

SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"

Lokālpilānojuma teritorijai Eksportostā

***Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma
Vides pārskata projekts***

Rīga, 2017. gada decembris

SATURS

IEVADS	4
1. Lokālplānojuma galvenie mērķi un īss satura izklāsts, saistība ar citiem plānošanas dokumentiem	4
1.1. Lokālplānojuma mērķi un kopsavilkums	4
1.2. Programmas saistība ar starptautiskajiem vides aizsardzības dokumentiem, ES un nacionālajiem plānošanas dokumentiem un vides aizsardzības mērķiem.....	5
1.2.1. Saistība ar citiem plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem	6
1.2.2. Starptautiskie un ES vides aizsardzības dokumenti.....	6
1.2.3. Latvijas vides aizsardzības dokumenti un mērķi.....	8
2. Vides pārskata sagatavošanas procedūra un iesaistītās institūcijas, sabiedrības līdzdalība un rezultāti	10
2.1. Vispārējā pieeja un metodes	10
2.2. Konsultācijas un sabiedrības iesaiste	14
3. Esošā vides stāvokļa apraksts un iespējamā attīstība, ja lokālplānojums netiktu īstenots. 14	
3.1. Gaisa kvalitāte	14
3.2. Troksnis.....	21
3.3. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT.....	22
3.4. Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	23
3.5. Ūdens kvalitāte un plūdu risks	23
3.6. Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte	24
3.7. Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums.....	24
4. Ar lokālplānojumu saistītie vides aspekti	24
4.1. Gaisa kvalitāte	28
4.2. Troksnis.....	29
4.3. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT.....	31
4.4. Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	31
4.5. Ūdens kvalitāte un plūdu risks	31
4.6. Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte	32
4.7. Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums.....	32
5. Lokālplānojuma būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums.....	32
6. Risinājumi, lai novērstu vai samazinātu lokālplānojuma īstenošanas ietekmi uz vidi.....	33
7. Īss iespējamo alternatīvu izvēles pamatojums un SIVN izstrādes būtiskākās problēmas... 35	
7.1. Alternatīvas un to izvēles pamatojums	35
7.2. SIVN izstrādes būtiskākās problēmas	37
8. Iespējamie kompensējošie pasākumi.....	37
9. Lokālplānojuma īstenošanas iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes	37

10. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai	37
11. Kopsavilkums	38
1. pielikums Lokālpilnoņuma ietekmes uz vidi novērtējuma tabula	42

Saīsinājumi

ANO EEK	Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija
CERC	Cambridge Environmental Research Consultants Limited
dB(A)	A-izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis
DDPS OZOLS	Dabas datu pārvaldības sistēma OZOLS
ELLE	SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment
ES	Eiropas Savienība
ĢIS	Ģeogrāfiskās informācijas sistēmas
ĪADT	Īpaši aizsargājamā dabas teritorija
JC	Jauktas centra apbūves teritorija
JC52	Jauktas centra apbūves teritorija ar indeksu 52
LR	Latvijas Republika
LVĢMC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs"
MK	Ministru kabinets
NO ₂	Slāpekļa dioksīds
PM ₁₀	Cietās daļiņas ar diametru 10 μm
R6	Rūpnieciskās apbūves teritorija ar indeksu 6
RTP	Rīgas teritorijas plāns
RZTK	Rīgas ziemeļu transporta koridors
SIVN	Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums
TA5	Tehniskās apbūves teritorija ar indeksu 5
TIAN	Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
TR26	Transporta infrastruktūras teritorija ar indeksu 26
VPP	Vides politikas pamatnostādnes
VRP	Vides rīcības programma

IEVADS

Lokālpilnojumā izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr. 4970 „Par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpilnojumā kā Rīgas teritorijas pilnojumā 2006.–2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr. 89, 13.§). Lokālpilnojumā izstrādes ierosinātājs ir Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, bet izstrādātājs – SIA “METRUM”.

Lai novērtētu lokālpilnojumā iespējamo būtisko ietekmi uz vidi, pilnošanas dokumentam tiek veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk tekstā SIVN), kura ietvaros tiek sagatavots Vides pārskaits. SIVN izstrāde uzsākta 2017. gada novembrī, un Vides pārskaits projektu sagatavoja vides konsultāciju uzņēmums SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Vispārējo pieeju Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādē nosaka SIVN procedūru reglamentējošie normatīvie akti - likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (pieņemts 14.10.2008., ar grozījumiem, kas spēkā ar 01.01.2017.) un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (ar grozījumiem, kas spēkā ar 09.12.2016.). Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

Vides pārskaits projekts sastāv no 11 nodaļām, un tā izstrādē tika iesaistīti dažādu nozaru eksperti.

Vides pārskaits projekts tiks papildināts pēc sabiedriskās apspriešanas.

1. Lokālpilnojumā galvenie mērķi un īss saturs izklāsts, saistība ar citiem pilnošanas dokumentiem

1.1. Lokālpilnojumā mērķi un kopsavilkums

Lokālpilnojumā izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas pilnojumā grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" īstenošanu, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī sabalansētu Rīgas Brīvostas un piegulošo teritoriju attīstību.

Lokālpilnojumā sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Lokālpilnojumā izstrādei ir noteikti četri mērķi:

1. Radīt priekšnoteikumus Eksportostas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, kas izriet no Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības pilnošanas dokumentiem, kā arī noteiktu risinājumus ar mērķi sabalansēt īpašnieku un pilsētas/sabiedrības intereses;
2. Sasniegt Rīgas brīvostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” (turpmāk – Projekts) mērķus un iespējami atbrīvotu pilsētas centru no atklātām beramkravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi;
3. Pārskatīt esošo transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus, nodrošināt nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus transporta infrastruktūras attīstībā, nepieciešamības gadījumā veikt ielu sarkano līniju korekciju un/vai kategoriju maiņu, precizēt Eksportostas teritorijas piededceļus un to kategorijas (šķērsprofilus) un noteikt transporta infrastruktūras izbūves secību;

4. Nodrošināt Eksportostas teritorijā esošās ostas infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējās un ieceri turpināt un attīstīt ar ostas darbību saistītu uzņēmējdarbību, mainot teritorijas atļauto izmantošanu.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu lokālplānojuma izstrādei tika noteikti izstrādes darba uzdevumi, no kuriem galvenie ir:

1. Pamatot Rīgas teritorijas plānojuma atļautās izmantošanas grozījumu nepieciešamību Eksportostas teritorijā un tai piegulošajā apkaimē atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiskajām interesēm, Projekta interesēm un īpašnieku interesēm. Izvērtēt lokālplānojuma teritorijas pašreizējo un plānoto izmantošanu, ņemot vērā attīstības tendences lokālplānojuma teritorijas robežās un piegulošajā teritorijas daļā.
2. Noteiktajā lokālplānojuma teritorijā veikt funkcionāli telpisko analīzi esošās un plānotās apbūves kontekstā. Sniegt priekšlikumus aprakstošā un grafiskā veidā teritorijas turpmākā funkcionālā zonējuma piemērošanai un telpiskai attīstībai, saskaņā ar Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi".
3. Izvērtēt lokālplānojuma teritorijas plānotā izmantošanas veida un ar ostas funkciju saistīto attīstības priekšlikumu ietekmi uz blakus esošās Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijas daļas zemesgabaliem un to turpmākās attīstības iespējas saistībā ar ostas funkcijas, ūdens teritorijas un Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas noteikumiem.
4. Izstrādāt lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, nosakot apbūvi raksturojošos parametrus – apbūves intensitāti, brīvās zaļās teritorijas rādītāju atkarībā no funkcionālā zonējuma un apbūves augstuma.
5. Veikt transporta organizācijas izpēti un transporta lineārās infrastruktūras plānošanu.
6. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.

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 lokālplānojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

1.2. Programmas saistība ar starptautiskajiem vides aizsardzības dokumentiem, ES un nacionālajiem plānošanas dokumentiem un vides aizsardzības mērķiem

Pirms ietekmju izvērtēšanas ir nepieciešams noteikt, kādi ir aktuālākie ar vidi saistītie jautājumi, kas var rasties konkrēta plānošanas dokumenta ieviešanas procesā. Līdz ar to ir būtiski savlaicīgi identificēt lokālplānojuma saistību ar spēkā esošajiem starptautiskajiem vides aizsardzības un ES, un valsts plānošanas dokumentiem, kas var palīdzēt noteikt SIVN izvērtēšanas ietvaru, jo atspoguļo aktuālākos vides mērķus.

Zemāk uzskaitītie dokumenti palīdz identificēt galvenos aspektus, kas ir svarīgi dotā lokālplānojuma SIVN kontekstā, kā arī palīdzēt noteikt galvenās vides prioritātes un mērķus, kas ir būtiski turpmākajā izvērtēšanas procesā.

1.2.1. Saistība ar citiem plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem

Lokālplānojums izstrādāts cita starpā saskaņā ar šādiem normatīvajiem aktiem un plānošanas dokumentiem:

- „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (spēkā ar 01.12.2011.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (spēkā ar 01.05.2015.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (spēkā ar 22.05.2013.);
- Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam;
- Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam (ar grozījumiem).

1.2.2. Starptautiskie un ES vides aizsardzības dokumenti

ANO EEK konvencija par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (Orhūsas konvencija)

Orhūsas konvencija ir pieņemta 1998. gadā ar mērķi aizsargāt ikvienas personas tiesības dzīvot vidē, kas atbilstu personas veselības stāvoklim un labklājībai, tādēļ katrai valstij, kas parakstījusi konvenciju, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem ir jāgarantē tiesības piekļūt informācijai, sabiedrības dalība lēmumu pieņemšanā un iespēja griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Lai īstenotu konvencijas mērķa īstenošanu, Latvijā sabiedrības līdzdalība ir iekļauta Satversmē, kuras 115. pants nosaka, ka valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu, kā arī virknē normatīvo aktu.

Bernes konvencija Par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu saglabāšanu (Bernes konvencija)

Bernes konvencija ir pieņemta ar mērķi aizsargāt savvaļas floru un faunu un to dabiskās dzīvotnes, īpaši tās sugas un dzīvotnes, kuru aizsardzībai nepieciešama vairāku valstu sadarbība, un arī veicināt šādu sadarbību. Saskaņā ar konvencijas prasībām dalībvalstīm jāuzņemas pievērst uzmanību savvaļas floras un faunas saglabāšanai savas plānošanas un attīstības politikā un pasākumos pret piesārņošanu. Īpaši aizsardzības pasākumi ir piemērojami attiecībā uz konvencijas pielikumos uzskaitītajām sugām.

Riodežaneiro konvencija Par bioloģisko daudzveidību (Riodežaneiro konvencija)

Riodežaneiro konvencijas uzdevumi ir bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, dzīvās dabas ilgtspējīga izmantošana un godīga un līdztiesīga ģenētisko resursu patērēšanā iegūto labumu sadale, ietverot gan pienācīgu pieeju ģenētiskajiem resursiem, gan atbilstošu tehnoloģiju nodošanu, ņemot vērā visas tiesības uz šiem resursiem un tehnoloģijām, gan pienācīgu finansēšanu. Konvencijā iekļautie galvenie pasākumi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un ilgtspējīgai izmantošanai paredz, ka līgumslēdzēju pusēm iespēju un vajadzību robežās:

- Jāizstrādā vai jāpielāgo jau esošās valstiskās stratēģijas, plānus vai programmas bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un tās ilgtspējīgai izmantošanai, kurās noteikti jāatspoguļo šajā konvencijā izvirzītie uzdevumi, kuri attiecas uz konkrēto līgumslēdzēju pusi; un
- Jāiekļauj iespēju un vajadzību robežās bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un dzīvās dabas ilgtspējīgu izmantošanu atbilstošos nozaru un starpnozaru plānos, programmās un politikā.

Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencija (Helsinku konvencija)

Konvencijas mērķis ir samazināt, aizkavēt un novērst Baltijas jūras vides piesārņošanu, sekmēt Baltijas jūras vides atveseļošanu un tās ekoloģiskā līdzsvara uzturēšanu. Saskaņā ar Konvenciju Līgumslēdzējas Puses veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu un novestu līdz minimumam Baltijas jūras reģiona jūras vides piesārņojumu no sauszemes. Konvencijas dalībvalstis apņēmušās veikt drošības pasākumus, ja būs pamats domāt, ka tieši vai netieši jūras vidē nokļūstošās vielas vai enerģija var radīt draudus cilvēka veselībai, kaitēt dzīvajiem resursiem un jūras ekosistēmām, mazināt rekreatīvo vērtību vai traucēt citu likumīgu jūras izmantošanu, pat ja nav neapgāzamu pierādījumu cēloņsakarībai starp izmešiem un šīm parādībām. Tādēļ tās sekmēs videi labvēlīgāko pieeju un labāko pieejamo tehnoloģiju, kā arī principa „piesārņotājs maksā” piemērošanu.

ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam

ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam ir pirmā ES iekšējā stratēģija Eiropas makroreģionam, kuras pamatā ir inovatīva un integrēta ilgtermiņa pieeja ES politiku īstenošanai Baltijas jūras reģionā. Stratēģijai ir definēti trīs galvenie mērķi:

- Glābt jūru;
- Apvienot Baltijas jūras reģionu;
- Celt iedzīvotāju labklājību.

Mērķu sasniegšanas gaita līdz ar 13 politikas jomām un 4 horizontālām darbībām ir aprakstīta Stratēģijas Rīcības Plānā¹. Starp politikas jomām ir nosauktas tādas jomas kā barības vielu novadīšanas jūrā samazināšana līdz pieļaujamiem līmeņiem, bīstamo vielu izmantošanas un ietekmes samazināšana u.c.

Vispārēja Savienības vides rīcības programma līdz 2020. gadam „Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem” (7. vides rīcības programma)

Ar 7. vides rīcības programmu (VRP) ES ir vienojusies pastiprināt tās centienus aizsargāt dabas kapitālu, veicināt resursu izmantošanas ziņā efektīvu izaugsmi un inovācijas ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labklājību, vienlaikus ņemot vērā, ka Zemes resursi ir ierobežoti. Programmā ir norādīti 9 prioritārie mērķi un ES veicamie uzdevumi; starp mērķiem ir:

- aizsargāt, saglabāt un paplašināt Savienības dabas kapitālu;
- aizsargāt Savienības iedzīvotājus no vides radītās ietekmes un no apdraudējuma veselībai un labklājībai;
- padarīt Savienības pilsētas ilgtspējīgākas.

Pilsētu ilgtspējības nodrošināšanai ir būtiski popularizēt un paplašināt iniciatīvas, kas atbalsta inovācijas un paraugprakses apmaiņu pilsētās. Mērķis ir nodrošināt, ka līdz 2020. gadam lielākā daļa ES pilsētu īsteno ilgtspējīgas pilsētu plānošanas un projektēšanas politiku un izmanto šim mērķim pieejamo ES finansējumu.

Amsterdams pacts

2016. gadā neoficiālajā ministru sanāksmē par pilsētvides jautājumiem tika panākta vienošanās par „Amsterdams paktu”, kurā izklāstīti ES pilsētvides attīstības principi. Paktā iekļauts saraksts ar prioritārajiem tematiem pilsētvides problēmu risināšanā, starp kuriem ir iekļauta gaisa kvalitāte,

¹ SWD(2015) 177 final

pielāgošanās klimata pārmaiņām (iekļaujot zaļās infrastruktūras risinājumus), ilgtspējīga zemes izmantošana u.c..

Augstāk uzskaitīti vispārīgie vides aizsardzības politikas dokumenti ES līmenī. Bez tiem ir virkne specifisku regulu un direktīvu, kas attiecas uz konkrētām jomām/ vides aspektiem un ir pārņemtas Latvijas regulējumā. Ar visaptverošu vides jomas regulējumu ES līmenī var iepazīties Eiropas Komisijas Vides ģenerāldirektorāta mājaslapā².

1.2.3. Latvijas vides aizsardzības dokumenti un mērķi Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam tika pieņemta 2010. gadā, kad tā kļuva par valsts galveno plānošanas instrumentu ar likuma spēku, līdz ar to visiem valsts stratēģiskās plānošanas un attīstības dokumentiem ir jābūt izstrādātiem saskaņā ar stratēģijā noteiktajiem virzieniem un prioritātēm.

Kā viens no telpiskās attīstības perspektīvas mērķiem ir minēta nepieciešamība „saglabāt Latvijas savdabību – daudzveidīgo dabas un kultūras mantojumu, tipiskās un unikālās ainavas”.

Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020. gadam

2012. gada decembrī Saeima apstiprināja Nacionālo attīstības plānu 2014.-2020. gadam (turpmāk – NAP 2020), kas ir galvenais vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā. NAP 2020 vadmotīvs ir „Economiskais izrāviens”, un dokuments definē trīs prioritātes:

1. Tautas saimniecības izaugsme;
2. Cilvēka drošums; ~~un~~
3. Izaugsmi atbalstošas teritorijas.

Katrai no šīm prioritātēm ir identificēti būtiskākie rīcības virzieni, to mērķi, kā arī rādītāji, lai noteiktu mērķu sasniegšanas pakāpi. „Izaugsmi atbalstošas teritorijas” prioritātei ir pakārtoti trīs rīcības virzieni – „Economiskās aktivitātes veicināšana reģionos – teritoriju potenciāla izmantošana”, „Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai” un „Dabas un kultūras kapitāla ilgtspējīga apsaimniekošana”, kas iekļauj mērķi saglabāt dabas kapitālu kā bāzi ilgtspējīgai ekonomiskajai izaugsmei un sekmēt tā ilgtspējīgu izmantošanu, mazinot dabas un cilvēka darbības radītos riskus vides kvalitātei.

Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (VPP 2020)

VPP 2020 izvirza pasākumus, lai sasniegtu virsmērķi – nodrošināt iedzīvotājiem iespēju dzīvot tīrā un sakārtotā vidē, īstenojot uz ilgtspējīgu attīstību veiktas darbības, saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli.

VPP 2020 nosaka pasākumus, lai sasniegtu galveno mērķi – nodrošināt iedzīvotājiem iespēju dzīvot tīrā un sakārtotā vidē, īstenojot ilgtspējīgu attīstību, saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli. Uzdevumi un pasākumi ir noteikti šādās jomās:

- Horizontālie jautājumi;
- Augsne un zemes dzīles, otrreizējās izejvielas;

² http://ec.europa.eu/environment/index_en.htm

- Dabas aizsardzība;
- Gaisa aizsardzība;
- Klimata pārmaiņas;
- Ūdens resursi un Baltijas jūra;
- Vides piesārņojums un riski;
- Vides veselība; un
- Vides monitorings.

Lai nodrošinātu labu vides pārvaldību valsts un pašvaldību līmenī, kā arī labu vides komunikāciju, kas balstīta uz pilnīgu un izsvērtu vides informāciju, un veicinātu sabiedrības plašu iesaistīšanos vides jautājumu risināšanā, viens no VPP 2020 iekļautajiem rīcības virzieniem mērķa sasniegšanai ir „Ilgtspējīgas attīstības un vides aspektu iekļaušana visu līmeņu plānošanas un ieviešanas procesos, jo īpaši teritoriālās plānošanas un pilsētvides attīstības jomās”. Zem rīcības virziena cita starpā identificētas šādas aktivitātes:

- A3.2. Nodrošināt dažādu apdraudējumu izvērtēšanu pašvaldību teritoriju attīstības plānošanas procesā;
- A3.4. Pašvaldības teritorijas attīstības plānošanas procesā nodrošināt visu interešu līdzsvaru (sociālo, ekonomisko un vides aizsardzības).

Trokšņa rīcības plāni

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” aglomerācijām, autoceļiem, dzelzceļa līnijām un lidostām, kam ir izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes, izstrādā trokšņa rīcības plānus. Rīcības plānu izstrādā, lai novērstu vai samazinātu vides troksni, ja tas nepieciešams, vai saglabātu esošo stāvokli teritorijās, kurās trokšņa rādītāji atbilst šajos noteikumos noteiktajām prasībām.

Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.-2020. gadam

2016. gada Rīgas pilsētai tika izstrādāta gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma. Programmā cita starpā tika veikts gaisa piesārņojuma novērtējums un identificēti pasākumi PM₁₀, NO₂, benzola un benz(a)pirēna samazināšanai Rīgā.

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014-2030 ir ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments Rīgas plānošanas reģionam. Atsevišķa stratēģija izstrādāta arī pilsētai – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam ir Rīgas pilsētas pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā ietverts pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskie mērķi, telpiskās attīstības perspektīva un attīstības prioritātes. Tā tika izstrādāta, ņemot vērā valsts līmeņa attīstības plānošanas dokumentos ietverto. Viens no stratēģijas ilgtermiņa attīstības mērķiem ir „Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide” (IM3), kuram ir noteikti 11 rezultatīvie rādītāji.

Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2014.-2020. gadam ir reģionāla līmeņa vidēja termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments. Rīcības plānā katrai prioritātei ir identificēti rīcības virzieni un aktivitātes. Zīmīgākās ar vides aizsardzību un teritorijas plānošanu saistītās rīcības iekļauj:

- Potenciālo infrastruktūras attīstības projektu iniciēšana ekoloģiski vērtīgām vietām ar mērķi nodrošināt to pieejamību, saglabājot vietas kvalitātes (stāvlaukumi, skatu platformas, laipu takas īpaši aizsargājamās un estētiski un funkcionāli saistošās dabas teritorijās);
- Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas;

- Teritoriju fragmentācijas un transporta koridoru trokšņa radīto problēmu risinājumu izstrāde;
- Zaļā infrastruktūra gruntsūdens līmeņa ietekmju novēršanai un ekoloģiskā stāvokļa uzlabošanai RPR apdzīvotajās teritorijās.

Rīgas attīstības programma 2014.-2020. gadam ir pilsētas pašvaldības vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums Stratēģijā izvirzīto uzstādījumu un mērķu sasniegšanai, ņemot vērā nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentos noteikto. Programmā iekļauts izsmeļošs saraksts ar uzdevumiem un pasākumiem, kas veicami, lai īstenotu Rīgas pilsētas attīstības stratēģiskos mērķus. Tie cita starpā iekļauj zemāk uzskaitītos pasākumus, kas saistīti ar pilsētas vides stāvokli:

- Potenciāli piesārņotu vietu izpēte, lai noteiktu nepieciešamos sanācijas pasākumus. Piesārņotu vietu sanācijas programmu izstrādāšana un sanācijas darbu realizēšana (prioritārās vietas – Rīgas brīvdostas teritorija, Bolderāja, Sarkandaugavas upe);
- Pretplūdu pasākumu realizācija Rīgā: - ap Buļļupi (Vakarbuļļi, Rītabuļļi, Daugavgrīva, Bolderāja); - ap Vecdaugavu; - ap Hapaka grāvi un Beķera grāvi (Krēmeri, Voleri, Spilve); - ap Ķīšezeru, Juglas kanālu, Juglas ezeru un Baltezeru; - ap Sarkandaugavu; - ap Zunda kanālu (Ķīpsala, Klīversala, Mārupītes lejtece); - ap Bieķengrāvi (Mūkusala, Bieķensala, Lucavsala); - ap Krasta ielu no Salu tilta līdz Dienvidu tiltam;
- Zemes un citu dabas resursu ilgtspējīgas izmantošanas un bioloģiskās daudzveidības stimulēšana, pielietojot vidi saudzējošas tehnoloģijas;
- Trokšņa līmeņa samazināšana rūpniecības avotos (prioritāri – Rīgas brīvdosta (beramkravu termināli), Bolderāja);
- Labiekārtošanas pasākumi pieostas apkaimēs (prioritāri – Vecmīlgrāvis, Daugavgrīva, Bolderāja, Sarkandaugava, Kundziņsala, Mangaļsala, Mīlgrāvis).

2. Vides pārskata sagatavošanas procedūra un iesaistītās institūcijas, sabiedrības līdzdalība un rezultāti

2.1. Vispārējā pieeja un metodes

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (SIVN) ir process, kura mērķis ir uzlabot nozares politikas, politikas plāna, rīcības programmas, kā arī nacionālo, reģionālo un vietējo plānošanas dokumentu kvalitāti, vērtējot šo dokumentu iespējamo ietekmi uz vidi un laicīgi novēršot vai mazinot to īstenošanas negatīvās ietekmes. Šis process ir vērsts uz to, lai izvērtētu, kādas būtiskas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē var rasties plānošanas dokumentu īstenošanas rezultātā, un kā tās ietekmēs dabas kapitālu – resursus un pakalpojumus. SIVN ir veicams attiecīgo dokumentu sagatavošanas posmā, tā nepieciešamību un procesu nosaka starptautiskā un nacionālā likumdošana.

SIVN novērtējuma procedūras laikā tiek sagatavots Vides pārskats, kurā tiek iekļauta informācija par plānošanas dokumentu, tā mērķiem, saistību ar citiem plānošanas dokumentiem. Tiek aprakstīta vides pārskata sagatavošanas procedūra un novērtējuma veikšanai lietoto galveno pamatprincipu un metožu apraksts. Vides pārskatā tiek analizēts vides stāvoklis teritorijās, kuras saistītas ar plānošanas dokumentu.

SIVN uzdevums ir novērtēt vides apstākļus un sniegt informāciju lēmumu pieņēmējiem, kā arī informēt plašāku sabiedrību par sagaidāmo būtisko ietekmi uz vidi plānošanas dokumenta ieviešanas gadījumā.

Vispārējo pieeju SIVN izstrādē lokālplānojumam Eksportostas teritorijā nosaka SIVN procedūru reglamentējošie normatīvie akti - likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

SIVN procesa pamatprincipi:

Integrācija – vides aspekti ir pilnībā jāintegrē plānošanas dokumentā, tādēļ, lai izvairītos no konceptuālām kļūdām, tie ir jāņem vērā plānošanas sākumstadijā, tādējādi SIVN palīdz veikt piedāvāto rīcības virzienu analīzi un identificēt tās rīcības, kurām no vides viedokļa nepieciešama papildus izpēte par to ietekmi.

Piesardzības princips – pieņemot lēmumus, nepieciešams izmantot piesardzības principu, pat ja plānotās darbības tieša negatīva ietekme nav pierādīta, jo ekosistēmu nestspēju jeb ietilpību un sakarību starp slodzēm un dabas kapitālu nav iespējams precīzi noteikt.

Ilgtspējīgas attīstības princips – Ilgtspējīga attīstība ir definēta kā viens no trim ES „Stratēģija 2020” mērķiem.

Alternatīvu izvērtēšana – nepieciešams izvērtēt, kā plānošanas dokumentā paredzētās rīcības un to iespējamās alternatīvas ietekmēs vides resursus un to kvalitāti.

Pārskatāmība – SIVN ir atvērts un pārskatāms lēmumu pieņemšanas process, kas paredz interešu grupu un nevalstisko organizāciju iesaisti, balstās uz precīzi definētu metodoloģiju, lēmumu pieņemšanas mehānismu un sniedz pamatojumu novērtējumā iekļautajiem apgalvojumiem. SIVN pārskatāmību nodrošina arī Vides pārskata sabiedriskā apspriešana un tās rezultātu publiskošana.

SIVN procesā ir ievērotas četras stadijas:

1. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma veida un apjoma apzināšana. Šajā stadijā tika noteikts SIVN apjoms un detalizācijas pakāpe, ņemot vērā plānošanas dokumenta un tā realizācijas alternatīvu iespējamo ietekmi uz vidi, noteiktas novērtējumam izmantojamās metodes, kā arī vides pārskata struktūra.

Galvenie 1. posma uzdevumi:

- vides faktoru un esošā vides stāvokļa apzināšana;
- vides problēmu un vides aizsardzības uzdevumu noteikšana;
- SIVN mērķu un indikatoru noteikšana;
- iespējamo alternatīvu apzināšana.

Pirmās SIVN stadijas ietvaros tika izstrādāta vienota vērtēšanas metodika, nodrošinot, ka visi eksperti izmanto vienotas vai salīdzināmas metodoloģiskās pieejas, veicot izvērtējumu. Lai nodrošinātu lokālplānojuma ietekmju vērtēšanas procesa caurskatāmību, katram no vērtējamajiem aspektiem tika izstrādāti ietekmju vērtēšanas kritēriji (skat. 2.1. tabulu). SIVN aspekti ietekmju vērtēšanas kontekstā tika identificēti, pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumos Nr. 156 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” uzskaitītajiem aspektiem, atlasot tos, kas aktuāli attiecīgā plānošanas dokumenta kontekstā. Mērķi un ietekmju vērtēšanas kritēriji tika noteikti, ņemot vērā plānošanas dokumentos iekļautos mērķus un normatīvo aktu prasības attiecīgajās jomās (plānošanas dokumentos iekļautie vides mērķi apkopoti un īsumā aprakstīti 1.2. nodaļā).

2.1. tabula. SIVN aspektu ietekmju vērtēšanas kritēriji

SIVN aspekts	Mērķi	Ietekmju vērtēšanas kritēriji
Gaisa kvalitāte	Nodrošināt gaisa kvalitātes atbilstību vides kvalitātes normatīviem un nodrošināt pietiekamu cilvēku veselības aizsardzības līmeni	<ul style="list-style-type: none"> • Vai nosacījumi veicina ekonomisko attīstību ar pēc iespējas augstāku vides aizsardzības līmeni? • Vai plānojumā ietvertie risinājumi nodrošina cilvēku veselības aizsardzību? • Vai tiek veicināta kvalitatīvu apstādījumu sistēmu izveide?
Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT	Saglabāt pēc iespējas vairāk zaļo teritoriju (t.sk. ap transporta infrastruktūru)	<ul style="list-style-type: none"> • Vai nosacījumi teritoriju attīstībai veicina zaļo teritoriju saglabāšanu?
Degradētās un piesārņotās teritorijas	Novērst jauna piesārņojuma rašanos un veicināt piesārņoto vietu sanāciju un degradēto teritoriju attīstību	<ul style="list-style-type: none"> • Vai nosacījumi ir pietiekami, lai novērstu jaunu piesārņojumu? • Vai tiek veicināta degradēto vietu attīstība un piesārņoto vietu sanācija?
Ūdens kvalitāte	Nodrošināt ūdensobjektu ūdens kvalitātes nepasliktināšanos vai uzlabošanos	<ul style="list-style-type: none"> • Vai nosacījumi ir pietiekami, lai novērstu jaunu piesārņojumu un līdz ar to nepasliktinātu esošo ūdensobjektu kvalitāti? • Vai tiek risinātas esošā piesārņojuma problēmas?
Plūdu risks	Pretplūdu aizsardzības nodrošināšana apbūvei izmantojamās teritorijās	<ul style="list-style-type: none"> • Vai lokālplānojumā ir nosacījumi teritoriju izmantošanai plūdu apdraudētās teritorijās? • Vai lokālplānojumā ir ietverti tehniski risinājumi konkrētu teritoriju pretplūdu aizsardzībai?
Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte	Aizsargāt iedzīvotāju veselību un veicināt veselīgu dzīvesveidu	<ul style="list-style-type: none"> • Vai lokālplānojums veicina veselības un dzīves apstākļu uzlabošanos teritorijā? • Vai tiek nodrošināts dzīvojamās vides standarts? • Vai tiek veicināts aktīvs / veselīgs dzīvesveids?
	Samazināt trokšņa negatīvo ietekmi uz cilvēku veselību un dzīves kvalitāti	<ul style="list-style-type: none"> • Vai izvirzītie nosacījumi ir pietiekami, lai nodrošinātu dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzību pret troksni? • Vai izvirzītie nosacījumi ir pietiekami, lai nodrošinātu dzīvojamo un publisko ēku iekštelpu aizsardzību pret troksni?
Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums	Aizsargāt un, kur iespējams, paaugstināt dabiskās ainavas kvalitāti	<ul style="list-style-type: none"> • Vai ar lokālplānojumu tiek veicināta ielu apstādījumu kvalitātes uzlabošana?

2. *Vides pārskata sagatavošana.* Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti tiek apkopoti Vides pārskatā. Normatīvajos aktos ir noteiktas prasības par vides pārskata sagatavošanu un tajā iekļaujamo informāciju. Novērtējums lielā mērā ir atkarīgs no datu nodrošinājuma un to analīzes. Ietekmes analīzes galvenais mērķis ir sniegt visaptverošu un skaidru informāciju par visām iespējamām alternatīvām, t.sk. salīdzināt tās savā starpā vai ar „nulles” alternatīvu.

Vides pārskats balstās uz lokālplānojumā iekļauto risinājumu izvērtējumu, kā arī uz vērtējumu par plānošanas dokumenta atbilstību starptautiskajai, ES un nacionālajai vides politikai. Vides pārskata izstrādes procesā izmantotas dažādas metodes datu iegūšanai un analīzei.

SIVN veikšanai izmantota publiski pieejamā valsts, vai atsevišķos gadījumos – reģiona un pašvaldību līmeņa informācija:

- statistikas dati,
- vides stāvokļa pārskati,
- vides monitoringa atskaišu dati,
- vides indikatoru izpildes informācija,
- dažādu politikas plānošanas dokumentu analītiskā daļa,
- pētījumu rezultāti,
- citi avoti.

Datu analīzē izmantotas kvantitatīvās (datu apjoms, teritoriālais pārklājums, novērojumu rindas garums, u.c.) un kvalitatīvās (informācijas attiecīgā, specifika, aktualitāte, uzticamība, u.c.) novērtēšanas metodes, kā arī šo metožu kombinācija, ņemot vērā informācijas un datu veidu.

Būtisks instruments, kas izmantots datu apstrādē un analīzē, ir ģeogrāfiskās informācijas sistēmas (turpmāk – ĢIS), kas ļauj ar telpisko informāciju sasaistīt aprakstošos datus. Metode ļauj vizuāli aplūkot ietekmju tendences ilgākā laika griezumā. Minētos datus var sakārtot slāņos, kas atvieglo tālāko analīzes procesu un dod uzskatāmu informāciju par noteiktu ģeogrāfisku teritoriju. Telpiskās analīzes topogrāfiskie dati izmantoti, analizējot noteiktas ietekmes. ĢIS tiek izmantotas esošā vides stāvokļa analīzē, piesārņojuma avotu un ietekmju identificēšanai, ietekmju novērtēšanai, vēlamo risinājumu novērtēšanai un alternatīvu salīdzināšanai.

Vides pārskata sagatavošanā var izdalīt šādus būtiskākos etapus:

- Lokālplānojuma sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem un atbilstība likumdošanas prasībām

Īstenojot lokālplānojumu, ir svarīgi, lai tiktu ievērotas arī citos plānošanas dokumentos izvirzītās prioritātes un plānotie pasākumi, tādējādi nodrošinot nepieciešamo sinerģiju. Plānotajiem risinājumiem jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Cita starpā, īpaša uzmanība tika pievērsta lokālplānojuma atbilstībai starptautiskā, ES un nacionālā līmeņa politikas dokumentiem ar plānošanas dokumentu saistītās vides jomās.

- Pašreizējās situācijas novērtējums un „nulles” scenārijs

Vide sevī ietver ļoti plašu jautājumu loku, tādēļ noteiktas tās galvenās jomas, kuras lokālplānojuma kontekstā ir nozīmīgākās un kurām ir būtiskākā ietekme uz vidi. Tika apkopota pieejamā pamatinformācija par vides stāvokli Rīgā saistībā ar lokālplānojumu, tādējādi veicot sākotnējo novērtējumu un identificējot būtiskos vides aspektus, kas saistīti ar plānošanas dokumentu.

- Lokālpilnoņuma īstenošanas būtiskāko ietekmju uz vidi vērtējums

SIVN process organizēts tā, lai identificētu lokālpilnoņuma risinājumu īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi (ietver tiešo un netiešo, sekundāro, paredzētās darbības un citu darbību savstarpējo un kopējo ietekmi, īstermiņa, vidēji ilgu un ilglaicīgu ietekmi, kā arī pastāvīgo pozitīvo un negatīvo ietekmi). SIVN ietvaros vērtēta plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamā ietekme uz šādām vides jomām:

- gaisa kvalitāte;
- troksnis;
- bioloģiskā daudzveidība un ĪADT;
- degradētās un piesārņotās teritorijas;
- ūdens kvalitāte un plūdu risks;
- iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte;
- ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums;
- saistība starp šīm jomām.

Augstāk uzskaitītie aspekti atlasīti SIVN ietvara noteikšanas posmā, identificējot plānošanas dokumentam aktuālākos potenciālos vides aspektus. Līdz ar to, piemēram, klimata pārmaiņas netiek vērtētas kā atsevišķs aspekts, bet gan zem plūdu riska, kas ir aktuālākā klimata pārmaiņu izpausme lokālpilnoņuma teritorijai.

- Lokālpilnoņuma monitoringa

Plānošanas dokumenta ietekmju uz vidi monitoringu veic, lai konstatētu, kādas ir ar plānošanas dokumenta realizāciju saistītās vides ietekmes, t.sk. arī neparedzētās ietekmes un vai plānošanas dokumentā nav jāveic grozījumi. Sniedzot priekšlikumus rādītājiem un plānošanas dokumenta ieviešanas monitoringam, primāri tiek izvēlēti tādi rādītāji, kuri jau tiek aprēķināti vai kuru aprēķināšanai tiek sistemātiski apkopota bāzes informācija.

2.2. Konsultācijas un sabiedrības iesaiste

Sabiedrības, organizāciju un institūciju viedoklis tiek ņemts vērā, organizējot vides pārskata projekta sabiedriskās apspriešanas procesu, tai skaitā sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, un iestrādājot sabiedrības pārstāvju komentārus Vides pārskata gala redakcijā.

[Pēc sabiedriskās apspriešanas tiks papildināts ar informāciju par sabiedriskās apspriešanas procesu un rezultātiem]

3. Esošā vides stāvokļa apraksts un iespējamā attīstība, ja lokālpilnoņums netiktu īstenots

Zemāk sniegts detalizēts esošā vides stāvokļa apraksts, analizējot datus par būtiskākajiem vides aspektiem. Zemāk aprakstīto situāciju var pieņemt arī par „nulles” alternatīvu, jeb situācijas aprakstu gadījumā, ja lokālpilnoņums netiek īstenots un teritorijas attīstība turpinās atbilstoši pašreiz noteiktajam teritorijas plānojumā.

3.1. Gaisa kvalitāte

Eksportostas tuvumā neatrodas neviena gaisa kvalitātes novērojumu stacija. Lai novērtētu gaisa kvalitāti Eksportostā izmantota informācija, kas ietverta „Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.-2020. gadam”, kas apstiprināta ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr.

4641 (protokola Nr. 85, 31.§) (Izstrādātājs: ELLE (SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment) sadarbībā ar CERC (Cambridge Environmental Research Consultants Limited)).

Programmas ietvaros izstrādāts gaisa piesārņojuma izkliedes modelis, izmantojot datorprogrammu ADMS Urban (izstrādātājs CERC – Cambridge Environmental Research Consultants, licence – A01-1197-C-AU400-LV). Piesārņojošo vielu izkliedes rezultāti vērtēti visā Rīgas pilsētas teritorijā, t.sk., Eksportostā, ņemot vērā meteoroloģisko informāciju, fona piesārņojumu un šādas emisijas avotu grupas:

- stacionārie piesārņojuma avoti – emisijas avoti Rīgas pilsētā un tās apkārtnē;
- mobilie avoti – avoti, kas raksturo transportēšanas ceļus. Izdalītas šādas apakšgrupas: autotransporta kustība Rīgas pilsētas lielākajās ielās, RP SIA „Rīgas satiksme” autobusu kustība, dīzeļvilcienu kustība Rīgas pilsētas robežās un kuģošanas ceļi Daugavā;
- neorganizētie emisijas avoti – šajā avotu grupā ietilpst emisijas no dzīvojamo māju apkures iekārtām, maza apjoma rūpniecības avotu emisijas, pilsētas mazās ielas ar zemu satiksmes intensitāti un emisijas, ko automašīnu dzinēji rada to darbības uzsākšanas laikā un īsi pēc dzinēja apturēšanas.

Izvērtējot pieejamo informāciju, nav konstatētas būtiskas izmaiņas, salīdzinot ar programmas ietvaros novērtēto bāzes scenāriju, nevienā no iepriekš uzskaitītajām avotu grupām lokālplānojuma teritorijā un ietekmes zonā.

3.1.1. tabulā ir sniegta informācija par augstākajām aprēķinātajām gada vidējām piesārņojošo vielu koncentrācijām un to salīdzinājums ar 2009. gada 3. novembra MK noteikumos Nr. 1290 norādītām robežvērtībām un mērķlielumiem. Slāpekļa dioksīda, daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna gada vidējās koncentrācijas piesārņojuma telpiskā izplatība attēlota 3.1.1. – 3.1.4. attēlā. Kā redzams tabulā un attēlos, Eksportostas apkaimē gaisa piesārņojuma koncentrācijas nepārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus. Turklāt visas minēto vielu augstākās koncentrācijas noteiktas funkcionālajā zonā, kur nav atļauta dzīvojamā apbūve, kas ir teritorijas, kurās atbilstība 2009. gada 3. novembra MK noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktajām robežvērtībām un mērķlielumiem nav jāvērtē. Tiešā piesārņojošo vielu emisijas avotu tuvumā tika konstatētas paaugstinātas daļiņu PM₁₀ diennakts koncentrācijas, kas saistītas ar konkrētu operatoru veiktajām piesārņojošām darbībām (putošu kravu uzglabāšana un pārkraušana).

3.1.1. tabula. Piesārņojošo vielu augstākās aprēķinātās gada vidējās koncentrācijas Eksportostā 2014. gadā

Piesārņojošā viela	Novērtējuma periods	Augstākā aprēķinātā koncentrācija	Robežvērtība saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 1290 (03.11.2009)
Slāpekļa dioksīds	gada vidējā vērtība	27 µg/m ³	40 µg/m ³
Daļiņas PM ₁₀	gada vidējā vērtība	32 µg/m ³	40 µg/m ³
Benzols	gada vidējā vērtība	2 µg/m ³	5 µg/m ³
Benz(a)pirēns	gada vidējā vērtība	0,3 ng/m ³	1 ng/m ³ *

Piezīmes:

* Mērķlielums

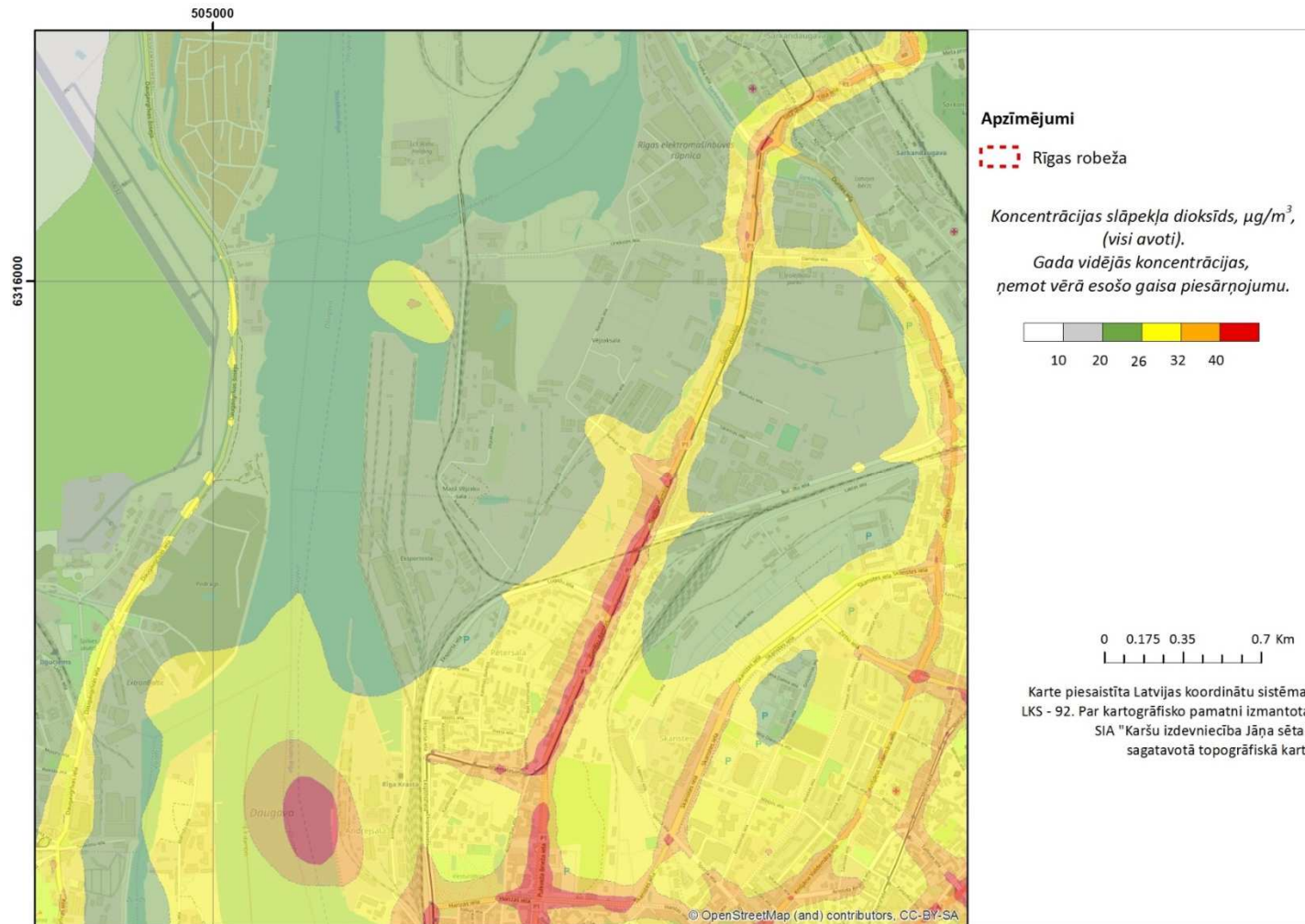
Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.-2020. gadam gaisa kvalitāte vērtēta arī apkaimju robežās. Eksportostas ziemeļu daļa atrodas Sarkandaugavas apkaimē, savukārt Eksportostas dienvidu daļa ietilpst Pētersalas-Andrejsalas apkaimē, tāpēc, lai novērtētu dažādu piesārņojošo vielu emisijas avotu devumu Eksportostā, tiek ņemti vērā piesārņojošo vielu izkliedes

rezultāti abās minētajās apkaimēs. Saskaņā ar Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas 2016.-2020. gadam izstrādes laikā veikto modelēšanu un padziļināto emisiju daudzumu analīzi³, lielāko devumu piesārņojuma līmenī Eksportostas apkaimē dod individuālā apkure un fona piesārņojums no avotiem, kas atrodas ārpus pilsētas teritorijas (sk. 3.1.2. tabulu). Salīdzinoši liels devums ir arī kuģošanas un autotransporta emisiju avotiem.

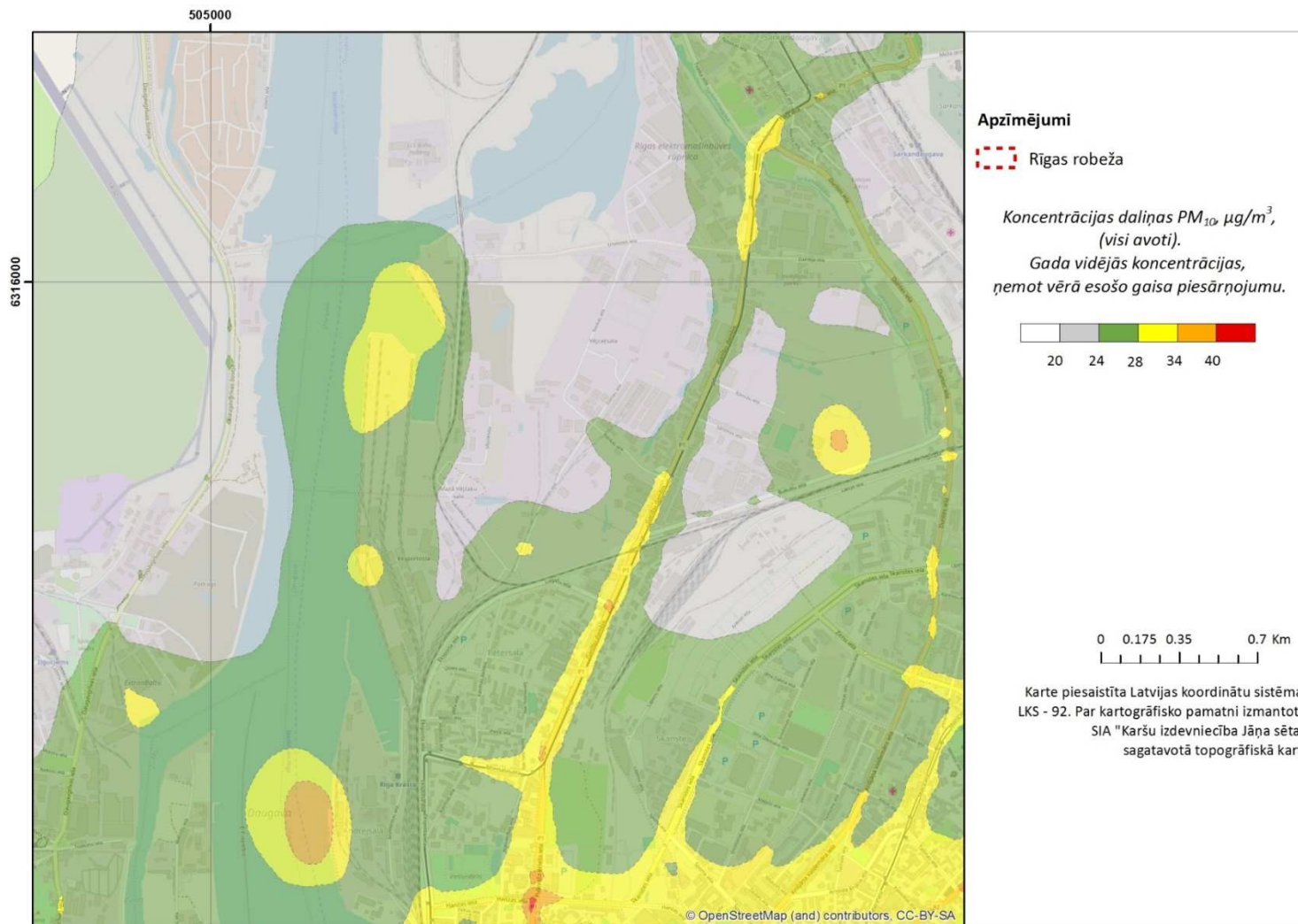
3.1.2. tabula. Dažādu avotu devums piesārņojuma koncentrācijā Sarkandaugavas un Pētersalas-Andrejsalas apkaimē

Piesārņojošā viela	Apkaime	Transports	Individuālā apkure	Ražošana	Kuģošana	Fona koncentrācijas (emisiju avoti ārpus Rīgas pilsētas)
Slāpekļa dioksīds	Sarkandaugava	16 %	41 %	2 %	11 %	30 %
	Pētersala-Andrejsala	28 %	28 %	2 %	13 %	29 %
Daļiņas PM ₁₀	Sarkandaugava	5 %	23 %	8 %	5 %	59 %
	Pētersala-Andrejsala	8 %	26 %	6 %	8 %	53 %
Benzols	Sarkandaugava	6 %	54 %	10 %	5 %	25 %
	Pētersala-Andrejsala	11 %	56 %	2 %	10 %	21 %
Benz(a)pirēns	Sarkandaugava	32 %	7 %	-	0 %	61 %
	Pētersala-Andrejsala	3 %	5 %	-	1 %	92 %

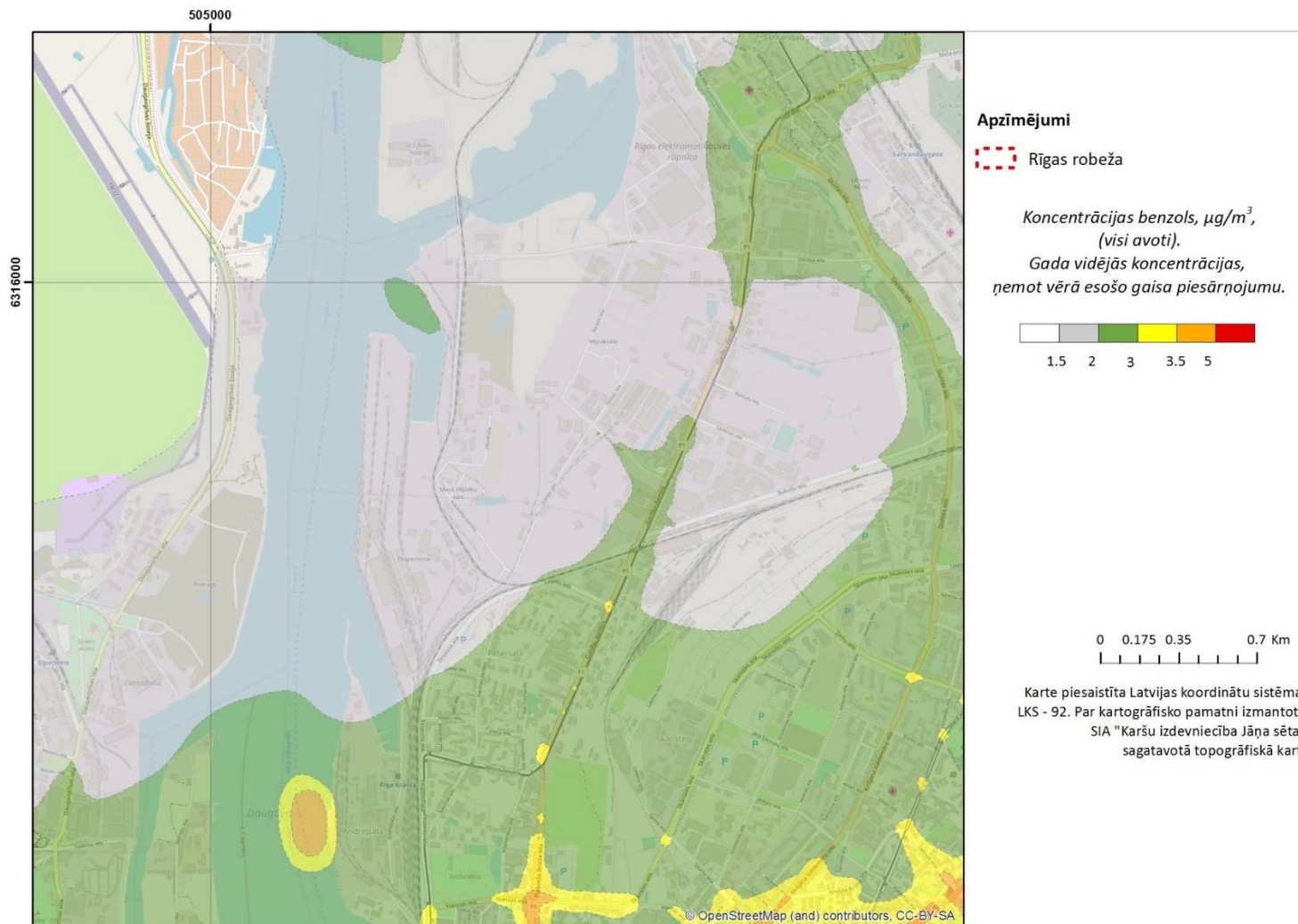
³ Piesārņojošo vielu izkļedes modelēšana ir veikta 2014. gadam.



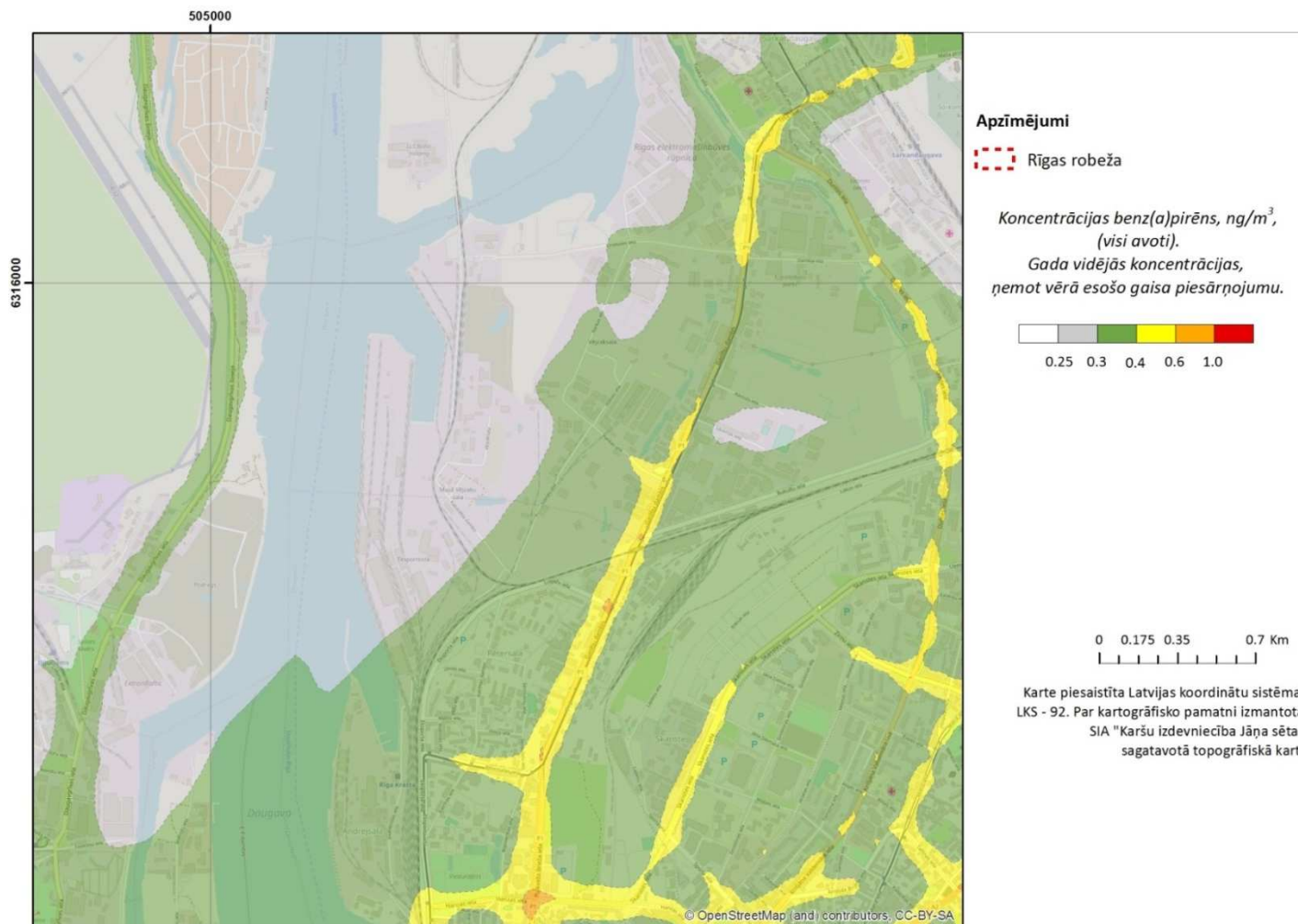
3.1.1. attēls. Esošā situācija. Slāpekļa dioksīda piesārņojuma izkliede – gada vidējās koncentrācijas



3.1.2. attēls. Esošā situācija. Daļiņu PM_{10} piesārņojuma izkliede – gada vidējās koncentrācijas



3.1.3. attēls. Esošā situācija. Benzola piesārņojuma izkliede – gada vidējās koncentrācijas



3.1.4. attēls. Esošā situācija. Benz(a)pirēna piesārņojuma izkliede – gada vidējās koncentrācijas

3.2. Troksnis

Vides troksņa piesārņojumu Lokālpilnoņuma teritorijā šobrīd rada rūpnieciskā darbība, tajā skaitā ar kravu pārkraušanu saistītas darbības ostas teritorijā, dzelzceļa transports un autotransports. Ar saimniecisku darbību veikšanu Lokālpilnoņuma teritorijā saistītie kravu pārvadājumi pa dzelzceļu un ar autotransportu ietekmē plašāku Rīgas pilsētas daļu, palielinot troksņa piesārņojumu teritorijās, kas izvietotas ārpus Lokālpilnoņuma teritorijas.

Saskaņā ar Rīgas aglomerācijas troksņa stratēģisko karti, kas 2015. gada 15. decembrī apstiprināta ar Rīgas domes lēmumu Nr. 3331, gandrīz visā Lokālpilnoņuma teritorijā diennakts vidējais troksņa līmenis rādītājam L_{dvn} ir augstāks par 55 dB (A), bet vidējais troksņa līmenis nakts periodā rādītājam L_{nakts} lielākajā teritorijas daļā ir augstāks par 50 dB (A). Vērā ņemamu troksņa piesārņojumu Lokālpilnoņumā teritorijā rada šādu uzņēmumu, kas saņēmuši atļauju piesārņojošas darbības veikšanai, darbība - SIA „Rīgas centrālais termināls”, SIA „STREK”, SIA „Tranzīta termināls”, SIA „Tezei – S”, kā arī pie Lokālpilnoņuma teritorijas robežas novietotā SIA „Lugaži”. Nozīmīgs troksņa avots, kas ietekmē Lokālpilnoņuma teritoriju, ir kravas vilcienu kustība uz staciju „Rīga – Krasta”. Rīgas aglomerācijas troksņa stratēģiskajā kartē nav ietverta informācija par troksņa piesārņojumu, ko rada kravas vilcienu kustība pa Rīgas brīvostas iekšējiem sliežu ceļiem. Nozīmīgs troksņa avots, kas ietekmē Lokālpilnoņuma teritoriju ir autotransporta kustība pa Lokālpilnoņuma teritorijas tuvumā novietotajām ielām.

Saskaņā ar Lokālpilnoņuma izstrādes ietvaros veikto transporta plūsmu izpēti, kuras ietvaros analizēta esošā situācija un prognozētas iespējamās izmaiņas, kas saistītas gan ar autotransporta kustību, gan dzelzceļa kravu pārvadājumiem, nākotnē, Lokālpilnoņuma teritorijas tuvumā ir novietoti vairāki nozīmīgi transporta koridori – Eksporta iela, Lugažu iela, Ganību dambis, Bukultu iela, Dunties iela, Rankas iela, Uriekstes iela, Tilta iela un Tvaika iela, kas funkcionē gan kā transporta koridori ostas apgādei gan nodrošina savienojošo funkciju starp Rīgas pilsētas apkaimēm. Uz iepriekš minētajiem transporta koridoriem ir novērojama intensīva vieglā un kravas autotransporta kustība, kas rada augstu troksņa piesārņojuma līmeni un vides troksņa robežlielumu pārsniegumus dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās to tuvumā.

Lokālpilnoņuma teritorijā atrodas dzīvojamās apbūves kvartāls, kas novietots pie Kaķusēkļa dambja un Mazās Vējzaķsalas ielas un uzskatāms par vienīgo troksņa jutīgo objektu lokālpilnoņuma teritorijā. Saskaņā ar spēkā esošajā RTP noteikto atļauto teritorijas izmantošanas veidu, vides troksņa robežlielumi ir piemērojami tikai tai dzīvojamā kvartāla daļai, kas novietota uz ziemeļiem no plānotā Rīgas ziemeļu transporta koridora (RZTK), kur atbilstoši Rīgas aglomerācijas troksņa stratēģiskās kartes datiem, nakts periodā troksņa līmenis ir līdz pat 10 dB (A) augstāks nekā vides troksņa robežlielums. Saskaņā ar spēkā esošajā RTP noteikto atļauto teritorijas izmantošanas veidu, dzīvojamās apbūves kvartāla daļai, kas novietota zem plānotās RZTK trases un uz dienvidiem no tās, vides troksņa robežlielumi nav piemērojami.

Vērtējot iespējamās izmaiņas nākotnē, kas saistītas ar troksņa piesārņojumu, tika konstatēts, ka troksņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa izmaiņas var radīt gan Lokālpilnoņuma teritorijas turpmākās izmantošanas veids, gan virkne ar Lokālpilnoņuma teritorijas attīstību nesaistītu darbību, kuras paredzēts veikt Rīgas pilsētā.

Spēkā esošais RTP paredz, ka Lokālpilnvarības teritorija tiks attīstīta kā centra apbūves teritorija. Paredzams, ka šāda scenārija realizācijas gadījumā, Lokālpilnvarības teritorijā varētu samazināties kravas transporta un dzelzceļa kustības, kā arī rūpnieciskās darbības radītais trokšņa piesārņojuma līmenis, bet būtiski pieaugtu vieglā autotransporta kustības radītais trokšņa piesārņojuma līmenis. Analizējot transporta risinājumus, kas aprakstīti pilsētas attīstības plānošanas dokumentos, tika konstatēts, ka pilnībā novērst dzelzceļa un kravas transporta radīto trokšņa piesārņojumu Lokālpilnvarības teritorijā nebūtu iespējams, jo Lokālpilnvarības teritoriju šķērsojošā dzelzceļa līnija tiek izmantota Kundziņsalā izvietoto ostas termināļu apgādei, bet Lokālpilnvarības teritorijas tuvumā novietotās ielas nodrošina kravas transporta piekļuvi citām ar rūpniecisko darbību vai loģistiku saistītām teritorijām Ganību dambja apkārtnē.

Attīstot Lokālpilnvarības teritoriju kā rūpnieciskās apbūves un noliktavu apbūves teritoriju, kopējais kravas transporta un dzelzceļa kustības, kā arī rūpnieciskās darbības radītais trokšņa piesārņojuma līmenis Lokālpilnvarības teritorijā, salīdzinot ar esošo situāciju, būtiski nemainītos. Būtisku ietekmi uz Lokālpilnvarības teritorijas tuvumā novietotajām dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām varētu radīt kravu piegādes veida izmaiņas, proti, pa dzelzceļu vai ar autotransportu. Palielinot autotransporta nozīmi kravu apgādē, trokšņa piesārņojuma līmenis varētu pieaugt Sarkandaugavas un Skanstes apkaimēs, kā arī Lugažu un Eksporta ielu tuvumā novietotajās teritorijās.

Nozīmīgu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni gan Lokālpilnvarības teritorijā, gan tās tuvumā, var radīt tādu Rīgas pilsētas attīstības projektu realizācija kā RZTK izbūve, Austrumu maģistrāles izbūves pabeigšana, Kundziņsalas pārvada un Eksporta ielas pagarinājuma izbūve, kā arī šo objektu izbūves rezultātā noteiktie ierobežojumi kravas transporta kustībai. Minēto objektu izbūves rezultātā trokšņa piesārņojuma līmenis un transporta kustības radītā trokšņa ietekme var gan samazināties, gan pieaugt. Paredzams, ka minēto objektu izbūves rezultātā trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmenis varētu samazināties pilsētas centrālajā daļā, kā arī Sarkandaugavas apkaimē, bet Lokālpilnvarības teritorijā, kuru šķērso gan RZTK gan Eksporta ielas pagarinājums trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmenis varētu pieaugt, padarot Lokālpilnvarības teritoriju nepiemērotu dzīvojamās un trokšņa jutīgas publiskās apbūves attīstīšanai.

3.3. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT

Lokālpilnvarības teritorijā atrodas ~ 7 ha liela dabas pamatne – jauktu lapu koku- krūmu teritorija. Lai arī šī platība ir ruderāls biotops, tā veido “zaļu salu” rūpniecisko, noliktavu un ostas teritoriju kompleksā.

Atbilstoši dabas datu pārvaldības sistēmā OZOLS (turpmāk - DDPS OZOLS) pieejamajai informācijai, lokālpilnvarības teritorijā nav izveidoti mikroliegumi īpaši aizsargājamo sugu aizsardzības nodrošināšanai un nav konstatētas īpaši aizsargājamo sugu un biotopu atradnes. DDPS OZOLS pieejama informācija par lokālpilnvarības teritorijā esošu valsts nozīmes dižkoku Kaķasēkļa dambī 1 - Kaķasēkļa papele (apkārtmērs 1,3 m augstumā virs zemes - 578 cm, datu bāzes ID 86877). Šī dižkoka esamību apstiprināja arī lokālpilnvarības izstrādes laikā veiktais apsekojums.

Netālu no minētās papeles, Kaķasēkļa dambī 2B, tika konstatētas vēl 3 papeles, kas varētu atbilst Rīgas domes 09.06.2015. saistošo noteikumu Nr. 154 “Rīgas pilsētas vietējas nozīmes aizsargājamo koku uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi” 2. punktā noteiktajiem kritērijiem. Rīgas Būvvalde ir ieteikusi noteikt minētajām papelēm potenciāli aizsargājamā

koka aizsardzības teritoriju kā teritoriju zem koka vainaga, kā arī 10 metru rādiusā ap to, skaitot no koka stumbra ārējās malas.

Lokālpilnoņuma teritorijā neatrodas ĪADT.

3.4. Degradētās un piesārņotās teritorijas

Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās. Nosakot degradētās teritorijas, tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums.

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, lokālpilnoņuma teritorijā ir divas potenciāli piesārņotas vietas:

- Rīgas brīvostas Muitas kontroles punkts (reģ. nr. 01964/4399) (iekārtas sadzīves atkritumu un citu atkritumu, kuri nav pielīdzināmi bīstamajiem atkritumiem, sadedzināšanai, ja iekārtas jauda nepārsniedz trīs tonnas stundā);
- SIA “Tranzita Terminals” Ilzenes ielā 18 (reģ. nr. 01964/4405) (akumulatoru savākšanas un pārstrādes uzņēmums).

Papildus, ņemot vērā 2012. gadā SIA “Datorkarte”⁴ sagatavotajos kartogrāfiskajos materiālos pieejamo informāciju par degradēto teritoriju izvietojumu Rīgas teritorijā, lokālpilnoņuma ziemeļaustrumu daļā atrodas vizuāli degradēta ražošanas un noliktavu teritorija.

3.5. Ūdens kvalitāte un plūdu risks

Lokālpilnoņuma teritorija robeņojas ar Daugavu, kuras ūdensobjekta numurs ir D413 SP atbilstoši Daugavas upju baseinu apsaimniekošanas plānam 2016.- 2021. gadam. Atbilstoši Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģijas centra izstrādātajiem upju baseinu apgabalu (Daugavas) apsaimniekošanas plāniem 2010.-2015. gadam un 2016.-2021. gadam, D413 P ūdensobjekta kvalitāte 2010.- 2015. gadā ūdens kvalitāte raksturojas kā vidēja un uz 2021. gadu ir jāsasniedz laba ūdens kvalitāte. Lokālpilnoņuma teritorijā atrodas vairāki mazi dīķi.

Teritorijā esošajos uzņēmumos rodas 2 veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi un lietus notekūdeņi. Sadzīves notekūdeņi no lielākās lokālpilnoņuma teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas sistēmā. Lokālpilnoņuma teritorijas apbūvētajā daļā ir izbūvēta lietus notekūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēma ar sistēmas izvadiem Daugavā, izņemot Rankas iela ziemeļu daļu un Uriekstes ielu, kur ir izbūvēta lokāla sistēma.

Projekta „Rīga pret plūdiem” 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). Attiecībā uz Lokālpilnoņuma teritorijas daļu pie Uriekstes ielas un Sarkandaugavas apkaimi, kas atrodas ārpus Rīgas Brīvostas teritorijas, metodoloģiskajās vadlīnijās tika piedāvāti 2 potenciāli applūstošās teritorijas no plūdiem aizsardzībai. Kā tuvākās nākotnes risinājums tika piedāvāts paaugstināt Rankas un Ilzenes

⁴ Degradēto teritoriju un objektu apsekojums Rīgā. SIA “Datorkarte”, pieejams: <http://www.sus.lv/lv/petijumi/degradeto-teritoriju-un-objektu-apsekojums-riga>

ielu posmus, bet Sarkandaugavā gar Daugavas krastu izbūvēt atsevišķus aizsargdambjus un slūžas-regulatoru Sarkandaugavas kanālā (atrodas ārpus Lokālplānojuma teritorijas). Kā otrais variants (kas ir tālākā nākotnē) tika piedāvāts paaugstināt piestātnes. Arī plānotais Eksporta ielas pagarinājums un dzelzceļa savienošais ceļš uz Kundziņsalu var kalpot kā dambis gadījumā, ja minētās transporta būves tiks izbūvētas virs esošā zemes līmeņa, ņemot vērā maksimālo plūdu līmeni ar 1% applūšanas varbūtību.

3.6. Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte

Lokālplānojuma teritorijā šobrīd ir deklarēti 114 patstāvīgie iedzīvotāji, tostarp 23 bērni un jaunieši vecumā no 0-19 gadiem, un 20 pensionāri vecumā no 65-90 gadiem, kas apdzīvo 12 nekustamos īpašumus no kopskaitā 26 apbūves zemes gabaliem, kas atrodas Mazās Vējaķsalas dzīvojamās apbūves kvartālā pie Kaķusēkļa dambja un Mazās Vējaķsalas ielas.

Lielākā daļa lokālplānojuma teritorijas atrodas Sarkandaugavas apkaimē, taču daļas teritorijas (kur koncentrējas dzīvojamā apbūve) iesniedzas arī Pētersalas – Andrejsalas apkaimē. 2013. gadā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes vajadzībām tika veikta iedzīvotāju aptauja par dzīvi apkaimē Pētersala – Andrejsala.⁵ Ņemot vērā, ka lokālplānojuma teritorija, kas atrodas Sarkandaugavas apkaimē, ir paredzēta kā rūpnieciskās apbūves teritorija un tajā neatrodas dzīvojamā apbūve, izvērtējot iedzīvotāju dzīves apstākļus, tiek izmantota informācija par Pētersalas – Andrejsalas apkaimi.

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem dominējošais vairākums Pētersalas iedzīvotāju ir apmierināti ar dzīvi savā apkaimē – 29% aptaujāto Pētersalas iedzīvotāju ļoti patīk dzīvot savā apkaimē, bet 51% drīzāk patīk dzīvot Pētersalā. Raksturojot lietas, kas Pētersalas iedzīvotājiem savā apkaimē nepatīk, vairāk par pusi respondentu (55%) nosaukuši nesakoņus objektus, neapdzīvotas mājas un graustus. Aptuveni katram piektajam aptaujātajam (22%) nepatīk, ka apkaime ir trokšņaina.

Novērtējot esošos un attīstāmos objektus Pētersalā, aptaujātie apkaimes iedzīvotāji uzskata, ka vislielākā uzmanība jāpievērš dzīvojamo ēku ārējam izskatam (69% uzskata, ka tas ir jāuzlabo) un iekšpagalmu labiekārtojumam (68%). Savukārt katrs otrais aptaujātais Pētersalas iedzīvotājs (52%) uzskata, ka apkaimē vajadzētu atļaut būvēt daudzstāvu (4 un vairāk stāvi) ēkas.

3.7. Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums

Atbilstoši pieejamajai informācijai lokālplānojuma teritorijā neatrodas neviens valsts vai vietējas nozīmes kultūras piemineklis vai ainaviski vērtīga teritorija. Jāatzīmē, ka lokālplānojuma teritorija atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas tiešā tuvumā un robežojas ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu.

4. Ar lokālplānojumu saistītie vides aspekti

Šajā nodaļā analizēta lokālplānojumā ietverta risinājumu (atbilstošās TIAN nodaļas un grafiskās daļas) īstenošanas ietekme uz vidi. Lokālplānojums paredz šādus risinājumus, kas var radīt ietekmi uz vidi:

- Eksportostas teritorijas dienvidu daļā:

⁵ „Iedzīvotāju aptauja par dzīvi apkaimē 26. Pētersala – Andrejsala”. SIA „Aptauju Centrs” un SIA „Projektu un Kvalitātes vadība”. Rīga, 2013. gads. Pieejama:

http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/26_apkaime_petersala-andrejsala_ataskaite.pdf

- noteikt funkcionālo zonējumu – tehniskās apbūves teritorija;
- samazināt rūpnieciskā rakstura apbūvi un teritorijas izmantošanu, aizliedzot teritorijā veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, beramkravu un lejamkravu pārkraušanas operācijas, kā arī veikt tādas ar ostas darbību saistītas funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušana un uzglabāšana;
- atļaut teritorijā ierīkot pasažieru un ro-ro tipa kuģu piestātnes, labiekārtot un/vai pārbūvēt esošo piestātņu infrastruktūru piestātnēs Nr. – EO7; EO8 un EO9, nodrošinot iespēju apkalpot kravas kuģus, pasažieru, t.sk. kruīza kuģus, un ro-ro tipa kuģus.
- Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā:
 - noteikt funkcionālo zonējumu – rūpnieciskās apbūves teritorija;
 - atļaut turpināt esošo rūpniecisko un ostas darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas;
 - atļaut izmantot piestātnes kravu pārkraušanai;
 - aizliegt veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā;
- Teritoriju attīstība Ilzenes un Rankas ielās:
 - noteikt funkcionālo zonējumu – rūpnieciskās apbūves teritorija;
 - atļaut turpināt esošo rūpniecisko darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas;
- Ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmāku attīstību:
 - nosakot funkcionālo zonējumu – transporta infrastruktūras teritorija;
 - rezervēt teritorijas plānotajam Ziemeļu transporta koridoram un tā infrastruktūras attīstībai, kā arī Eksporta ielas turpinājumam;
 - rezervēt teritorijas jaunas dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvei.

Sagatavojot vērtējumu, ņemts vērā, ka vēsturiskā dzīvojamā rajona daļu, kas atrodas uz ziemeļiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora ir plānots attīstīt kā jauktas izmantošanas teritoriju, kurā ar noteiktiem ierobežojumiem ir atļauts saglabāt esošo dzīvojamo apbūvi, bet no jauna atļauts attīstīt galvenokārt publisko apbūvi. Savukārt vēsturiskā dzīvojamā rajona daļu, kas atrodas uz dienvidiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora un kas šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikta kā dabas un apstādījumu teritorija, ir paredzēts iekļaut Transporta infrastruktūras teritorijā.

Izvērtējot ar lokālplānojumu saistītos vides aspektus, tiek analizēti arī Vides pārraudzības valsts biroja lēmumi, atzinumi, kā arī Rīgas Brīvostas un Rīgas domes lēmumi (akcepti), kas pieņemti par paredzētajām darbībām lokālplānojuma teritorijā:

- 2010. gada 18. jūnija Vides pārraudzības valsts biroja atzinums Nr. 5 par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un Rīgas domes 2010. gada 6. jūlijā lēmums par paredzētās darbības „Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga iela) būvniecība” akceptēšanu, kas paredz 3. piedāvātā Ziemeļu koridora 2. posma novietojuma varianta būvniecību;

Plānotajam Ziemeļu transporta koridoram rezervētā teritorija lokālplānojumā atbilst akceptētajai paredzētajai darbībai

- 2009. gada 10. septembra Vides pārraudzības valsts biroja atzinums Nr.13 „Par Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu”, 2009. gada 17. septembra Rīgas Brīvostas valdes lēmums Nr.95 "Par paredzētās darbības – Rīgas brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas – akceptēšanu" un 2011. gada 29. marta Rīgas domes lēmums Nr.2862 “Par paredzētās darbības - Rīgas brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas akceptēšanu”, kas paredz Daugavas labajā krastā realizēt pievedceļa Kundziņsalai 2.variantu, izbūvējot divlīmeņu šķērsojumu Uriekstes ielas šķērsošanai ar paredzēto dzelzceļa sliežu ceļu;

Lokālplānojuma grafiskajā daļā norādītais dzelzceļa perspektīvās trases novietojuma variants atšķiras no 2009. gadā akceptētā paredzētās darbības varianta, bet transporta infrastruktūras teritorijas zonējums pieļauj arī akceptētā varianta realizāciju (vairāk informācijas Paskaidrojuma raksta 2.4.2. nodaļā)

- Vides pārraudzības valsts biroja 2009. gada 24. marta atzinums Nr.6. „Par Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu”, 2009. gada 21. aprīļa Rīgas Brīvostas Valdes lēmums nr.37 “Par Rīgas brīvostas pārvaldes paredzētās darbības – Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības – akceptēšanu”, 2009. gada 16. jūnija Rīgas Domes lēmums Nr.5577 „Par paredzētās darbības – Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu (Rīgā, Zilajā ielā 25 (kadastra Nr. 0100970143) un Rīgā, Zilajā ielā b/n (kadastra Nr. 01000970145) un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi akceptēšanu”, Vides pārraudzības valsts biroja 2015. gada 31. augusta lēmums Nr.218 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu”

2009. gadā akceptētā paredzētā darbība paredzēja pārcelt ostu aktivitātes uz ostas teritoriju Krievu salā. Tomēr 2015. gadā pieteiktās un apstiprinātās izmaiņas akceptētajā darbībā paredz tikai daļēju kravu pārkraušanas darbību pārcelšanu no Andrejsalas un Eksportostas teritorijas uz teritoriju Krievu salā. Apstiprinātās izmaiņas akceptētajā darbībā Eksportostas teritorijā ietver šādas darbības:

- *Beramkravu (izņemot ogles) un ģenerālkravu pārkraušanas darbības Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā ~ 50 ha lielā teritorijā uz ziemeļiem no perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma pār Daugavas upi;*
- *Divu zonu izveidi Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā: tiešajām kravu iekraušanas/izkraušanas operācijām piestātņu tuvumā ~20 ha platībā, un multimodālai kravu loģistikai u.c. komercoperācijām ~30 ha platībā;*
- *Piesārņojošo darbību veikšanu Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā 7 piestātnēs ar šādiem kravu veidiem - šķembas līdz 200000 t/gadā, rūda (dzelzs un mangāns) līdz 400000 t/gadā, labība līdz 30000 t/gadā, soja līdz 200000 t/gadā, ģenerālkravas līdz 1414000 t/gadā, metāli/čuguns līdz 100000 t/gadā, metāllūžņi līdz 100000 t/gadā un kokskaidu granulas līdz 70000 t/gadā (kopā līdz ~2,5 milj. t/gadā);*
- *Esošo piestātņu likvidāciju Eksportostas dienvidu daļā un piestātņu saglabāšana tikai Eksportostas ziemeļu daļā;*
- *Ostas darbības pārtraukšana Eksportostas dienvidu daļā;*

Saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2015. gada 31. augusta lēmumu Nr.218 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu" jebkādas atkāpes no veiktā novērtējuma pakļaujamās pieļaujamības izvērtējumam un jaunam emitēto piesārņojošo vielu gaisā izklīdes aprēķinam, jebkādas būtiskas izmaiņas iepriekš novērtētajā darbībā (arī tad, ja tiek attīstīta esoša darbība un palielināti pārkraujamo vielu apjomi), ja tām var būt būtiska ietekme uz vidi, pakļaujamās jaunam izvērtējumam.

Veicot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu secināts, ka lokālplānojuma nosacījumi pieļauj plašāku Eksportostas teritorijas ziemeļu un dienvidu daļas izmantošanu nekā tas noteikts Vides pārraudzības valsts biroja 2015. gada 31. augusta lēmumā Nr.218 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu", bet teritorijas plānošanas dokumenti un ar to saistītās izpētes neietver informāciju par konkrētām plānotām darbībām, kas ļautu izvērtēt būtiskākās ietekmes, kas var rasties realizējot šādas darbības, t.sk. transporta izpētē nav modelēts bāzes scenārijs ar īstenotiem lokālplānojuma risinājumiem (scenārijs, kas ietvertu perspektīvajām autotransporta plūsmas uz/no Eksportostas līdz infrastruktūras attīstības projektu realizācijai), ņemot vērā pašreizējā makromodeļa nenoteiktību un pieņēmumu par radītajām satiksmes plūsmām⁶. Nav izslēgts, ka pilnībā realizējot ar lokālplānojumu piešķirtās teritorijas izmantošanas tiesības, ietekme uz vidi varētu būt lielāka attiecībā pret situāciju, kas vērtēta 2015. gadā, taču stratēģiskā novērtējuma ietvaros vērtējums pamatojas uz ietekmēm, kas izvērtētas, pieņemot lēmumu par akceptēto darbību un izmaiņām tajā, jo kā jau norādīts iepriekš jebkādas atkāpes no 2015. gada 31. augusta lēmumā Nr.218 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu" veiktā novērtējuma pakļaujamās pieļaujamības izvērtējumam sākotnējā izvērtējuma procedūras ietvaros.

Kontekstā ar Rīgas brīvdostas pārvaldes paredzēto darbību – Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītā infrastruktūras attīstība un 2013. gada 30. aprīļa Ministru kabineta noteikumiem Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" vērtēts arī Eksportostas teritorijas dienvidu daļai noteiktais funkcionālais zonējums – tehniskās apbūves teritorija. Proti:

- Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos norādītais teritorijas izmantošanas veids "Lidostu un ostu apbūve" pieļaujams tikai pēc atkārtota pieļaujamības un iespējamo ietekmju izvērtējuma sākotnējā izvērtējuma vai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros,
- Teritorijā uzsākto neatbilstošo izmantošanu atbilstoši lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem var turpināt līdz piesārņojošās darbības atļauju saņemšanai un grozījumu veikšanai spēkā esošajās atļaujās atbilstoši akceptētajai darbībai,
- Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos paredzētā iespēja veikt B un C kategorijas piesārņojošās darbības piemērojama atbilstoši funkcionālajā zonā atļautajiem teritorijas izmantošanas veidiem, no kā izriet, ka teritorijā atļauts veikt šādas piesārņojošās darbības:
 - sadedzināšanas iekārtas, ja sadedzināšanas iekārtā izmanto biomasu (arī koksni un kūdru) vai gāzveida kurināmo un kuru ievadītā siltuma jauda ir no 0,2 megavati līdz 5 MW (C kategorijas piesārņojošā darbība);
 - iekārtas sāls un sāls maisījumu uzglabāšanai, ja uzglabā vienu tonnu vai vairāk sāls vai sāls maisījumu (C kategorijas piesārņojošā darbība);

⁶ "Transporta plūsmu izpēte" (SIA BRD projekts", 2017)

- iekārtas iepakoto organisko un neorganisko ķīmisko vielu, ķīmisko produktu vai starpproduktu uzglabāšanai, ja uzglabā vairāk nekā 10 tonnu ķīmisko vielu, ķīmisko produktu vai starpproduktu (C kategorijas piesārņojošā darbība);
- iekārtas neiekārtotu organisko un neorganisko ķīmisko vielu, ķīmisko produktu vai starpproduktu uzglabāšanai, ja uzglabā vienu tonnu un vairāk, enzīmu uzglabāšanai – 20 tonnu un vairāk (B kategorijas piesārņojošā darbība).

Tāpat vērtēti ar lokālplānojumu saistītie vides aspekti teritorijā, kas atrodas uz ziemeļiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora un kurā noteikts funkcionālais zonējums “Rūpnieciskās apbūves teritorija”, proti:

- teritoriju attīstība Ilzenes un Rankas ielās pieļaujama atbilstoši lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem bez ierobežojumiem;
- Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, neveicot atkārtotu pieļaujamības un iespējamo ietekmju izvērtējumu sākotnējā izvērtējuma vai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros, atļautas beramkravu (izņemot ogles) un ģenerālkraavu pārkraušanas darbības, nepārsniedzot kopējo kravu apgrozījumu 2,5 milj. t/gadā.

Izvērtējums veikts lokālplānojuma projektam, kas izstrādāts pirms publiskās apspriešanas. Pēc apspriešanas nepieciešamības gadījumā tiks veikta ietekmju un vides aspektu pārvērtēšana. Šajā nodaļā ietvertais lokālplānojuma risinājumu vērtējums uz konkrēto vides aspektu skatāms saistībā ar 2.1. nodaļā ietvertajiem mērķiem un ietekmju vērtēšanas kritērijiem un lokālplānojuma būtisko ietekmju vērtēšanas rezultātiem, kas apkopoti 1. pielikumā. Lokālplānojuma būtisko ietekmju vērtēšanas metodoloģiskie apsvērumi ir sniegti 5. nodaļas 5.1. tabulā.

Šajā nodaļā ir aplūkota arī nepieciešamība izstrādāt papildu risinājumus (lokālplānojuma redakcijas tekstā vai grafiskajā daļā), lai novērstu vai samazinātu lokālplānojuma īstenošanas būtisko ietekmi uz vidi. Būtiskākie rekomendētie risinājumi apkopoti 6. nodaļā. Pēc konsultācijām ar lokālplānojuma izstrādātājiem vairāki risinājumi tika iestrādāti lokālplānojuma projektā, līdz ar to 4. nodaļas apakšnodaļās iekļautais izvērtējums jāskata kontekstā ar 6. nodaļā iekļauto risinājumu sarakstu un komentāriem par to iestrādi.

4.1. Gaisa kvalitāte

Esošā gaisa kvalitāte lokālplānojuma teritorijā, ko raksturo gada vidējās piesārņojuma koncentrācijas, ir labāka par normatīvajos aktos noteiktajām kvalitātes prasībām. Lielāko devumu slāpekļa dioksīda piesārņojuma līmenī rada individuālā apkure pilsētā ārpus lokālplānojuma teritorijas un transporta emisijas, savukārt, vērtējot daļiņu PM₁₀ piesārņojumu, bez individuālās apkures lokālu paaugstinātu piesārņojumu rada saimnieciskā darbība ostā.

Lokālplānojums paredz vairākus risinājumus, kas var radīt izmaiņas gaisa kvalitātē (skat. iepriekšējo sadaļu), t.sk. Eksportostas teritorijas dienvidu daļā samazināt rūpnieciskā rakstura apbūvi un teritorijas izmantošanu, aizliedzot teritorijā veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, beramkravu un lejamkravu operācijas, kā arī veikt tādas ar ostas darbību saistītas funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušana un uzglabāšana, aizliegt veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, kā arī ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmāku attīstību, t.sk. teritoriju rezervēšanu plānotajam Ziemeļu transporta koridoram un tā infrastruktūras attīstībai.

Nemot vērā iepriekš aprakstītos risinājumus un uz lokālplānojuma teritoriju attiecināmos Vides pārraudzības valsts biroja lēmumus, atzinumus, kā arī Rīgas Brīvostas un Rīgas domes lēmumus (akceptus), kas pieņemti par paredzētajām darbībām lokālplānojuma teritorijā, var viennozīmīgi secināt, ka lokālplānojuma teritorijā samazināsies daļiņu emisijas, kuras esošajā situācijā rada Eksportostā strādājošie uzņēmumi, kā arī ar kuģošanu saistītās emisijas. Vienlaicīgi lokālplānojuma nosacījumi pieļauj dažādas citas tehniskās un noliktavu apbūves iespējas un ļoti plašas iespējas turpmākai teritorijas rūpnieciskai izmantošanai nākotnē, bet tā kā plānošanas dokumenti neietver informāciju par konkrētām plānotām darbībām, kas ļautu izvērtēt būtiskākās ietekmes, kas var rasties realizējot šādas darbības, tad kvalitatīvu vai kvantitatīvu nākotnes scenārija ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtēšanu nav iespējams veikt. Lokālplānojuma risinājumi, kas ierobežo atklātu sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušanu un uzglabāšanu vēsturiskajam centram tuvākajā Eksportostas daļā, kā arī ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, novērš jaunu lielu neorganizētu rūpniecisku emisijas avotu izveidošanu pilsētas centra tuvumā un ir vērtējami pozitīvi no gaisa aizsardzības viedokļa.

Vienlaicīgi ar saimnieciskās darbības veidu izmaiņām tiek prognozēta autotransporta intensitātes palielināšanās nākotnē. Transporta plūsmu izpētē⁷ modelēti dažādi perspektīvie scenāriji pēc plānotā satiksmes pārvada izbūves Tvaika ielā, kas nodrošina nepieciešamo kravas transporta plūsmu no Eksportostas līdz Austrumu maģistrālei, ar īstenotu Eksporta ielas pagarinājumu, kā arī pēc dzelzceļa infrastruktūras pārbūves un Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves. Tuvākās nākotnes scenārijs līdz satiksmes pārvada izbūvei Tvaika ielā nav modelēts, līdz ar to stratēģiskā novērtējuma ietvaros secināts, ka līdz šī infrastruktūras attīstības projekta realizācijai nav paredzamas būtiskas izmaiņas esošajās transporta plūsmās un gaisa piesārņojuma līmenī.

Kā jau minēts iepriekš, lokālplānojuma teritorijā tiek plānota pilsētas mērogā nozīmīga transporta infrastruktūras izbūve. Gan Ziemeļu transporta koridora, gan Eksporta ielas pagarinājuma un plānotās dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu ~~un dzelzceļa stacijas "Rīga—Osta"~~ izbūve radīs lokālu gaisa piesārņojuma līmeņa paaugstināšanos un tiešu negatīvu ietekmi lokālplānojuma teritorijā, tomēr, vērtējot plašākā mērogā, plānotajiem transporta infrastruktūras attīstības projektiem sagaidāma pozitīva ietekme pilsētas mērogā, kas līdzsvaro sagaidāmos zaudējumus.

Līdzīgi vērtējama esošās dabas un apstādījumu teritorijas transformācija par transporta infrastruktūras teritoriju, kas rada netiešu negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti lokālplānojuma mērogā, bet pozitīvu ietekmi – pilsētas mērogā. No gaisa aizsardzības viedokļa pozitīvi vērtējama apbūves noteikumos ietvertā prasība, veicot ielu būvniecību, veikt ielas stādījumu atjaunošanu vai jaunu stādījumu veidošanu. Tā kā transporta infrastruktūras teritorija noteikta ievērojami plašāka nekā ielu sarkanās līnijas, tad, veicot inženierbūvju projektēšanu, ieteicams visā transporta infrastruktūras teritorijā saglabāt tur augošos kokus un veidot kvalitatīvas stādījumu sistēmas, kas mazina negatīvo ietekmi uz gaisa kvalitāti.

4.2. Troksnis

Lokālplānojuma risinājumi paredz šo teritoriju pamatā attīstīt kā ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju. Nozīmīgu Lokālplānojuma teritorijas daļu aizņem teritorijas, kas

⁷ "Transporta plūsmu izpēte" (SIA BRD projekts", 2017)

rezervētas transporta infrastruktūras objektu attīstībai. Lokālplānojuma teritorijā esošā dzīvojamās apbūves kvartāla daļu, kas novietota uz ziemeļiem no plānotā RZTK, ir paredzēts attīstīt kā jauktas apbūves teritoriju, bez dzīvojamās funkcijas un iespējas izbūvēt trokšņa jutīgus publiskus objektus – veselības un sociālās aprūpes, kā arī izglītības iestādes.

Vides trokšņa piesārņojuma un ietekmes kontekstā risinājumi, kas izvēlēti Lokālplānojuma teritorijas attīstībai, ir vērtējami pozitīvi, jo tie neparedz gan troksni radošu objektu un teritoriju izvietošānu, gan trokšņa jutīgu teritoriju vienlaicīgu attīstīšanu Lokālplānojuma teritorijā. Ņemot vērā risinājumus, kas saistīti ar transporta infrastruktūras attīstību – RZTK un Eksporta ielas pagarinājuma izbūve, dzelzceļa uz Kundziņsalu pārbūve, kā arī paredzamo dzelzceļa kravas pārvadājumu apjoma uz Kundziņsalu pieaugumu, Lokālplānojuma teritorija trokšņa piesārņojuma kontekstā nav uzskatāma par piemērotu dzīvojamās un trokšņa jutīgas publiskās apbūves attīstīšanai.

Tajā pašā laikā ir jāņem vērā faktiskā situācija, ka Lokālplānojuma teritorijā atrodas esoša dzīvojamās apbūves teritorija ar apdzīvotām ēkām. Lokālplānojums paredz, ka esošās dzīvojamās ēkas, kas izvietotas plānotajā jaukta centra apbūves teritorijā un transporta apbūves teritorijā, var tikt rekonstruētas un pārbūvētas. TIAN nosaka, ka esošo dzīvojamo ēku atjaunošana un pārbūve ir iespējama, ja tās ietvaros tiek realizēti individuāli pasākumi, kas vērsti uz dzīvojamo telpu aizsardzību pret vides trokšņa negatīvo ietekmi. Šāds risinājums ir vērtējams pozitīvi.

Izvērtējot 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” nosacījumus un TIAN risinājumus, tika konstatēts, ka teritorijās, kur atļauta dzīvojamo ēku saglabāšana, netiks piemēroti vides trokšņa robežlielumi. Ņemot vērā to, ka šobrīd lokālplānojuma teritorijā esošām dzīvojamās apbūves teritorijām ir piemērojami vides trokšņa robežlielumi, šāds TIAN risinājums ir vērtējams negatīvi un būtu ~~pārskatāms~~pārskatāms. Ieteicams zemes vienībām, uz kurām izbūvētas dzīvojamās ēkas, piemērot vides trokšņa robežlielumus līdz brīdim, kamēr dzīvojamā funkcija tiek aizvietota ar TIAN noteikto teritorijas galveno vai palīgizmantošanas funkciju. Ieteikums nemts vērā aktuālajā TIAN redakcijā.

Attīstot Lokālplānojuma teritoriju kā ražošanas un loģistikas objektu teritoriju, īpaša uzmanība ir pievēršama transporta risinājumiem un ar kravu transportēšanu saistītam trokšņa piesārņojumam. Paredzams, ka pēc beramkravu pārkraušanas pārtraukšanas, Lokālplānojuma teritorijā un tās apkārtnē būtiski varētu samazināties dzelzceļa radītais trokšņa piesārņojums, tomēr ilgtermiņā, ņemot vērā transporta plūsmu izpēti ietvaros prognozēto kravu apjoma pieaugumu uz Kundziņsalu, šis samazinājums būs nebūtisks, izņemot dzelzceļa līnijas posmu gar Andrejsalu. Paredzams, ka jau 2027. gadā kopējais kravu apjoms šajā dzelzceļa mezglā būs tikai par 10% zemāks nekā šobrīd. Šāds samazinājums rada nebūtisku trokšņa piesārņojuma līmeņa samazinājumu.

Saskaņā ar Rīgas brīvostas prognozi, Lokālplānojuma teritorijā izvietoto ražošanas un loģistikas objektu apgādes rezultātā būtiski varētu pieaugt kravas autotransporta plūsma. Lokālplānojuma izstrādes ietvaros veiktajā transporta plūsmu izpētē tika prognozēta kravas automašīnu kustības intensitāte pēc Austrumu maģistrālēs un Tvaika ielas savienojuma ar Kundziņsalu izbūves pabeigšanas, kā arī kravas transporta kustības ierobežošanas uz Tiltas ielas un Eksporta ielas. Transporta plūsmu prognoze ietver arī analīzi par laika periodu pēc RZTK izbūves.

Saskaņā ar transporta plūsmu izpētes prognozi, pēc minēto objektu izbūves (bez RZTK) un kravas autotransporta kustības ierobežošanas, Lokālpilnoņuma teritorijā izvietoto objektu apgādes rezultātā nav paredzams būtisks satiksmes intensitātes pieaugums un trokšņa līmeņa pieaugums Eksporta ielas, Ganību dambja, Uriekstes ielas, Bukultu ielas transporta mezglos. Paredzams, ka lielāka daļa kravas transporta nokļūšanai Eksportostā izmantos izbūvēto savienojumu no Viestura prospekts – Tvaika iela – Kundziņsala – Eksportosta.

Atbilstoši transporta plūsmu izpētes prognozei, pēc RZTK izbūves lielākā daļa kravas automašīnu, kas veiks preču transportēšanu uz/no Lokālpilnoņuma teritorijas, izmantos RZTK. Paredzams, ka pēc RZTK ekspluatācijas uzsākšanas varētu samazināties transporta intensitāte koridorā Viestura prospekts – Tvaika iela – Kundziņsala – Eksportosta, kā rezultātā prognozējama trokšņa līmeņa samazināšanās Sarkandaugavas apkaimē.

Lokālpilnoņuma ietvaros, pamatojoties uz pieejamo datu zemo ticamības līmeni, nav vērtēts Lokālpilnoņuma teritorijas apgādes risinājums, kas raksturotu situāciju pirms Austrumu maģistrālēs un Tvaika ielas savienojuma ar Kundziņsalu izbūves pabeigšanas. Paredzams, ka, neizbūvējot savienojumu starp Viestura prospektu un Tvaika ielu un realizējot Lokālpilnoņumā vērtētās aktivitātes Eksportostas teritorijas izmantošanai pilnā apjomā, kravas transporta slodze Lokālpilnoņuma teritorijas tuvumā izvietotajos transporta mezglos varētu būtiski pieaugt, ietekmējot arī trokšņa piesārņojuma līmeni.

4.3. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT

Lokālpilnoņuma teritorijas plānotajā izmantošanā ir paredzēts, ka šobrīd iezīmētā dabas un apstādījumu teritorija, tiks attīstīta kā rūpnieciskās apbūves teritorija (R6) un kā transporta infrastruktūras teritorija (TR26). Šo teritoriju šķērsos plānotais Ziemeļu šķērsojums, līdz ar to paredzama negatīva ietekme uz dabas un apstādījumu teritoriju lokālpilnoņuma teritorijā, lai arī šeit nav sastopami īpaši aizsargājami biotopi un sugas. Tomēr, jāatzīmē, ka Ziemeļu pārvadam ir veikts atsevišķs ietekmes uz vidi novērtējums un atbilstoši šim novērtējumam, Rīgas pilsētas mērogā, nav paredzama būtiska negatīva ietekme uz bioloģisko daudzveidību.

Lokālpilnoņuma teritorijā noteikti jāsaģlabājāizvērtē iespējas saģlabāt valsts nozīmes dižkoksi dižkokus un potenciāli nepotenciālos vietējās nozīmes dižkokidižkokus (skat. 3.3. nodaļu), attīstot transporta infrastruktūras projektus.

4.4. Degradētās un piesārņotās teritorijas

Lokālpilnoņuma nav iekļauti tādi risinājumi, kas atstātu būtisku pozitīvu vai negatīvu ietekmi uz degradētām un piesārņotām (t.sk. potenciāli) vietām. Lokālpilnoņuma teritorijā atrodas divas potenciāli piesārņotas vietas – abas atrodas paredzētajās rūpnieciskās apbūves teritorijās. Lai nodrošinātu efektīvu potenciāli piesārņoto vietu izmantošanu, ieteicams TIAN iestrādāt papildu nosacījumus attiecībā uz potenciāli piesārņoto vietu izpēti un sanāciju piesārņojuma konstatēšanas gadījumā (skat. 6. nodaļu), paredzot iespēju gruntsūdeni piesārņojuma gadījumā veikt būvniecību, ja vienlaicīgi tiek uzsākta sanācija atbilstoši nosacījumiem, kas ietverti būvniecības tehniskajā projektā vai sanācijas programmā (skat. 6. nodaļu). Risinājums iestrādāts aktuālajā TIAN redakcijā.

4.5. Ūdens kvalitāte un plūdu risks

Lokālpilnoņuma paredzētie risinājumi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz ūdens kvalitāti un plūdu risku. Projektējot kanalizācijas tīklus un būves, arī turpmāk lokālpilnoņuma teritorijā tiek paredzēta dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietus ūdens tīkla. Pirms lietus notekūdeņu izvadīšanas atklātā ūdenstecē, tiek paredzēts, ka tiks

veikta attīrīšana. Jāatzīmē, ka šobrīd TIAN ir norādīts, ka realizējot maģistrālā kolektora izbūvi, to izvietojot paralēli plānotās Eksporta ielas trasei, notece būtu organizējama Sarkandaugavas attecē (šāds risinājums būtu jāparedz Eksporta ielas pagarinājuma projektā).

4.6. Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte

TIAN iekļautie nosacījumi JC52 un TR26 funkcionālajām zonām kopā ar grafiskajā daļā atspoguļoto izvietojumu var potenciāli negatīvi ietekmēt pašlaik lokālpilnoņuma teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju dzīves apstākļus. Dzīvojamā apbūve atrodas teritorijās, kurām funkcionālais zonējums lokālpilnoņumā ir noteikts kā JC52 un TR26, un tajās nav pieļaujama jauna dzīvojamā apbūve (pieļaujot pārbūvi, piemērojot īpašus nosacījumus). Tomēr jāatzīmē, ka esošajās teritorijās (īpaši TR26) pēc plānoto infrastruktūras projektu izbūves dzīves vides apstākļi būtiski pasliktināsies, līdz ar to būtu veicināma iedzīvotāju pārvietošana uz dzīvojamai apbūvei piemērotākām teritorijām, ko var īstenot, piemēram, ar īpašumu atsavināšanu, kas nav TIAN ietvaros risināms jautājums.

Pozitīvi vērtējama nosacījumu attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanu iekļaušana TIAN, jo pašreizējā nesakārtotā pāreja rada potenciālus riskus cilvēku dzīvībai un veselībai, šķērsojot pārbrauktuvi. ~~Jānorāda, ka vispārīgais formulējums un konkrētu termiņu un atbildīgo izpildītāju nenorādīšana var aizkavēt faktiski pārejas izbūvi.~~ Tāpat jānodrošina arī ielas un ietvju sakārtošana Kaķasēkļa dambī, ko ir paredzēts risināt lokālpilnoņuma ietvaros.

4.7. Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums

Ņemot vērā, ka lokālpilnoņuma teritorijā neatrodas neviens valsts vai pašvaldības nozīmes kultūrvēsturiskais objekts, kā arī teritorijā nav identificētas unikālas vai tipiskas ainavas, TIAN arī nav iekļauti īpaši nosacījumi kultūrvēstures aizsardzībai.

Attiecībā uz ainavām jāatzīmē, ka lokālpilnoņuma teritorijā atrodas viens dižkoks (transporta infrastruktūras teritorijā). TIAN ir iekļauti atsevišķi nosacījumi dižkoku aizsardzībai, kas vērtējams pozitīvi (vairāk par dabas vērtībām skat. 4.3. nodaļā). Tomēr, ņemot vērā, ka transporta infrastruktūras teritorijās, kas cita starpā noteiktas gar Kaķasēkļa dambi, kur tiek nodrošināta piebraukšana dzīvojamajai apbūvei JC teritorijā, pašlaik atrodas salīdzinoši plaši apstādījumi, būtu svarīgi nodrošināt to aizsardzību ~~vai jaunu kvalitatīvu apstādījumu sistēmu izveidi.~~ Šis ieteikums ņemts vērā aktuālajā TIAN redakcijā.

Jāatzīmē, ka TIAN nosacījumi pieļauj veikt zemes uzbēršanu rūpnieciskās apbūves teritorijās, nenosakot īpašas prasības attiecībā teritorijās, kas robežojas ar jauktas centra apbūves teritoriju, kur atrodas dzīvojamās mājas. Tomēr jānorāda, ka, lai gan teritorijas uzbēršana var potenciāli ietekmēt ainavas, ieviešot jaunu dominējošu elementu, šādi nosacījumi nav vērtējami viennozīmīgi, līdz ar to nav iespējams noteikt, vai attiecīgie risinājumi atstās negatīvu ietekmi. ~~Lai nodrošinātu, ka kolmatēšana neatstāj negatīvu ietekmi uz ainavām, ieteicams iekļaut nosacījumus veikt ietekmes uz ainavu kvalitāti novērtēšanu, veicot zemes uzbēršanas darbus.~~

5. Lokālpilnoņuma būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums

Veicot lokālpilnoņuma analīzi, tika izvērtēts, kādas varētu būt potenciālās plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmes uz vidi. Vērtējot lokālpilnoņuma īstenošanas iespējamās ietekmes, tika analizēts to būtiskums, veids un ilgums.

Ietekmju vērtēšanas metodoloģiskie apsvērumi ir sniegti 5.1. tabulā, savukārt visu ietekmju izvērtēšanas rezultāti pieejami 1. pielikumā. Pielikumā pieejamais vērtējums veikts lokālplānojuma versijai, kas izstrādāta pirms tā iesniegšanas pašvaldībā un pirms publiskās apspriešanas. SIVN ietvaros eksperti sagatavoja ieteikumus ietekmes mazināšanai, kas pieejami 6. nodaļā. Dažas rekomendācijas tika ņemtas vērā un iestrādātas TIAN vērtētājā redakcijā, kas attiecīgi atzīmēts 6. nodaļas tabulā; 1. pielikumā pieejamais vērtējums veikts TIAN redakcijai pēc risinājumu iestrādes.

5.1. tabula. Ietekmju vērtēšanas būtiskuma, veida un ilguma kritēriji

BŪTISKUMS	+ pozitīva ietekme	Iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/aspekta kvalitātē, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	++ būtiska pozitīva ietekme	Ļoti iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās būtiskus kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/ aspekta kvalitātē; tiks sasniegti normatīvajos aktos un vadlīnijās noteiktie vides kvalitātes normatīvi, kā arī tiks nodrošināta plānošanas dokumentos noteikto mērķu sasniegšana.
	- negatīva ietekme	Iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās kvantitatīvu vai kvalitatīvu vides stāvokļa/aspekta kvalitātes pasliktināšanos, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	-- būtiska negatīva ietekme	Ļoti iespējams, ka risinājuma īstenošanas rezultātā var tikt pārkāpti normatīvajos aktos noteiktie vides/ aspekta kvalitātes robežlielumi vai normatīvo aktu prasības vides jomā, vai var rasties būtiska negatīva ietekme uz vidi/ aspektu, salīdzinot ar pamatstāvokli. Netiks sasniegti plānošanas dokumentos noteiktie mērķi.
	+/- ietekme nav zināma	Ietekme nav zināma (t.sk., dēļ informācijas trūkuma par pamatstāvokli)
	0 ietekme nav/ ietekme nav būtiska	Nav paredzamas kvalitatīvi vai kvantitatīvi novērtējamas izmaiņas vides/ aspekta stāvoklī un ietekmē uz sabiedrības tiesībām vides jomā.
VEIDS	T – tieša ietekme	Ietekme, kas izriet tieši no risinājuma īstenošanas.
	N – netieša ietekme	Ietekme, kas varētu pastarpināti rasties no risinājuma īstenošanas.
ILGUMS	Ī – īslaicīga ietekme	Ietekme, kas izpaužas noteiktu, īsu laika periodu (piemēram, ietekme būvniecības laikā)
	V/l – vidēja termiņa un ilglaicīga ietekme	Risinājuma īstenošana rada pastāvīgu, atkārtotu vai ilgstošu ietekmi
	n/a – nav attiecināms	Gadījumos, kad ietekmes nav vai ietekme nav zināma un tās ilgumu un to, vai tā būs tieša, nav iespējams paredzēt, tabulā atzīmēts vērtējums n/a – nav attiecināms.

6. Risinājumi, lai novērstu vai samazinātu lokālplānojuma īstenošanas ietekmi uz vidi

Risinājumi, lai novērstu un samazinātu lokālplānojuma īstenošanas ietekmi uz vidi, sagatavoti, vērtējot lokālplānojuma projektu, kas izstrādāts pirms tā iesniegšanas pašvaldībā un publiskās apspriešanas. Risinājumi sagatavoti, ņemot vērā esošās vides problēmas, kas raksturotas 3. nodaļā, lokālplānojuma risinājumu vērtējumu no vides aspekta viedokļa, kas atspoguļots 1. pielikuma tabulā un 4. nodaļā, kā arī attiecināmās ārējo normatīvo aktu prasības.

Tabulas kolonnā „vai risinājums iestrādāts lokālplānojumā” norādīts izstrādes gaitā notikušo konsultāciju rezultāts. Pēc sabiedriskās apspriešanas informācija tiks aktualizēta un tiks atkārtoti izvērtētas lokālplānojuma būtiskās ietekmes uz vidi un atbilstoši papildināts Vides pārskats.

6.1. tabula. Risinājumi, lai samazinātu būtiskas ietekmes uz vidi

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts lokālplānojumā?
1.	Ieteicams papildāt TIAN nosacījumus par būvniecību teritorijā ar 1% applūšanas varbūtību	Vēlams TIAN iekļaut nosacījumus, kuri noteiktu, ka Rūpnieciskās apbūves teritorijā (R6) un Tehniskās apbūves teritorijā (TA5) jaunu būvniecību var uzsākt pēc tam, kad teritorijā tiek nodrošināta aizsardzība pret 1% applūšanas varbūtību	Nav iestrādāts lokālplānojumā
2.	Nav noteikti ainavu aizsardzības nosacījumi, veicot kolmatēšanu	Noteikt, ka, veicot zemes uzbēršanu lokālplānojuma teritorijā, nepieciešams veikt ietekmes uz ainavu kvalitāti izvērtēšanu.	Nav iestrādāts lokālplānojumā
3-2.	Ieteicams papildināt nosacījumus attiecībā uz būvniecību piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietās	Būtu svarīgi noteikt atsevišķus precizēt nosacījumus augsnes izpētei un grunts piesārņojuma sanācijai piesārņotās un gruntsūdens piesārņojuma gadījumā, kur būtiski noteikt piesārņojuma areālu pirmspotenciāli piesārņotās vietās. Rekomendēts pieļaut būvniecības uzsākšanu vienlaicīgi ar sanācijas uzsākšanas projekta uzsākšanu, jo sanācijas process var būt ilgtermiņa pasākums.	Nav iestrādāts lokālplānojumā
4-3.	Precizējami nosacījumi attiecībā uz piebraucamo ceļu segumu R6 un TA5 teritorijās	Pēc visu plānoto inženierkomunikāciju izbūves konkrētās ielas brauktuves posmā visas plānotās ielas ierīkojamas ar cieto segumu.	Ir iestrādāts lokālplānojumā
5-4.	Nav noteikti nosacījumi ielu stādījumu atjaunošanai vai ierīkošanai	TIAN jāiekļauj nosacījums, ka, veicot ielu būvniecību, veic ielas stādījumu atjaunošanu vai jaunu stādījumu veidošanu visā ielā vai ielas posmā vienlaikus, ņemot vērā ielas telpiskos parametrus, inženiertīklu izvietojumu, būvvaldes būvatļaujas projektēšanas nosacījumos noteiktās prasības apstādījumu veidošanai, kā arī inženiertehnisko dienestu tehniskos noteikumus.	Ir iestrādāts lokālplānojumā
6-5.	Papildināmi nosacījumi attiecībā uz aizsardzību pret troksni	TIAN papildināmi ar nosacījumu, ka, saglabājot dzīvojamās ēkas jaukta centra apbūves teritorijās, ar dzīvojamo apbūvi saistītajās zemes vienībās nodrošina vides trokšņa piesārņojuma līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem, kas piemērojami jaukta centra apbūves teritorijām. Jaukta centra apbūves teritorijā, kurā nav izvietotas dzīvojamās	Nav iestrādāts lokālplānojumā

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts lokālplānojumā?
		ēkas, vides trokšņa robežlielumus nepiemēro.	
<u>7.6.</u>	Elektropieslēguma vietu ierīkošana piestātnēs	Atbilstoši Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmai 2016.-2020. gadam rekomendējams ietvert nosacījumu par piestātņu (prioritāri ro-ro tipa pasažieru kuģiem) aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām, veicot to pārbūvi, ja šāds risinājums ir tehniski-ekonomiski pamatots	Nav iestrādāts lokālplānojumā
<u>8.7.</u>	Ieteicams precizēt nosacījumus transporta infrastruktūras teritorijās	Neizvirzīt īpašus nosacījumus esošu dzīvojamo ēku atjaunošanai vai pārbūvei TR26 teritorijās, kas esošajā redakcijā rada nepamatotu apgrūtinājumu iedzīvotājiem, kuri dzīvo transporta infrastruktūras attīstībai rezervētajās teritorijās.	Nav iestrādāts lokālplānojumā
<u>9.8.</u>	Ieteicams precizēt nosacījumus attiecībā uz aizsargjoslām	Ieteikums precizēt nosacījumus drošības aizsargjoslu atceļšanai gar dzelzceļu lokālplānojuma teritorijā, pieļaujot tās likvidāciju tikai tajā gadījumā, ja pa dzelzceļu netiek plānots veikt naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisku vielu vai produktu pārvadājumus noteiktajos apjomos	Nav iestrādāts lokālplānojumā
<u>10.</u>	Ieteicams izvērtēt vai Lokālplānojuma teritorijā ir nepieciešams saglabāt dzīvojamās apbūves funkciju	Ieteicams izvērtēt vai TIAN risinājumi, kas pieļauj dzīvojamo ēku saglabāšanu Lokālplānojuma teritorijā, ir racionāli, jo attīstot ražošanas, tehniskās apbūves teritorijas un plānotos transporta infrastruktūras objektus teritorijās, kur izvietotas dzīvojamās ēkas, var nebūt iespējams nodrošināt tādu vides trokšņa līmeni, kas nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus	Nav iestrādāts lokālplānojumā
<u>11.9.</u>	Saglabājot dzīvojamo funkciju, ieteicams precizēt nosacījumus, kas attiecināmi uz aizsardzību pret vides troksni	Ja Lokālplānojuma teritorijā tiek atļauta dzīvojamo ēku saglabāšana, ir nepieciešams noteikt vides trokšņa robežlielumu piemērošanas kārtību to apbūves teritorijām, kā arī darbības, kas vērstas uz dzīvojamo ēku telpu aizsardzību pret troksni un ir ieviešamas, veicot šo ēku atjaunošanu arī pārbūvi.	Ir iestrādāts lokālplānojumā

7. Īss iespējamo alternatīvu izvēles pamatojums un SIVN izstrādes būtiskākās problēmas

7.1. Alternatīvas un to izvēles pamatojums

Vides pārskata izstrādes ietvaros tika vērtētas trīs alternatīvas, kas saistītas ar Lokālplānojuma teritorijas piekļuves nodrošinājumu kravas autotransportam:

- A1. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pirms Viestura pr. – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves;
- A2. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pēc Viestura pr. – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves;
- A3. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pēc RZTK izbūves.

Balstoties uz informāciju par transporta infrastruktūras objektu attīstību Rīgas pilsētā, minētās alternatīvas raksturo trīs iespējamās scenārijus, kas tiešā veidā ir saistīti gan ar teritorijas attīstībai izvēlēto risinājumu, gan ar risinājumu iespējamo ietekmi uz vidi. Šo alternatīvu vērtēšanai izmantota informācija par prognozēto kravas transporta piesaisti Lokālpilnvarotības teritorijā izvietoto objektu darbības nodrošināšanai, esošo kravu transportēšanas tīklu un satiksmes intensitāti, ar kravu transportēšanu saistītiem vides aspektiem, piemēram, gaisa kvalitāti un troksni, kā arī prognoze par transporta infrastruktūras un satiksmes intensitātes izmaiņām pēc plānoto satiksmes infrastruktūras objektu izbūves.

Lai kvalitatīvi izvērtētu iespējamo alternatīvo risinājumu ietekmi uz gaisa un trokšņa piesārņojuma līmeni, ņemti vērā transporta plūsmu izpētē⁸ modelētie dažādie perspektīvie scenāriji pēc plānotā satiksmes pārvada izbūves Tvaika ielā, kas nodrošina nepieciešamo kravas transporta plūsmu no Eksportostas līdz Austrumu maģistrālei, ar īstenotu Eksporta ielas pagarinājumu, kā arī pēc dzelzceļa infrastruktūras pārbūves un Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves. Vienlaicīgi secināts, ka tuvākās nākotnes scenārijs (bāzes scenārijs ar īstenotiem lokālpilnvarotības risinājumiem) nav modelēts transporta izpētes ietvaros. Kontekstā ar Vides pārraudzības valsts biroja lēmumiem un atzinumiem, kā arī Rīgas Brīvostas un Rīgas domes lēmumiem (akceptiem), kas pieņemti par paredzētajām darbībām lokālpilnvarotības teritorijā (detalizēta informācija sniegta 4. nodaļā), stratēģiskā novērtējuma ietvaros secināts, ka līdz izstrādes stadijā esošo infrastruktūras attīstības projektu realizācijai (alternatīva A2 - skat. Transporta plūsmu izpētes 4.3.5.attēlu "Smagā autotransporta sagaidāmais VDI transporta plūsmu izpētes teritorijā") nav paredzamas būtiskas izmaiņas esošajās transporta plūsmās un līdz ar to arī vides piesārņojuma līmenī. Tomēr, ņemot vērā informācijas trūkumu par transporta plūsmām A1 alternatīvas gadījumā, ietekme novērtēta ar +/- (ietekme nav zināma).

A2 vai A3 alternatīvu īstenošanas rezultātā sagaidāma vides kvalitātes pasliktināšanās atsevišķās lokālpilnvarotības teritorijās, it īpaši vietās, kur transporta infrastruktūra tiek izbūvēta no jauna vai, mainoties transporta plūsmām, samazinās krustojumu komforta līmenis. Tomēr šādas lokālas nevēlamās ietekmes lokālpilnvarotības teritorijā, ņemot vērā plānotos teritorijas izmantošanas veidus, līdzsvaru būtiskā pozitīvā ietekme uz vides kvalitāti pilsētas mērogā, ko radīs kravas transporta novirzīšana no pilsētas centrālās daļas, nodrošinot Eksportostas savienojumu ar Austrumu maģistrāli un kravas autotransporta kustības stingru ierobežošanu pilsētas centrā (A2). Realizējot alternatīvu A3 (skat. Transporta plūsmu izpētes 4.3.1. attēlu "Kravas transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem pēc pilna lielā loka ap Rīgu realizācijas (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)"), galvenās kravas autotransporta plūsmas sadalās pa Austrumu maģistrāli un RZTK, atslogojot Ganību dambi un samazinot ietekmi uz vidi Sarkandaugavas un Skanstes apkaimēs ārpus lokālpilnvarotības teritorijas.

⁸ "Transporta plūsmu izpēte" (SIA BRD projekts", 2017)

7.2. SIVN izstrādes būtiskākās problēmas

SIVN tika izstrādāts, analizējot pieejamo informāciju un izvērtējot lokālplānojumā ietvertos risinājumus. Vides pārskata sagatavošanas laikā netika konstatētas būtiskas problēmas.

8. Iespējamie kompensējošie pasākumi

Atbilstoši likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteiktajam kompensējošie pasākumi ir jāparedz tādos gadījumos, ja plānošanas dokumenta īstenošana var negatīvi ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) vai Latvijā sastopamās Eiropas Savienības prioritārās sugas vai biotopus šajās teritorijās. Šādus kompensējošos pasākumus veic, lai nodrošinātu paredzētās darbības veikšanas vai plānošanas dokumenta īstenošanas negatīvo ietekmju līdzsvarošanu un teritorijas vienotības (viengabalainības) aizsardzību un saglabāšanu.

Tā kā lokālplānojuma teritorija neskar nevienu no Natura 2000 teritorijām, nav konstatēts, ka būtu nepieciešami kompensējošie pasākumi likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” izpratnē.

9. Lokālplānojuma īstenošanas iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes

Īstenojot lokālplānojumu Eksportostas teritorijā, nav paredzama būtiska pārrobežu ietekme.

10. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (14.10.1998., ar grozījumiem, kas spēkā ar 01.01.2017.) nosaka, ka kompetentā institūcija (šajā gadījumā - Vides pārraudzības valsts birojs) Ministru kabineta noteiktajā termiņā sniedz atzinumu par vides pārskatu, kā arī nosaka termiņus, kādos izstrādātājs pēc plānošanas dokumenta apstiprināšanas iesniedz kompetentajai institūcijai ziņojumu par plānošanas dokumenta īstenošanas tiešu vai netiešu ietekmi uz vidi, arī vides pārskatā neparedzētu ietekmi (monitoringa ziņojums).

Vides pārraudzības valsts birojs ir izstrādājis metodiskos norādījumus monitoringa veikšanai plānošanas dokumentiem. Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumos Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” noteikts, ka plānošanas dokumenta īstenošanas monitoringam izmanto valsts statistikas datus, informāciju, kas iegūta, veicot vides monitoringu, kā arī citu informāciju, kas ir pieejama izstrādātājam. Izstrādātājs sastāda monitoringa ziņojumu un atzinumā par vides pārskatu noteiktajā termiņā iesniedz to Vides pārraudzības valsts birojā. Monitoringa ziņojumā apkopo pieejamo informāciju un ietver vismaz ar plānošanas dokumenta īstenošanu saistīto vides stāvokļa izmaiņu un to tendenču raksturojumu.

Ņemot vērā izvērtētā lokālplānojuma saturu un tā ietekmes novērtējumu, tiek rekomendēti tabulā 10.1. uzskaitītie monitoringa indikatori.

10.1. Rekomendētie monitoringa indikatori

Nr.	Indikators	Avots
1.	Normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits	Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģiskā karte (tiek pārskatīta un atjaunota ik pēc 5 gadiem)

		http://mvd.riga.lv/
2.	Gaisa kvalitāte teritorijās ar dzīvojamo apbūvi	Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma teritoriālo zonu kartes (zonu kartes tiek atjaunotas ik pa trim gadiem) www.rigis.lv
3.	Deklarēto iedzīvotāju skaits JC52 un TR26 teritorijās	Deklarēto iedzīvotāju skaits: IeM Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde
4.	Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu skaits	Informācija par piesārņotām un potenciāli piesārņotām vietām: LVGMC Informācija par sanāciju: citi publiski pieejami informācijas avoti

11. Kopsavilkums

Lokālplānojuma izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" īstenošanu, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī sabalansētu Rīgas Brīvostas un piegulošo teritoriju attīstību.

Lokālplānojums sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Lokālplānojuma izstrādei ir noteikti četri mērķi:

1. Radīt priekšnoteikumus Eksportostas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, kas izriet no Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī noteiktu risinājumus ar mērķi sabalansēt īpašnieku un pilsētas/sabiedrības intereses;
2. Sasniegt Rīgas brīvostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" (turpmāk – Projekts) mērķus un iespējami atbrīvotu pilsētas centru no atklātām beramkravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi;
3. Pārskatīt esošo transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus, nodrošināt nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus transporta infrastruktūras attīstībā, nepieciešamības gadījumā veikt ielu sarkano līniju korekciju un/vai kategoriju maiņu, precizēt Eksportostas teritorijas pievedceļus un to kategorijas (šķērsprofilus) un noteikt transporta infrastruktūras izbūves secību;
4. Nodrošināt Eksportostas teritorijā esošās ostas infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas un iecerī turpināt un attīstīt ar ostas darbību saistītu uzņēmējdarbību, mainot teritorijas atļauto izmantošanu.

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

Lai novērtētu lokālplānojuma iespējamo būtisko ietekmi uz vidi, plānošanas dokumentam tiek veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros tiek sagatavots Vides pārskats. Šis vides pārskata projekts ir sagatavots saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. Vides pārskata projektu sagatavoja SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

SIVN ietvaros tika analizēta plānošanas dokumenta ietekme uz vides aspektiem, kas noteikti atbilstoši normatīvo aktu un līguma prasībām. Lokālpilnoņumā iekļauto risinājumu (gan TIAN, gan grafiskās daļas) ietekme uz vides aspektiem tika izvērtēta, pamatojoties uz identificētajiem ietekmes novērtējuma kritērijiem, kas apkopoti Vides pārskata projekta 2. nodaļā.

Izvērtējot ar lokālpilnoņumu saistītos vides aspektus, tiek analizēti arī Vides pārraudzības valsts biroja lēmumi, atzinumi, kā arī Rīgas Brīvostas un Rīgas domes lēmumi (akcepti), kas pieņemti par paredzētajām darbībām lokālpilnoņuma teritorijā. Veicot izvērtējumu, tika pieņemts, ka, neskatoties uz TIAN iekļautajiem nosacījumiem, faktiski darbības tiks veiktas lēmumu nosacījumu ietvaros vai nepieciešamības gadījumā, paredzot izmaiņas akceptētajā darbībā, tiks veikts atkārtots novērtējums sākotnējā izvērtējuma vai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros.

SIVN veikšanas procesā tika piedāvāti risinājumi ietekmju samazināšanai (Vides pārskata projekta 6. nodaļa). Piedāvātie risinājumi tika apspriesti ar lokālpilnoņuma izstrādātājiem, kā rezultātā 6. nodaļas risinājumu tabulā sniegts pārskats par to, vai attiecīgie risinājumi tika iestrādāti plānošanas dokumentā. Pēc sabiedriskās apspriešanas, saņemot aktuālo lokālpilnoņuma redakciju, tiks veikts ietekmju pārvērtējums un Vides pārskats tiks attiecīgi aktualizēts.

Turpmāk tekstā sniegts pārskats par būtiskākajām identificētajām ietekmēm un secinājumiem attiecībā uz konkrētiem aspektiem:

Gaisa kvalitāte:

- Esošā gaisa kvalitāte lokālpilnoņuma teritorijā atbilst vides kvalitātes normatīviem;
- Rūpnieciskās apbūves un tehniskās apbūves teritoriju perspektīvā attīstība, vērtējot to kontekstā Vides pārraudzības valsts biroja lēmumiem un atzinumiem, kā arī Rīgas Brīvostas un Rīgas domes lēmumiem (akceptiem), kas pieņemti par paredzētajām darbībām lokālpilnoņuma teritorijā, neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti;
- Pozitīvi vērtējami lokālpilnoņuma risinājumi, kas tieši ierobežo atklātu sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušanu un uzglabāšanu, kā arī aizliedz veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu noteiktās lokālpilnoņuma teritorijas daļās;
- Stratēģiskā novērtējuma ietvaros secināts, ka, ņemot vērā projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" īstenošanas ietvaru, līdz izstrādes stadijā esošo infrastruktūras attīstības projektu realizācijai (alternatīva A2) nav paredzamas būtiskas izmaiņas esošajās transporta plūsmās un līdz ar to arī vides piesārņojuma līmeni;
- Lokālpilnoņumā ietvertie transporta infrastruktūras attīstības risinājumi tālākā perspektīvā vērtējami pozitīvi plašākā pilsētas transporta infrastruktūras attīstības kontekstā. Gaisa kvalitātes pasliktināšanās lokālpilnoņuma teritorijā tieši ielu tuvumā, kas paredzama līdz ar jaunu transporta infrastruktūras objektu izbūvi, nav vērtējama kā būtiska negatīva ietekme, ņemot vērā plānotos teritorijas izmantošanas veidus;
- No cilvēku veselības aizsardzības viedokļa kā samērīga un nepieciešama rekomendējama prasība, veicot dzīvojamo ēku atjaunošanu Jauktas centra apbūves teritorijā JC52, nodrošināt tajās piespiedu ventilāciju;

- Potenciāli pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti saistīta ar specifiskām prasībām apstādījumiem teritorijās ar paaugstinātu piesārņojumu, lai veicinātu kvalitatīvu apstādījumu sistēmu izveidi.

Troksnis:

- Saskaņā ar Rīgas aglomerācijas stratēģisko trokšņa karti esošais vides trokšņa piesārņojuma līmenis lokālpilnojumā teritorijā ir augstāks par vides trokšņa robežlielumiem. Nozīmīgu piesārņojumu rada gan transporta infrastruktūras izmantošana, gan rūpniecisku objektu darbība;
- Realizējot lokālpilnojumā risinājumus, lielākā daļa teritorijas tiks izmantota ražošanas, tehniskās apbūves un transporta infrastruktūras apbūves funkcijām. Šīm funkcionālām zonām netiek piemēroti vides trokšņa robežlielumi, tādēļ paredzams, ka to teritoriju platība, kurās tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi samazināsies;
- Realizējot lokālpilnojumā risinājumus, aktuāls ir jautājums par plānotā teritorijas izmantošanas veida ietekmi, kas saistīta ar preču transportēšanas rezultātā radīto trokšņa piesārņojumu, uz dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām ārpus lokālpilnojumā teritorijas;
- Realizējot plānotos risinājumus, dzīvojamās apbūves teritoriju, kas atrodas lokālpilnojumā teritorijā, ir paredzēts pārveidot par jauktas apbūves teritoriju bez dzīvojamās funkcijas. Šāds risinājums kopumā ir vērtējams pozitīvi, ~~tomēr~~. Lai nodrošinātu esošās dzīvojamās apbūves aizsardzību, lokālpilnojums paredz, ka ~~uz šo teritoriju netiek attiecināti dzīvojamās telpās un dzīvojamo ēku pagalmos jādrošina~~ vides trokšņa robežlielumi. ~~Šāda situācija nebūtu pieļaujama, līdz brīdim, kamēr teritorijā atrodas dzīvojamās ēkas piesārņojuma līmeņa atbilstība trokšņa robežlielumiem, kas piemērojami jaukta centra apbūves teritorijām.~~

Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT:

- Tā kā atbilstoši DDPS OZOLS sistēmā pieejamajai informācijai lokālpilnojumā teritorijā nav konstatēti Eiropas nozīmes īpaši aizsargājami biotopi un sugas, izstrādājot tehniskos projektos lokālpilnojumā teritorijā, būtu maksimāli saglabājamas zaļās teritorijas un konstatētie dižkoki.

Degradētās un piesārņotās teritorijas:

- Lokālpilnojumā nav iekļauti tādi risinājumi, kas atstātu būtisku pozitīvu vai negatīvu ietekmi uz degradētām un piesārņotām (t.sk. potenciāli) vietām;
- Lai nodrošinātu efektīvu potenciāli piesārņoto vietu izmantošanu, ~~ieteicams~~-TIAN ~~iestrādāti~~iestrādāti papildu ~~nosacījumus~~nosacījumi attiecībā uz potenciāli piesārņoto vietu izpēti un sanāciju, nosakot ~~atsevišķi nosacījumus augsnes/grunts piesārņojuma un gruntsūdens piesārņojuma gadījumā, kur būtiski noteikt piesārņojuma areālu pirms sanācijas uzsākšanas~~nosacījumus, ka sanāciju var veikt vienlaicīgi ar būvniecības uzsākšanu.

Ūdens kvalitāte un plūdu risks:

- Lokālpilnojumā ir iekļauti daudzpusīgi risinājumi, ka ļauj samazināt ietekmi uz virszemes ūdeņu kvalitāti un plūdu risku, tomēr būtu ieteicams ~~vēl~~papildus iekļaut ~~šādus~~nosacījumus, kas pieļauj jaunas būvniecības ~~uzsākšanai~~uzsākšanu Rūpnieciskās apbūves teritorijā un Tehniskās apbūves teritorijā tikai pēc pasākumu nodrošināšanas aizsardzībai pret 1% applūšanas varbūtību.

Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte:

- Pašreizējā dzīvojamā apbūve atrodas teritorijās, kurās TIAN nosacījumi nepieļauj jaunu dzīvojamo apbūvi;
- esošajās teritorijās (īpaši TR26) pēc plānoto infrastruktūras projektu izbūves dzīves vides apstākļi būtiski pasliktināsies, līdz ar to būtu veicināma iedzīvotāju pārvietošana uz dzīvojamai apbūvei piemērotākām teritorijām, ko var īstenot, piemēram, ar īpašumu atsavināšanu, kas nav TIAN ietvaros risināms jautājums;
- Pozitīvi vērtējama nosacījumu iekļaušana TIAN attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošānu, kā arī ielu un ietvju sakārtošana Kaķasēkļa dambī.

Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums:

- Lokālpilnoņuma teritorijā neatrodas neviens valsts vai pašvaldības nozīmes kultūrvēsturiskais objekts, kā arī teritorijā nav identificētas unikālas vai tipiskas ainavas;
- ~~Rekomendēts iekļaut nosacījumu izvērtēt ietekmi uz ainavas kvalitāti, veicot teritoriju uzbēršanu;~~
- Svarīgi nodrošināt ielu apstādījumu aizsardzību [rekomendācija iestrādāta TIAN].

1. pielikums Lokālplānojuma ietekmes uz vidi novērtējuma tabula

Ietekmju vērtēšanas būtiskuma, veida un ilguma kritēriji

BŪTISKUMS	+ pozitīva ietekme	Iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/aspekta kvalitātē, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	++ būtiska pozitīva ietekme	Ļoti iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās būtiskus kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/ aspekta kvalitātē; tiks sasniegti normatīvajos aktos un vadlīnijās noteiktie vides kvalitātes normatīvi, kā arī tiks nodrošināta plānošanas dokumentos noteikto mērķu sasniegšana.
	- negatīva ietekme	Iespējams, ka risinājuma īstenošana veicinās kvantitatīvu vai kvalitatīvu vides stāvokļa/aspekta kvalitātes pasliktināšanos, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	-- būtiska negatīva ietekme	Ļoti iespējams, ka risinājuma īstenošanas rezultātā var tikt pārkāpti normatīvajos aktos noteiktie vides/ aspekta kvalitātes robežlielumi vai normatīvo aktu prasības vides jomā, vai var rasties būtiska negatīva ietekme uz vidi/ aspektu, salīdzinot ar pamatstāvokli. Netiks sasniegti plānošanas dokumentos noteiktie mērķi.
	+/- ietekme nav zināma	Ietekme nav zināma (t.sk., dēļ informācijas trūkuma par pamatstāvokli)
	0 ietekme nav/ ietekme nav būtiska	Nav paredzamas kvalitatīvi vai kvantitatīvi novērtējamas izmaiņas vides/ aspekta stāvoklī un ietekmē uz sabiedrības tiesībām vides jomā.
VEIDS	T – tieša ietekme	Ietekme, kas izriet tieši no risinājuma īstenošanas.
	N – netieša ietekme	Ietekme, kas varētu pastarpināti rasties no risinājuma īstenošanas.
ILGUMS	Ī – īslaicīga ietekme	Ietekme, kas izpaužas noteiktu, īsu laika periodu (piemēram, ietekme būvniecības laikā)
	V/I – vidēja termiņa un ilglaicīga ietekme	Risinājuma īstenošana rada pastāvīgu, atkārtotu vai ilgstošu ietekmi
	n/a – nav attiecināms	Gadījumos, kad ietekmes nav vai ietekme nav zināma un tās ilgumu un to, vai tā būs tieša, nav iespējams paredzēt, tabulā atzīmēts vērtējums n/a – nav attiecināms.

Nr.	Risinājums	Ietekmes uz vides aspektiem								Komentāri (t.sk. mijiedarbība ar citiem risinājumiem)	
		Gaisa kvalitāte	Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT	Degradētās un piesārņotās teritorijas	Ūdens kvalitāte	Plūdu risks/hidroloģija	Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte		Ainavas un kultūrvēsture		
							Labvēlīga dzīves vide	Troksnis	Ainavas		Kultūrvēsture
1.	2.1. VISĀ TERITORIJĀ ATĻAUTĀ IZMANTOŠANA (nenosaka)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
2.	2.2. VISĀ TERITORIJĀ AIZLIEGTĀ IZMANTOŠANA (nenosaka)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
3.	2.3. INŽENIERTEHNISKĀ SAGATAVOŠANA	0	0	+/-	+/-	+	0	0	+/-	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	T	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	
4.	3.1. PRASĪBAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAI	+	0	+	+	0	0	0	0	0	
		T	n/a	T	N	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		V/l	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
5.	3.2. PRASĪBAS INŽENIERTEHNISKĀS APGĀDES TĪKLIEM UN OBJEKTIEM	0	0	0	+/-	+/-	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	N	N	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	
6.	3.3. PRASĪBAS APBŪVEI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
7.	3.4. PRASĪBAS TERITORIJAS LABIEKĀRTOJUMAM	+	0	0	0	0	+	0	+	0	
		N	n/a	n/a	n/a	n/a	T	n/a	T	n/a	
		V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	V/l	n/a	V/l	n/a	
8.	3.5. PRASĪBAS VIDES RISKU SAMAZINĀŠANAI	0	0	0	0	0	0	-	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	T	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	V/l	n/a	n/a	
9.	4.5.1. Jauktas centra apbūves teritorija (JC52)	+	0	0	+/-	+/-	-	-	0	0	9. – 12. risinājumu ietekmes vērtētas savstarpējā mijiedarbībā un ņemot vērā TIAN grafisko daļu, kā arī akceptēto darbību raksturojumu un apjomu
		N	n/a	n/a	N	N	T	T	n/a	n/a	
		V/l	n/a	n/a	V/l	V/l	V/l	V/l	n/a	n/a	
10.	4.6.1. Rūpnieciskās apbūves teritorija (R6)	+/-	+/-	0	+/-	+/-	+/-	0	0	0	9. – 12. risinājumu ietekmes vērtētas savstarpējā mijiedarbībā un ņemot vērā TIAN grafisko daļu, kā arī
		n/a	T	n/a	N	N	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	V/l	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	

											akceptēto darbību raksturojumu un apjomu
11.	4.7.1. Transporta infrastruktūras teritorija (TR26)	-	+/-	0	+/-	+/-	-	+/-	0	0	9. – 12. risinājumu ietekmes vērtētas savstarpējā mijiedarbībā un ņemot vērā TIAN grafisko daļu, kā arī akceptēto darbību raksturojumu un apjomu
		T	T	n/a	T	T	T	T	n/a	n/a	
		V/l	V/l	n/a	V/l	V/l	V/l	V/l	n/a	n/a	
12.	4.8.1. Tehniskās apbūves teritorija (TA5)	+	0	0	0	0	0	0	0	0	9. – 12. risinājumu ietekmes vērtētas savstarpējā mijiedarbībā un ņemot vērā TIAN grafisko daļu, kā arī akceptēto darbību raksturojumu un apjomu
		N	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		Ī	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
13.	5. TERITORIJAS AR ĪPAŠIEM NOTEIKUMIEM (nenosaka)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
14.	6. TERITORIJAS PLĀNOJUMA ĪSTENOŠANAS KĀRTĪBA	0	0	0	+/-	+/-	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	T	T	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	
15.	7.1. AIZSARGJOSLAS UN CITI APROBEŽOJUMI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
A	Transporta sistēmas risinājumi										
A1	Ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju apgāde pirms Viestura pr. – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves	+/-	0	0	0	0	+/-	+/-	0	0	Ietekme nav zināma informācijas trūkuma dēļ (transporta izpētē nav modelēts bāzes scenārijs ar īstenotiem lokālplānojuma risinājumiem). Ietekme vērtēta pilsētas mērogā
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
A2	Ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju apgāde pēc Viestura pr. – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves	+	0	0	0	0	+	+	0	0	Ietekme vērtēta pilsētas mērogā
		T	n/a	n/a	n/a	n/a	T	T	n/a	n/a	
		V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	
A3	Ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju apgāde pēc RZTK izbūves	++	0	0	0	0	+	++	0	0	Ietekme vērtēta pilsētas mērogā
		T	n/a	n/a	n/a	n/a	T	T	n/a	n/a	
		V/l	n/a	n/a	n/a	n/a	V/l	V/l	n/a	n/a	