



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

17.04.2018

Nr. 4-03/9

Atzinums Nr.4-03/9

Par Eksportostas teritorijas lokālplānojuma Vides pārskatu

SIA *“Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”* 2018.gada 13.martā Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs) ir iesniegusi Eksportostas teritorijas lokālplānojuma (turpmāk - Lokālplānojums) stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk - SIVN) vides pārskatu (turpmāk - Vides pārskats). SIVN veica un Vides pārskatu sagatavoja SIA *“Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”* (turpmāk - Izstrādātāja).

Likuma *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (turpmāk - Novērtējuma likums) 23.⁵ panta (6) daļa noteic, ka Birojs sniedz atzinumu par vides pārskatu, ņemot vērā vides pārskata atbilstību normatīvo aktu prasībām un izraudzītā risinājuma pamatojumu, 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. Turpat noteikts, ka gadījumā, ja izraudzītais risinājums nav pietiekami pamatots, Birojs atzinumā norāda iebildumus, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

Šis Biroja atzinums par Vides pārskata projektu sagatavots atbilstoši Novērtējuma likuma 23.⁵ panta 6.daļas prasībām, vērtējot izraudzītā risinājuma pamatojumu un tā ietekmes uz cilvēku veselību un vidi būtiskumu, un tajā ietverti iebildumi un priekšlikumi, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

I. Vides pārskatā ietvertā informācija un izraudzītā risinājuma pamatojums:

Lokālplānojuma Vides pārskats atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 23.marta noteikumu Nr.157 *“Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”* IV nodaļas *“Vides pārskatā iekļaujamā informācija”* (turpmāk - Noteikumi Nr.157) 8.punktā noteiktajam ietver šādu informāciju:

1. Teritorijas plānojuma galvenie mērķi un risinājumi

- 1.1. Vides pārskatā ietverta informācija par Lokālplānojuma un tā ietekmes novērtēšanas mērķiem, ar Lokālplānojuma īstenošanu saistītajiem risinājumiem, kā arī vides problēmām un ietekmes aspektiem, kas ar šādu risinājumu īstenošanu varētu būt saistīti.
- 1.2. Izvērtējis Vides pārskatā ietvērto informāciju un salīdzinājis to ar sākotnējo plānošanas iecerī, Birojs konstatē, ka SIVN procedūra Lokālplānojuma izstrādei tika piemērota ar Biroja 2017.gada 1.jūnija lēmumu Nr.26, jo ar Lokālplānojumu paredzēts veikt Rīgas teritorijas

plānojuma grozījumus, lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas iesāktā projekta *"Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra"* īstenošanu un precizētu Eksportostas teritorijas turpmāku attīstību, teritorijā nodrošinot nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus transporta infrastruktūras attīstībā, t.sk. lai precizētu Eksportostas teritorijas pievedceļus. Ar Lokālplānojumu paredzēts mainīt esošo zonējumu *"Centra apbūves teritoriju" (C) uz Rūpnieciskās apbūves teritoriju (R) un Tehniskās apbūves teritoriju (T) vai Jaukta centra apbūves teritoriju*. Ņemot vērā Lokālplānojuma teritorijas noteikto platību (130 ha), kur tās lielāko daļu veido *"Centra apbūves teritorija" (C)* un plānoto Eksportostas attīstību, ar plānošanas dokumenta izstrādi ir potenciāli iespējams nozīmīgi pārsniegt Novērtējuma likuma 2.pielikuma 10)punkta 1)apakšpunkta robežsliksni, turklāt Lokālplānojuma teritorijas turpmākā attīstība pieļauj tādu darbību attīstību, kam atbilstoši Novērtējuma likuma 2.pielikumā noteiktajam var būt jāpiemēro sākotnējais izvērtējums, neizslēdzot iespēju, ka Lokālplānojuma teritorijā varētu tikt attīstītas arī darbības, kas ietvertas Novērtējuma likuma 1.pielikumā un kurām veicams ietekmes uz vidi novērtējums.

- 1.3. Saskaņā ar Vides pārskatā norādīto tiek vērtēta Lokālplānojuma atbilstība Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam, nacionālajam attīstības plānam 2014.-2020.gadam, Vides politikas pamatnostādņem 2014.-2020.gadam, Rīgas ilgtspējīgai attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam, Rīgas attīstības programmai 2014.-2020.gadam ar mērķi pirms ietekmju izvērtēšanas noteikt, kādi aktuālākie ar vidi saistītie jautājumi var rasties konkrētā plānošanas dokumenta ieviešanas procesā. Norādītais Lokālplānojuma izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu projekta *"Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra"* īstenošanu, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī lai sabalansētu Rīgas Brīvostas un piegulošo teritoriju attīstību. Lokālplānojuma izstrādei ir noteikti četri mērķi:
 - 1.3.1. 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;
 - 1.3.2. 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;
 - 1.3.3. Pārskatīt esošos 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;
 - 1.3.4. Nodrošināt Eksportostas teritorijā esošās ostas infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas un ieceri turpināt un attīstīt ar ostas darbību saistītu uzņēmējdarbību, mainot teritorijas atļauto izmantošanu.
- 1.4. 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. Kā būtiskākās ar Lokālplānojuma īstenošanu paredzētās izmaiņas teritorijas izmantošanai un attīstībai ir konstatējamas sekojošas:

- 1.4.1. Lokālplānojums paredz priekšnosacījumus uzņēmējdarbības turpmākajai attīstībai Eksportostas teritorijā, jo atbilstoši Projektam esošās beramkravu operācijas plānots pārcelt no Eksportostas uz Krievu salu, lai atbrīvotu pilsētas centru no atklātām putošu beramkravu pārkraušanas operācijām. Lokālplānojuma risinājumi paredz sabalansēt vides prasības ar mūsdienīgas un attīstīties spējīgas rūpnieciskās apbūves un ar ostas darbību saistītas apbūves prasībām. Ar Lokālplānojuma izstrādi ir paredzēts veikt Rīgas teritorijas plānojuma grozījumus, veicot esošā funkcionālā zonējuma maiņu, nosakot to izmantošanas veidus un sniedzot priekšlikumus teritorijas turpmākajai attīstībai. Saskaņā ar Rīgas domes 2005.gada 20.decembra Saistošo noteikumu Nr.34 „*Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi*” (ar grozījumiem) 15.pielikumu „*Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana*” Eksportostā un tai piegulošā teritorijā ir noteikts sekojošs funkcionālais zonējums: “*Jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorija (JR)*”, “*Centru apbūves teritorija (C)*”, “*Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R)*”, “*Tehniskās apbūves teritorija (T)*”, “*Apstādījumu un dabas teritorija (A)*” un “*Ielu teritorija (I)*”. Lokālplānojumā tiek veikta Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanas veidu maiņa atbilstoši Ministru kabineta 2013.gada 30.maija noteikumu Nr.240 “*Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi*” funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem;
- 1.4.2. *Jauktas centra apbūves teritorija* ar indeksu (JC52) tiek noteikta Mazās Vējaķalsalas dzīvojamā rajona teritorijai, kas šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikta kā “*Centru apbūves teritorija (C)*” un kurā nav izvietoti esoši rūpnieciskās ražošanas vai tehniskās apbūves objekti, bet atrodas atsevišķas dzīvojamās ēkas, kā arī darbojas (ir reģistrēti) dažādi komercuzņēmumi. Teritorija atrodas esošo ražošanas teritoriju, kā arī esošo un plānoto transporta būvju ietekmes zonā, tāpēc teritorijā plānota (atļauta) dažādu publisku funkciju ēku un būvju izvietošana, bet nav pieļaujams realizēt jaunu dzīvojamo apbūvi;
- 1.4.3. *Tehniskās apbūves teritorija* ar indeksu (TA5) ir noteikta noliktavu apbūves attīstībai teritorijai starp Rīgas vēsturiskā centra teritoriju un plānoto Ziemeļu transporta koridoru, kā arī esošajām un plānotajām rūpnieciskās ražošanas un ostas teritorijām uz dienvidiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora trases, kur līdzšinējais funkcionālais zonējums bija “*Apstādījumu un dabas teritorija (A)*” un “*Centru apbūves teritorija (C)*”;
- 1.4.4. *Rūpnieciskās apbūves teritorija* ar indeksu (R6) ir noteikta rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai, kur atļauts izvietot un attīstīt ražošanas un ar ostas darbību saistītus uzņēmumus, vienlaicīgi teritorijā aizliedzot veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu. Līdzšinējais teritorijas funkcionālais zonējums bija “*Jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorija (JR)*”, “*Centru apbūves teritorija (C)*” un “*Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R)*”;
- 1.4.5. *Transporta infrastruktūras teritorija* ar indeksu (TR26) tiek noteiktas transporta infrastruktūras attīstībai. Funkcionālajā zonā ietilpst teritorijas, kas paredzētas ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmākai attīstībai, t.sk. plānotā Ziemeļu transporta koridora un tā infrastruktūras attīstībai rezervētās teritorijas;
- 1.4.6. Lokālplānojuma risinājumi saglabā jau iepriekš plānotos transporta koridorus un arī turpmāk paredz jaunu publisku ielu – Eksporta ielas turpinājuma un Ziemeļu transporta koridora izbūvi, kā arī jaunas dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvi Lokālplānojuma teritorijā;
- 1.4.7. Lokālplānojuma ostas ražošanas teritorija konceptuāli tiek sadalīta divās funkcionāli atšķirīgās teritorijās, kuras teritoriāli nodala plānotā Ziemeļu transporta koridora trase. Eksportostas teritorijas dienvidu daļā, kas noteikta kā *Tehniskās apbūves teritorija* ar

indeksu (TA5), un kas tieši robežojas ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritoriju un tajā noteikto *Centra apbūves teritoriju (C)*, Lokālplānojuma risinājumi paredz teritorijā samazināt rūpnieciskā rakstura apbūvi un teritorijas izmantošanu, aizliedzot teritorijā veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, beramkravu un lejamkravu operācijas piestātnēs, kā arī veikt tādas ar ostas darbību saistītas funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušana un uzglabāšana. Vienlaicīgi šajā teritorijā ir atļauts ierīkot pasažieru un ro-ro tipa kuģu piestātnes un veikt nepieciešamo teritorijas labiekārtošanu;

- 1.4.8. Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā, kas noteikta kā *Rūpnieciskās apbūves teritorija* ar indeksu (R6), atļauts turpināt esošo rūpniecisko un ostas darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas, ņemot vērā Lokālplānojumā noteiktos ierobežojumus saimnieciskās darbības veikšanai. Teritorijā atļauts izvietot un attīstīt ražošanas un ar ostas darbību saistītus uzņēmumus, aizliedzot veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, savukārt citu kravu pārkraušana Eksportostas ziemeļu daļā var tikt turpināta arī pēc 2019.gada 1.janvāra, kad uz Krievu salu tiks pārceltas ogļu kravas;
- 1.4.9. Mazās Vējzaķsalas vēsturiskās dzīvojamās apbūves teritoriju tālākā nākotnē nebūs iespējams saglabāt neskartu, jo Lokālplānojuma risinājumi paredz to iekļaut *Transporta infrastruktūras teritorijā* ar indeksu TR26, jo gadījumā, ja tiek realizētas visas plānotās transporta būves, to šķērsos plānotais Ziemeļu transporta koridors un plānotā dzelzceļa līnija uz Kundziņsalu, līdz ar to šī teritorija nebūs piemērota ne dzīvojamās, ne publiskās, ne ražošanas teritoriju apbūvei - gan apgrūtinātās piekļuves, gan zemās vides kvalitātes dēļ. Lokālplānojuma risinājumi paredz iespēju remontēt esošās dzīvojamās ēkas un atļaut turpināt to esošo izmantošanu līdz turpmākiem Rīgas pašvaldības lēmumiem par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma vai plānotās dzelzceļa līnijas izbūves uzsākšanu;
- 1.4.10. Salīdzinoši nelielu teritorijas 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 (biroju, tirdzniecības/pakalpojumu objektu apbūvi, tai skaitā degvielas uzpildes stacijas un automobiļu un motociklu apkopes uzņēmumus, izņemot ražošanas objektus). Lokālplānojuma risinājumi paredz iespēju remontēt un pārbūvēt esošās dzīvojamās ēkas ar nosacījumiem: veicot esošās dzīvojamās ēkas pārbūvi, tās būvjomu drīkst palielināt, bet ne vairāk kā par 30%;
- 1.4.11. Lokālplānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (turpmāk – TIAN) ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai. Visā Lokālplānojuma teritorijā *Rūpnieciskās apbūves teritorijās (R)* un *Tehniskās apbūves teritorijās (TA)* ir noteikti vienoti apbūves tehniskie rādītāji (atļautais apbūves augstums ēkām – 24m, atļauto stāvu skaits – 5) plānotā maksimālā apbūves intensitāte – 280%), bet *Centra apbūves teritorijā (C)* samazināta apbūves intensitāte no esošās maksimālās apbūves intensitātes 320% uz 280%;
- 1.4.12. Atbilstoši TIAN 2.punktā noteiktajam Lokālplānojuma teritorijas izmantošanā un apbūvē piemēro Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr.34 „*Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi*” (turpmāk – RTIAN) prasības, kas nav pretrunā ar augstāka juridiskā spēka normatīvajos aktos noteikto, vienlaicīgi nosakot izņēmumus. Līdz ar to uz Lokālplānojuma teritoriju ir attiecināmas arī RTIAN nodaļas 2.14. “*Aizsardzība pret troksni*” prasības, kas izpildāmas izstrādājot konkrētu objektu būvprojektus;
- 1.4.13. Lokālplānojuma TIAN pieļauj pārbūvēt esošās dzīvojamās ēkas ar ierobežojumiem, t.sk. nosakot, ka esošās dzīvojamās ēkas atjaunošana vai pārbūve pieļaujama, ja tiek

veikti prettrokšņu pasākumi, kas nodrošina trokšņa robežlielumu telpās ievērošanu, kā arī, ja tiek nodrošināta piespiedu ventilācija dzīvojamajās mājās, ņemot vērā ēku izvietojumu attiecībā pret piesārņojuma avotiem (Lokālplānojuma TIAN 41.punkts). Lokālplānojuma TIAN 28.punkts papildus nosaka, ka, saglabājot dzīvojamās ēkas jaukta centra apbūves teritorijās, dzīvojamās telpās un dzīvojamo ēku pagalmos jānodrošina vides trokšņa piesārņojuma līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem, kas piemērojami jaukta centra apbūves teritorijām. Jaukta centra apbūves teritorijā, kurā nav izvietotas dzīvojamās ēkas vai telpas, vides trokšņa robežlielumus nepiemēro;

- 1.4.14. Piekļuve Lokālplānojuma teritorijā esošajām un plānotajām apbūves teritorijām tiek plānota: 1) *Jauktas centra apbūves teritorijām (JC52)* pa Kaķusēkļa dambja ielu - no Eksporta ielas, Lugažu ielas vai Ilzenes ielas puses; 2) *Rūpnieciskās apbūves teritorijām (R6)* no Uriekstes un Rankas ielas puses, izbūvējot jaunu ielu atbilstoši noteiktajām ielas sarkanajām līnijām, vai citu – vietējas nozīmes pievedceļu un 3) *Tehniskās apbūves teritorijām (TA5)* no Eksporta ielas, Lugažu ielas vai Ilzenes ielas puses;
 - 1.4.15. Tā kā šobrīd nenotiek Ziemeļu transporta koridora 2.posma izpēte vai būvprojektēšana, Lokālplānojuma risinājumos nav iespējams detalizēt minēto transporta būvju plānojumu, bet tiek rezervēta salīdzinoši plaša teritorija plānoto transporta būvju krustojuma vietā, kur nākotnē krustosies gan Ziemeļu transporta koridors, gan Eksporta ielas turpinājums un vietējās ielas, gan esošās un plānotās dzelzceļa līnijas, jo Lokālplānojuma teritorijā esošais Ziemeļu transporta koridora posms var tikt izbūvēts divējādi. Plānoto transporta būvju izvietojums, šķēršprofils un garenprofils būs atkarīgs no izvēlēta Daugavas šķērsojuma veida, kas līdz šim ir izskatīts divos variantos – kā augstā tilta konstrukcija, kas izvietota vismaz otrā līmenī virs esošajām ielām un ceļiem, vai kā iegremdēts tunelis;
 - 1.4.16. Transporta infrastruktūras attīstības ietvaros ir paredzēts, ka nākotnē tiek izbūvēta jauna publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra – savienojošais dzelzceļš, kas sākas pie Lugažu ielas un pieslēdzas esošajam dzelzceļam Kundziņsalas teritorijā. Jaunizbūvētā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra nodrošinās galvenos kravu pārvadājumus uz Kundziņsalu un jaunizbūvēto dzelzceļa staciju Kundziņsalā, un sniegs iespēju slēgt staciju “Rīga – Krasta”, kā arī demontēt daļu no esošajiem privātās lietošanas dzelzceļa pievedceļiem;
 - 1.4.17. Lokālplānojuma risinājumi paredz izbūvēt jaunu segto lietus novadīšanas sistēmu plānotajās un esošajās ielās, tādējādi papildinot jau esošo sistēmu. Jaunas meliorācijas sistēmas izbūve teritorijā nav pamatota un lietderīga. Lokālplānojuma TIAN ir noteikts, ka *Jauktas centra apbūves teritorijā* ar indeksu (JC52) atļauts veikt teritorijas uzbēršanu, bet ne vairāk kā 1,0 m augstumā no esošās zemes virsmas;
 - 1.4.18. Vides pārskata izstrādes ietvaros tika vērtētas trīs potenciāli secīgas alternatīvas, kas saistītas ar Lokālplānojuma teritorijas piekļuves nodrošinājumu kravas autotransportam: 1) A1. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pirms Viestura prospekta – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves; 2) A2. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pēc Viestura prospekta – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves un 3) A3. Piekļuve ražošanas un tehniskās apbūves teritorijām pēc Ziemeļu transporta koridora izbūves.
- 1.5. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 1.panta 7)punktu un Noteikumu Nr.157 8.7.punktu Vides pārskatā identificē, apraksta un izvērtē plānošanas dokumenta un iespējamo alternatīvu ietekmi uz vidi, ņemot vērā Lokālplānojuma izstrādes mērķus un teritoriju, kura varētu tikt ietekmēta. Dažādu risinājumu novērtēšanas mērķis ir izvēlēties un pamatot piemērotāko risinājumu. Saistībā ar plānošanas dokumenta plānotajiem attīstības virzieniem un mērķiem

Birojs konstatē, ka Vides pārskatā tiek apskatītas un vērtētas trīs alternatīvas, kas saistītas ar Lokālpilnošuma teritorijas piekļuves nodrošinājumu kravas autotransportam. Vides pārskatā sniegtas atsauces uz SIA BRD projekta “*Transporta plūsmu izpēte*” dotajiem attēliem: 3.alternatīvai uz 4.3.1. attēlu “*Kravas transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem pēc pilna lielā loka ap Rīgu realizācijas (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)*” un 2.alternatīvai uz 4.3.5.attēlu “*Smagā autotransporta sagaidāmais VDI transporta plūsmu izpētes teritorijā*”. Šādi attēli ir doti arī plānošanas dokumentā *Lokālpilnošums Eksportostas teritorijai* attiecīgi kā 67.attēls un 69.attēls, tādējādi Biroja ieskatā Vides pārskatā vajadzētu atsaukties uz plānošanas dokumenta iepriekš minētajiem attēliem, jo SIVN tiek izstrādāts plānošanas dokumentam nevis SIA BRD projektam “*Transporta plūsmu izpēte*”.

2. Esošais vides stāvoklis, jo īpaši teritorijās, kuras plānošanas dokuments var būtiski ietekmēt, iespējamā attīstība, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots

2.1. Vides pārskatā ietverts Lokālpilnošuma teritorijas vispārīgs raksturojums, iekļauta informācija par vides aspektiem, kas saistīti ar gaisa kvalitāti, trokšņu līmeni, bioloģisko daudzveidību, degradētām un piesārņotām teritorijām, ūdens kvalitāti un plūdu risku, iedzīvotāju veselību, dzīves apstākļiem un ainavu novērtējumu. Vides pārskatā izmantota informācija, kas apkopota arī jau esošajos teritorijas plānojuma u.c. dokumentos:

2.1.1. Tā kā Eksportostas tuvumā neatrodas neviena gaisa kvalitātes novērtējuma stacija, tad Vides pārskatā gaisa kvalitātes novērtējumam Eksportostā izmantota informācija, kas ietverta „*Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.-2020. gadam*”, t.i., informācija par gada vidējām piesārņojošo vielu (slāpekļa dioksīda, daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna) koncentrācijām salīdzinājumā ar Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” norādītām robežvērtībām un mērķlielumiem, no kā secināms, ka Eksportostas apkaimē gaisa piesārņojuma koncentrācijas nepārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus. Visas minēto vielu augstākās koncentrācijas noteiktas funkcionālajā zonā, kur nav atļauta dzīvojamā apbūve, savukārt 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).

2.1.2. Vides trokšņa piesārņojumu Lokālpilnošuma teritorijā rada rūpnieciskā darbība, t.sk. ar kravu pārkraušanu saistītas darbības ostas teritorijā, dzelzceļa transports un autotransports. Ar saimniecisku darbību veikšanu Lokālpilnošuma teritorijā saistītie kravu pārvadājumi pa dzelzceļu un ar autotransportu ietekmē plašāku Rīgas pilsētas daļu, palielinot trokšņa piesārņojumu teritorijās, kas izvietotas ārpus Lokālpilnošuma teritorijas. Saskaņā ar Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģisko karti, gandrīz visā Lokālpilnošuma teritorijā diennakts vidējais trokšņa līmenis ir augstāks par 55 dB, bet vidējais trokšņa līmenis nakts periodā lielākajā teritorijas daļā ir augstāks par 50 dB. Trokšņa piesārņojumu Lokālpilnošuma teritorijā rada SIA „Rīgas centrālais termināls”, SIA „STREK”, SIA „Tranzīta termināls”, SIA „Tezei – S”, kā arī pie Lokālpilnošuma teritorijas robežas novietotais uzņēmums SIA „Lugaži”. Lokālpilnošuma teritoriju ietekmē arī kravas vilcienu kustība uz staciju „Rīga – Krasta”. Lokālpilnošuma teritorijas apkārtnē atrodas vairāki nozīmīgi transporta koridori – Eksporta iela, Lugažu iela, Ganību dambis, Bukultu iela, Duntē iela, Rankas iela, Uriekstes iela, Tīla iela un Tvaika iela, kur ir novērojama intensīva vieglā un kravas autotransporta kustība, kas rada augstu trokšņa piesārņojuma līmeni un vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās to tuvumā. Lokālpilnošuma teritorijā atrodas dzīvojamās apbūves kvartāls, kas novietots pie Kaķusēkļa dambja un Mazās Vējzaķsalas ielas un uzskatāms par vienīgo trokšņa jutīgo objektu. Analizējot transporta risinājumus, tika konstatēts, ka

pilnībā novērst dzelzceļa un kravas transporta radīto trokšņa piesārņojumu Lokālplānojuma teritorijā nebūtu iespējams, jo Lokālplānojuma teritoriju šķērsojošā dzelzceļa līnija tiek izmantota Kundziņsalā izvietoto ostas termināļu apgādei, bet Lokālplānojuma teritorijas tuvumā novietotās ielas nodrošina kravas transporta piekļuvi citām ar rūpniecisko darbību vai loģistiku saistītām teritorijām Ganību dambja apkārtnē, līdz ar to ar Lokālplānojuma īstenošanu nav paredzamas būtiskas trokšņa līmeņa izmaiņas. Savukārt nozīmīgu ietekmi ar trokšņa piesārņojuma līmeni var radīt tādu Rīgas pilsētas attīstības projektu realizācija kā Ziemeļu transporta koridora izbūve, Austrumu maģistrāles izbūves pabeigšana, Kundziņsalas pārvada un Eksporta ielas pagarinājuma izbūve, kā arī šo objektu izbūves rezultātā noteiktie ierobežojumi kravas transporta kustībai, kā rezultātā Lokālplānojuma teritorijā trokšņa līmenis varētu pieaugt, padarot šo teritoriju nepiemērotu dzīvojamās un trokšņa jutīgas publiskās apbūves attīstīšanai.

- 2.1.3. Lokālplānojuma teritorijā atbilstoši *Dabas datu pārvaldības sistēmā OZOLS* pieejamajai informācijai neatrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, nav izveidoti mikroliegumi īpaši aizsargājamo sugu aizsardzības nodrošināšanai un nav konstatētas īpaši aizsargājamo sugu un biotopu atradnes, bet teritorijā atrodas valsts nozīmes dižkoks papele Kaķasēkļa dambī 1. Netālu no esošā dižkoka atrodas vēl trīs papeles, kas atbilstoši to izmēriem varētu atbilst dižkoka statusam, līdz ar to 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.
- 2.1.4. Saskaņā ar VSIA „*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru Lokālplānojuma teritorijā ir divas potenciāli piesārņotas vietas: Rīgas brīvostas Muitas kontroles punkts (iekārtas sadzīves atkritumu un citu atkritumu, kuri nav pielīdzināmi bīstamajiem atkritumiem, sadedzināšanai, ja iekārtas jauda nepārsniedz trīs tonnas stundā) un SIA “Tranzīta Termināls” Ilzenes ielā (akumulatoru savākšanas un pārstrādes uzņēmums). Lokālplānojuma ziemeļaustrumu daļā atrodas vizuāli degradēta ražošanas un noliktavu teritorija.
- 2.1.5. Sadzīves notekūdeņi no Lokālplānojuma teritorijas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētā sadzīves kanalizācijas sistēmā. Lokālplānojuma lielākajā apbūvētajā daļā ir izbūvēta lietus notekūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēma ar sistēmas izvadiem Daugavā, bet Rankas ielas ziemeļu daļā un Uriekstes ielā ir izbūvēta lokāla lietūsūdeņu savākšanas sistēma.
- 2.1.6. Atbilstoši izstrādātajām vadlīnijām “Metodoloģiskās vadlīnijas teritorijas plānošanai applūstošajās teritorijās” pie Uriekstes ielas un Sarkandaugavas apkaimē, kas atrodas ārpus Rīgas Brīvostas teritorijas, ir izdalītas 2 potenciāli applūstošās teritorijas, kur kā risinājums tika piedāvāts paaugstināt Rankas un Ilzenes ielu posmus, bet Sarkandaugavā gar Daugavas krastu izbūvēt atsevišķus aizsargdambjus un slūžas-regulatoru Sarkandaugavas kanālā, kas atrodas ārpus Lokālplānojuma teritorijas. Kā otrais variants tālākā nākotnē tika piedāvāts paaugstināt piestātnes. Arī plānotais Eksporta ielas pagarinājums un dzelzceļa savienojošais 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.
- 2.1.7. Lokālplānojuma teritorija atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas tiešā tuvumā un robežojas ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu. Lokālplānojuma teritorijā neatrodas neviens valsts vai vietējas nozīmes kultūras piemineklis vai ainaviski vērtīga teritorija.
- 2.1.8. Vides pārskatā norādītas iespējamās izmaiņas, ja plānošanas dokuments netiktu

realizēts, t.i., infrastruktūras un aktivitāšu saglabāšana līdzšinējā apjomā Eksportostā. Šāda situācija kopumā neatbilst Rīgas pilsētas attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem, jo pašreizējā situācijā beramo kravu pārkraušana (ogles) tiek veikta Rīgas kultūrvēsturiskā centra aizsardzības zonas tiešā tuvumā un kravas pārvadājumu plūsma uz ostu tiek virzīta cauri pilsētas centram.

- 2.2. Novērtējis sniegto informāciju, Birojs secina, ka Vides pārskatā (3.nodaļa) ir iekļauta informācija par Lokālplānojuma teritoriju, kas raksturo galvenos vides aspektus un dabas vērtības. Vides pārskatā veikta esošās situācijas apzināšana un sniegti secinājumi par ietekmi un vides problēmām, tos sasaistot ar konkrēto vietu, kur ar Lokālplānojumu paredzētas galvenās izmaiņas.

3. Ar plānošanas dokumentu saistītās vides problēmas, tā īstenošanas ietekmes uz vidi novērtējums un izvēlēta risinājuma pamatojums

- 3.1. Vides pārskata apakšnodaļa, kurā definējamas ar plānošanas dokumenta ieviešanu saistītās vides problēmas (4. nodaļa), ietver būtiskāko ietekmju uzskaitījumu, kurām plānošanas procesā ir jāpievērš īpaša uzmanība, tostarp vides kvalitātes saglabāšanā un uzlabošanā, kas saistās galvenokārt ar gaisa un trokšņa piesārņojumu no potenciālo objektu izbūves un iespējamās satiksmes intensitātes palielināšanās, kas var ietekmēt vidi, t.sk. apdzīvotās teritorijas.
- 3.2. Izstrādātāja norādījusi uz Lokālplānojuma paredzētajiem risinājumiem, kas var mainīt ietekmi uz vidi:
 - 3.2.1. Eksportostas teritorijas dienvidu daļā: 1)noteikt funkcionālo zonējumu – *Tehniskās apbūves teritorija (TA)*; 2)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 saistītās funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušana un uzglabāšana un 3)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;
 - 3.2.2. Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā: 1)noteikt funkcionālo zonējumu – *Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)*; 2)atļaut turpināt esošo rūpniecisko un ostas darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas; 3)atļaut izmantot piestātnes kravu pārkraušanai un 4) aizliegt veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu Eksportostas teritorijas ziemeļu daļā;
 - 3.2.3. Teritoriju attīstība Ilzenes un Rankas ielās: 1)noteikt funkcionālo zonējumu – *Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)* un 2)atļaut turpināt esošo rūpniecisko darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas;
 - 3.2.4. Ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmākā attīstība: 1)nosakot funkcionālo zonējumu – *Transporta infrastruktūras teritorija (TR)*; 2)rezervēt teritorijas plānotajam Ziemeļu transporta koridoram un tā infrastruktūras attīstībai, kā arī Eksporta ielas turpinājumam un 3)rezervēt teritorijas jaunas dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvei.
- 3.3. Vides pārskatā sniegts Lokālplānojumu risinājumu vērtējums uz konkrēto vides aspektu saistībā ar Lokālplānojuma izstrādei izvirzītajiem mērķiem un ietekmju vērtēšanas kritērijiem:
 - 3.3.1. 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 gan dienvidu, gan ziemeļu daļā, novērš jaunu lielu neorganizētu rūpniecisku emisijas avotu izveidošanu pilsētas centra tuvumā un Izstrādātāja vērtē šādu risinājumu pozitīvi no gaisa aizsardzības viedokļa. Vienlaicīgi Lokālpilnojumā nosacījumi pieļauj dažādas citas tehniskās un noliktavu apbūves iespējas un ļoti plašas iespējas turpmākai teritorijas rūpnieciskai izmantošanai nākotnē, bet plānošanas dokumenti neietver informāciju par konkrētām plānotām darbībām, kas ļautu izvērtēt būtiskākās ietekmes, kas var rasties realizējot šādas darbības, līdz ar to kvalitatīvu vai kvantitatīvu nākotnes scenāriju ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtēšanu Izstrādātāja ieskatā nav iespējams veikt. Tā kā Lokālpilnojumā teritorijā tiek plānota pilsētas mērogā nozīmīgas transporta infrastruktūras izbūve, tad gan Ziemeļu transporta koridora, gan Eksporta ielas pagarinājuma un plānotās dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūve radīs lokālu gaisa piesārņojuma līmeņa paaugstināšanos un tiešu negatīvu ietekmi Lokālpilnojumā teritorijā, tomēr Izstrādātāja vērtējumā plašākā mērogā - plānotajiem transporta infrastruktūras attīstības projektiem sagaidāma pozitīva ietekme pilsētas mērogā, kas līdzsvaro sagaidāmos zaudējumus Lokālpilnojumā teritorijā;

- 3.3.2. esošās dabas un apstādījumu teritorijas transformācija par transporta infrastruktūras teritoriju Izstrādātāja vērtējumā radīs netiešu negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti Lokālpilnojumā 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;
- 3.3.3. Vides trokšņa piesārņojuma un ietekmes kontekstā risinājumi, kas izvēlēti Lokālpilnojumā teritorijas attīstībai, ir Izstrādātāja ieskatā vērtējami pozitīvi, jo tie neparedz ne troksni radošu objektu un teritoriju izvietojumu, ne arī trokšņa jutīgu teritoriju vienlaicīgu attīstīšanu Lokālpilnojumā teritorijā. Ņemot vērā risinājumus, kas saistīti ar transporta infrastruktūras attīstību, Lokālpilnojumā teritorija trokšņa piesārņojuma kontekstā nav uzskatāma par piemērotu dzīvojamās un trokšņa jutīgas publiskās apbūves attīstīšanai. Vides pārskatā norādīts uz pozitīvu risinājumu saistībā ar esošo dzīvojamās apbūves teritoriju ar apdzīvotām ēkām TIAN noteikto: “*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*”. Vides pārskatā sniegti dažādi scenāriji par turpmāko transporta plūsmas organizāciju Lokālpilnojumā teritorijā un tās apkārtnē, secinot, ka pašreizējā situācijā nevar viennozīmīgi vērtēt iespējamās attīstības scenārijus;
- 3.3.4. tā kā spēkā esošajā Teritorijas plānojumā noteikto *Dabas un apstādījumu teritoriju (DA)* šķērsos plānotais Ziemeļu transporta koridors un tā tiks attīstīta kā *Rūpnieciskās apbūves teritorija (R6)* un *Transporta infrastruktūras teritorija (TR26)*, lai arī tur nav sastopami īpaši aizsargājami biotopi un sugas, tomēr paredzama negatīva ietekme uz šo Lokālpilnojumā teritoriju. Vides pārskatā norādīts, ka Ziemeļu pārvadam ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un atbilstoši šim novērtējumam - Rīgas pilsētas mērogā nav paredzama būtiska negatīva ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Izstrādātāja iesaka Lokālpilnojumā teritorijā saglabāt valsts nozīmes dižkoku un potenciālos vietējas nozīmes dižkokus, kā arī nodrošināt esošo apstādījumu aizsardzību vai jaunu apstādījumu izveidi;
- 3.3.5. paredzētajā *Rūpnieciskās apbūves teritorijā (R)* atrodas divas potenciāli piesārņotas vietas, līdz ar to Izstrādātāja ieteikusi TIAN iestrādāt papildus nosacījumus attiecībā uz potenciāli piesārņoto vietu izpēti un sanāciju piesārņojuma konstatēšanas gadījumā, paredzot iespēju gruntsūdeņu piesārņojuma gadījumā veikt būvniecību, ja vienlaicīgi tiek uzsākta sanācija atbilstoši nosacījumiem, kas ietverti būvniecības tehniskajā projektā vai sanācijas programmā, šāds risinājums iestrādāts aktuālajā

TIAN redakcijā (6.8.punkts);

- 3.3.6. Izstrādātājas vērtējumā Lokālpārvaldības paredzētie risinājumi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz ūdens kvalitāti un plūdu risku, jo arī turpmāk Lokālpārvaldības teritorijā tiek paredzēta notekūdeņu dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietusūdens tīkla, veicot atbilstošu notekūdeņu attīrīšanu. Vides pārskatā norādīts uz TIAN (6.2.punkts) noteikto, ka, realizējot maģistrālā lietus notekūdeņu kolektora izbūvi, to izvietojot paralēli plānotās Eksporta ielas trasei, notece būtu organizējama Sarkandaugavas attecē, šāds risinājums būtu jāparedz Eksporta ielas pagarinājuma projektā. 2018.gada 3.aprīlī plānošanas dokumenta "*Lokālpārvaldības teritorijai Eksportostā (1.0)*" publiskās apspriešanas laikā tika saņemti priekšlikumi un institūciju atzinumi, kā rezultātā tika nolemts precizēt Eksporta ielas plānotā pagarinājuma sarkanās līnijas, paredzot ielas koridoru 50 m platumā (iepriekš noteikto 50-60m), lai rezervētu pietiekami daudz vietas dzelzceļa līnijas būvniecībai blakus tam, līdz ar to - saglabājot iespēju nepārbūvēt maģistrālos ūdensapgādes un kanalizācijas tīklus;
- 3.3.7. TIAN iekļautie nosacījumi Izstrādātājas vērtējumā var potenciāli negatīvi ietekmēt pašlaik Lokālpārvaldības teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju dzīves apstākļus, jo īpaši plānotajā *Transporta infrastruktūras apbūves teritorijā (TR26)* pēc plānoto infrastruktūras projektu izbūves dzīves vides apstākļi būtiski pasliktināsies, līdz ar to Izstrādātājas ieskatā būtu veicināma iedzīvotāju pārvietošana uz dzīvojamai apbūvei piemērotākām teritorijām, tomēr tas nav TIAN ietvaros risināms jautājums. Savukārt pozitīvi vērtējama nosacījumu attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanu iekļaušana TIAN, jo pašreizējā nesakārtotā pāreja rada potenciālus riskus cilvēku dzīvībai un veselībai, šķērsojot pārbrauktuvi. Izstrādātāja rekomendē arī nodrošināt ielas un ietvju sakārtošanu Kaķasēkļa dambī, ko ir paredzēts risināt Lokālpārvaldības ietvaros.
- 3.4. Vides pārskatā 5.nodaļā un 1.pielikumā sniegts Lokālpārvaldības būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums, atzīmējot, ka plānošanas dokumenta realizācijas rezultātā paredzamas gan pozitīvas, gan negatīvas un neitrālas ietekmes, kā arī noteikts to iedarbības laiks (īslaicīgās, ilglaicīgās). Vides pārskatā sniegts vērtējums, izdalot ietekmes uz vides aspektiem atbilstoši Lokālpārvaldības risinājumiem, kā būtiskākie no tiem ir šādi:
 - 3.4.1. Būtiskākās tiešās, negatīvās ietekmes ilgtermiņā ir sagaidāmas ar Lokālpārvaldības īstenošanas risinājumiem *Transporta infrastruktūras teritorijā (TR26)* tādos vides aspektos kā gaisa kvalitāte un iedzīvotāju dzīves vide. Līdzīgi ir novērtēta situācija Jauktas centra apbūves teritorijā (JC52), kur šāda ietekme sagaidāma attiecībā uz iedzīvotāju dzīves apstākļu un kvalitātes pasliktināšanos, īpaši to saistot ar trokšņa līmeņa pieaugumu;
 - 3.4.2. Savukārt būtiskākās tiešās un pozitīvās ietekmes ir saistītas ar TIAN prasību noteikšanu. Pozitīvās ietekmes sagaidāmas, nosakot prasības transporta infrastruktūras risinājumiem, tādējādi tieši pozitīvi un ilgtermiņā mazāk ietekmējot gaisa kvalitāti, degradētās un piesārņotās teritorijas, kā arī netieši – ūdens kvalitāti. Nosakot TIAN prasības teritorijas labiekārtojumam, sagaidāma pozitīva tieša un ilglaicīga ietekme ar labvēlīgāku dzīves apstākļu nodrošinājumu iedzīvotājiem, uzlabojot gaisa kvalitāti un kopējo vides ainavu;
 - 3.4.3. Izstrādātāja atsevišķi sniegusi vērtējumu Lokālpārvaldības alternatīvu risinājumu ietekmei pilsētas mērogā, kas, iespējams, ir atšķirīga Lokālpārvaldības teritorijā sagaidāmajai ietekmei. 2.alternatīva (ražošanas un tehniskās apbūves teritorijas attīstība pēc Viestura prospekta – Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves) tiek vērtēta pozitīvi, tieši un ilgtermiņā attiecībā uz labvēlīgāku iedzīvotāju dzīves vidi, t.sk. ar gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņa

samazināšanos. Attīstoties 3.alternatīvai (ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju attīstība pēc Ziemeļu transporta koridora izbūves), Izstrādātājas vērtējumā ir ļoti iespējams, ka šāda risinājuma īstenošana veicinās būtiskus kvalitatīvus vai kvantitatīvus uzlabojumus tādos vides aspektos kā gaisa kvalitāte, trokšņa līmeņa pazemināšanās, kā rezultātā uzlabosies iedzīvotāju dzīves vides kvalitāte. Savukārt attiecībā uz 1.alternatīvas (ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju attīstība pirms Viestura prospekta - Tvaika ielas savienojuma un pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūves) iespējamo īstenošanas scenāriju Izstrādātāja norādījusi, ka ietekme nav zināma informācijas trūkuma dēļ (transporta izpētē nav modelēts bāzes scenārijs ar īstenotiem Lokālplānojuma risinājumiem), ko Biroja vērtējumā būtu lietderīgi vismaz īsi aprakstoši novērtēt. Kopumā Izstrādātājas vērtējumā kā videi draudzīgāks risinājums ir sagaidāms ar 3.alternatīvas īstenošanu (ražošanas un tehniskās apbūves teritoriju attīstība pēc Ziemeļu transporta koridora izbūves), kas saistāms ar vides kvalitātes pasliktināšanos atsevišķās Lokālplānojuma teritorijās, tomēr tas līdzsvaro būtiski pozitīvo ietekmi uz vides kvalitāti pilsētas mērogā, ko radīs kravas transporta novirzīšana no pilsētas centrālās daļas, vienlaicīgi atslodot Ganību dambi un samazinot ietekmi uz Sarkandaugavas un Skanstes apkaimi. Kopumā nevienai no alternatīvām Vides pārskatā izslēdzot apstākļi nav konstatēti, kam Birojs var arī piekrist, tai pat laikā Biroja apsvērumi raksturoti šā atzinuma 3.5.4.punktā.

- 3.5. Atbilstoši Vides pārskatā norādītajām ar plānošanas dokumenta ieviešanu saistītām vides problēmām, kurām plānošanas procesā ir jāpievērš īpaša uzmanība, Birojs secina:
 - 3.5.1. plānošanas dokumenta izstrādes stratēģiskā novērtējuma laikā iespēju robežās ir noteiktas un izvērtētas teritorijas izmantošanas maiņas rezultātā paredzamās galvenās iespējamās ietekmes, ņemot vērā esošo vides stāvokli konkrētajā teritorijā, savukārt detalizētāka informācija par turpmāko *Rūpnieciskās apbūves teritoriju (R)* un *Tehniskās apbūves teritoriju (T)* izmantošanu pašlaik nav pieejama un nav norādīta, lai gan, vadoties no perspektīvajām autotransporta plūsmām (BRD 2017.gada projekta *Transporta plūsmas izpēte* 4.1. attēls), leļpus Ziemeļu transporta koridora automašīnu plūsmā plānota būtiski vairākas reizes mazāka nekā ziemeļu daļā no tās;
 - 3.5.2. Vides pārskatā emisijas gaisā un paaugstināts trokšņa līmenis ir pamatoti akcentēti kā vieni no būtiskākajiem vides aspektiem, kas rada tiešu ietekmi uz Lokālplānojuma un tās apkaimes teritoriju. Līdz ar to, plānojot turpmāko transporta infrastruktūras attīstību, jāreķinās ar potenciāli jaunām piesārņojuma un trokšņa diskomforta zonām, tādējādi Biroja ieskatā šis aspekts ir jāņem vērā tālākās attīstības plānošanā, paredzot jau savlaicīgi atbilstošus risinājumus šo ietekmju mazināšanai uz vidi un cilvēku dzīves kvalitāti;
 - 3.5.3. Vides pārskatā norādīts: *“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 plūsmām uz/no Eksportostas līdz infrastruktūras attīstības projektu realizācijai), ņemot vērā pašreizējā makromodeļa nenoteiktību un pieņēmumu par radītajām satiksmes plūsmām. 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 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." Līdz ar to jārēķinās, ka nākotnē plānotajām darbībām atkarībā no to būtības un raksturlielumiem var būt nepieciešama sākotnējā izvērtējuma procedūra/as;

- 3.5.4. Biroja vērtējumā būtu lietderīgi noteikt vai vismaz ieteikumu formā paredzēt plānoto transporta risinājumu izveides secību, jo, lai gan tie ir savstarpēji papildinoši, nevis izslēdzoši, būtu lietderīgi sniegt vismaz orientējošu dzelzceļa un autotransporta attīstības optimālāko posmsecīgu shēmu un ieteicamākos papildus risinājumus, ja kādi no plānotajiem darbiem finansējuma vai citu ierobežojošu apsvērumu dēļ nerealizējas, t.sk., ņemot vērā arī apkārtnē plānotos infrastruktūras attīstības risinājumus un sabiedriskā transporta attīstību, kas plānota un norādīta arī plānošanas dokumentā (48.attēls *Sabiedriskā transporta shēma*), cita starpā novēršot Lokālpilnojumā paskaidrojuma rakstā neatbilstību 6. un 7.attēla aprakstā;
- 3.5.5. tā kā TIAN Lokālpilnojumā teritorijai nav noteiktas īpašas prasības paaugstinātas bīstamības objektu izvietojumam, šādu objektu izvietošana nebūtu pieļaujama Lokālpilnojumā teritorijā vai arī izskatāma atsevišķi, izdarot Lokālpilnojumā grozījumus pie nosacījuma, ja to pieļauj normatīvie akti un piekļuves risinājumi.

4. Risinājumi iespējamās ietekmes uz vidi samazināšanai

- 4.1. Plānošanas dokumenta Vides pārskatā ir uzskaitīti pasākumi un risinājumi, kas novērstu un mazinātu ar plānošanas dokumenta īstenošanu saistītās ietekmes. Galvenie risinājumi saimniecisko darbību ietekmes uz vidi mazināšanai saistīti ar normatīvajos aktos izvirzīto prasību ievērošanu, tajā skaitā plānoto darbību ietekmes uz vidi novērtējuma un no tā izrietošie pasākumi.
- 4.2. Vides pārskatā sniegti ieteikumi ietekmju uz vidi samazināšanai vai novēršanai un norāde par šo ieteikumu iestrādi Lokālpilnojumā:
 - 4.2.1. papildināt TIAN nosacījumus par būvniecību teritorijā ar 1% applūšanas varbūtību, tādējādi TIAN nosacījumus būtu pieļaujama jaunu A un B kategorijas paaugstinātas bīstamības objektu būvniecība *Rūpnieciskās apbūves teritorijā (R6)* un *Tehniskās apbūves teritorijā (TA5)*, ja tiek nodrošināta aizsardzība pret 1% applūšanas varbūtību. Lokālpilnojumā šāds ieteikums nav iestrādāts. Biroja vērtējumā konkrētie nosacījumi atkārtoti vērtējami, izstrādājot būvprojektus, ņemot vērā arī tā brīža pieguļošo teritoriju attīstību, t.sk. saistībā ar plānotās infrastruktūras izbūvi;
 - 4.2.2. papildināt nosacījumus attiecībā uz būvniecību piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietās, t.i. precizēt nosacījumus izpētei un sanācijai piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietās. Rekomendēts pieļaut būvniecības uzsākšanu vienlaicīgi ar sanācijas projekta uzsākšanu, jo sanācijas process var būt ilgtermiņa pasākums. Lokālpilnojumā šāds ieteikums ir iestrādāts. Vienlaikus no Vides pārskata pašlaik nav iespējams identificēt piesārņojuma objektu nozīmīgumu un apjomus, tādējādi šie aspekti precizējami, lemjot par konkrēto teritoriju attīstību;
 - 4.2.3. precizēt nosacījumus attiecībā uz piebraucamo ceļu segumu R6 un TA5 teritorijās, kā rezultātā pēc visu plānoto inženierkomunikāciju izbūves konkrētās ielas brauktuves posmā visas plānotās ielas tiktu ierīkotas ar cieto segumu. Lokālpilnojumā šāds ieteikums ir iestrādāts;
 - 4.2.4. Izstrādātāja atzīmējusi, ka TIAN nav noteikti nosacījumi ielu stādījumu atjaunošanai vai ierīkošanai, tādējādi iesakot TIAN iekļaut 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. Lokālplānojumā šāds ieteikums ir iestrādāts;

- 4.2.5. ierīkot elektro pieslēguma vietu piestātnēs, jo atbilstoši *Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmai 2016.-2020. gadam* rekomendējams ietvert nosacījumu par piestātņu kruīza un ro-ro tipa pasažieru kuģiem aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām, veicot to pārbūvi, ja šāds risinājums ir tehniski-ekonomiski pamatots. Lokālplānojumā šāds ieteikums nav iestrādāts. Biroja vērtējumā šo jautājumu lietderīgi atkārtoti izvērtēt konkrētajos būvprojektos;
 - 4.2.6. precizēt nosacījumus transporta infrastruktūras teritorijās, neizvirzot īpašus nosacījumus esošu dzīvojamo ēku atjaunošanai vai pārbūvei TR26 teritorijās, kas esošajā redakcijā rada nepamatotu apgrūtinājumu iedzīvotājiem, kuri dzīvo transporta infrastruktūras attīstībai rezervētajās teritorijās. Lokālplānojumā šāds ieteikums ir iestrādāts;
 - 4.2.7. precizēt nosacījumus attiecībā uz aizsargjoslām, t.sk. precizēt nosacījumus drošības aizsargjoslu atcelšanai 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. Lokālplānojumā šāds ieteikums ir iestrādāts. Biroja vērtējumā šis ir nozīmīgs aspekts, kur sabiedriskā u.c. apbūve dzelzceļa tiešā tuvumā nebūtu plānojama, ja vien tam nav detalizēta pamatojuma un garantijas, ka šādas kravas pa konkrēto pievedceļu netiks veiktas;
 - 4.2.8. lai Lokālplānojuma teritorijā saglabātu dzīvojamo funkciju, ir ieteikts precizēt nosacījumus, kas attiecināmi uz aizsardzību pret vides troksni, līdz ar to, ja Lokālplānojuma teritorijā tiek atļauta dzīvojamo ēku saglabāšana, nepieciešams ietvert prasības, kas vērstas uz dzīvojamo ēku telpu aizsardzību pret troksni. Lokālplānojumā šāds ieteikums ir iestrādāts. Bez tam Biroja ieskatā rūpīgi pārdomājami un realizējami atbilstoši nosacījumi, plānojot esošajai dzīvojamās apbūves teritorijai pieguļošo teritoriju izmantošanu, iespējami līdzsvarojot dažādās intereses, t.sk. plānveidīgi un konsekventi risinot teritorijas attīstības nepieciešamos aspektus, kā arī nodrošinot pārdomātus un ērtus piekļuves risinājumus.
- 4.3. Kopumā Birojs secina, ka gan Lokālplānojuma TIAN, gan Vides pārskatā ir iestrādāti vairāki nozīmīgi risinājumi ostas teritorijā plānotajām darbībām un to īstenošanas ietekmes mazināšanai, kur nozīmīgākā no tiem ir plānotā 2019.gadā ar akmeņogļu pārkraušanu saistītās darbības pārtraukšana Lokālplānojuma teritorijā, kā arī nozīmīga dažāda veida pārkraušanas darbību samazināšana Lokālplānojuma dienvidu daļā. Vienlaicīgi Birojs vērs uzmanību tam, ka, plānojot Lokālplānojuma teritorijā turpmāko attīstību, t.sk. transporta infrastruktūras un rūpniecisko objektu izveidi, pirms to uzsākšanas ir jāizvērtē, vai plānotās darbības neatbilst objektiem, kuriem atbilstoši Novērtējuma likuma 1. pielikumā noteiktajam ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, vai gadījumā, ja plānotās darbības pārsniedz Novērtējuma likuma 2.pielikumā noteiktos robežlielumus, attiecināms ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums. Tāpat savlaicīgi jāizvērtē risinājumi, ja iepriekš veiktā ietekmes uz vidi novērtējumā objektos plānotas nozīmīgas izmaiņas, kas ievērojami atšķirtos no savulaik izvērtētajiem risinājumiem, pie nepieciešamības veicot atkārtotu sākotnējo izvērtējumu.

5. Iespējamie kompensēšanas pasākumi

Vides pārskatā atzīmēts, ka Lokālplānojuma teritorija neskar nevienu no Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (*Natura 2000*), kam būtu nepieciešami kompensējošie pasākumi

likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” izpratnē.

6. Plānošanas dokumenta iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes izvērtējums

Īstenojot Lokālplānojumu Eksportostas teritorijā, nav paredzama būtiska pārrobežu ietekme.

7. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Ņemot vērā izvērtētā Lokālplānojuma saturu un tā ietekmes novērtējumu, Izstrādātāja rekomendējusi šādus monitoringa indikatorus: 1)normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits, 2)gaisa kvalitāte teritorijās ar dzīvojamo apbūvi, 3)deklarēto iedzīvotāju skaits JC52 un TR26 teritorijās un 4) piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu skaits.

Biroja ieskatā attiecībā uz virszemes ūdeņu piesārņošanas novēršanu būtu vēlams veikt arī lietus notekūdeņu kvalitātes kontroli suspendēto vielu un naftas produktu noteikšanai pirms novadīšanas Daugavā.

II Vides pārskata sabiedriskā apspriešana

Plānošanas dokumenta un Vides pārskata sagatavošanas ietvaros sabiedrībai (iedzīvotājiem, sabiedriskajām organizācijām un institūcijām u.c.) ir bijusi iespēja izteikt savu viedokli sabiedriskās apspriešanas laikā. Paziņojums par publiskās apspriešanas termiņiem un iespējām piedalīties apspriešanā, uzsākot publisko apspriešanu, ievietots SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” tīmekļvietnē www.environment.lv, Vides pārraudzības valsts biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta tīmekļa vietnē www.rdpad.lv un valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā www.geolatvija.lv, kā arī izvietots Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes telpās, Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā un Rīgas domes ēkā.

Vides pārskatā aprakstīta Lokālplānojuma un Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas gaita, kā arī institūciju atzinumu un sabiedrības priekšlikumu apkopojums skatāms Vides pārskata 2.2.sadaļā *Konsultācijas un sabiedrības iesaiste*.

Vides pārskata sagatavošanas laikā notikušas konsultācijas ar Dabas aizsardzības pārvaldi, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi un Veselības inspekciju. Konsultācijas ar kompetentajām institūcijām tikušas uzsāktas laicīgi, institūcijām un sabiedrībai tikusi dota iespēja pilnā mērā izteikt savu viedokli par plānošanas dokumentu un vides pārskatu.

Saistībā ar Vides pārskatu komentāri un priekšlikumi no sabiedrības sabiedriskās apspriešanas laikā saņemti no Dabas aizsardzības pārvaldes, Veselības inspekcijas un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes. Pēc sabiedriskās apspriešanas laika Vides pārskats ir papildināts, ņemot vērā Dabas aizsardzības pārvaldes un Veselības inspekcijas ieteikumus.

Izvērtētā dokumentācija:

Lokālplānojums teritorijai Eksportostā un tā Vides pārskats.

Piemērotās tiesību normas:

1. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” V¹ nodaļa;
2. Likuma “Par piesārņojumu” II, IV, V daļa;
3. Teritorijas attīstības plānošanas likuma 5.pants;
4. Ministru kabineta 2004.gada 23.marta noteikumu Nr.157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” III, IV, V, VI, VII, VIII daļa;

5. Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumi Nr.628 “*Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem*”;
6. Ministru kabineta 2013.gada 30.maija noteikumu Nr.240 “*Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi*” 8.punkts;
7. Ministru kabineta 2014.gada 24.janvāra noteikumi Nr.16 “*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*”;
8. Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumi Nr.1290 “*Noteikumi par gaisa kvalitāti*”.

Biroja viedoklis:

Eksportostas teritorijas lokālplānojuma paskaidrojuma raksts un Vides pārskats precizējams/papildināms, ievērtējot un, kur atbilstoši, ņemot vērā šajā atzinumā 1.5., 3.4.3., 3.5.4., 3.5.5. un 4.2.punktos ietvertos ieteikumus.

Īstenojot un, nepieciešamības gadījumā precizējot Eksportostas teritorijas lokālplānojuma TIAN, ņemami vērā Vides pārskatā un šajā Atzinumā izteiktie priekšlikumi.

Atbilstoši Novērtējuma likuma 23.⁵ panta 6.un 7.daļas prasībām Birojs konstatē, ka:

1. **Eksportostas teritorijas lokālplānojuma Vides pārskats kopumā atbilst normatīvo aktu prasībām, tomēr atbilstoši šajā atzinumā norādītajam tajā veicami papildinājumi.**
2. **Lai konstatētu Eksportostas teritorijas lokālplānojuma īstenošanas radīto tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi, Rīgas domei, izmantojot valsts vides monitoringa un citus pieejamos datus, atkarībā no Lokālplānojumā paredzēto risinājumu uzsākšanas laika, vismaz vienu reizi plānošanas periodā (2024.gadā vai salāgojot ar nākošā plānošanas perioda teritorijas plānojuma monitoringa ziņojuma termiņiem) jāizstrādā monitoringa ziņojums un jāiesniedz (arī elektroniskā veidā) Vides pārraudzības valsts birojā.**

Rīgas domei jā sagatavo informatīvais ziņojums par plānošanas dokumentu un paziņojums par plānošanas dokumenta pieņemšanu atbilstoši Noteikumos Nr.157 VIII nodaļā noteiktajam.

Biroja direktors

(paraksts*)

A.Lukšēvics

*Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu