



**Rīgas domes
Pilsētas attīstības departaments**
Amatu iela 4, Rīga, LV-1050
tālr.67012947, pad@riga.lv
www.rdpad.lv

METRUM 

SIA „METRUM”
Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011
tālr.80008100, metrum@metrum.lv
www.metrum.lv

LOKĀLPLĀNOJUMS

Eksportostai un tai piegulošai teritorijai, Rīgā

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Ierosinātājs: Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Lokālplānojuma izstrādes vadītāja:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

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

Projekta vadītāja: Māra Kalvāne

Līguma Nr.: 90-17-00015

RĪGA 2017/2018

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	3
1. LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS	4
1.1. Teritorijas attīstības mērķis un uzdevumi.....	4
1.2. Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam	5
1.3. Lokālpilnvarojuma teritorijas plānotā attīstība un tās pamatojums Rīgas tematiskajos plānojumos	9
2. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS VĒSTURISKAIS KONTEKSTS, PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI	14
2.1. Lokālpilnvarojuma teritorijas novietojums un vispārīgs raksturojums	14
2.2. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts	21
2.3. Dabas vērtības.....	25
2.4. Transporta infrastruktūra	27
2.4.1. Ielas, savienojumi	27
2.4.2. Dzelzceļš	29
2.4.3. Ziemeļu transporta koridors.....	32
2.4.4. Sabiedriskā transporta pieejamība.....	33
2.4.5. Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra	36
2.4.6. Veloceļu tīkls.....	37
2.5. Inženiertehniskā apgāde, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti	38
2.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti	38
2.5.2. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi	48
2.5.3. Ģeodēziskā tīkla punkti	48
2.6. Teritorijas attīstības izmantošanas riski	49
2.6.1. Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	49
2.6.2. Vides troksnis	49
2.6.3. Gaisa piesārņojums	51
3. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS	53
3.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums.....	53
3.2. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS	53
3.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi.....	53
3.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums.....	55
3.2.3. Ielas un piebraucamie ceļi.....	57
3.2.4. Dzelzceļa infrastruktūras attīstība.....	59
3.2.5. Meliorācijas un lietus notekūdeņu savākšanas sistēmas attīstība.....	61
3.3. TRANSPORTA BŪVJU SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMS TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES TERITORIJĀ	62
4. LOKĀLPLĀNOJUMA UZDEVUMU UN RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJAI LĪDZ 2030.GADAM.....	68

IEVADS

Lokālpārplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr. 4970 „Par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpārplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr. 89, 13.§). Lokālpārplānojuma izstrādes ierosinātājs ir Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments.

Lokālpārplānojums izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 14.03.2017. lēmumu Nr. 4970), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem –

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.–2018. gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālpārplānojums sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par lokālpārplānojuma izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta lokālpārplānojuma sējumā „Pārskats par lokālpārplānojuma izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”. Plānošanas dokumenta grafiskās daļas plāns „Teritorijas pašreizējā izmantošana” un plāns „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādāts uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000. Karšu lapas Nr. 4311-32-51, 4311-32-41 - aktualizētas 2010. gadā un karšu lapas Nr. 4311-32-52, 4311-32-42 - aktualizētas 2006. un 2009. gadā. Lokālpārplānojuma paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2017. gadā SIA „METRUM” uzņemtie fotoattēli.

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

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpārplānojumiem, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 01.06.2017. pieņēma lēmumu Nr. 26 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Ņemot to vērā, lokālpārplānojumam veikta minētā procedūra atbilstoši normatīvo aktu prasībām (Vides pārskata izstrādātājs: SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”).



1. attēls. Ierosinātā lokālpārplānojuma izstrādes vieta Rīgas pilsētas teritorijā. Avots: SIA “METRUM”, 2017.

1. LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS

1.1. Teritorijas attīstības mērķis un uzdevumi

Lokālpilnvarojuma izstrādes **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 brīvdostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta *“Infrastrukturā 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 ieceri turpināt un attīstīt ar ostas darbību saistītu uzņēmējdarbību, mainot teritorijas atļauto izmantošanu.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2. punktu, lokālpilnvarojuma izstrādei tika noteikti izstrādes **darba uzdevumi**, no kuriem galvenie ir sekojošie:

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 lokālpilnvarojuma teritorijas pašreizējo un plānoto izmantošanu, ņemot vērā attīstības tendences lokālpilnvarojuma teritorijas robežās un piegulošajā teritorijas daļā.
2. Noteiktajā lokālpilnvarojuma 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 lokālpilnvarojuma 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 lokālpilnvarojuma 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 lokālpilnvarojuma risinājumus, t.i. izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālpilnvarojuma 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 lokālpilnvarojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

1.2. Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam


Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. Saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 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 teritoriju (A)”;
- “Ielu teritorija (I)”.






2. attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas atļautā (plānotā) izmantošana. Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006. 2018. gadam).

1. tabula. Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam 15. pielikumā noteiktā Lokālpārplānojuma teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana un RTIAN ietvertās prasības.

Plānotā (atļautā) izmantošana	Definīcija un galvenie izmantošanas veidi	Galvenie apbūves rādītāji un citi noteikumi
 <p>“Jaukta apbūve ar ražošanas un komercdarbības funkciju (JR)”</p>	<p>Definīcija: Jauktas apbūves teritoriju iedala jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorijā (J) un jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorijā (JR).</p> <p>Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komerčiāla rakstura objekts; ▪ Tirdzniecības un pakalpojumu objekts; ▪ Būvju būvniecība ražošanas vajadzībām (vieglās ražošanas un vispārīgās ražošanas uzņēmums); ▪ Profesionālās izglītības iestādes; ▪ Sabiedriska iestāde; ▪ Kultūras iestāde; ▪ Zinātnes iestāde; ▪ Ārstniecības iestāde; ▪ Sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāde; ▪ Sporta būve; ▪ Transporta infrastruktūras objekts; ▪ Transportlīdzekļu novietne; ▪ Prāmju terminālis; ▪ Kruīza kuģu terminālis; ▪ Degvielas un gāzes uzpildes stacija; ▪ 110 kV un 330 kV apakšstacija; ▪ Šķiroto atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas 	<p>Maksimālā apbūves intensitāte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 200% (līdz 5 stāvu apbūvē); ▪ 300% (6 – 9 stāvu apbūvē); ▪ 400% (10 un vairāk stāvu apbūvē) <p>Minimālā brīvā teritorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15% (līdz 5 stāvu apbūvē); ▪ 13% (6 – 9 stāvu apbūvē); ▪ 10% (10 un vairāk stāvu apbūvē). <p>Pirmsskolas, pamata vai vidējo vispārējo izglītības iestāžu apbūvē ievēro šādus apbūves rādītājus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ minimālā brīvā teritorija – 100%; ▪ maksimālā apbūves intensitāte – 70%.

	<p>punkts un atsevišķu veidu bīstamo atkritumu savākšanas punkts ārstniecības iestādēs;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Noliktava; ▪ Vairumtirdzniecības objekts; ▪ Virszemes ūdensobjektu tīrīšanas un padziļināšanas rezultātā iegūtās grunts novietne; ▪ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava). ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam. 	
<p> "Centru apbūves teritorija (C)"</p>	<p>Definīcija: Centru apbūves teritorija (C) ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām komerciāla rakstura funkcijām un māju būvniecība, bet nav atļauta izmantošana ražošanas funkcijām.</p> <p>Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ komerciāla rakstura objekts; ▪ izglītības iestāde; ▪ sabiedriska iestāde; ▪ kultūras iestāde; ▪ zinātnes iestāde; ▪ ārstniecības iestāde; ▪ transportlīdzekļu novietne; ▪ sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāde; ▪ degvielas un gāzes uzpildes stacija, kura aprīkota ar pazemes tvertnēm; ▪ daudzdzīvokļu nams; ▪ sporta būve; ▪ tirdzniecības un pakalpojumu objekts; ▪ prāmju terminālis; ▪ kruīza kuģu terminālis; ▪ transporta infrastruktūras objekts; ▪ starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējas nozīmes autoosta; ▪ mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātave); ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam; ▪ izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts un atsevišķu veidu bīstamo atkritumu savākšanas punkts ārstniecības iestādēs. 	<p>Maksimālā apbūves intensitāte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 220% (līdz 6 stāvu apbūvē); ▪ 320% (7 – 12 stāvu apbūvē); ▪ 450% (13 – 17 stāvu apbūvē); ▪ 600% (18 – 24 stāvu apbūvē); ▪ 700% (25 un vairāk stāvu apbūvē) <p>Minimālā brīvā teritorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15% (līdz 6 stāvu apbūvē); ▪ 10% (7 – 12 stāvu apbūvē); ▪ 8% (13 – 24 stāvu apbūvē); ▪ 7% (25 un vairāk stāvu apbūvē). <p>Minimālā apbūves intensitāte – 200%.</p> <p>Pirmsskolas, pamata vai vidējo vispārējo izglītības iestāžu apbūvē ievēro šādus apbūves rādītājus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ minimālā brīvā teritorija – 100%; ▪ maksimālā apbūves intensitāte – 70%.
<p> "Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R)"</p>	<p>Definīcija: Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R) ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir būvju būvniecība ražošanas vajadzībām (vispārīgās ražošanas uzņēmums), noliktavu un transporta infrastruktūras objektu (tajā skaitā paaugstinātas bīstamības objektu) un vairumtirdzniecības objektu būvniecība un izmantošana.</p>	<p>Maksimālā apbūves intensitāte - 280%.</p> <p>Minimālā brīvā teritorija - 5%.</p> <p>Publiskās ēkas zemesgabla minimālā brīvā teritorija - 40%.</p>

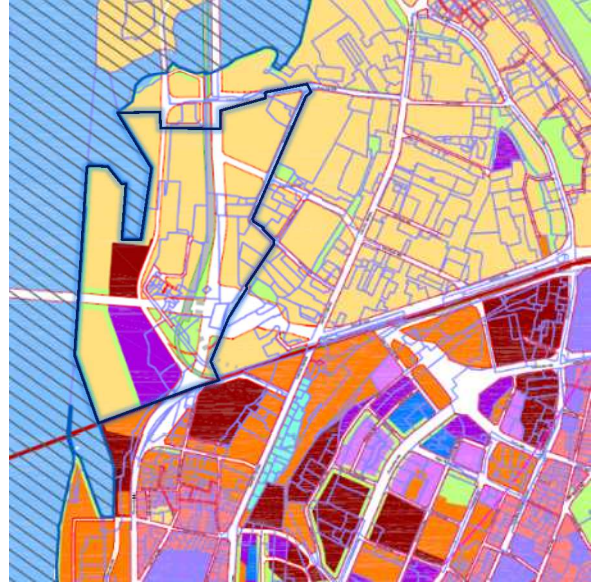
	<p>Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ražošanas uzņēmums; ▪ kravu stacija; ▪ navigācijas būve; ▪ hidrotehniskā būve; ▪ noliktava; ▪ transportlīdzekļu novietne; ▪ vairumtirdzniecības objekts; ▪ tehniskās apkopes stacija; ▪ mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ▪ publiski pieejama transportlīdzekļu novietne; ▪ 110kV un 330kV apakšstacija; ▪ degvielas un gāzes uzpildes stacija; ▪ šķirotu atkritumu savākšanas laukums, atkritumu šķirošanas un pārkraušanas centrs vai stacija, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts, atsevišķu veidu bīstamo atkritumu vai ražošanas atkritumu savākšanas punkts, videi kaitīgu preču atkritumu savākšanas punkts; ▪ komerciāla rakstura objekts; ▪ sabiedriska iestāde; ▪ tirdzniecības un pakalpojumu objekts; ▪ transporta infrastruktūras objekts; ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam; ▪ būves dzīvniekiem, ievērojot Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 2.28.apakšnodejas prasības. 	
 <p>“Tehniskās apbūves teritorija (T)”</p>	<p>Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra; ▪ privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra; ▪ transporta infrastruktūras objekts; ▪ 110kV un 330kV apakšstacija; ▪ TEC un siltumcentrāles; ▪ šķirotu atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts; ▪ publiski pieejama transportlīdzekļu novietne un transportlīdzekļu novietne kā dzīvojamās apbūves infrastruktūras objekts; ▪ degvielas un gāzes uzpildes stacija; ▪ mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam. 	-

 <p>“Apstādījumu un dabas teritorija (A)”</p>	<p>Definīcija: Apstādījumu un dabas teritorija (A) ir dažādu funkciju, it īpaši ekoloģisko, rekreācijas un pilsētas tēla veidošanas funkciju nodrošināšanai saglabātas vai speciāli izveidotas, ar augiem apaugušas vai apaudzētas teritorijas.</p> <p>Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mežs; ▪ mežaparks; ▪ parks; ▪ skvērs; ▪ ielu un dzelzceļa apstādījumu joslas (alejas, bulvāri, joslu veidu apstādījumi vai citi speciāli veidoti un kopti apstādījumi ielas sarkano līniju robežās, starp ielas sarkano līniju un būvlaidi, apstādījumu joslas gar dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, aizsargdambji pret teritorijas applūšanu); ▪ krastmalu apstādījumi; ▪ kapsēta (kapsētas ir teritorijas, kas paredzētas mirušo apbedīšanai un ar to saistīto būvju (kapličas, krematorijas, saimniecības ēkas, žogi u.c.) būvniecībai), ▪ kolumbārijs; ▪ īpaši aizsargājamā dabas teritorija, mikroliegums; ▪ ģimenes dārziņi; ▪ dabas tūrisma nepieciešamo skatu torņus, laipu un tamlīdzīgu objektu būvniecība; ▪ laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra ▪ velonovietne. 	<p>Krastmalu apstādījumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ publiski pieejama krastmala ir nenorobežota josla gar virszemes ▪ ūdensobjekta krastu, kas sākas no ūdens akvatorijas un nav mazāka par tauvas joslu, izņemot esošas apbūves gadījumus tauvas joslā; ▪ krastmalu apstādījumi ir stādījumu aizņemta teritorija virszemes ūdensobjektu tauvas un krastmalas joslā; ▪ krastmalu apstādījumos un krastmalas izmantošanā ievēro Aizsargjoslu likuma prasības un virszemes ūdensobjektu apsaimniekošanas noteikumus, kā arī tauvas joslas izmantošanas noteikumus saskaņā ar Zvejniecības likumu.
 <p>“Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām”</p>	<p>Ceļš; Atļautā izmantošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Laukums; ▪ Transporta infrastruktūras objekts; ▪ Īslaicīgas lietošanas būves un mazās arhitektūras formas; ▪ Transportlīdzekļu novietne, ja tas paredzēts ar detālpilnvarojumu; ▪ Ielu stādījumi; ▪ Inženiertehniskās apgādes tīkli un būves. ▪ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam 	-

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 16.pielikumu "Stāvu skaita plāns", lokālpārplānojuma teritorijā ir atļauts sekojošs apbūves stāvu skaits (skatīt 3. attēlu):

- lielākajā daļā lokālpārplānojuma teritorijas – 5 stāvu apbūve;
- lokālpārplānojuma teritorijas vidus daļā – 9 un 17 stāvu apbūve.

Atzīmējams, ka saskaņā ar teritorijas plānojumā noteikto, Eksportostas teritorijas vidusdaļā ir plānots attīstīt jaunu B kategorijas ielu - Ziemeļu transporta koridoru, kā arī izbūvēt esošās Eksporta ielas pagarinājumu un jaunu dzelzceļa līniju un Kundziņsalu dienvīdu - ziemeļu virzienā.



3. attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas stāvu skaita plāns.
Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006. -2018. gadam.

1.3. Lokālpārplānojuma teritorijas plānotā attīstība un tās pamatojums Rīgas tematiskajos plānojumos

Uzsākot jaunā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādi, laika posmā no 2013. - 2017.gadam tika izstrādāti 11 tematiskie plānojumi, no kuriem uz šo lokālpārplānojumu un teritorijas attīstību galvenokārt ir attiecināmi sekojoši:

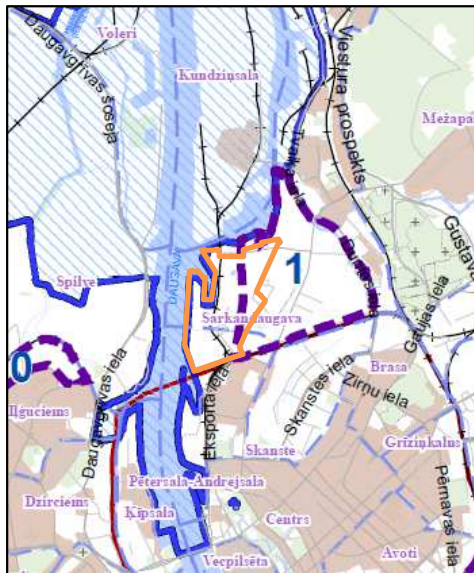
- Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums;
- Rīgas brīvostas tematiskais plānojums;
- Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums;
- Transporta attīstības tematiskais plānojums;
- Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums.


Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums

Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums tika uzsākts saskaņā ar Rīgas domes 2013.gada 22.oktobra lēmumu Nr.307 „Par Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Stratēģijā noteikto prioritāro ekonomikas nozaru – transporta un uzglabāšanas, apstrādes rūpniecības, informācijas un komunikācijas pakalpojumu, būvniecības, izglītības un tūrisma nozares, tai skaitā citas tūrisma attīstībai nozīmīgas nozares, kā arī profesionālo, zinātnisko un tehnisko pakalpojumu izaugsmi paredzēts veicināt, izmantojot jau apbūvētu, bet ekonomiski neefektīvu, tai skaitā degradētu teritoriju atjaunošanas potenciālu.

Tematiskā plānojuma ietvaros veiktās aptaujas rezultāti liecina, ka visbūtiskākā nepieciešamība pēc teritoriju pieejamības un darbības paplašināšanas iespējām ir transporta, loģistikas un ražošanas uzņēmumiem. Aptauja arī liecina, ka nereti uzņēmuma paplašināšanas iespējas apgrūtina spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas atļautā izmantošana apkārtējās teritorijās, kas ir pretrunā ar uzņēmuma darbības specifiku. Vienlaikus aptaujātie uzņēmēji, norādot, ka nepieciešams veidot industriālos parkus/loģistikas centrus un identificēt ražotņu izveidei piemērotas teritorijas, vēlams, uz pašvaldības zemes, nepauda nepieciešamību veidot pilsētā jaunas ražošanas teritorijas, bet gan uzsvēra nepieciešamību attīstīt un paplašināt esošās, līdz šim dažādu apstākļu dēļ nepilnvērtīgi izmantotās ražošanas teritorijas.




 Nozīmīgākās teritorijas rūpniecības uzņēmumu attīstībai

Nr.p.k.	Attīstības teritorijas
1.	Vējažsala attīstības teritorija

4. attēls. Rūpniecības attīstībai nozīmīgās teritorijas. Avots: Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums.

Novērtējot uzņēmumus pēc teritoriālā novietojuma un ekonomiskā ieguldījuma, pētījuma ietvaros tika noteiktas 11 rūpniecības attīstībai nozīmīgas teritorijas ārpus Rīgas brīvostas, tostarp teritorija Vējažsalā, kas daļēji atrodas šī lokālpānojumā teritorijā (skat. 4.attēlā, teritorija ar Nr.1) un pamato Rūpnieciskās apbūves attīstību šajā teritorijā kopumā.

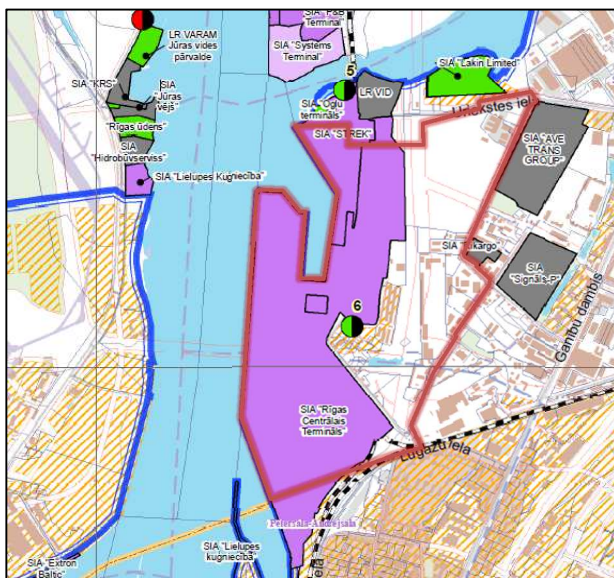
Rīgas brīvostas tematiskais plānojums

Rīgas brīvostas tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 2013. gada 03. decembra lēmumu Nr. 493 „Par Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.






Saskaņā ar Stratēģiju Rīgas Brīvosta ir viens no pilsētas ekonomikas balstiem.

Ņemot vērā, ka lokālpānojumā teritorija (daļa no pieostas apkaimes) robežojas ar Rīgas Brīvostas teritoriju, kā arī lokālpānojumā teritorijas daļa – Eksportosta, līdz 2006.gada 1.septembrim atradās Rīgas Brīvostas teritorijā (skat. paskaidrojumu raksta sadaļu “2.2.Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts”), izstrādājot šo lokālpānojumā tika izskatīts arī Rīgas brīvostas tematiskais plānojums.

Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma kartē “Ostas uzņēmumi” ir attēloti uzņēmumi kas darbojas gan ostas, gan pieostas teritorijās, un kuru darbība ir saistīta ar ostu. Lokālpānojumā teritorijā ir atzīmēti tādi uzņēmumi kā SIA “RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS” un SIA “STREK”, kas arī šobrīd nodarbojas ar kravu pārkraušanu.



Ostas un pieostas uzņēmumu darbības joma

-  Kravu* pārkraušana
-  Plānota kravu pārkraušana
-  Darbība ir saistīta ar ostu
-  Ar ostu nesaistīta darbība
-  Riska objekti

*Kravas - ģenerālkraavas, lejamkravas un beramkravas

5. attēls. Ostas uzņēmumi. Avots: Rīgas brīvostas tematiskais plānojums.

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

Rīgas atrašanās Daugavas lejtecē pie Rīgas jūras līča nosaka to, ka, pastāvot noteiktiem apstākļiem, atsevišķas pilsētas teritorijas applūst. Rīgas pilsētā applūšanu rada dažādi apstākļi – gan vēju plūdi, gan pavasara palu radīta ūdens līmeņa celšanās, gan stipru nokrišņu izraisīts applūdums un gruntsūdeņu paaugstināšanās.

Šajā tematiskajā plānojumā ir pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc tematiskajā plānojumā minēto pasākumu īstenošanas. Ar pasākumiem plūdu riska novēršanai domāti risinājumi dažādu Rīgas pilsētas teritoriju aizsardzībai, tādi kā asfaltētu ielu un zemes ceļu posmu paaugstināšana, esošu un jaunu zemes dambju paaugstināšana, jaunu zemes dambju būvniecība, slūžu – regulatoru rekonstrukcija vai jaunbūve, caurteku-regulatoru rekonstrukcija vai jaunbūve. Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma projekta 1.pielikums “Applūstošās teritorijas Rīgas pilsētā” attēlo applūstošās teritorijas ar iespējamību reizi 2, 5, 10, 20 un 100 gados.

Lielai daļai teritoriju ir izstrādātas divas aizsardzības pasākumu alternatīvas, un katrai alternatīvai ir noteikta tās iespējamā ietekme uz vidi un veikta ieguvumu-izmaksu analīze. Ņemot vērā, ka pretplūdu risinājumi ir kompleks pasākums, dažām teritorijām noteikti vairāki iespējamie pretplūdu scenāriji.

Teritorijām ap Sarkandaugavu, kur ietilpst arī lokālpilnvarotā teritorija ir paredzēti divi scenāriji:

- 1.scenārijs. Teritoriju aizsardzība bez Rīgas brīvdabas piestātņu paaugstināšanas;
- 2.scenārijs. Teritoriju aizsardzība, paaugstinot Rīgas brīvdabas piestātnes .

Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā ir teikts, ka lietus ūdens savākšanas un novadīšanas infrastruktūru nav iespējams skatīt fragmentāri, nodalot atvērto jeb meliorācijas sistēmu no slēgtās sistēmas, jo tās ir savienotas un darbojas kā vienota sistēma lietus ūdens uzkrāšanā un novadīšanā līdz galvenajām izlaidēm atklātos ūdens objektos.

Rīgā, saskaņā ar tehnoloģisko darbības principu un atbildību sadali, apsaimniekošanā slēgto lietus notekūdeņu sistēmu nosacīti var dalīt divās daļās:

1. Kopsistēma (pilsētas centrālajā daļā – vēsturiskās apbūves teritorijās), kur lietus ūdeņi tiek savākti vienā tīklā ar saimnieciskiem notekūdeņiem un pēc tam novadīti uz Daugavgrīvas attīrīšanas iekārtām (izbūvēta lokālpilnvarotā teritorijas daļā);
2. Lietus ūdeņu kanalizācijas šķirtsistēma, lielākoties izveidota jaunajās pilsētas apbūves teritorijās. Šķirtsistēma nodrošina atsevišķu nokrišņu ūdeņu savākšanu to rašanās vietā un novadīšanu līdz atklātai ūdenstilpei.

Slēgtā lietus ūdens kanalizācijas sistēma nosedz tikai daļu Rīgas teritorijas, daudzviet to notekūdeņu uzņemšanas jauda jau ir sasniegusi maksimumu. Tāpēc attīstot teritoriju un veicot būvniecību, bieži nepieciešams meklēt lokālu risinājumu ūdens uzkrāšanai, infiltrācijai gruntī vai aizturēšanai.

Atklātu grāvju sistēmas metodiski veidotas attīstoties celtniecībai ārpus Vecrīgas, lai nosusinātu pārmitras un pārpurvotas platības, arī ceļus. Meliorācijas sistēmas lielākoties izvietotas pilsētas perifērijā, kur nav izbūvēta slēgtā sistēma.

Pēdējo gadu laikā lietus ūdeņu noteces apsaimniekošanas principi pasaulē ir mainījušies. Par ideālu tiek uzskatīta tāda lietus ūdens apsaimniekošanas sistēma, kas ļauj lietus ūdeņus absorbēt un uzkrāt nokrišņu rašanās vietā. Lietus ūdens kanalizācijas sistēmu veidošana jāsaista ar pilsētas un ainavas plānošanu, panākot, lai nokrišņu rašanās vietu atstājošais lietus ūdeņu daudzums un kvalitāte nenozīmīgi atšķiras no tā, kāds tas būtu šo vietu neapbūvējot. Šī pieeja iezīmē arī pakāpenisku pāreju no slēgto lietus novadīšanas sistēmu būvniecības uz atvērta tipa ūdens novadīšanas sistēmām, turklāt izveidotajiem risinājumiem ir jābūt estētiskiem un funkcionāliem, tādējādi papildinot pilsētvidi un paplašinot tās izmantošanas iespējas.

Transporta attīstības tematiskais plānojums

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

Tajā ir noteiktas prioritātes ielu tīkla izbūvei, kas nodrošinās kravas transporta nokļūšanu līdz ostas teritorijām Daugavas abos krastos.

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

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

Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros ir izstrādātas divas kartoshēmas:

- “Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1. kārta. Plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra”, kuras izstrādes laikā tika pārskatīta un pilnveidota esošā kravas transporta kustības shēmā, pieņemot, ka netiek izbūvēti tādi infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors, Hanzas šķērsojums (skatīt 7. attēlu).
- “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma”, kurā attēloti plānotie kravas autotransporta maršruti, ja tiek izbūvēti tādi transporta infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors (visi posmi) un Piejūras maģistrāle (skatīt 6. attēlu).

Lokālpilnvarotajā teritorijā tuvākajā nākotnē paredzēts kravu autotransporta kustībai turpināt izmantot esošās ielas – Uriekstes ielu, Rankas ielu, Ilzenes ielu, Kaķasēkļa dambi, paredzot tikai jauna autotilta izbūvi pāri Sarkandaugavas attecei uz Kundziņsalu. Bet tālākā nākotnē paredzēts, ka kravu autotransporta kustība tiks organizēta tikai pa Ziemeļu transporta koridoru un plānoto Eksporta ielas pagarinājumu uz ziemeļiem no Ziemeļu transporta koridora.

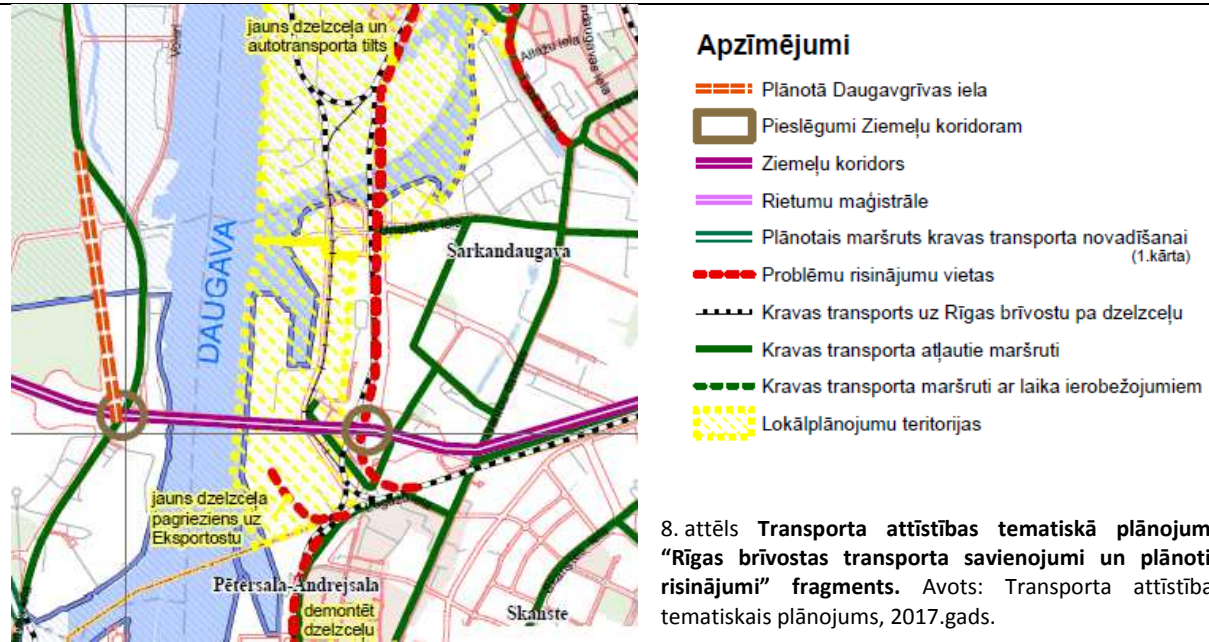


7. attēls. Transporta attīstības tematiskā plānojuma “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršruta Rīgas centra shēma” fragments. Avots: Transporta attīstības tematiskais plānojums, 2017.gads.



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

Kartoshēmā “Rīgas brīvdabas transporta savienojumi un plānotie risinājumi” (skat. 8.attēlu) ir attēlots lokālpilnvarotajā teritorijā plānotais dzelzceļa atzars uz Kundziņsalu (paralēli Eksporta ielas pagarinājumam), un jauns dzelzceļa pagrieziens uz Eksportostu, kā arī noteikts, ka nepieciešams demontēt esošo dzelzceļa atzaru uz Andrejsalu.



8. attēls **Transporta attīstības tematiskā plānojuma “Rīgas brīvdostas transporta savienojumi un plānotie risinājumi” fragments.** Avots: Transporta attīstības tematiskais plānojums, 2017.gads.

Transporta attīstības tematiskajā plānojumā ir sniegtas rekomendācijas risinājumu īstenošanai pilsētas transporta infrastruktūrā, tostarp pilsētas ārējā loka pilnveidošanai nepieciešamo ceļu un ielu posmu izbūvei lokālpilnvarojuma teritorijā. Plānojumā minēts, ka Ziemeļu transporta koridora izbūve ievērojami uzlabotu Rīgas brīvdostas sasniedzamību un nodrošinātu iespēju no kravas transporta atbrīvot būtisku pilsētas transporta sistēmas daļu, kā arī ļautu pilsētas centrālajā daļā īstenot publiskās ārtelpas risinājumus.

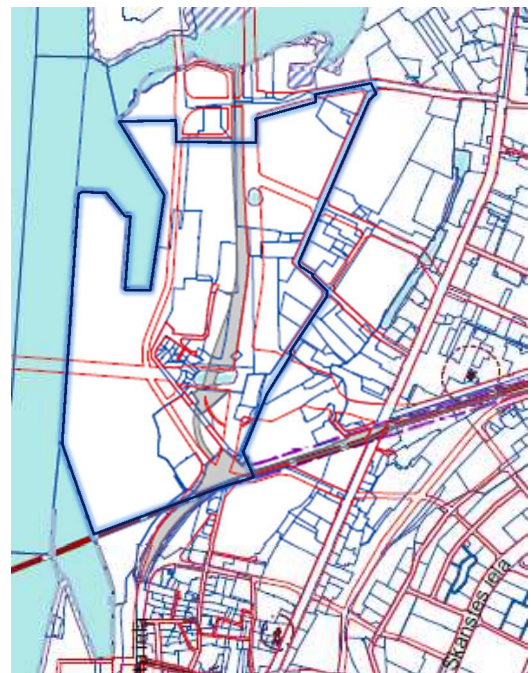
Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums

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

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

Tematiskajā plānojumā noteiktās galvenās aizsargjoslas un citi ierobežojumi lokālpilnvarojuma teritorijā:

- virszemes ūdensobjekta aizsargjosla;
- aizsargjosla gar ielām (sarkanās līnijas)
- dzelzceļa nodalījuma josla;
- aizsargjosla gar dzelzceļiem pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskas vielas;
- 5 km zona ap lidlauka kontrolpunktu.



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

2. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA TERITORIJAS VĒSTURISKAIS KONTEKSTS, PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

2.1. Lokālpārplānojuma teritorijas novietojums un vispārīgs raksturojums

(1) Teritorijas novietojums

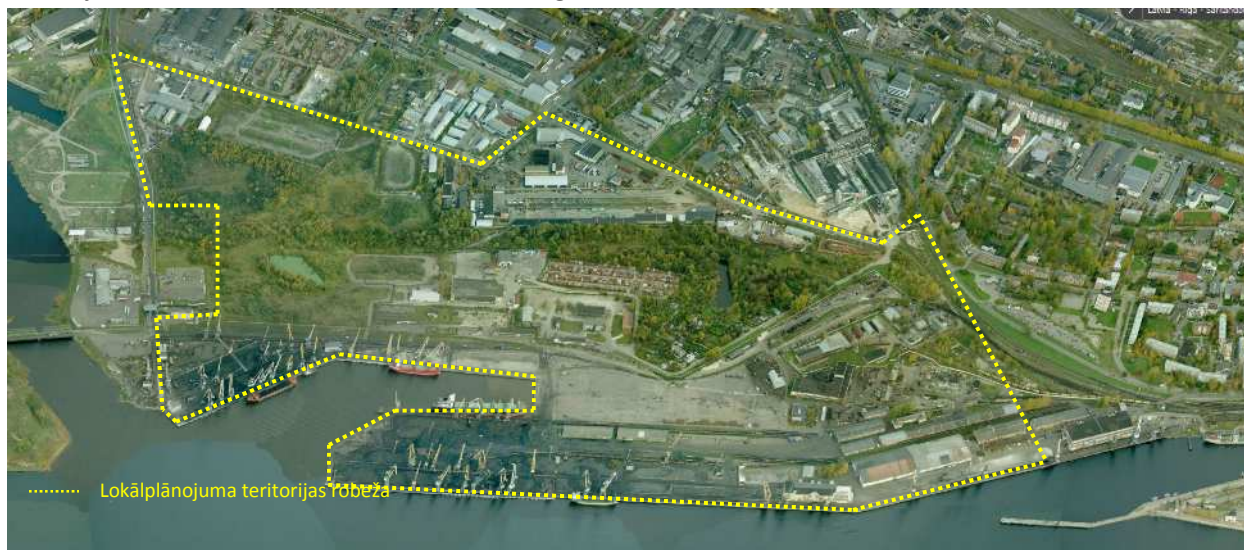
Lokālpārplānojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Ziemeļu rajonā, Daugavas lejteces labajā krastā. Lielākā daļa lokālpārplānojuma teritorijas atrodas Sarkandaugavas apkaimē, taču daļa teritorijas iesniedzas arī Pētersalas – Andrejsalas apkaimē. Lokālpārplānojuma teritorija atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas tiešā tuvumā, un robežojas ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu.

Lokālpārplānojuma teritorija ir noteikta ~130 ha platībā, ietverot Eksportostas teritoriju un tai pieguļošo teritoriju, savukārt Transporta plūsmu izpētes teritorija ir noteikta ~407 ha platībā.

(2) Vispārīgs raksturojums un īpašumu piederība

Lokālpārplānojuma teritorija ietver nekustamos īpašumus ar dažādu īpašuma piederības statusu un daudzpusīgu izmantošanu. Lokālpārplānojuma teritoriju pamatā var raksturot kā industriālu rajonu, lai arī tā vidusdaļā pie Kaķusēkļa dambja ir saglabājies arī neliels dzīvojamais rajons un līdz šim neapbūvētas dabas un apstādījumu teritorijas ar nelieliem dīķiem. Mazās Vējzaķsalas ziemeļu daļā atrodas individuālo garāžu kooperatīvs.

Eksportostas teritorija (bijusī ostas teritorija Daugavas krastā) ir pilnībā apbūvēta ar ostas uzņēmumiem, un tur pašlaik darbojas tādi uzņēmumi kā SIA "STREK", SIA "Rīgas Tirdzniecības osta", AS "Rīgas 1.Saldētava", SIA "JUTA TERMINĀLS", SIA "OĢĻU TERMINĀLS", SIA "PortRail", SIA "PortRailTrans", SIA "RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS", SIA "RIGA CONTAINER TERMINAL", SIA "RTO Elektrotīkli", SIA "RTO Vagonu serviss" un SIA "Skonto metāls". Uzņēmumi nodarbojas ar stividoru pakalpojumiem, termināļu un kravu apstrādes pakalpojumiem, ekspedēšanas pakalpojumiem, kā arī ar infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumiem u.c. Pieeja Eksportostas teritorijai ir ierobežota, to no pārējās teritorijas norobežo necaurredzams betona žogs.

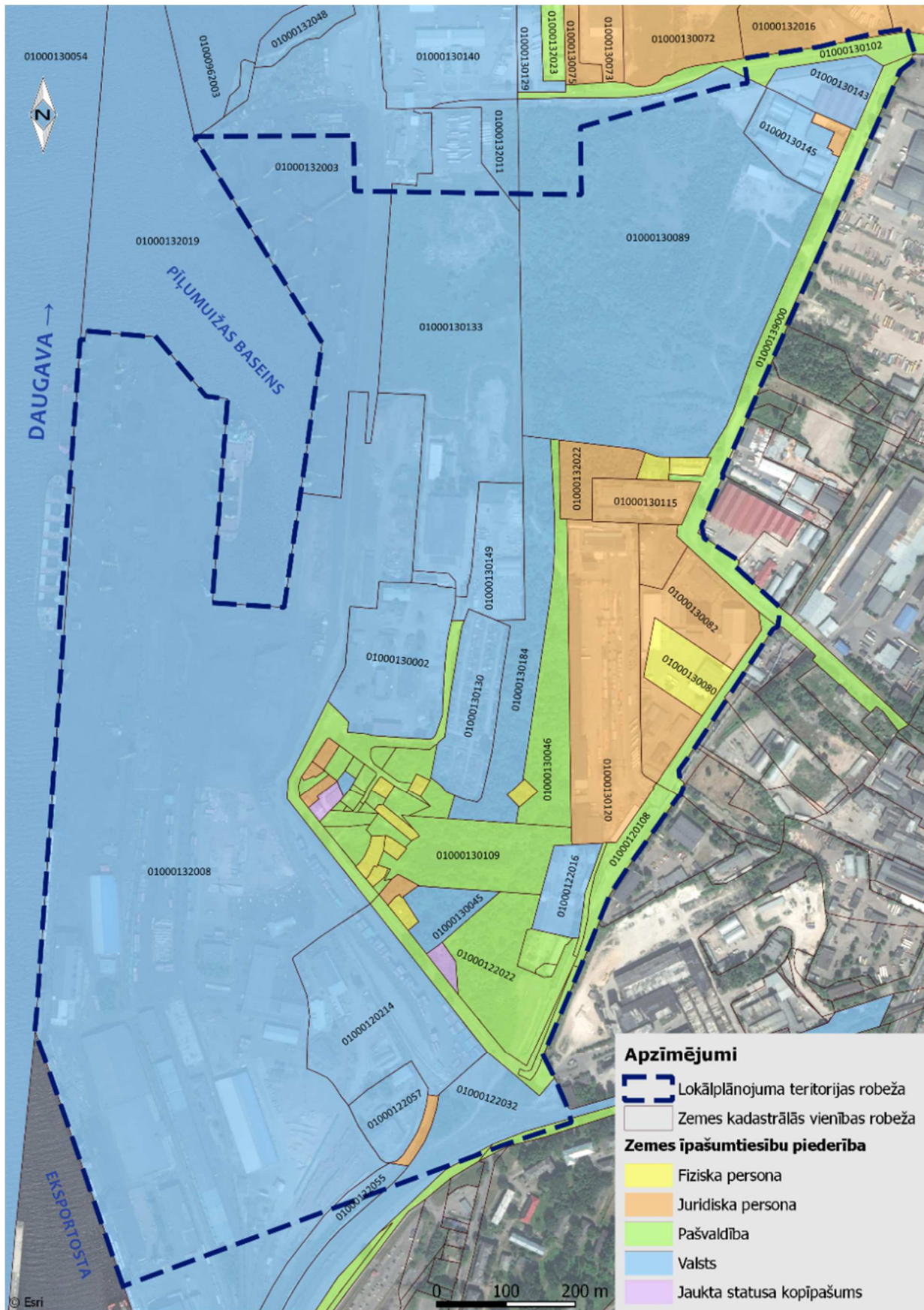


10. attēls. Skats uz lokālpārplānojuma teritoriju no Daugavas. Avots: bing.com.

Esošā situācijā pieeja Daugavas ūdensmalai ir slēgta. Gar visu Daugavas ūdensmalu lokālpārplānojuma teritorijā ir izbūvētas kuģu piestātnes, kas tiek izmantotas ar ostas darbību saistītu uzņēmumu vajadzībām.

2. tabula. Zemes īpašumtiesības lokālpārplānojuma teritorijā. Informācijas avots: kadstrs.lv.

Īpašnieks	Platība (m ²)	Procentuāli no visas lokālpārplānojuma teritorijas (%)
Valsts	1 015 585,6	78,3%
Pašvaldība	157 782,7	12,2%
Juridiska persona	101 656,8	7,8%
Fiziska persona	19 077,3	1,5%
Jaukta statusa kopīpašums	2 823,9	0,2%



11. attēls. Zemes īpašumu piederība lokālplānojuma teritorijā. Informācijas avots: kadastrs.lv, kartoshēmas avots: SIA "METRUM", 2017.

(3) Uzņēmēdarbība

Lokālpilnoņuma teritorijas daļā gar Daugavu galvenokārt darbojas SIA "Rīgas tirdzniecības osta" (tās grupā ietilpstošie uzņēmumi) un SIA "STREK". SIA "Rīgas tirdzniecības osta" (RTO) ir nozīmīgākais ostas aktīvu un transporta pakalpojumu uzņēmumu investors, attīstītājs un operators Latvijas Republikā. RTO grupā ietilpstošie uzņēmumi sniedz dažādus pakalpojumus, kas ietver stīvidordarbību, termināļu darbību, dzelzceļa kravu pārvadājumus un ekspedēšanu, infrastruktūras un inženierkomunikāciju vadību. No RTO grupas uzņēmumiem Eksportostā darbojas SIA "RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS" un SIA "RIGA CONTAINER TERMINAL", kā arī AS "Rīgas 1.Saldētava", SIA "SKONTO METĀLS", SIA "JUTA TERMINĀLS", SIA "OGĻU TERMINĀLS", SIA "PortRail", SIA "PortRailTrans", SIA "RTO Vagonu serviss" un SIA "RTO Elektrotki".

Lokālpilnoņuma teritorijā gar Ilzenes ielu un Rankas ielu atrodas dažādi uzņēmumi, angāri, noliktavas, kā arī vēl neapbūvētas platības. Teritorijā pie Rankas ielas un Uriekstes ielas krustojumu ir izvietotas biroju, ražošanas un noliktavu ēkas. Lokālpilnoņuma teritorijā pie Uriekstes ielas ir izvietots automašīnu stāvlaukums, kā arī kravas automašīnas tiek novietotas abās ielas pusēs. Gar Uriekstes ielu abās ielas pusēs ir izveidots gājēju/riteņbraucēju ceļš. Teritorijā ārpus Eksportostas darbojas dažādi uzņēmumi, ļoti dažādās jomās, tostarp - transports, loģistika, kokapstrāde, tirdzniecība, noliktavu pakalpojumi, u.c. Dažādi mazie uzņēmumi ir reģistrēti arī Mazās Vējaķalsalas dzīvojamā kvartāla teritorijā (kopskaitā 18), bet Mazā Vējaķalsalā 37b atrodas garāžu kooperatīvs.

3. tabula. **Uzņēmumi lokālpilnoņuma teritorijā.** Informācijas avots: Rīgas brīvostas tematiskais plānoņums, www.lursoft.lv.

Uzņēmums	Adrese	Darbības veids	Darbība apraksts	Piesārņojošās darbības atļauja
SIA "RĪGAS CENTRĀLAIS TERMINĀLS"	Eksporta iela 15 k-1	Transports, loģistika	Daudzfunkcionālais stīvidoruzņēmums - specializējas beramkravu, ģenerāļkravu, Ro-Ro un citu kravu apstrādē.	B
SIA "RIGA CONTAINER TERMINAL"	Eksporta iela 15 k-1	Transports, loģistika	Konteineru, ģenerāļo, smagsvara un lielgabarīta kravu apstrāde. Uzņēmuma specializācija ir jūras–dzelzceļa (Sea-Rail) loģistikas risinājumi.	-
AS "Rīgas 1. Saldētava"	Eksporta iela 15 k-1	Infrastruktūras un nekustamo īpašumu pārvaldīšana	Uzņēmums nodrošina infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumus Eksportostas rajonā.	B
SIA "SKONTO METĀLS"	Eksporta iela 15 k-1	Transports, loģistika	Dzelzceļa pārvaldājumi - kravu ekspedīcijas pakalpojumi.	-
SIA "JUTA TERMINĀLS"	Eksporta iela 15 k-1	Infrastruktūras un nekustamo īpašumu pārvaldīšana	Uzņēmums nodrošina infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumus Eksportostas rajonā.	-
SIA "OGĻU TERMINĀLS"	Eksporta iela 15 k-1	Infrastruktūras un nekustamo īpašumu pārvaldīšana	Uzņēmums nodrošina infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumus Eksportostas rajonā.	-
SIA "PortRail"	Eksporta iela 15 k-1	Infrastruktūras un nekustamo īpašumu pārvaldīšana	Uzņēmums nodrošina infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumus Eksportostas rajonā.	-
SIA "PortRailTrans"	Eksporta iela 15 k-1	Infrastruktūras un nekustamo īpašumu pārvaldīšana	Uzņēmums nodrošina infrastruktūras un nekustamā īpašuma pārvaldības pakalpojumus Eksportostas rajonā.	-

SIA "STREK"	Uriekstes iela 9	Beramkravas	Stividoru pakalpojumi - pārkrauj ogles, šķembas un čugunu.	B
SIA "Tranzīta termināls"	Ilzenes iela 18	Loģistika, tirdzniecība	Atklātā tipa muitas un akcīzes preču noliktavas.	-
SIA "TIROPA"	Ilzenes iela 18	Transports, loģistika	Kravu pārvadājumi	-
Reģistrēti 14 uzņēmumi	Ilzenes iela 18	Dažādi	Dažādi	-
SIA "MK darbi"	Ilzenes iela 12	Iepakojšanas pakalpojumi	Iepakojšanas pakalpojumi	-
SIA "Trimix group"	Ilzenes iela 12	Sporta klubu darbība		-
Sprusas logs yard	Ilzenes iela 2	Kokapstrāde, tirdzniecība	Guļbaļķu māju celtniecība, kokmateriālu tirdzniecība	-
SIA "Monex AN"	Ilzenes iela 2	Noliktavu pakalpojumi	Uzglabāšana un noliktavu saimniecība	-
Reģistrēti 21 uzņēmums	Ilzenes iela 2; 2A	Dažādi	Dažādi	-
SIA "NT-2"	Rankas iela 11	Noliktavu pakalpojumi	Uzglabāšana un noliktavu saimniecība	-
SIA "Globaltex"	Rankas iela 11	Vairumtirdzniecība	Tekstilizstrādājumu vairumtirdzniecība	-
SIA "INTELLOG"	Rankas iela 11	Transports, loģistika	Kravu pārvadājumi	-
SIA "Cleanhouse"	Rankas iela 13	Ēku apsaimniekošana	Industriālo un komercplatību apsaimniekošanas serviss	-
SIA "Solano"	Rankas iela 5A	Vairumtirdzniecība	Rūpniecisko iekārtu vairumtirdzniecība	-
SIA "STORENT"	Kaķasēkļa dambis 31	Tehnikas noma	Būvtehnikas noma	-
SIA "RTO elektrotīkli"	Kaķasēkļa dambis 31	Elektroenerģijas apgāde	Licencēts elektroenerģijas operators un piegādātājs Rīgas Tirdzniecības ostā un Rīgas brīvdabas teritorijā (Andrejsalas, Kundziņas salas un Eksporta rajonā)	-
SIA "Regina Holding"	Kaķasēkļa dambis 31	Kravu jūras un piekrastes ūdens transports	Kravu pārvadājumi	-
BĀKA 4, Garāžu kooperatīvā sabiedrība	Mazā Vējaķasala 37b	Transports	Garāžas	-
Reģistrēti 2 uzņēmumi	Kaķasēkļa dambis 28A	Vairumtirdzniecība mazumtirdzniecība	Citu māsaimniecības preču vairumtirdzniecība, pārējā mazumtirdzniecība ārpus veikaljiem, stendiem un tirgiem	-
Reģistrēti 3 uzņēmumi	Kaķasēkļa dambis 2/3	Reklāmas aģentūru darbība	Reklāma	-
Reģistrēti 11 uzņēmumi	Kaķasēkļa dambis 20	Dažādi	Dažādi	-
Reģistrēti 19 uzņēmumi	Kaķasēkļa dambis 1	Dažādi	Dažādi	-
Reģistrēts 1 uzņēmums	Kaķasēkļa dambis 22	Automobiļu apkope un remonts	Automobiļu apkope un remonts	-
Reģistrēti 2 uzņēmumi	Kaķasēkļa dambis 31A	Dažādi	Dažādi	-
Reģistrēts 1 uzņēmums	Mazā Vējaķasala 9	Individuālais komersants	-	-



12. attēls. Skats no Kaķusēkļa dambe uz Eksportostas teritoriju. Avots: SIA "Metrum", 2017.



13. attēls. Skats no Kaķusēkļa dambe uz Eksportostas teritoriju. Avots: SIA "Metrum", 2017.



14., 15. attēls. Pakalpojumu objektu apbūve Rankas ielā. Avots: SIA "Metrum", .2017.



16. attēls. Skats uz lokālplānojuma teritoriju no Kaķusēkļa dambe. Avots: SIA "METRUM", 2017.

(4) Dzīvojamā apbūve

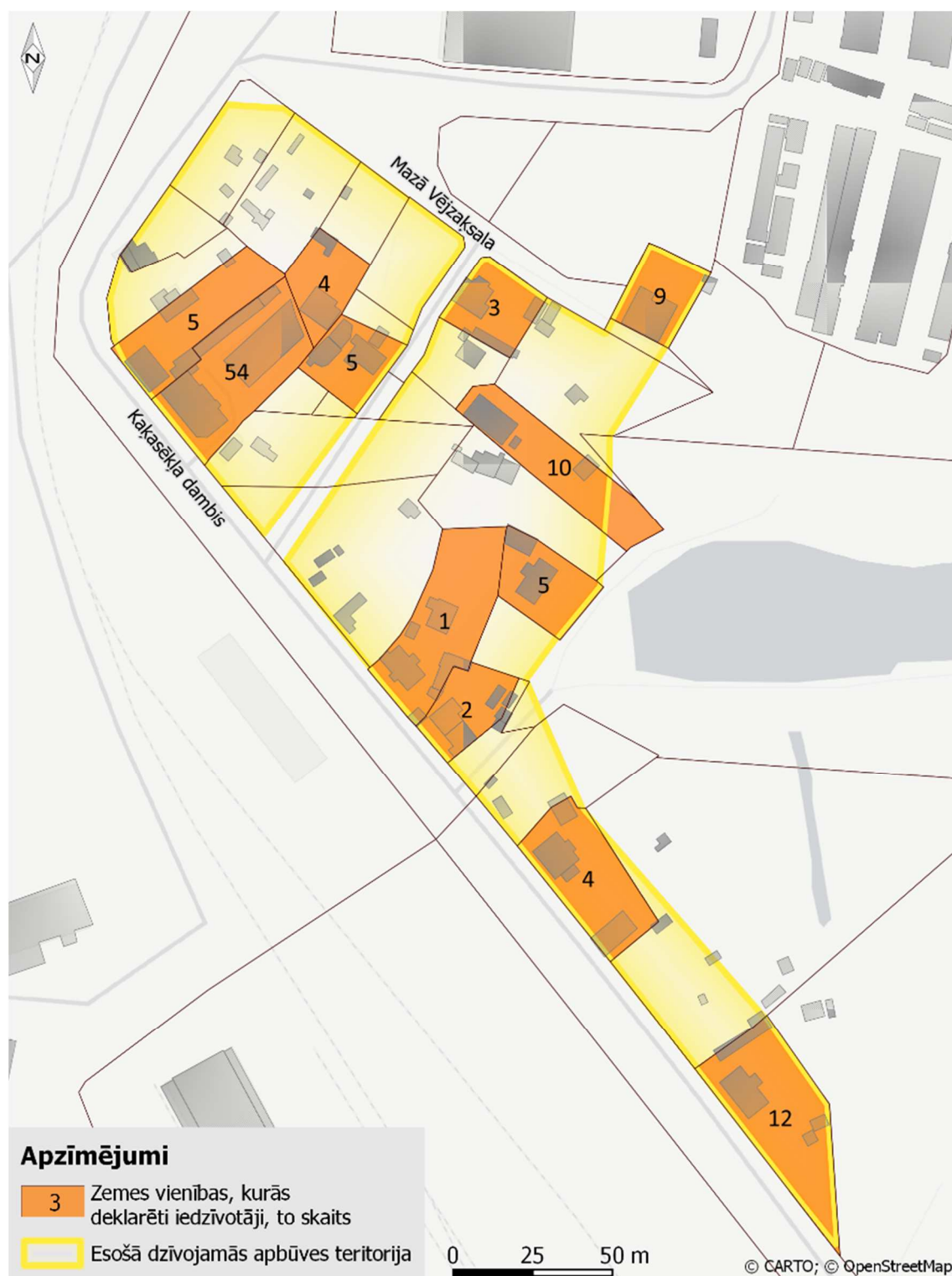
Savukārt Ekspertostai piegulošajā teritorijā starp Kaķasēkļa dambi un Mazo Vējaķsalas ielu atrodas vēsturiski saglabāties mazstāvu dzīvojamās apbūves rajons, kurā atrodas privātīpašumā esoši nekustamie īpašumi, t.sk. privatizācijas procesā esoša daudzīvokļu dzīvojamā ēka un zeme Kaķasēkļa dambī 22, kā arī atsevišķi neapbūvēti zemesgabali ar dārziem. Pieklūšana īpašumiem ir nodrošināta no Kaķasēkļa dambja un Mazās Vējaķsalas ielas. Pamatā Kaķasēkļa dambja dzīvojamo apbūvi veido veci, 20. gadsimta sākumā celtie nami. Teritorijā aiz dzīvojamās apbūves atrodas arī neliela ūdenstīlpne (dīķis), kas ir saglabājusies kā daļa no vēsturiskās Vējaķsalas attekas.



17., 18. attēls. Mazstāvu dzīvojamā apbūve Kaķasēkļa dambī. Avots: SIA "Metrum" 2017



19.-22. attēls. Savrupmāju apbūve Kaķasēkļa dambī. Avots: SIA "Metrum" 2017.



23. attēls. Deklarētie iedzīvotāji lokālplānojuma teritorijā. Avots: RD PAD sniegtā informācija, 2017.

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 Vējaķsala dzīvojamās apbūves kvartālā pie Kaķusēkļa dambja un Mazās Vējaķsala ielas (skat.23.attēlu).

2.2. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts

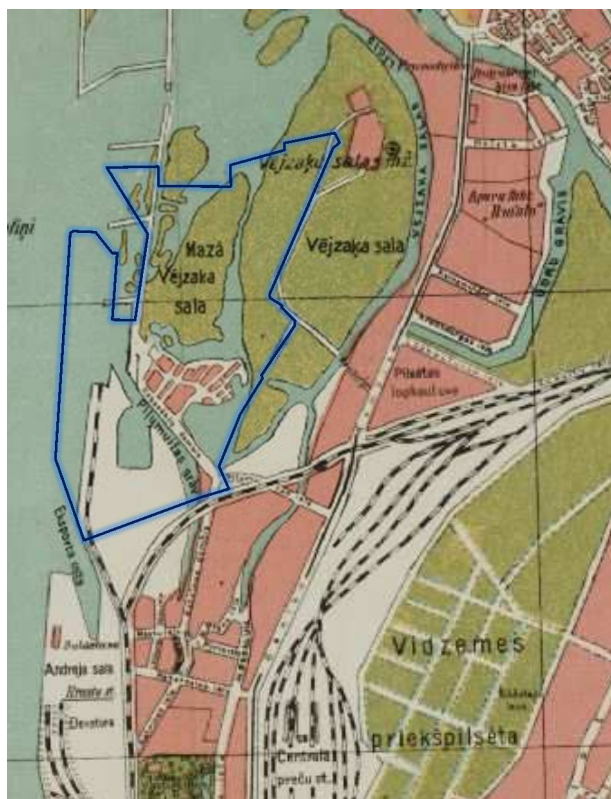
Eksportosta ir viena no Rīgas ostām Daugavas lejteces labajā krastā pie Vējzaķsalas Sarkandaugavas apkaimes dienvidu daļā un Pētersalas – Andrejsalas apkaimes Z daļā.

Sarkandaugavas dienvidu daļa ir veidojusies no Vējzaķsalas un Mazās Vējzaķsalas, kas ir bijusi palienes sala Daugavas lejteces iekšējās deltas lejas paplašinājumā pie upes labā krasta. Mazo Vējzaķsalu no Vējzaķsalas šķīra Pīļu salas atteka. Rietumos Mazo Vējzaķsalu norobežoja Pīļumuižas grāvis. Sala sāka veidoties 18.gs. vidū, kad inženieris Gustavs Emanuēls fon Veismanis izbūvēja Katrīnas dambi un Kaķasēkļa dambi. Sala bijusi aptuveni 1 km gara un 0,3 – 1,5 m augsta, pastāvējusi vismaz līdz 1920. gadam.

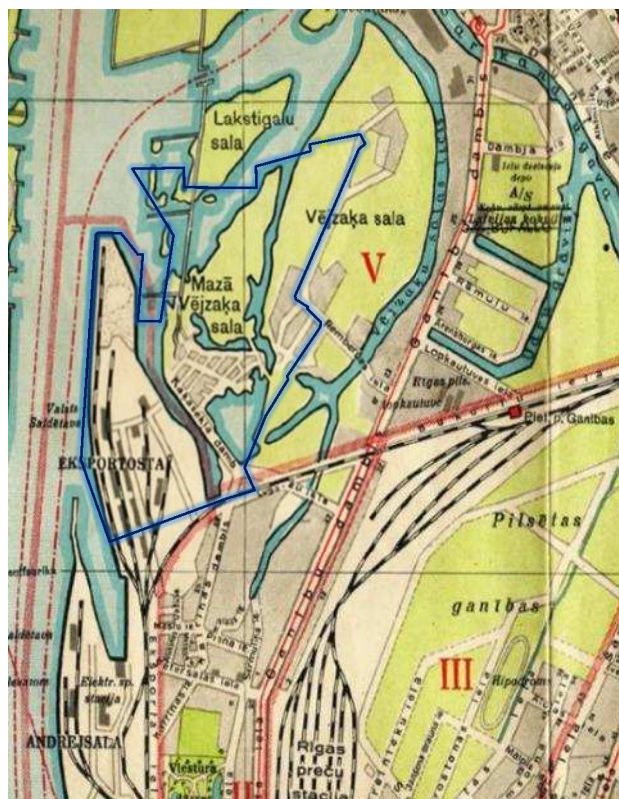
Mūsdienās Mazā Vējzaķsala saplūdusi ar Vējzaķsalu un Lakstīgalu salu. Teritorija gar Kaķasēkļa dambi ir daļēji apbūvēta. Neapbūvētās teritorijas ir purvainas, atteku vietās niedru audzes, nelieli dīķi.

Daļa Andrejsalas teritorijas jau 17. gadsimtā atradās Rīgas pārvaldībā, bet 1786.gadā jau visa apkaimes teritorija līdz pat Eksporta ostai bija iekļauta pilsētas teritorijā. Pētersala jau kopš 13. gadsimta sākuma ietilpst Rīgas patrimoniālajā apgabalā.

Viduslaikos šajā teritorijā atradās ganības un namnieku dārzi, tāpēc Pētersalas teritoriju robežo arī viena no senākajām Rīgas ielām – Ganību dambis – ceļš, kurš jau izsenis vedis uz pilsētas ganībām. Rīgas tuvumā pilsētas vajadzībām jau no 13. gadsimta rodas komunālas lopu un zosu ganības, kuru pārraudzīšanai pat tiek izveidota īpaša pārvalde.



24. attēls. Lokālpilnplānojuma teritorija, 1929. gads.
Avots: zurbu.net.



25. attēls. Lokālpilnplānojuma teritorija, 1983. gads.
Avots: urbu.net.

18. gadsimtā Ganību dambja iekšpilsētai tuvākā daļa izvērtās par pirmo vasarnīcu rajonu Rīgas apkārtnē. Ganību dambi no Ķeizardārza atdalīja šaura gruntsgabala josla, kuros bija uzceltas turīgāko namnieku vasaras muižiņas un košuma dārzi – miniatūri Ķeizardārza atdarinājumi.

Pētersalas teritoriju šķērso viena no vecākajām kādreizējās Pēterburgas priekšpilsētas ielām, 510 m garā Pētersalas iela, kuras nosaukums cēlies no toreizējās Daugavas salas – Pētersalas, kas agrāk saukta par Gustavsalu. Pētersalas iela minēta jau 1817. gada ģenerālgubernatora Pauluči rīkojumā par šīs ielas labiekārtošanu.

Savukārt, lokālpārplānojuma teritorijā esošais Kaķasēkļa dambis, kas savienoja Mazo Vējzaķsalu ar cietzemi, celts 18. gadsimta beigās kā Katrīnas dambja sākumposms. 1923. gadā pārdēvēts par Kaķasēkļa dambi. Sākotnēji iela sākās no Katrīnas dambja un Pīļumuižas (tagadējās Lugažu) ielas krustojuma. 20. gadsimta 60.-to gadu sākumā, kad notika Vējzaķsalas un Mazās Vējzaķsalas pastiprināta rūpnieciskā apbūve, likvidēja dzelzceļa pārbrauktuvi, kas Kaķasēkļa dambi savienoja ar Katrīnas dambi. Kaķasēkļa dambja dienvidrietumu pusē atrodas ostas teritorija, bet ziemeļaustrumu pusē – dzīvojamās mājas. 20. gadsimta 60. gados iela pagarināta uz Z, kur tagad izvietojas dažādi uzņēmumi un termināļi.

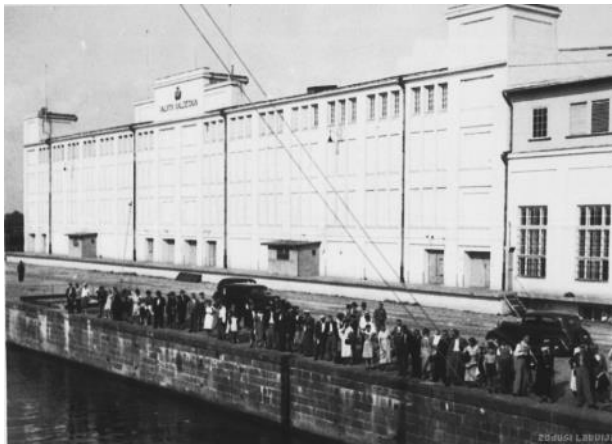
Gar Kaķasēkļa dambi gāja Pīļumuižas grāvis (līdz 20.gs. saukts arī Mellermuižas grāvis), kurš pēc 2.pasaules kara pamazām tika aizbērts. Otrpus Kaķasēkļa dambim atradās Vējzaķsalas attekas gals, kas arī pamazām tika aizbērts. Attekas krastā pie Kaķasēkļa dambja, līdzās AS “Baltijas kokrūpniecība” koka laukumam atradās gruntsgabals, kas līdz 20.gs. sākumam piederēja Sv.Jura hospitālim (vēlāk privāts gruntsgabals, 30.gadu beigās valsts īpašums). Sv.Jura hospitālim savulaik piederēja arī tautā sauktās Pīļumuižas, agrākās Pīļa muižas (*Pielenhof*) zemes ap tagadējo Lugažu (līdz 1938.g. Pīļumuižas) ielu Kaķasēkļa dambja sākumā un Mellera muižas (*möllershof*; tautā saukta Meldermuiža) zemes pie Katrīnas dambja. 20.gadsimta 30.gados Kaķasēkļa dambī atradās V. Bezbaiļa smago auto transporta uzņēmums un 2 pārtikas veikali.

1898. gada 31. maijā tika apstiprināta ievērojama ostas robežu paplašināšana, jo esošajās robežās tā vairs nevarēja apkalpot visus ienākošos kuģus. Eksportostas izveide sākās 1901. gadā līdz ar pašvaldības pieņemto lēmumu palielināt ostas caurlaides spēju. 1908. gadā tā kļuva par nozīmīgāko Rīgas ostas daļu. Līdz Pirmajam pasaules karam no tās uz ārvalstīm transportēja pārsvarā kokmateriālus.

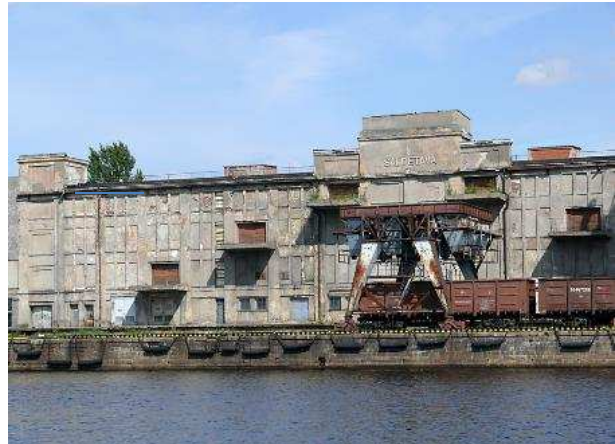
Pēc kara Rīgas Eksportosta pārgāja Latvijas Republikas Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta pārziņā. 1920. gadu beigās noslēdzās Pirmā pasaules kara laika postījumu atjaunošana un turpinājās šīs ostas daļas labiekārtošana – kuģu ceļa padziļināšana, noliktavu būve, granīta krastmalas pagarināšana.

Atjaunojoties lauksaimniecības un ražošanas nozarei valstī, pieauga eksportējamo preču apjoms, līdz ar to radās nepieciešamība pēc saldētavu izbūves ostu tuvumā. No 1925. līdz 1928. gadam par valsts līdzekļiem Eksportostā uzcēla trīsstāvu saldētavu (skatīt 26. un 27. attēlu), kas nodrošināja sviesta un bekona eksporta pieaugumu. Valsts saldētavai Eksportostā bija ievērojama loma ne tikai sviesta eksportā, tāpieņēma uzglabāšanā arī citus produktus, kā gaļu, olas, sieru, augļus, utt.

Rīgas Attīstības plāni / ģenerālpilni

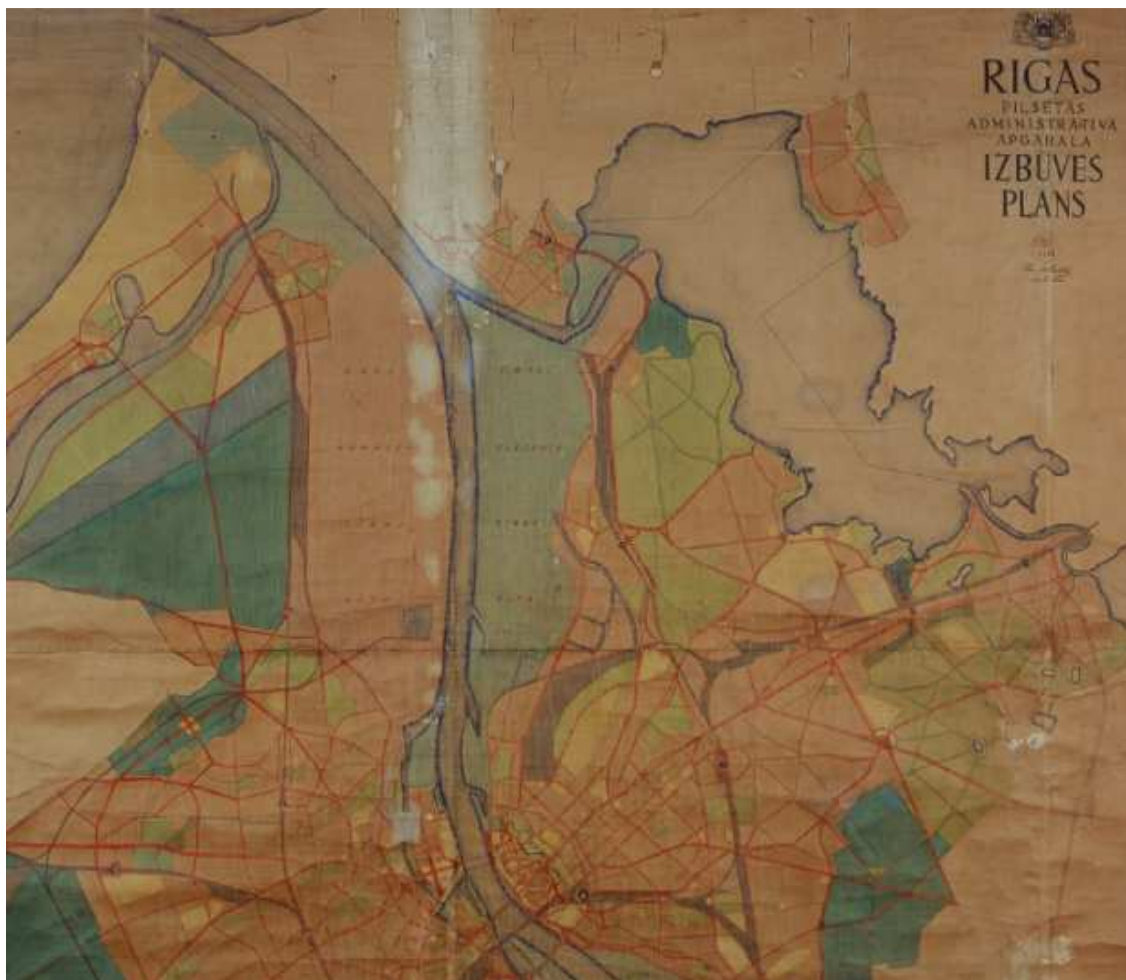


26. attēls. Valsts saldētavas ēka, 1939.gads. Avots: zudusilatvija.lv.



27. attēls. Valsts saldētavas ēka, 2009.gads. Avots: google.lv.

1925.gadā arhitekta A.Lamzes vadībā nodibināja Rīgas jaunizbūves biroju, kur izstrādāja Rīgas ģenerālpilni līdz ar pilsētas centrālās daļas detālpilnojumā projektu un jauniem būvnoteikumiem, kā arī likumprojektu par Rīgas celtniecību. A.Lamzes 1936.gadā apstiprinātāja pilsētas plānā (skat. 28.attēlu) visa Kundziņsalas teritorija, kā arī Eksportosta, Andrejsala un Andrejosta Daugavas labajā krastā tika plānota kā tirdzniecības ostas attīstības teritorija, bet teritorijas Daugavas kreisajā krastā – Krievu sala, Voleri, Krēmeru un daļa no Spilves plavām – kā projektētā rūpniecības osta.



28.attēls. Rīgas plāna fragments, 1936.gads. Avots: foto no izstāžu cikla „Rīga, kuras nav. Kartes un plān- GALVENAIS UN PAMATPLĀNS”



29.attēls. Rīgas plāna fragments, 1955.gads. Avots: foto no izstāžu cikla „Rīga, kuras nav. Kartes un plān- GALVENAIS UN PAMATPLĀNS”



30.attēls. Rīgas plāna fragments, 1969.gads. Avots: foto no izstāžu cikla „Rīga, kuras nav. Kartes un plānigALVENAIS UN PAMATPLĀNS”

1955.gadā apstiprināja pirmo Rīgas attīstības ģenerālo plānu pēc II pasaules kara, kas paredzēja pilsētas rekonstrukciju un tālāko izbūvi saskaņā ar toreiz padomju pilsētībūvniecībā valdošajiem principiem (skat. 29.attēlu). 1969.gadā tika apstiprināts otrais pilsētas ģenerālais plāns, kas paredzēja gan jaunu tiltu celtniecību pāri Daugavai, gan vērienīgu ostas teritoriju attīstību iekļaujot ostas teritorijā ne tikai visu Eksportostu un lokālpļānojuma teritoriju, bet arī plašas rūpnieciskās apbūves teritorijas līdz pat Sarkandaugavai (skat. 30.attēlu).

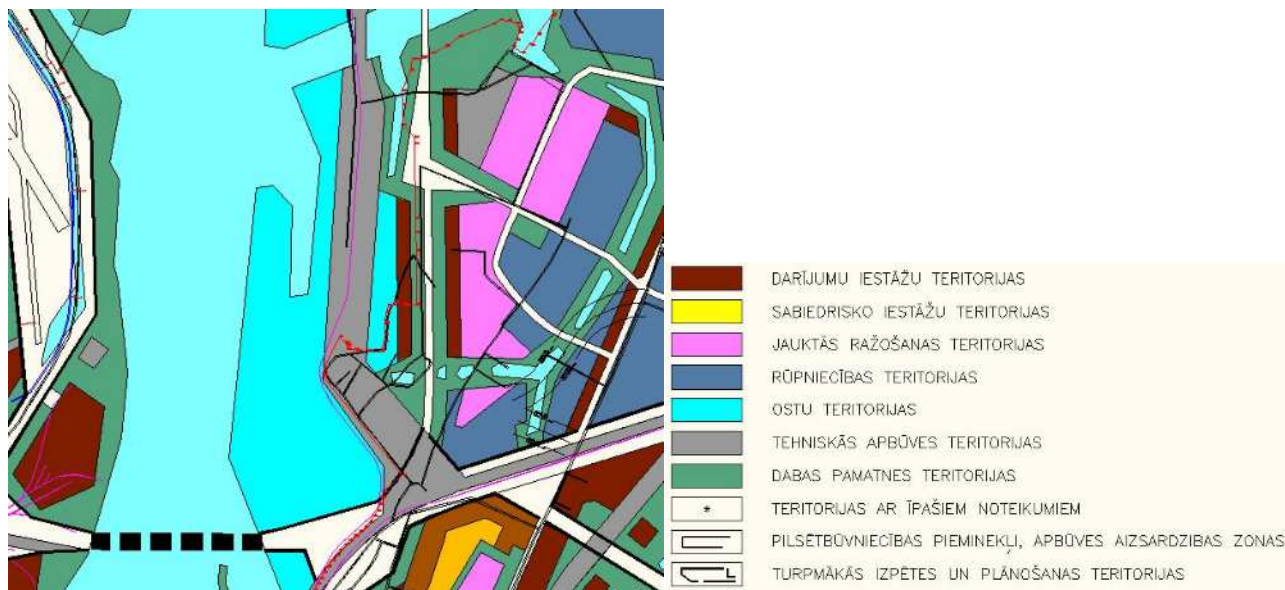
Rīgas brīvoostas robežas

Šobrīd spēkā esošā Rīgas Brīvoostas robeža, kas ir noteikta gar Daugavas krastu un sakrīt ar lokālpārplānojuma teritorijas rietumu robežu, ir apstiprināta ar Ministru kabineta 2006.gada 22.augusta noteikumiem Nr.690 "Noteikumi par Rīgas brīvoostas robežu noteikšanu". Līdz ar šo noteikumu spēkā stāšanās 2006.gada 1.septembrī spēku zaudēja iepriekš noteiktā Rīgas Brīvoostas robeža lokālpārplānojuma teritorijā, kas bija noteikta saskaņā ar Ministru kabineta 1995.gada 15.augusta noteikumi nr.278 "Noteikumi par Rīgas ostas robežu noteikšanu" (zaudēja spēku 2002.gada 6.februārī) un Ministru kabineta 2001.gada 11.decembra noteikumiem Nr.516 "Noteikumi par Rīgas brīvoostas robežu noteikšanu" (spēkā no 2002.gada 6.februāra), kas ietvēra Rīgas Brīvoostas teritorijā arī lielāko daļu no lokālpārplānojuma teritorijas.

Laika posmā no 1995.gada līdz 2006.gadam Rīgas Brīvoostas robeža lokālpārplānojuma teritorijā bija noteikta pa sekojošu līniju Ziemeļu/dienvidu virzienā, ietverot lielāko daļu no esošajām un ar ostas darbību saistītajām ražošanas teritorijām:

- pa Sarkandaugavas upes austrumu (labā) krasta līniju līdz Eksporta ielas rietumu puses sarkanajai līnijai pa zemes īpašumu robežām;
- pa Eksporta ielas rietumu puses sarkano līniju līdz SIA "Juta Termināls" dienvidu robežai;
- pa SIA "Juta Termināls" dienvidu un VAS "Latvijas kuģniecība" uzņēmuma "Kuģu remontu bāze" dienvidaustrumu robežām līdz Rīgas Tirdzniecības ostas robežai Kaķasēkļa dambī;
- pa Rīgas Tirdzniecības ostas austrumu robežu uz dienvidiem līdz Eksporta ielas sarkanajai līnijai.

Rīgas pilsētas attīstības plānā (ģenerālplānā) 1995.-2005.gadam nebija attēlota, bet bija ņemta vērā noteiktā Rīgas brīvoostas robeža, visu Eksportostas teritoriju paredzot kā "Ostas teritoriju", kā arī rezervējot plašu Tehniskās apbūves teritoriju plānotā dzelzceļa savienojumam ar Kundziņsalu.



31. attēls. Rīgas brīvoostas teritorija Rīgas pilsētas attīstības plānā (ģenerālplānā) 1995.-2005.gadam. Avots: RD PAD arhīva materiāli.

2.3. Dabas vērtības

Lokālpārplānojuma teritorijas reljefs ir zems un ļoti līdzens. Teritorija laika gaitā tikusi pakļauta spēcīgai antropogēnajai ietekmei – apbūve, krastu nostiprināšana, zemes virsmas līmeņa maiņa, pievedceļu izbūve, mazdārziņu platību likvidācija.

Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmas OZOLS informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā Kaķasēkļa dambī 1 atrodas viens Valsts nozīmes koks (dižkoks) – Kaķasēkļa papele (apkārtmērs 1,3 m augstumā virs zemes – 578 cm, datu bāzes ID 86877).

Apsekojot teritoriju, konstatēts, ka zemes vienībās ar kadastra apzīmējumu 0100 012 2022, 0100 013 0045, 0100 013 0109 ir sastopami citi liela izmēra koki. 2017.gada septembrī Rīgas pilsētas

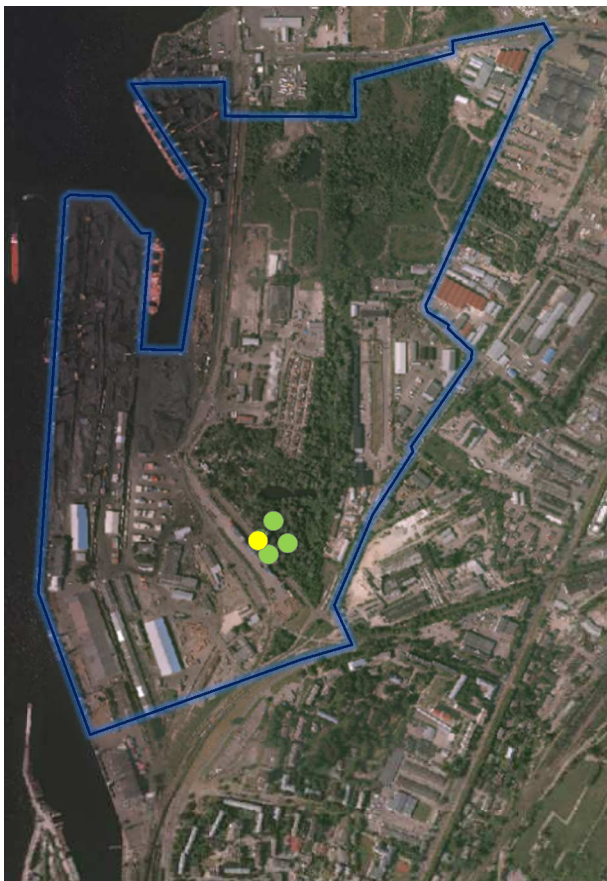
būvvaldes Apstādījumu inspekcijai tika pieprasīta informācija par vietējās nozīmes dižkoku esamību lokālpilnvarojuma teritorijā.

Saskaņā ar Rīgas pilsētas būvvaldes 11.10.2017. vēstuli Nr. BV-17-12790-nd Rīgas pilsētas būvvaldes Apstādījumu inspekcijas galvenā inspektore 03.10.2017. apsekoja teritoriju Rīgā, Kaķasēkļa dambī 2B. (13. grupa, 45. grunts).

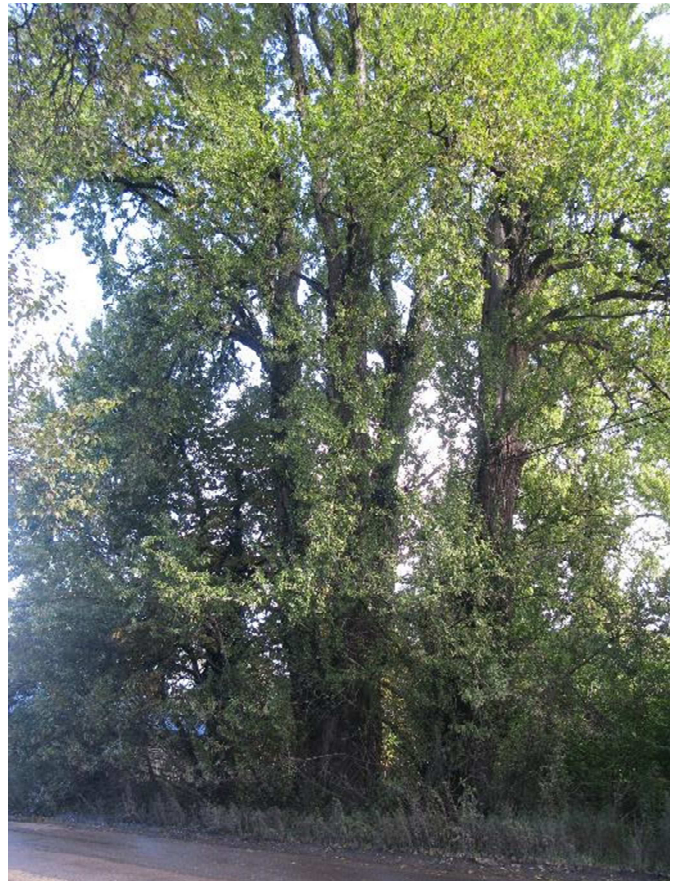
Ņemot vērā apsekošanas laikā konstatēto, kā arī Būvvaldes rīcībā esošo informāciju, tika secināts, ka Rīgā, Kaķasēkļa dambī 2B aug vēl viena papele *Populus spp.* (stumbra apkārtmērs 1,3 m augstumā no sakņu kakla 585 cm), kura ir sasniegusi MK 16.03.2010. noteikumu Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" (turpmāk – Noteikumi Nr. 264) 2. pielikumā minētos izmērus un ir valsts nozīmes aizsargājamais koks (dižkoks). Šis pats dižkoks ir atzīmēts arī dabas datu pārvaldības sistēmā "Ozols" tikai ar atšķirīgu apkārtmēru 1,3 m augstumā – 578 cm.

Saskaņā ar Noteikumu Nr. 264 38.2. apakšpunktu valsts nozīmes aizsargājamā koka teritorija nosakāma kā teritorija ap kokiem vainagu projekcijas platībā, kā arī 10 metru platā joslā no tās (mērot no aizsargājamā koka vainaga projekcijas ārējās malas). Ņemot vērā lokālpilnvarojuma izstrādes mērogu, lokālpilnvarojuma grafiskajā daļā nav attēlota minētā aizsargjosla.

Saskaņā ar šo Noteikumu Nr. 264 44. punktu aizsargājamā koka teritorijā aizliegts veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību, novietot lietas (piemēram, būvmateriālus vai malku), kas aizsedz skatu uz koku, ierobežo piekļuvi tam vai mazina tā estētisko vērtību, mainīt vides apstākļus – ūdens režīmu un koka barošanās režīmu, kā arī iznīcināt dabisko zemesdzi. Ja aizsargājamais koks aug pilsētā vai apdzīvotā vietā, ir pieļaujama infrastruktūras vai inženierkomunikāciju izbūve vai atjaunošana, kā arī ēku rekonstrukcija.



32.attēls. Valsts nozīmes dižkoka (●) un potenciālo vietējas nozīmes dižkoku (●) atrašanās vieta. Avots: dabas datu pārvaldības sistēmas "OZOLS" un Apstādījumu inspekcijas 11.10.2017. sniegtā informācija



33. attēls. Valsts nozīmes aizsargājams koks (dižkoks) – papele (*Populus spp.*) Avots: SIA "Metrum" 2017

Netālu no minētās papeles Rīgā, Kaķasēkļa dambī 2B aug 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" (turpmāk – Saistošie noteikumi Nr. 154) 2. punktā noteiktajiem kritērijiem un būt Rīgas pilsētas vietējas nozīmes aizsargājami koki, bet, lai minētās papeles varētu precīzi nomērīt, nepieciešams sakopt to tuvāko apkārtni, t. sk. novākt atkritumus, būvju atliekas. Lai ievērotu Vides aizsardzības likuma 3.panta pirmās daļas 3.punktā ietvertu piesardzības principu, minētās papeles tiek atzīmētas kā potenciāli aizsargājami koki (skat. 32.attēlu). Būvvalde iesaka minētajām papelēm noteikt potenciāli aizsargājamā koka aizsardzības teritoriju kā teritoriju zem koka vainaga, kā arī 10 metru rādiusā ap to, skaitot no koka stumbra ārējās malas Šajā teritorijā tiek ieteikts neparedzēt veikt jebkādas darbības, kas var tieši vai netieši bojāt vai iznīcināt potenciāli aizsargājamās kokus, negatīvi ietekmēt koku augšanas apstākļus un dabisko attīstību, samazināt to augtspēju vai stabilitāti. Ņemot vērā, ka nav zināma konkrēta šo koku atrašanās vieta un izmēri, aizsardzības zona ap potenciāli aizsargājamiem kokiem lokālpilnvarojumā nav noteikta.

2.4. Transporta infrastruktūra

Lokālpilnvarojuma izstrādes darba uzdevumā tika noteikta transporta izpētes teritorija, kas ietver gan lokālpilnvarojuma teritoriju, gan plašu teritoriju ārpus lokālpilnvarojuma teritorijas ar kopējo platību ~407ha. Transporta plūsmas izpētes mērķis ir veikt esošās transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt transporta infrastruktūras risinājumus lokālpilnvarojuma teritorijas apkalpes uzlabošanai. Transporta plūsmu izpēti veica SIA "BRD projekts".

Transporta infrastruktūru lokālpilnvarojuma teritorijā veido gan sauszemes ceļi un ielas, gan dzelzceļš, gan ūdens ceļi – kuģošanas vajadzībām izmantotās iekšējo ūdeņu teritorijas Rīgas Brīvdarā. Lokālpilnvarojuma teritorijā ietilpst un tiek apskatīti tikai sauszemes ceļi – autoceļi un dzelzceļš.

Lokālpilnvarojuma teritorijas transporta infrastruktūru var iedalīt divās daļās:

- publiski pieejams ielu un ceļu tīkls;
- ostas iekšējo ceļu tīkls ar ierobežotu pieejamību.

Kravu pārvadājumi lokālpilnvarojuma teritorijā tiek nodrošināti pa ūdensceļiem un dzelzceļu, kā arī pa ielām. Lielāko daļu beramkravu transportē izmantojot dzelzceļa tīklu, bet konteineru kravas, ģenerālkravas un jauktā tipa kravas izmantojot kravas autotransportu. Piekļuve Eksportostas teritorijai ar autotransportu šobrīd tiek organizēta no 3 pusēm (autotransporta iebraukšanas/izbraukšanas mezgliem):

- Eksportostas dienvidu daļā - virzienā uz/no Eksporta ielas (atrodas ārpus lokālpilnvarojuma teritorijas, iespējama gan vieglā, gan kravas autotransporta piekļuve, bet galvenokārt izmanto vieglā autotransporta piekļuvei);
- Eksportostas austrumu (vidus) daļā - virzienā uz/no Kaķasēkļa dambja (iespējama gan vieglā, gan kravas autotransporta piekļuve, bet galvenokārt izmanto kravas autotransporta piekļuvei);
- Eksportostas ziemeļu daļā - virzienā uz/no Uriekstes ielas (iespējama gan vieglā, gan kravas autotransporta piekļuve, bet galvenokārt izmanto kravas autotransporta piekļuvei).

2.4.1. Ielas, savienojumi

Lokālpilnvarojuma transporta izpētes teritorijā, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumā iekļautajai kartoshēmai "Transporta infrastruktūras attīstības shēma" atrodas: C kategorijas iela – Eksporta iela; D kategorijas ielas – Uriekstes iela, Ganību dambis, Lugažu iela; E kategorijas ielas – Kaķasēkļa dambis, Ilzenes iela, Rankas iela, Mazā Vējaķasālas iela. Nākotnē perspektīvā B kategorijas iela – Ziemeļu transporta koridors, C kategorijas iela - Eksporta ielas pagarinājums (skat. 40.attēlu).

Lokālpilnvarojuma teritorijas visu ielu brauktuves ir izbūvētas ar cieto segumu. Neatkarīgi no ielas kategorijas, pa visām ielām šobrīd tiek organizēta gan vieglā autotransporta, gan kravu autotransporta kustība, nodrošinot piekļuvei pie lokālpilnvarojuma teritorijā esošajiem nekustamajiem īpašumiem. Dzīvojamā rajona kvartāla iekšienē esošie ceļi ir grantēti vai bez seguma, un nodrošina galvenokārt tikai gājēju kustību. Lokālpilnvarojuma teritorijā ir izbūvēti vairāki dzelzceļa atzari uz esošajām ražošanas teritorijām, kurus šķērso esošās ielas. Līdz ar to neregulējamās dzelzceļa pārbrauktuves šobrīd ir Rankas ielā, Ilzenes ielā, Kaķasēkļa dambī un Uriekstes ielā. Visvairāk esoši dzelzceļa šķērsojumi šobrīd ir Ilzenes

ielā, kas būtiski apgrūtināta autotransporta kustību ielā, jo ielas brauktuve ir izbūvēta likumaina, atkarībā no dzelzceļa sliežu novietojuma un šķērsojumiem.

Ja lielākā daļa lokālplānojumā esošo ielu ir izbūvētas pietiekamā platumā, kā arī to plānotās ielas sarkanās līnijas ir noteiktas pietiekamā platumā, tad Mazā Vējzaļsalas iela šobrīd nav piemērota kravas autotransporta kustībai gan nepietiekamā ielas platumā, gan ielas trasējuma dēļ. Tā kā jau kopš ~1960. gada ir slēgta dzelzceļa pārbrauktuve Kaķasēkļa dambī pie Lugažu ielas, tādējādi likvidējot vēsturisko Kaķasēkļa dambja un Katrīnas dambja ielu savienojumu, tad līdz pat šodienai nokļūšana šajā ielā no pilsētas centra puses ar autotransportu ir apgrūtināta, jo iespējama tikai no Ganību dambja puses, braucot pa Rankas un Ilzenes ielām.



34.attēls. Ilzenes iela. Avots: SIA "Metrum", 2017.



35.attēls. Rankas iela, virzienā uz Uriekstes ielu. Avots: SIA "Metrum", 2017.



36.attēls. Kaķasēkļa dambis - vienā pusē Eksportostas teritorija, otrā - mazstāvu dzīvojamā apbūve. Avots: SIA "Metrum" 2017



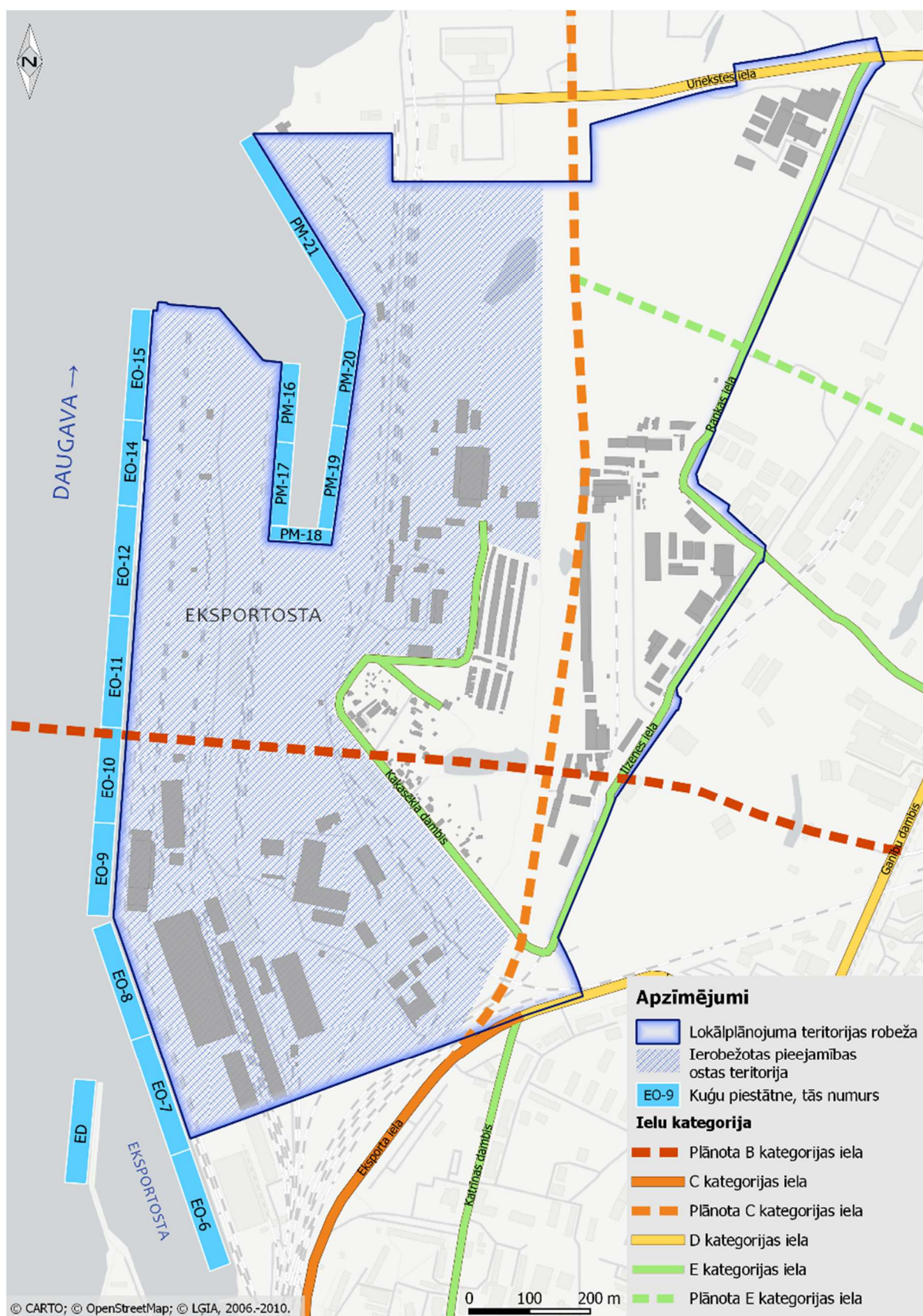
37.attēls. Kaķasēkļa dambis - vēsturiskais bruģis pie krustojuma ar Lugažu ielu un dzelzceļa gājēju pārejas. Avots: SIA "Metrum" 2017



38.attēls. Uriekstes iela. Avots: SIA "Metrum" 2017



39.attēls. Mazā Vējzaļsalas iela. Avots: SIA "Metrum" 2017



40. attēls. Ielu kategorijas un kuģu piestātnes. Avots: SIA "METRUM", 2017.

Gājēju ietves ir izbūvētas Uriekstes ielā, kā arī atsevišķos Rankas ielas un Ilzenes ielas posmos. Ielās, ko izmanto vēsturiskā dzīvojamā rajona iedzīvotāji – Kaķesēkļa dambī un Mazajā Vējaķsalas ielā – gājēju ietves nav izbūvētas, kas būtiski apgrūtinā gājēju pārvietošanos, ņemot vērā intensīvo kravas autotransporta satiksmi.

2.4.2. Dzelzceļš

Rīgas dzelzceļa tīkls ir izveidots 19. gadsimta beigās, un ticis paredzēts galvenokārt kravu transportam. Pēc strauja darba krituma 20. gadsimta deviņdesmitajos gados, jau sākot ar 21. gadsimta sākumu sācies pakāpenisks kravu apjoma pieaugums, kas pirmkārt ir saistīts ar jūras ostas darbības intensifikāciju. Lai Latvijas dzelzceļa transports kopā ar ostām saglabātu tirgus pozīcijas starptautiskajos kravu pārvadājumos Baltijas reģionā, nepieciešams turpināt iesāktos dzelzceļa attīstības projektus, kas saistīti ar infrastruktūras attīstību un vilcienu kustības drošības paaugstināšanu, kā arī realizēt jaunus projektus. Lokālpilnvarojuma teritorijā ir izbūvēti ostas apkalpei un uzņēmumu, kas saistīti ar loģistiku un kravu apkalpošanu, apkalpei nepieciešamās dzelzceļa līnijas un atzari. Dzelzceļa pievedceļi ostas teritorijā ir VAS "Latvijas dzelzceļš" un atsevišķu uzņēmumu īpašumā/valdījumā, kas nodrošina tam piederošās infrastruktūras uzturēšanu.

Šobrīd galvenais dzelzceļa mezgls, kas nodrošina ienākošo un izejošo dzelzceļa kravu apkalpošanu (pārvadājamo kravu pieņemšanu un izsniegšanu) uz uzņēmumiem kas atrodas Andrejsalā, Eksportostā (t.sk. lokālpilnvarojuma teritorijā) un Kundziņsalā, ir dzelzceļa stacija "Rīga- Krasta". Vilciena sastāvi uz dzelzceļa staciju "Rīga- Krasta" tiek padoti no Šķirotavas dzelzceļa stacijas caur Zemitāna staciju pa dzelzceļa atzaru "Zemitāni (Brasa) – Ganību parks – Rīga – Krasta".



41.attēls. Dzelzceļa sliedes gar Lugažu ielu. Avots: SIA "Metrum" 2017



42.attēls. Dzelzceļa sliedes uz Andrejsalu un uz Eksportostu/Kundziņsalu. Avots: SIA "Metrum" 2017

Pamatojoties uz to, ka būtiski tiek samazināta ostas teritorija Rīgas pilsētas centram piegulošajā teritorijā un ka daļa ostas darbību tiks pārvirzītas uz Daugavas kreiso krastu un Daugavas lejteci, perspektīvā – Rīgas Brīvastas pārvaldes realizācijas stadijā esošā projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" īstenošanas ietvaros - tiek izvērtēta iespēja slēgt staciju "Rīga – Krasta" un attiecīgi demontēt/nojaukt Andrejsalas teritorijā esošo dzelzceļa infrastruktūru.

"Rīgas Brīvastas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošos sliežu ceļu rekonstrukcija" Noslēguma ziņojumā (turpmāk tekstā – Ziņojums) 2009.gadā tika apskatīti divi alternatīvie varianti dzelzceļa atzara (savienojošā ceļa) izbūvei uz Kundziņsalu:

I variants Trases sākums esošā dzelzceļa trase pie SIA "Lugaži" teritorijas Lugažu ielā (Lugažu un Ilzenes ielas krustojums), tālāk trase virzās gar Mazās Vējažu salas austrumu daļu, skar esošu garāžu kooperatīvu, šķērso Uriekstes ielu un nonāk Sarkandaugavas attekas krastā pie esošā dzelzceļa (skat. 43.attēlā).

II variants Trases sākums analogs I. variantam – pie SIA "Lugaži" teritorijas Lugažu ielā, turpmāk virzienā uz Sarkandaugavas atteku (trase atvirzīta vairāk uz austrumiem, salīdzinot ar I variantu), šķērso neapbūvētu rūpniecisko teritoriju, šķērso Uriekstes ielu un sasniedz Sarkandaugavas atteku aptuveni 300-350 m uz austrumiem no I varianta (skat. 43.attēlā).

Jaunā sliežu ceļa garums (no Lugažu ielas līdz Sarkandaugavas attecai) ir aptuveni 2,4 km, īstenojot I alternatīvo variantu, un 2,3 km īstenojot II alternatīvo variantu. Trases platums pamatnē vidēji 15 m.

Abos variantos dzelzceļa trases daļā, kas pieiet vistuvāk Mazās Vējaķsalas dzīvojamam rajonam, saskaņā ar Ziņojumu, paredzēts izvērtēt tehnoloģiskos risinājumus, kas saistīti ar iespējamo traucējumu iedzīvotājiem novēršanu, tai skaitā izvērtējot prettrokšņa un vibrāciju samazinošu pasākumu nepieciešamību un atbilstošu risinājumu izvēli (zemgulšņu un zemsliedžu starplikas, sliežu lubrikācija). Tai pat laikā jāatzīmē, ka dzelzceļa trases izmaiņu rezultātā tiktu samazināti traucējumi Mazās Vējaķsalas iedzīvotājiem, jo pēc jaunās trases uzbūvēšanas, tika paredzēts pārtraukt lietot dzelzceļa pievedceļu no stacijas Rīga – Krasta uz Kundziņsalu, kas tieši robežojas ar Mazās Vējaķsalas dzīvojamās apbūves teritoriju (gar Kaķasēkļa dambi), veidojot tās rietumu robežu.

43.attēls. AS “Latvijas Dzelzceļš” paredzētās darbības “Rīgas brīvostas apkalpošanai nepieciešamo dzelzceļa tīklu staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija” īstenošanas alternatīvie varianti Daugavas labajā krastā Avots: “Rīgas brīvostas apkalpošanai nepieciešamo dzelzceļa tīklu staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija” Noslēguma ziņojums, 2009. gads



Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam šobrīd ir iekļauti divi iespējamie plānotās dzelzceļa līnijas izvietojuma varianti, no kuriem viens atbilst 2009.gadā noteiktajam II trases izvietojuma variantam, bet otrs (pamata variants) plānots ar lielāku rādiusu trases pagriezienā no Lugažu – Eksporta ielu krustojuma uz ziemeļiem, izvietojot dzelzceļa trasi starp diviem dzīvojamās apbūves zemes gabaliem Kaķasēkļa dambī, tādējādi palielinot ietekmi uz esošo dzīvojamo rajonu, un faktiski padarot neiespējamu dzīvošanu vismaz divās esošajās dzīvojamās ēkās – Kaķasēkļa dambī 2A un Kaķasēkļa dambī 2/3. Arī 2017.gadā izstrādātajā Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskajā plānojumā ir attēlots plānotās dzelzceļa līnijas izvietojuma variants atšķirīgi no 2009.gada variantiem.

Neregulējamās dzelzceļa pārbrauktuves šobrīd ir ierīkotas - Ilzenes ielā un Kaķasēkļa dambī (skat. 44.attēlu) lokālplānojuma teritorijā, Rankas ielā un Uriekstes ielā lokālplānojuma transporta izpētes teritorijā - vietās, kur esošā ielu infrastruktūra šķērso izbūvētos dzelzceļa atzarus uz atsevišķām ražošanas teritorijām, ar zemu dzelzceļa kustības intensitāti.

Lai nodrošinātu esošā dzīvojamā rajona kājāmgājēju pārvietošanos virzienā uz centru un tuvāko sabiedrisko transportu (Ganību dambī), pār dzelzceļa sliežu ceļiem pie Lugažu ielas ir daļēji ierīkota gājēju pāreja, kas šobrīd faktiski apgrūtinā dzelzceļa šķērsošanu (skat. 45.attēlu). Pārejas vietā ir nekvalitatīvi ierīkotas metāla barjeras, sabojājot iepriekšējo ceļa segumu un to neatjaunojot, bet starp sliežu ceļiem vispār nav izvietotas plātnes, kas nodrošinātu drošu un ērtu dzelzceļa sliežu šķērsošanu gājējiem un velobraucējiem. Rezultātā gājēji un velobraucēji šķērso sliežu ceļus haotiski, plašā posmā gar Lugažu un Eksporta ielām.



44.attēls. Dzelzceļa pārbrauktuve Kaķasēkļa dambja un Ilzenes ielas krustojumā. Avots: SIA “Metrum” 2017



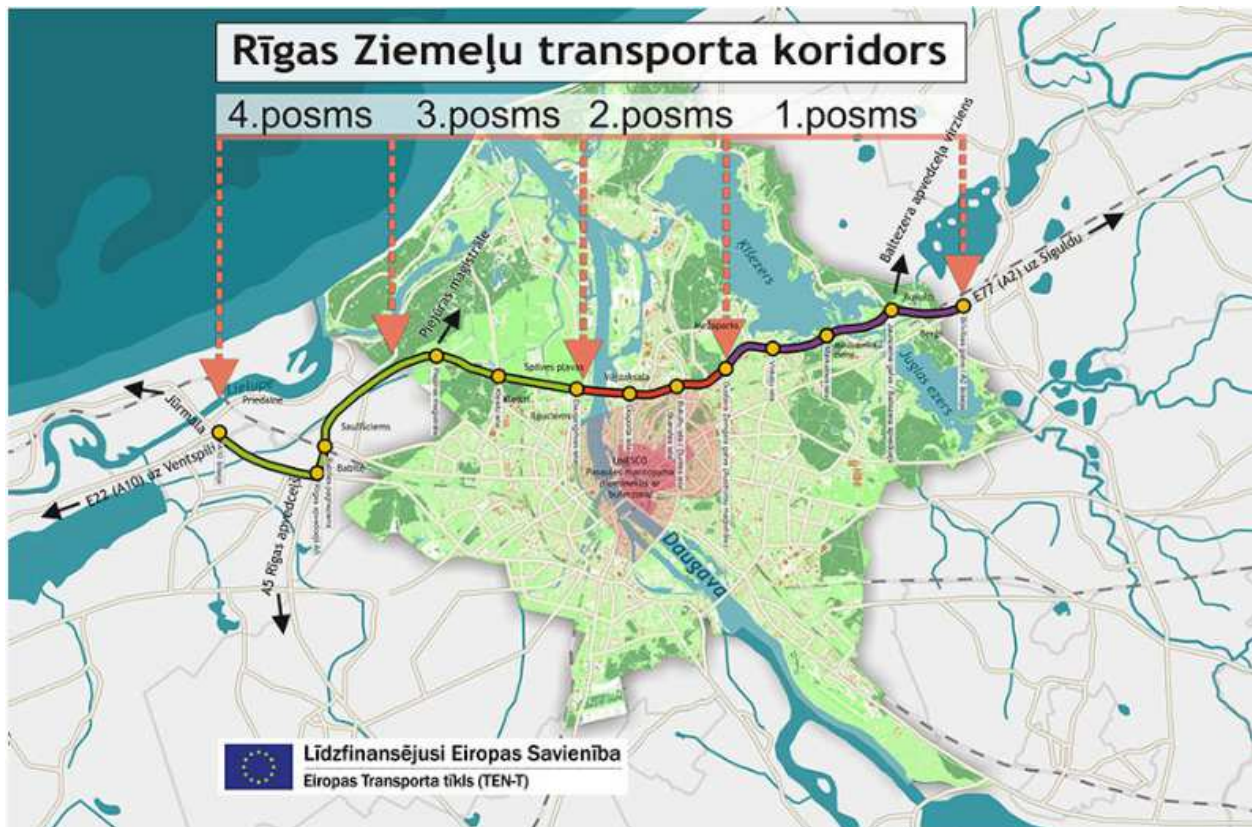
45.attēls. Daļēji ierīkota gājēju pāreja pār dzelzceļu pie Lugažu ielas. Avots: SIA “Metrum” 2017

2.4.3. Ziemeļu transporta koridors

Atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam 126. punktam, "lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkrāvu plūsmām, tai skaitā Rīgas brīvdabas tranzītkrāvu plūsmām, plānojot tranzītkrāvu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora 3. un 4. posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora 1.posms. Pilsētā strādājošie uzņēmumi savas ar ostu saistītās kravas pamatā pārvadās pa pilsētas loku, kas ir ērti savienots ar Rīgas brīvdabā".

Lokālpilnplānojuma teritorijas attīstību nākotnē visvairāk ietekmēs plānotā Ziemeļu transporta koridora izbūve. Plānotais Ziemeļu koridors būs viens no lielākajiem transporta infrastruktūras projektiem Rīgā, un tā mērķis ir atslogot no transporta radītās slodzes Rīgas centru, uzlabot vides stāvokli pilsētas centrā un pilsētvides kvalitāti kopumā. Ziemeļu transporta koridora attīstība ir plānota pa posmiem, 1. un 2. posms primāri nodrošina vieglā autotransporta ērtu savienojumu ar pilsētas loku, kā arī Rīgas brīvdabas savienojumu ar Rīgas apvedceļu, tādējādi nodrošinot krāvu piekļuvi Brīvdabas teritorijai, izmantojot Rīgas apvedceļu. Lokālpilnplānojuma teritoriju šķērso plānotā Ziemeļu transporta koridora 2.posms.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posms izbūve sākas nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas (Spilves gravas un Dzirciema ielas krustpunktā, kas ir arī 3.posma noslēguma punkts), tālāk šķērso Daugavu, Rīgas centra ziemeļu daļu un noslēdzas pie Austrumu maģistrāles (Gustava Zemgala gatves) centrālās ass.



46.attēls. Rīgas Ziemeļu transporta koridora novietojums un sadalījums pa attīstības posmiem. Avots: <http://www.rdpad.lv/portfolio/ziemelukoridors/>

Ziemeļu koridora 2.posms ietver sarežģītākos un dārgākos Ziemeļu koridora elementus – augsta novietojuma tiltu pāri Daugavai (vai iegremdētu tuneli) un tuneli zem Miķeļa kapu dienvidu daļas. Tas savienos pilsētas rietumu daļu ar pilsētas austrumu daļu, ievērojami atslogojot Rīgas pilsētas satiksmes centrālo infrastruktūru no esošajām satiksmes plūsmām, tādējādi uzlabojot vispārējos mobilitātes apstākļus pilsētā, vienlaikus samazinot transportlīdzekļu negatīvo ietekmi uz pilsētvides kvalitāti.

Saskaņā ar prognozēto satiksmes plūsmas pieaugumu Ziemeļu koridora 2.posms veiks pilsētas automaģistrāles funkcijas, kas nozīmē, ka trase paredzēta ar trijām braukšanas joslām katrā virzienā un bez luksoforiem uz pamatstrāses.

Laika posmā no 2009. gada 17. decembra līdz 2010. gada 27.janvārim notika Ziemeļu koridora 2. posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana. Sabiedriskajai apspriešanai tika piedāvāti 3 trases tehniskie risinājumi.

2010.gada 6.jūnijs – Rīgas dome pieņēma lēmumu par Ziemeļu koridora 2.posma ģenerālvariantu. Balstoties uz šo lēmumu, skicē projekts tika izstrādāts trešajam alternatīvajam variantam. Tomēr, ņemot vērā, ka šī ģenerālvarianta apstiprināšanas gaitā tika uzdoti daudzi jautājumi tieši par Daugavas šķērsojuma tehniskajiem risinājumiem un izmaksām, tika nonākts pie secinājuma apzināt vēl neizpētītas Daugavas šķērsojuma alternatīvas, kuras būtu saprātīgi padziļināti analizēt ar mērķi samazināt Daugavas šķērsojuma būvniecības izmaksas.

2010.gada 8.septembris – Ziemeļu koridora projekta Vadības komitejā tika prezentēts pārskats par potenciālajām Daugavas Ziemeļu šķērsojuma alternatīvām. Pamatojoties uz šī pārskata rekomendācijām, Ziemeļu koridora projekta Vadības komiteja uzdeva Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam uzsākt skicē projekta izstrādi tieši Daugavas Ziemeļu šķērsojuma iegremdētā tuneļa versijai, kas vērtējama kā vienīgā racionālā alternatīva jau analizētajām urbtā tuneļa un augstā tilta versijām. Citas alternatīvas, piemēram, paceļamais un atveramais tilts, netika uzskatītas par racionālām, jo paceļamo tiltu samērā nelielais augstums un atveramo tiltu laiduma ierobežojums, kā arī regulārais transporta plūsmas pārtraukums pāri šādu konstrukcijas tiltiem, neatbilst izvirzītajām šķērsojuma prasībām.

2010.gada decembris – rekomendācija par labu Daugavas Ziemeļu šķērsojuma tehniskajam risinājumam kā iegremdētajam tunelim (prognozējot tā potenciāli lētākas izmaksas salīdzinājumā ar augstu tiltu) izrietēja no apstiprinātā Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna.

Lai arī laika posmā no 2006.-2010.gadam notika aktīva Ziemeļu transporta koridora plānošana, līdz pat 2017.gadam lēmums par Ziemeļu transporta koridora būvniecību nav pieņemts un tā 2.posma plānošana faktiski ir pārtraukta.

2017.gadā izstrādātajā “Transporta attīstības tematiskajā plānojumā” ir teikts, ka *“lai noteiktu optimālāko risinājumu, nākošajā plānošanas periodā jāizvērtē Rīgas apvedceļa un Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūves termiņi kā arī iespējamie risinājumi saistībā ar esošo pilsētas maģistrālo ielu dienvienu–ziemeļu virzienā attīstības un izbūves iespējām. Tematiskā plānojuma grafiskajā daļā, ievērojot plānošanas pēctecību, tiek saglabātas agrāk nospraustās tranzītceļu trases.”*

2.4.4. Sabiedriskā transporta pieejamība

Lokālpilnvarojuma teritorijai tuvākās sabiedriskā transporta pieturas ir izvietotas Pētersalas ielā un Ganību dambī, kur kursē gan tramvaji, gan autobusi:

- 5.tramvajs “Ilģuciems - Mīlgrāvis” – nodrošina lokālpilnvarojuma teritorijas sasaisti ar pārējo Sarkandaugavas daļu, pilsētas centru, Āgenskalnu un Ilģuciemu – kursē līdz 6 reizēm stundā, kopā darba dienā 70 reisi vienā virzienā; brīvdienā – 47 reisi vienā virzienā.
- 9. tramvajs “Aldaris - Ķengarags” – nodrošina lokālpilnvarojuma teritorijas sasaisti ar pārējo Sarkandaugavas daļu, pilsētas centru un Ķengaragu. Tramvajs kursē tikai darba dienās – 8 reisi dienā, vienā virzienā.
- 2.autobuss “Abrenes iela - Vecmīlgrāvis” – nodrošina lokālpilnvarojuma teritorijas sasaisti ar pilsētas centru, pārējo Sarkandaugavas daļu, Mežaparku un Vecmīlgrāvi. 2. autobuss kursē līdz 8 reizēm stundā, kopā darba dienā - 79 reisi vienā virzienā; brīvdienā – 43 reisi vienā virzienā.
- 49. autobuss “MAN-TESS - Rumbula” – nodrošina lokālpilnvarojuma teritorijas sasaisti ar pārējo Sarkandaugavas daļu, Brasu, Grīziņkalnu, Purvciemu, Pļavniekiem, Ķengaragu un Rumbulu. 49.autobuss kursē tikai darba dienās – līdz 4 reizēm stundā, kopā 32 reisi vienā virzienā.

Izvērtējot sabiedriskā transporta pieejamību no lokālpilnvarojuma teritorijā esošās dzīvojamās apbūves un darba vietām, tas uzskatāms par nepietiekamu, jo atrodas tālāk par 500 metriem no esošajiem un plānotajiem objektiem.

Saskaņā ar Rīgas pašvaldības sniegtajiem datiem lokālpārplānojuma teritorijā šobrīd ir deklarēti 114 iedzīvotāji, bet saskaņā ar Eksportostā darbošos uzņēmumu sniegto informāciju (2017.gada jūnijā) Eksportostas dienvidu daļā (uz dienvidiem no plānotā Ziemeļu transporta šķērsojuma) lokālpārplānojuma teritorijā plānots nodarbināt ~250 darbiniekus, bet Eksportostas dienvidu daļā ārpus lokālpārplānojuma teritorijas ~400 darbiniekus. Eksportostas ziemeļu daļā (uz ziemeļiem no plānotā Ziemeļu transporta šķērsojuma) līdz Uriekstes ielai lokālpārplānojuma teritorijā plānots nodarbināt ~475 darbiniekus. Tātad kopā ~1240 iedzīvotājiem un potenciālajiem uzņēmumu darbiniekiem šobrīd nav nodrošināts pieejams sabiedriskais transports.

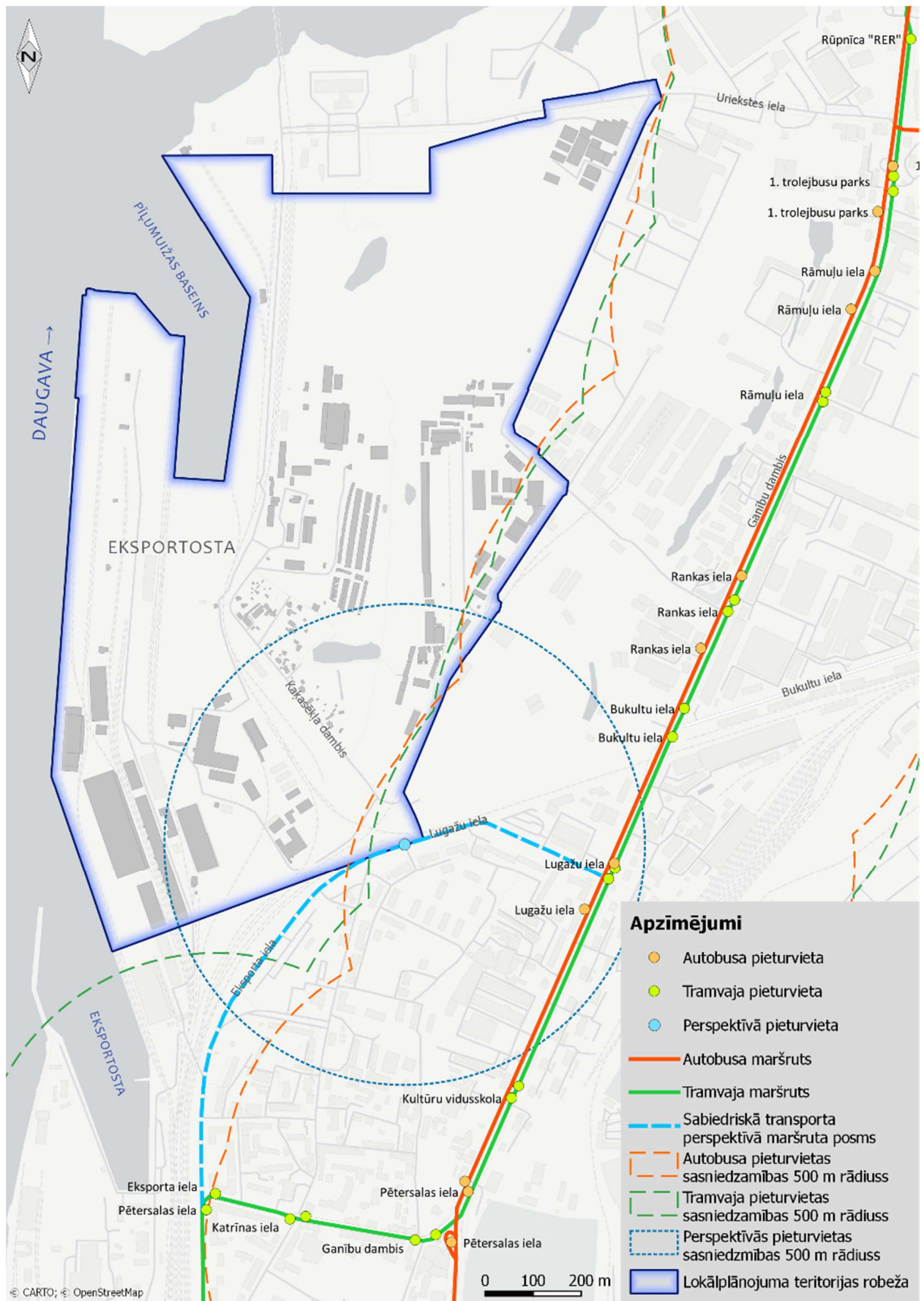
Lai uzlabotu sabiedriskā transporta pieejamību, lokālpārplānojuma risinājumos ir iekļauts priekšlikums organizēt sabiedriskā autotransporta maršrutu pa Eksporta un Lugažu ielām, ierīkojot jaunu sabiedriskā transporta pieturvietu pie Katrīnas dambja, Kaķusēkļa dambja un Lugažu ielas krustojuma (skat. 48.attēlu). Tādējādi tiktu uzlabota sabiedriskā transporta pieejamība ne tikai lokālpārplānojuma teritorijas iedzīvotājiem un darbiniekiem, bet arī Lugažu ielas un Katrīnas dambja iedzīvotājiem, kā arī nākotnē pasažieru, t.sk. kruīza kuģu pasažieriem, ja lokālpārplānojuma teritorijā tiks nodrošinātas arī kruīza un pasažieru kuģu pietauvošanās iespējas.

Nākotnē būtu lietderīgi izskatīt iespēju un attīstīt arī sabiedriskā transporta kustību pa Uriekstes un Rankas ielām, tādējādi uzlabojot sabiedriskā transporta pieejamību arī lokālpārplānojuma teritorijas ziemeļu daļā.

Lai nodrošinātu drošu nokļūšanu no lokālpārplānojuma teritorijas līdz sabiedriskā transporta pieturvietām (gan esošām, gān plānotām) un pakalpojumu objektiem, nepieciešams labiekārtot esošo gājēju pāreju pāri dzelzceļam un Lugažu ielai Kaķusēkļa dambja galā virzienā uz Katrīnas dambi, kontekstā ar esošo gājēju pāreju pāri dzelzceļa sliekšņiem un Lugažu ielā esošo gājēju ietvi, kas ir izbūvēta tikai vienā ielas pusē (gar esošo dzīvojamo apbūvi Lugažu ielā).



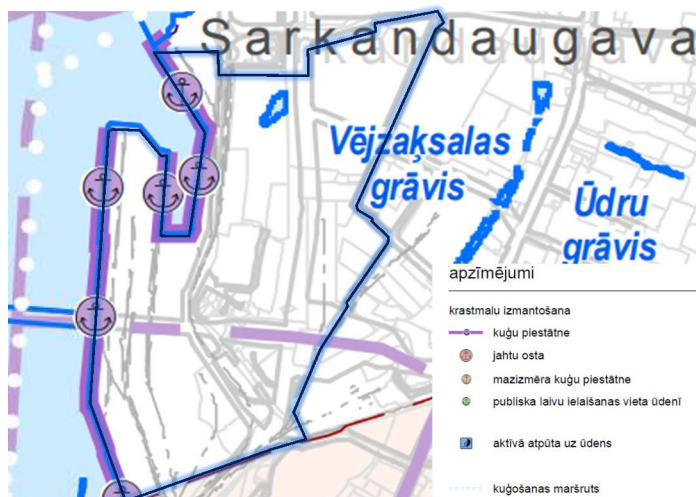
47.attēls. Lugažu ielā esošā (nelabiekārtotā) gājēju pāreja pār dzelzceļu un Lugažu ielu. Avots: SIA "Metrum" 2017



48. attēls. Sabiedriskā transporta shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

2.4.5. Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra

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



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

Rīgas pilsētā kuģošanai piemēroti un aprīkoti kuģu ceļi un enkurvietas atrodas tikai Rīgas brīvostas teritorijā. 2013.gadā, pēc Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma SIA "METRUM" veica "Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēti", kuras ietvaros tika apkopota pieejamā informācija par ūdens teritoriju izmantošanu pilsētā, kā arī grafiskajā daļā attēloti esošie un ieteicamie kuģu ceļi un piestātnes.

Dati par Lokālpārplānojuma teritorijā esošajām kuģu piestātnēm apkopoti 4.tabulā, saskaņā ar ostas kapteiņa noteikto, atbilstoši 02.05.2017. Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.255 "Rīgas brīvostas noteikumi" 1.pielikumam. Esošās kuģu piestātnes grafiski attēlotas paskaidrojumu raksta 40.attēlā "Ielu kategorijas un kuģu piestātnes".

4. tabula. Kuģu piestātnes.

Piestātnes apzīmējums	Piestātnes atrašanās vieta, terminālis	Piestātnes garums	Piestātnes dziļums
EO-7	Eksportosta, SIA "Rīgas tirdzniecības osta"	190 m	9,2 m
EO-8		188 m	9,1 m
EO-9		130 m	6,9 m
EO-10		150 m	6,9 m
EO-11		140 m	6,9 m
EO-12		159 m	6,9 m
EO-14		210 m	12,3 m
EO-15		212 m	12,3 m
PM-16	Pīļumuižas baseins, SIA "Rīgas tirdzniecības osta"	145 m	10,0 m
PM-17		145 m	10,0 m
PM-18		105 m	8,5 m

PM-19		172 m	10,0 m
PM-20	Pīļumuižas baseins, SIA "STREK"	218 m	10,3 m
PM021		350 m	12,3 m

Pašreiz jūras kravu pārkraušana no kuģa uz krastu/ no krasta uz kuģi Lokālpārplānojuma teritorijā notiek 14 piestātnēs, kas spēj apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi no 7 līdz 12 metriem. Piestātņu īpašniece ir Rīgas Brīvostas pārvalde, izņemot PM-20 un PM-21, kas pašreiz pieder SIA "STREK".

Visas lokālpārplānojuma teritorijā esošās piestātnes ir piemērotas beramkravu un ģenerālkraavu pārkraušanai. Ņemot vērā, ka lokālpārplānojuma risinājumi paredz, ka nākotnē lokālpārplānojuma teritorijas daļā uz dienvidiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora būs iespēja apkalpot ne tikai kravas kuģus, bet arī pasažieru, t.sk. kruīza kuģus, un ro-ro tipa kuģus, attiecīgi būs nepieciešams labiekārtot un/vai pārbūvēt esošo piestātņu infrastruktūru sekojošās piestātnēs – E07; E08 un E09.

Tā kā E010 un E011 piestātnes daļēji atrodas Rīgas Ziemeļu transporta koridora attīstībai noteikto sarkano līniju robežās, to attīstības plānošanā jāņem vērā Rīgas domes pieņemtie lēmumi attiecībā uz Rīgas Ziemeļu transporta koridora turpmāko attīstību un iespējām Daugavas šķērsojuma izbūvei, kas var ietekmēt minēto piestātņu darbību, uzsākot un realizējot jaunā Daugavas šķērsojuma izbūvi.

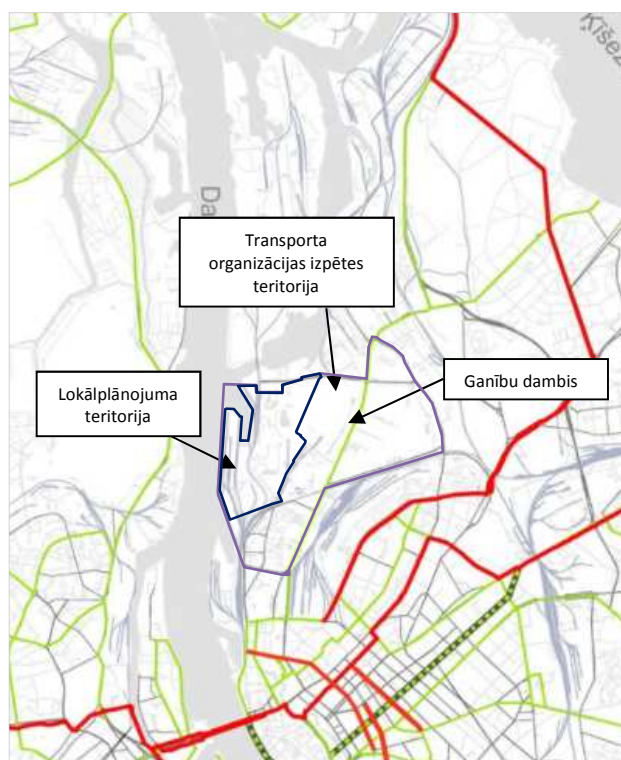
2.4.6. Veloceļu tīkls

Sarkandaugavas un Andrejsalas – Pētersalas apkaimēs nav izveidots veloceļu tīkls, līdz ar to velobraucēji pārvietojas pa brauktuvēm vai ietvēm. Saskaņā ar spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu, Lokālpārplānojuma teritorijā nav paredzēta maģistrālo vai savienojošo veloceļu izbūve.

Ņemot vērā lokālpārplānojuma teritorijas specifiku – galvenokārt rūpnieciskās ražošanas teritorija, atsevišķi izbūvēti veloceļi teritorijā nav nepieciešami.

Ja tīkls izbūvētās nepieciešamās gājēju ietves gar visām esošajām ielām, tad arī velobraucējiem būs nodrošināta droša pārvietošanās iespēja, ņemot vērā lielo kravas autotransporta kustību lokālpārplānojuma teritorijas ielās, kas padara bīstamu gājēju un velobraucēju pārvietošanos pa brauktuvi.

Tuvākā veloceļa izbūve perspektīvā ir paredzēta pa Ganību dambi.



50. attēls. **Veloceļu tīkla shēma.** Avots: Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gadam paskaidrojuma raksts.

2.5. Inženiertehniskā apgāde, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti

2.5.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti

(1) Ūdensapgāde

Atbilstoši SIA "Rīgas ūdens" 30.03.2017. izsniegtajiem nosacījumiem lokālpārplānojuma izstrādei Nr. TI-7.9/504, lokālpārplānojuma teritorijā un tai piegulošās teritorijās iebūvēti SIA "Rīgas ūdens" īpašumā esošie:

- pilsētas DN 500 mm ūdensvads ar pievadiem no Eksporta ielas līdz Uriekstes ielai;
- pilsētas DN 800 mm ūdensvads ar pievadiem Uriekstes ielā;
- pilsētas DN 100 mm ūdensvads ar pievadiem Mazajā Vējzaķsalas ielā;
- pilsētas DN 100 mm ūdensvads ar pievadiem Kaķasēkļa dambī;
- pilsētas DN 150 mm ielas ūdensvads ar pievadiem Ilzenes ielā no Kaķasēkļa dambja līdz Rankas ielai;
- pilsētas DN 300 mm ielas ūdensvads ar pievadiem Rankas ielā no Ilzenes ielas līdz Uriekstes ielai.

Atbilstoši Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta 30.03.2017. sniegtajiem nosacījumiem Nr. DMV-17-934-dv lokālpārplānojuma teritorijā ir jānodrošina centralizētā ūdens apgāde. Ņemot vērā esošo ūdensapgādes tīklu un objektu izvietojumu, visa lokālpārplānojuma teritorija ir nodrošināta ar centralizētu ūdensapgādi, t.sk. mazstāvu un savrupmāju apbūve Kaķasēkļa dambī.

Gadījumā, ja tiek realizēts plānotais dzelzceļa līnijas izbūves projekts virzienā uz Kundziņsalu un/vai plānotā Eksporta ielas pagarinājuma izbūve lokālpārplānojuma teritorijā, un esošā ūdensvada novietne traucē realizēt minēto transporta būvju izbūvi, lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju pārvietot esošo maģistrālo pilsētas DN 500 mm ūdensvadu ar pievadiem no Eksporta ielas līdz Uriekstes ielai – plānotās Eksporta ielas sarkano līniju koridorā (skat. 51.attēlu). Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

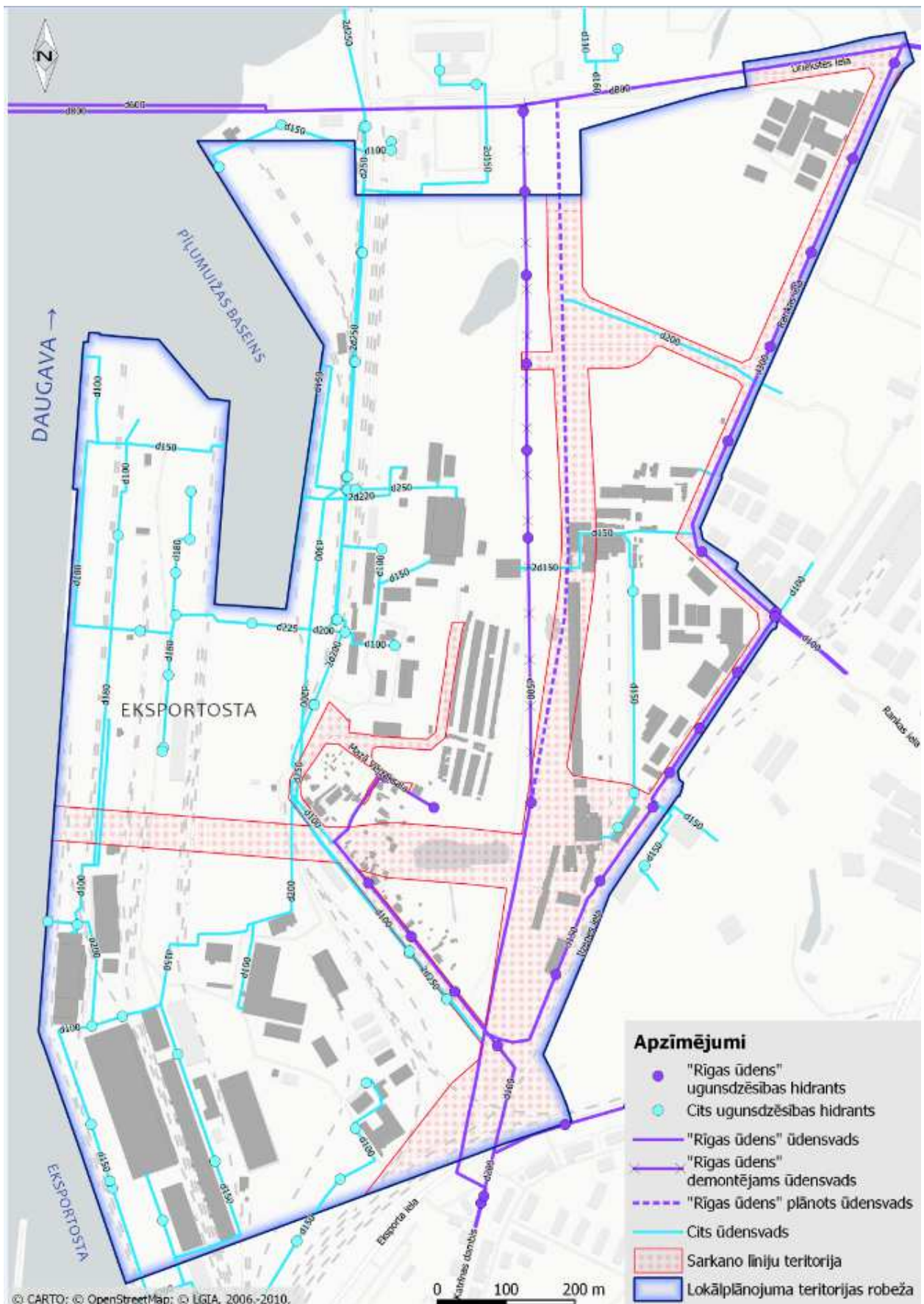
Atbilstoši pētījumam "Rīgas pilsētas ūdensapgādes urbumu, monitoringa un ģeoloģisko izpēti urbumu un piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu datubāzes izveide" (izstrādātājs: SIA "Vides Konsultācijas Birojs", pasūtītājs: Rīgas domes Mājokļu un vides departaments, 2013. gads), lokālpārplānojuma teritorijā atrodas viens Rīgas ūdensapgādes urbums – Kaķasēkļa dambī 28, kas reģistrēts VSIA „Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” datubāzē "Urbumi" ar Nr.13781. Pēc teritorijas Kaķasēkļa dambī 28 apsekošanas un papildus informācijas saņemšanas no zemes īpašnieka, tika konstatēts, ka urbums netiek reāli izmantots un ir plānota tā tamponēšana. Urbuma likvidācijai 2018.gada 6.februārī ir izdota Valsts Vides dienesta Zemes dziļi izmantošanas licence Nr.CS18ZD0020. Darbu izpildes un licences derīguma termiņš noteikts līdz 2018.gada 8.martam. Ņemot vērā minēto, lokālpārplānojuma grafiskajā daļā urbuma atrašanās vieta un aizsargjosla nav attēlota.

Atbilstoši Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta nosacījumiem lokālpārplānojuma izstrādei, ja plānots saglabāt funkcionējošus dziļurbumus, jāievēro Aizsargjoslu likuma prasības, turpretim, ja nav paredzēts, jāparedz urbumu tamponēšana.

Ugunsdzēsības ūdensapgāde

Lokālpārplānojuma teritorijā ir iebūvēti ugunsdzēsības hidranti uz visiem centralizētās ūdensapgādes ūdensvadiem, nodrošinot esošo ēku un būvju sasniedzamību no tiem. Izbūvējot jaunas ēkas un būves jānodrošina to ugunsdrošība atbilstoši Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumiem Nr.333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", Ministru kabineta 19.04.2016. noteikumiem Nr.238 "Ugunsdrošības noteikumi" un Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr.326 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 "Ūdensapgādes būves"".

Ugunsdzēsības hidrantus izbūvē saskaņā ar Latvijas standartiem LVS EN 14339 „Apakšzemes ugunsdzēsības hidranti”, LVS EN 14384 „Virszemes ugunsdzēsības hidranti” un LVS 187 „Ugunsdzēsības hidrantu nacionālās prasības”. Jāņem vērā nepieciešamie ūdens patēriņi ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai, kā arī saimnieciskām un sadzīves vajadzībām.



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

(2) Saimnieciskā kanalizācija

Saskaņā ar Ministru kabineta 2002. gada 22. janvāra noteikumiem Nr. 34 "Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī" 30. punktu, visa Latvijas teritorija ir noteikta ar īpaši jutīgu teritoriju, uz kuru attiecas paaugstinātas prasības komunālo notekūdeņu attīrīšanai.

Lokālpārvaldības teritorijā esošajos uzņēmumos rodas 2 veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi un lietus notekūdeņi. Sadzīves notekūdeņi no lielākās lokālpārvaldības teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos (skat. 52.attēlu "Saimnieciskās kanalizācijas shēma").

Atbilstoši SIA "Rīgas ūdens" 30.03.2017. izsniegtajiem nosacījumiem lokālpārvaldības izstrādei Nr. TI-7.9/504, lokālpārvaldības teritorijā iebūvēts SIA "Rīgas Ūdens" piederošs:

- pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1500 mm kolektors Eksporta ielā;
- pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1840 mm kolektors no Lugažu ielas līdz kanalizācijas sūkņu stacijai Ilzenes ielā 1;
- divi pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1420 mm spiedvadi no kanalizācijas sūkņu stācijas līdz Uriekstes ielai, ieskaitot.

Lielākajā daļā lokālpārvaldības teritorijas ir izbūvēti centralizētās kanalizācijas tīkli un būves, izņemot Rankas ielas ziemeļu daļu un Uriekstes ielu. Ēkām un būvēm, kas izvietotas Rankas ielā 11 un 13, Rankas un Uriekstes ielas krustojumā, ir izbūvēta lokāla sistēma, bez pieslēguma pilsētas centralizētajam kanalizācijas tīklam. Ņemot vērā minēto, kā arī plānoto teritorijas attīstību, lokālpārvaldības risinājumi paredz nepieciešamību izbūvēt centralizētās kanalizācijas tīklus un būves Rankas un Uriekstes ielās.

Projektējot kanalizācijas tīklus un būves, arī turpmāk lokālpārvaldības teritorijā jāparedz dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietus ūdens tīkla. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

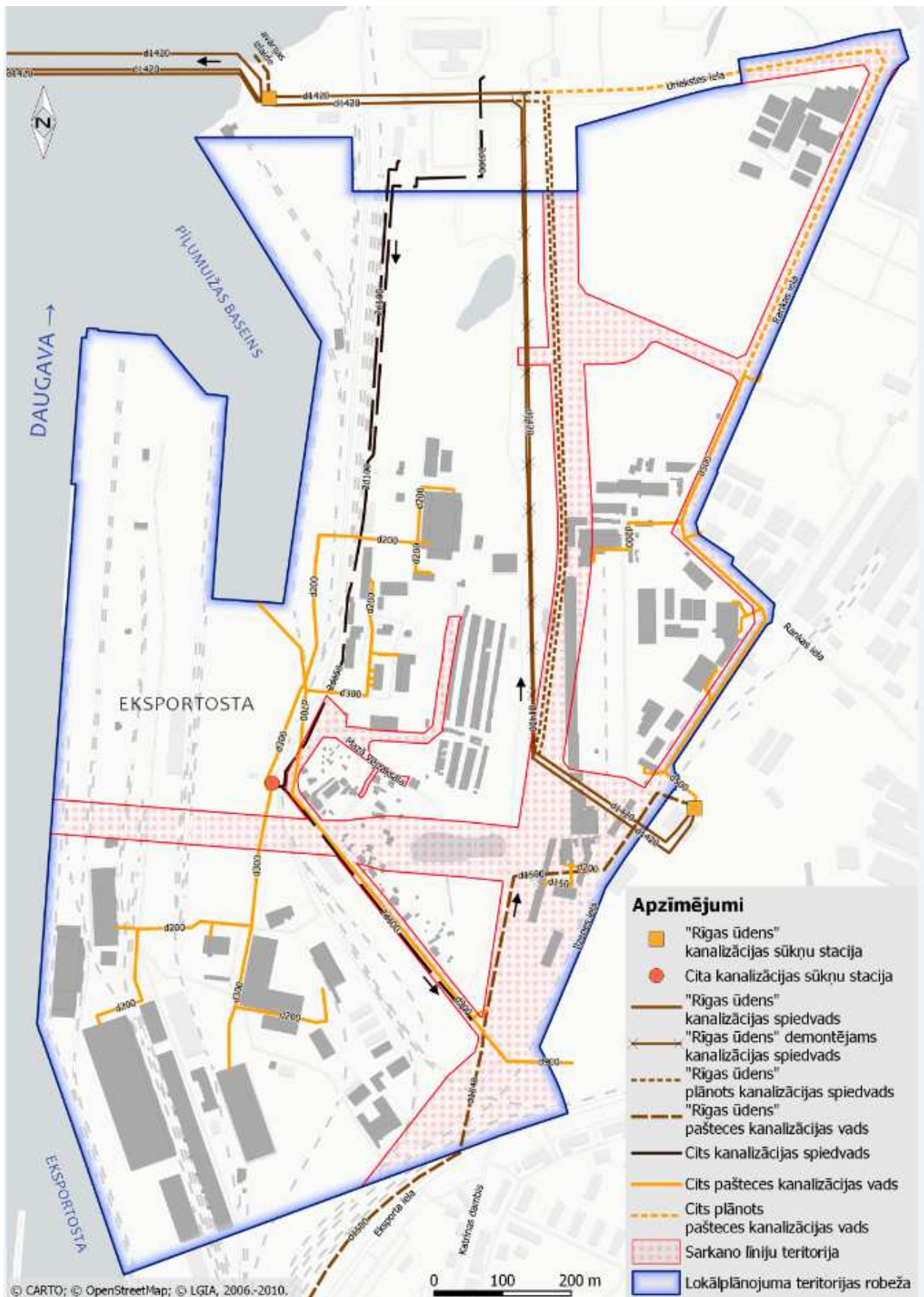
Gadījumā, ja tiek realizēts plānotais dzelzceļa līnijas izbūves projekts virzienā uz Kundziņsalu un/vai plānotā Eksporta ielas pagarinājuma izbūve lokālpārvaldības teritorijā, un esošo kanalizācijas spiedvadu novietne traucē realizēt minēto transporta būvju izbūvi, lokālpārvaldības risinājumi paredz iespēju pārvietot esošos divus pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1420 mm spiedvadus posmā no Ilzenes ielas līdz Uriekstes ielai – plānotās Eksporta ielas sarkano līniju koridorā (skat. 52.attēlu). Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

(3) Lietus ūdens kanalizācija un meliorācija

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta 24.05.2017. nosacījumiem Nr. DS-17-347-dv lokālpārvaldības izstrādei lietus un drenāžas ūdeņu novadīšanai jāizmanto teritorijā esošā lietusūdens kanalizācijas sistēma, nepārsniedzot esošo lietus ūdens apjomu.

Lietus notekūdeņi lokālpārvaldības teritorijā veidojas no atmosfēras nokrišņiem, lietus ūdeņiem vai sniega kušanas ūdeņiem, notekot no ēku jumtiem, iekšējiem ceļiem, laukumiem, ielām un citām teritorijām. Lietus notekūdeņi pēc savākšanas tiek novadīti pilsētas lietus kanalizācijas sistēmā vai vidē. Lietus notekūdeņu savākšanai no lokālpārvaldības teritorijas Eksportostas teritorijā ir izbūvētas atsevišķas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot nepieciešamo lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu no apbūvētajām platībām, ielām un ceļiem – Pīļumuižas baseinā vai Daugavā (skat. 54.attēlu).

Gadījumā, ja tiek realizēts plānotais dzelzceļa līnijas izbūves projekts virzienā uz Kundziņsalu un/vai plānotā Eksporta ielas pagarinājuma izbūve lokālpārvaldības teritorijā, lokālpārvaldības risinājumi paredz iespēju izbūvēt lietus notekūdeņu kanalizāciju posmā no Eksporta ielas līdz Uriekstes ielai – plānotās Eksporta ielas sarkano līniju koridorā (skat. 54.attēlu), ar izvadu Sarkandaugavas attecē vai Daugavā. Pirms lietus notekūdeņu izvadīšanas atklātā ūdenstecē jāveic to attīrīšana. Plānotās lietus notekūdeņu



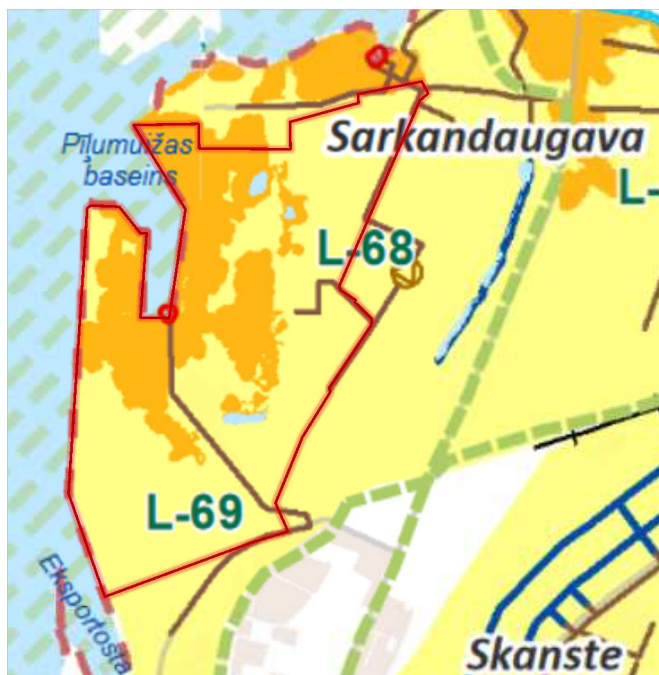
52. attēls. Saimnieciskās kanalizācijas shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

attīrīšanas iekārtas jāizvieto konkrētās ūdensteces malā, ārpus lokālpārplānojuma teritorijas. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

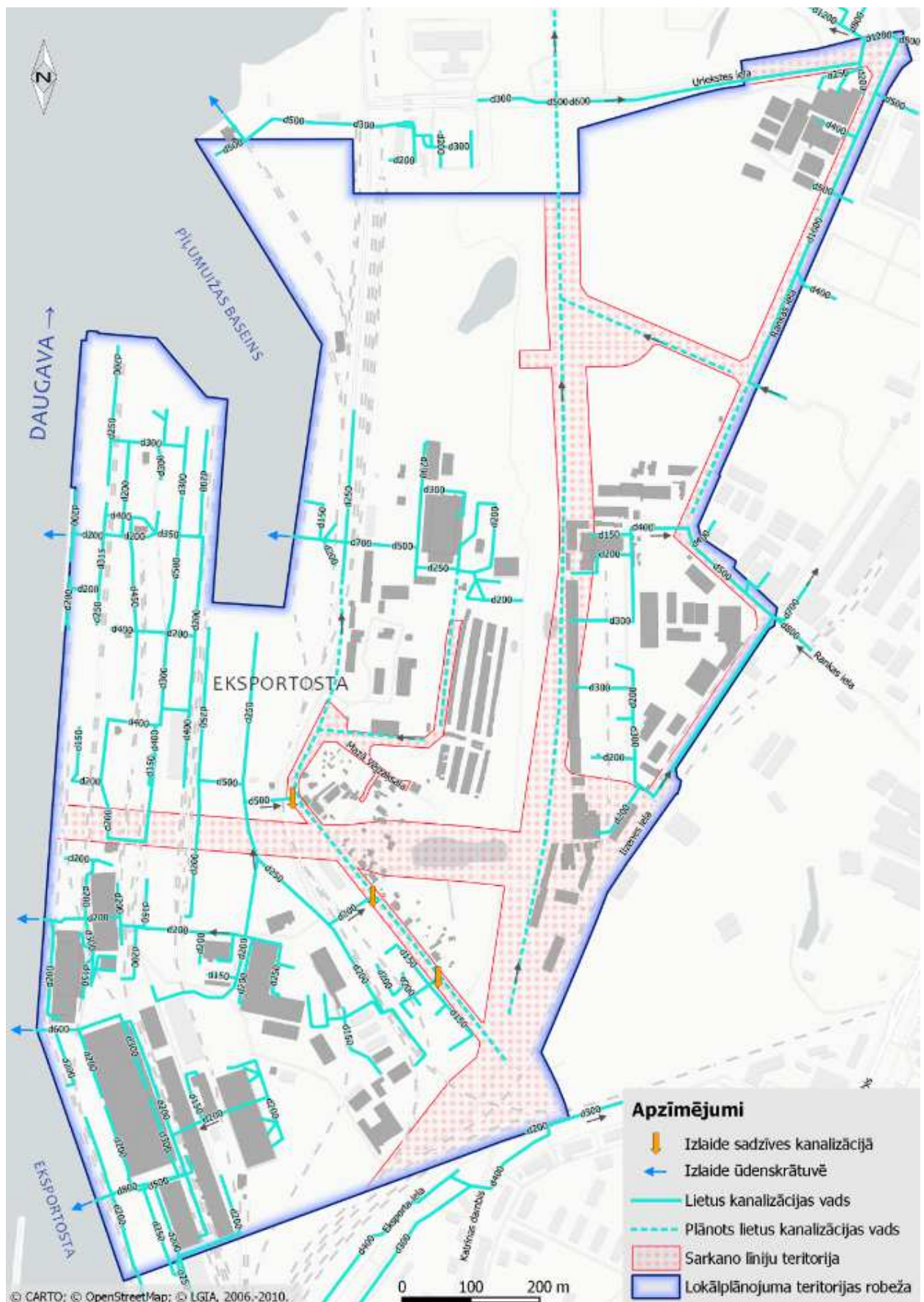
Jaunu lietus kanalizācijas notekūdeņu kolektoru izbūve nepieciešama arī esošo ielu šķērsprofilos – Kaķasēkļa dambī, Mazajā Vējaķaslas ielā un Rankas ielā.

Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc minēto pasākumu īstenošanas. Tādējādi lokālpārplānojuma teritorijā ir atļauts mainīt reljefu (veikt teritoriju uzbēršanu), ja tas ir nepieciešams teritoriju attīstībai. Esošās kuģu piestātnes, dzelzceļš vai jebkurš autoceļš, kas izbūvēts augstāk par maksimālo plūdu prognozēto augstumu, var kalpot kā dambis pārējās teritorijas aizsardzībai plūdu gadījumā.

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas I pakāpes sateces baseina "Daugava" un divos II pakāpes sateces L-68 (lokālpārplānojuma teritorijas AZ un A daļa) un L-69 (lielākā daļa lokālpārplānojuma teritorijas) robežās (skat. 53.attēlu).



53. attēls. Lietus ūdens novadīšanas infrastruktūra lokālpārplānojuma teritorijā. Avots: Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums.



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

(4) Elektroapgāde

Saskaņā ar AS "Augstsprieguma tīkls" 05.04.2017. vēstulē Nr. 50SA10-08-900 minēto, Lokālpilnvarojuma teritoriju šķērso AS "Augstsprieguma tīkls" valdījumā esoša publiskas infrastruktūras elektroenerģijas pārvades tīkla 110kV pazemes kabeļu elektrolīnija (ierīkota vienā aizsargcaurulē ar diametru 219 mm) un 330kV pazemes kabeļu elektrolīnija (ierīkota trīs aizsargcaurulēs ar diametru 250 mm katra), blakus tam elektronisko sakaru kabelis (ierīkots vienā aizsargcaurulē ar diametru 110 mm). 330kV pazemes kabeļu elektrolīnija šķērsojumā ar Daugavu ierīkota zem ūdens. Lokālpilnvarojuma teritorijā atrodas kabeļu posmu savienošo uznavu akas.

Lokālpilnvarojuma teritorijā uzsākta jaunas 110kV pazemes kabeļu elektrolīnijas un sakaru līnijas būvniecība Eksporta, Lugažu un Bukultu ielā (elektrolīnijas aizsargcaurules diametrs 250 mm, sakaru kabeļa aizsargcaurules diametrs 40 mm), pārbūvējot esošo 110kV kabeļu elektrolīniju.

AS "Sadales tīkls" ir sniegusi nosacījumus lokālpilnvarojuma izstrādei 2017.gada aprīlī.

SIA "RTO Elektrotīkli" ir elektroenerģijas operators un piegādātājs Rīgas brīvostas teritorijā, kas nodrošina elektroenerģijas fizisko sadali un piegādes infrastruktūras darbību, kā arī sniedz ar to saistītus pakalpojumus Rīgas Brīvostas teritorijā un Eksportostā. SIA "RTO Elektrotīkli" pārziņā esošā elektrotīkla pārbūve un/vai paplašināšana jārisina būvprojektēšanas posmā, veicot konkrētu objektu būvniecību, bet netiek risināta lokālpilnvarojuma ietvaros.

Esošo vidēja sprieguma elektroapgādes kabeļu un transformatoru apakšstaciju izvietojums Lokālpilnvarojuma teritorijā attēlots 55.attēlā "Elektroapgādes shēma". Visiem esošajiem lietotājiem ir nodrošināta nepieciešamā elektroapgāde.

Elektroapgādes nodrošināšanai lokālpilnvarojuma teritorijai var tikt izmantots esošais vidējā sprieguma tīkls, nepieciešamības gadījumā to pārbūvējot un/vai paplašinot. Lietotāja kabeļi ielu sarkano līniju robežās netiek paredzēti.

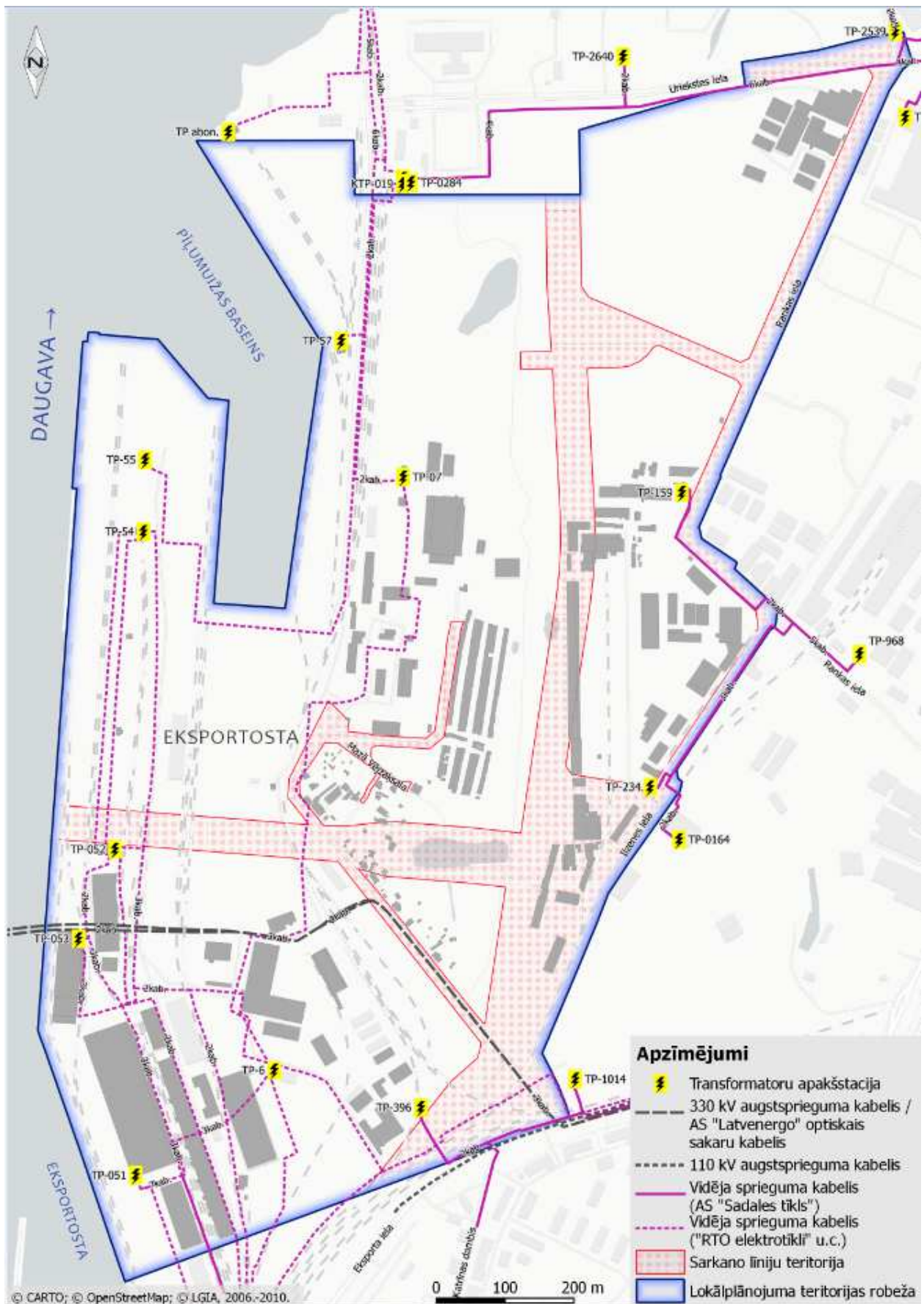
Ņemot vērā, ka plānotās pieslēgumu izmaksas lokālpilnvarojuma pasūtītājam šobrīd nav aktuālas un šī lokālpilnvarojuma teritorijas attīstība ir plānota pa kārtām ilgtermiņā (esošās dzīvojamās apbūves teritorijas nav paredzēts paplašināt, bet ar ostas darbību saistīto teritoriju attīstība tiks risināta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

Elektroapgādes projektēšana un būvniecība ir īpaša būvniecība, kura jāveic saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.573 "Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvnoteikumi". Esošo energoapgādes komersantu objektu pārvietošanu pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic par viņa līdzekļiem, saskaņā ar Enerģētikas likuma 23.pantu.

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

Elektroapgādes inženierbūvju un inženierkomunikāciju (tai skaitā to aizsargjoslu) izvietojums paredzēts pārsvarā zem gājēju ietvēm vai ielu zaļumu joslām. Elektro sadales skapju un ievadsadaļņu novietošanas vietas jāparedz būvprojektā, kas izstrādājams saskaņā ar apbūves ēku kompleksa būvprojektu. Izstrādājot elektroapgādes projektu par transformatoru apakšstacijas novietošanu jāslēdz servitūta līgumu starp A/S „Sadales tīkls” un zemes īpašnieku.

Lokālpilnvarojuma teritorijā esošajās ielās jāparedz vieta apgaismojuma kabeļu līnijām. Teritorijas apgaismojumu paredzēts izvietot zem plānoto ielu un ceļu zaļumu joslām.



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

(5) Siltumapgāde

Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā ir izbūvēts maģistrālais pazemes siltumtīkls – Katrīnas dambī posmā no Lugažu ielas līdz Katrīnas dambim 20B, piebraucamā ceļā starp Katrīnas dambi un Eksporta ielu, Eksporta ielā. Savukārt lokālpārplānojuma teritorijā ir izbūvēti gan virszemes (Ilzenes un Rankas ielā – skat. 56.attēlā), gan pazemes siltumtīkli (Eksportostas teritorijā, neliels posms Uriekstes ielā), kas lokālpārplānojuma teritorijā nav attēloti nepietiekami detalizētās topogrāfiskās informācijas dēļ.

Lokālpārplānojuma teritorijas objektu siltumapgāde galvenokārt tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot dažādus kurināmā veidus un tehnoloģijas. Tā kā lokālpārplānojuma teritorija atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, šajā teritorijā nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlei un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana arī turpmāk.

Saskaņā ar "Aizsargjoslu un citu apgrūtinājumu tematiskajā plānojumā" (2017.gads) noteikto, AS "Rīgas siltums" šobrīd neplāno Rīgas centralizētās siltumapgādes zonā izbūvēt jaunus maģistrālos siltumtīklu posmus. Saskaņā ar potenciālo klientu pieprasījumu, siltumtīklu izbūve tiek veikta nelielos posmos jau esošajos dzīvojamajos kvartālos vai jaunos apbūves gabalos, kas atrodas starp esošajiem dzīvojamajiem kvartāliem. Pakāpeniski norit darbs pie esošo siltumcentrāļu un katlu māju attīstīšanas un modernizēšanas, ņemot vērā, ka daudzviet sadales siltumtīklu kalpošanas laiks tuvojas savam limitam.

(6) Gāzapgāde

AS "Latvijas Gāze" 30.03.2017. izsniegtajos nosacījumos Nr. 27.4-2/725 informē, ka lokālpārplānojuma teritorijā atrodas vidējā spiediena (līdz 0,4 MPa) sadales gāzesvads, kas attēlots 56.attēlā:

- Rankas ielā posmā no Ganību dambja līdz Rankas ielai 10;
- Uriekstes ielā.

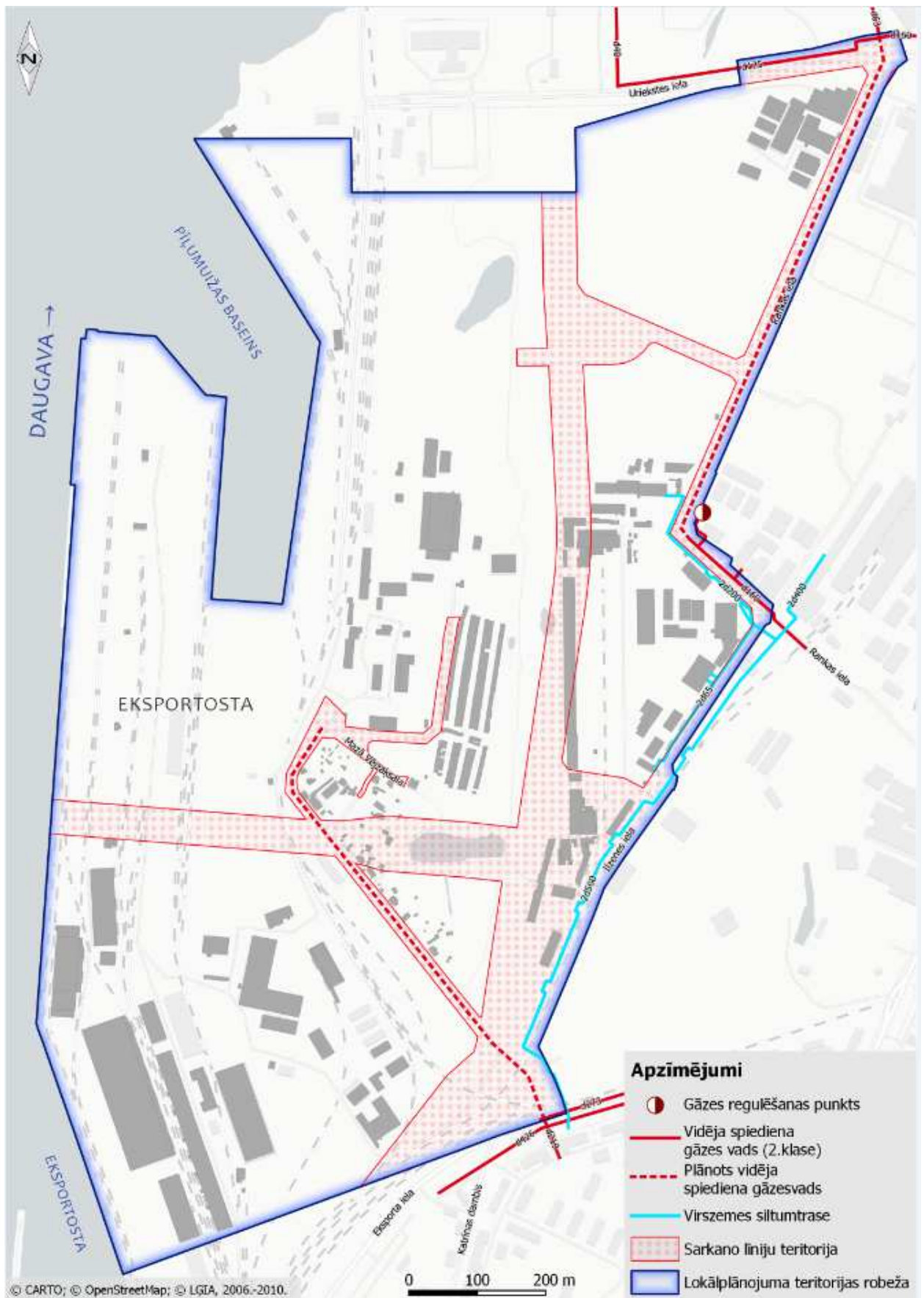
Līdz ar to tikai neliela daļa lokālpārplānojuma teritorijas šobrīd ir nodrošināta ar nepieciešamo gāzapgādi, kā arī pastāv iespēja minēto gāzapgādes tīklu paplašināt, ja rodas tāda nepieciešamība. Lokālpārplānojuma risinājumos ir ietverts priekšlikums paplašināt gāzapgādes tīklu Kaķasēkļa dambī un Rankas ielā, ja tur esošajiem uzņēmumiem rodas tāda nepieciešamība. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

(7) Sakaru tīkli un telekomunikācijas

Atbilstoši AS "Latvenergo" 2017.gada aprīlī sniegtajai informācijai, šobrīd Eksportostas un tai pieguļošajā teritorijā, Rīgā, vienā tranšejā ar 330kV elektrokabeļi atrodas AS "Latvenergo" pazemes optiskā kabeļu līnija, un tās trase ir reģistrēta Rīgas pilsētas augstās detalizācijas topogrāfiskās informācijas datubāzē.

Saskaņā ar SIA "Lattelecom" 22.03.2017. sniegtajiem nosacījumiem, lokālpārplānojuma teritorijā atrodas SIA "Lattelecom" sakaru kabeļu kanalizācija, gruntī guldīti sakaru kabeļi un gaisvadu līnijas.

Plānojot jaunus elektronisko sakaru tīklus un objektus jāparedz to novietne ielu sarkano līniju zonā zem gājēju ietvēm vai zaļumu zonām. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.



56. attēls. Gāzapgādes un siltumapgādes shēma. Avots: SIA "METRUM", 2017.

2.5.2. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi

Esošās aizsargjoslas, kuru platums ir 10m un vairāk, lokālpilnvarojuma teritorijā attēlotas Lokālpilnvarojuma grafiskās daļas plānā "Teritorijas pašreizējā izmantošana", atbilstoši lokālpilnvarojuma izstrādes mērogam - 1:2000. Aizsargjoslas attēlotas un noteiktas saskaņā ar LR Aizsargjoslu likumu un Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam.

Ņemot vērā LR Aizsargjoslu likuma 34.panta nosacījumus, ielu sarkano līniju robežās netiek attēlotas citas ekspluatācijas aizsargjoslas.

Lokālpilnvarojuma teritorijā ir noteiktas (teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos), bet grafiskajā daļā nav attēlotas, galvenokārt mēroga noteiktības dēļ, sekojošas Ekspluatācijas aizsargjoslas:

- ekspluatācijas aizsargjosla gar dzelzceļu (ostas iekšējais dzelzceļa tīkls, kuram nav noteikta dzelzceļa nodalījuma josla);
- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām un kabeļu kanalizāciju;
- gar elektronisko sakaru tīklu gaisvadu līnijām;
- gar elektrisko tīklu kabeļu līnijām;
- ap elektrisko tīklu sadales iekārtām, fīderu punktiem un transformatoru apakšstacijām;
- gar ūdensvadiem un kanalizācijas spiedvadiem, ja tie atrodas līdz 2 metru dziļumam;
- gar pašteses kanalizācijas vadiem;
- gar ūdensvadiem un kanalizācijas spiedvadiem, ja tie atrodas dziļāk par 2 metriem;
- aizsargjoslas ap ģeodēziskā tīkla punktiem;
- gar gāzesvadiem.

2.5.3. Ģeodēziskā tīkla punkti

Pamatojoties uz "Latvija Ģeotelpiskās informācijas aģentūras" (turpmāk – LĢIA) 30.03.2017. vēstulē Nr. 210/7/1-12e/289 sniegto informāciju, lokālpilnvarojuma teritorijā neatrodas valsts ģeodēziskā tīkla punkti.

Veicot plānojuma teritorijā jebkura veida būvniecību, tai skaitā esošo ēku remontu un pārbūvi, inženierkomunikāciju, ceļu un tiltu būvniecību, teritoriju labiekārtošanu un citu saimniecisko darbību, kas skar ģeodēziskā punkta aizsargjoslu, šo darbu projektētājiem ir jāveic saskaņojums: ar Latvijas Ģeotelpiskās Informācijas aģentūru – par darbiem valsts ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā, pašvaldībā – par darbiem vietējā ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā.

Pārbūves projektus nepieciešams saskaņot ar ģeodēzisko punktu turētājiem, lai, pārbūvējot būvi, ģeodēziskie punkti, kas atrodas ēkās un būvēs (nivelēšanas sienas zīmes vai vietējā ģeodēziskā tīkla sienas zīmes) netiktu aizsegti, bojāti, iznīcināti vai padarīti nepieejami. Detālpilnvarojumos, kas tiek izstrādāti lokālpilnvarojuma teritorijā, obligāti ir jāattēlo arī ģeodēziskie punkti.

2.6. Teritorijas attīstības izmantošanas riski

2.6.1. Degradētās un piesārņotās teritorijas

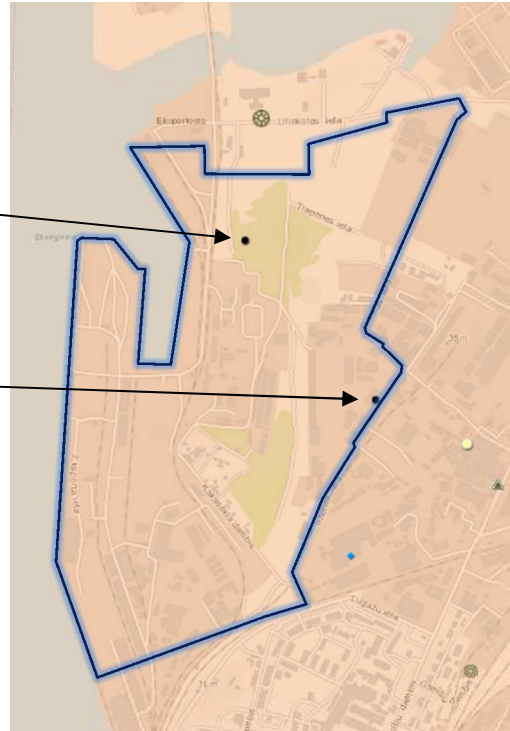
Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās. Nosakot degradētās teritorijas, tiek pielietoti 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, lokālpilnvarojuma teritorijā ir divas potenciāli piesārņotas vietas:

- Rīgas brīvdabas 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) (akumulātoru savākšanas un pārstrādes uzņēmums).

Piesārņojuma objektu nozīmīgums un apjomi precizējami, lemjot par konkrēto teritoriju attīstību.

57.attēls. **Potenciāli piesārņotās vietas lokālpilnvarojuma teritorijā.** Avots: VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistra pārskata karte.



2.6.2. Vides troksnis

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

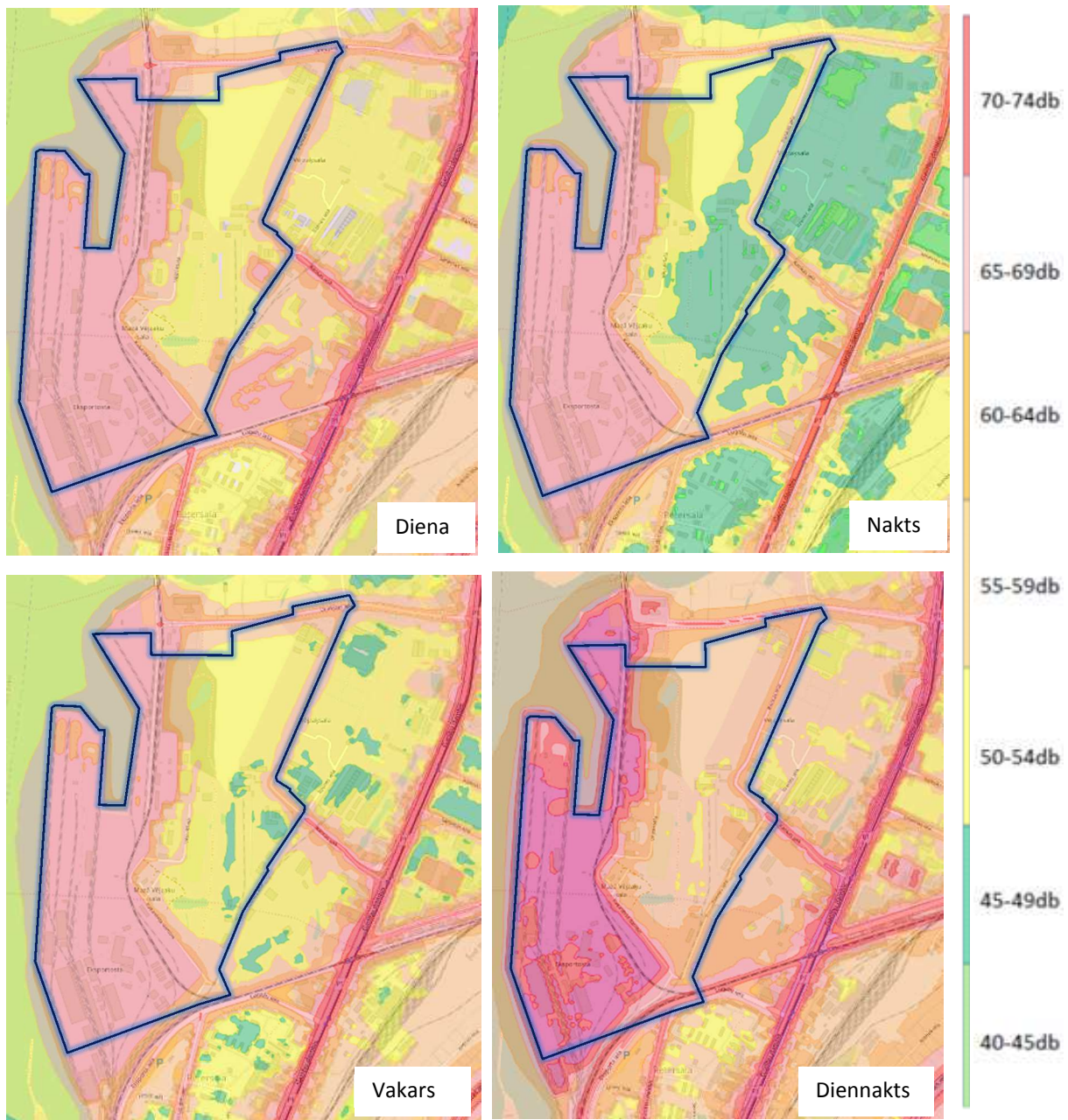
Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16). Atzīmējams, ka MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktās trokšņu rādītāju robežlielumu vērtības ir noteiktas atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai, un šajos robežlielumos nav iekļautas ražošanas un noliktavu teritorijas.

5.tabula. **MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi.**

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi (dB(A))		
		Ldiena	Lvakars	Lnakts
1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
3.	Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
5.	Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

2006.gadā Rīgas pilsētas aglomerācijai tika izstrādāta vides trokšņu stratēģiskā karte, kura 2015.gadā tika pārskatīta un pilnībā atjaunota atbilstoši MK 07.01.2014. noteikumiem Nr.16. (skatīt 58.attēlu).

Trokšņus un vibrācijas lokālpilnplānojuma teritorijā rada galvenokārt atsevišķi uzņēmumi (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t.i. dzelzceļš un autoceļi. Lokālpilnplānojuma teritorijā



58.attēls. Lokālpilnplānojuma teritorijas trokšņa kartes fragmenti Avots: www.mvd.riga.lv

atrodas kompakta savrupmāju mazstāvu dzīvojamā apbūve (Kaķasēkļa dambī ar aptuveni 12 apdzīvotām mājām), kas ir pakļauta Eksportostas radītajam troksnim. Prognozējams, ka īstenojot projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" samazināsies gan trokšņa un vibrāciju līmenis, gan emisiju daudzums atmosfērā.

Ņemot vērā, ka, normatīvajos aktos noteiktie robežlielumi ir attiecināmi tikai uz dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām, bet nevis uz ražošanas un noliktavu teritorijām, kā arī, ka Lokālpilnplānojuma teritorijā ir plānota galvenokārt ražošanas, noliktavu un komercdarbības objektu un teritoriju attīstība, Lokālpilnplānojuma risinājumi neparedz nepieciešamību pēc troksni samazinošu pasākumu veikšanu Rūpnieciskās apbūves un Tehniskās apbūves teritorijā, izņemot gadījumus, ja ražošanas procesā ir paredzams paaugstināts vides troksnis, kas var būtiski ietekmēt blakus teritorijās esošo dzīvojamo ēku

vides apstākļus. Šādos gadījumos ir atļauts ierīkot prettrokšņu sienas, kuru izbūves nepieciešamība un parametri jāpamato un jānosaka būvprojektā. Detalizētākā informācija par vides troksni sniegta lokālpilnvarojuma Vides pārskatā.

2.6.3. Gaisa piesārņojums

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

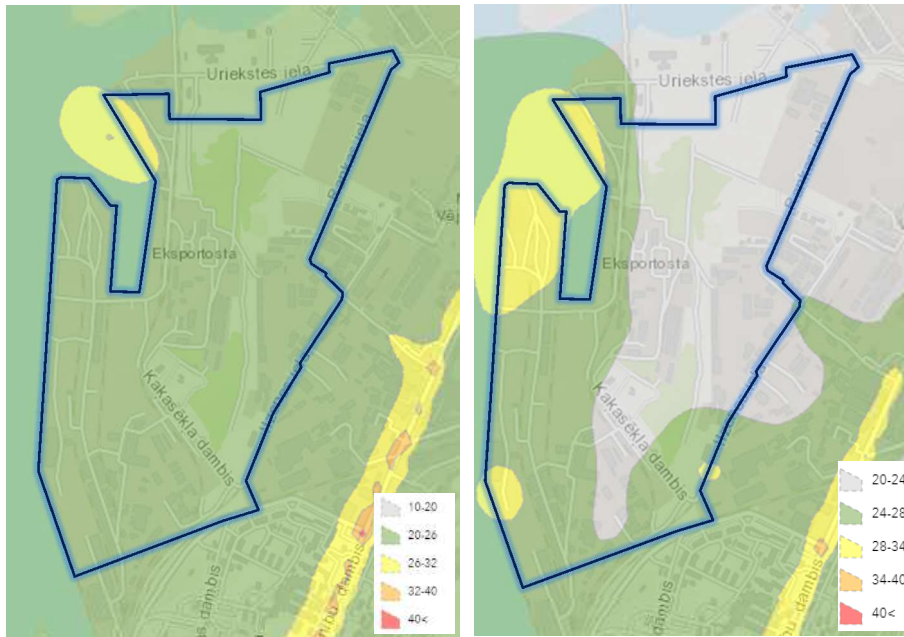
Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, taču pārsniegumi ir konstatēti slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀ un benzolam Rīgā. Stacionārie piesārņojuma avoti ir izvietoti esošajās ražošanas teritorijās (t.sk. lokālpilnvarojuma teritorijā), kur atrodas dažādas ražotnes un kravu pārkraušanas uzņēmumi. Pieaugot pārkrautajam apjomam, īpaši beramkravām, palielinās arī teritorijā radītais piesārņojums (galvenokārt daļiņu PM₁₀ daudzums).

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

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

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

Saskaņā ar Rīgas domes 2015.gada 22.septembra saistošajiem noteikumiem Nr.167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” lokālplānojuma teritorija atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda (NO_2) un daļiņu PM_{10} gada vidējā koncentrācija ir robežās no 30 līdz 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā nav ierobežojumu



59.attēls. Slāpekļa (NO_2) un daļiņu PM_{10} 2014. gada vidējā koncentrācija. Avots: Rīgas pilsētas gaisa uzlabošanas rīcības programma 2016. – 2020. gadam

siltumapgādes veida izvēlē un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

Slāpekļa oksīdu galvenais piesārņojuma avots ir visa veida rūpnieciskie sadegšanas procesi, ieskaitot enerģētikas uzņēmums un automašīnu iekšdedzes dzinējus. Slāpekļa dioksīda (NO_2) galvenais emisijas avots Rīgas centrā ir transports, ieskaitot gan autotransportu, gan ūdens transportu.

Daļiņas PM_{10} ietver gan daļiņas $\text{PM}_{2,5}$ (sauktas arī par smalkajām daļiņām), gan daļiņas $\text{PM}_{2,5-10}$ (rupjās daļiņas). Dažādiem piesārņojuma avotiem raksturīgs dažāds šo frakciju sadalījums. Pilsētvidē smalkās daļiņas attiecināmas uz visa veida sadegšanas procesiem, t.sk. biomasas dedzināšana, transporta izplūdes gāzes u.c., savukārt rupjo daļiņu emisijas visbiežāk saistītas ar riepu un asfalta seguma nodilumu, smiltis un augsnes daļiņām, būvniecības darbiem u.c. Nereti viens piesārņojuma avots rada gan smalkās, gan rupjās daļiņas, piemēram, dažādu beramkravu pārkraušanas operācijas Rīgas brīvostas teritorijā u.c.

Lai samazinātu Rīgas brīvostas teritorijā esošo uzņēmumu darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti Rīgā, kopš 2011.gada šiem uzņēmumiem tiek izvirzītas prasības attiecībā uz gaisa kvalitātes monitoringu un kopumā pievērsta pastiprināta kontrole gan pirms darbības uzsākšanas (izsniedzot atļaujas piesārņojošās darbības veikšanai), gan ekspluatācijas laikā.

Detalizētākā informācija par gaisa piesārņojumu sniegta lokālplānojuma Vides pārskatā.

3. LOKĀLPĀRVALDĪBAS RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

3.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālpārvaldības izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai radītu priekšnoteikumus Eksportostas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai un nodrošinātu projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" īstenošanu, kā arī pēc iespējas atbrīvotu pilsētas centru no atklātām putošu beramkravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi.

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

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

3.2. LOKĀLPĀRVALDĪBAS RISINĀJUMU APRAKSTS

3.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi

Izpildot MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240) prasības, lokālpārvaldības teritorijā primāri nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu atbilstoši funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240, kā arī lai nodrošinātu Eksportostas teritorijā esošās ostas infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas. Kopsavilkums dots 6.tabulā.

Funkcionālā zonējuma maiņu pamato sekojoši priekšnoteikumi:

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

Lokālpārvaldības teritorijā, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240 noteiktajai funkcionālo zonu klasifikācijai, tiek noteikti sekojoši funkcionālie zonējumi:

Jauktas centra apbūves teritorija (JC52) – tiek noteikta Mazās Vējaķals dzīvojamā rajona teritorijai, kas šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikta kā “Centru apbūves teritorija” un kurā nav izvietoti esoši rūpnieciskās ražošanas via tehniskās apbūves objekti, bet atrodas atsevišķas dzīvojamās ēkas, kā arī darbojas (ir reģistrēti) dažādi komercuzņēmumi (skat. paskaidrojumu raksta nodaļu 2.1.(3) “Uzņēmējdarbība”). 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. Ņemot vērā esošo situāciju, lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi 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 (Lokālpārplānojuma TIAN 41.punkts). Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 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.

Tehniskās apbūves teritorija ar indeksu (TA5) – Noliktavu apbūves attīstībai noteiktā teritorija 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.

Rūpnieciskās apbūves teritorija "R6" – rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas, kur atļauts izvietot un attīstīt ražošanas un ar ostas darbību saistītus uzņēmumus, teritorijā aizliedzot veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu.

Transporta infrastruktūras attīstībai tiek noteiktas teritorijas ar indeksu "TR26". 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. Vienlaicīgi noteikumi pieļauj remontēt esošās dzīvojamās ēkas ar ierobežojumiem.

6. tabula. Teritorijas funkcionālā zonējuma pārejas tabula lokālpārplānojuma teritorijā

Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana atbilstoši Rīgas TP	Esošais atļautais stāvu skaits (ēku maksimālais augstums)	Esošā maksimālā apbūves intensitāte (%)	Teritorijas funkcionālais zonējums atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”	Indekss	Atļauto stāvu skaits (ēku maksimālais augstums)	Plānotā maksimālā apbūves intensitāte (%)
Centra apbūves teritorija (C)	5	220	Jaukta centra apbūves teritorija (JC)	JC52	5	180
Jaukta apbūve ar ražošanas un komercdarbības funkciju (J _R)	5	200	Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)	R6	5(26)	280
Centra apbūves teritorija (C)	5-9	220 - 320				
Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R)	5 (24)	280				
Ielu teritorija (I)	-	-	Transporta infrastruktūras teritorija (TR)	TR26	5(24)	280
Apstādījumu un dabas teritorija (A)	-	-				
Tehniskās apbūves teritorija (T)	-	-				
Apstādījumu un dabas teritorija (A)	-	-	Tehniskās apbūves teritorija	TA5	5(24)	280
Centra apbūves teritorija (C)	5-17	220 - 450				

Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai. Visā lokālpārplānojuma teritorijā ir noteikts vienots maksimālais apbūves augstums – līdz 5 stāviem, šobrīd spēkā esošo 5, 9 un 17 stāvu vietā, kā arī noteikti

vienoti apbūves tehniskie rādītāji Rūpnieciskās apbūves un Tehniskās apbūves teritorijās, bet samazināta apbūves intensitāte Jaukta centra apbūves teritorijā.

3.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz sabalansēt vides prasības ar mūsdienīgas un attīstīties spējīgas rūpnieciskās apbūves un ar ostas darbību saistītas apbūves prasībām. Lokālpārplānojuma teritorijas lielāko daļu aizņem plānotās un esošās rūpnieciskās apbūves, tehniskās apbūves un transporta infrastruktūras teritorijas, kas noteiktas plānoto un esošo ielu sarkano līniju teritorijās un plānoto transporta būvju iespējamās attīstības teritorijās.

Lokālpārplānojuma risinājumi saglabā jau iepriekš plānotos transporta koridorus un arī turpmāk paredz jaunu publisku ielu – Eksporta ielas turpinājuma un Ziemeļu transporta koridora, un jaunas dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvi lokālpārplānojuma teritorijā.

Eksportostas teritoriju attīstība un rūpnieciskās apbūves attīstība Ilzenes un Rankas ielās

Konceptuāli lokālpārplānojuma ostas ražošanas teritorija 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), lokālpārplānojuma risinājumi paredz teritorijā samazināt rūpnieciskā rakstura apbūvi un teritorijas izmantošanu, aizliedzot teritorijā veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, beramkravu un lejamkravu operācijas pietātnēs, kā arī veikt tādas ar ostas darbību saistītas funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu kraušana un uzglabāšana. Vienlaicīgi tiek atļauts teritorijā ierīkot pasažieru un ro-ro tipa kuģu pietātnes un veikt nepieciešamo teritorijas labiekārtošanu. Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi atļauj labiekārtot un/vai pārbūvēt esošo pietātnu infrastruktūru pietātnēs Nr. – E07; E08 un E09, nodrošinot iespēju apkalpot ne tikai kravas kuģus, bet arī pasažieru, t.sk. kruīza kuģus, un ro-ro tipa kuģus. Veicot pietātnu pārbūvi kruīza un ro-ro tipa pasažieru kuģiem, ieteicams veikt to aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām, ja šāds risinājums ir tehniski-ekonomiski pamatots.

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 lokālpārplānojumā 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. Kravu pārkraušana Eksportostas ziemeļu daļā saskaņā ar lokālpārplānojuma risinājumiem var tikt turpināta arī pēc 2019.gada 1.janvāra, kad uz Krievu salu tiks pārceltas ogļu kravas. Esošajās rūpnieciskās apbūves teritorijās, kas atrodas Rankas un Ilzenes ielās, atļauts turpināt esošo rūpniecisko darbību, paredzot iespēju attīstīt vēl neapbūvētās, bet rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas.

Rūpnieciskās apbūves teritorijās (gan Eksportostā, gan pie Ilzenes un Rankas ielām) saskaņā ar TIAN 42. punktu ir atļauts A, B vai C kategorijas piesārņojošās darbības veikšana un paaugstinātas bīstamības objektu izvietošana, ievērojot normatīvajos aktos un šajos saistošajos noteikumos ietvertos ierobežojumus. Līdz ar to, jaunu paaugstinātas bīstamības objektu izvietošana izskatāma atsevišķi, pirms konkrētas darbības uzsākšanas, ja to pieļauj normatīvie akti.

Esošās dzīvojamās apbūves teritorijas attīstība

Mazās Vējazsālas vēsturiskā dzīvojamā rajona apbūves teritoriju tālākā nākotnē nebūs iespējams saglabāt neskartu, jo to šķērso plānotais Ziemeļu transporta koridors un plānotā dzelzceļa līnija uz Kundziņsalu.

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). Lokālpilnvarojuma risinājumi paredz iespēju remontēt un pārbūvēt esošās dzīvojamās ēkas ar nosacījumiem. Veicot esošās dzīvojamās ēkas pārbūvi, tās būvobjektu drīkst palielināt, bet ne vairāk kā par 30%.

Lai nodrošinātu Vējzaļsalas vēsturiskā dzīvojamā rajona saglabāšanas un atīstības iespējas, lokālpilnvarojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļautas papildus prasības vides risku samazināšanai, t.sk. prettrokšņu pasākumu veikšanai, īpaši veicot dzīvojamo un publisko ēku atjaunošanu, pārbūvi vai jaunu būvniecību lokālpilnvarojuma teritorijā. Akustiskā trokšņa pieļaujamiem rādītājiem dzīvojamo un publisko ēku telpām un teritorijām jāatbilst Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumu Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. un 4.pielikumā noteiktajiem rādītājiem.

Vietās, kurās ir konstatēts vai tiek prognozēts paaugstināts trokšņa līmenis, ēkas jāaprīko ar īpašu skaņas izolāciju pret viena veida vai vairāku veidu vides trokšņiem un tādām ventilācijas un gaisa kondicionēšanas iekārtām, kas dod iespēju pastāvīgi saglabāt izolētību no vides trokšņa.

Mazās Vējzaļsalas vēsturiskā dzīvojamā rajona teritorijas daļu, kas atrodas uz dienvidiem no plānotā Ziemeļu transporta koridora un kas šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikta kā Apstādījumu un dabas teritorija (A) (neskatoties uz teritorijā esošajām dzīvojamām ēkām), lokālpilnvarojuma risinājumi paredz iekļaut Transporta infrastruktūras teritorijā ar indeksu TR26, jo gadījumā, ja tiek realizētas visas plānotās transporta būves šī teritorija nebūs piemērota ne dzīvojamās, ne publiskās, ne ražošanas teritoriju apbūvei - gan apgrūtinātās piekļuves, gan zemās vides kvalitātes dēļ. Lokālpilnvarojuma 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.

Lokālpilnvarojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 2.punkts nosaka, ka lokālpilnvarojuma 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 lokālpilnvarojuma teritoriju ir attiecināmas arī RTIAN nodaļas 2.14. “Aizsardzība pret troksni” prasības, kas izpildāmas izstrādājot konkrētu objektu būvprojektus, to starp sekojošās:

127. Projektējot jaunas B vai C kategorijas ielas un veicot to rekonstrukciju, paredz prettrokšņa pasākumus atbilstoši normatīvajiem aktiem.

130. Prettrokšņa ekrāns:

130.1. prettrokšņa ekrāna nepieciešamību pie jaunbūvējamām B un C kategorijas ielām un dzelzceļa, kā arī tā parametrus nosaka, veicot trokšņa līmeņa modelēšanu;

130.2. veidojot prettrokšņa ekrānus esošās apbūves gadījumā, tos var izmantot žogu vietā;

130.3. kā prettrokšņa ekrānu var izmantot ēkas vai to daļas, kurām nav jānodrošina prettrokšņa pasākumi.

Saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” 4.pantu “Operators, veicot piesārņojošu darbību, ievēro tās specifiku un veic pasākumus, lai novērstu piesārņojuma rašanos vai samazinātu tā emisiju”, bet saskaņā ar 5.pantu “Operators, kā arī atbildīgās valsts un pašvaldību institūcijas veic nepieciešamos piesardzības pasākumus, lai novērstu vai, ja tas nav iespējams, samazinātu vides piesārņošanu vai tās risku, kā arī avāriju risku.”

Ņemot vērā gan likumu “Par piesārņojumu”, gan Vējzaļsalas vēsturiskā dzīvojamā rajona iedzīvotāju priekšlikumus par nekustamo īpašumu attīstības iespējām lokālpilnvarojuma teritorijā, vides risku samazināšanas, t.sk. prettrokšņu pasākumu īstenošana jāveic gan operatoriem, kas veic piesārņojošu darbību (Rīgas brīvosta, pašvaldība, atsevišķu objekti īpašnieki un/vai nomnieki), gan iedzīvotājiem un nekustamo īpašumu īpašniekiem, kas vēlas pārbūvēt esošo dzīvojamo apbūvi vai attīstīt publisko apbūvi lokālpilnvarojuma teritorijā, ņemot vērā lokālpilnvarojuma nosacījumus. Līdz plānoto transporta būvju – Ziemeļu transporta koridora, Eksporta ielas pagarinājuma un plānotās dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvei, to attīstībai rezervētie zemes gabali izmantojami atbilstoši esošajai izmantošanai kā apbūves teritorijas pie esošām ēkām atbilstoši to esošajai funkcijai vai kā dabas un apstādījumu teritorijas, nodrošinot to attiecīgu kopšanu un uzturēšanu.

3.2.3. Ielas un piebraucamie ceļi

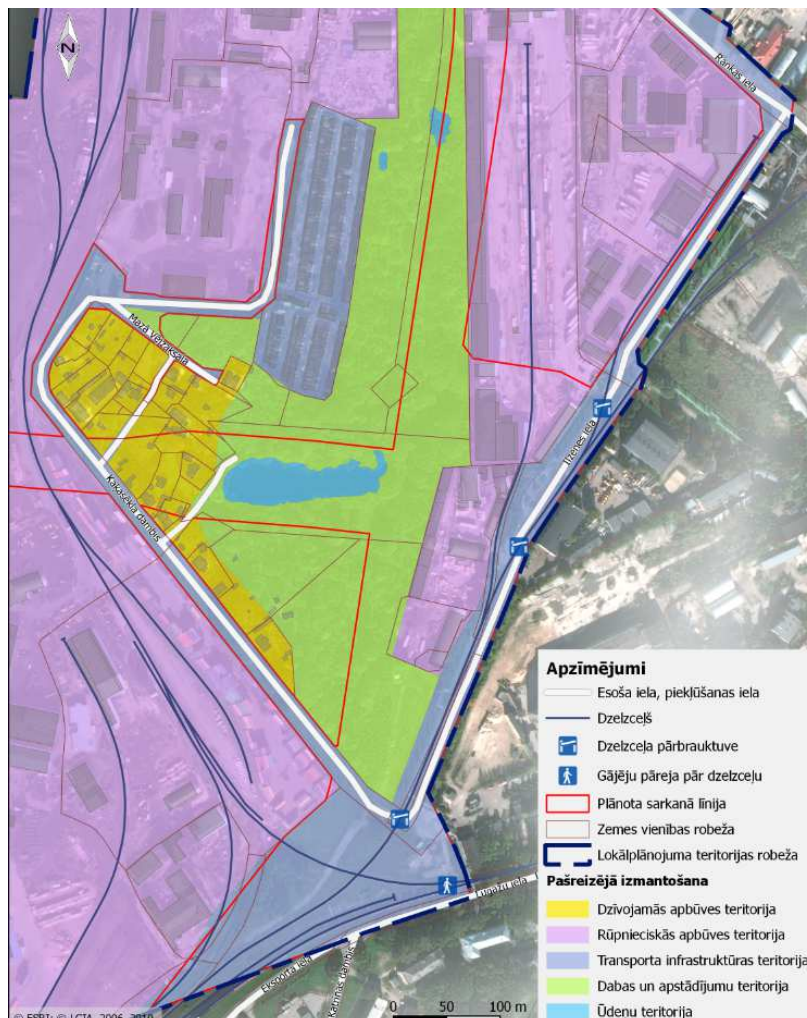
Teritorijai šobrīd ir nodrošināta piekļuve gan no sauszemes puses – pa izbūvētajiem pievedceļiem un ielām no Uriekstes ielas, Ganību dambja un Eksporta ielas puses, kā arī pa esošajiem dzelzceļa pievedceļiem, gan arī no ūdens puses, izmantojot esošos kuģu ceļus pa Daugavu un izbūvētās piestātnes.

Nākotnē, izbūvējot plānotās transporta infrastruktūras būves piekļuves risinājumi var mainīties, un iespējamie risinājumi ir apskatīti lokālpilnoņuma pielikumu daļā “Transporta plūsmu izpēte” (SIA BRD projekts”, 2017). Lokālpilnoņumā ir noteikts, ka piekļuvi lokālpilnoņuma teritorijā esošajām un plānotajām apbūves teritorijām organizē:

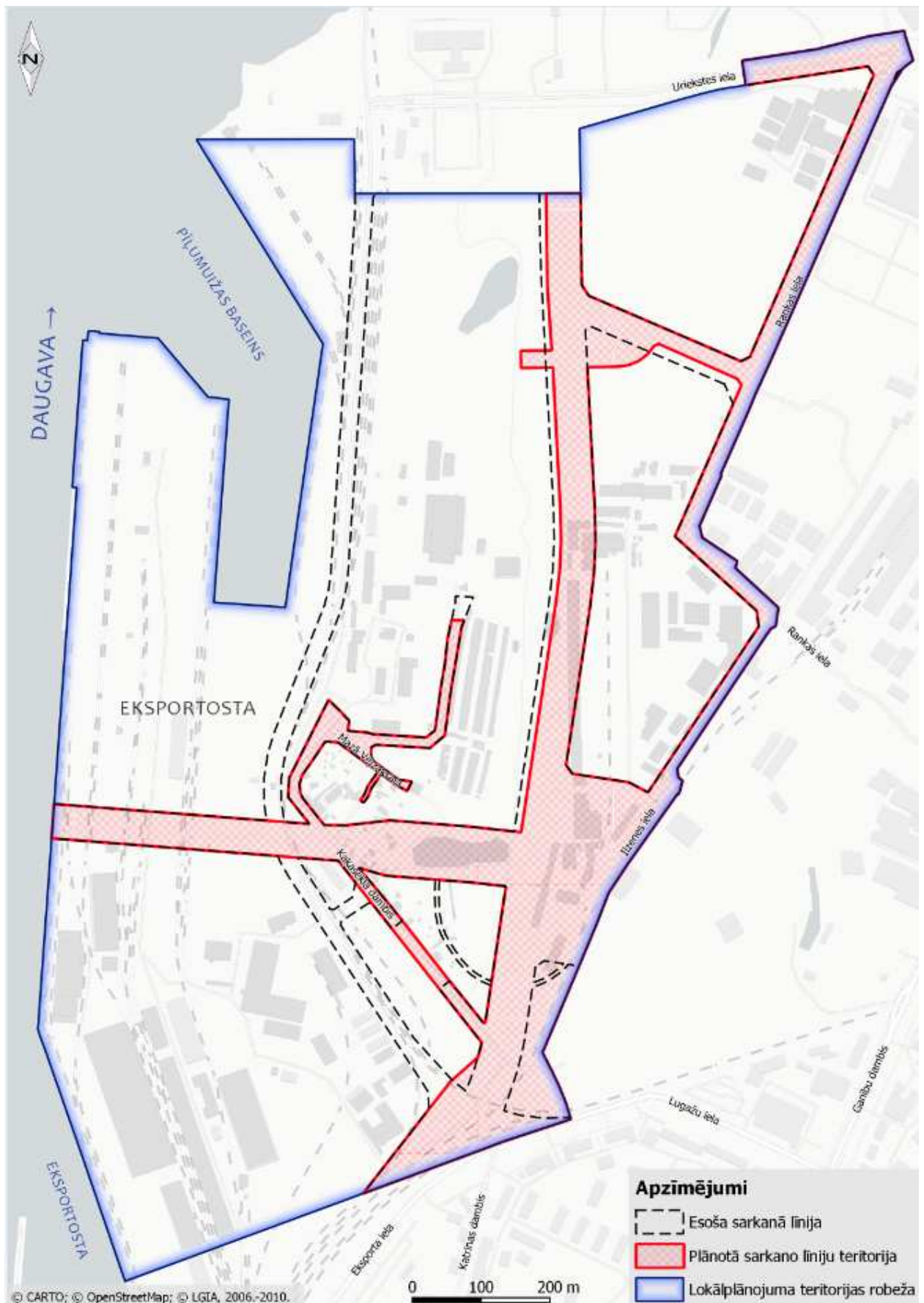
- Jauktas centra apbūves teritorijām (JC52) pa Kaķusēkļa dambja ielu - no Eksporta ielas, Lugažu ielas vai Ilzenes ielas puses;
- Rūpnieciskās apbūves teritorijām (R6) no Uriekstes un Rankas ielas puses, izbūvējot jaunu ielu atbilstoši noteiktajām ielas sarkanajām līnijām, vai citu – vietējas nozīmes pievedceļu;
- Tehniskās apbūves teritorijām (TA5) no Eksporta ielas, Lugažu ielas vai Ilzenes ielas puses.

Lokālpilnoņuma risinājumi paredz nepieciešamību gar Kaķusēkļa dambja ielu, Mazo Vējaķsalas ielu un Rankas ielu izbūvēt gājēju ietves, kā arī labiekārtot esošo gājēju pāreju pār dzelzceļa sliežu ceļiem un Lugažu ielu, virzienā no Kaķusēkļa dambja uz Katrīnas dambi, nodrošinot drošu un ērtu gājēju un velobraucēju kustību.

Piekļūšana esošajām dzīvojamām ēkām un zemes vienībām, t.sk. dabas teritorijām, līdz plānoto transporta būvju izbūves uzsākšanai saglabājama no esošajām ielām – Kaķusēkļa dambis un Mazā Vējaķsalas iela, kā arī no esošajiem piebraucamajiem ceļiem bez nosaukuma, atbilstoši lokālpilnoņuma grafiskās daļas plānā “Teritorijas pašreizējā izmantošana” attēlotajām ielu un ceļu trasēm (skat. 60.attēlu).



60.attēls. Teritorijas pašreizējā izmantošanas kartes fragments ar plānotajām ielu sarkanajām līnijām.



61.attēls. Ielu sarkano līniju grozījumi.

Ņemot vērā lokālpilnojuma izstrādes laikā apkopoto informāciju (skat. paskaidrojumu raksta sadaļu 2.4.3. Ziemeļu transporta koridors) var secināt, ka lokālpilnojuma teritorijā esošais Ziemeļu transporta koridora posms var tikt izbūvēts divējādi. Plānoto transporta būvju izvietojums, šķērsprofils 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. Tā kā šobrīd nenotiek Ziemeļu transporta koridora 2.posma izpēte vai būvprojektēšana, lokālpilnojuma 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.

Rūpnieciskās apbūves un Tehniskās apbūves teritoriju iekšējie ceļi nav plānoti kā publiskas ielas, tādējādi nodrošinot šo teritoriju atbilstošu funkcionēšanu. Šo teritorijas iekšējiem ceļiem ir priekšlikums likvidēt šobrīd spēkā esošās ielu sarkanās līnijas, kā arī jaunas nenoteikt.

3.2.4. Dzelzceļa infrastruktūras attīstība

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.

Lokālpilnojuma risinājumos šobrīd tiek saglabāti arī visi esošie dzelzceļa pievedceļi, jo nav zināmi konkrēti plānotā dzelzceļa savienojošā ceļa izbūves plāni un termiņi. Pēc A/S "Latvijas dzelzceļš" sniegtās informācijas, esošais dzelzceļa tilts pāri Sarkandaugavas attecei (ārpus lokālpilnojuma teritorijas) var nodrošināt Kundziņsalas ostas teritoriju apkalpi līdz 23 dzelzceļa pāriem diennaktī. Pārsniedzot minēto esošā dzelzceļa tilta, stacijas "Rīga – Krasta" un pievedceļu kapacitāti var rasties nepieciešamība izbūvēt jaunu dzelzceļa staciju, pievedceļus, savienojošo ceļu un tiltu pāri Sarkandaugavas attecei, kas nākotnē varēs nodrošināt lielāku pārvadājumu skaitu, un kas neizslēdz iespēju plānoto dzelzceļa savienojošo ceļu un tiltu izbūvēt arī ātrāk.

Lokālpilnojuma teritorijā, paralēli plānotajam Eksporta ielas pagarinājumam, posmā no Lokālpilnojuma robežas pie Uriekstes ielas līdz esošajai dzelzceļa līnijai pie Lugažu ielas, ir rezervēta teritorija plānotā dzelzceļa savienojošā ceļa izbūvei. Lokālpilnojuma izstrādes ietvaros ir sagatavots priekšlikums plānotās dzelzceļa trases novietojuma iespējamai precizēšanai, ņemot vērā esošo inženierkomunikāciju (maģistrālais pilsētas kanalizācijas spiedvads un ūdensvads) izvietojumu un plānotā Eksporta ielas pagarinājuma ielas sarkanās līnijas (skat. 62.attēlu). Lokālpilnojuma risinājums paredz nākotnē izbūvēt kopīgu transporta koridoru, tajā izvietojot gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju (jauno dzelzceļa savienojošo ceļu), gan arī Eksporta ielas pagarinājumu, nodrošinot vismaz divas braukšanas joslas katrā virzienā (skat. lokālpilnojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu daļas 1.pielikumu).

Gadījumā, ja tiek realizēts plānotais dzelzceļa līnijas izbūves projekts virzienā uz Kundziņsalu un/vai plānotā Eksporta ielas pagarinājuma izbūve lokālpilnojuma teritorijā, un esošā ūdensvada un kanalizācijas spiedvada novietne traucē realizēt minēto transporta būvju izbūvi, lokālpilnojuma risinājumi paredz iespēju pārvietot esošo maģistrālo pilsētas ūdensvadu un esošos kanalizācijas spiedvadus – plānotās Eksporta ielas sarkano līniju koridorā (skat. 51. un 52.attēlu). Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

Plānotā transporta koridora, kas ietver jauno dzelzceļa pievedceļu un Eksporta ielas pagarinājumu, un tā Sarkandaugavas šķērsojuma (tilta vai tiltu) šķērsprofils un garenprofils, kā arī nepieciešamā dzelzceļa nodalījuma josla jāprecizē plānotā transporta koridora būvprojekta izstrādes ietvaros. Plānotā transporta koridora krustojums ar plānoto Ziemeļu transporta koridoru detalizēti jāplāno būvprojekta ietvaros, paredzot vairāklīmeņu satiksmes mezgla izveidi.



62.attēls. Plānotās dzelzceļa pievada trases novietojuma detalizācijas variants.

3.2.5. Meliorācijas un lietus notekūdeņu savākšanas sistēmas attīstība

Lokālpilnvarojuma teritorijas apbūvētajā daļā ir izbūvēta lietus notekūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēma ar sistēmas izvadiem Daugavā. Lokālpilnvarojuma 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.

Lokālpilnvarojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikts, ka "Jauktas centra apbūves teritorijā" ar indeksu JC52 atļauts veikt teritorijas kolmatēšanu (uzbēršanu), bet ne vairāk kā 1,0 m augstumā no esošās zemes virsmas.

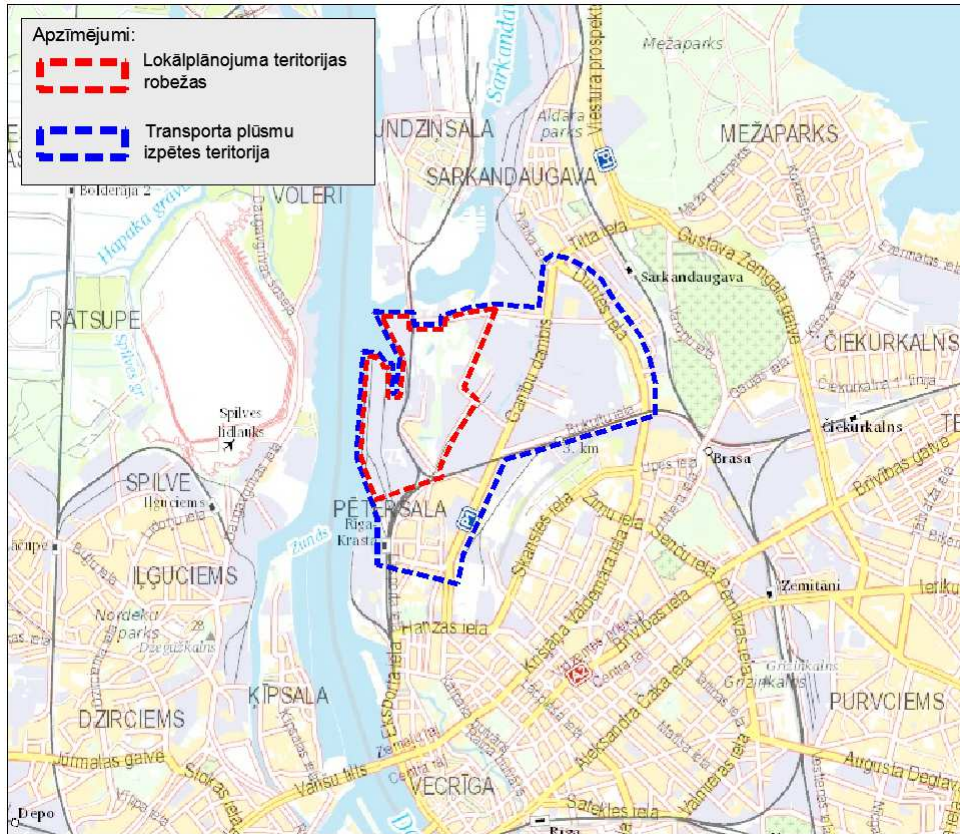
Būtiskas pārmaiņas esošajā lietus notekūdeņu dabiskās noteces struktūrā ieviešis plānoto transporta būvju izbūve, kuru rezultātā tiks apbūvēta šobrīd neapbūvētā lokālpilnvarojuma vidus daļa, kurā atrodas arī vairāki dīķi. Šobrīd daļa no lietus notekūdeņiem dabiskā ceļa tiek novadīti uz teritorijā esošajiem dīķiem teritorijas zemākajās vietās un dabiskā ceļā infiltrējas neapbūvētajās apstādījumu teritorijās. Izbūvējot plānoto transporta infrastruktūru, kā arī paplašinot esošās rūpnieciskās ražošanas teritorijas, nebūs iespējams saglabāt esošos dīķus un neapbūvētās platības. Līdz ar to, izstrādājot būvprojektus īpaša uzmanība jāvelta lietus ūdeņu novadīšanai no konkrētiem objektiem. Maģistrālā lietus notekūdeņu kolektora izbūves risinājumi, to izvietojot paralēli plānotās Eksportielas trasei ar noteci Sarkandaugavas attecē, jāparedz izstrādājot Eksportielas pagarinājuma, dzelzceļa savienojošā ceļa uz Kundziņsalu un/vai Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvprojektu.

Projekta „Rīga pret plūdiem” (pilnais nosaukums „Rīgas pilsētas virszemes ūdeņu ietekmju novērtēšana, novēšana un ekoloģiskā stāvokļa uzlabošana”) ietvaros Rīgas pilsētas pašvaldība 2012.gadā izstrādāja “Plūdu riska pārvaldības plānu” (apstiprināts ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr.5535) un “Metodoloģiskās vadlīnijas teritorijas plānošanai applūstošajās teritorijās” (apstiprinātas ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr.5534). Vadlīniju izstrādē par pamatu tika ņemti projektā līdz šim īstenoto pētījumu rezultāti un iegūtā informācija. Attiecībā uz Lokālpilnvarojuma teritorijas daļu pie Uriekstes ielas un Sarkandaugavas apkaimi, kas atrodas ārpus Rīgas Brīvostas teritorijas, metodoloģiskajās vadlīnijās tika piedāvāti 2 varianti, kā aizsargāt potenciāli applūstošās teritorijas no plūdiem tuvākā un tālākā nākotnē. Tā kā darbā tika secināts, ka ostas pietātņu paaugstināšana ir tālākās nākotnes jautājums, kā tuvākās nākotnes risinājums tika piedāvāts paaugstināt Rankas un Ilzenes ielu posmus, bet Sarkandaugavā gar Daugavas krastu izbūvēt atsevišķus aizsargdambjus un slūžas-regulatoru Sarkandaugavas kanālā (atrodas ārpus Lokālpilnvarojuma teritorijas). Tādējādi iespējams panākt ievērojamu iespējamo plūdu apdraudēto teritoriju samazināšanu Sarkandaugavā. 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 un ņemot vērā maksimālo plūdu līmeni ar 1% applūšanas varbūtību.

Konkrēti nosacījumi un risinājumi jaunu A un B kategorijas paaugstinātas bīstamības objektu būvniecībai Rūpnieciskās apbūves teritorijā (R6) un Tehniskās apbūves teritorijā (TA5) ar 1% applūšanas varbūtību vērtējami, izstrādājot būvprojektus, ņemot vērā arī tā brīža piegulošo teritoriju attīstību, t.sk., saistībā ar plānotās infrastruktūras izbūvi.

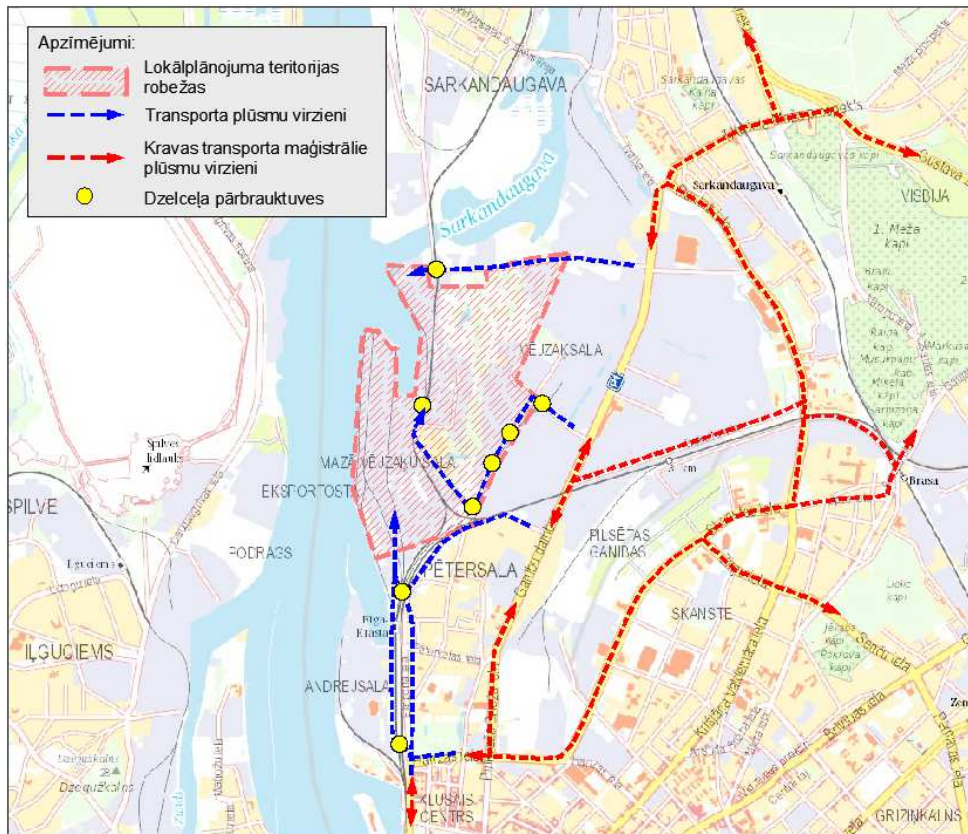
3.3. TRANSPORTA BŪVJU SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMS TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES TERITORIJĀ

Transporta plūsmas izpētes mērķis ir veikt esošās transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt transporta infrastruktūras risinājumus lokālplānojuma teritorijas apkopes uzlabošanai. Lokālplānojuma teritorijai un tās transporta plūsmu izpētes teritorijai ir veikta transporta plūsmu izpēte (skat. Lokālplānojuma Pielikumu sadaļu), autors – SIA “BRD projekts”.



63.attēls. Lokālplānojuma un tā transporta plūsmu izpētes teritorija

Satiksmes intensitātes uzskaitē lielākajā daļā krustojumu transporta plūsmu izpētes teritorijā tika veikta 2016.gada rudenī gan rīta (8.00-9.00), gan vakara (17.00-18.00) maksimuma stundās, savukārt, atsevišķos krustojumos tika izniegti 2015.gadā uzskaitītie SIA „Solvers” dati par satiksmes intensitāti krustojumos diennakts garumā. Uzskaiti 2016.gadā veica Rīgas Domes satiksmes departaments (RDSD) pēc SIA „BRD Projekts” pasūtījuma.



64. attēls. Galveno plūsmu virzieni uz/no Eksportostas

Informāciju par perspektīvajām dzelzeļa plūsmām uz Eksportostu ir sniegusi Rīgas brīvdostas pārvalde. Uz Eksportostas teritoriju (neskaitot Kundziņsalas plūsmas) tiek plānoti 11 200 vagoni mēnesī, kas gadā veidotu 134 400 vagonu, kas ir par 63 710 vagoniem (-32%) mazāk kā esošajā situācijā.



65. attēls. Dzelzeļa noslodzes dati (vagonu skaits 2016. gadā)

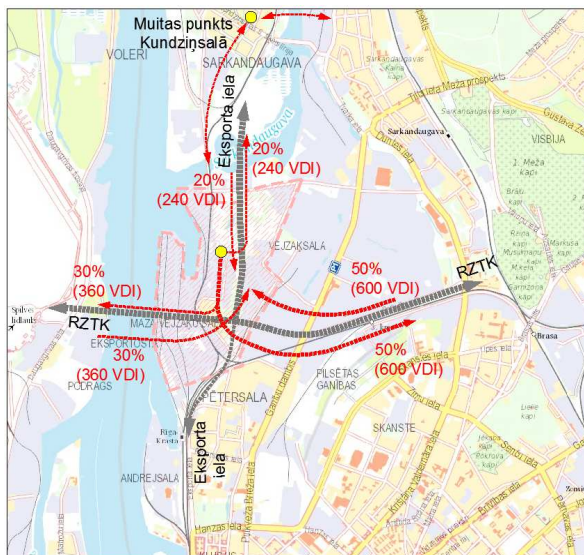


66. attēls. Sagaidāmais vagonu skaits gadā caur Eksportostu uz 2027. gadu (plūsmu sadalījums un infrastruktūras izvietojums ir pieņemts aptuveni)

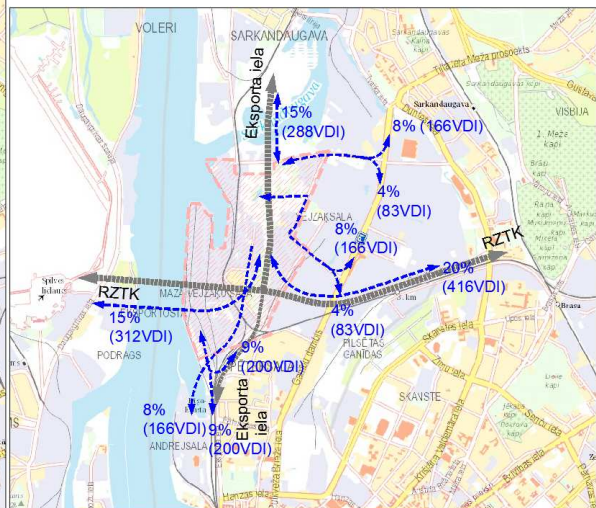
Savukārt, dzelzeļa plūsmas uz Kundziņsalu ir pieņemtas atbilstoši stvidoru sniegtajai informācijai Kundziņsalas lokālpilnvarojuma ietvaros. Plānotā plūsma uz 2027. gadu kopā – 85 825 vagonu gadā (+51 % vairāk kā esošajā situācijā). Ir sagaidāms, ka perspektīvā Krievu salas attīstības ietekmē kravu apjoms uz Eksportostu un Kundziņsalu, skaitot kopā, samazināsies par ~10 %.

Datus par perspektīvajām autotransporta plūsmām uz/no Eksportostas ir izsniegusi Rīgas brīvostas pārvalde. Sagaidāmās kopējās smagā auto transporta plūsmas uz Eksportostu – 2400 smago auto diennaktī, kas veidotu 120 smago automašīnu lielu satiksmes intensitāti kādā no rīta (8.00-9.00) vai vakara (17.00-18.00) maksimuma stundām. Savukārt vieglā transporta plūsmas intensitāte uz/no Eksportostas diennaktī perspektīvā ir sagaidāma 2800 vienību liela, kas veidotu 280 vieglās automašīnas kādā no maksimuma stundām.

Balstoties uz Transporta attīstības tematisko plānojumu pēc RZTK, Rietumu maģistrāles, Austrumu maģistrāles un Dienvidu tilta IV kārtas realizācijas tiks aizliegta kravas transporta kustība pa Rīgas mazā loka ielām, kā rezultātā kravas Eksportostā un Kundziņsalā nonāks pa RZTK un Austrumu, Rietumu maģistrālēm (saskaņā ar RIAS 2030). Attēlos zemāk skatīt transporta plūsmu sadalījumu pa virzieniem pēc pilna lielā loka ap Rīgu realizācijas (shēmās attēlotas klāt nākošās plūsmas pie esošajām plūsmām un muitas punkts uzrādīts tikai shematiski).



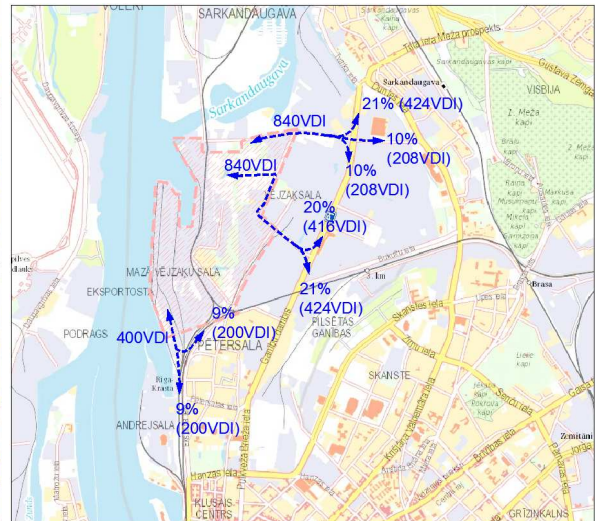
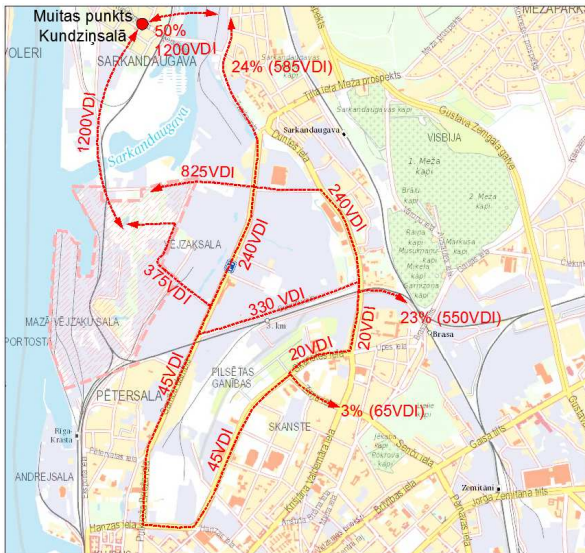
67. attēls. Kravas transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem pēc pilna lielā loka ap Rīgu realizācijas (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)



68. attēls. Vieglā transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem pēc pilna lielā loka ap Rīgu realizācijas (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)

Tomēr ir jāapzinās, ka Rietumu maģistrāle un RZTK III un IV posms nav sagaidāms tik drīzā nākotnē, bet šobrīd izstrādes stadijā ir projekti kā „Austrumu maģistrāle”, „Dienvidu tilta IV kārtā” un „Pārveds pāri dzelzeļa sliežu ceļiem Rīga – Skulta 1.,2.kārta”. Līdz ar to perspektīvo kravas un vieglā transporta plūsmu sadalījumu pa virzieniem skatīt attiecīgi 69. un 70. attēlā.

Šeit jāņem vērā, ka realizējot Kundziņsalas savienojumu ar Tvaika ielu, potenciāli tiks atslogota Uriekstes iela (pa ~1000 smagā auto vienībām) un Ganību dambis, jo reizē ar pārvedu muitas punkts pārcelsies uz Kundziņsalu un lielākā daļa smagā autotransporta plūsmas tiks virzīta pa projektēto pārvedu pāri dzelzeļa sliežu ceļiem. Var uzskatīt, jo lielākai autotransporta daļai būs nepieciešama muitas pakalpojumi, jo mazāk tiks noslogotas ielas kā Ganību dambis, Bukultu iela vai Skanstes iela.

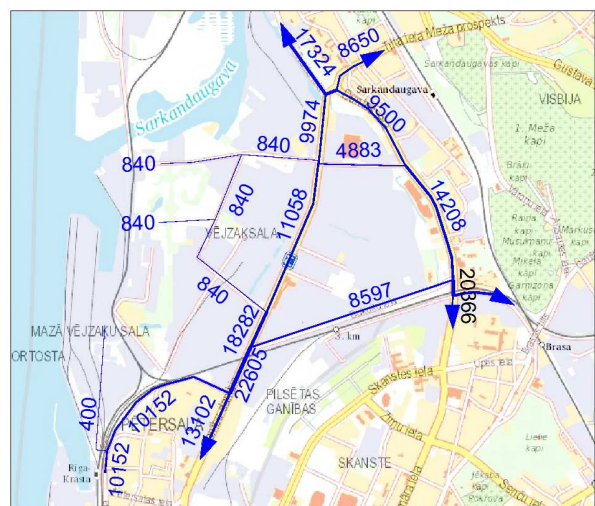
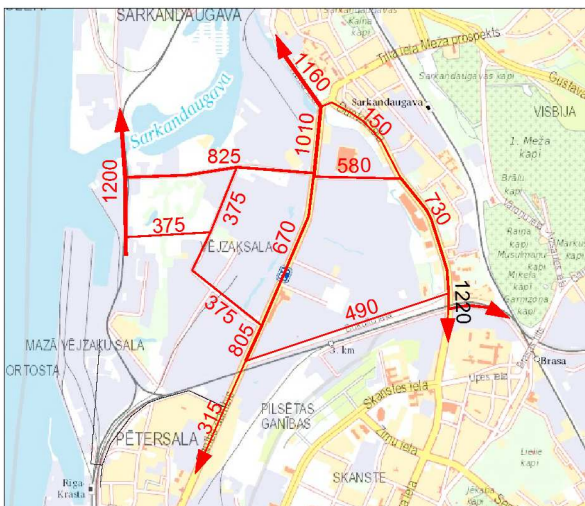


69. attēls. Kravas transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem, ņemot vērā izstrādes stadijā esošos projektus (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)

70. attēls. Vieglā transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem, ņemot vērā izstrādes stadijā esošos projektus (perspektīvā satiksmes organizācijas shēma)

Balstoties uz 69. un 70. attēliem ir izveidotas shēmas ar sagaidāmajām transporta plūsmām transporta plūsmu izpētes teritorijā. Lai varētu noteikt sagaidāmās transporta plūsmas uz ielām ir izdarīti sekojoši pieņēmumi:

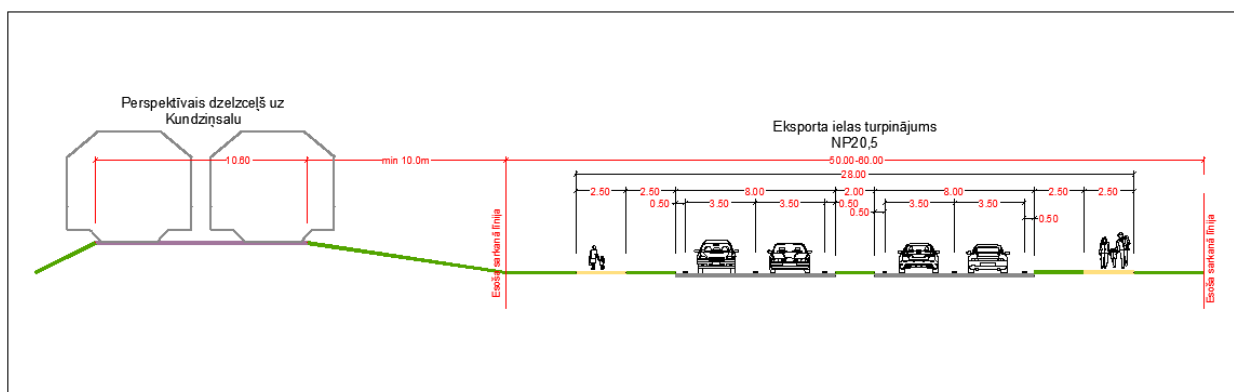
- Pēc Pārveda pār dzelzeļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte un pārveda no Tvaika ielas uz Kundziņsalu realizācijas esošās smagā transporta plūsmas izpētes teritorijā samazināsies divas reizes;
- Šīm transporta plūsmām klāt nāk Eksportostas radītās transporta plūsmas, kuras izsniegusi Rīgas Brīvostas pārvalde;
- Vieglā transporta plūsmas netiek koriģētas satiksmes infrastruktūras izbūves ietekmē, bet tiek palielinātas Eksportostas attīstības ietekmē, kas, savā ziņā, atspoguļo automobilizācijas pieauguma ietekmi.



71. attēls. Smagā autotransporta sagaidāmais VDI transporta plūsmu izpētes teritorijā

72. attēls. Vieglā autotransporta sagaidāmais VDI transporta plūsmu izpētes teritorijā

Atbilstoši Transporta infrastruktūras attīstības shēmai perspektīvā ir plānots Eksporta ielas turpinājums līdz Kundziņsalai, savienojot, šobrīd projektēšanas stadijā esošo pārvedu pāri Sarkandaugavai un RZTK trasi, kā arī Hanzas ielu. Šis savienojums plānots kā C kategorijas iela un perspektīvā pa Eksportielas turpinājumu diennakts laikā varētu pārvietoties līdz 30 000 automašīnu.



73. attēls. Eksporta ielas turpinājuma piedāvātais normālprofilis

Attiecībā uz piekļuvi no Rankas ielas, Eksporta ielas un Rankas ielas savienojums tiktu veidots esošo sarkano līniju koridorā uz/no Eksporta ielas (Kundziņsalas virzienā) atļaujot tikai labā pagrieziena manevrus caur lēnināšanas un ieskrējiena joslām. Savienojums ar Eksportostu tiktu organizēts caur tuneli zem perspektīvā Eksporta ielas pagarinājuma (Eksporta ielas garenprofilam ir jābūt augstākam par dzelzceļa garenprofilu) un tuneli zem perspektīvā dzelzceļa uz Kundziņsalu. Risinājums būtu jāprecizē gan, kad tiks detalizēts Eksporta ielas turpinājums, gan pie sliežu ceļu projektu izstrādes. Līdz dzelzceļa vai Eksporta ielas realizācijai šo savienojumu būtu iespējams veidot vienā līmenī ar esošo reljefu.



74. attēls. Piekļuve Eksportostai no Rankas ielas

Veiktajā izpētē ir secināts, ka atbilstoši Rīgas brīvostas sniegtajiem datiem plānotās autotransporta plūsmas uz/no lokālpārplānojuma teritorijas ir samērīgas ar esošo infrastruktūru un aizkavējuma laikus esošajos krustojumos tās ievērojami neietekmēs.

Transporta plūsmas izpētes izstrādātājs piedāvā infrastruktūras izbūves prioritāro secību teritorijās ārpus lokālpārplānojuma:

- a. Lai mazinātu Rīgas ielu fragmentāro raksturu, atslogotu Rīgas centru no kravas transporta plūsmām un uzlabotu kravas transporta nokļūšanu Rīgas ostā, tiek rekomendēts pilnībā realizēt šobrīd iesāktos projektus:
 - i. Pārvedu pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga Skulte 1.;2.kārtu (t.s.Tvaika ielas pārbūve);
 - ii. Satiksmes pārvedu no Tvaika ielas uz Kundziņsalu;
 - iii. Austrumu maģistrāli posmā no Vietalvas ielas līdz Ieriķu ielai;

- iv. Dienvida tilta IV kārtu.
- b. Lai attīstītu detālpilnvarojuma teritoriju Andrejsalā atbilstoši 2009.gada iecerei, ir nepieciešama sliežu ceļu un dzelzceļa stacijas „Rīga - Krasta” demontāža, tādēļ tiek rekomendēts:
 - i. Īstenot projektu „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” pilnā apjomā, pārceļot beramkravu pārkraušanu uz attīstības stadijā esošo Krievu salu;
 - ii. Realizēt Eksporta rajona dzelzceļa savienojumu ar staciju „Zemitāni”;
 - iii. Demontēt dzelzceļa infrastruktūru Andrejsalā.
- c. Atbilstoši RIAS 2030, līdz 2030.gadam ir jārealizē kāds no tiltiem pāri Daugavai (Hanzas šķērsojums vai RZTK). Realizējot kādu no šiem tiltiem / šķērsojumiem, lai papildus nenoslogotu Ganību dambi, ir nepieciešams realizēt Eksporta ielas turpinājumu līdz Kundziņsalas pārvadam.

Pēc projekta „Pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte” realizācijas tiek rekomendēts kravas transporta plūsmas virzīt pa Tvaika ielu un jaunizbūvēto pārvadu atslogojot Ganību dambi, Bukultu, Duntē un Lugažu ielas un to krustojumus.

Transporta plūsmas izpētes izstrādātājs piedāvā infrastruktūras izbūves prioritāro secību lokālpilnvarojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā:

- a. Sliežu ceļu Andrejsalā demontāža jeb ekspluatācijas pārtraukšana;
- b. Kaķasēkļa dambja un Ilzenes ielas pārbūve;
- c. Iekšējā ostas transporta savienojuma uzlabošana starp Eksportostu un Kundziņsalu jeb tilta pāri Sarkandaugavai paplašināšana;
- d. Rankas ielas un Eksportostas ražošanas teritoriju savienojuma izveide (plānotās ielas izbūve);
- e. Pēc Hanzas vai Ziemeļu šķērsojuma izveides ir jārealizē Eksporta ielas turpinājums līdz Uriekstes ielai un tālāk - līdz Kundziņsalai, izbūvējot jaunu tiltu pāri Sarkandaugavai.

4. LOKĀLPLĀNOJUMA UZDEVUMU UN RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030.GADAM

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

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM2 „Inovātīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika”** – nosakot, ka:
[30] „Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”**
[51] *Rīga ir starptautiski atzīts un pievilcīgs zaļo inovāciju centrs. Pilsētā atbildīgi patērē resursus un efektīvi izmanto enerģiju. Pateicoties ievērojami samazinātam izmešu daudzumam, gaisa kvalitāte visur pilsētā atbilst ES standartiem un pilsētā ir samazinājies trokšņa piesārņojums. Ostā veiktie ievērojami ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attiekmē pret iedzīvotāju drošību un dzīves kvalitāti.*

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM4 “Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole”**

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

[63] *Pasažieru ostas terminālis Andrejsalā un kruīzu kuģu piestātne ir jauna pilsētas vizītkarte tūristiem, kas pilsētu sasniedz ar prāmju un kruīzu kuģu satiksmi. (...)*

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam Telpiskās attīstības perspektīvas Stratēģijas daļā, kurā rakstveidā un grafiski ir noteiktas teritorijas attīstības vadlīnijas, attīstības prioritātes un vēlamās izmaiņas ilgtermiņā.

Tematiskajā daļā “Apdzīvojuma telpiskā struktūra” noteikts, ka:

[105] *“Brīvostas teritorijā esošā dzīvojamā apbūve turpmāk izvērtējama kontekstā ar ostas attīstības plāniem, izmantojot kompensējošos mehānismus iedzīvotājiem teritoriju transformācijas gadījumā.”*

Tematiskajā daļā “Transporta infrastruktūra” noteikts, ka:

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

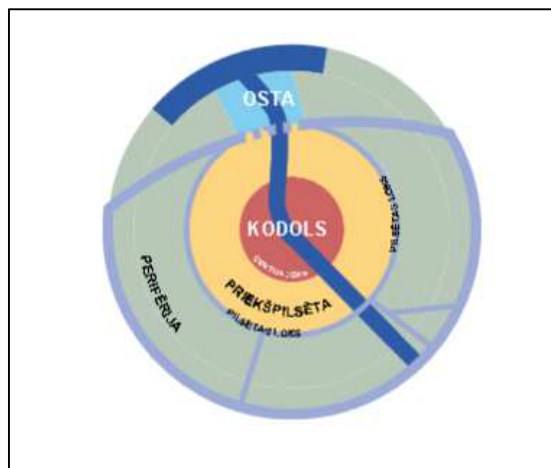
[129] *“Līdz 2030.gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskas diskusijas jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas vai Ziemeļu, tādējādi 2030.gadā pilnībā būs pabeigts tikai viens no pilsētas lokiem.”*

[130] *“Ziemeļu transporta koridors – ilgtermiņā paredzams, ka tā izbūve var tikt realizēta pa posmiem, atsevišķiem posmiem nodrošinot dažādu autotransporta grupu vajadzības. Ziemeļu transporta koridora I un II posms primāri nodrošina vieglā autotransporta ērtu savienojumu ar pilsētas loku, kā arī galamērķiem Vidzemes virzienā. Kravas transportam būtiskākie ir I, III, IV posms, kas nodrošina Rīgas brīvostas savienojumu ar Rīgas apvedceļu, kā arī ar Rietumu un Austrumu maģistrālēm un pilsētas loku, tādējādi nodrošinot kravu piekļuvi ostai, izmantojot Rīgas apvedceļu. Ziemeļu transporta koridora II posms kravu autotransportam nav prioritārs.”*

75.attēls. **Kravas un tranzīta autotransporta plūsmas organizācija Rīgā.**

Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

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



Stratēģijā ir noteiktas prioritārās attīstības teritorijas Rīgas pilsētā, tostarp daļa no lokālplānojuma teritorijas – Eksportosta. Stratēģijā ir noteikts, ka plānošanas jomā apsveramas iespējas palielināt un dažādot atļauto funkciju klāstu Centru apbūves teritorijās, piemēram, ņemot vērā ražošanas struktūras maiņu, atļaut arī iederīgās ražošanas funkcijas.



76.attēls. **Prioritārās attīstības teritorijas Rīgas pilsētā.**

Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Apzīmējumi

- Prioritārās attīstības teritorijas, ko plānots attīstīt līdz 2020.gadam
- Prioritārās attīstības teritorijas, ko plānots attīstīt līdz 2030.gadam

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

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

- **SN3 Iedzīvotājiem draudzīga transporta infrastruktūra**

[253] *Tā kā arvien pieaugošās automobilizācijas apstākļos un līdz ar to apkārtējās vides kvalitātes pazemināšanās apstākļos sabiedriskā transporta kvalitātei ir izšķiroša loma iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā, pašvaldības mērķtiecīgām investīcijām sabiedriskā transporta attīstībā jānodrošina kvalitatīvu un vieglajiem personīgajiem automobiļiem konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām*

- **SN4 Teritorijas izmantošana**

[257] *Pirms attīstīt jaunas, neapbūvētas teritorijas, priekšroka jādod degradēto un citu jau urbanizēto teritoriju revitalizācijai un attīstīšanai. Izvēloties jaunās attīstības teritorijas, jārespektē kompakta pilsētas attīstības modelis.*

- **SN6 Dabas mantojums un vides kvalitāte**

[271] *Saskaņā ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē, jāņem vērā pieaugošais plūdu risks, nodrošinot iedzīvotāju informēšanu, kā arī plānveidīgi realizējot nepieciešamos pretplūdu pasākumus atbilstoši Pretplūdu pārvaldības plānam.*

▪ SN7 Rīgas brīvdabas attīstība

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

▪ SN8 Pārdomāta industriālā attīstība

[278] *Industriālo teritoriju atļautās izmantošanas maiņa uz jauktu izmantošanu ir neatgriezenisks process, kas ilgtermiņā negatīvi ietekmē pilsētas ekonomiku kopumā, tādēļ jāierobežo industriālo teritoriju platību samazināšanās, vienlaikus nosakot Rīgas pilsētas pašvaldības lomu un ieguldījumu industriālo teritoriju attīstīšanā.*

[279] *Atbilstoši pilsētvides un ekonomiskās attīstības tendencēm izvērtējama ir smagās ražošanas objektu atrašanās tiešā RVC AZ tuvumā.*

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