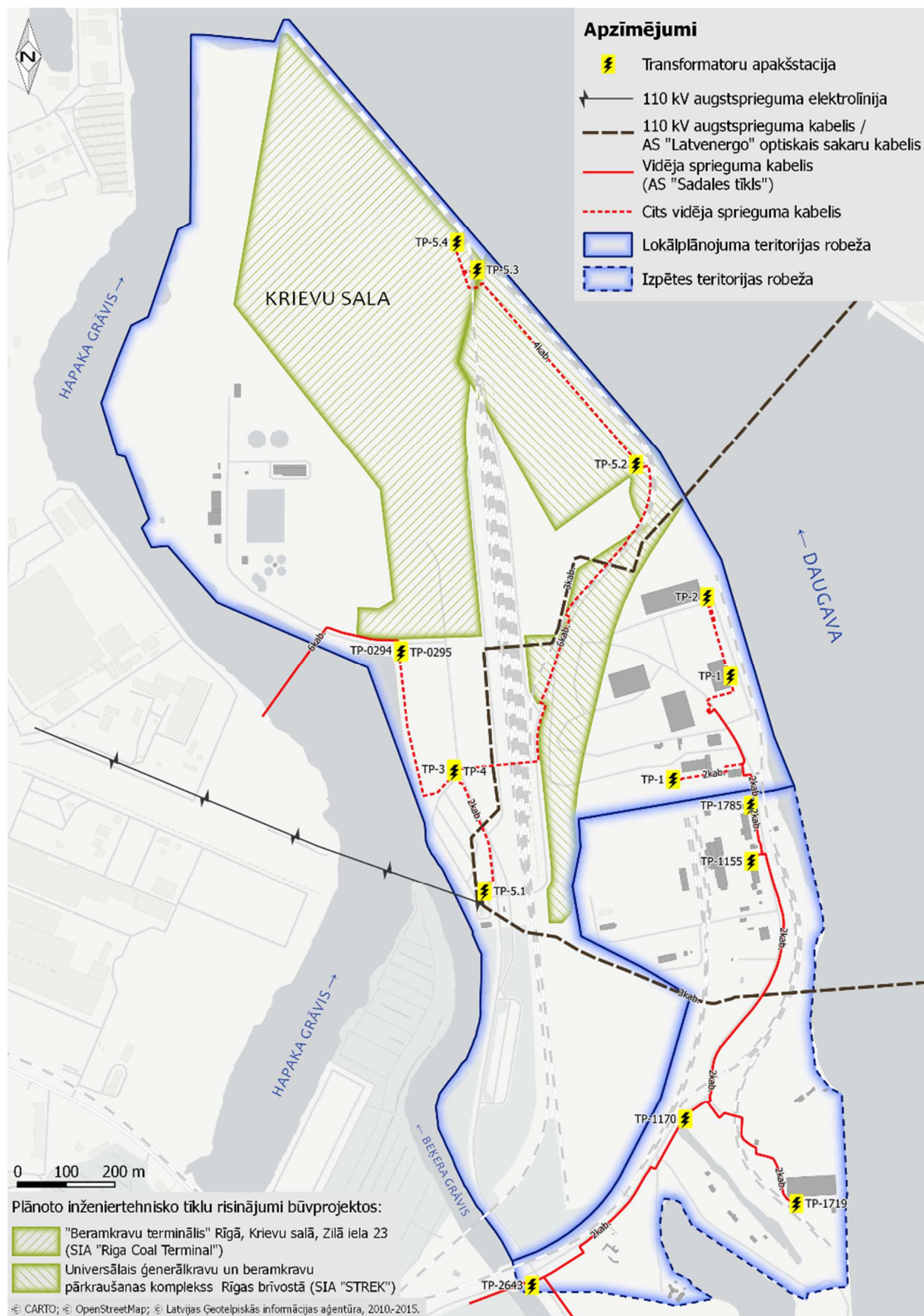
28.attēls. Ūdensapgādes shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.



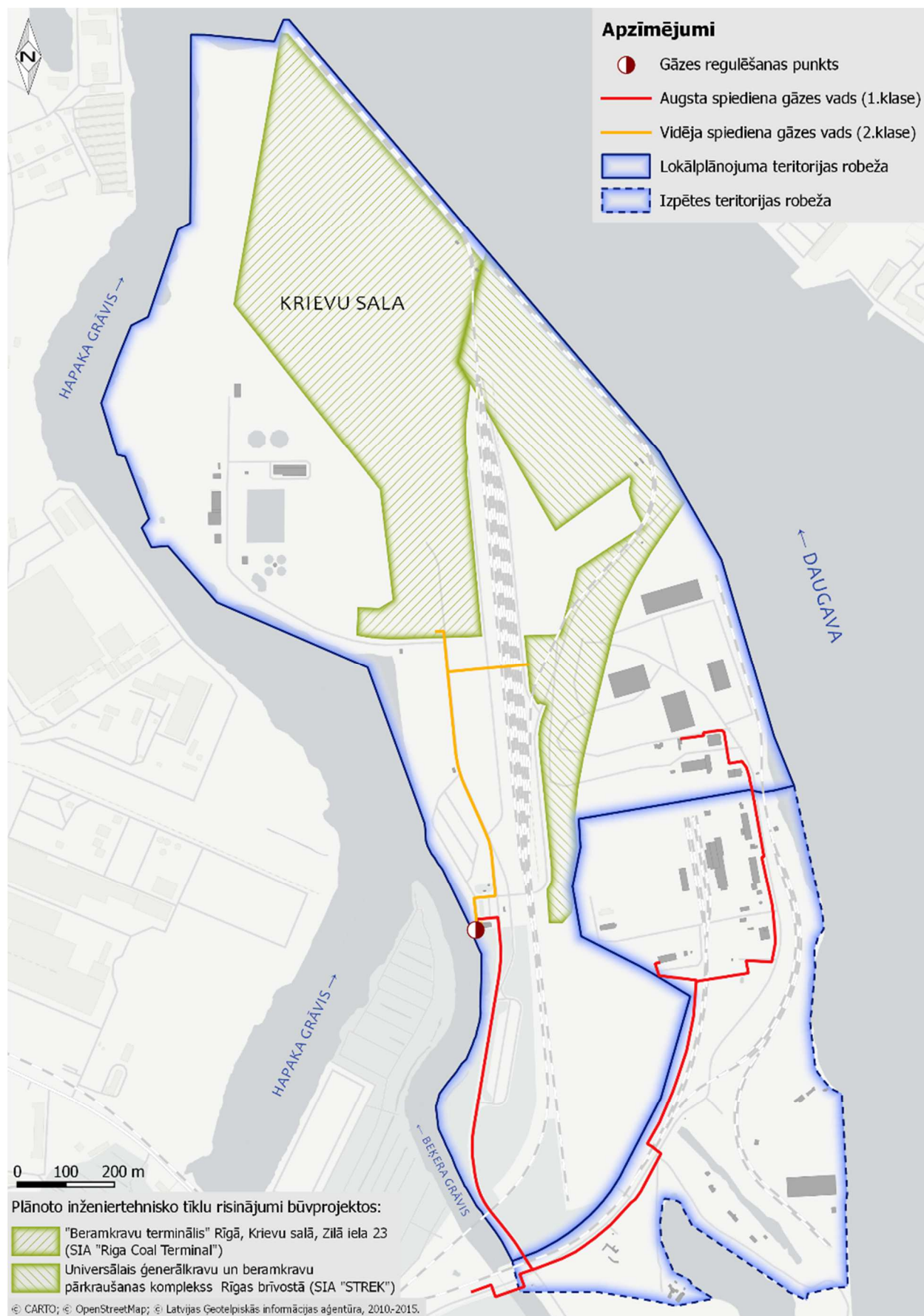
29.attēls. Saimnieciskās kanalizācijas shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.



30.attēls. Lietus notekūdeņu kanalizācijas shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.



31.attēls. Elektroapgādes shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.



32.attēls. Gāzapgādes shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

(6) Sakaru tīkli un telekomunikācijas

Atbilstoši SIA "Lattelecom" 18.04.2017. un 13.07.2017. sniegtajiem nosacījumiem, lokālpārplānojuma izstrādes un izpētes teritorijā atrodas SIA "Lattelecom" sakaru kabeļu kanalizācijas posmi Zilā ielā un gruntī guldīti sakaru kabeļi Krēmeru un Zilā ielās. Taču ņemot vērā, ka nosacījumos minētie sakaru kabeļi atrodas galvenokārt ārpus lokālpārplānojuma teritorijas. Kā arī ņemot vērā lokālpārplānojuma projekta izstrādes mērogu, atsevišķa sakaru tīklu un telekomunikāciju shēma nav izstrādāta. Projektējamās sakaru komunikāciju trases jāparedz zaļajā zonā vai zem gājēju ietves.

Atbilstoši AS "Latvenergo" sniegtajai informācijai, lokālpārplānojuma robežās atrodas divas AS "Latvenergo" optisko kabeļu trases un radiotornis (H110m, x505156.012; y319474.315 LKS92) blakus Zilajai ielai. Kā arī AS "Latvenergo" vērš uzmanību, ka saistībā ar sliežu ceļu izbūvi ir apgrūtināta piekļuve radiotornim.

Konkrēti risinājumi telekomunikāciju pakalpojumu nodrošināšanai Krievu salā jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros, paredzot nepieciešamos pieslēgumus pie esošajām SIA "Lattelecom" inženierkomunikācijām Zilā ielā un/vai pie AS "Latvenergo" īpašumā esošajām inženierkomunikācijām lokālpārplānojuma teritorijā (esošās kabeļu akas Nr.1.49, vai pie 110 kV GL235 B4/BI7 līnijas portālā esošās optisko kabeļu telekomunikāciju uznavas, pie EPL šķērsojuma pār Hapaka grāvi). Ņemot vērā, ka AS "Latvenergo" nosacījumos minētais radiotornis pie Zilās ielas atrodas ārpus lokālpārplānojuma teritorijas (lokālpārplānojuma izpētes teritorijā), lokālpārplānojuma ietvaros nevar tikt risināts jautājums par piekļuves nodrošināšanu (servitūtu) radiotornim.

3.5.2. Meliorācijas sistēmas raksturojums

Krievu sala atrodas Daugavas lejtecē pie Rīgas jūras līča, kas nosaka to, ka, pastāvot noteiktiem apstākļiem, atsevišķas teritorijas Rīgas Brīvdabas teritorijā applūst. To rada dažādi apstākļi – gan vējuzplūdi, gan pavasara palu radīta ūdens līmeņa celšanās, gan stipru nokrišņu izraisīts applūdums un gruntsūdeņu paaugstināšanās.

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas I pakāpes sateces baseina "Daugava" un II pakāpes sateces K-20 robežās, kas ir noteikti Rīgas teritorijas plānojuma paskaidrojumu raksta shēmā "Meliorācijas sistēmas sateces baseini".

Saistībā ar Rīgas brīvdabas attīstību, teritorijas uzbēršanas darbi ir īpaši aktuāls jautājums, jo saskaņā ar Aizsargjoslu likumu ir aizliegta ūdenstilpņu aizbēršana, izņemot gadījumos, kad tas ir nepieciešams ostas funkciju nodrošināšanai. Tādējādi Rīgas brīvdabas teritorijā ir atļauts mainīt reljefu (veikt teritoriju uzbēršanu), ja tas ir nepieciešams ostas attīstībai, kas Krievu salas gadījumā arī tika īstenots. Mākslīgas reljefa izmaiņas mēdz negatīvi ietekmēt apkārtējo vidi, izmaiņas nav nosakāmas īsā laika periodā. Dati par teritorijas uzbēršanas darbu ietekmi uz vidi nav pieejami, kas ļautu objektīvi noteikt reālo ietekmi uz vidi.

3.5.3. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi

Esošās aizsargjoslas, kuru platums ir 10 m un vairāk, lokālpārplānojuma teritorijā attēlotas Lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Teritorijas pašreizējā izmantošana", atbilstoši lokālpārplānojuma izstrādes mērogam - 1:2000. Aizsargjoslas attēlotas un noteiktas saskaņā ar LR Aizsargjoslu likumu un Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam. Ņemot vērā LR Aizsargjoslu likuma 34.panta nosacījumus, ielu sarkano līniju robežās netiek attēlotas citas ekspluatācijas aizsargjoslas.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas un attēlotas sekojošas Vides un dabas resursu aizsargjoslas:

- Rīgas jūras līča ierobežotas saimnieciskās darbības josla;
- Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas (Daugavai un Hapaka grāvim);

Ostu teritorijās virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas nosaka, lai ilgtspējīgas attīstības interesēs līdzsvarotu vides aizsardzības prasības un ostu ekonomisko attīstību, kā arī samazinātu piesārņojuma negatīvo ietekmi uz ūdens ekosistēmām un novērstu erozijas procesu attīstību.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas un attēlotas sekojošas aizsargjoslas:

vides un dabas resursu aizsargjoslas:

- Rīgas jūras līča ierobežotas saimnieciskās darbības josla;

- virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas

eksploatācijas aizsargjoslas:

- eksploatācijas aizsargjosla gar ielu – sarkanā līnija;
- eksploatācijas aizsargjosla gar elektrisko tīklu gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 110 kilovoltu;
- ap gāzes vadiem, ar spiedienu vairāk par 0,4 mPa līdz 1,6 mPa;

drošības aizsargjosla:

- aizsargjosla ap sašķidrinātās ogļūdeņražu gāzes noliktavām, krātuvēm un ar tām saistītajām uzpildes stacijām, kuras paredzētas sašķidrinātās ogļūdeņražu gāzes iekraušanai gāzes pārvadāšanas transportlīdzekļos (autocisternās, dzelzceļa cisternās vai kuģos) un izkraušanai no šiem transportlīdzekļiem, — 100 metru attālumā.

3.5.4. Ģeodēziskā tīkla punkti

Pamatojoties uz “Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras” 24.03.2017. vēstulē Nr. 189/1-12e/283 un 10.07.2017. vēstulē Nr. 426/7/1-12/603 sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas neviens valsts ģeodēziskā tīkla punkts.

3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski

(1) Degradētās un piesārņotās teritorijas

Nosakot degradētās teritorijas, tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums.

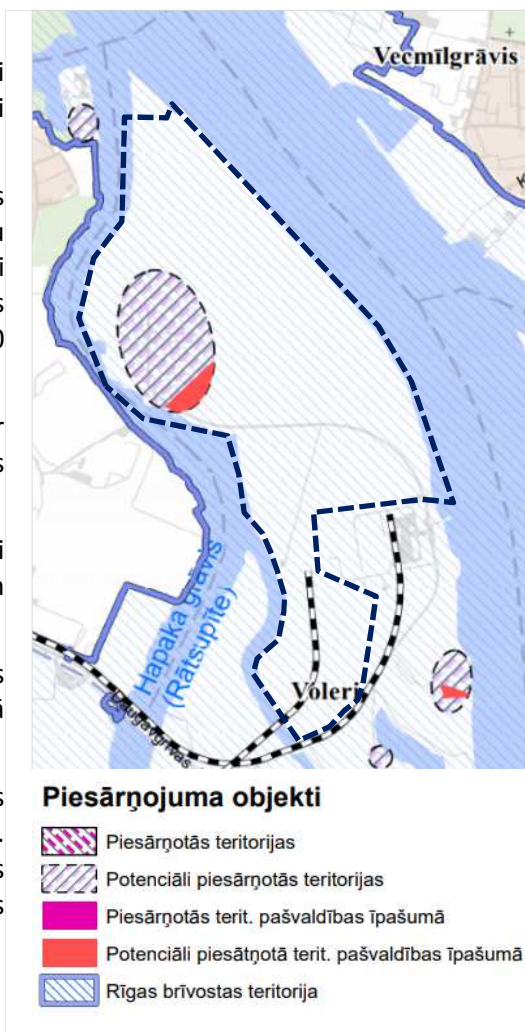
Atbilstoši Valsts SIA “Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciālu piesārņotu vietu reģistru lokālpārplānojuma teritorijā atrodas piesārņota un potenciāli piesārņota vieta (Nr. 01924/668) – bijušās Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, kas kādreiz apstrādāja 15-20 milj. m³ kanalizācijas notekūdeņu.

Iekārtas teritorijas kopējā platība sastāda aptuveni 15 ha, kas ir blīvi apbūvēta ar ēkām, dažādiem baseiniem un pazemes komunikācijām.

Piesārņotajā teritorijā augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu ar naftas produktu vidējām frakcijām (dīzeļdegviela).

Ar plašāku informāciju par piesārņotām teritorijām var iepazīties SIA “Firma L4” izstrādātā Vides pārskata 5.13.5. apakšnodaļā *Piesārņotas teritorijas*.

Būvniecības procesa uzsākšana pieļaujama tikai pēc teritorijas izpētes, kas jāveic likumā "Par piesārņojumu" noteiktajā kārtībā. Jauna būvniecība teritorijā iespējama tikai pēc teritorijas sanācijas un esošo ēku un būvju nojaukšanas, ievērojot arī citas lokālpārplānojuma prasības un noteikumus.



33.attēls. Vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums lokālpārplānojuma teritorijā.

Avots: Rīgas brīvostas tematiskais plānojums.

Gaisa piesārņojums

Lai nodrošinātu gaisa kvalitāti cilvēka veselības un ekosistēmas aizsardzībai, tiek noteikti gaisa kvalitātes normatīvi, kas paredz pieļaujamo gaisa piesārņojuma līmeni. 03.11.2009. ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamo līmeni vidē 12 gaisu piesārņojošām vielām, kā arī noteikti pasākumi, kas veicami, ja kādā teritorijā novērojams paaugstināts gaisa piesārņojuma līmenis.

Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, taču pārsniegumi ir konstatēti slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀ un benzolam Rīgā. Daļa no Rīgas pilsētas stacionārajiem piesārņojuma avotiem ir izvietoti Rīgas Brīvostas teritorijā, kur atrodas dažādas ražotnes un kravu pārkraušanas uzņēmumi. Pieaugot pārkrautajam apjomam, īpaši beramkravām, palielinās arī Rīgas brīvostas teritorijās radītais piesārņojums (galvenokārt daļiņu PM₁₀ daudzums).

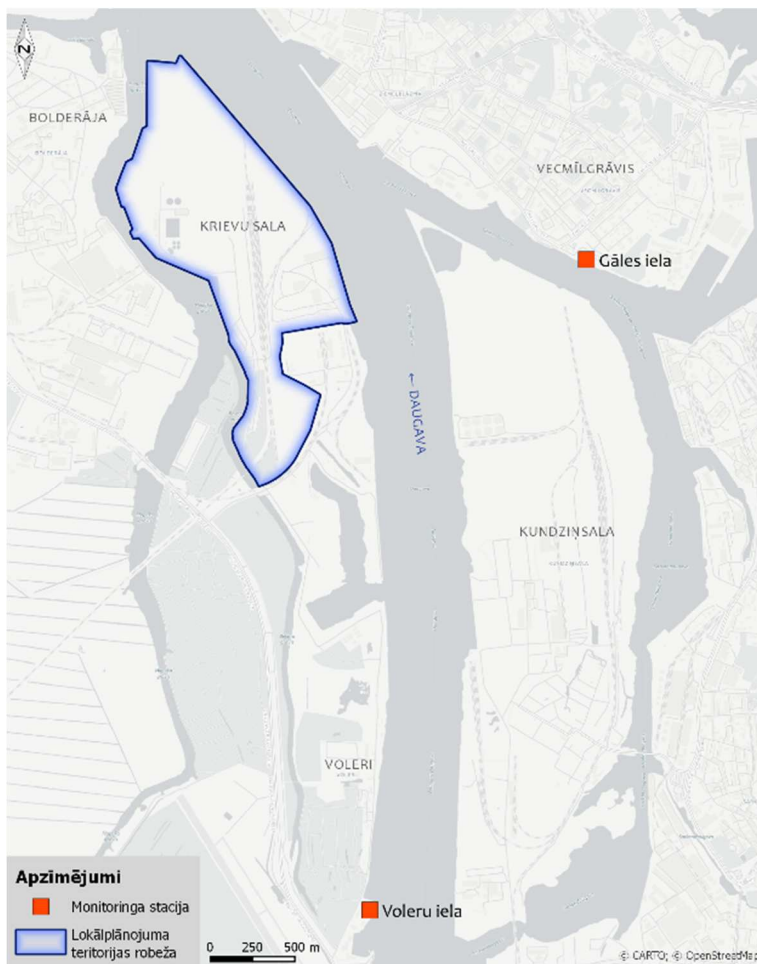
Ostās beramkravu terminālos uzglabāšanas un pārkraušanas procesos veidojas emisijas gaisā, ūdenī un augsnē, tomēr no visiem pieminētajiem veidiem lielāko ietekmi rada emisijas gaisā. To galvenais cēlonis ir cieto vielu pārvietošana pa teritoriju, pārkraušana no dzelzceļa vagoniem uz noliktavu krautnēm un tālāk uz kuģiem, kā arī uzglabāšana atklātajās un segtajās noliktavās, radot piesārņojumu ar putekļiem.

Ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr.4641 (protokola Nr.85, 31.§) ir apstiprināta “Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.-2020.gadam” (Izstrādātājs: ELLE (SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”) sadarbībā ar CERC (Cambridge Environmental Research Consultants Limited)). Laika periodā no 2010. līdz 2015.gadam Rīgas pilsētā tika reģistrēti vairāku piesārņojošo vielu gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi, kā rezultātā tika sagatavota Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.–2020.gadam. Programma tika izstrādāta, ņemot vērā līdz šim Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanai plānotos un īstenotos pasākumus. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.-2020.gadam izstrādāti pasākumi četrus piesārņojošo vielu – slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna – emisiju samazināšanai. Analizējot piesārņojuma avotu devumu, Programmā tika izdalītas sekojošas piesārņojuma avotu grupas:

- autotransports,
- sabiedriskais transports,
- individuālā apkure,
- rūpniecības objekti,
- kuģu kustība un stāvēšana piestātnēs.

Uz lokālpārplānojuma teritoriju ir attiecināmas trīs no piecām piesārņojuma avotu grupām – autotransports, rūpniecības objekti, kuģu kustība un stāvēšana piestātnēs.

Saskaņā ar Rīgas domes 2015.gada 22.septembra saistošajiem noteikumiem Nr.167 “Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” lokālpārplānojuma teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā attiecībā uz slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējām koncentrācijām un II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā attiecībā uz daļiņu PM₁₀ gada vidējā koncentrācijām. I un III gaisa



piesārņojuma teritoriālajās zonās nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlē un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

Kopš 2014. gada ir uzsākts piesārņojuma monitorings uzņēmumos (galvenokārt Daugavas labajā krastā, kas tieši neattiecas uz lokālpārvaldības teritoriju). (skat. 34.attēlu).

Pēc terminālu apbūves un infrastruktūras izbūves pabeigšanas Krievu salā gaisa kvalitātes kontrole tiks veikta divos līmeņos, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai noslēguma ziņojuma rekomendācijām:

- Rīgas brīvostas līmenis – atmosfēras piezemes slānī, novērtējot gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanu ārpus terminālu teritorijām;
- operatoru līmenis – emisiju kontrole no emisiju avotiem darba vidē.

Ar plašāku informāciju par gaisa piesārņojumu Lokālpārvaldības teritorijā var iepazīties SIA “Firma L4” izstrādātā Vides pārskata 5.8. apakšnodaļā *Gaisa kvalitāte*.

(2) Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par vienu no būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību. Troksnis ir saistīts ar daudzām cilvēka aktivitātēm, taču vislielākā ietekme ir transporta satiksmei.

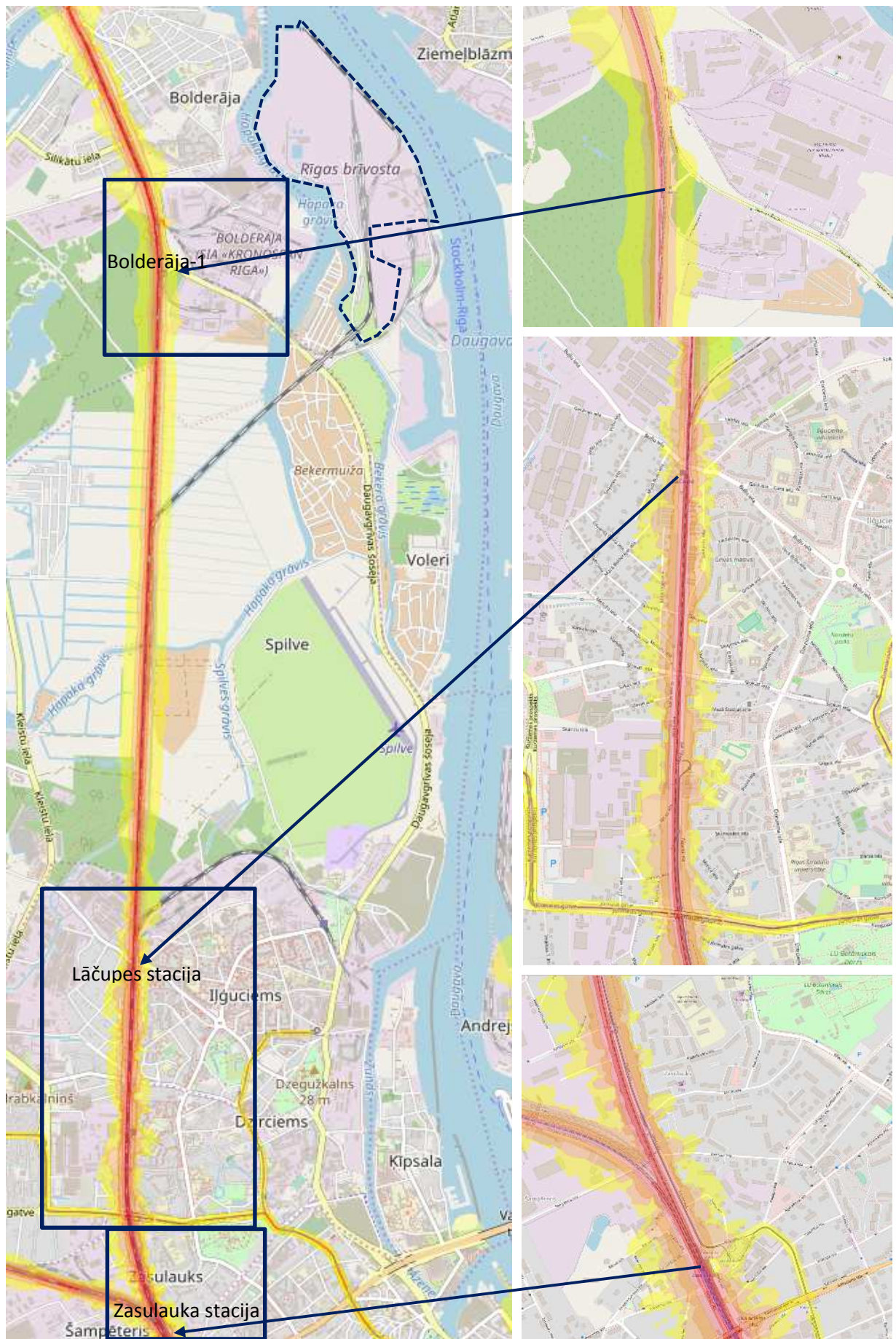
Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16).

Trokšņus un vibrācijas Rīgas brīvostā rada galvenokārt atsevišķi uzņēmumi (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t.i. dzelzceļš un autoceļi. Tā kā pēdējā laikā nav ticis veikts regulārs trokšņu monitorings Rīgas brīvostas teritorijā, pastāv tikai neregulāri dati. Prognozējams, ka dažādo ostas attīstības projektu ieviešanas rezultātā palielināsies autoceļu un dzelzceļa tīkla noslodze, tādējādi pieaugot gan trokšņa un vibrāciju līmenim, gan emisiju daudzumam atmosfērā, samazināsies satiksmes drošība, kā arī palielināsies stāvēšanas laiks pie dzelzceļa pārbrauktuvēm.

2006. gadā Rīgas pilsētas aglomerācijai tika izstrādātā vides trokšņu stratēģiskā karte, kura 2015. gadā tika pārskatīta un pilnībā atjaunota atbilstoši MK 07.01.2014. noteikumiem Nr. 16. Attiecīgi Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta nosacījumiem Krievu salas lokālpārvaldības izstrādei tiek apskatīts dzelzceļa pievedceļa posmā Zaslauks – Bolderāja dzelzceļa radītais vides troksnis diennaktī, ar mērķi noteikt trokšņa ietekmi uz dzelzceļa tuvumā esošajām mājām un citiem jutīgiem objektiem. (skat. 35. attēlu). Tiek konstatēts, ka posmā no Zaslauka stacijas līdz Lāčupes stacijai tiek uzrādīts pastāvošo normatīvu pārsniegums par vairāk kā 5 dB (A) trokšņa jutīgās teritorijās, kas atrodas ārpus lokālpārvaldības teritorijas.

VAS “Latvijas valsts dzelzceļš” jau kopš 2007.gada attīsta un īsteno projektu “Rīgas dzelzceļa mezgla attīstība un rekonstrukcija”, kura ietvaros 2009.gadā SIA “VentEco” izstrādāja ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojumu “Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija” (turpmāk tekstā – Ziņojums).

Ziņojuma 11.7. nodaļā ir norādīts: *“Prognozējamo trokšņa līmeni paredzētās darbības un tai piegulošajās teritorijās noteica izmantojot matemātiskās modelēšanas metodi. Sākotnēji bija plānots salīdzināt iegūtos rezultātus ar Rīgas aglomerācijas stratēģiskā trokšņa kartē attīstītajiem trokšņa līmeņiem, (...) kartē tika konstatēta virkne neprecizitāšu un apšaubāmu datu, tādēļ pieņemts lēmums, ka nav iespējams šo karti izmantot trokšņu kvantitatīvajai analīzei. (...) Vides trokšņa situācija projektējamajiem dzelzceļa atzariem tiek modelēta, izstrādājot šo dzelzceļa atzaru trokšņa karti(es).(...) Pārējie vides trokšņi – troksnis no ekspluatācijā esošajām dzelzceļa līnijām, no autosatiksmes un no ostas (industriālais troksnis) šajā vides trokšņa situācijas modelēšanā netiek ņemti vērā, pieņemot, ka tos raksturo Rīgas aglomerācijas stratēģiskā trokšņa kartes”.*



35. attēls. Dzelzceļa radītā trokšņa kartes fragmenti posmā no Zasulauka stacijas līdz Bolderāja-1 diennaktī.

Avots: Rīgas Domes Mājokļu un vides departaments

Tā kā Rīgas pilsētas aglomerācijas vides trokšņu stratēģiskajā kartē (gan 2006.gadā, gan 2015.gadā) nav veikta dzelzceļa trokšņu modelēšana jaunizbūvētajam pievadceļam uz Krievu salu, un nav attēlota kartēs, lokālpārplānojuma izpētes un plānošanas posmā tika izmantota pieejamā informācija no Ziņojuma. Veiktās trokšņu modelēšanas rezultāti dzelzceļa posmam Bolderāja-2 – Bolderāja ar pievadceļu Krievu salai ietverti Ziņojumā.



36.attēls. **Dzelzceļa radītais troksnis dienā (attēlā pa kreisi) un naktī (pa labi).** Avots: "Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija" Noslēguma ziņojums.

Atbilstoši Ziņojumam, tika prognozēts trokšņa līmeņa pieaugums dzelzceļa posmā Torņkalns – Lāčupes stacija, kas šķērso vairākus dzīvojamus mikrorajonus. Ziņojumā norādīts: "Vietās, kur dzīvojamās ēkas atrodas tuvu dzelzceļa nodalījuma joslai, nepieciešamības gadījumā jānodrošina prettrokšņu pasākumi. Kā optimālākais risinājums tika uzskatīts prettrokšņa sienu būvniecība, kas vienlaicīgi novērš iespēju iedzīvotājiem šķērsot sliežu ceļus neatļautās vietās, kā arī samazina izmešu izkliedi gaisā. Papildus, ceļa posmos, kur prognozējama vilcienu sastāva bremzēšanas nepieciešamība, izvērtējama iespēja izmantot zemgulšņu un zemsližu starplikas, kā arī sliežu lubrikantus."

Ietekmes uz vidi samazināšanu stacijās Lāčupe, Bolderāja -1 un Bolderāja -2 nodrošinās arī satiksmes drošības un optimālas vilcienu kustības plūsmas plānošana un vadīšana, tai skaitā vilcienu kustības grafika sastādīšana un stacijas tehniskā darba organizācija un citi pasākumi.

Tā kā vides trokšņa indikatori L_{dienas} , L_{vakars} , L_{nakts} ir gada vidējie rādītāji, aprēķina pamatā tiek ņemti gada vidējie skaņas izplatīšanās un klimatiskie apstākļi, t.sk., vidējā temperatūra +10 °C, vidējais gaisa mitrums 70 %. Zemes virsma var būt vai nu skaņu atstarojoša (brūģis, ūdens, virsma vai cieta zeme), vai arī skaņu slāpējoša (zāle, krūmi, sniegs ziemā). Hapaka grāvis skaņas izplatīšanos ietekmē nebūtiski, jo projektējamā dzelzceļa tuvumā aizņem salīdzinoši mazu daļu. Vienīgi no projektējamā tilta pār Hapaka grāvi skaņa virs ūdens izplatīsies tālāk nekā virs sauszemes blakus.

Krievu salas dzelzceļa atzara radītā trokšņa pārklājuma zonā nav pastāvīgi apdzīvotu mājokļu, tādēļ 2009.gadā tika sagatavotas tikai prognozējamā trokšņa izplatības kartes, taču Ziņojumā nav detalizēta izvērtējuma par iespējamo trokšņa ietekmi uz dzīvojamo sektoru. Spēkā esošajos normatīvajos aktos trokšņu robežlielumi noteikti dažāda veida dzīvojamās un darījuma apbūves teritorijām. Līdz ar to modelēšanas rezultātā iegūtās trokšņa izplatības kartes uzskatāmas par informatīvām un izmantojamām turpmākajā šīs teritorijas attīstības plānošanā. Kā liecina trokšņa izklaides kartes, praktiski ārpus dzelzceļa nodalījuma joslas troksnis nepārsniedz 50 dB(A), kas atbilst MK noteikumos noteikto dienas robežvērtību mazstāvu, dzīvojamo ēku, ārstniecības, veselības, bērnu un sociālās aprūpes iestāžu teritorijām, nedaudz pārsniedzot robežvērtību (~5 dB(A)) šādai teritorijai nakts laikam.

Ar plašāku informāciju par trokšņa un vibrāciju līmeni Lokālpārplānojuma teritorijā, un tā ietekmi uz tuvumā esošām trokšņu jutīgām zonām var iepazīties SIA "Firma L4" izstrādātā Vides pārskata 5.9. apakšnodaļā *Trokšņa un vibrāciju līmenis*.

(3) Paaugstināta riska objekti un teritorijas

Piederību noteiktas kategorijas paaugstinātas bīstamības objektu grupai nosaka Ministru kabineta 18.09.2007. noteikumi Nr. 626 "Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai". Kā kritērijs objekta iekļaušanai paaugstinātas bīstamības objektu sarakstā ir maksimāli iespējamais bīstamo vielu daudzums tajā. Katrai bīstamajai vielai vai vielu grupai, atkarībā no to īpašībām, ir noteiktas atšķirīgas robežvērtības.

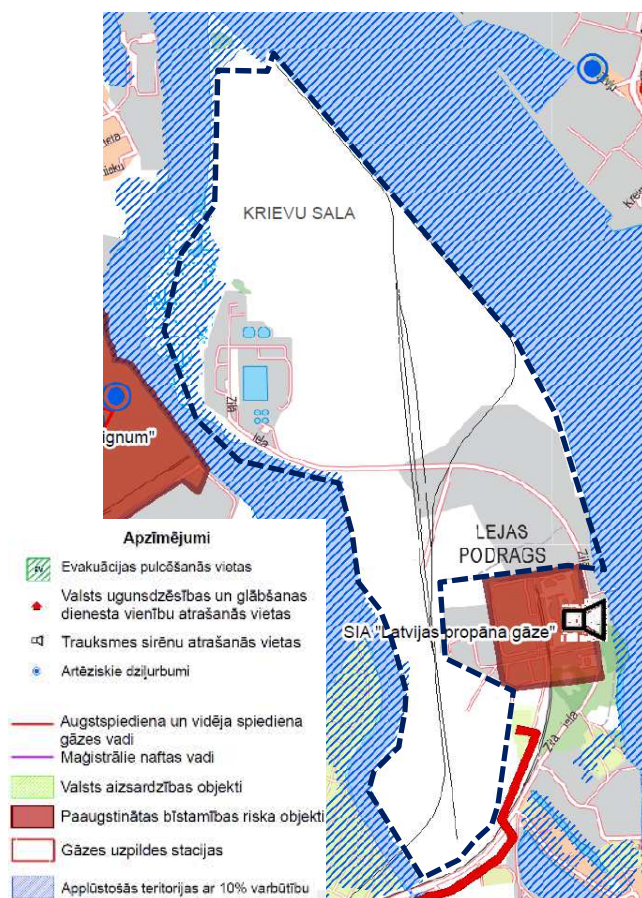
Ministru kabineta 2016.gada 1.marta noteikumu Nr. 131 "Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi" VIII.nodaļā "Prasības drošības attālumam un teritorijas izmantošanas ierobežojumu noteikšanai ap objektiem" ir ietverti nosacījumi jaunu rūpniecisko avāriju riska objektu izvietojumam un esošo objektu attīstībai, paredzot, ka objektu izvietojuma minimālos drošības attālumus un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumus nosaka pašvaldības teritorijas plānojumos, lokālpārplānojumos vai detālpārplānojumos atbilstoši teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām un ņemot vērā katra objekta civilās aizsardzības plānu, rūpniecisko avāriju novēršanas programmu vai drošības pārskatu un citu informāciju. Noteikumu 54.punkts nosaka, ka pašvaldība pieprasa objekta atbildīgajai personai sniegt informāciju par konkrētiem rūpnieciskās avārijas riska faktoriem, riska līmeni (pakāpi) un avāriju seku iespējamās nevēlamās iedarbības attālumiem, ja šāda informācija ir nepieciešama teritorijas attīstības plānošanai.

Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas un attēloti noteiktie drošības attālumus ap sekojošiem paaugstināta riska objektiem un kuru drošības attālumus skar lokālpārplānojuma teritoriju, atbilstoši teritorijas plānojuma izstrādes laikā aktuāliem objektu drošības pārskatiem:

- AS "Latvijas finieris" rūpnīcu "Lignums" (Platajā ielā 38);
- SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju (Zilajā ielā 20).

Par minētajiem drošības attālumiem un aprobežojumiem ir sniegta informācija lokālpārplānojuma paskaidrojumu raksta 2. nodaļā.

09.08.2011. ar Ministru kabineta rīkojumu Nr.369 „Par Valsts civilās aizsardzības plānu” tika apstiprināts „Valsts civilās aizsardzības plāns” (grozījumi apstiprināti ar Ministru kabineta 14.10.2014. rīkojumu Nr.581), kurā paredzēti preventīvie, gatavības un seku likvidācijas pasākumi praktiski visiem Latvijā iespējamiem apdraudējumu veidiem, ietverot kā dabas, tā tehnogēnās katastrofas. Saskaņā ar minēto plānu, blakus lokālpārplānojuma teritorijai atrodas paaugstinātas bīstamības rūpniecisko avāriju risku objekts (SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacija).



37. attēls. Valsts civilā aizsardzības plāna fragments.

Projekta realizācijas rezultātā izbūvētie Krievu salas termināla iekšējie ceļi, kas atrodas paaugstinātas bīstamības rūpniecisko avāriju riska objekta - SIA "Latvijas Propāna gāze" nomas teritorijas tiešā tuvumā uzlabos un atvieglos evakuācijas iespējas un ugunsdzēsības transporta piekļuves iespējas rūpniecisko avāriju gadījumā, jo Zilā iela šobrīd ir vienīgais ceļš, kas nodrošina iebraukšanu/izbraukšanu Krievu salas objektos.

Biedrība "Latvijas Vides pārvaldības asociācija" sadarbībā ar Valsts vides dienestu un biedrību "Latvijas Riska vadības asociācija" 2016.gadā ir īstenojusi Latvijas vides aizsardzības fonda finansētu projektu "Vadlīniju izstrāde teritorijas izmantošanas ierobežojumu noteikšanai teritorijas plānošanas dokumentos ap rūpniecisko avāriju riska objektiem". Vadlīnijas drošības attālumu un teritorijas izmantošanas ierobežojumu noteikšanai ap rūpniecisko avāriju riska objektiem izstrādātas, balstoties uz Eiropas Savienības valstu pieredzi un normatīvo bāzi, kas apkopota PSI "Risks un audits" SIA veiktajā pētījumā, un papildināta ar pēdējā laika atziņām.

Gar Zilo ielu un Daugavgrīvas šoseju (virzienā uz Daugavgrīvu) ir izvietoti augstspiediena un vidēja spiediena gāzes vadi.

4. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālpārplānojuma izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu Rīgas Brīvdabas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Krievu salā, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī sabalansētu Rīgas Brīvdabas un piegulošo teritoriju attīstību, ir nepieciešams izstrādāt lokālpārplānojumu kā grozījumus Rīgas teritorijas plānojumā.

Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu priekšlikums – mainīt lokālpārplānojuma teritorijas funkcionālo zonējumu, ir pamatots un atbilst Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumos Nr. 34 2. pielikumā noteiktajiem kritērijiem:

- 1) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālpārplānojuma izstrāde nav pretrunā ar normatīvajiem aktiem;
- 2) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālpārplānojuma izstrāde nav pretrunā ar teritorijas attīstības plānošanas principiem;
- 3) Lokālpārplānojuma risinājumi atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam un Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma mērķim „*veicināt ilgtspējīgu un līdzsvarotu pilsētvides attīstību, sabalansējot īpašuma tiesību aprobežojumus un privātpersonu un sabiedrības intereses ar pilsētas ekonomiskās attīstības interesēm*”;
- 4) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālpārplānojuma izstrāde ir saskaņā ar apkaimē iedibināto izmantošanas vai apbūves raksturu;
- 5) Nepasliktina lokālpārplānojuma teritorijas esošo teritoriju vides kvalitāti; tiek respektēta dzīvojamā apbūve blakus ražošanas teritorijām;
- 6) Ar Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu priekšlikumu radītos priekšnosacījumus teritorijas turpmākajai attīstībai nav iespējams risināt ar detālplānojumu, jo to nepieļauj normatīvo aktu prasības.

4.2. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS

4.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi

Izpildot MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240) prasības, lokālpārplānojuma teritorijā primāri nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu atbilstoši funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240.

Nemot vērā minēto, lokālpārplānojuma teritorijā esošajiem zemes gabaliem “Jūras ostas apbūves teritorija (OO)” ir piemērots funkcionālais zonējums “Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)”; precizēts “Ūdens teritorijas (Ū)” funkcionālās zonas nosaukums uz “Ūdeņu teritorija (Ū)”, bet “Ielu teritorijas (I) ar sarkanajām līnijām” nosaukums tiek tiek grozīts uz “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”.

Funkcionālā zonējuma maiņu pamato sekojoši priekšnoteikumi:

- Lokālpārplānojuma noteiktais funkcionālais zonējums un tajā plānotā teritorijas izmantošana atbilst kopējai apkārtējās teritorijas esošajai apbūves struktūrai un funkcijai;
- Lokālpārplānojuma teritorijas attīstības iecere atbilst Rīgas pilsētas attīstības stratēģiskajām pamatnostādnēm;
- Lokālpārplānojuma teritorijas funkcionālais zonējums atbilst spēkā esošiem normatīviem dokumentiem.

Rūpnieciskās apbūves teritorijās ir plānota viena indeksētā teritorija “R5” – rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas, kur atļauts izvietot un attīstīt uzņēmumus ar A, B vai C kategorijas piesārņojošās darbības atļaujām.

Transporta infrastruktūras attīstībai tiek noteiktas teritorijas ar indeksu “TR25”. Funkcionālajā zonā ietilpst teritorijas, kas paredzētas ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmākai attīstībai.

Ūdeņu teritorija noteikta ar indeksu “Ū7” – kuģojami un ostas darbības nodrošināšanai un saimnieciskai izmantošanai paredzētās ūdeņu teritorijas.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas divas teritorijas ar īpašiem noteikumiem:

- ar indeksu TIN72 – Piejūras maģistrāles attīstībai rezervētā teritorija;
- ar indeksu TIN81 – degradēta, piesārņota un potenciāli piesārņota teritorija – bijušo Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija.

Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai.

4.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz sabalansēt vides prasības ar mūsdienīgas un attīstīties spējīgas ostas apbūves prasībām. Lokālpārplānojuma teritorijas lielāko daļu aizņem rūpnieciskās apbūves, tehniskās apbūves un transporta infrastruktūras teritorijas, kas atrodas Rīgas brīvostas robežās. Teritorijā ir plānots turpināt un attīstīt ar ostas darbību saistītu uzņēmumu un tam nepieciešamās infrastruktūras attīstību.

Teritorijai ir nodrošināta piekļuve gan no sauszemes puses – pa izbūvētajiem pievedceļiem no Daugavgrīvas šosejas un Zilās ielas puses, kā arī pa jaunizbūvēto dzelzceļa pievedceļu (atzars no Rīgas – Bolderājas dzelzceļa līnijas), gan arī no ūdens puses, izmantojot esošos kuģu ceļus pa Daugavu un izbūvētās piestātnes. Nākotnē pastāv iespēja attīstīt jaunas kuģu piestātnes arī Hapaka grāvja krastā un tādējādi izmantot arī esošo kuģu ceļu pa Hapaka grāvi.

Jaunu publisku ielu vai dzelzceļa līniju izbūve lokālpārplānojumā netiek paredzēta. Lokālpārplānojuma risinājumi paredz tikai ostas iekšējās darbības nodrošināšanai nepieciešamās infrastruktūras izbūvi, kas risināma konkrētu būvprojektu ietvaros. Ostas iekšējie ceļi nav plānoti kā publiskas ielas, tādējādi nodrošinot šo teritoriju atbilstošu funkcionēšanu. Ostas teritorijas iekšējiem ceļiem nav noteiktas ielu sarkanās līnijas.

Ņemot vērā minēto un secinot, ka lokālpārplānojuma teritorijā netiek plānota jaunu ielu izbūve vai esošo pārbūve, lokālpārplānojuma risinājumos ir ietverts tikai esošais Zilās ielas šķērsprofili.

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju iekšējo ostas ceļu tīklu un Zilo ielu nākotnē pievienot pie plānotās Piejūras maģistrāles Krievu salas dienvidu daļā, ja tāda tiks izbūvēta.

4.2.3. Paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un to ierobežojumi

Paaugstinātas bīstamības uzņēmumu darbību ierobežo MK 01.03.2016. noteikumos Nr.131 "Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi" noteiktie kritēriji. Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā esošie objekti - AS "Latvijas finieris" rūpnīca "Lignums" (Platajā ielā 38) un SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacija (Zilajā ielā 20) - ir potenciāli bīstami, un noteiktu apstākļu sakritības gadījumā iespējama avārija, kas var apdraudēt apkārtnē esošos cilvēkus, tehnoloģijas un vidi.

Lokālpārplānojumā teritorijā šobrīd netiek plānots izvietot jaunus potenciāli bīstamus riska objektus, kā arī netiek plānots pārvadāt bīstamas kravas (naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisku vielu vai produktu pārvadājumus) pa autoceļiem un/vai dzelzceļu.

Būvju lietošanas veidus, izvietojumu, ugunsdrošības attālumus un piebrauktuves lokālpārplānojuma teritorijā jānosaka saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 „Būvju ugunsdrošība” (apstiprināts ar Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumiem Nr.333). Apbūves teritorijās ēkām un būvēm jānodrošina piebrauktuves un caurbrauktuves ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai. Strupceļos jāierīko vismaz 12x12 metrus lielus laukumus vai lokus ar minimālo diametru 16 metru, ugunsdzēsības automobiļu apgriešanai. Piebrauktuve, iebrauktuve un caurbrauktuve jābūt mazāks par 3,5 metriem, augstums – ne mazāks par 4,25 metriem. Piebrauktuves ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai apzīmē ar drošības/ugunsdrošības zīmēm saskaņā ar obligāti piemērojamo Latvijas standartu LVS 446 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums”, kā arī ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumiem Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi”.

Ugunsdzēsības hidrantu izbūve paredz aizsardzību pret sasalšanu ziemā. Ugunsdzēsības hidrants ūdensvada tīklā izvietots tā, lai nodrošinātu katras ēkas vai būves ārējo ugunsdzēsību no vismaz diviem un vismaz trīs stundu laikā (izņemot Latvijas būvnormatīvā LBN 222-15 “Ūdensapgādes būves” minētos gadījumus). Ugunsdzēsības hidrants izbūvē saskaņā ar Latvijas standartiem LVS NE 14339 „Apakšzemes

ugunsdzēsības hidranti”, LVS NE 14384 „Virszemes ugunsdzēsības hidranti” un LVS 187 „Ugunsdzēsības hidrantu nacionālās prasības”. Jāņem vērā nepieciešamie ūdens patēriņi ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai, kā arī saimnieciskām un sadzīves vajadzībām. Pie upēm un citām ūdenskrātuvēm, kuras paredzētas ugunsdzēsības ūdens ņemšanai ugunsdzēsības vajadzībām, izbūvē vismaz 3,5 m platus piebraucamos ceļus un 12x12 metrus laukumus ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai ar atbilstošas kvalitātes cieto segumu. Ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vietas ierīko tā, lai ugunsdzēsības tehnika varētu ņemt ūdeni jebkurā gadalaikā un tā jānodrošina ugunsgrēka dzēšana vismaz trīs stundu laikā. Ūdens ņemšanas atrašanās vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām apzīmē ar norādījuma zīmēm saskaņā ar Latvijas standarta LVS 446 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums” prasībām.

4.2.4. Risinājumi negatīvo ietekmju novēršanai un mazināšanai

Ostas darbības laikā prognozējamās tiešās ietekmes saistāmas ar emisijām gaisā un to radīto ietekmi uz gaisa kvalitāti, vides trokšņiem, ko rada kravu iekraušanas/izkraušanas process, dzelzceļa un autotransporta kustība u.c. trokšņa avoti, kā arī avāriju risku un ar to saistīto vides piesārņojuma iespējamību. Minētās ietekmes, kā arī Labākās pieejamās metodes saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām (“Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām”, 2005. gada janvāris) detalizēti analizētas Vides pārskatā.

Kā ieteicamās organizatoriskās pieejas un metodes putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu glabāšanā dokumentā (“Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām”, 2005. gada janvāris) noteiktas:

- monitorings;
- glabāšanas vietu ierīkojums un ekspluatācija (veic plānošanas un operatīvais personāls);
- novēršanas/samazināšanas pasākumu spēkā uzturēšana;
- vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana.

Tā kā būvniecības un inženiertehniskās sagatavošanas pamatetaps Lokālpārplānojuma teritorijā jau pabeigts, veikta virsmas paaugstināšana, piestātņu būvniecība, koplietošanas inženiertehniskās infrastruktūras un transporta objektu būvniecība, lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumos iekļauti ieteicamie ietekmju uz vidi samazināšanas pasākumi galvenokārt ostas termināļu darbības laikā.

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz, ka jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiepakotu birstošu materiālu uzglabāšanu un pārkraušanu, būvniecībā, pārbūvē vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto tehnoloģijas un pārkraušanas paņēmieni, kas nodrošina vides aizsardzības prasību ievērošanu atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Konkrēti risinājumi jāizstrādā un jāpamato būvprojektā.

Lai novērstu un samazinātu paredzētās darbības īstenošanas prognozējamo negatīvo ietekmi uz vidi ir paredzēts īstenot virkni inženiertehnisko un organizatorisko pasākumu, kas nosacīti ir sadalīti divās grupās: 1.Projektētie inženiertehniskie risinājumi ietekmju uz vidi novēršanai vai samazināšanai; 2.Organizatoriskie pasākumi būvniecības un ostas darbības laikā.

Lokālpārplānojuma teritorijā, ņemot vērā jūras kravu veida īpatnības, būvprojekta sastāvā var paredzēt šādus inženiertehniskos risinājumus vides ietekmju pārvaldībai kā:

- kravu mitrināšana to uzglabāšanas un/ vai pārkraušanas laikā;
- slēgto vai daļēji slēgto tehnoloģiju izmantošanu;
- norobežojošu konstrukciju izbūvi ap atklātajiem kravu laukumiem;
- pretinfiltrācijas segumu ierīkošana zem atklātajiem kravu laukumiem;
- lietusnotekūdeņu kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu izbūve.

Lokālpārplānojuma teritorijā realizējami sekojoši organizatoriskie pasākumi būvniecības un ostas darbības laikā:

- laika apstākļu monitorings;
- gaisa kvalitātes monitorings;
- piemērots konveijera kustības ātrums;

- greifera atbilstošas ekspluatācijas nosacījumu ievērošana;
- regulāra iekārtu, tehnisko līdzekļu un teritorijas tīrīšana;
- krautņu un to nogāžu formēšana, optimāla slīpuma noteikšana un ievērošana;
- atbilstošā tehniskajā kārtībā esošu tehnisko līdzekļu izmantošana;
- regulāra lietuvu kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu kontrole;
- darba drošības pasākumu ievērošana, avārijas situāciju nepieļaušana;
- darbinieku apmācība rīcībai avārijas situācijā;
- piesārņojuma savākšanai atbilstošu līdzekļu nodrošināšana terminālī.

Ja tiek ievērotas vides aizsardzības prasības un tiek īstenoti lokālpārplānojumā un atsevišķu objektu būvprojektos paredzētie plānotie pasākumi ietekmju novēršanai un mazināšanai, ostas infrastruktūras būvniecības procesā (kas jau daļēji ir veikts) prognozējamās tiešās ietekmes uz vidi daļēji ir klasificējamās kā lokālas, daļa no tām ir īslaicīgas (būvniecības laikā). Ilglaicīgas ir lokāla ietekme uz ainavu, ar neapbūvētas teritorijas apbūvi saistītās ietekmes, kā arī lokālas gruntsūdens līmeņa un plūsmu izmaiņas ko rada zemes virsmas paaugstināšana, dzelzceļa un autoceļu uzbūrumi. Visas minētās ietekmes klasificējamās kā lokālas (ietekmes, nav prognozējamās ārpus lokālpārplānojuma teritorijas) un nebūtiskas (netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, netiek ietekmēti jutīgi objekti vai teritorijas, būvniecības gaitā un pēc tās pabeigšanas nav prognozamas vides kvalitātes, tai skaitā gaisa, virszemes un pazemes ūdeņu, augsnes, iežu, kā arī bioloģiskās daudzveidības izmaiņas ārpus lokālpārplānojuma teritorijas).

4.2.5. Meliorācijas un lietuvu notekūdeņu savākšanas sistēmas attīstība

Lokālpārplānojuma teritorijas apbūvētajā daļā ir izbūvēta lietuvu notekūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēma ar sistēmas izvadiem Daugavā vai Hapaka grāvī.

Arī veidojot jaunu apbūvi, ir jāņem vērā lietuvu ūdens novadīšanas nepieciešamība. Teorētiski iespējama vai nu grāvju izveide, vai drenāžas kolektoru izbūve. Grāvju sistēma ir vieglāk kopjama tomēr samazina lietderīgi izmantojamo zemes platību un nav piemērota atklātu kravu laukumu un ražošanas teritoriju apbūvei. Drenāžas kolektoru izbūve prasa lielākus finanšu resursus gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, tomēr drenu kolektori ļauj izmantot esošo teritoriju pilnā apjomā. Ņemot vērā, ka grāvju meliorācijas sistēmas fragmentē pieejamo teritoriju, ieteicama ir drenāžas kolektoru izbūve, tomēr gala lēmums jāpieņem konkrēta būvprojekta izstrādātājam, atbilstoši pieejamajiem resursiem un konkrētās lokālās teritorijas iespējām. Liela uzmanība jāpievērš ūdeņu kvalitātei, kas tiek novadīti. Ostas apbūves būvprojektu izstrādes gaitā ir ieteicams izskatīt iespējas izveidot iztvaikošanas grāvjus vai dīķus, kas kalpotu kā spēcīgu lietuvu ūdens akumulējošas vietas.

Katrā konkrētā būvprojektā jāizvērtē ūdeņu piesārņošanas riski un to attīrīšanas iespējas. Jāievēro "Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi", izdoti Rīgā 2011. gada 15. novembrī.

Vecot jaunu būvniecību ostas teritorijās nav pieļaujams pasliktināt apkārt esošo teritoriju hidroloģisko stāvokli. Katrā konkrētā būvprojektā nepieciešams iekļaut sadaļu par lietuvu ūdeņu novadi. Projektējot grāvju vai drenāžas kolektoru izvadi Daugavā vai Hapaka grāvī, jāņem vērā vējuzplūdu risks. Tas nozīmē, ka meliorācijas sistēmām, kas tiek izvadītas upē, ir jābūt augtākām par 2,00 m vjl. vai arī jāierīko vienvirziena vārsti. Pieļaujama arī sistēmu izvadu ierīkošana zemāk, ja tas nerada draudus appludināt piegulošās teritorijas, kas atrodas zemāk par vējuzplūdu radīto ūdens līmeni.

Īstenojot Rīgas brīvdabas attīstību, izstrādājamajos būvprojektos ietverama sadaļa par lietuvu ūdens (virsūdens) novadīšanu un meliorācijas sistēmas sakārtošanu. Ņemot vērā, ka plūdu skarto teritoriju pasargāšanai no applūšanas, paaugstināta gruntsūdens līmeņa un spēcīgu nokrišņu izraisītiem plūdiem, jāveic pasākumu komplekss, kas ietver:

1. pretplūdu būvju izbūvi,
2. meliorācijas sistēmas ierīkošanu vai pārkārtošanu,
3. slēgto lietuvu ūdens novadīšanas sistēmu izveidi.

Papildus veicami arī citi pasākumi, kas nevar tikt īstenoti viena zemesgabala ietvaros, kompleksas plānošanas un nosusināmās teritorijas un prasības to attīstībai saglabājamās arī RTP2030.

Projekta „Rīga pret plūdiem” (pilnais nosaukums „Rīgas pilsētas virszemes ūdeņu ietekmju novērtēšana, novēršana un ekoloģiskā stāvokļa uzlabošana”) ietvaros Rīgas pilsētas pašvaldība 2012.gadā izstrādāja “Plūdu riska pārvaldības plānu” (apstiprināts ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr.5535) un “Metodoloģiskās vadlīnijas teritorijas plānošanai applūstošajās teritorijās” (apstiprinātas ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr.5534). Vadlīniju izstrādē par pamatu tika ņemti projektā līdz šim īstenoto pētījumu rezultāti un iegūtā informācija. Plūdu draudu pārvarēšanai pastāv dažādu veidu aizsardzības iespējas. Galvenokārt tās ir atkarīgas no konkrētās teritorijas un plūdu veida. Kā nozīmīgākie risinājumi aizsargbūvēm metodoloģiskajās vadlīnijās minēti – dažādu veidu dambji un ārsienas; polderu izveides; ēku pretplūdu inženiertehniskie risinājumi; zemes līmeņa pacelšana ar grunti, kas tiek iegūta padziļinot ūdensobjektu.

Attiecībā uz Lokālplānojuma teritoriju, metodoloģiskajās vadlīnijās konkrēti Rīgas Brīvdabas piestātņu paaugstināšana pretplūdu risinājumi nav izvērtēti, bet ir izmantots pieņēmums, ka osta, atkarībā no vajadzības īsteno savas teritorijas aizsardzību, to uzberot.

4.3. TRANSPORTA BŪVJU SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMS TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES TERITORIJĀ

Lokālplānojuma teritorijai, veikta transporta plūsmas izpēte (skat. Lokālplānojuma Pielikumu sadaļu), autors – SIA “BRD projekts”.

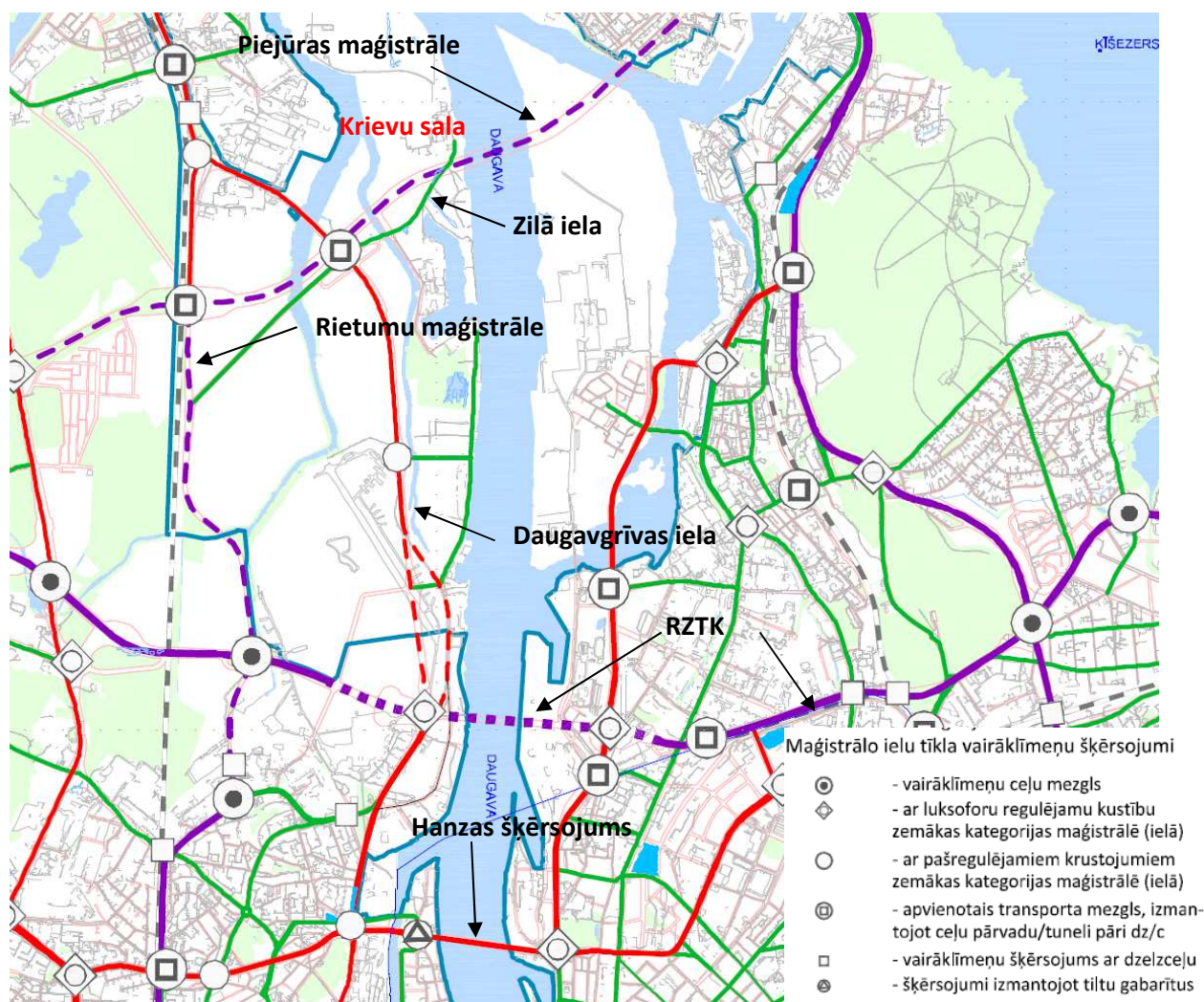
Kā rāda satiksmes novērojumi, tad Krievu salas apkārtnē krustojumu caurlaidspējas rezerves ir pietiekami augstas, lai nodrošinātu piekļuvi uzņēmumu teritorijām esošajā situācijā. Jāņem vērā, ka esošajā situācijā transporta plūsmas uz Krievu salu ir minimālas – vairāk saistītas ar būvniecības transportu, bet perspektīvā, attīstoties uzņēmējdarbībai, ir sagaidāms transporta plūsmu pieaugums, kādēļ Transporta attīstības tematiskajā plānojumā tiek paredzēts vairāklīmeņu mezglis Daugavgrīvas un Zilās ielas krustojumā.

Atbilstoši Rīgas Brīvdabas sniegtajai informācijai lielākā daļa kravu pārvadājuma apjoma uz/no Krievu salas tiks pārvads ar dzelzceļu. Esošā dzelzceļa infrastruktūra Krievu salā ir izbūvēta atbilstoši ostas vajadzībām un var nodrošināt nepieciešamo kravu pārvadājumus.

Transporta plūsmu izpētes projektā ir secināts, ka esošā ielu infrastruktūra lokālplānojuma teritorijā un tās tuvumā – viens vienlīmeņa krustojums (Daugavgrīvas ielas un Zilās ielas krustojums) - lokāli spēs nodrošināt smagā kravas transporta kustību uz/no Krievu salas.

Transporta plūsmu izpētes projektā ir minēts, ka lielākie aizkavējumi maršrutā uz/no ostas teritorijām Krievu salā, veidojas Daugavgrīvas un Bulļu ielas krustojumā, kā arī Uzvaras bulvāra, Raņķa dambja, Slokas ielas un Valguma ielas krustojumā. Kā risinājums tam ir Rīgas ielu tīkla fragmentārā rakstura mazināšana, realizējot „Rīgas ielu tīkla attīstības koncepcijas” mērķus. Izpētes projektā ir sniegti priekšlikumi nepieciešamajiem transporta infrastruktūras uzlabojumiem pilsētā, lai nākotnē uzlabotu satiksmes plūsmu Uzvaras bulvāra, Valguma ielas, Raņķa dambja, Slokas ielas mezglā.

Bulļu ielas un Daugavgrīvas ielas krustojumā 2009.gadā ir izstrādāts tehniskais projekts par krustojuma rekonstrukciju. Projektā tika paredzēta regulējama krustojuma izveide, kas uzlabotu caurlaidspēju, līdz ar to spētu nodrošināt arī perspektīvās satiksmes intensitātes.



38. attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēma Avots: Transporta attīstības tematiskais plānojums, 2017.gads.

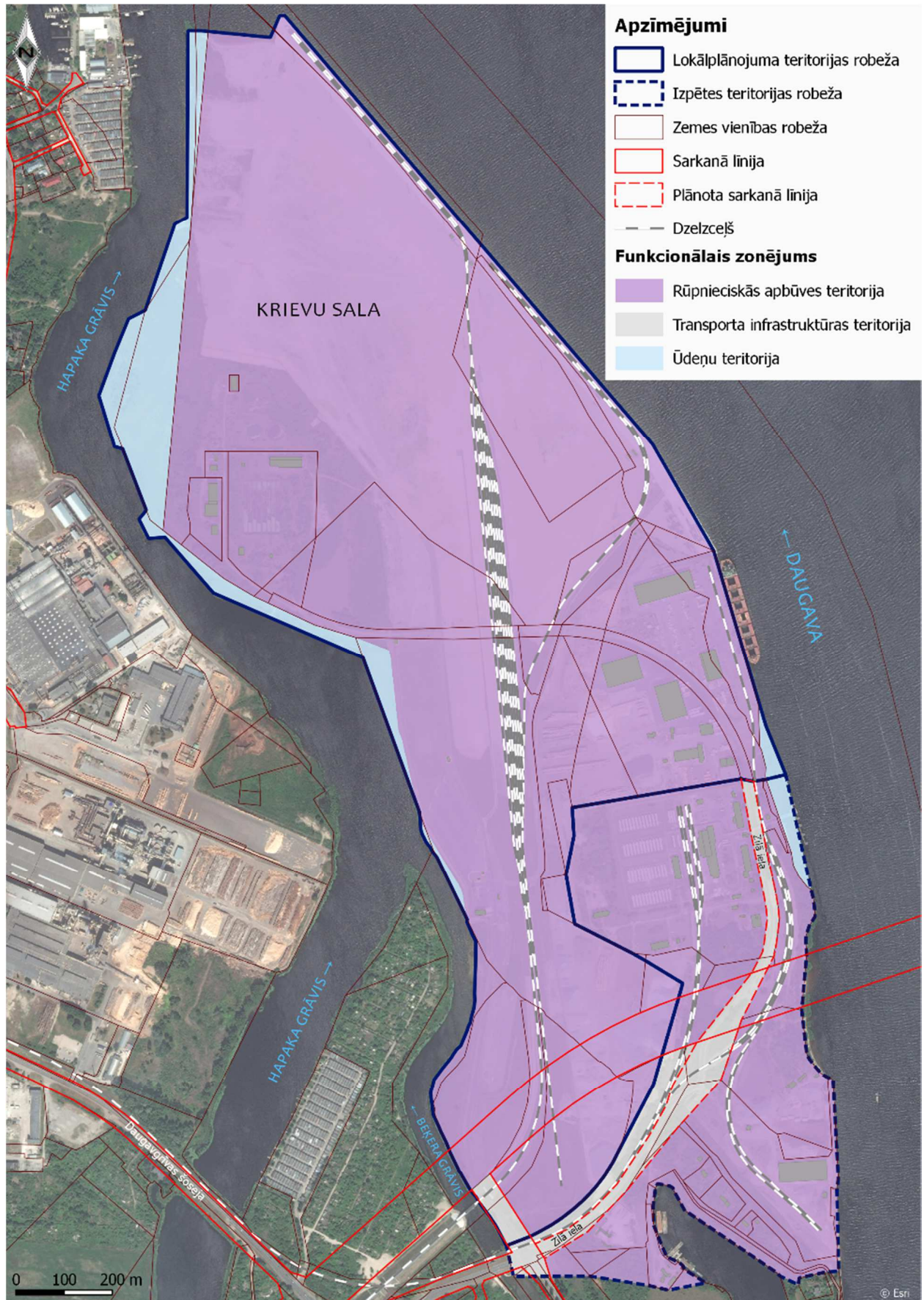
4.4. FUNKCIONĀLO ZONU PRIEKŠLIKUMS LOKĀLPLĀNOJUMA IZPĒTES TERITORIJĀ

Saskaņā ar Lokālpārplānojuma darba uzdevumu ir izstrādāts priekšlikums turpmākās izmantošanas funkcionālajām zonām Krievu salas austrumu daļā noteiktajā izpētes zonā (skat. 39. attēlu).

Ņemot vērā, ka lokālpārplānojuma teritorijai austrumu pusē piegulošajās teritorijās darbojas esoši ar ražošanu saistīti uzņēmumi, izstrādātais priekšlikums paredz galvenokārt noteikt "Rūpnieciskās ražošanas teritorijas"(R) funkcionālo zonu, atsevišķi izdalot tikai dzelzceļa pievedceļu un publiski pieejamo sauszemes ceļu platības, tajās nosakot "Transporta infrastruktūras" (TR) funkcionālo zonu. Piejūras maģistrālei rezervēto teritoriju ir priekšlikums noteikt kā teritoriju ar īpašiem nosacījumiem (TIN), tās sarkano līniju koridora robežās.

Lokālpārplānojuma izpētes teritorijā iekļauts Rīgas Brīvdabas priekšlikums atjaunot ielas sarkanās līnijas Zilās ielas trasei posmā no Beķera grāvja līdz SIA "KS terminal"teritorijai, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt publisku piekļuvi objektiem un teritorijām, esošo ielas brauktuvi un ielas telpā esošos inženiertehniskās apgādes tīklus un būves.

Lokālpārplānojumā noteiktais plānotais (atļautais) zemes lietošanas veids un pamatojoties uz to īstenotās darbības, nerada nekādus iespējamus aprobežojumus līdzšinējā saimnieciskajā darbībā piegulošajās teritorijās.



39. attēls. Funkcionālo zonu priekšlikums lokālpārplānojuma un tā izpētes zonas teritorijā.

5. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030.GADAM

Izstrādātais lokālplānojums atbilst ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentam „Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam” (apstiprināta ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.302), kur noteikti Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības mērķi, kā, piemēram:

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM2 „Inovācija, atvērta un eksportspējīga ekonomika”** – nosakot, ka:

[30] *„Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”*
- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”**

[51] *Rīga ir starptautiski atzīts un pievilcīgs zaļo inovāciju centrs. Pilsētā atbildīgi patērē resursus un efektīvi izmanto enerģiju. Pateicoties ievērojami samazinātam izmešu daudzumam, gaisa kvalitāte visur pilsētā atbilst ES standartiem un pilsētā ir samazinājies trokšņa piesārņojums. Ostā veiktie ievērojamie ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attieksmē pret iedzīvotāju drošību un dzīves kvalitāti.*
- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM4 “Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole”**

[55] *Pilsētas starptautiskās nozīmes palielināšanā viens no svarīgākajiem faktoriem ir tās pieejamības uzlabošana – gaisa, jūras, dzelzceļa un autoceļu transporta infrastruktūras paplašināšana un modernizēšana. Rīgas brīvostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors.*

[64] *Pilsēta efektīvi izmanto savu ģeogrāfisko novietojumu. Šeit satiekas Rietumu un Austrumu tirgi Rīgas centrālajā biznesa rajonā darbojas pasaulē lielāko banku un starptautisko korporāciju pārstāvniecības. Rīgas brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs, un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti.*

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam Telpiskās attīstības perspektīvas Stratēģijas daļā, kurā rakstveidā un grafiski ir noteiktas teritorijas attīstības vadlīnijas, attīstības prioritātes un vēlamās izmaiņas ilgtermiņā. Tematiskajā daļā “Transporta infrastruktūra” noteikts, ka:

[126] *“Lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmai, tai skaitā Rīgas brīvostas tranzītkravu plūsmai, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora I posms. Pilsētā strādājošie uzņēmumi savas ar ostu saistītās kravas pamatā pārvadās pa pilsētas loku, kas ir ērti savienots ar Rīgas brīvostu.”*

Lokālplānojuma risinājumi ir izstrādāti atbilstoši Transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijām, jo paredz un risina galvenos radiālos savienojumus – nodrošina transporta plūsmu uz/no pilsētas centra, plānojot teritorijas, kas paredzētas un ir piegulošas [130] Ziemeļu transporta koridoram un [133] Piejūras maģistrālei.

Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni, kur definēti arī ir: **“Laba vides kvalitāte”**, **“Labvēlīga uzņēmējdarbības vide un augsta ekonomiskā aktivitāte”** un **“Augoša daudzprofilu osta”**. Rīcības virzienu detalizētāks izklāsts, tajos noteiktie uzdevumi, plānotie pasākumi, rīcības plāns un investīciju plāns – ietverti Rīgas Attīstības programmā.

Starp Stratēģijā noteiktajām stratēģiskajām nostādnēm pilsētvides attīstībai kontekstā ar sagatavoto attīstības priekšlikumu un Plānojuma grozījumu priekšlikumu, var minēt sekojošas stratēģiskās nostādnis:

▪ **SN7 Rīgas brīvostas attīstība**

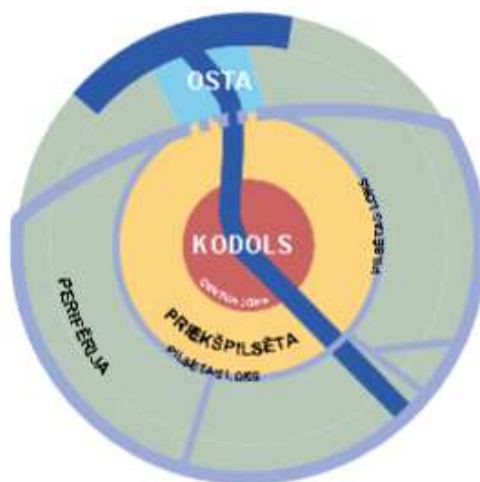
[273] *Rīgas brīvosta ir nozīmīgs pilsētas ekonomikas dzinējspēks, tomēr ostas attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši pilsētnieku interesēm un tai piegulošo apkaimju dzīves kvalitātes uzlabošanai.*

[274] *Nepaplašinot Rīgas brīvostas teritoriju, nepieciešams efektīvāk izmantot Rīgas brīvostā pieejamos zemes resursus, attīstot multimodālos loģistikas parkus, industriālās teritorijas uzņēmējdarbības veicināšanai un ar jūras pārvadājumiem saistītas ražotnes. Lai izvairītos no applūšanas riska, attīstot šādus projektus, vairumā gadījumu jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana.*

[275] *Pašvaldībai jākoordinē Rīgas brīvostas attīstībai nepieciešamo pievadceļu un inženierkomunikāciju plānošana un izbūve.*

[276] *Pašvaldība nosaka prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvostas teritorijā.*

Lokālpārvaldības risinājumi, atbilstoši dokumentam „Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam”, paredz efektīvi izmantot Rīgas brīvostā pieejamos zemes resursus, paredzot teritorijas dažādu loģistikas parku, industriālo teritoriju un ar jūras pārvadājumiem saistīto ražotņu izvietošanai. Lai izvairītos no applūšanas riska, attīstot šādus projektus, plānota teritorijas inženiertehniskā sagatavošana. Teritoriju attīstot, lokālpārvaldības risinājumos plānots izbūvēt nepieciešamās inženierkomunikācijas un pievadceļus ostas funkcionēšanas nodrošināšanai.



40. attēls. **Kravas un tranzīta autotransporta plūsmas organizācija Rīgā.** Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija.