



Es plānoju Rīgu

RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

**2006. - 2018. gadam
ar grozījumiem**

galīgā redakcija

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Rīgas dome, 2009

Saturs

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI	4
1. IEVADS	5
1.1. Izstrādāšanas pamatojums	5
1.2. Teritorijas plānojuma sastāvdaļas un struktūra	8
1.3. Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam izvērtējums	9
1.3.1. Dabas mantojums un vides kvalitāte	10
1.3.2. Kultūrvēsturiskais mantojums	11
1.3.3. Plānojuma struktūra un teritoriju izmantošana	11
1.3.4. Pilsētas telpiskās kompozīcijas jautājumi	12
1.3.5. Transporta jautājumi	14
1.3.6. Secinājumi un ieteikumi	15
1.4. Vispārīgi dati par Rīgu	17
2. RĪGAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI	20
2.1. Veicinošie priekšnoteikumi	20
2.2. Bremzējošie priekšnoteikumi	22
3. VISPĀRĒJIE RĪGAS ILGTERMIŅA ATTĪSTĪBAS MĒRĶI UN VIRZIENI	23
3.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija un misija	23
3.1.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija	23
3.1.2. Rīgas misija	23
3.2. Rīgas teritorijas plānošanas pamatnostādnes	25
4. RĪGAS ATTĪSTĪBA STARPTAUTISKĀ, NACIONĀLĀ UN REĢIONĀLĀ KONTEKSTĀ	27
4.1. Rīgas attīstība starptautiskā kontekstā	27
4.2. Rīgas attīstība nacionālā kontekstā	30
4.3. Rīgas attīstība reģionālā kontekstā	31
5. RĪGAS PLĀNOJUMA STRUKTŪRAS PERSPEKTĪVĀ ATTĪSTĪBA	36
5.1. Vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstība	36
5.2. Kultūrvēsturiskās teritorijas	45
5.3. Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona	53
5.4. Pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas	60
6. VIDE	63
6.1. Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra	63
6.2. Piesārņojums	82
6.2.1. Gaisa piesārņojums	82
6.2.2. Ūdens, gruntsūdens un grunts piesārņojums	89
6.2.3. Troksnis	90
6.2.4. Elektromagnētiskais starojums	91
6.3. Bīstamie objekti un riska teritorijas	92
6.4. Atkritumu saimniecība	95
6.5. Degradētās teritorijas	98
6.6. Aizsargjoslas	102
7. EKONOMISKĀ ATTĪSTĪBA	103
7.1. Ražošana, tirdzniecība un pakalpojumi	103
7.2. Rīgas brīvosta	105
7.3. Tranzīts un kravu pārvadājumi	113
7.4. Finanšu resursu piesaistes iespējas	115
8. MĀJOKLIS	119
8.1. Iedzīvotāji, demogrāfiskā situācija un prognozes	119
8.2. Situācija un attīstības tendences mājokļu sektorā	121
8.3. Rīgas dzīvojamo rajonu (apkaime) attīstība	124
9. TRANSPORTS – SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA	133
9.1. Transporta situācija un vispārējie attīstības principi	133
9.2. Ceļu (ielu) tīkls	137
9.2.1. Ceļu (ielu) klasifikācija	137
9.2.2. Ceļu (ielu) tīkla struktūra	138

9.2.3.	<i>Ceļu (ielu) tīkla attīstības scenāriji, to salīdzinājums un alternatīvie varianti ...</i>	140
9.3.	Gājēji	144
9.4.	Velotransports	145
9.5.	Pilsētas sabiedriskais transports	148
9.5.1.	<i>Galvenās pamatnostādnes sabiedriskā transporta attīstībā</i>	149
9.5.2.	<i>Sabiedriskā transporta satiksmes tīkla izveidošana.....</i>	150
9.5.3.	<i>Pilsētas pārvadājumi ar ārpuspilsētas transportu</i>	154
9.6.	Autotransports	155
9.6.1.	<i>Vieglās automašīnas.....</i>	155
9.6.2.	<i>Kravas transports.....</i>	156
9.7.	Ārējie transporta sakari.....	157
9.7.1.	<i>Dzelzceļa transports.....</i>	158
9.7.2.	<i>Autoceļi un autotransports.....</i>	161
9.7.3.	<i>Jūras transports</i>	162
9.7.4.	<i>Gaisa transports.....</i>	163
9.8.	Autonovietnes.....	165
9.9.	Transporta kustības īpašā režīma zona Vecrīgā.....	166
9.10.	Satiksmes drošība	168
9.11.	Vienota satiksmes pārvaldes sistēma	170
9.12.	Atsevišķu pilsētas teritoriju transporta apkalpes principi	174
10.	SABIEDRISKĀS IESTĀDES.....	178
10.1.	Izglītība.....	178
10.2.	Kultūra.....	182
10.3.	Sociālā aprūpe.....	186
10.4.	Veselības aprūpe.....	188
10.5.	Sports.....	190
10.6.	Rekreācija un tūrisms	193
10.7.	Valdība un pašvaldība	195
11.	INŽENIERINFRASTRUKTŪRA	196
11.1.	Ūdensapgāde	196
11.2.	Kanalizācija un lietuss ūdens kanalizācija	199
11.3.	Siltumapgāde.....	207
11.4.	Elektroapgāde un pilsētas apgaismojums.....	210
11.5.	Gāzes apgāde	213
11.6.	Elektroniskie sakari.....	216
12.	RĪGAS PILSĒTAS ROBEŽA UN IETEIKUMI TĀS MAIŅAI	218

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

#	Saīsinājums	Saīsinājuma nozīme
1.	a/c	Autoceļš
2.	AS	Akciju sabiedrība
3.	ASV	Amerikas Savienotās Valstis
4.	AZ	Aizsardzības zona
5.	CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
6.	CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
7.	EMS	Elektromagnētiskais starojums
8.	ES	Eiropas Savienība
9.	ĪADT	Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
10.	IKP	Iekšzemes kopprodukts
11.	ITVS	Inteliģentā transporta vadības sistēma
12.	LR	Latvijas Republika
13.	MK	Ministru kabinets
14.	NVS	Neatkarīgo valstu savienība
15.	RAP-95	Rīgas attīstības plāns 1995.-2005. gadam
16.	RD	Rīgas dome
17.	RTIAN	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
18.	RTP-2006	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam
19.	RTP-2006 ar grozījumiem	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem
20.	RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
21.	RVC AZ TP	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums
22.	SC	Siltumcentrāle
23.	SI	Satiksmes infrastruktūra
24.	TEC	Termoelektrocentrāle
25.	TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
26.	UNESCO	Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
27.	VAS	Valsts akciju sabiedrība

1. IEVADS

1.1. Izstrādāšanas pamatojums

Rīgas teritorijas plānojuma 2006-2018.gadam grozījumu izstrāde uzsākta pamatojoties uz izmaiņām likumdošanā - Aizsargjoslu likuma 06.03.2008. grozījumi; Ministru kabineta 03.06.2008. noteikumi Nr. 406 „Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu noteikšanas metodika” un grozījumi Ministru kabineta 27.06.2006. noteikumos Nr. 508 „Noteikumi par aizsargjoslām ap valsts aizsardzības objektiem un šo aizsargjoslu platumu”, Latvijas Republikas Satversmes tiesas 17.01.2008. spriedumu lietā Nr. 2007-11-3 par Rīgas brīvostu un 21.12.2007. spriedumu lietā Nr. 2007-12-03 par būvniecību applūstošās teritorijās, kā arī ņemot vērā ekonomiskās situācijas izmaiņas, valsts un pašvaldības intereses: VAS satarptautiskās lidostas „Rīga” attīstība, Rīgas brīvostas attīstība, Rīgas administratīvā centra Torņakalnā attīstība, transporta un inženierinfrastruktūras objektu attīstība.

Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir izstrādāts kā atsevišķs ilgtermiņa teritorijas plānošanas dokumentu kopums saskaņā ar sekojošiem Rīgas domes lēmumiem:

- 1) 2002.gada 4.jūnija lēmumu Nr.1385 „Par Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam izstrādes uzsākšanu”;
- 2) 2004.gada 14.decembra lēmumu Nr.3734 “Par grozījumiem Rīgas domes 04.06.2002. lēmumā Nr.1385 “Par Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam izstrādes uzsākšanu””;
- 3) 2005.gada 1.marta lēmumu Nr.3990 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam un Rīgas attīstības programmas pirmās redakcijas noteikšanu”, uzdodot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam pilnveidot Rīgas teritorijas plānojuma 1. redakciju atbilstoši institūciju atzinumiem un sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un sagatavot Rīgas teritorijas plānojuma galīgo redakciju;
- 4) 2005.gada 15.novembra lēmumu Nr.584 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam galīgās redakcijas noteikšanu, Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025.gadam apstiprināšanu un Rīgas attīstības programmas 2006.-2012.gadam galīgās redakcijas apstiprināšanu”;
- 5) 2005.gada 20.decembra lēmumu Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam apstiprināšanu”. Ar šo lēmumu apstiprināts RTP-2006 un tā grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi izdoti kā Rīgas domes 20.12.2005. saistošie noteikumi Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”;
- 6) 2007.gada 23.janvāra lēmumu Nr.1953 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” daļā „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi””;
- 7) 2007.gada 23.janvāra lēmumu Nr.1954 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves

- noteikumi" grafiskajā daļā „Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi M 1:10 000”;
- 8) 2007.gada 3.jūlija lēmumu Nr.2633 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskajās daļās „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M 1:10 000” un „Apbūves stāvu skaita plāns M 1:10 000”;
- 9) 2008.gada 1.aprīļa lēmumu Nr.3535 „Par grozījumiem ar Rīgas domes 03.07.2007. lēmumu Nr.2633 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskajās daļās „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M 1:10 000” un „Apbūves stāvu skaita plāns M 1:10 000” apstiprinātajā darba uzdevumā”;
- 10) 2008.gada 30.septembra lēmumu Nr.4224 „Par grozījumiem ar Rīgas domes 03.07.2007. lēmumu nr. 2633 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” grafiskajās daļās „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M1:10 000” un „Apbūves stāvu skaita plāns M1:10 000” apstiprinātajā darba uzdevumā”;
- 11) 2008.gada 14.oktobra lēmumu Nr.4284 „Par grozījumiem Rīgas domes 23.01.2007 lēmumā nr. 1953 „Par grozījumu izstrādes uzsākšanu Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” daļā „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi””.

Galvenie Latvijas Republikas normatīvie akti, atbilstoši kuriem ir sagatavots Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem:

- Latvijas Republikas likums „Par Pašvaldībām”;
- Latvijas Republikas „Teritorijas plānošanas likums”;
- Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumi Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”;
- Aizsargjoslu likums un saskaņā ar to izdotie MK noteikumi;
- „Likums par ostām” un saskaņā ar to izdotie MK noteikumi;
- Rīgas brīvostas likums;
- likuma „Par aviāciju” un saskaņā ar to izdotie MK noteikumi.

Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem izstrādāts, ievērojot Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam un Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam pēctecību un balstoties uz abu minēto teritorijas plānojumu izstrādes ietvaros veikto pētniecības darbu rezultātiem, statistikas datiem, privātpersonu, juridisko personu un institūciju

iesniegtajiem nosacījumiem un priekšlikumiem¹, dažādu mērķgrupu un ekspertu paustajiem viedokļiem un ieteikumiem, kā arī iedzīvotāju līdzdalību sabiedrības iesaistīšanas kampaņas “Es daru Rīgu”² ietvaros.

Rīgas attīstības plāns kopumā sastāv no trim savstarpēji saistītiem galvenajiem dokumentiem, starp kuriem ietilpst arī **Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem** (turpmāk tekstā – RTP-2006). **Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025. gadam** ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. **Rīgas attīstības programā 2006.-2012. gadam** izvērsti ir aprakstīta Rīgas esošā situācija sektoriālā skatījumā un atbilstoši pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai precizēti veicamie uzdevumi, programmas un projekti Rīgas sociāli ekonomiskās attīstības veicināšanai.

RTP-2006 **galvenais uzdevums** ir kalpot par efektīvu instrumentu Rīgas ilgtermiņa attīstības politikas īstenošanai atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam un saskaņā ar Attīstības programmu, izvērtējot teritorijas attīstības potenciālu un sniedzot atbilstošus nosacījumus pilsētas attīstībai teritorijas izmantošanas aspektā. Tādējādi RTP-2006 **vispārējais mērķis** ir sekmēt Rīgas ilgtspējīgu attīstību, nodrošinot visaugstāko iespējamo dzīves kvalitāti visiem cilvēkiem, kas Rīgā dzīvo, strādā, investē vai vienkārši to apmeklē.

RTP-2006 kā viena no Rīgas attīstības plāna sastāvdaļām vistiešākajā mērā attiecas uz:

- Rīgas domi un tai pakļautām struktūrvienībām - iesniegto īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa attīstības projektu izvērtēšanai;
- projektu pieteicējiem un kapitāla ieguldītājiem - savu projektu, teritorijas izmantošanas un apbūves ieceru atbilstības izvērtēšanai izvirzītajiem pilsētas attīstības mērķiem un savas darbības saskaņošanai ar pilsētas tālākās attīstības nodomiem;
- zemes īpašniekiem, sava īpašuma nākotnes attīstības iespēju izvērtēšanai;
- vietējiem un ārzemju investoriem, informācijai par Rīgas nākotnes attīstības iespējām un nosacījumiem.

¹ Tai skaitā nosacījumi un priekšlikumi, kuri tika saņemti uzsākot teritorijas plānojuma izstrādi un arī teritorijas plānojuma 1. redakcijas un 2. redakcijas sabiedriskās apspriešanas laikā.

² Sabiedrības iesaistīšanas kampaņa “Es daru Rīgu” tika organizēta no 30.03.2004.-17.04.2004. ar mērķi aktīvi iesaistīt sabiedrību Rīgas attīstības plāna 2006.–2018. gadam tapšanā, aicinot iedzīvotājus izteikt savus priekšlikumus un idejas Rīgas attīstībai nākotnē.

1.2. Teritorijas plānojuma sastāvdaļas un struktūra

Atbilstoši Latvijas Republikas Teritorijas plānošanas likumam RTP-2006 ar grozījumiem rakstveidā un grafiski ir attēlota Rīgas teritorijas pašreizējā un noteikta perspektīvā atļautā izmantošana, šīs teritorijas attīstības iespējas, virzieni un izmantošanas aprobežojumi.

RTP-2006 ar grozījumiem sastāv no sekojošām sastāvdaļām, kuru saturs izveidots saskaņā ar Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumiem Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”:

- paskaidrojuma raksts;
- grafiskā daļa (5 kartes);
- teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi;
- pārskats par vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma grozījumu izstrādi (8 sējumi).

Saskaņā ar 20.12.2005. Rīgas domes lēmuma Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam apstiprināšanu” 1.punktu plānojuma grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi ir izdoti kā Rīgas domes 20.12.2005. saistošie noteikumi Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”. Paskaidrojuma raksts savukārt ir informatīvs rekomendējoša rakstura dokuments Rīgas pašvaldības un ar to saistīto institūciju darbam pilsētas attīstības un plānošanas jautājumos.

RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma raksts sastāv no 12 secīgi izkārtotām un savstarpēji saistītām galvenajām nodaļām, kur plānojuma paskaidrojuma rakstam pieprasītā obligātā informācija³ ir izvērsta atbilstoši Rīgas specifiskajai situācijai un interesēm:

- 1) **Ievads** – plānojuma izstrādes pamatojums, būtība, struktūra, Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam vispārējs izvērtējums, galvenie informatīvie dati par Rīgu un RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma rakstā izmantotie saīsinājumi;
- 2) **Rīgas attīstības priekšnoteikumi** – apskatīti galvenie Rīgas teritorijas attīstību veicinošie un bremzējošie priekšnoteikumi, pamatojoties uz Rīgas attīstības plāna izstrādes ietvaros veikto izpēšu un diskusiju rezultātiem;
- 3) **Vispārējie Rīgas ilgtermiņa attīstības mērķi un virzieni** – atspoguļota Rīgas pilsētas attīstības vīzija, misija un teritorijas plānošanas pamatnostādnes atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam;
- 4) **Rīgas attīstība starptautiskā, nacionālā un reģionālā kontekstā** – aprakstīta Rīgas loma un intereses teritorijas attīstības un plānošanas jautājumos starptautiskā, nacionālā un reģionālā kontekstā;
- 5) **Rīgas plānojuma struktūras perspektīvā attīstība** – paskaidrota Rīgas plānojuma struktūras perspektīvā attīstība, galvenie principi un to plānotās telpiskās izpausmes,

³ Atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta 19.10.2004. noteikumu Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi” 23. pantam.

- īpaši izdalot Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu, citas pilsētas kultūrvēsturiskās teritorijas, kā arī pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas;
- 6) **Vide** – detalizēti apskatīti nosacījumi pilsētas dabas vides uzlabošanai, uzmanību pievēršot arī atkritumu apsaimniekošanas un degradēto teritoriju revitalizācijas jautājumiem;
 - 7) **Ekonomiskā attīstība** – apskatīti Rīgas ekonomiskās vides attīstībai svarīgi aspekti (Rīgas brīvosta, tirdzniecība, kravu pārvadājumi, finanses u.tml.), ņemot vērā pilsētas ekonomikas attīstības ciešo saisti ar tās teritorijas resursiem, priekšrocībām un trūkumiem;
 - 8) **Mājoklis** – īss pārskats par pilsētas demogrāfisko situāciju un tendencēm mājokļu sektorā, kā arī piedāvājums dzīvojamo rajonu (apkaime) attīstības politikai Rīgā;
 - 9) **Transports** – vispārējs transporta situācijas raksturojums un galvenās problēmas, kā arī risinājumi transporta sistēmas uzlabošanai kopumā un pa atsevišķiem tās segmentiem;
 - 10) **Sabiedriskās iestādes** – skatījums par dažādu sabiedrisko iestāžu perspektīvās teritoriālās attīstības jautājumiem Rīgā;
 - 11) **Inženierinfrastruktūra** – apraksts par Rīgas pilsētas nodrošinājumu ar dažādām inženierkomunikācijām (ūdensapgāde, kanalizācija un lietuss ūdens kanalizācija, siltumapgāde, elektroapgāde un gāzes apgāde) un plāni situācijas uzlabošanai;
 - 12) **Rīgas pilsētas robeža un ieteikumi tās maiņai** – vispārīgs izvērtējums par potenciālo Rīgas administratīvo robežu pārskatīšanu.

RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma rakstu papildina 5 attēli un 44 tematiskās kartoshēmas, uz kurām tekstā izveidotas īpašas norādes.

RTP-2006 ar grozījumiem grafiskajā daļā ietilpst un kā pašvaldības saistošo noteikumu Nr.34 pielikumi noteikti šādi kartogrāfiskie materiāli:

1. Rīgas pilsētas topogrāfiskais plāns M 1:10 000;
2. Teritorijas esošā izmantošana M 1:10 000;
3. Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi M 1:10 000;
4. Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana M 1:10 000;
5. Apbūves stāvu skaita plāns M 1:10 000;

1.3. Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam izvērtējums

Lai sekmīgāk turpinātu attīstīt Rīgas teritoriju un nodrošinātu iesākto lielmēroga projektu īstenošanas turpināšanu (piemēram, Austrumu maģistrāles un Dienvidu tilta piebraucamo ceļu

izbūve) viens no RTP-2006 ar grozījumiem izstrādes galvenajiem principiem ir pēctecības princips. Šī principa kvalitatīvākai pielietošanai bija nepieciešams izvērtēt RTP-2006 stiprās un vājās puses, nepilnības un pretrunas, kas atklājušās un apzinātas plāna realizācijas gaitā un būtu novēršamas RTP-2006.ar grozījumiem

Skatoties uz Rīgas attīstību pēdējos 3 gados, var secināt, ka RTP-2006 ir veicinājis relatīvu stabilitāti pilsētas izaugsmē, tomēr novērojams zināms principialitātes trūkums – pielāgojoties investoru, zemju īpašnieku un to pārpircēju interesēm, kas reizēm ir pretrunā ar pilsētas ilgtspējīgas attīstības noteikumiem.

1.3.1. Dabas mantojums un vides kvalitāte

RAP-95 paredzēja, ka viens no pilsētas ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikumiem ir veselīgas dzīves vides radīšana, dabas vērtību saglabāšana un degradētās vides rekultivācija. Plāna ietvaros tika veikti vairāki darbības uzlabojumi, kas būtiski izmainīja arī pieeju Rīgas dabas vides saglabāšanai un attīstībai.

Diemžēl līdz šim bieži ir notikusi neprofesionāla un nepamatota dabas pamatnes transformēšana un pārvērtēšana. Nereti ir tikušas apbūvētas piekrastes platības, un joprojām nav pietiekami skaidra attieksme pret nelikumīgām darbībām mežos un kokaugu vērtībām privātos dārzos un kultūrvēsturiskās platībās.

RAP-95 noteiktā dabas mantojuma saglabāšanas politika, piemēram, dabas pamatnes teritoriju precizēšana, praksē nav pilnībā izmantota, un ne vienmēr ņemti vērā ieteiktie papildinājumi. Lielākā problēma šajā jomā ir nesaskaņotā Rīgas pašvaldības nodokļu un plānošanas politika. Tādēļ būtu ieteicams turpmāk nenoteikt vispārēju “dabas pamatnes” zonējumu, bet skaidri formulēt politiku par katru “dabas pamatnes” sadaļu. Bez tam jāapzinās, ka pilsētas virszemes ūdens objektu saimniecība ir būtisks ekoloģisks process, kas nepieciešams Rīgas dabas vērtību saglabāšanai un degradētās vides revitalizācijai.

RTP-2006 jēdziens „dabas pamatne”, kas tika lietots RAP-95, tika aizstāts ar jēdzienu „apstādījumu un dabas teritorijas”.

1.3.2. Kultūrvēsturiskais mantojums

Rīgas vēsturiskā centra (turpmāk tekstā - RVC) iekļaušana UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā 1997. gada decembrī (atbilstoši RAP—95 punktam 6.2.1.) apliecina šīs Rīgas daļas kā kultūras objekta īpašo un universālo vērtību. Šis fakts ir veicinājis interesi un nopietnāku attieksmi pret kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu pilsētā. 2003. gada jūnijā pieņemts Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums, 2004. gada augustā — attiecīgie Ministru kabineta noteikumi un 2006.gadā apstiprināts Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums.

RAP-95 paredzēja, ka centra darījumu un finansu funkcija kļūs par svarīgu Rīgas ekonomiskās vides aspektu, kas radīs lielu komerciālu, biroju un biroja telpu pieprasījumu. Šāda nostāja joprojām rada spiedienu vēsturiskā centra saglabāšanai.

Rīgas dome uzņēmās iniciatīvu noteikt arī juridiskus un ekonomiskus nosacījumus, lai saglabātu un attīstītu pilsētībūvniecisko pieminekļu zonas, īpaši pilsētas centru kā harmonisku kultūrvēsturisku vienību. Bija paredzēts, ka dome izskatīs iespēju piešķirt finansiālus atvieglojumus fiziskajām personām, kas uztur labā fiziskā un vēsturiskā stāvoklī viņa īpašumā esošos arhitektūras pieminekļus (RAP—95 p. 6.2.6.), kas īpaši svarīgi attiecībā uz vēsturisko koka apbūvi, kā arī pilsētas centra apbūvi kopumā. Sagaidāms, ka Rīgas domes 11.09.2007. saistošie noteikumi Nr.88 „Nekustamā īpašuma nodokļa atvieglojumu piešķiršanas kārtība Rīgā”, kas nosaka kārtību, kādā zemes īpašnieki var saņemt nekustamā īpašuma nodokļu atvieglojumus, t.sk., par ēkām, kas ir kultūras pieminekļi un zemes gabaliem, kas atrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, apturēs tendenci, ka iedzīvotāju skaits pilsētas centrā samazinās ievērojami straujāk, nekā pilsētā kopumā, kā arī notiek daudzu ēku un bijušo dzīvokļu patvaļīgas pārbūves gadījumi, bet atsevišķu koka ēku likteni izšķir joprojām nenoskaidrotu iemeslu ugunsgrēki. Tomēr RTP-2006 ar grozījumiem īstenošanā īpaši jāpiestrādā pie namīpašnieku motivācijas celšanas saglabāt un atjaunot Rīgas bagāto kultūrvēsturisko mantojumu.

1.3.3. Plānojuma struktūra un teritoriju izmantošana

Respektējot Rīgas dabas vērtības un kultūrvēsturisko mantojumu, viens no RAP—95 pamatuzdevumiem bija nodrošināt strukturālo pamatu pilsētas ilgtspējīgai attīstībai. Apzinoties, ka Rīgai kā pilsētai, kuru Daugava sadala divās daļās, nav piemērota monocentriska struktūra, tika atbalstīta atsevišķu apakšcentru attīstība gan Daugavas labajā, gan kreisajā krastā. Apakšcentru attīstība jāveicina kā vēsturiski izveidojušos rajonos, piemēram, Teikā, Sarkandaugavā, Vecmīgrāvī, Čiekurkalnā, Āgenskalnā, Bolderājā, tā padomju laikā būvēto dzīvojamo rajonu (apkaime) centros — Purvciemā, Juglā, Pļavniekos, Ķengaragā, Zolitūdē un Ziepniekkalnā.

Pagaidām gan visas aktivitātes lielākoties tiek virzītas uz Rīgas centru. Tāpēc joprojām aktuāla un stimulējama ir pilsētas kā vienotas plānojuma sistēmas un minēto apakšcentru veidošanās. Turklāt šādiem apakšcentriem būtu jābūt savstarpēji saistītiem ar racionāli veidotu sabiedriskā transporta un sakaru tīklu, ieskaitot atsevišķas gājēju zonas jeb koridorus.

RTP-2006 viens no galvenajiem uzdevumiem un mērķiem būs atrast racionālu pieeju zemes un teritorijas izmantošanai, lai nodrošinātu teritoriāli līdzsvarotu pilsētas attīstību.

1.3.4. Pilsētas telpiskās kompozīcijas jautājumi

RAP—95 akcentē svarīgākos pilsētas struktūras un funkcionālos mezglus, kā arī atsevišķu zonu pieslēguma vietas pilsētas maģistrālēm un vizuālās uztveres asīm. Šeit jāņem vērā, ka Rīgas plānojuma struktūras un telpiskās kompozīcijas pamats ir, bija un būs Daugava. Savukārt galvenā šķērsass — Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris (posmā līdz Uzvaras laukumam) — ir nozīmīgākā RVC iekšējās struktūras un piemiņas akcentu (pieminekļu, t.sk. Brīvības pieminekļa) izvietojuma ass.

RVC AZ TP nosaka Vecrīgas silueta redzamības saglabāšanas virsuzdevumu. Skats uz Vecrīgu no tiltiem, iebraucot no lidostas puses pa Kalnciema ielu un ar vilcienu no Jelgavas vai Jūrmalas ir Rīgas lielākā vizuālā vērtība ar lielu kultūrvēsturisku nozīmi. Savukārt Daugavas kuģu ceļa pagriezieni un kreisā krasta centra uztveres galvenās asis rada labvēlīgus priekšnoteikumus jaunas Rīgas centra daļas veidošanai ieņemot Vecrīgai — Āgenskalna līča tuvumā, Ķīpsalas dienviddaļā un Klīversalā. Pilsētbūvnieciskā situācija šeit pieļauj izteiksmīgu apbūves siluetu, kas saskan ar jau realizētajiem un vēl tikai iecerētajiem būvniecības projektiem. Biroju ēka “Saules akmens” Preses nama tuvumā, paredzamā tipogrāfijas korpusa transformācija, kā arī jau ceļamā Latvijas Nacionālās bibliotēka Kuģu ielā un priekšlikumi Klīversalas apbūvei iezīmē iespēju šeit izbūvēt vēl vairākas 24 — 30 stāvu augstbūves. Šeit gan īpaša uzmanība jāpievērš jaunbūvju arhitektūras kvalitātei, lai netiktu degradētas pretējā Daugavas krastā atrodošā Rīgas vēsturiskā centra arhitektoniskās vērtības.

RTP-2006 jānodrošina mērķtiecīga pilsētas lielceļu ainavu scenāriju veidošana, akcentējot radiālo bulvāru un ielu, piemēram, Vienības gatves, Ziepniekkalna ielas, Jūrmalas gatves, Brīvības, Deglava, Lielirbes, Maskavas ielas ievadus jeb “pilsētas vārtus”, kas rada pirmo iespaidu par pilsētu, tajā iebraucot.

Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts nosaka skaidru telpisko veidolu Daugavas kreisā krasta apbūves veidošanai, kas iezīmētu vēsturisku pārmaiņu – kvalitatīvu Rīgas centra attīstības turpinājumu Daugavas otrā krastā.

Ar koncepciju respektētas pilsētas centra apbūves kultūrvēsturiskās vērtības un tradīcijas, jo īpaši Vecrīgas siluets – Rīgas un Latvijas zīmols.

Koncepcija ietver - Daugavas kreisā krasta apbūves siluetu no Daugavgrīvas līdz Katlakalnam – vairāk uzmanības pievēršot 5,2 kilometrus garajam un tuvākās nākotnes

būvniecības aktivitātēm pakļautajam posmam no plānotā Ziemeļu šķērsojuma pie Podraga līdz esošajam Salu tiltam pilsētas dienvidu daļā.

Šajā posmā nākotnē plānoti vērienīgi būvniecības darbi. Šobrīd būvniecības procesā vai projektēšanas stadijā Ķīpsalas dienvidu galā jau atrodas vairākas starptautiski atzītas, ārzemju un pašmāju arhitektu plānotas augstbūves. Tomēr, ņemot vērā pasaulē esošo ekonomiskās lejupslīdes situāciju, jārēķinās ar to, ka augstceltņu nodošana ekspluatācijā varētu aizkavēties.

Jaunais Rīgas attīstības plāns posmā no Ziemeļu šķērsojuma līdz Salu tiltam nosaka, ka 25 stāvu un augstāka apbūve pieļaujama Ķīpsalas dienvidu galā, teritorijā abpus Ziemeļu šķērsojuma trasei (Podrags, Spilve) un dienvidos no Salu tilta trases (atsevišķas teritorijas Zaķusalā un Lucavsalā). Savukārt Ķīpsalas dienvidu gala teritorijai, kas ietilpst Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā ir Ministru kabineta noteikts augstuma ierobežojums- 121 metrs.

Izstrādājot koncepciju, ņemta vērā mantotā telpiskā situācija 2006.gada vidū. Tā ir unikāla koka apbūves kolekcija Ķīpsalas centrālajā daļā (pilsētbūvniecības piemineklis), Hansabankas augstbūve (augstums -121 metrs), Preses nama augstbūve (augstums - 77 metri), Televīzijas komplekss Zaķusalā (augstums - 76 metri), saskaņotie un būvniecības stadijā esošie projekti (komplekss „Da Vinči” – 22 stāvi, Latvijas Nacionālā bibliotēka – 12 stāvi, 66 metri u.c.).

Šo ēku atrašanās Daugavas kreisā krasta tiešā tuvumā ir izejas pozīcija Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas tapšanai. Vīzija par Rīgu kā tradicionāli plakanu pilsētu ar atsevišķiem akcentiem baznīcu torņu veidolā beidza pastāvēt, kad tika uzbūvēta (2000.gadā – arī rekonstruēta) viesnīca „Latvija” (augstums - 95 metri), Zinātņu akadēmijas (Kolhoznieku nama) augstbūve (augstums - 108 metri), administratīvā ēka Republikas laukumā, kura nodota Zemkopības ministrijas lietošanā (augstums - 92 metri), kā arī iepriekš minētās būves Daugavas kreisajā krastā.

Vecrīgas siluets ar savu piramidālo raksturu parasti ir bijis pamatelements visos jaunās telpiskās struktūras meklējumos. Arī Daugavas kreisā krasta silueta veidošanas pamatā - ir Vecrīgas silueta trīskāršs atkārtojums piecu kilometru garā joslā. Šai apbūvei loģiski telpiskās kvalitātes un vertikālātes akcentus būtu jāsasniedz Ķīpsalas dienvidu galā, pasvītrotot esošā Rīgas centra un tā jaunā paplašinājuma atrašanās vietu.

Ķīpsalas dienvidu daļas apbūves siluetam pievēršama īpaša uzmanība, jo tas kļūs par Rīgas nozīmīgākās publiskās ārtelpas kopuma (teritorija starp Dzelzs un Vanšu tiltiem abos Daugavas krastos) svarīgu sastāvdaļu. Te veidojama arhitektūras augstās modes zona, kurā atsevišķas labas arhitektūras kvalitātes būves veidos iespaidīgu kopansampli.

Analizējot jau būvniecības procesā esošos un pieteiktos projektus, jāsecina, ka augstbūvju grupas vertikālā dominante var atrasties patreizējā Preses nama rajonā – tās konkrētais augstums un veidols modulējams kontekstā ar pārējām akcentētajām būvēm un skatiem no Rīgas vēsturiskā centra galvenajām publiskajām ārtelpām.

Visai Daugavas kreisā krasta teritorijai izveidota jauna rekomendējamo stāvu karte, kas ietilpst Rīgas Vēsturiskā centra aizsardzības zonā.

Koncepcijas galvenais uzdevums ir nodrošināt iespēju redzēt Vecrīgas panorāmu no publiskiem skatu punktiem.

Andrejsala atrodas Rīgas vēsturiskā centra (RVC) aizsardzības zonā, un līdz ar plānoto attīstību pilsētbūvnieciskā struktūra šajā teritorijā veidosies pilnīgi no jauna, kas nenoliedzami ietekmēs arī pilsētas ainavu.

Andrejsalas pamatkoncepcija ir ilgtspējīga attīstība, ar to saprotot ne vien attieksmi un pieeju ēku būvniecībā un apsaimniekošanā, bet arī īpašu uzsvaru liekot uz publiskās ārtelpas kvalitāti un sabiedriskā transporta attīstību ar tā prioritāru izmantošanu Andrejsalas apkalpē. Plānotais teritorijas funkciju salikums radīs iespēju iedzīvotājiem dzīvot un strādāt tādā sasniedzamības attālumā, kas neprasa pārvietošanos ar automašīnām un tādējādi nerada papildu transporta slodzi pilsētas centra ielās.

Lai jaunā apbūve veidotos pabeigtās un patstāvīgi funkcionējošās vienībās, plānojumā ir noteiktas kompleksas apbūves teritorijas, kas attīstīsies pēc vienotas būvniecības ieceres.

Andrejsalas apbūves pieļaujamais augstums pamatā ir 21 metrs, kas atbilst RVC apbūves veidošanas vēsturiskajām tradīcijām un mērogam. Teritorijas galvenā telpiskā dominante ir spēkstacija ar vertikālēm – vēsturiskajiem skursteņiem. Tas ņemts vērā plānojumā, lai kompozīcijā ar spēkstācijas ēku veidotu arhitektoniski bagātāku un kvalitatīvāku jauno vidi, pieļaujot atsevišķu akcentētu ēku izveidi virs 21 metra atzīmes.

Andrejsalā paredzēta izteismīga pilsētbūvnieciskā kompozīcija, kas respektē vēsturisko ostas būvju dinamisko ainavu Daugavas telpā un vienlaikus sasaucas ar citiem akcentiem – Vecrīgu, Vanšu tiltu, Ķīpsalu u.c. Plānojuma noteikumos ir skaidri aprakstīti nosacījumi pilsētbūvniecisko akcentu veidošanai: definēts lokālo akcentu (līdz 32 metriem) augstums un izvietojums, iespējas veidot dažus galvenos pilsētbūvnieciskos akcentus (līdz 42 metriem) un nosacījumi akcentētas ēkas izveidei Andrejsalas ziemeļu galā augstumā līdz 56 metriem. Visas akcentētās ēkas tiks būvētas arhitektūras konkursu rezultātā.

1.3.5. Transporta jautājumi

Transports ir viens no svarīgākajiem pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina pilsētas pastāvēšanu un dzīvotspēju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas transporta problēmas ir kļuvušas skarbākas, un tendences, kas ir vērojamas daudzās citās pasaules pilsētās, ir skaidri redzamas arī Rīgā. Automobilizācija ir augusi un turpina augt straujāk kā tas bija paredzēts. Tādēļ turpmāk būtu jāpārvērtē attieksme pret vieglajām automašīnām, īpaši Vecrīgā un lielākajā centra daļā. RTP-2006 būs vajadzīga daudz detalizētāka transporta, vispirms jau sabiedriskā transporta, apkalpes sistēmas izveidošana. Nelielas korekcijas automobilizācijā jau vērojamas 2009. gadā, kad daļa iedzīvotāju ekonomisko apsvērumu dēļ ir spiesti atteikties no pārvietošanās ar privāto automašīnu un tā vietā vairāk sāk izmantot sabiedrisko transportu, velosipēdu vai pārvietojas ar kājām. Šādi mainās pārvietošanās paradumi Rīgā. Tos būtu

iespējams uzturēt arī nākotnē, nodrošinot kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus un uzlabojot satiksmes drošību uz ielām, kas īpaši svarīga ir velosipēdistiem.

Autotransports ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgas centrā, bet, lai uzlabotu vides kvalitāti, nepieciešams veikt būtisku transporta sistēmas reorganizāciju un ar to saistīto infrastruktūras elementu racionālu izvietojumu. Tādi RAP-95 priekšlikumi kā smago automašīnu plūsmu novirzīšana, apejot pilsētas centru, sabiedriskā, īpaši elektrotransporta, attīstība, Daugavas ziemeļu šķērsojuma un Austrumu maģistrāles izveidojums ir galvenie gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumi, taču to realizācija ir ielgusi. Kā izņēmums minams vienīgi Dienvidu tilts.

Vēl nerealizētos pasākumus pēc iespējas ātri būtu jāsasaista ar kompleksu ilgtermiņa plānošanas procesu Rīgas un arī piepilsētas līmenī.

1.3.6. Secinājumi un ieteikumi

Neskatoties uz kritiku, RAP-95 bija uzskatāms par kvalitatīvu pilsētas teritorijas plānošanas dokumentu, kurš tika izstrādāts atbilstoši tā laika piedāvātajām iespējām un nosacījumiem tikai dažus gadus pēc Latvijas neatkarības atgūšanas.

Veiktais RAP-95 izvērtējums un tā realizācijas analīze parāda, ka sabiedrībā plaši izvērstajai diskusijai par Rīgas apbūves problēmām ir ļoti kompleksa cēloņu kopa, kas var tikt saistīta gan ar nepilnībām šajā plānā, gan mērķtiecīgas rīcības trūkumu tā iedzīvināšanā. Tomēr, neskatoties uz to, ka no pilsētplānotāju un sabiedrības puses nereti tika saskatīti RAP-95 pretrunīgi risinājumi teritorijas izmantošanā, jāatzīst, ka juridiski potenciālās nelikumības visbiežāk netika apstiprinātas. Acīmredzot to var daļēji izskaidrot ar RAP-95 nepietiekamo detalizāciju un nereti pārlietu ideālistiskajiem piedāvātajiem risinājumiem, kuriem trūka efektīvas sasaistes ar reālajā dzīvē notiekošajiem īpašumpiederības jautājumu risinājumiem, nekustamā īpašuma tirgus attīstības procesiem un vispārējās sociāli ekonomiskās situācijas attīstību Rīgā un Latvijā.

Jau savlaicīgi apzinoties šīs potenciālās RAP-95 nepilnības, plānā tika iestrādāta īpaša nodaļa par RAP-95 grozīšanas kārtību. Plāna autori apzinājās, ka ikdienas attīstības gaitā Plānam būs nepieciešami attiecīgi grozījumi un papildinājumi, jo sākotnēji tas tika uzskatīts kā pilsētībuvnieciskās dokumentācijas pirmā kārta, kurai sekos tālāka detalizācija — domes izstrādāta detalizēta procedūra un instrukcijas Attīstības plāna grozījumu ierosināšanai, izstrādāšanai, izvērtēšanai un pieņemšanai vai noraidīšanai (p. 15.1). Diemžēl tas netika izdarīts, un praksē sāka izmantot šajā nodaļā neveikli formulēto norādi, ka “izmaiņas, kuras nav būtiskas un skar tikai vietēju plānojuma organizācijas izmaiņu vai interpretāciju” var izdarīt ar Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas lēmumu. Šī norāde RAP-95 tika iekļauta situācijā, kad Latvijas Republikas Teritorijas plānošanas likums vēl nebija pārbaudīts praksē. Šodien, zinot kā “precizējuma” ideja tika iztulkota, šis elastības ieviešanas mēģinājums ir vērtējams kā neveiksmīgs un tāpēc no tā jāatsakās.

Izvērtējot normatīvos aktus pēc 1995.gada, zemes kadastra karti un īpašumpiederību, iepriekš veiktos RAP-95 grozījumus, fizisko personu iesniegumus un īpašuma tiesību nesamērīgus ierobežojumus „dabas pamatnes” teritorijās, tiesvedību starp Rīgas pašvaldību un fiziskām un juridiskām personām RTP-2006 tika būtiski pārskatīta „zili-zaļās” Rīgas struktūra un precizēta teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana zemes vienībām.

RTP-2006 ar grozījumiem tika ievērtētas jauno (apstiprināto pēc 2005.gada) normatīvo aktu prasības par 10% applūstošo teritoriju, Rīgas brīvostas un starptautiskās lidostas „Rīga” turpmākā attīstība, novērstas atklātās neprecizitātes, precizētas ielu sarkanās līnijas atbilstoši kadastra informācijai un precizētas pašvaldības funkciju veikšanai nepieciešamās teritorijas.

Iekļaujot nepieciešamos papildinājumus (t.sk. - RVC AZ TP) un korekcijas, RTP-2006 ar grozījumiem ir izstrādāts kā loģisks spēkā esošā RTP-2006 turpinājums. Turklāt tas būtu jū cieši saistīts ar Rīgai pieguļošo pašvaldību kopējo interešu teritoriju, Rīgai piederošo pierīgas mežu masīvu izmantošanas un transporta organizācijas plānojumu.

Svarīgi, lai jaunais Rīgas attīstības plāns kļūtu par svarīgāko dokumentu, kas nosaka pašvaldības darbības principus un ceļu Rīgas attīstības veicināšanai.

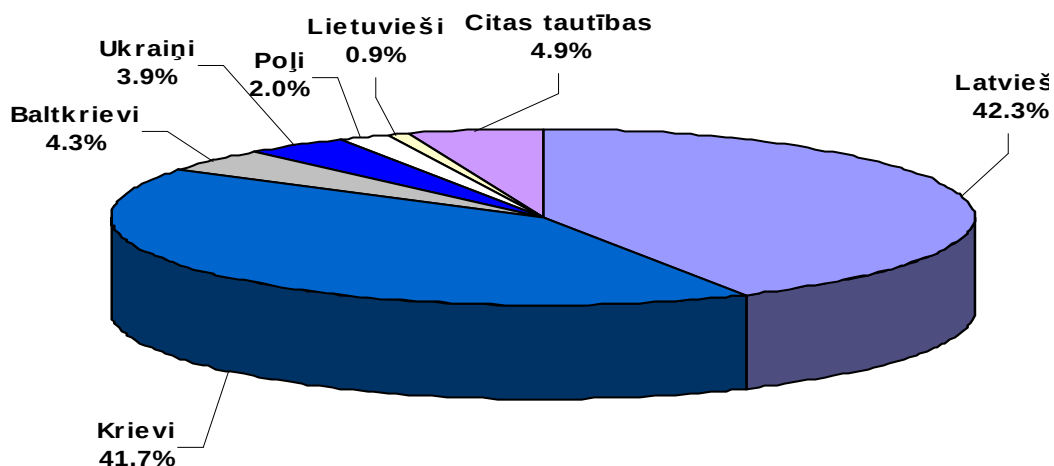
1.4. Vispārīgi dati par Rīgu

Iedzīvotāji:

Iedzīvotāju skaits (2009.g.):	715 978
Iedzīvotāju blīvums (skaits/sauszemes teritoriju) (2009.g.):	2355 (cilv./km ²)
Nacionālais sastāvs (2008.g.):	latvieši – 42,3%, krievi – 41,7%, baltkrievi – 4,3%, ukraiņi – 3,9%, poļi – 2,0%, lietuvieši – 0,9%, citas tautības – 4,9%
Vecumsastāvs (2008.g.):	līdz darbības vecumam (0-15 g.vec.) –12%; darbības vecumā (15-64 g.vec.) –66 %; virs darbības vecuma (>65 g.vec.) – 22%
Iedzīvotāju sastāvs pēc dzimuma (2009.g.):	vīrieši – 44,5%, sievietes – 55.5%

Attēls Nr.1

Rīgas iedzīvotāju nacionālais sastāvs 2008. gadā, %

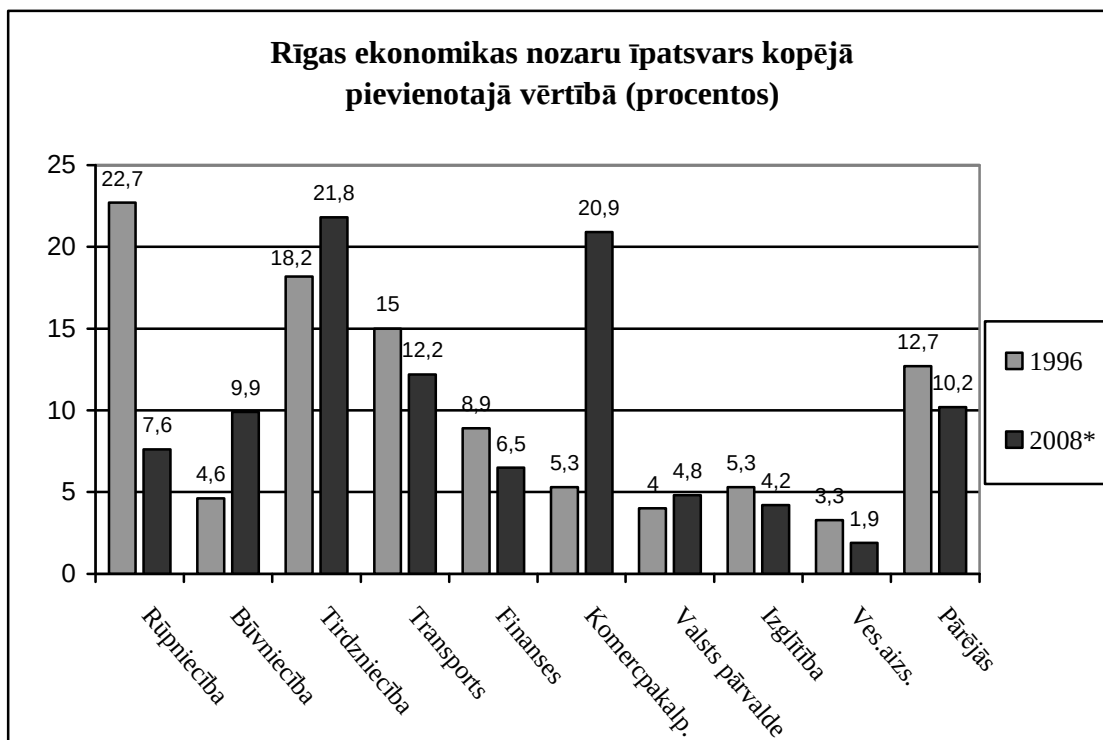


Ekonomiskie rādītāji:

IKP uz vienu iedz. (2006.g.):	8516 Ls
Vadošās ekonomikas nozares pēc pievienotās vērtības % (2007.g.):	tirdzniecība (23,6%) komercpakalpojumi (20,5%) transports un sakari (15,2%)
Bezdarba līmenis (2009.g. marts):	8,2%
Vidējā mājokļa platība uz 1 iedz. (2007.g.):	25 m ²
Vieglo transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedz. (2009.g.):	407,5
Kravu apgrozījums (2008.g.):	Lidostā "Rīga" - 7668 t Rīgas ostā – 29566 tūkst.t Dzelzceļa pārvad. - 56061 tūkst.t ((kopā, neizdalot Rīgu)
Pasažieru pārvadājumi (2008.g.):	Lidostā "Rīga" – 3691 tūkst. Rīgas ostā – 603.6 tūkst. Rīgas autoostā – 3,01 miljoni (2007.g.)

Attēls Nr.2

Rīgas ekonomikas īpatsvars kopējā pievienotajā vērtībā (%)



* 2008 - novērtējums

Rīgas teritoriju balance (2009.g.):

Teritorijas izmantošanas veids	Teritorijas platība un īpatsvars			
	Plānotā 2005.g.		Plānotā 2009.g.	
	Hektāri	%	Hektāri	%
Savrupmāju (ģimenes māju) apbūves teritorijas	1837	6,04%	1749	5,76%
Dzīvojamās apbūves teritorijas	2622	8,62%	2454	8,07%
Jauktas apbūves teritorijas	4257	14,00%	3392	11,16%
Centru apbūves teritorijas	714	2,35%	701	2,30%
Publiskās apbūves teritorijas	649	2,13%	807	2,65%
Ražošanas un komercdarbības teritorijas	n	n	690	2,27%
Ražošanas un rūpniecības teritorijas	743	2,44%	n	n
Rūpniecības teritorijas ostā	125	0,41%	n	n
Tehniskās apbūves teritorijas	802	2,64%	865	2,85%
Tehniskās apbūves teritorijas ostā	105	0,35%	n	n
Ceļi (ielas) ielu sarkano līniju robežās	3619	11,90%	4519	14,86%
Apstādījumu un dabas teritorijas	7389	24,30%	7430	24,44%
Apbūves ar apstādījumiem teritorijas	1212	3,99%	1011	3,33%
Dabas pamatnes teritorija ostā	623	2,05%	n	n
Ostas apstādījumu un dabas teritorija	n	n	68	0,22%
Ūdens teritorijas	3501	11,51%	3509	11,54%

Ūdens teritorijas ostā	1294	4,26%	1258	4,14%
Jauktas ražošanas teritorijas ostā	63	0,21%	n	n
Ostas jauktas apbūves teritorija	n	n	86	0,28%
Ostas ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija	n	n	298	0,98%
Jūras ostas apbūves teritorija	n	n	1086	3,57%
Darījumu iestāžu teritorijas ostā	37	0,12%	n	n
Sabiedrisko iestāžu teritorijas ostā	50	0,16%	n	n
Ostas publiskās apbūves teritorija ar apstādījumiem	n	n	21	0,07%
Turpmākās izpētes un plānošanas teritorijas ostā	203	0,67%	n	n
Ostu teritorijas	560	1,85%	n	n
Ostas lidlauka izbūves teritorija	n	n	175	0,57%
Lidlauka teritorijas jauktas apbūves teritorija	n	n	49	0,16%
Lidlauka teritorijas ražošanas un komercapbūves apb. terit.	n	n	87	0,29%
Lidlauka izbūves teritorija	n	n	150	0,49%
Pilsētas kopējā platība	30405	100,00%	30405	100,00%

n - teritorijas izmantošanas veidi, kuri attiecīgajā plānojumā integrēti citos teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas veidos.

.

2. RĪGAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠNOTEIKUMI

Katras apdzīvotas vietas attīstības iespējas un tās virzību nosaka vairāki teritoriālie un sociāli ekonomiskie faktori.

Līdz 20. gadsimta pirmajai pusei par noteicošajiem pilsētas attīstībā tika uzskatīti teritoriālie faktori, taču mūsdienās, galvenokārt pateicoties informācijas un komunikāciju tehnoloģiju attīstībai, ģeogrāfiskā novietojuma nozīme pilsētas attīstības veicināšanā ir mazinājusies. Tā vietā svarīgi ir kļuvuši sociāli ekonomiskie faktori: izglītība, kvalificēts darbaspēks, informācija un informācijas tehnoloģijas. Tomēr prasmīga teritoriālo nosacījumu izmantošana, piemēram, loģistikas pakalpojumu attīstībai, var sniegt nozīmīgu ieguldījumu jebkuras apdzīvotās vietas, tai skaitā arī Rīgas, attīstībā.

2.1. Veicinošie priekšnoteikumi

- **Ģeogrāfiskais novietojums.** Vēsturiski Rīgas attīstību lielā mērā ir noteicis pilsētas ģeogrāfiskais stāvoklis, un arī šobrīd sociālās un ekonomiskās situācijas attīstību galvaspilsētā veicina tās atrašanās pie jūras, kā arī novietojums ne tikai Latvijas, bet arī visas Baltijas centrā. Svarīga ir piesaistītā transporta infrastruktūra: starptautiskie transporta mezgli — lidosta, autoosta, centrālā dzelzceļa stacija, Rīgas brīvosta — un koridori — Ziemeļu-Dienvidu jeb Via Baltica un Austrumu-Rietumu transporta koridors, kas nodrošina sasaisti ar citām teritorijām un ekonomiski nozīmīgiem centriem ārpus Latvijas. Atrašanās starptautiskas nozīmes dzelzceļu un autoceļu krustpunktā, kā arī starptautiskas lidostas un ostas pieejamība, ir būtiski faktori, kas nosaka Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju starptautiskā mērogā, jo sekmē tirdzniecības attīstību un pieprasījumu pēc loģistikas pakalpojumiem. Perspektīvā Rīga potenciāli varētu kļūt par nozīmīgu loģistikas centru, kas nodrošinātu kravu pārvadāšanas un citus loģistikas pakalpojumus starp Krieviju, Baltkrieviju un Kazahstānu un Eiropas Savienību (turpmāk tekstā – ES).
- **Plašas apstādījumu un sauszemes dabas teritorijas,** kas aizņem gandrīz 25% no pilsētas teritorijas. Šim resursam ir ļoti būtiska nozīme rekreācijas vajadzībām un pilsētas attīstības nodrošināšanai ilgstošā laika periodā.
- **Ūdens akvatorijas.** Visi virszemes ūdens objekti kopā aizņem gandrīz 16% no pilsētas platības, kas ir **būtisks potenciāls** gan pašu **ūdens objektu**, gan **ūdensmalu attīstībai kā augstvērtīgam rekreācijas resursam**. Daugavas vidējais platums Rīgā pie tiltiem ir ap 700 m un dziļums vairāk par 6 m, tādējādi nodrošinot labus kuģošanas apstākļus, kas attiecīgi rada priekšnosacījumus **ostas attīstībai**.
- **Galvaspilsētas statuss.** Rīgas kā administratīva centra funkcija ir ļoti būtiska pilsētas konkurētspējas stiprināšanā. Pašreiz šī funkcija nodrošina Rīgai priekšrocības salīdzinājumā ar pārējo Latvijas teritoriju. Taču perspektīvā, kā ES dalībvalsts

galvaspilsēta, Rīga var kļūt par reģionālo administratīvo centru, kas pārstāv ne tikai nacionālā vai lokālā līmeņa publiskās pārvaldes iestādes, bet arī ES institūcijas. Pateicoties savam ģeogrāfiskajam novietojumam, Rīga var kalpot kā ideāls administratīvais centrs, attīstoties sadarbībai starp ES un Krieviju. Papildus tam Rīgas ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga centrālo biroju vai pārstāvniecību izvietojumam uzņēmumiem, kuri darbojas Baltijas valstu tirgū.

- **Pašlaik Rīga Latvijā pilda ekonomisko aktivitāšu jeb darījumu centra funkciju.** Rīgā reģistrēta lielākā daļa ekonomiski aktīvo tirgus sektora statistikas vienību no visām valstī reģistrētajām vienībām. Administratīvā un darījuma centra funkcija lielā mērā nosaka un arī nākotnē noteiks Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā mērogā.
- **Rīga kā reģionāls kultūras centrs un tās bagātais kultūrvēsturiskais mantojums.** Gandrīz visi lielākie kultūras pasākumi norisinās Rīgā, un pilsētā ir koncentrēti tādi valstiski nozīmīgi kultūras centri kā, piemēram, Latvijas Nacionālā opera, Latvijas Nacionālais teātris, Valsts mākslas muzejs un citi. Rīgas kā kultūras centra funkcija vairāk saistīta ar nacionālo mērogu, tomēr tās kultūrvēsturiskajam mantojumam ir nozīmīga loma pilsētas ekonomiskās konkurētspējas veicināšanā, jo ar kultūru ir cieši saistīts tūrisms. Šīs nozares var kalpot ne tikai kā ienākumu avots, bet arī palīdzēt veidot pozitīvu pilsētas tēlu, kam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību tieši starptautiskā mērogā.
- **Rīgā salīdzinājumā ar pārējo Latvijas teritoriju ir salīdzinoši augsts infrastruktūras attīstības līmenis,** kas attiecīgi pret citiem valsts reģioniem sniedz Rīgai lielākas priekšrocības uzņēmējdarbības attīstībā.
- Augstākās kvalifikācijas speciālistu un lielākās ekonomiski aktīvās iedzīvotāju daļas lielākā koncentrācija Latvijā. **Rīgas izglītības bāze,** kas aptver ~80% no visiem Latvijā studējošajiem, ir priekšnoteikums, lai Rīga varētu kļūt par nozīmīgāko izglītības un zinātnes centru Baltijas valstīs, piemēram, biotehnoloģijas, farmācijas vai kādā specifiskā fizikas jomā.
- **Ekonomiskās darbības veidu dažādība,** izņemot apstrādes rūpniecību, kurā dominē tikai atsevišķi darbības veidi.
- **Dinamiska ekonomiskā vide.** Līdz 2008. gada vidum Rīga piedzīvoja nebijušu ekonomisko izaugsmi. Tomēr globālā ekonomiskā lejupslīde skāra arī Rīgas ekonomiku un kopš 2008. gada nogales tiek veiktas darbības, lai stabilizētu situāciju. Pilsētas atrašanās ekonomiskās lejupslīdes procesā radījusi labvēlīgus nosacījumus, lai par salīdzinoši lētākām izmaksām veiktu ilgtermiņa investīcijas.

- Daudz ekstensīvi izmantotu vai brīvu teritoriju, kuras varētu tikt izlietotas pilsētas attīstības nodrošināšanai, piemēram, jaunu attīstības centru veidošanai, izņemot gadījumos, ja tās ir vērtīgas apstādījumu un dabas teritorijas.

2.2. Bremzējošie priekšnoteikumi

- Samazinās iedzīvotāju skaits pilsētā.
- Pilsētu skārusi globālā ekonomikas lejupslīde.
- Apstādījumu un dabas teritoriju trūkums atsevišķās pilsētas vietās.
- Nav efektīvu instrumentu kā pievērst zemes īpašnieku, tai skaitā pilsētas kā zemes īpašnieka, ieinteresētību dabas teritoriju saglabāšanā. Tādējādi samazinās pilsētas apstādījumu un dabas teritorijas un izmainās to struktūra, kas var pasliktināt vides kvalitāti.
- Izteikti monocentriska pilsētas telpiskā struktūra ar ļoti vāji attīstītiem apakšcentriem, kas galvenokārt kalpo kā „guļamrajoni”. Tādējādi pilsētas centrālā daļa tiek pārslogota gan ar transporta, gan pakalpojumu apjomu. Pilsētas monocentriskumu pastiprina esošais transporta tīkls, kurš sasaisti starp abām pilsētas daļām — Daugavas kreiso un labo krastu — nodrošina tikai pilsētas centrālajā daļā ar trīs automašīnām un vienu vilcieniem domātu tiltu. Ielu tīkls kopumā vērtējams kā nepilnvērtīgi attīstīts, jo trūkst iekšējo pilsētas apvedceļu un jaunu šķērsojumu pār Daugavu pilsētas periferiālajās daļās, kas uzlabotu transporta sistēmu.
- Vāji attīstīts un nepietiekošs tūrisma, sporta un atpūtas infrastruktūras nodrošinājums, kas nespēj apmierināt tirgus pieprasījumu.
- Uzņēmējdarbības un mājokļu attīstībai nepieciešamo pazemes inženierkomunikāciju sliktais stāvoklis vai trūkums atsevišķās Rīgas daļās, kur plānota teritoriju intensīvāka izmantošana, tādējādi apgrūtinot šo teritoriju attīstību.
- Rīgas ostas aizsalšana ziemas periodā ir nosacījums, kas sadārdzina ostas darbības izmaksas.
- Uzņēmējdarbību veicinošu atbalsta programmu trūkums pašvaldībā, kas kavē pievilcīgas investīciju vides veidošanos. Investoru piesaisti traucē arī neskaidrie pilsētas apbūves noteikumi un konkrētu kvartālu ekonomiskās attīstības koncepcijas trūkums.
- Augstas pievienotās vērtības produkcijas trūkums ražošanas sektorā. Rīgas kā reģionāla zinātniskā centra izveidošana varētu veicināt šādas produkcijas ražošanas attīstību.
- Vāja līdzšinējā praktiskā sadarbība attīstības plānošanas jautājumos ar Rīgas aglomerācijā ietilpstošajām pašvaldībām.

3. VISPĀRĒJIE RĪGAS ILGTERMIŅA ATTĪSTĪBAS MĒRĶI UN VIRZIENI

3.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija un misija

3.1.1. Rīgas ilgtermiņa attīstības vīzija

RĪGA – iespēja ikvienam!

Tā ir iespēja dzīvot kvalitatīvā un harmoniskā vidē, iespēja attīstīt sevi, veidot sevi un savu labklājību. Rīgas pašvaldības uzdevums ir profesionāli kalpot pilsētas iedzīvotājiem – rīdziniekiem, veicinot viņu personīgo izaugsmi un dzīves kvalitātes uzlabošanos.

3.1.2. Rīgas misija

A. Rīga - iespēju pilsēta ikvienam

Tā ir iespēja ikvienam pilsētas iedzīvotājam un viesim, neatkarīgi no viņa nacionālās, sociālās, reliģiskās piederības un dzimuma, realizēt sevi, radot un piepildot savas idejas un sapņus, kas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm.

A.1. Rīga atbalsta uzņēmīgos un darbīgos, tā veicinot dzīves kvalitātes celšanos ikvienam.

Rīgas uzņēmējdarbības vide piesaista darbīgus cilvēkus un uzņēmumus, kuri pelnot rada darbavietas, kā arī ienākumus sev un citiem.

A.2. Rīgā tiek respektēta personas brīva izvēle un īpašuma tiesības, ciktāl tas nekaitē sabiedrības interesēm.

Ikvienas personas brīva izvēle sava īpašuma apsaimniekošanā tiek respektēta, ciktāl tas nav pretrunā ar oficiāli noteiktiem īpašumu apsaimniekošanas un īpašumtiesību ierobežojumiem, un nekaitējot sabiedrības interesēm.

B. Rīga – parocīga un ērta dzīves vieta

Rīga veicina savas telpiskās un sociāli ekonomiskās struktūras attīstību, veidojot Rīgu par kompaktu pilsētu, kurā efektīvi tiek izmantoti esošie teritorijas resursi. Rīgā tiek veicināta esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstība kā esošajos, tā jaunos dzīvojamos rajonos, tādējādi uzlabojot pakalpojumu pieejamību, stiprinot dzīvojamo rajonu (apkaimes) identitāti un iedzīvotāju piederību tiem. Pateicoties Rīgas harmoniskajai attīstībai un pilsētas humānajam mērogam, pilsētā veidojas spēcīgs iedzīvotāju vidusslānis un arī turīgi cilvēki labprāt apmetas Rīgā uz dzīvi, maksā nodokļus un tērē ienākumus, tādējādi veicinot dzīves kvalitātes celšanos visā pilsētā kopumā.

B.1. Rīga tiek attīstīta kā droša, veselīga un pievilcīga ostas pilsēta.

Tā ir iespēja dzīvota ērtā, drošā un kvalitatīvā vidē, kompaktā ostas pilsētā, kur mūsdienu industrija ir harmonijā ar cilvēka vajadzībām un vides aizsardzību. Rīgas pilsētvides ilgtspējīga attīstība tiek centralizēti plānota un koordinēta, plānošanas procesā izzinot un izvērtējot arī sabiedrības viedokļus.

B.2. Rīgas transporta sistēma tiek veidota droša un ērta ikvienam.

Tā ir iespēja izmantot ērtu un ātru transportu ikdienas vajadzībām. Rīga modernizē transporta un komunikāciju infrastruktūru, veidojot pilsētu kā Baltijas informātikas, loģistikas un tirdzniecības centru.

C. Rīga - Baltijas metropole

Pateicoties izglītotiem cilvēkresursiem, saimnieciskajiem darījumiem, kapitāla, tehnoloģiju un resursu plūsmām, Rīga attīstās kā dinamiska pilsēta, kuras ekonomika ir balstīta uz zināšanām un nozarēm ar augstu pievienoto vērtību. Eiropas Savienības paplašināšanās dod Rīgai jaunas iespējas sadarbībai ar Austrumu un Rietumu kaimiņiem, kļūstot par visas Baltijas metropoli.

C.1. Rīga ir Latvijas un Baltijas izaugsmes dzinējspēks.

Rīga ir Latvijas galvaspilsēta un plaša reģiona centrs, kura attīstības ietekme ir jāskata pāri tās administratīvajām un valsts robežām, maksimāli veicinot un iesaistot vietējās pašvaldības un kaimiņvalstu galvaspilsētas kopējā sadarbībā. Rīga, veicinot attīstības iespējas savā teritorijā, veicina tās arī visā Latvijā un Baltijā.

C.2. Rīga ir Eiropas Savienības efektīvākie Baltijas jūras reģiona vārti uz Austrumu kaimiņu tirgiem.

Rīgas attīstības sekmēšanai vienmēr ir palīdzējis tās izdevīgais ģeogrāfiskais novietojums – pie Baltijas jūras, Daugavas upes krastos starp plašajiem Rietumu un Austrumu tirgiem. Turpmāk jāveicina Rīgas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstība un jāpalielina Rīgas kā nozīmīgas vārtu pilsētas loma Eiropā, sekmējot transporta un sakaru infrastruktūras modernizēšanu un attīstību.

C.3. Rīga kā Baltijas kultūras, izglītības un tūrisma centrs.

Ikvienam apmeklēt Rīgu ir piedzīvojums. Rīga ir daudzveidīga kultūras pilsēta ar sev raksturīgo mākslu, arhitektūru, modi, ēšanas un sadzīves kultūru. Rīga ir iedvesmas pilsēta tiem, kas mācās, ceļo, dzīvo un sapņo!

D. Rīga - efektīvas pārvaldes pilsēta

Rīgas pašvaldība ir efektīva, uz pilsētas klientu orientēta sabiedriskā sektora pārvaldes institūcija, kas atbalsta progresīvu un saimniecisku ideju īstenošanu, kā rezultātā indivīds un

pilsēta kopumā iegūst abpusēji izdevīgus sociāli – ekonomiskos risinājumus. Rīgas pašvaldība veicina Rīgas atpazīstamību Eiropā un pasaulē, pārņem pozitīvo pieredzi no citām pilsētām un sadarbojas kopēju projektu īstenošanā.

Atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2025. gadam Rīgas attīstības veidošanai ilgtermiņā tiek izvirzīti **trīs prioritārie stratēģiskie mērķi**:

- 1.prioritāte: Veidot izglītotu, prasmīgu un kultūru cenošu sabiedrību.
- 2.prioritāte: Veicināt uz Austrumu-Rietumu saikni balstītu ekonomikas attīstību.
- 3.prioritāte: Attīstīt dzīvi pilsētā ar kvalitatīviem dzīvojamajiem rajoniem (apkaime).

Prioritāros stratēģiskos mērķus papildina daudzi citi mērķi, kuru realizēšanai vajadzīga kompleksa pieeja. Pārējie stratēģiskie mērķi ir detalizēti Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam un Rīgas attīstības programmā 2006.-2012. gadam.

3.2. Rīgas teritorijas plānošanas pamatnostādnes

Pilsētas teritorijas plānošana ir pilsētas attīstības stratēģijas realizācijas instruments, un saskaņā ar Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025. gadam pilsētas teritorijas plānošanā jāņem vērā šādas stratēģiskās pamatnostādnes:

- 1) Jāveicina teritoriāli līdzsvarota pilsētas attīstība, kas balstīta uz ilgtspējīgas attīstības pamatprincipiem.
- 2) Līdzsvarotai un efektīvai pilsētas attīstības politikas realizācijai ilgtermiņa skatījumā ir jānodrošina pašvaldības funkciju realizācijai nepieciešamo zemju atpirkšana pašvaldības īpašumā.
- 3) Apgūstot jaunas, neapbūvētas teritorijas, priekšroka dodama degradēto un citu jau urbanizēto teritoriju revitalizācijai un attīstīšanai.
- 4) Rīgai ir jāizvairās no pilsētas izplešanās, tā vietā izmantojot pilsētas administratīvi teritoriālos resursus un uz telpas ekonomiju vērstas celtniecības metodes, atvēlot celtniecībai zemi transporta mezglu tuvumā, veicinot pilsētas iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētas teritorijā, kā arī iespēju robežās saglabājot funkcionāli, bioloģiski un ainaviski vērtīgās dabas teritorijas.
- 5) Rīgas pilsētā ir jāveicina esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstība kā esošajos, tā jaunajos rajonos, tādējādi veicinot dzīvojamo rajonu (apkaime) identitātes stiprināšanu, atbalstot teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu.

- 6) Jāveicina Rīgas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstība un jāpalielina Rīgas kā vārta pilsētas nozīme Eiropā, sekmējot transporta un sakaru infrastruktūras modernizāciju un attīstību.
- 7) Jānodrošina teritoriju, ēku un attīstības iespēju daudzveidīga izmantošana, saglabājot līdzsvaru darba vietu, mājokļu un pakalpojumu jomās un pilsētas centru izmantošanā priekšroku dodot mājokļu funkcijai.
- 8) Jānodrošina Rīgas kultūras mantojuma saglabāšana, atjaunošana un izmantošana.
- 9) Jānosaka prasības ilgtspējīgai teritorijas izmantošanai un būvniecībai, vienlaicīgi sekmējot augstas kvalitātes arhitektūras rašanos un mūsdienīgu būvniecības tehnoloģiju izmantošanu.
- 10) Jānodrošina ūdensmalu attīstība un pieejamība, tajās veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu.
- 11) Jāsekmē ūdens objektu izmantošana daudzveidīgas publiskās rekreācijas nolūkos.
- 12) Tirdzniecības ostas funkcijas ir jāvirza prom no pilsētas centra, koncentrējot ostas saimniecisko darbību uz ziemeļiem no plānotā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma, tādējādi veicinot daudzfunkcionālu pilsētas centrālās daļas attīstību un samazinot potenciālo vides piesārņojumu.
- 13) Ikvienam īpašniekam ir tiesības brīvi izvēlēties sava īpašuma izmantošanas veidu, ciktāl tas nav pretrunā ar oficiāli noteiktiem īpašuma apsaimniekošanas un īpašumtiesību ierobežojumiem, nekaitējot sabiedrības interesēm⁴. Nosakot jaunus īpašuma apsaimniekošanas ierobežojumus, ir jācenšas panākt, lai īpašniekam radītie zaudējumi tiktu kompensēti. Kompensācijas mehānismi var būt visdažādākie – zemāki nodokļi, paātrināta amortizācija, atsevišķu pienākumu (izpēte, krāsošanas pases vai būvatļaujas saņemšana, speciāla apzaļumošana utt.) finansēšana no publiskā sektora līdzekļiem. Alternatīva ir īpašuma atpirkšana pašvaldības īpašumā plānotās attīstības vajadzībām.
- 14) Nosakot atļautos teritorijas izmantošanas parametrus, jābalstās uz apsaimniekojamo īpašumu pieļaujamo ietekmi uz apkārtējo vidi jeb dzīves telpu un sabiedrības vispārējām interesēm.

Šādu teritorijas ilgtermiņa plānošanas pamatnostādņu ievērošana pilsētas attīstības plānošanas procesā, padarītu pilsētas teritorijas plānošanu par pietiekami dinamisku, skaidru un visiem saprotamu procesu, kurš veicinātu pilsētas attīstību un dzīves kvalitātes uzlabošanos ikvienam rīdziniekam.

⁴ Plašāk traktējami īpašuma izmantošanas ierobežojumi, kas var attiekties uz vēsturiskajām fasādēm, segumiem vai materiāliem, tiek noteikti gadījumos, kad tiek pārkāptas sabiedrības intereses – piemēram, tiesības uz klusumu vai ērtu transportu. Šie principi ir ietverti arī Civillikumā (servitūti, trokšņi, dūmi, putekļi u.c.) un ES patērētāju aizsardzības (drošības) direktīvās.

4. RĪGAS ATTĪSTĪBA STARPTAUTISKĀ, NACIONĀLĀ UN REĢIONĀLĀ KONTEKSTĀ

4.1. Rīgas attīstība starptautiskā kontekstā

Rīga ir nozīmīgs centrs Austrumu tirgus saiknei ar pārējo ES dalībvalstu tirgiem, tāpēc Rīgas pilsētas interesēs ir aktīvi iekļauties pasaules mēroga procesos, stiprinot un veidojot sadarbību ar citām Eiropas metropolēm. Īpaši nozīmīgas Rīgai ir pilsētas Baltijas jūras reģionā⁵ un Baltijas Paletes telpā, kas ietver piecas galvaspilsētu reģionu teritorijas Helsinku, Stokholmas, Tallinas, Rīgas, un Sanktpēterburgas apkārtnēs⁶. Šāda nostāja atbilst arī Rīgas plānošanas reģiona attīstības stratēģijā definētajām interesēm starptautiskajā mērogā.

Lielākā uzmanība būtu jāpievērš tādām perspektīvām attīstības sfērām kā loģistika un transporta tīklu pakalpojumi, zināšanas un ražošana ar augstu pievienoto vērtību, ārējā tirdzniecība, inovācijas un informācijas tehnoloģijas (IT), radošās industrijas, kultūra, tūrisms, kopumā veicinot attīstību saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principiem. Tādējādi Rīga veicinātu arī Latvijas atpazīstamību starptautiskā mērogā.

Starptautiskajā līmenī galvenā uzmanība jāvērs uz Rīgu kā Latvijas attīstības dzinējspēku, uzsverot tās ērto, drošo un ātro sasniegjamību un iezīmējot Rīgu kā starptautiski atzītu pakalpojumu centru — izdevīgu sadarbības partneri Latvijā, Baltijas jūras telpā un Eiropā.

Trīs Baltijas valstu (Igaunijas, Latvijas un Lietuvas) mērogā Rīga uzskatāma par centrālo metropoli. Attālums no Rīgas līdz Igaunijas galvaspilsētai Tallinai ir 300 km, līdz Lietuvas galvaspilsētai Viļņai 280 km, kamēr attālums starp Tallinu un Viļņu ir 580 km. Ģeogrāfiskā atrašanās Baltijas valstu centrā un krustcelēs starp Austrumu tirgiem, Skandināviju un kontinentālo Eiropu Rīgai un tās reģionam ir ļāvusi kļūt par tiltu starp dažādām valstīm un to iedzīvotājiem.

Pašreiz par vienu no plašākajām sadarbības platformām Baltijas jūras reģiona līmenī jāuzskata Baltijas Pilsētu savienība. Starptautiskā sadarbība izpaužas visdažādākajās jomās, sākot no vispārējās politiskās sadarbības un beidzot ar starpnozaru sadarbību, kura tiek veicināta, pateicoties dažādiem starptautiskiem projektiem.

Pastāv arī neformālie pilsētu sadraudzības tīkli. Rīgai ir noslēgti sadraudzības līgumi ar 29 pasaules pilsētām, no kurām 13 ir citu valstu galvaspilsētas. Rīgas sadraudzības pilsētas atrodas gandrīz visos pasaules kontinentos un vairums (18) no tām atrodas Eiropā.

Atrašanās starptautiskas nozīmes dzelzceļu un autoceļu krustpunktā, kā arī starptautiskas lidostas un ostas pieejamība, ir ļoti būtiski faktori, kas nosaka, ka Rīga potenciāli varētu kļūt par

⁵ Uz Baltijas pilsētu savienības (*angl.* – UBC) sadarbības platformas bāzes.

⁶ Projekts “Baltijas palete” ir kopējas sadarbības projekts starp Stokholmas-Mēlara (Mälara) reģionu (24 dalībnieki), Dienvidsomijas reģioniem (4 dalībnieki), St-Pēterburgas pilsētu un Ļeņingradas apgabalu, Tallinas pilsētu un Rīgas reģionu, saņemot “Interreg IIC”, “Phare” un “Tacis” finansiālo atbalstu. Projekta mērķis ir attīstīt ciešas, pastāvīgas un efektīvas attiecības starp reģioniem un pilsētām, kas veido Baltijas Paletes reģionu.

ļoti nozīmīgu loģistikas centru, kas nodrošinātu kravu pārvadāšanas un citus loģistikas pakalpojumus starp Krievijas un ES tirgiem.

Rīgas pilsētas un reģiona galvenā autoceļu saite uz Centrāleiropu, kas Rīgai nodrošina sasaisti ar Tallinu, Kauņu, Varšavu un tālāk jau ar Berlīni, ir *Via Baltica*. Tā ir starptautiskā autoceļa E67 un Trans-Eiropas transporta tīkla (TEN-T) koridora Nr.1 daļa, kas kalpo satiksmei starp Z un D. Tranzīta jomā ļoti būtisks ir Austrumu-Rietumu transporta koridors no Maskavas caur Rīgu, kur TEN-T ir iekļauts Liepājas / Ventspils ostas savienojums ar 1. un 9. koridoru. Papildus uzmanība pievēršama arī 1A koridoram Rīga – (Jelgava-Meitene) – (Kaļiņingrada-Gdaņska).

Rīga ir arī svarīgs dzelzceļa mezgls, nodrošinot kravu transportu no kaimiņu austrumu tirgiem un Rietumeiropu. Papildus starptautiskajai kravu pārvadājumu attīstībai, perspektīvā izvērtējamas arī “Rail Baltica” pasažieru ātrgaitas dzelzceļa projekta attīstības iespējas. Šis projekts nodrošinātu kvalitatīvu ātrgaitas satiksmi pa sauszemi no Baltijas valstīm līdz Rietumeiropai, tāpēc svarīgi būs risināt „Rail Baltica” pieslēguma iespējas Rīgai.

Attīstoties sadarbībai starp ES un Krieviju, Rīga var kalpot kā ideāls administratīvais centrs. Papildus tam Rīgas ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga centrālo biroju vai pārstāvniecību izvietojumam, kuri darbojas Baltijas valstu tirgū, kalpojot kā vārti tirgus plūsmām no ES uz austrumiem.

Arī kultūrai un tūrisma nozarei ir nozīmīga loma pilsētas konkurētspējas stiprināšanai starptautiskā mērogā. Pilsētas ekonomiskās konkurētspējas kontekstā kultūra un tūrisms var kalpot ne tikai kā ienākumu avots, bet arī palīdzēt veidot pozitīvu pilsētas tēlu, kam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību tieši starptautiskā mērogā.

Starptautiskajā līmenī Rīgas interesēs ir uzturēt, stiprināt un attīstīt sadarbības saites ar vadošajām pilsētām visā pasaulē un jo īpaši ar citām Eiropas metropolēm, lai veiksmīgāk integrētos Eiropas policentriskajā metropoļu tīklā, kuram nav hierarhiskas, bet gan horizontālas sadarbības raksturs atkarībā no izvirzītajām pilsētu interesēm un ekonomiskās darbības virzieniem. Tomēr, ņemot vērā Rīgas pašreizējo situāciju un tās lomu starptautiskajā kontekstā, galvenā uzmanība vispirms jāvērst uz sadarbību un Rīgas lomas stiprināšanu Baltijas jūras reģiona telpā.

Rīgas domes politika⁷:

4.1.1. Stiprināt un attīstīt sadarbības saites ar citām pasaules un Eiropas metropolēm, jo īpaši Baltijas jūras reģiona telpā.

4.1.2. Attīstīt transporta un sakaru infrastruktūru atbilstoši Trans-Eiropas transporta tīkla (TEN-T) plāniem, kas sekmētu Rīgas kā vārtu pilsētas lomas pieaugumu Eiropas ekonomiskajā telpā.

⁷ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas galvenie interešu un sadarbības virzieni starptautiskā kontekstā”.

Kartoshēma „Rīgas galvenie interešu un sadarbības virzieni starptautiskā kontekstā”

4.1.3. Popularizēt un attīstīt Rīgu kā centrālo vietu Baltijas valstu telpā.

4.1.4. Līdzdarboties starptautiskā pasažieru ātrgaitas dzelzceļa projekta "Rail Baltica" precizēšanā un potenciālajā īstenošanā, risinot jautājumu par izdevīgāko šī ātrvilciena pieturvietu Rīgā vai kādā tās priekšpilsētā.

4.1.5. Atbalstīt kultūras, sporta un tūrisma industrijas attīstību Rīgā, tādējādi veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību starptautiskā mērogā.

4.2. Rīgas attīstība nacionālā kontekstā

Rīga pilda valsts galvaspilsētas funkcijas, un tajā ir koncentrēts valsts pārvaldes aparāts.

Pašreiz Rīga Latvijā pilda arī ekonomisko aktivitāšu jeb darījumu centra funkciju, jo Rīga veido 55,3%⁸ no Latvijas iekšzemes kopprodukta (IKP), Rīgā dzīvo 31,6%⁹ no Latvijas iedzīvotāju kopskaita, tāpat Rīgā un tai pieguļošajā reģionā ir koncentrējušās 77% no visā Latvijā ieguldītajām ārvalstu investīcijām. 2008.gadā Rīgā strādāja 33.4% no visā valstī nodarbinātajiem iedzīvotājiem, un bija reģistrēti 60.04%¹⁰ no visām valstī reģistrētajām komercsabiedrībām. Gandrīz 60% no visiem nopelnītajiem ienākumiem Latvijā 2006.gadā nāca no Rīgas darba devējiem, kas absolūtajos skaitļos attiecībā uz iedzīvotāju ienākuma nodokli ir bijuši 384 miljoni latu. No visiem ienākumiem, kas nopelnīti pie Rīgā reģistrētajiem darba devējiem, Rīgā reģistrētie iedzīvotāji saņēmuši tikai 62,10%, bet atlikušie 37,9% izmaksāti citu pašvaldību iedzīvotājiem. Tas liecina, ka Rīgas reālā ekonomiskā telpa sniedzas pāri tās robežām.

Uzņēmējs, kurš darbosies Rīgā, lūkosies pēc plašākiem tirgiem, tādējādi izplatot savu ietekmi visā Latvijā. Tātad Rīga, radot attīstības iespējas savā teritorijā, radīs tās arī plašākā reģionā. Tāpēc nepieciešams veidot un īstenot savstarpēji koordinētu nozaru politiku nacionālā līmenī, kā arī attīstīt augstas pievienotās vērtības ražošanu, kas dotu būtisku stimulu Rīgas ekonomiskās bāzes sektoru attīstībā, nodrošinot ilgtspējīgas ekonomikas izveidi Rīgas pilsētā un līdz ar to arī valstī kopumā.

Rīga ir nozīmīgs transporta un komunikāciju centrs ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā mērogā. Rīgas ostas, dzelzceļa mezgla un tuvumā esošās lidostas attīstība ietekmēs arī visas Latvijas transporta infrastruktūras un tās apkalpošanai nepieciešamā darbaspēka izmantošanu Latvijas reģionos.

Neskatoties uz to, ka Rīgā studē ap 82% no visiem Latvijas studentiem un Rīgā atrodas 13 valsts un 15 privātās augstskolas (valstī kopumā ir 34 augstskolas), jāatzīst, ka pašreiz Rīgas kā zināšanu un inovāciju centra potenciāls tiek izmantots nepilnvērtīgi, un, sekojot tirgus

⁸ Dati: 2006. gads

⁹ Dati: 2008.gads

¹⁰ Dati: 2007.gads

prasībām un izmaiņām, Rīgas pilsētai būtu jāpievērš daudz lielāka uzmanība zināšanu ietilpīgas ekonomikas attīstīšanai.

Rīgas kā nacionālā kultūras centra funkcija pašlaik ir nenoliedzama. Praktiski visi lielākie kultūras pasākumi norisinās Rīgā, tāpat Rīgā atrodas tādi nozīmīgi kultūras centri kā Nacionālā opera, Latvijas Nacionālais teātris un citi. Daudzi atbraucēji, izbaudījuši Rīgu, gribēs apskatīties arī citas Latvijas vietas, tādējādi atstājot savu naudu tur un veicinot to attīstību.

Rīgas domes politika:

4.2.1. Nodrošināt Rīgas attīstību atbilstoši galvaspilsētas statusam.

4.2.2. Uzskatīt Rīgas attīstību par vienu no būtiskākajiem Latvijas reģionālās attīstības dzinējspēkiem, kurai ir būtiskākā loma valsts konkurētspējas un atpazīstamības veicināšanā starptautiskā mērogā.

4.2.3. Attīstīt Rīgu par nacionālo izglītības, zināšanu un kultūras centru.

4.2.4. Atbalstīt nacionālo reģionālās attīstības politiku ciktāl netiek mākslīgi bremsēta vai ierobežota Rīgas attīstība.

4.3. Rīgas attīstība reģionālā kontekstā

Rīgas kā galvaspilsētas reģions, kas turklāt atrodas transporta ceļu krustpunktā, ir galvenais dzinējspēks arī valsts attīstībai kopumā. 50% (2007.g.) no Latvijas rūpniecības produkcijas kopapjoma ir radīti Rīgas reģionā, savukārt 78% reģiona rūpniecības produkcijas ir saražota tieši Rīgā. Rīgas reģionā ir 588 inovatīvi uzņēmumi, 471 no tiem darbojas Rīgā. Tāpat Rīgā koncentrēties arī lielākais pakalpojumu sniedzēju skaits, tādējādi piesaistot darbspējīgo iedzīvotāju pieplūdumu no visa reģiona un palielinot iedzīvotāju darba svārstmigrācijas un iedzīvotāju vispārējās mobilitātes intensitāti uz Rīgu.

Analizējot dažādu rādītāju kopumu, ir noteikta Rīgas aglomerācijas robeža¹¹. Rīgas aglomerācijai kopumā raksturīga starveida forma ar pagarinājumiem gar galvenajām transporta maģistrālēm, un jo īpaši gar Rīgas jūras līča piekrasti un Daugavas labo krastu.

Kopš 1995.gada Rīgas aglomerācijas teritorija ir pieaugusi par 974,6 km² (14,0%) un 16 419 iedzīvotājiem (1,5%). Visbūtiskākais Rīgas aglomerācijas teritorijas paplašinājums ir noticis Jelgavas rajona virzienā, nedaudz Jēkabpils virzienā un Bauskas virzienā. Šobrīd Rīgas aglomerācija aizņem 6984 km² un tajā dzīvo gandrīz 1,15 miljoni iedzīvotāju.

Rīgas aglomerācijā ietilpst daudzas vietējās pašvaldības ārpus Rīgas plānošanas reģiona robežām, kamēr liela daļa no Rīgas plānošanas reģionā ietilpstošajām Tukuma vai Limbažu rajona vietējām pašvaldībām atrodas ārpus Rīgas aglomerācijas.

¹¹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas aglomerācija”.

Kartoshēmas „Rīgas aglomerācija”

Rīgas aglomerācija pēc savas struktūras ir izteikti monocentriska, jo Rīga ir absolūti dominējošais centrs un saiknes starp citiem aglomerācijas vietējiem centriem ir ļoti vājas. To apstiprina arī fakts, ka 88% no aglomerācijas iekšējās zonas svārstmigrantiem brauc strādāt uz Rīgu.

Lai veicinātu reģionālo attīstību, Rīgas aglomerācijas telpā ir nepieciešams veicināt policentriskas un daudzfunkcionālas apdzīvojumu struktūras veidošanos. Policentriskums ir jāveido pēc decentralizētās koncentrācijas principa, kad daudzfunkcionālas apdzīvotās vietas (mājokļi, darbavietas, pakalpojumi un rekreācijas vide) ir izvietotas gar galvenajām transporta maģistrālēm — dzelzceļu un galvenajiem autoceļiem. Pamatojoties uz teoriju un Eiropas pieredzi šāda telpiskā attīstība ir ilgtspējīgāka un efektīvāka gan no vides, gan ekonomikas viedokļa.

Pateicoties Rīgas pilsētas lielajam īpatsvaram reģiona tautsaimniecībā, Rīgai ir lielas iespējas pozitīvi ietekmēt dažādus procesus un sadarbībā ar pārējo reģiona teritoriju risināt aktuālus transporta, vides un tūrisma jautājumus.

Rīgas domes politika:

- 4.3.1. Uzturēt un veicināt Rīgas kā lielas aglomerācijas centra sadarbību teritorijas plānošanas jautājumos gan ar Rīgas plānošanas reģionā ietilpstošajām¹², gan ar citām aglomerācijai piederošām vietējām pašvaldībām, risinot attīstības jautājumus kopīgo interešu teritorijās¹³.***
- 4.3.2. Atbalstīt policentriskas un daudzfunkcionālas apdzīvojumu struktūras veidošanos Rīgas plānošanas reģiona un aglomerācijas telpā.***
- 4.3.3. Neatbalstīt Rīgai pieguļošo teritoriju apbūvi ar jauniem dzīvojamajiem ciematiem, tā vietā iesakot attīstīt šīs teritorijas kā dabisku publisko telpu rekreācijas vajadzībām.***
- 4.3.4. Veicināt ārpus Rīgas administratīvajām robežām esošo Rīgas pašvaldībai piederošo mežu¹⁴ saglabāšanu un izmantošanu iedzīvotāju rekreācijas vajadzībām.***
- 4.3.5. Lai aizsargātu ārpus Rīgas administratīvajām robežām esošos Rīgas pašvaldībai piederošos mežus no transformācijas par apbūves teritorijām, slēgt savstarpējos līgumus ar apkārtējām pašvaldībām par meža aizsargjoslas noteikšanu un nostiprināšanu teritoriju plānojumos, saskaņā ar 2003.gada 4.februāra MK noteikumiem Nr.63 „Meža aizsargjoslu ap pilsētām noteikšanas metodika”.***

¹² Atbilstoši Rīgas plānošanas reģiona attīstības programmai un teritorijas plānojumam.

¹³ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas un kaimiņu pašvaldību kopīgo plānošanas interešu teritorijas”.

¹⁴ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas un pierīgas perspektīvā dabas teritoriju un ceļu struktūra”.

Kartoshēma „Rīgas un kaimiņu pašvaldību kopīgo plānošanas interešu teritorijas”

Kartoshēmas „Rīgas un pierīgas perspektīvā dabas teritoriju un ceļu struktūra”

5. RĪGAS PLĀNOJUMA STRUKTŪRAS PERSPEKTĪVĀ ATTĪSTĪBA

Pilsētas fiziskā attīstība ilgākā laika periodā ir atkarīga no pilsētas sastāvdaļu izvietojuma, to savstarpējo sakaru stabilitātes un attiecībām.

RTP-2006 pilsētas struktūrā kompleksi apskata trīs savstarpēji saistītus aspektus:

- 1) pilsētas sadalījumu atsevišķās daļās un to izvietojumu;
- 2) pilsētas visu daļu savstarpējās attiecības un sakarus;
- 3) pilsētas struktūras tipam iekšēji piemītošās īpašības un attīstības virzienus.

5.1. Vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstība

Rīgas plānojuma struktūru veido vairāki kompleksi elementi, kas savstarpēji saistīti vienotā sistēmā. Tomēr pašā pamatā to veido apstādījumu un dabas teritorijas un cilvēka radītās jeb apbūves teritorijas.

RAP-95 izstrāde tika uzsākta pamatojoties uz Rīgas domes 14.05.1993. lēmumu Nr.58 „Par Rīgas izbūves ģenerālā plāna laika periodam līdz 2020.gadam izstrādāšanu”. Zemes kadastra informācija nepastāvēja un tika uzsākta tās izveide. Pirmais normatīvais akts par teritorijas plānošanu tika izdots tikai 1994.gadā – MK 06.09.1994. noteikumi Nr.194 „Teritoriālpilnošanas noteikumi”. Likums „Par pašvaldībām”, kas noteica pašvaldībai pienākumu izstrādāt teritorijas plānojumu stājās spēkā 09.06.1994. Citi ar teritorijas plānošanu saistīti normatīvie akti tika pieņemti tikai pēc RAP-1995 apstiprināšanas.

Pamatojoties uz pēctecības principu, RAP-95 izstrādē tika ņemt vērā arī 1984.gada, kā arī 1969.gada ģenerālpilni. Kā viena no plānojuma struktūrām tika noteikta tā sauktā dabas pamatne (dabas karkass), kas apvienoja „zaļās” un „zilās” struktūras. „Zaļajā” struktūrā tika ietverti pilsētas meži, parki, apstādījumi un to savienošās joslas, bet „zilajā” struktūrā – esošie virszemes ūdensobjekti: upes, ezeri, kā arī atjaunotās upes, kuras ir aizbērtas vai ievietotas cauruļvados, vai upju vietā izrakti novadgrāvji, kā arī veidotās no jauna.

Atjaunotās vai par jaunu veidotās „zaļās” struktūras bija noteiktas, nerēķinoties ar esošo situāciju dabā - ar uzceltām savrupmājām, daudzdzīvokļu mājām (līdz 9 stāviem) un citām esošām būvēm. „Zaļās” savienojuma joslas, krastmalu un ielu apstādījumi reizēm sasniedza līdz 100m platumu un plašākas, nerēķinoties ar esošo apbūvi, zemes īpašumpiederību.

RAP-95 tika izstrādāts kā vadlīniju plāns, pamatojoties uz Amerikas un Eiropas pilsētu pieredzi, neievērojot likumdošanā noteikto par teritorijas plānojuma daļu kā saistošo noteikumu izdošanu.

Turpmākajā teritorijas plānojuma ieviešanā un pārraudzībā, veicot zemes un ēku denacionalizāciju, pašvaldība neizmantoja savas pirmpirkuma tiesības un jaunveidojamās „zaļās” un „zilās” struktūras tika denacionalizētas.

Pamatojoties uz to, ka šajās teritorijās nebija pieļaujama saimnieciskā darbība, izņemot esošo ēku rekonstrukciju bez īpašumpiederības un izmantošanas veida maiņas, radās konflikti starp pašvaldību un iedzīvotājiem.

21.gadsmita sākumā dabas pamatne bija diskreditēta – No sarakstes ar iedzīvotājiem 90% iesniegumu par detālpilnojumu izstrādi bija par teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas maiņu. Izstrādājot RTP-2006, tika pārskatīta RAP-95 noteiktā dabas pamatne, izslēdzot no tās esošās apbūves teritorijas.

Arī RTP-2006 ar grozījumiem pilsētas struktūras galvenais elements ir Daugava, kas daļa pilsētas sauszemes teritorijas divās daļās, bet galvenā šķērsass posmā līdz Uzvaras laukumam ir Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris. Tā ir arī nozīmīgākā Rīgas vēsturiskā centra iekšējās struktūras un pieminekļu izvietojuma ass. Perspektīvā Daugavu ir jāuzskata un jāveido par divu pilsētas daļu vienojošo elementu, kura varētu funkcionēt kā kvalitatīva un dinamiska publiskā ārtelpa, bet tās ūdensmalas kā pilsētnieku un viesu galvenā tikšanās un atpūtas vieta.

Kopā ar Daugavu vienotā „zilajā” un „zaļajā” sistēmā apvienojas Ķīšezers, Juglas ezers, Bullupe un ar šiem ūdeņiem saistītie purvi, palieņu pļavas un meži, un kā „zaļās” sistēmas saistošais elements kalpo ielu un iekšpagalmu apstādījumi.

Savukārt pilsētas apbūvētās teritorijas veido apbūves rajoni: dzīvojamās, jauktas apbūves teritorijas un ražošanas teritorijas. Daudziem dzīvojamajiem rajoniem jeb apkaimēm RTP-2006 ar grozījumiem netiek iezīmētas konkrētas robežas — tie savstarpēji pārklājas, sevī apvienojot gan dzīvojamās, gan darījumu, kā arī dažāda veida ražošanas un kravu transporta funkcijas — tā ir modernām lielpilsētām raksturīga iezīme.

Starp apbūves teritorijām RTP-2006 ar grozījumiem var izdalīt trīs galvenās dažādu grupu teritorijas – intensīvi apbūvētas, ekstensīvi apbūvētas un tādas teritorijas, kurām nepieciešama revitalizācija.

Pilsētas kā vienota organisma darbību un saistību starp tās daļām nodrošina transports — modernas pilsētas galvenais pamats — tādēļ tas uzskatāms par vienu no svarīgākajiem pilsētas struktūru veidojošajiem elementiem.

Telpiski Rīga ir izteikti monocentriska pilsēta, kur pilsētas vēsturiskais centrs ir pilsētas visaktīvākā un piesātinātākā vieta, koncentrējot sevī pilsētas svarīgākās funkcijas. Citos pilsētas rajonos un dzīvojamās apkaimēs veicamo funkciju un piedāvāto pakalpojumu klāsts ir nesalīdzināmi mazāks.

RTP-2006 ar grozījumiem arī perspektīvā¹⁵ paredz balstīt Rīgas plānojuma apbūves struktūras attīstību uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas:

¹⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Perspektīvā plānojuma struktūra”.

Kartoshēma „Perspektīvā plānojuma struktūra”

- 1) Pilsētas apbūves teritoriju telpiskās struktūras pamatā ir **Vecrīga**, kuru ieskauj UNSECO pasaules mantojuma sarakstā iekļautā **Rīgas vēsturiskā centra teritorija**. Šo teritoriju attīstībā ir jāievēro īpaši nosacījumi¹⁶, lai tiktu saglabātas to kultūrvēsturiskā mantojuma vērtības. Vēsturiskā centra teritorijā iespēju robežās tiek saglabāta funkciju dažādība, galveno uzsvaru liekot uz reprezentatīvajām, kultūras, tūrisma, kā arī pastāvīgo dzīves vietu funkcijām.
- 2) Daugavas kreisajā krastā¹⁷ iepretim Vecrīgai tiek plānots **Rīgas laikmetīgais, jaunais administratīvais centrs**. Tā ir teritorija, kura funkciju daudzveidības ziņā ir līdzīga vēsturiskajam centram, taču lielāku lomu ieņem darījumu funkcijas, kuras tiek papildinātas ar atbilstošām mājokļu, rekreācijas un reprezentatīvajām funkcijām.
- 3) **Jaunās attīstības teritorijas ap Rīgas vēsturisko centru iekšpus dzelzceļa lokam** bijušo ostas vai ražošanas teritoriju vietā. Šīs lielā mērā ir teritorijas, kuru pašreizējā saimnieciskā izmantošana neatbilst to potenciālam, un tās ir nepieciešams revitalizēt. Tādējādi Rīgas vēsturiskais centrs tiks paplašināts ar jaunām daudzveidīgām teritorijām, pilnvērtīgi izmantojot jau urbanizētos pilsētas centra teritoriju resursus, tās sakārtojot un padarot par tīkamu jauktu dzīvojamo, darījumu, pakalpojumu un rekreācijas vidi.
- 4) **Jaunās attīstības teritorijas jeb centru apbūves teritorijas ārpus dzelzceļa loka** – Podraga apkaime („Ziemeļu centrs”), Lucavsalas apkaime un Čiekurkalna apkaime („Ezerparka centrs”). Šo teritoriju pašreizējās izmantošanas raksturs lielā mērā sakrīt ar 3. punktā minētajām teritorijām, taču tās ir izvietotas nedaudz distancēti no pilsētas centra perspektīvo transporta mezglu krustpunktos – no satiksmes viedokļa izdevīgākajās vietās, tādā veidā atvieglojot transporta plūsmu pilsētas centrālajā daļā., Plānoto funkciju pamatā tur būs darījumu, pakalpojumu un mājokļu funkcijas.
- 5) **Vietējie centri** – citu Rīgas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju centri, kuros būtu vēlams daudzveidīgs pakalpojumu klāsts, tādējādi uzlabojot šo Rīgas dzīvojamo rajonu funkcionalitāti un pievilcību. Tas veicinātu iedzīvotājos apzināšanos par piederību savai apkaimei, tās piedāvātajām iespējām, un perspektīvā varētu samazināties pieprasījums pēc pārvietošanās uz citiem rajoniem, lai saņemtu nepieciešamos pakalpojumus.
- 6) **B un C kategorijas ceļu (ielu) sistēma**, kas nodrošinātu ērtu pārvietošanos starp Rīgas apkaimēm un pilsētas saikni ar vietām ārpus tās robežām. B un C kategorijas ceļu (ielu) sistēma tiks veidota ērta un saprotama ikvienam, savietojot to ar efektīvu autonomvietņu un sabiedriskā transporta sistēmu, pēc iespējas samazinot pieprasījumu pēc privātā autotransporta izmantošanas Rīgas vēsturiskajā centrā.

¹⁶ Saskaņā ar RVC AZ TP.

¹⁷ Ķīpsalas dienvidu daļa, tai pieguļošās teritorijas Zunda kanāla pretējā pusē, teritorijas ap Āgenskalna līci un Torņakalna tuvumā.

- 7) **Citas apbūves teritorijas** (piem., ražošanas un rūpniecības teritorijas, dzīvojamās apbūves teritorijas), kurām ir pilsētas pamatstruktūru papildinošs raksturs .

Rīgas domes politika:

- 5.1.1. *Veidot stabilu pilsētas struktūru, kas dotu pilsētai jaunas attīstības iespējas un respektētu Rīgas dabas vērtības un kultūrvēsturisko mantojumu, saskaņojot valsts, pašvaldības un privātās intereses.***
- 5.1.2. *Sekmēt augstas kvalitātes arhitektūras veidošanu pilsētā.***
- 5.1.3. *Veicināt esošā pilsētas centra daudzveidīgu attīstību, Daugavas labajā krastā paplašinot tā teritorijas līdz dzelzceļa lokam.***
- 5.1.4. *Veicināt jaunā Rīgas centra attīstību Pārdaugavā un attīstību citās centru apbūves teritorijās, veidojot kompaktus, cilvēkiem ērtus un patīamus daudzfunkcionālus dzīvojamus rajonus jeb apkaimes.***

„Zilā Rīga”

Rīga ir pilsēta, kas būvēta līdzenumā ar vienu dominējošu dabas elementu — Daugavu, un ar to saistītiem virszemes ūdens objektiem. Daugava kopā ar Buļļupi, Juglas upi, pilsētas kanāliem, Juglas ezera un Ķīšezera sistēmām un Daugavas daudzajām mazajām pietekām veido “Zilo Rīgu”. Taču Rīgas apbūve, īpaši pēdējo 50 gadu laikā un šodien, lielā mērā nav respektējusi Daugavas mazās pietekas, tās aizberot, meliorējot mitrās vietas un apbūvējot. Izvērtējot pašvaldības ekonomiskās iespējas, RTP-2006 nav paredzēta esošās apbūves nojaukšana, lai atjaunotu Daugavas mazās pietekas: Lāčupīti, Sarkandaugavu, Vējzaķsalas grāvi, Mailes upīti, Šmerļupīti. Ir nepieciešams veikt vairākus uzlabojumus, kas ļautu Rīgas iedzīvotājiem un viesiem pilnībā izmantot „Zilās Rīgas” bagātības, nodrošinot piekļuvi ūdensmalām, izslēdzot no Rīgas brīvostas teritorijas Andrejsalu un Podragu.

Rīgas domes politika:

- 5.1.5. *Veicināt ūdensmalu, tai skaitā Daugavas krastu, attīstību un pieejamību¹⁸, tajās veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu rekreācijai.***
- 5.1.6. *Sekmēt ūdens objektu izmantošanu daudzveidīgas publiskās rekreācijas nolūkos.***

„Zaļā Rīga”

Gandrīz katrs iebraukšanas ceļš Rīgā no Vidzemes, Latgales, Bauskas, Jūrmalas un Jaunciema raksturojas ar mežiem vai cita veida apstādījumu teritorijām gar ielām. Šādas zaļās teritorijas atrodas arī Rīgas centrā ar Bulvāru loka parkiem, Ziedoņdārzu, Grīziņkalnu, kā arī

¹⁸ Izņemot Rīgas brīvostas ekonomiskās darbības zonu, kur ražošana un cita veida ostas funkcijas ir pieļaujamas, ierobežojot šo teritoriju publisku pieejamību.

citviet pilsētā. Lielākā daļa dzīvojamo rajonu teritorijas arī ir bagātas ar kokiem, zālājiem un krūmiem, kopumā pilsētā veidojot ļoti zaļu vidi. Nereti gan šīs zaļās dabas teritorijas netiek pienācīgi apsaimniekotas, vai pat ir izveidojušās jau apbūvētās, bet pašreiz neapsaimniekotās teritorijās, tāpēc to estētiskā kvalitāte un bioloģiskā vērtība ir ļoti atšķirīga.

RTP-2006 nav paredzēta esošās apbūves nojaukšana stādījumu ierīkošanai. Jaunveidojamas ielas paredzēts apzaļumot, kā apstādījumu un dabas teritorijas paredzēti visi pašvaldības īpašumā esoši iekšpagalmi, teritorijas ar lielu apzaļojuma īpatsvaru paredzētas kā apbūves ar apstādījumiem teritorijas, teritorijas bez apbūves ar 10% applūduma varbūtību paredzētas kā apstādījumu un dabas teritorijas.

Rīgas domes politika:

5.1.7. *Sekmēt pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju sakārtošanu un to estētiskās kvalitātes uzlabošanu.*

5.1.8. *Kontrolēt, lai veicot jaunu teritoriju apbūvi vai esošo teritoriju pārveidošanu, tiktu izstrādāts un realizēts apzaļumošanas plāns, kas iekļautos un papildinātu apkārtējo apkaimju apstādījumu un dabas teritoriju sistēmu.*

5.1.9. *Noteikt, ka projekta realizētājiem apbūves projekta gaitā katrs nocirstais koks (sākot ar 10 cm diametrā) ir jākompensē, Rīgas pilsētas apstādījumu teritorijās iestādot 3 koku stādus (ar stumbra diametru 5cm) un nodrošinot šo koku pirmā gada kopšanas darbus. Pirms stādīšanas darbu uzsākšanas kompensējamo koku stādīšanas vietas jāsaskaņo ar Rīgas domes atbildīgo institūciju.*

Pilsētas vārti – galvenie iebraucamie ceļi

Rīgas telpiskās kompozīcijas raksturojums, iebraucot pilsētā no 7 galvenajiem virzieniem.

Daugavas ceļš. Daugava ir lielākais dabas veidojums Rīgas telpā. Tā sadala Rīgu divās daļās, bet kompozicionāli Daugava ar tai piegulošām teritorijām veido Rīgas telpisko kodolu. No Daugavas grīvas līdz paredzētajam Ziemeļu šķērsojumam, Daugava ir centrālā “iela” Rīgas brīvostas darba nodrošināšanai. Daugavai ir būtiska nozīme ne tikai pilsētas struktūrā, bet arī Rīgas kultūrā un vēsturē.

Brīvības ceļš ir otrais svarīgākais Rīgas struktūras elements, jo ir pilsētas apbūves kompleksa centrālā ass. Tas krusto Daugavas ceļu un beidzas Uzvaras laukuma zaļajā zonā. Brīvības ceļa pamats ir Brīvības iela — fiziski un kultūrvēsturiski vissvarīgākā maģistrāle Rīgā.

Lidostas (Jūrmalas) ievadceļš šķērso lauku teritoriju, un sadalās divās daļās. Jūrmalas ceļa turpinājuma — K.Ulmaņa gatves — abās pusēs izvietoti komerciāla rakstura objekti. Jūrmalas ceļa turpinājums pa Kalnciema ielu vijas caur pilsētu un beidzas pie Vanšu tilta ar skatu uz Vecrīgu.

Jelgavas ievedceļš šķērso Zemgales līdzenumus un nav vizuāli īpaši nozīmīgs. Tas šķērso ekstensīvi apbūvētu jauktas izmantošanas un ražošanas teritoriju, kam seko Ziepniekkalna paneļu celtnu masīvs. Ceļš pārtop par plašu, kokiem apstādītu bulvāri, kas beidzas krustojumā ar Ulmaņa gatvi.

Bauskas ievedceļš. Arī šis ceļš šķērso zaļās teritorijas, bet vietā, kur tas tuvojas Bieķengrāvīm, no tā kļūst redzama Latvijas televīzijas ēka un tornis, „Saules akmens” debesskrāpis un citas vertikāles.

Latgales ievedceļš ir galvenais ceļš tajā Rīgas daļā, kas stiepjas no centra uz augšu gar Daugavu līdz pilsētas robežai un Rīgas HES. Tā ir šaura, bet intensīvi apbūvēta josla starp Daugavu un dzelzceļu. Ceļam (ielai) no Rīgas robežas līdz Slāvu ielas krustojumam, ir raksturīga lielpilsētas apbūve ar plašu, apzaļumotu šķērsgrizumu. Šī ievedceļa posma pašreiz lielākā problēma un nākotnes potenciāls ir Rumbulas lidlauka apkārtnē haotiski izkaisītā ekstensīvā apbūve kopā ar jauktās rūpniecības joslu starp Maskavas ielu un dzelzceļu. Savukārt Latgales ievedceļa turpinājums pa Krasta ielu centra virzienā ir apbūvēts ar brīvi stāvošām, uz auto satiksmi orientētām komerciālām ēkām, kur katra ēka reklamē savu pārdodamo produktu. Šeit trūkst labi funkcionējoša satiksmes plāna, kā arī izstrādātas velosipēdistu un gājēju sistēmas.

Jaunciema gatve ir fiziski nepiemērota kā liels ceļš (iela) iebraukšanai Rīgā. Iebraukšana Rīgā notiek caur priežu silu, no kura izbraucot kļūst redzams Ķīšezers. Tālāk ceļš ved gar Ķīšezeru. Vēlāk kļūst redzama Vecmīlgrāvja osta un kuģu būvētava ar ceļamkrāniem. Braucot pāri Vecmīlgrāvja tiltam, paveras plašs skats uz Ķīšezeru pa kreisi un Mīlgrāvja šaurumu pa labi.

Rīgas domes politika:

5.1.10. Nodrošināt mērķtiecīgu pilsētas iebraucamo ceļu ainavu scenāriju veidošanu, akcentējot radiālos bulvārus un ielu ievadus, kuri rada pirmo iespaidu par pilsētu, tajā iebraucot.

Apbūves raksturs Rīgas pilsētā ir ļoti dažāds. Katrā laikmetā apbūve ir radusies atšķirīgos sociālos, ekonomiskos un tehnoloģijas apstākļos. Katrs laikmets ir nesis savas izmaiņas, gan radot jaunas pilsētas daļas, gan pārbūvējot esošās. Mūdienu Rīgas apbūve ir veidojusies dažādu laikmetu un plānu rezultātā, bet nosacīti tā attīstās apla veidā no vēsturiskā centra uz perifēriju.

Rīgai šī struktūra ir izteikti monocentriska ar apbūves kodolu Daugavas labajā krastā. Upe gan daļa pilsētu divās daļās, gan dod fokusu visai apbūvei un akcentē vēsturisko kodolu.

Visi septiņi Rīgas galvenie iebraukšanas ceļi (ielas), ieskaitot Daugavu, ved no perifērijas uz pilsētas centru. Arī dzelzceļš ar to saistītām rūpniecības teritorijām atbalsta šo radiālo zvaigznes formu, bet ar savu fizisko grūti šķērsojamo uzbūvi sadala pilsētu vairākos sektoros.

Šodienas Rīgas apbūves struktūrā apkaimes var iedalīt pēc sekojošas tipoloģijas:

Vecrīga, kas mijiedarbībā ar Daugavu, ir fiziski un kultūrvēsturiski svarīgākā Rīgas apbūves sastāvdaļa, kam raksturīga intensīva apbūve nelielos kvartālos .

Bulvāru loks, kura zaļā parku josla ieskauj un ir tiešā kontrastā ar Vecrīgu, kā arī nošķir vecpilsētu no 19. gadsimta “režģa struktūras”.

19. gadsimta “režģis”, kura teritorija ir lielākais saskaņota plāna un arhitektūras ansamblis, kam piemīt pilsēt būvnieciskā vērtība. Kopā ar Vecrīgu un Bulvāra loku tas veido Rīgas vēsturiskā centra kodolu.

18.-20. gadsimta vēsturisko priekšpilsētu un apkaimju kopumi ar patstāvīgu estētisko un sociālo identitāti.

Svarīga ir Vecrīgas silueta redzamības saglabāšana. Skats uz Vecrīgu, iebraucot Rīgā ar kuģi, atsevišķos ceļa posmos iebraucot Rīgā no Ķekavas puses un pa Krasta ielu, pārvietojoties ar automašīnu no lidostas pa Ulmaņa gatvi un Kalnciema ielu, vai arī braucot ar vilcienu no Jelgavas vai Jūrmalas virziena, no Ķīpsalas, no Torņkalna un Dzegužkalna, ir Rīgas lielākā vizuālā vērtība ar kultūrvēsturisku nozīmi. Tādēļ šī silueta un tā redzamības saglabāšana un pat paplašināšana ir ļoti svarīgs turpmākās Rīgas attīstības uzdevums, lai Vecrīgas siluets un panorāma spētu attaisnot prestižo Eiropas kultūras mantojuma zīmes titulu.

No arhitektūras viedokļa Zemkopības ministrijas augstceltne ir Vecrīgas siluetu degradējošākā struktūra. Vecrīgas siluets ir vizuāli krāšņā Rīgas vizītkarte ceļā no Daugavas grīvas līdz pašreizējai pasažieru ostai. Taču ceļā uz pasažieru ostu Zemkopības ministrijas ēka dominē pār visām Vecrīgas smailēm un dažreiz aizsedz siluetu pilnīgi. Apzinoties šīs augstceltnes zemo inženiertehnisko līmeni un neatbilstību šodienas biroju telpu vajadzībām, ēkas aizvietošana ar citu, zemāku un mūsdienu tehniskajām normām atbilstošu būvi, būs izdevīga arī potenciāliem ēkas klientiem.

Rīgas domes politika:

5.1.11. Veicināt, lai laika gaitā Zemkopības ministrijas augstceltne tiktu aizvietota ar zema profila apbūvi, kas neaizsedz Vecrīgas siluetu no iebraucoša pasažieru prāmja klāja skatupunkta.

5.1.12. Tiek noteikts, ka neviena celtne Citadeles teritorijā nedrīkst aizsegt Vecrīgas torņu un jumtu siluetu no piebraucošu pasažieru prāmju klāja skatupunkta.

5.1.13. Veicināt Vecrīgas silueta un panorāmas iekļaušanu Eiropas kultūras mantojuma zīmes sarakstā

Vēsturiskā priekšpilsētas apbūve, kas veidojusies 19. gadsimtā, ir ķieģeļu un koka mazstāvu un daudzstāvu apbūve. Tā veido daļēju apli ap pašu vēsturisko centru. Šim apbūves

veidam ir zema intensitāte, un tā parasti ir apzaļumota, tādēļ šīs mazstāvu apkaimes ir labi kontrasti intensīvai daudzstāvu apbūvei.

Rīgas domes politika:

5.1.14. Saglabāt, harmonizēt un izkopt Rīgas vēsturiskās priekšpilsētas un apkaimes kā kvalitatīvas dzīvojamās vides arī turpmāk.

Mikrorajoni veido ļoti spēcīgu telpisko kompozīciju. Šīs teritorijas ir pilnīgā kontrastā ar Rīgas apbūves kodolu. Pilsētas daļas ir celtas citā mērogā, ar citām tehnoloģijām, citā ekonomiskajā un politiskajā sistēmā. Ēkas ir kombinētas lielos ansambļos dažāda veida ģeometriskās konfigurācijās. Tā rezultātā ir izveidojusies liela mēroga monolīta vide. Šodien daži pagalmi ir apauguši ar kokiem, kas rada zaļo zonu starp skarbajām un pelēkajām daudzstāvu ēku sienām. Piemēram, Ķengaragā gar Daugavu ir vāji labiekārtota, bet praktiski izmantojama promenāde, kas ir ērti sasniedzama no lielā bloka ēkām. Šādi piemēri apliecina, ka ar vienkāršiem apzaļumošanas paņēmieniem un publiskās telpas apkopšanu var būtiski uzlabot esošo mikrorajonu vidi. Pašreizējie mēģinājumi uzlabot vidi ar esošās publiskās telpas apbūvi negarantē situācijas uzlabošanu.

Rīgas domes politika:

5.1.15. Plānojot tālāku attīstību, katru mikrorajonu izpētīt atsevišķi, ņemot vērā oriģinālo plānojuma koncepciju un ģeometriju, kā arī ļoti uzmanīgi apsvērt radikālas telpiskas izmaiņas.

5.1.16. Izvirzīt par prioritāti kopējās publiskās ārtelpas apzaļumošanu un labiekārtošanu, tai skaitā bērnu rotaļu laukumu veidošanu un atpūtas zonu ierīkošanu, iesaistot plānošanas procesā mikrorajona iedzīvotājus.

5.1.17. Veicināt vides telpisko un funkcionālo dažādošanu mikrorajonos.

Rūpniecības aplis ar dzelzceļa loku, kas sadala pilsētu un veido lineārus, grūti krustojamus šķēršļus. Gar dzelzceļiem vēsturiski ir izvietojušās rūpniecības noliktavas un būves, kas pilda dažāda veida ekonomiski svarīgas funkcijas, taču vienlaicīgi piesārņo un rada vizuāli nepievilcīgu vidi. Rīgā dzelzceļu sliežu abās pusēs ir plašas pamestas un maz izmantotas apbūves zonas. Daudzviet rūpniecību aizvieto komerciālas struktūras, tai skaitā arī lielveikali un noliktavas. Paredzams, ka šī tendence turpināsies un daudzas agrākās rūpniecības teritorijas pārvērtīsies par jauktas izmantošanas teritorijām. Agrākās rūpniecības teritorijas ir potenciāls, ko iespējams izmantot pilsētas atjaunošanai un jauniem attīstības projektiem.

Lielceļu komerciālā apbūve ir forma, kas veidojusies, pieaugot autotransporta nozīmei. Tās ir liela izmēra atsevišķas ēkas ar plašām autonovietnēm, kas veido vizuāli nepievilcīgu un

pilsētbūvnieciski nevēlamu pilsētas apbūves formu. Tomēr šī apbūves forma Rīgā ir izplatīta jau šobrīd, un paredzams, ka arī tuvākajā nākotnē tā saglabāsies.

Rīgas domes politika:

5.1.18. *Aizliegt lielceļa komerciālo zonu tiešu pieeju lielceļiem, veidojot apkalpes ceļus un vietējās joslas, kas lielceļam pievienojas tikai atbilstošos satiksmes izkārtojumos.*

Lielveikalu būvniecība var būtiski iespaidot pilsētas attīstības formu. Ja lielveikali ir pietiekoši lieli un daudzfunkcionāli, tie var veidoties kā kodols jaunām attīstības teritorijām un vietējiem centriem. Tādēļ ir svarīga pārdomāta šo veikalu izvietošana pilsētā.

Rīgas domes politika:

5.1.19. *Noteikt, ka pie lielveikalu projektu iesnieguma ir jāpievieno transporta plānotāja izpēte par projekta ietekmi uz transporta situāciju, kurā jāapraksta projekta ietekme un jāiesaka nepieciešamie uzlabojumi ielu sistēmā, lai lielveikals nepalielinātu transporta problēmas pilsētā.*

5.1.20. *Noteikt, ka lielveikala projekta pieteicējam ir jāgarantē to darbu veikšana, kas nepieciešami apkārtējās transporta un īpaši sabiedriskā transporta normālai funkcionēšanai.*

5.1.21. *Atzīt par attīstībai vērtīgākiem daudzfunkcionālus lielveikalu projektus, īpaši tos, kas sevī ietver sabiedriskas un pakalpojumu funkcijas.*

5.1.22. *Izvērtējot lielveikala projektu, veikt pētījumu, kā projekts ietekmēs apkārtējās apkāmes attīstību un kā tas iederas kopējā pilsētas struktūrā.*

5.2. Kultūrvēsturiskās teritorijas¹⁹

Rīgai ir bagāts kultūrvēsturiskais mantojums, un pilsētā var izdalīt vairākus tipus aizsargājamās teritorijas ar kultūras pieminekļa vai plānojuma noteiktas apbūves aizsardzības teritorijas statusu (kopumā 1666 dažāda veida un statusa kultūras pieminekļi), starp kurām ietilpst gan pasaules mantojuma, gan valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļi ar oficiālu pieminekļa statusu, gan arī potenciālie pieminekļi vai atsevišķas īpašas vēsturiskās apbūves aizsardzības teritorijas²⁰:

1) Valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļi:

¹⁹ Skatīt RTP-2006 karti „Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi”.

²⁰ Precīzi Rīgas aizsargājamo kultūrvēsturisko teritoriju robežu apraksti un apsaimniekošanas noteikumi ir aprakstīti RTIAN 4.nodaļā.

- a) **Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs** (Nr.7442), tai skaitā **Rīgas vēsturiskais centrs**, kas iekļauts Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (UNESCO) Pasaules kultūras mantojuma sarakstā;
- b) **Pārdaugavas apbūves fragments** (Nr.7443);
- c) **Mežaparks** (Nr.7444);
- d) **Ķīpsalas vēsturiskā apbūve** (Nr.8327);
- e) **Kalnciema ielas koka apbūve** (Nr. 8583).

2) Arhitektūras pieminekļi

Rīgas administratīvajās robežās atrodas 244 valsts nozīmes arhitektūras pieminekļi un 917 vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļi. Lielākā arhitektūras pieminekļu daļa atrodas pilsētībūvniecības pieminekļu teritorijās vai teritorijas plānojuma noteiktajās apbūves aizsardzības teritorijās.

3) Valsts aizsardzībā Rīgā atrodas 6 **arheoloģijas pieminekļi**:

- a) **Vecrīgas arheoloģiskais komplekss** (Nr. 2070., valsts nozīmes),
- b) **Daugavgrīvas klosteris - viduslaiku nocietinājums** (Nr. 2075., valsts nozīmes),
- c) **Ķīšezera (Bulduru) pilskalns** (Nr. 2071., vietējās nozīmes),
- d) **Sudrabkalns (Sudrabsala) - pilskalns** (Nr. 2072., vietējās nozīmes),
- e) **Pulkstenkalniņš – viduslaiku nocietinājums** (Nr. 2073., vietējās nozīmes),
- f) **Baznīcas kalns – viduslaiku kapsēta** (Nr. 2074., vietējās nozīmes).

4) Vēstures pieminekļi:

Rīgā atrodas liels skaits valsts aizsardzībā esošu vēstures pieminekļu. RTP-2006 aizsargjoslu kartē īpaši norādīti ir divi teritoriāli plašākie Rīgas vēstures pieminekļi:

- a) Valsts nozīmes vēstures piemineklis Nr.8538. „**Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss**”. Daļa pieminekļa atrodas uz Buļļu salas Daugavgrīvā, bet otra daļa Mangaļsalā.
- b) Vietējas nozīmes vēstures piemineklis Nr.8539. „**Komēforta dambis**”. Piemineklis atrodas Buļļu salā pie Daugavas ietekas jūrā.

5) Apbūves aizsardzības teritorijas

Tās ir teritorijas, kuras RTP-2006 ir noteiktas kā aizsargājamās vēsturiskās apbūves teritorijas bez pieminekļa statusa. RTP-2006 nosaka šādas apbūves aizsardzības teritorijas:

- a) **Āgenskalns,**
- b) **Bolderāja,**
- c) **Dzegužkalns – Nordeķi,**

- d) Maskavas priekšpilsēta,
- e) Sarkandaugava,
- f) Teika,
- g) Torņakalns,
- h) Vecāķi,
- i) Vecmīlgrāvis (Emmas iela),
- j) Čiekurkalns,
- k) Pleskodāle,
- l) Jaunmīlgrāvis (Ezera iela),
- m) Vecdaugava (Airu iela)

RTP-2006 grozījumos papildus tika noteiktas šādas apbūves aizsardzības teritorijas:

- n) VEF rūpnieciskā apbūve;
- o) Ziemeļblāzmas kultūrvēsturiskais komplekss.

6) Aizsargājamā koka apbūve

Rīgas vēsturiskā centra teritorijā visai koka apbūvei ir aizsargājamais apbūves statuss.

Kopumā svarīgākie aizsargājamie pilsētbūvnieciskie elementi Rīgas kultūrvēsturiskajās teritorijās ir:

- a) vēsturiskās apbūves plānojuma struktūra,
- b) telpiskais izveidojums,
- c) ainava un tās mērogs,
- d) panorāmas un siluets,
- e) apstādījumu sistēma,
- f) laukumu apbūve un telpiskais izveidojums,
- g) kvartālu telpiskā organizācija un vertikālie akcenti,
- h) seno celtnu konstrukcijas kultūras slānī,
- i) raksturīgais reljefs un ūdeņi.

7) Rīgas vēsturiskās muižiņas²¹, par kurām liecina:

- a) vēsturiskas ēkas un/ vai parks / dārzs / apstādījumi;
- b) vēsturisks parks / dārzs / apstādījumi/ atsevišķi veci koki.

Rīgas vēsturiskās muižiņas – vēsturiski izveidojušās teritorijas (15. – 20. gs. sāk.) un/vai ar tām saistītā dzīvojamā, saimnieciskā apbūve (18. – 20. gs. 1. puse), parki, dārzi kas pilsētas

²¹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu "Rīgas vēsturiskās muižiņas"

teritorijā ārpus Vecrīgas ir senākās pilsētas plānojuma struktūras veidošanās un apbūves liecības, daudzu apkaimju vēsturiskie centri, vietu un to nosaukumu izcelsmes pirmsākumi.

Kartoshēma “Rīgas vēsturiskās muižiņas”

Iespējamie vēsturisko muižu pašreizējā sastāva (komplektācijas) tipi:

1. Pēc īpašuma piederības:

a) saglabājušās tai piederīgās dzīvojamās, ražošanas, saimniecības, parka, ēka(s), parks / dārzs pašpietiekamās teritorijas platībās, viena īpašnieka īpašumā (piem., Volfšmita muižiņa LU īpašumā Kandavas ielā2, Bloka muižiņa, Borhertha muižiņa, Šepmuižiņa, Volkovica muižiņa);

b) saglabājušās tai piederīgās dzīvojamās, ražošanas, saimniecības, parka, ēka(s), parks / dārzs pašpietiekamās teritorijas platībās, vairāku kaimiņos izvietotu īpašnieku īpašumos (piem., Švarcmuiža, Jeruzaleme, Kleistu muižiņa, muižiņa Daugavgrīvas ielā 67 un tai piederīgo industriālā mantojuma objektu komplekss u.c.);

c) saglabājušās muižu ēkas un nelielas to teritorijas, kas sadalītas dzīvokļu īpašumos privatizācijas procesā (Popova muižiņa, Lucava muižiņa,

2. Pēc saglabātības pakāpes un apjoma:

a) saglabājušās tai piederīgās dzīvojamās, ražošanas, saimniecības, parka, ēka(s), parks / dārzs;

b) saglabājusies ēka un parka vai dārza daļas;

c) saglabājusies muižiņas ēkas pamati un/vai parka vai dārza daļas;

Aizsardzības statusa priekšlikums:

- Rīgas vēsturiskās muižiņas, kas ir kultūras pieminekļi aizsargājamās un saglabājamās atbilstoši to kult. piemin. teritorijas un aizsargjoslas robežām, saskaņā ar TIAN.
- Visām kartē apzīmētajām Rīgas vēsturiskajām muižām, to apstādījumiem, t.i. – kompleksam piederīgajām ēkām un teritorijām, kas nav kultūras pieminekļi, pirms projektēšanas uzsākšanas veicama arhitektoniski mākslinieciskā inventarizācija un vēsturiskā izpēte (izņemot gadījumus, kad tāda konkrēto projektēšanas vajadzību apmierināšanai ir veikta iepriekš.
- Pēc pirmsprojekta izpētes darbu pabeigšanas un iesniegšanas kultūras mantojuma institūcijās tiek motivēts pieņemts lēmums par papildu pētījumu nepieciešamību vai projektēšanas nosacījumu izsniegšanu.

Nr.	Nosaukums	Adrese	Apraksts	Statuss
1.	Altonas muižiņa (Jeruzalemes viesnīca)	O.Vācieša iela 19	Ēka (18. gs. 4. cet., 19. gs.), dārza/ parka daļa	kultūras piemineklis
2.	Anņīmuiža	Jūrmalas gatve 74/76	Ēka (19. gs. b.), parks + mežaparks	
3.	Arķireja muižiņa	Pakalniešu iela 24	Dzīvojamās ēkas pamati (18. gs. 2.p.), palīgēka (19. gs.), parks	
4.	Ashgroove	Kandavas iela 4 k - 2	Ēka (19. gs. 4. cet., 20. gs. sāk.), parka daļa	

5. Atgāzenes muižiņa	Vienības gatve 87	Parks, ēkas vieta	
6. Baložu (Bonaventūras) muižiņa	Brīvības gatve 440	4 vai vairāk ēkas (19.gs.s.), parks	
7. Bellevue (Volkovica) muižiņa	Bauskas iela 48	Ēka (18. gs. 2.p.), parka daļa	kultūras piemineklis
8. Bieriņmuiža	Kantora iela 10	Ēka (19. – 20. gs. 1.p.), parka daļa	
9. Bišumuiža	Bauskas iela 145	Ēku komplekss (19.gs. s.), parks	kultūras piemineklis
10. Blokmuiža	Vienības gatve 27	Ēka (18. gs. 2.p.), parka daļa	kultūras piemineklis
11. Bolderājas muižiņa	Lielupes iela 12	Ēkas (18.gs. 2.p.) pamati, dārza teritorija	
12. Borherta (Grāves) muižiņa	Zvārdes iela 1	2 ēkas (18. gs. 2.p., 19. gs.), parks	kultūras piemineklis
13. Brekšu muižiņa	Biķernieku iela 200	Ēka (19.gs. 2.p.), parks	
14. Drēzena muižiņa	Daugavgrīvas iela 37, 39	Ēka (18. gs. 4. cet., 19. gs. 4. cet.), dārza vieta	
15. Esena (Lielā) muižiņa	Dzirčiema iela 123	Ēka (19. gs. 2.p.), parka daļas	
16. Ēbelmuiža	Zaļenieku iela 21	Ēka (18.gs. 4. cet.), parka daļa	kultūras piemineklis
17. Gerstenmeiera muižiņa	Eiženijas iela 14, 20, 22	2 muižas ēkas (18. gs. 4.cet., 19. gs.), parka daļas	
18. Grāves muižiņa	Ezermalas iela 28 (Saules dārza teritorija)	3 ēkas (19.gs.), parks	kultūras piemineklis
19. Hartmaņa muižiņa	Kalnciema iela 28, 30	2 ēkas (18. gs. 4. cet., 19. gs. sāk.), parka daļa, dārza teritorija	kultūras piemineklis
20. Heija muižiņa	Daugavgrīvas iela 25	Ēkas pagrabs (18.gs. 2.p.)	
21. Heinrihsona muižiņa	Pampāļu iela 1	Ēka (18.gs. 4. cet. – 19. gs. 4. cet.), parks	
22. Juglas (Brūnsa) muižiņa	Nautrēnu iela 18	Ēka (19.gs. 1. cet.), parka daļa	
23. Katlakalna mācītājmuižiņa	Lejupes iela 10, Valdlauči	Ēka (18.gs. 4. cet.)	
24. Kleistu muižiņa	Kleistu iela 1 (79), Kleisti	2 ēkas (18. gs. 4.cet., 19. gs. sāk.), parks	kultūras piemineklis
25. Lucavsālas muižiņa	Lucavsālas iela 5	Ēka (18. gs. 4. cet.), parka daļa	
26. Mangaļu muižiņa	Jaunciema gatve 171	Ēka (18. gs. 4.cet. – 19. gs.), parka daļa	
27. Mazā Jumpravmuižiņa	Maskavas ielas 344 tuvumā	Ēka (18.gs. b.), parka daļa	
28. Mārtiņa baznīcas	Mārtiņa iela 1, 3	2 ēkas (18.gs. 3.cet.), dārzi	

mācītājmuižiņa un ķēstera māja			
29. Muižiņa Daugavgrīvas ielā 67	Daugavgrīvas iela 67, Tvaikoņu iela 1	Muižiņas dzīvojamā ēka (18. / 19. gs. mija) un 19. gs. sāk. un vidus ražošanas, saimnieciskās ēkas, dārza teritorija	
30. Muižiņa Slokas ielā 41 (Hāmaņa)	Slokas iela 41A	Ēka (19. gs., 20. gs. 1. cet.), parka daļa	kultūras piemineklis
31. Nordeķu muižiņa	Bulļu iela 16	3 ēkas (18. gs. 4. cet.), parks	kultūras piemineklis
32. Pleskodāles muižiņa	Kalnciema iela 160	Ēkas (20.gs. s.), parka daļa	
33. Popova muižiņa	Visvalža iela 8	Ēka (18. gs. b. - 19. gs. s.)	kultūras piemineklis
34. Pusmuižnieka nams	Daugavgrīvas iela 28	Ēka (18. gs. 3. cet.)	
35. Strazdu muižiņa I	Juglas iela 14	Ēkas, dzīvojamā ēka (18. gs. 2.p., 20. gs. sāk.), parka daļa	kultūras piemineklis
36. Strazdu muižiņa II	Pāles iela 14k - 2	Ēkas, dzīvojamā ēka (19. gs. 2. cet.), parks	
37. Šampētera muižiņa	Jūrkalnes iela 90	Parks	
38. Šarlotes (Vāgnera) muižiņa	Šarlotes iela 3	Ēka (18. gs. 2.p.), dārzs	
39. Šrēdera nams	Daugavgrīvas iela 11	2 ēkas (18. gs. 4. cet.), dārza teritorija	kultūras piemineklis
40. Švarcmuiža	Daugavgrīvas iela 19/21	Ēka, parka daļa, dārza teritorijas (19. gs. 4. cet.)	kultūras piemineklis
41. Voleru muižiņa	Voleru iela 11, Voleri	Ēka (18. gs. 4. cet.)	kultūras piemineklis
42. Volfšmita muižiņa I	Kandavas iela 2 (LU Botāniskais dārzs)	Ēka (18. gs. 4. cet.), parks	kultūras piemineklis
43. Volfšmita muižiņa II	Kandavas iela 2 (LU Botāniskais dārzs)	Ēka (19. gs. 1. cet.), parks	kultūras piemineklis
44. Volfšmita muižiņa III	Kandavas iela 2 (LU Botāniskais dārzs)	2 ēkas (19. gs. 2. cet.), parks	kultūras piemineklis
45. Zēlustes muižiņa (Šepmuiža)	Mazās Juglas iela 43, 45, 47	3 ēkas (18. gs. 2.p., 19. gs. 1. cet., 19.gs.), parks	kultūras piemineklis
46. Zorgenfreija muiža	Pakalniešu iela 18	2 dzīvojamo ēku (18. gs. 2. p.) pagrabi, parks	
47. Sužu muiža	Suži, Jaunciema gatves 79 apkaimē	Ēka (19.gs.2.p.), parks	

Vispārīgās prasības kultūras pieminekļu aizsardzībai nosaka LR likums *Par kultūras pieminekļu aizsardzību* un LR MK 2003.gada 26.augusta noteikumi Nr.474 *Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirmpirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu*. Taču RTP-2006 dažādiem aizsargājamo teritoriju rajoniem tiek noteiktas arī to specifiskās vērtības un izmantošanas noteikumi (skatīt Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus).

Rīgas domes politika:

5.2.1. Veicināt privātpašnieku ieinteresētību Rīgas kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanā un sakārtošanā.

5.2.2. Kontrolēt kultūrvēsturisko teritoriju un objektu saglabāšanu un attīstību atbilstoši RTP-2006 ar grozījumiem definētajiem nosacījumiem.

5.2.3. Izstrādāt Rīgas domes saistošos noteikumus par pašvaldības aizsargājamām vēsturiskās apbūves teritorijām.

5.2.4. Kontrolēt Rīgas vēsturisko muižiņu saglabāšanu un attīstību, nosakot, ka vēsturiskām muižinām, kas nav arhitektūras pieminekļi, pirms projektēšanas uzsākšanas veicama arhitektoniski mākslinieciskā inventarizācija un vēsturiskā izpēte.

5.2.5. Rīgas muižiņu un tām vēsturiski piederīgo teritoriju, apbūves attīstības, pārbūvju projektiem jāmodrošina to autentiskuma un kopuma saglabāšanu un izkopšanu.

5.2.6. Muižiņu apbūves kompleksos pieļaujama jaunu objektu izveidošana, ievērojot šādus noteikumus;

5.2.6.1. Jauni apjomi vai objekti paredzami tikai tādā kontekstā, kas atbilst muižiņu apbūves tipoloģijai un telpiskajai, estētiskajai harmonijai un kompozīcijas tradīcijām;

5.2.6.2. Prioritāri pieļaujams atjaunot zudušas ēkas to vēsturiskajos apjomos;

5.2.6.3. Vēsturiski nozīmīgu, zudušu muižiņu dzīvojamās ēkas vietās, kur tās ir vienīgās vēsturiskās to pastāvēšanas liecības, jaunu apbūvi atļauts veidot tikai vēsturiskās ēkas vietā, respektējot zudušās ēkas mērogus;

5.2.6.4. Jaunu ēku būvniecība muižiņu kompleksos nedrīkst pasliktināt esošo apstādījumu kvalitāti.

5.3. Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona

Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona (turpmāk – RVC un tā AZ) ir teritorija ar īpašu kultūrvēsturisku nozīmi. Rīgas vēsturiskais centrs ir ietverts Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (UNESCO) Pasaules kultūras mantojuma sarakstā. UNSECO

noteiktā RVC platība ir 438,3 ha (1,43% no visas pilsētas teritorijas), bet kopā ar AZ teritoriju tā platība ir 1574,2 ha (5,13% no visas pilsētas teritorijas).

Ņemot vērā RVC un tā AZ īpašo nozīmi pilsētā, šai teritorijai ir izstrādāts speciāls *Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums* (turpmāk tekstā – RVC AZ TP) . RVC AZ TP detalizē RTP-2006, tāpēc realizējot jebkādu jaunu teritorijas izmantošanas vai apbūves attīstības projektu RVC un tā AZ papildus RTP-2006 obligāti ņemami vērā RVC AZ TP nosacījumi, kuriem šajā gadījumā ir noteicošais spēks.

Rīgas domes **mērķis** RVC AZ TP izstrādē bija noteikt galvenās politiskās nostādnēs lēmumu pieņēmējiem RVC un tā AZ turpmākajā izmantošanā. RVC AZ TP ir tiesisks pamats būvatļauju, plānošanas un arhitektūras uzdevumu sagatavošanai, ekonomiskās darbības atļaujām un detālplānojumu uzdevumu sagatavošanai.

Pašvaldība turpmāk izstrādās atbilstošas rīcības programmas un kontroles sistēmas, lai nodrošinātu tās dienestu koordinētu un atbildīgu rīcību RVC AZ TP izvirzīto mērķu sasniegšanai.

RVC AZ TP sastāvdaļas:

- 1) **paskaidrojuma raksts**
- 2) **grafiskā daļa**, kurā ietilpst:
 1. topogrāfiskā karte, kas izmantota plāna sagatavošanai;
 2. kartes, kurās parādīta teritorijas pašreizējā izmantošana – faktiskās izmantošanas analīze;
 3. kartes, kurās parādīta teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana:
 - RVC un tā AZ perspektīvā teritorijas izmantošana;
 - RVC un tā AZ apbūves veidošanas pamatnosacījumi;
 - RVC detalizētā perspektīvā teritorijas izmantošana;
 - RVC kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plāns;
 - Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi;
 - RVC maģistrālie inženiertīkli un objekti;
 - RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāns;
 - RVC transporta attīstības plāns;
 - Autonovietojuma koncepcija;
 4. tematiskās kartes, kas paskaidro plānā risinātās tēmas, problēmsituācijas un risinājumus:
 - Kultūrvēsturiskie ansambļi un kultūras pieminekļi;
 - RVC telpiskās kompozīcijas shēma;
 - Daugavas krastmalas konceptuālais attīstības priekšlikums
 - RVC zemju sadalījums pa īpašuma veidiem.
- 3) **teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi;**
- 4) **pārskats par RVC AZ TP izstrādi.**

Plāna grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi tiek noteikti kā pašvaldības saistošie noteikumi.

Kultūrvēsturiskā vide

RVC AZ TP risinājumi ir pamatoti ar koncepciju par laikmetīgās (arī rekonstruētās) un oriģinālās vēsturiskās arhitektūras ietekmi uz pilsētelpas autentiskuma līdzsvaru. Tāpēc, lai

nodrošinātu laikmetīgās arhitektūras kvalitāti un toleranci pret kultūrvēsturiskās vides vērtībām, jaunbūvēm, kas tieši pieguļ publiskai ārtelpai, tiks pieprasīti atklāti arhitektūras konkursi.

Autentiskuma saglabāšana. RVC AZ TP nosaka teritorijas ar augstu autentiskuma īpatsvaru. Tās ir RVC un tā AZ ielu telpas un to veidojošās apbūves un kvartālu telpas teritorijas, kur vislielākajā īpatsvarā saglabājusies autentiska kultūrvēsturiski vērtīga apbūve un tās veidotā pilsētelpa, kuras aizsardzībai noteiktas specifiskas prasības, kas ierobežo apbūves pārveidošanu.

Īpašās apbūves grupas. Autentiskās apbūves saglabāšanu paredzēts nodrošināt ar diferencētu pieeju, nodalot vairāk un mazāk apdraudētās kultūrvēsturiskās vērtību grupas, lielāku vērtību un pašvaldības atbalstu pievēršot tieši vairāk apdraudētajām.

RVC un tā AZ teritorijā sastopama virkne teritoriju un objektu, kuru raksturs atšķiras no dominējošās — tipiskās dzīvojamo mūra daudzstāvu kvartālu perimetrālās apbūves. Kultūrvēsturiskās vides daudzveidībā tām piemīt lielāka publiskās ārtelpas nozīme kā pārējai apbūvei. Šim nolūkam RVC AZ TP izveidota īpašās apbūves grupu struktūra, kuru attīstībai ir spēkā izņēmuma noteikumi šo vietu identitātes saglabāšanai un aizsardzībai.

Apbūves statuss. Lai nodrošinātu autentiskas kultūrvēsturiskās pilsētvides saglabāšanu un attīstību nākotnē, RVC AZ TP Rīgas vēsturiskā centra teritorijā ir detalizēta un tajā tiek izdalīta:

- **Pilsētvides kultūrvēsturisko vērtību veidojoša vēsturiskā apbūve.** Tās ir vēsturiskās ēkas un būves t.sk. arhitektūras pieminekļi, kurām noteiktas ierobežotas pārveidošanas iespējas. Lai nodrošinātu publiskās ārtelpas kultūrvēsturisko vērtību, atsevišķām ēkām ir noteikta autentiska apbūves fronte un izvirzītas prasības par attiecīgo ēku fasāžu un citu apbūves frontes elementu saglabāšanu.
- Zemāku autentisko kultūrvēsturisko vidi veidojošās **ēkas**, kuras pieļaujams pārveidot un nomainīt ar jaunu apbūvi atbilstoši Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, RVC AZ TP atzīmētas kā ēkas, **kuras pieļaujams rekonstruēt un pārveidot.**
- RVC teritorijā, it sevišķi iekškvartālos, atrodas ēkas, kuras veido negatīvu vai degradējošu ietekmi uz apkārtnējo vidi. Tāpēc RVC AZ TP nosaka **nojaukšanai ieteicamas ēkas** bez kultūrvēsturiskās vērtības, kuras iespējams nojaukt ar atvieglotu procedūru.
- Atsevišķi norādītas **ēkas jaunākas par 25 gadiem**, pirms kuru rekonstrukcijas vai nojaukšanas priekšlikuma izskatīšanas jāveic ēkas kultūrvēsturiskais novērtējums. Šajā statusā neietilpst mazvērtīgās saimnieciska rakstura ēkas.

Apbūves attīstība. RVC AZ TP izdalītas un attēlotas teritorijas, kurās attīstība plānota atbilstoši perimetrālās apbūves vai brīvstāvošās apbūves noteikumu prasībām. Brīvstāvošās apbūves teritorijās, kuras atrodas ārpus pilsētbūvniecisko pieminekļu robežām, ir noteikts maksimālā stāvu skaita un augstuma ierobežojumi.

RVC teritorijā iespējamo jaunbūvju vietās gar ielām ir noteiktas būvlaides un noteikumi ēku būvniecībai attiecībā uz pieļaujamo augstumu un pagalmu izveidošanu. Atbilstoši RVC AZ TP

definētajai teritoriju un kvartālu apbūves specifikai tiek saglabāti to raksturīgie struktūras parametri, ievērojot sekojošus **pamatprincipus**:

- Jaunbūvējamās ēkas, kas atrodas ārpus īpašām apbūves grupām, būvējamas iederīgas vēsturiskajā vidē, ievērojot RVC teritorijā dominējošo slēgtu, atvērtu vai jauktu perimetrālās apbūves tipu.
- Jaunbūves vietās starp daudzstāvu un mazstāvu apbūvi jāveido ar pakāpenisku augstuma pāreju no zemākā uz augstāko.

Teritorijas pilsēttelpas attīstības koncepcija

RVC un tā AZ pilsēttelpas attīstības galvenais uzdevums ir uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti vienlaicīgi nodrošinot vērtīgās kultūrvēsturiskās vides saglabāšanu un pilnveidošanas nosacījumu ievērošanu.

Attīstība ir iespējama un nepieciešama visās vēsturiskā centra un tā AZ atšķirīgajās teritorijās, ievērojot spēkā esošo likumdošanu un RVC AZ TP **principus**:

- Tiek saglabātas, aizsargātas un izkoptas nozīmīgākās kultūrvēsturiskās vērtības — prioritāri: ielu, laukumu un apstādījumu teritoriju telpā.
- Notiek pilsēt būvnieciskās struktūras daļēja atjaunošana un telpiska sakārtošana, saglabājot vēsturiskā centra ielu, kvartālu un apbūves tipoloģiju.
- Iekškvartālu telpā par prioritāti tiek noteikta mūsdienīgas, kvalitatīvas dzīves vides un publiskās ārtelpas izveide (apstādījumi, atpūtas funkcijas, īres nami, sporta, ārstnieciskās u.c. funkcijas, bet ne liela mēroga tirdzniecība, kā arī atsevišķās vietās attīstāma pasāžu izveidošana ar tirdzniecības un pakalpojuma funkciju).
- Īpašās apbūves grupās attīstība notiek, respektējot to savdabīgās esošās kultūrvēsturiskās vērtības, autentiskumu, apbūves raksturu un mērogu.
- Tiek saglabātas esošo parku, dārzu un skvēru aizņemtās platības.
- Paredzēts palielināt augstvērtīgu stādījumu aizņemtās platības un attīstīt pagalmu, ielu un krastmalu stādījumus.
- Jumtu ainava tiek sakārtota, ievērojot jumtu ainavas veidošanas noteikumus un specifiski iezīmējot nozīmīgās valsts, pašvaldības un publiskās ēkas, kā atsevišķus ēku kompleksus un ansambļus.

Tādējādi lielākajā **RVC teritorijas daļā pamatuzdevums** būs iekškvartālu rekonstrukcija un sanācija, nevis intensīva jaunā būvniecība.

Savukārt **RVC AZ teritorijā pamatuzdevums** ir:

- Nodrošināt RVC ainavisko vērtību saglabāšanu;
- Pasargāt RVC no krasa pilsētvides kontrasta RVC aptverošajās teritorijās.

Teritorijas pilsētbūvnieciskā struktūra

Lai nodrošinātu jauncelāmo ēku iekļaušanos vēsturiskajā pilsētbūvnieciskajā struktūrā un vidē, par pamatu RVC AZ TP risinājumiem un Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasībām (attiecībā uz jaunceltņu projektēšanu, apbūves blīvumu, pagalma veidošanu, ēku augstumu, fasāžu un jumtu izveidošanu) izmantoti 19. gadsimta beigu / 20. gadsimta sākuma Rīgas apbūves noteikumi.

Īpaši noteikumi un apbūves nosacījumi RVC AZ TP tiek izdalīti sekojošām RVC teritorijām un teritoriju grupām:

- a) **Vecrīga,**
- b) **Bulvāru loks,**
- c) **Ārrīgas centra daļa**
- d) **Rīgas centra perifērija,**
- e) **Ķīpsalas vēsturiskā daļa,**
- f) **Andrejsala, Pētersala un Citadeles rietumdaļa, ,**
- g) **Daugavas salas**
- h) **Pilsētas ganību teritorija,**
- i) **Daugavas krastmalas.**

Plānojamās teritorijas funkcionālā izmantošana

RVC AZ TP definē sekojošus attīstības virzienus turpmākajā RVC un tā AZ teritorijas izmantošanā:

- galvaspilsētas funkciju attīstība,
- pašvaldības funkciju attīstība,
- darījumu un biroju funkciju attīstība,
- komercpakalpojumu attīstība,
- jauktās izmantošanas un centru funkcijas t.sk. kultūras, izglītības, mājokļu vai dzīvojamās funkcijas kvalitatīva attīstība un ar to saistīto sociālo pakalpojumu attīstība.

RVC AZ TP atsevišķu funkciju attīstība ir risināta centru un dažādās jauktās izmantošanas teritorijās, īpaši apskatot sekojošu funkcionālo objektu attīstību:

- a) **Biroji.** Centrā nav plānota plaša jaunu „A klases”²² biroju teritoriju attīstība. Galvenā šī veida biroju kompleksu attīstība notiks jaunajos attīstības centros un atsevišķās vietās – Ķīpsalā, Klīversalā, Citadelē, Andrejostā, Centrālās stacijas apkārtnē un Hanzas ielas – Skanstes ielas centru apbūves zonās. „B klases”²³ un „C klases”²⁴ biroju attīstība RVC paredzama nelielā apjomā, galvenokārt centra izmantošanas jaunbūvēs, īpaši pilsētas

²² „A klases” biroji - ēkas, kuras īpaši būvētas biroju funkcijai.

²³ „B klases” biroji - jauktas izmantošanas ēkas ar nozīmīgu biroju funkciju un vēsturiskās biroju ēkas.

²⁴ „C klases” biroji - biroji pielāgotās telpās vai kā cita veida ēku palīgizmantošana.

- ielu, dzelzceļa tuvumā, kā arī Citadelē un vēsturiskajās ēkas, kuras rekonstruējot iespējams pielāgot šai funkcijai.
- b) **Veikali, restorāni** un citas mazumtirdzniecības vietas — atsevišķu šo objektu skaits un dažādība centrā pieaugs, kā arī veidosies jauni RVC AZ .
 - c) RVC AZ TP nosaka, ka vēsturiskajā centrā netiks pieļauta jaunu lielveikalu būvniecība, bet tie attīstīsies RVC aizsardzības zonā, nodrošinot labākus apstākļus „mazo veikalu” komercvidei RVC.
 - d) **Tirgi.** RVC AZ TP paredz īpašus atbalsta pasākumus un nosacījumus Centrāltirgus un Vidzemes (Matīsa) tirgus tradicionālo vērtību aizsardzībai un saglabāšanai. Paredzēta Centrāltirgum blakus esošā Spīķeru rajona un pašreizējā rūpniecības preču tirgus iesaistīšana pilsētas sabiedriskajā un darījumu, īpaši kultūras un izklaides infrastruktūrā, pieļaujot zināmu dzīvojamās funkcijas klātbūtni Spīķeru rajonā. Attīstot rūpniecības preču tirgus teritoriju, kvartāla pirmā un/vai pagrabstāva līmeni iespējams izmantot sabiedriskā transporta vajadzībām.
 - e) **Azartspēļu organizēšanas objektu** izvietošana tiek aizliegta visā RVC izņemot 4 un 5 zvaigžņu viesnīcās.
 - f) **Kultūras, izglītības un veselības aprūpes industrijas attīstība** koncentrēsies teritorijā starp Maskavas un Turgeņeva ielu, Andrejsalas apkārtnē, Latvijas Zinātņu akadēmijas apkārtnē. Pārdaugavā Nacionālās bibliotēkas apkārtnē, AB dambja teritorijā un Klīversalā iespējama un vēlama jaunu nozīmīgu kultūras un izklaides objektu, tai skaitā muzeju, izstāžu zāļu un citu objektu celtniecība.
 - g) **Centru apbūve.** Dzīvojamā fonda atjaunošana un modernizācija un jaunu dzīvojamo namu būvniecība brīvajās apbūves vietās ir viens no svarīgākajiem investīciju sektoriem ekonomikā saistībā ar RVC un tā AZ. Lai attīstībā nodrošinātu pietiekamu dzīvojamās vides kvalitāti un aizsargātu dzīvojamo vidi no kaitīgām un traucējošām papildfunkcijām, RVC AZ TP centru apbūves teritorijas RVC teritorijā tiek detalizētas ar precīzāku iedalījumu apakškategoriņās atkarībā no mājokļa funkcijas nozīmīguma. Atkarībā no tā var tikt pieļautas citas ēku izmantošanas funkcijas.

Publiskā ārtelpa

Publiskās ārtelpas tīkla galvenie elementi ir ielas, laukumi un apstādījumu teritorijas, kas veido pilsētas pamatstruktūru un kurā attīstās un darbojas dažādie funkcionālie objekti un tos savienošās saiknes.

Ielu publiskās ārtelpas kvalitātes attīstības mērķis – panākt gājējiem brīvu, ērtu un drošu pārvietošanās iespēju estētiski un ainaviski augstvērtīgā pilsētvidē.

Gājēju satiksmes tīkls. Gājēju satiksmes tīklu veido gājēju ielas, kā arī ielas ar prioritāti gājējiem, iekškvartālu un parku gājēju tranzīta satiksmes celiņi, kuros veidojams atbilstošs labiekārtojums un nosakāms gājējam labvēlīgs režīms, šķērsojot ielas. Plāns paredz pilnībā

atjaunot visas Vecrīgas teritorijas funkcionalitāti, nodrošinot līdzsvarotu, bez fiziskiem un mobiliem šķēršļiem Vecrīgu šķērsojošu cilvēku (vecpilsētas aktīvo apmeklētāju, tūristu, iedzīvotāju, strādājošo) kustību.

Gājēju ielas. Vecrīgas ielas attīstāmas kā zona ar prioritāti gājējiem, kur papildus jau esošajām gājēju ielām (Kaļķu, Torņa, Trokšņu, Vaļņu u.c.), par tādām jāizveido ielas, kas savieno laukumus, kā arī ved uz ielām ar prioritāti gājējiem ārpus Vecrīgas – Tērbatas ielu un Krišjāņa Barona ielu, kur gājēju prioritātes nodrošināšana tiks uzsākta ar satiksmes ātruma ierobežošanu un atsevišķas gājēju fāzes izdalīšanu luksoforu darbības ciklos.

Nozīmīga publiskās ārtelpas attīstības iespēja ir labiekārtota **iekškvartālu gājēju ceļa—ceļu „kēdes” izveidošana**, kas plānota virzienā no pilsētas centra daļas uz Ziedoņdārzu.

Laukumi. RVC teritorijā saglabāti 9 esoši laukumi un veidojami 9 laukumi kā centra plānojuma un telpiskās struktūras elementi, veidojot tos kā funkcionāli kvalitatīvu publiskās ārtelpas sastāvdaļu, nodrošinot īslaicīgas atpūtas iespējas. Paredzēts sakārtot laukumu plānojumu un telpisko struktūru.

Publiskās ārtelpas apstādījumu teritorijas. RVC AZ TP parki un skvēri izdalīti, kā apstādījumu teritoriju paveidi. RVC ir 4, parki un jaunu parku veidošana centrā pašlaik nav iespējama. RVC aizsardzības zonas teritorijā tiek saglabāti 3 parki un paredzēts viens jaunveidojams parks pie Olimpiskās sporta halles. Pašreiz centrā ir 7 teritorijas, kas pilda skvēra funkcijas bet AZ teritorijā trīs. Plānā paredzēta vairāku jaunu skvēru izveidošana. Nozīmīgākie jaunveidojamie skvēri paredzēti iekškvartālu teritorijās abpus Brīvības ielai starp Artilērijas, Palīdzības un Tallinas ielu un skvērs pie Lavijas Nacionālās bibliotēkas.

Publiskās tualetes. Plānā ir plānotas 26 (esošas – 11) atsevišķas publiskās tualetes, kur izvietošana pārsvarā paredzēta parku vai laukumu teritorijās vai to tiešā tuvumā.

Pagalmu apstādījumu attīstība. Lai nodrošinātu RVC vides kvalitātes paaugstināšanu un pilsētas mēroga „zaļās” struktūras veidošanu, iedibināti apbūves noteikumi pagalmu apstādījumu veidošanai un augu stādījumu platību nodrošināšanai atkarībā no esošās apbūves un pieļaujamā jaunās apbūves blīvuma īpatnībām. Plāns nosaka katra īpašuma pagalmu autonovietņu izveides pamatprincipu, lai veicinātu kompromisu starp apstādījumu saglabāšanu, jaunu stādījumu veidošanas un personīgo automašīnu novietošanas nepieciešamību pagalmos un sociālajām funkcijām.

Transports

RVC AZ TP atsevišķa sadaļa veltīta arī transporta risinājumiem, kuri sasaucas ar RTP-2006 transporta risinājumiem Rīgā kopumā, un tiek aprakstīti RTP-2006 paskaidrojuma raksta 9.nodaļā par transportu – satiksmes infrastruktūru.

Rīgas domes politika:**5.3.1. Kontrolēt un veicināt Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas attīstību atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumam.****5.4. Pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas**

Rīgas esošā plānojuma struktūra ir izteikti monocentriska, un šādas struktūras ietekmei uz pilsētas funkcionēšanu un attīstību nav dodams viennozīmīgs vērtējums. Pilsētas monocentriskums ietver gan pozitīvas īpašības (piemēram, apkārtējās telpas uztvere, dažādu pakalpojumu pieejamība vienuviet, reprezentatīvais raksturs), gan rada vairākas problēmas:

- pilsētas centrā nedzīvojošajiem iedzīvotājiem nākas bieži braukt uz centru, jo viņu dzīvesvietām tuvumā esošie centri nenodrošina pilnvērtīgu apkalpes funkciju;
- piespiedu mobilitāte — pilsētas centru maksimāli noslogo sabiedriskais un privātais transports;
- tilti pār Daugavu, kas ved tieši uz Centru, tiek noslogoti arvien vairāk;
- lielmēroga dzīvojamie mikrorajoni veic vienīgi „guļamrajona” funkciju, nenodrošinot to iedzīvotājus ne ar darbavietām, ne atbilstošām pakalpojumiem.

Neapstrīdot Rīgas centra attīstības un paplašināšanās nepieciešamību, tiek mēģināts risināt minētās problēmas, kuras izriet no Rīgas monocentriskās struktūras. Tāpēc starp būtiskākajām vispārējā Rīgas plānojuma struktūras attīstības komponentēm (skatīt apakšnodaļu 5.1.) RTP-2006 ar grozījumiem tiek paredzētas pilsētas attīstības un centru apbūves teritorijas.

RTP-2006 šajās teritorijās dominē divi teritorijas atļautās izmantošanas veidi – centru apbūve vai jaukta apbūve. Atbilstoši RTIAN **centru apbūves teritorija (C)** nozīmē zemesgabalus, kur primārais zemes, būvju vai to daļu izmantošanas veids ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām funkcijām (komerciāla rakstura darījumu iestādes: bankas, viesnīcas, biroji un kantori, gadatirgi, konferenču un izstāžu iestādes, kā arī tirdzniecības un pakalpojumu objekti), arī dzīvojamo funkciju, izslēdzot ražošanas funkcijas.

Savukārt jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J) ir teritorija, kur primārā izmantošana ir daudzstāvu un mazstāvu daudzdzīvokļu māju būvniecība, bet sekundārā izmantošana - citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un izmantošana, bet jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorija (JR) ir teritorija, kur primārā izmantošana ir darījumu iestāžu, tirdzniecības un pakalpojumu objektu būvniecība un būvju izmantošana ražošanas vajadzībām (vieglās ražošanas uzņēmums), bet sekundārā izmantošana - citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un izmantošana.

Centru apbūves teritorija ietver Rīgas vēsturisko centru, jauno Rīgas centru Pārdaugavā, jauno centru attīstības teritorijas un vietējos centrus.

Šīs ir teritorijas, kurās jau eksistē vai ir attīstāma intensīva jaukta teritorijas izmantošana, kas telpiskā risinājuma ziņā var būt ļoti dažāda atkarībā no konkrētās teritorijas atrašanās vietas un tās kultūrvēsturiskās vērtības.

Jaunās attīstības teritorijas kā centru apbūves vai jauktas apbūves teritorijas galvenokārt ir izvietotas starp RVC un dzelzceļa loku (**Andrejsala, Vējzaķusala, Skanstes ielas apkaime**). Šīs ir teritorijas ar augstu attīstības potenciālu, kurš dažādu iemeslu dēļ pašreiz netiek pilnvērtīgi izmantots. Revitalizējot šīs nereti degradētās teritorijas, tiktu ne tikai sakārtota kāda Rīgas pilsētas daļa, bet arī paplašināts Rīgas centrs, kas varētu sekmēt dažādu nozaru, t.sk. kultūras, tūrisma, nekustamā īpašumu, komercpakalpojumu attīstību. Šajās jaunajās attīstības teritorijās ir noteikti intensīvāku un daudzveidīgāku apbūvi pieļaujoši noteikumi, kam attiecīgi vajadzētu sekmēt potenciālo attīstītāju intereses piesaistīšanu šo jau iepriekš urbanizēto teritoriju revitalizēšanā.

Ārpus dzelzceļa loka lielākās jaunās attīstības teritorijas ir paredzētas Daugavas kreisajā krastā kā **jaunais Rīgas centrs** (teritorijas gar Zunda kanālu, Ķīpsalas D daļa, Klīversala un Torņkalna virzienā līdz Dzelzceļa tiltam) un dažu perspektīvo transporta mezglu krustpunktos – **Podraga apkaime („Ziemeļu centrs”), Lucavsalas centrs un Čiekurkalna apkaime („Ezerparka centrs”)**. Šīs teritorijas pašreiz arī ir uzskatāmas par nepilnvērtīgi izmantotām, kurās apbūve ir izvietota samērā izkliedēti, aizņemot plašas pilsētas zemes un degradētās teritorijas.

Bez galvenā pilsētas centra, gan Daugavas labajā, gan kreisajā krastā Rīgā vēsturiski veidojušies arī vairāki mazāka mēroga centri: Āgenskalnā, Bolderājā, Vecmīlgrāvī, Sarkandaugavā, Teikā un kādreizējā Maskavas priekšpilsētā. Arī padomju gados izveidoto jauno lielmēroga dzīvojamo mikrorajonu plānojumos bija paredzētas teritorijas vietējiem pakalpojumu centriem, tomēr tie visbiežāk tika realizēti nepilnīgi vai arī netika realizēti vispār. Tāpēc papildus jau minētajām attīstības teritorijām centru apbūves raksturs tiek pieļauts arī citu Rīgas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju centros (**vietējie centri**) atbilstoši RTP-2006 ar grozījumiem teritorijas atļautās izmantošanas kartei. Vietējo centru uzsvēršana, atļaujot tajos intensīvāku apbūvi, ir plānota galvenokārt, lai dažādotu un uzlabotu vietējo apkaimju vides raksturu, un dotu iespēju vietējiem iedzīvotājiem saņemt nepieciešamos pakalpojumus savas vietējās apkaimes centrā.

Ārpus dzelzceļa loka centru apbūves tips vietējo apkaimju centros RTP-2006 ar grozījumiem ir iepļānots tikai atsevišķu jau eksistējošu lielāko daudzstāvu mikrorajonu (Imanta, Zolitūde, Purvciems un Pļavnieki) vai perspektīvo rajonu (Rumbulas ZR daļa, Lielirbes ielas un Kārļa Ulmaņa gatves apkaime) robežās. Neskatoties uz to, arī citos dzīvojamos rajonos jeb vietējās

apkaimēs ir veidojami lokāli centri, kuri funkcionētu kā galvenā daudzveidīgu pakalpojumu sniegšanas un centrālā tikšanās vieta apkaimes iedzīvotājiem.

Rīgas domes politika:

- 5.4.1. *Veicināt esošajam pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstību kā esošajos, tā jaunajos rajonos, tādējādi veicinot dzīvojamo rajonu (apkaimju) identitātes stiprināšanu, atbalstot teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu.***
- 5.4.2. *Atbalstīt centru apbūves teritoriju attīstību ar pilsētas infrastruktūru, ieskaitot sabiedrisko transportu.***
- 5.4.3. *Veidot jaunās centru apbūves attīstības teritorijas un vietējos centrus kompaktus, lai radītu gājējiem draudzīgu vidi.***
- 5.4.4. *Veicināt lokāla centra attīstību katrā Rīgas dzīvojamā rajonā jeb apkaimē.***
- 5.4.5. *Nodrošināt, lai katrā centru apbūves teritorijā būtu publiski pieejami skvēri vai laukumi ar apstādījumiem.***

6. VIDE

6.1. Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra

Rīga galvenokārt atrodas Piejūras zemienes Rīgavas līdzenumā, un tikai pilsētas teritorijas austrumu un dienvidaustrumu daļas iestiepjas Viduslatvijas dabas apvidus Ropažu līdzenumā. Reljefs pārsvarā ir plakans vai lēzeni viļņots smilšains līdzenums, kura relatīvais augstums ir 1—11 m virs jūras līmeņa. To sadala posmos augstas kāpas, līdz 28 m virs jūras līmeņa (Dzegužkalns, Āgenskalns), to grēdas un nelieli masīvi. Viens no būtiskākajiem reljefa elementiem ir 30—40 m dziļā un 3—4 km platā Daugavas upes ieleja ar aluviāliem un lagūntipa deltas kompleksa nogulumiem.

Viens no Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam noteiktajiem mērķiem ir „Tīra un zaļa pilsēta”. Šī mērķa sasniegšanai liela nozīme būs turpmākajai pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju attīstības politikai. Tādējādi svarīgākie apstādījumu un dabas teritoriju struktūras attīstības mērķi Rīgā ir:

- 1) Nodrošināt pilsētas teritorijas racionālu un ilgtspējīgas attīstības principiem atbilstošu izmantošanu.
- 2) Saglabāt un attīstīt apstādījumu un dabas teritorijas, lai tās spētu pilnvērtīgi veikt tām noteiktās funkcijas:
 - ekosistēmas funkciju: stabilizēt mikroklimatisko un hidroloģisko režīmu pilsētas struktūrās, samazināt gaisa, augsnes, ūdensteču un ūdenstilpju piesārņojumu, nodrošināt bioloģiskās un ainaviskās daudzveidības saglabāšanu un kalpot kā indikatoram vides kvalitātes izmaiņām pilsētā;
 - atpūtas un sporta aktivitāšu iespēju nodrošināšanas funkciju;
 - pilsētas prezentācijas un izglītošanas funkciju;
 - pilsētas kultūrvēsturiskās vides saglabāšanas funkciju.
- 3) Nodrošināt virszemes ūdens objektu un publisko sauszemes dabas teritoriju pieejamību pilsētas iedzīvotājiem un viesiem.

Apstādījumu un dabas teritoriju struktūras telpiskās attīstības principi

Lai sasniegtu iepriekšminētos mērķus, apstādījumu un dabas teritoriju telpiskās struktūras attīstība Rīgā balstās uz šādiem principiem:

- 1) Apstādījumu un dabas teritoriju vienotas telpiskās struktūras izveidošana, iespēju robežās nodrošinot atsevišķu apstādījumu un dabas teritoriju savstarpējo sasaisti.
- 2) Apstādījumu un dabas teritoriju sadalīšanas atsevišķos fragmentos ierobežošana (iespēju robežās).
- 3) Bīvi apbūvēto teritoriju apstādījumu trūkumu kompensācija, saglabājot vai to tuvumā veidojot jaunas publisku apstādījumu struktūras.

- 4) Publiski pieejamu apstādījumu trūkumu dzīvojamā rajonā kompensēt ar plašiem apzaļumotiem, izsauļotiem un labiekārtotiem pagalmiem.
- 5) Pilsētas iedzīvotāju nodrošināšana ar publiski pieejamām ārtelpas atpūtas un sporta vietām 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās.
- 6) Apstādījumu veidošana un dabas teritoriju saglabāšana virszemes ūdens objektu krastmalās;
- 7) Apstādījumu saglabāšana un attīstība gar lielajiem autoceļiem un dzelzceļa līnijām.
- 8) Bioloģiski un kultūrvēsturiski vērtīgo apstādījumu un dabas teritoriju saglabāšana.

Apstādījumu un dabas teritoriju struktūras sastāvdaļas²⁵

Apstādījumu un dabas teritoriju vienoto telpisko struktūru veido šādas funkcionāli atšķirīgas pilsētas telpiskās struktūras vienības: apstādījumi (parki, skvēri, priekšdārzi, pagalmu apstādījumi, ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi, krastmalu joslu apstādījumi), meža parki, meži un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, mikroliegumi, apbūve ar apstādījumiem, kapsētas, virszemes ūdens objekti (ūdenstilpes un ūdensteces), kā arī ģimenes dārziņi kā zemes pagaidu izmantošanas veids. RTP-2006 ar grozījumiem kā katram telpiskās struktūras veidam ir noteikta sava funkcija, labiekārtošanas līmenis, apsaimniekošanas veids un statuss.

Apstādījumi

Apstādījumi ir visas ar augiem apaudzētas un koptas teritorijas, kurās neiegūst produkciju pārtikai, koksni, grieztus ziedus un citu preču produkciju.

Apstādījumi ietver šādus apstādījumu veidus: parkus, skvērus, priekšdārzus, ielu un dzelzceļa joslu apstādījumus (alejas, bulvārus, joslu veidu apstādījumus), krastmalu joslas apstādījumus, nogāžu nostiprinājumus, pagalmu un būvju apstādījumus.

RTP-2006 ar grozījumiem kā apstādījumu, mežu, meža parku neapbūvējamās teritorijas ir norādīti parki, skvēri, galveno (ceļu) ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi, meža parki un meži. Citi apstādījumu veidi atbilstoši teritorijas plānojuma detalizācijas pakāpei plānā nav parādīti, bet tie jānorāda zemāka līmeņa plānojumos.

Visās apstādījumu teritorijās jāierīko kopti stādījumi un zālieni, tādējādi samazinot arī ērcu encefalīta izplatīšanās iespējas.

Parki un skvēri ir pēc projekta veidoti publiskie apstādījumi ar augstu labiekārtošanas līmeni, stādījumu, mazo arhitektūras formu un daudzveidīgu teritorijas izmantošanas iespēju (klusā un aktīvā ilglaicīgā atpūta, izglītība), lielu estētisko, sanitāri higiēnisko un rekreācijas nozīmi, kuru uzturēšanai nepieciešama stādījumu regulāra kopšana un atjaunošana.

²⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra”.

Kartoshēma „Apstādījumu un dabas teritoriju struktūra”.

Kartoshēma „Kopējās apstādījumu un dabas teritoriju platības uz iedzīvotāju skaitu”.

Kartoshēma „Apstādījumu un dabas teritorijas un apbūvētās platības”.

Kartoshēma „Publiskās apstādījumu un dabas teritorijas uz iedzīvotāju skaitu”.

Kartoshēma „Bioloģiskās daudzveidības vērtības”.

Parku un skvēru izvietojumu nosaka vietas piemērotība apstādījumu izveidošanai un pilsētas iedzīvotāju nodrošināšana ar publisku atpūtas vietu 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās no savas dzīves vietas. Rīgā daudzviet parki un skvēri iedzīvotājiem nav pieejami 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās no savas dzīves vietas²⁶.

Ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi ir speciāli veidoti apstādījumi ielu sarkanajās līnijās un dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, vides piesārņojuma (ķīmiskā un trokšņa) samazināšanai. Vienlaicīgi tie nodrošina savstarpējo sasaisti starp atsevišķiem apstādījumu veidiem, kā arī veido pilsētas tēlu.

Krastmalu joslas apstādījumi ir stādījumu vai dabiski izveidojusies augu segas aizņemtā teritorija Rīgas virszemes ūdens objektu krasta joslā. Minētā teritorija, lai nodrošinātu iedzīvotāju piekļūšanu ūdenstecēm un ūdenstilpēm, aizsargātu tās pret vides piesārņojumu, kā arī nodrošinātu bioloģisko un ainavisko daudzveidību pilsētā, nav apbūvējama. Krastmalu joslas apstādījumos jāievēro "Aizsargjoslu likuma" prasības un virszemes ūdensobjektu apsaimniekošanas noteikumi, kā arī tauvas joslas izmantošanas noteikumi saskaņā ar "Zvejniecības likumu".

Rīgas domes politika:

- 6.1.1. *Apstādījumu uzturēšanai un apsaimniekošanai pilsētā jānotiek atbilstoši izstrādājamajai "Apstādījumu attīstības koncepcijai" un uz tās pamata izveidojamajiem saistošajiem noteikumiem.***
- 6.1.2. *Precizējot esošo parku un skvēru robežas, saglabāt esošos parkus un skvērus un veicināt jaunu parku un skvēru izveidošanu jaunās attīstības teritorijās***²⁷.
- 6.1.3. *Saglabājami un veidojami ielu un dzelzceļa joslas apstādījumi gar pilsētas teritorijā esošajām dzelzceļa līnijām un šādām ielām: Maskavas ielu, Brīvības gatvi, A. Deglava ielu, K. Ulmaņa gatvi, Lielirbes ielu, Lielvārdes ielu, Dzelzavas ielu, Ganību dambi, Skanstes ielu, Daugavgrīvas ielu, Dzirciema ielu, Viestura prospektu, kā arī iespēju robežās gar citām ielām atbilstoši ielu šķērsprofilam.***
- 6.1.4. *Pašvaldībai jāatpērk teritorijas parku un skvēru izveidei iedzīvotājiem 20 minūšu gājiena sasniedzamības robežās no dzīves vietas.***

Meža parki²⁸

Meža parki ir atšķirīga labiekārtojuma līmeņa publiskās izmantošanas (atpūtas, sporta, tūrisma) ar kokaudzi apauguši zemes nogabali, kuros apbūve pieļaujama tikai parka pamatfunkciju nodrošināšanai.

²⁶ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Publisko apstādījumu pieejamība”.

²⁷ Atbilstoši RTP-2006 5.nodaļā definētajai izpratnei par jaunajām attīstības teritorijām Rīgā.

²⁸ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Meža parki”.

Kartoshēma „Publisko apstādījumu pieejamība”.

Kartoshēma „Meža parki”.

RTP-2006 nosaka, ka pilsētā ir šādi meža parki:

- Bolderājas meža parks,
- Kleistu meža parks,
- Imantas meža parks,
- Anniņmuižas meža parks,
- Mežaparks,
- Biķernieku meža parks,
- Šmerļa meža parks,
- Ulbrokas meža parks,
- Juglas meža parks,
- Bābelītes meža parks.

Rīgas domes politika:

6.1.5. *Lai sekmētu pilsētas teritorijā esošo mežu teritoriju izmantošanu iedzīvotāju atpūtā un tūrismā un paaugstinātu meža ekosistēmu noturību pret rekreācijas slodzēm, pieļaut daļu pilsētas administratīvajās robežās esošo mežu transformēt meža parkos.*

6.1.6. *Pirms meža parku labiekārtošanas ir jāizstrādā parka teritorijas labiekārtojuma projekts, kurā jānosaka atsevišķu parku daļu aizsardzības režīms un izmantošanas funkcijas, labiekārtošanas un apsaimniekošanas pasākumi, un ierobežojumi parka daļu izmantošanā.*

6.1.7. *Meža parka zeme var būt pašvaldības, valsts vai privātais īpašums.*

Meži

Mežs ir ekosistēma visās tās attīstības stadijās un tajā dominē koki, kuru augstums konkrētajā vietā var sasniegt vismaz septiņus metrus un kuru pašreizējā vai potenciālā vainagu projekcija ir vismaz 20 % no mežaudzes aizņemtās platības.

Pilsētas administratīvajās robežās meža zemes tiek saglabātas ar mērķi, lai nodrošinātu pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju sasaisti ar piepilsētas mežiem un veicinātu bioloģiskās un ainaviskās daudzveidības saglabāšanu pilsētas teritorijā. Atbilstoši Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā esošo meža fonda zemju apsaimniekošanas koncepcijai visi Rīgas administratīvajā teritorijā esošie meži pieskaitāmi atpūtas jeb rekreācijas mežiem.

Privātīpašumā esošie meži

Rīgas pilsētas teritorijā atrodas privātīpašumā esoši meži. un šo mežu nelielo platību (1-5ha) dēļ nav ekonomiski izdevīgi tos izmantot mežsaimnieciskai darbībai. Privātīpašnieku uzdevums nav nodrošināt pilsētu un tās iedzīvotājus ar rekreācijas resursiem. Salīdzinot privātpersonu tiesību būtisku ierobežojumu izmantot viņu īpašumu un sabiedrības interešu ieguvumu, kā arī

Rīgas pašvaldības atteikumu kompensēt meža teritorijas, RTP-2006 paredzēja privātīpašumā esošo mežu teritorijas, kuru īpašnieki iesnieguši iesniegumu par būvniecības uzsākšanu, teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu noteikt kā „apbūve ar apstādījumiem”.

Rīgas domes politika:

6.1.8. *Meža zemju apsaimniekošanu veikt atbilstoši SIA „Rīgas meži” izstrādātajiem apsaimniekošanas plāniem.*

6.1.9. *Nepieļaut kailciršu veidošanu pilsētas mežos, ievērojot ierobežojumus, kas noteikti meža aizsargjoslās ap pilsētām.*

6.1.10. *Sadarbībā ar SIA „Rīgas meži” noteikt robežas meža masīviem, kuriem saglabājams meža statuss Rīgas pilsētas administratīvajās robežās (Vecmīlgrāvī, Ķīšezera un Juglas ezera apkārtnē, Ziepniekkalnā un Dārziņos).*

Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

Rīgas pilsētā ir šādas Latvijas tiesību aktos noteiktās īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (ĪADT) kategorijas:

- 1) dabas parki;
- 2) dabas liegumi;
- 3) dabas pieminekļi.

Dabas parks “Piejūra”

Dabas parka „Piejūra” statuss un robežas noteiktas ar MK 03.09.1999. noteikumiem Nr.83 „Noteikumi par dabas parkiem”. Pašreiz dabas parkā “Piejūra” teritorijas izmantošanu nosaka MK noteikumi Nr.204 (14.03.2006.) „Dabas parka “Piejūra” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.

Dabas parka „Piejūra” saskaņā ar 02.03.1993. likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 15.09.2005. grozījumiem, kuros likums tiek papildināts ar pielikumu „Latvijas *Natura 2000* - Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju saraksts” ir iekļauti Latvijas *Natura 2000* – Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā.

Dabas liegumi

Ar MK 15.06.1999. noteikumiem Nr. 212 „Noteikumi par dabas liegumiem” Rīgas pilsētā noteikti 3 dabas liegumi („Vecdaugava”, “Jaunciems”, „Krēmeri”) un šo liegumu robežas. Dabas liegumi “Vecdaugava” un “Jaunciems” saskaņā ar 02.03.1993. likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 15.09.2005. grozījumiem, kuros likums tiek papildināts ar pielikumu „Latvijas *Natura 2000* - Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju saraksts” ir iekļauti Latvijas *Natura 2000* – Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā. Dabas liegumos („Vecdaugava”, “Jaunciems”, „Krēmeri”) vispārējos aizsardzības un izmantošanas noteikumus nosaka atbilstoši

MK 22.07.2003. noteikumiem Nr.415 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.

Dabas liegumam „Jaunciems” ir izstrādāts Dabas aizsardzības plāns 2004.-2008.gadam, kas apstiprināts ar Vides ministrijas rīkojumu Nr. 404 (12.12.2005.), bet kurš ir jāaktualizē. Dabas liegumam „Vecdaugava” ir izstrādāts Dabas aizsardzības plāns 2004.-2009.gadam, kas apstiprināts ar Vides ministrijas rīkojumu Nr. 392 (01.12.2005), bet kurš ir jāaktualizē. Dabas liegumam "Krēmeri" ir izstrādāts Dabas aizsardzības plāns 2007.-2016.gadam, kas apstiprināts ar Vides ministrijas rīkojumu Nr. 607 (17.11.2006.).

Rīgas domes politika:

6.1.11. Dabas liegumos teritorijas izmantošanai un apsaimniekošanai jānotiek atbilstoši dabas aizsardzības plānam un individuālajiem aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumiem.

Dabas pieminekļi

Rīgā pie dabas pieminekļiem pieskaitāmi vairāk kā 900 valsts un vietējās nozīmes dižkoki. Vietējas nozīmes dižkoku aizsardzībai jāievēro RD 10.03.2005. pieņemtie saistošie noteikumi Nr.94 “Rīgas pilsētas aizsargājamo koku aizsardzības un uzturēšanas noteikumi” .

Valsts nozīmes vietējo un svešzemju sugu dižkoku aizsardzības un uzturēšanas kārtību nosaka MK 2003.gada 22.jūlija noteikumi Nr.415 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.

Vietējas nozīmes vietējo un svešzemju sugu dižkoku aizsardzības un uzturēšanas kārtību nosaka Rīgas domes 2005.gada 10.marta saistošie noteikumi Nr.94 "Rīgas pilsētas aizsargājamo koku aizsardzības un uzturēšanas noteikumi”.

Mikroliegumi

Mikroliegumi ir bioloģiski vērtīgas teritorijas, kur ir sastopamas retas un aizsargājamās augu un dzīvnieku sugas. Tos nosaka, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamās sugas vai biotopa aizsardzību ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kā arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, ja kāda no funkcionālajām zonām to nenodrošina.

Mikrolieguma statusu nosaka atbilstoši Sugu un biotopu aizsardzības likumam un MK 30.01.2001. noteikumiem Nr.45 „Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”.

Saskaņā ar Valsts Meža dienesta Rīgas virsmežniecības 10.05.2005. lēmumu Nr.1, Vides ministrijas 12.07.2006. lēmumu 33, 12.07.2006. lēmumu 35, 12.07.2006. lēmumu 36, 12.07.2006. lēmumu 37 un 24.09.2008. lēmumu 59 Rīgā ir izveidoti 12 mikroliegumi.

Rīgas domes politika:

6.1.12. Rīgas domei sadarbībā ar SIA „Rīgas meži” jāveic potenciālo mikroliegumu teritoriju apzināšana.

6.1.13. Līdz mikrolieguma statusa noteikšanai nav pieļaujama minēto teritoriju transformācija citos zemes izmantošanas veidos.

Apbūve ar apstādījumiem

RTP-2006 tika izveidots īpašs teritorijas atļautās izmantošanas veids - apbūves ar apstādījumiem teritorija, kas nozīmē apbūves teritoriju ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru un zemu apbūves intensitāti. Apbūves ar apstādījumiem teritorijas ir iedalītas 4 apakškategorijs:

- a) publiskā apbūve ar apstādījumiem,
- b) sporta un rekreācijas apbūve ar apstādījumiem,
- c) dzīvojamā apbūve ar apstādījumiem,
- d) jauktas apbūves teritorija ar apstādījumiem.

Katram no šiem zemes izmantošanas veidiem RTIAN ir noteiktas raksturīgās atļautās izmantošanas un apbūves nosacījumi, tādējādi uzsverot šo teritoriju specifiskās izmantošanas raksturu.

Kapsētas

Kapsētas ir nozīmīga apstādījumu un dabas teritoriju struktūras sastāvdaļa. RTP-2006 ar grozījumiem paredz saglabāt esošās Rīgas kapsētas, tajā pašā laikā paplašinot Jaunos Bolderājas un Ulbrokas kapus. Papildus atsevišķu kapsētu paplašināšanai ir jāizskata iespējas veidot kolumbārijus. 2009.gadā paredzēts izveidot kolumbāriju jeb pelnu kapsētu Varoņu ielā.

Ģimenes dārziņi

Ģimenes dārziņš nozīmē teritoriju, kur galvenokārt pagaidu lietošana uz līgumā noteiktu termiņu ir dārza ierīkošana ģimenes vajadzībām ar vai bez īslaicīgas lietošanas būvēm (ne lielākām par 30 m²). RTP-2006 ar grozījumiem iedala esošās vai potenciālās ģimenes dārziņu teritorijas 4 kategorijās²⁹:

1. **Jaunveidojamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir teritorijas, kur perspektīvā varētu tikt veidoti ilgtermiņa nomas ģimenes dārziņi, kompensējot likvidēto un potenciāli likvidējamo ģimenes dārziņu teritorijas.
2. **Saglabājamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kuru apsaimniekošanai pieļaujama ilgtermiņa (6-9 gadi) nomas līgumu slēgšana ar iespējām tos pagarināt uz nākamo līguma termiņu, kamēr netiek plānota šo teritoriju izmantošana pilsētas stratēģiskām vajadzībām.

²⁹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Ģimenes dārziņu teritorijas”.

3. **Ģimenes dārziņu teritorijas, kuras likvidējamās pirms attiecīgo teritoriju izbūves.**
Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kuru apsaimniekošanai pieļaujama vidēja termiņa (3-5 gadi) nomas līgumu slēgšana ar iespējām tos pagarināt uz nākamo līguma termiņu, kamēr netiek plānota šo teritoriju izmantošana pilsētas stratēģiskām vajadzībām.
4. **Likvidējamās ģimenes dārziņu teritorijas.** Tās ir esošu ģimenes dārziņu teritorijas, kurās drīzumā plānota cita veida izmantošana, tādējādi nepagarinot vai slēdzot tikai īstermiņa (1 gads) ģimenes dārziņu apsaimniekošanas nomas līgumus.

Rīgas domes politika:

- 6.1.14. *Saglabāt ģimenes dārziņus pilsētā kā pagaidu zemes izmantošanas veidu vietās, kur pastāv teritorijas applūšanas risks vai arī tiem ir svarīga nozīme pilsētas kultūrvēsturiskās vides un apstādījumu un dabas teritoriju saglabāšanā.*
- 6.1.15. *Veikt regulāru ģimenes dārziņu monitoringu Rīgā, lai sekmētu šo teritoriju sakārtošanu.*
- 6.1.16. *Ģimenes dārziņu izmantošanai izstrādāt īpašus Rīgas domes saistošos noteikumus.*
- 6.1.17. *Nepieļaut nekāda veida kapitāla apbūvi ģimenes dārziņu teritorijās.*
- 6.1.18. *Veicināt ilgtermiņa ģimenes dārziņu izveidi Tīraines ielas rajonā Rīgā.*

Kartoshēma „Ģimenes dārziņu teritorijas”.

Virszemes ūdens objekti

Virszemes ūdens objekti iedalās ūdenstilpēs un ūdenstecēs. Rīgas teritorijā ir vairāk kā 30 virszemes ūdens objekti (upes, attekas, kanāli, meliorācijas grāvji, ezeri un dīķi). Tie aizņem 15,4 % no pilsētas teritorijas. Visa pilsēta ietilpst Daugavas sateces baseinā, kuru veido mazāki virszemes ūdens objektu sateces baseini³⁰. Lielākā ūdens objekta Daugavas garums pilsētas robežās ir ~31 km, platums pie tiltiem ~700 m, dziļums 8–15 m. Pilsētas ziemeļaustrumu un austrumu daļā atrodas divi lieli ezeri – Juglas ezers (5,7 km²) un Ķīšezers (17,4 km²). Pilsētas teritorijā ir daudz nelielu ezeru: Bābelītis (6,9 ha), Gaiļezers (7,6 ha), Linezers (2,3 ha), Velnezers (3,5 ha); dīķi (Māras dīķis, platība 5 ha) un citas ūdenstilpes. Daļai no mazajām ūdenstecēm (Strazdupīte, Mailes grāvis, Šmerļupīte, Dreiliņupīte, Lāčupīte u.c.) atsevišķos posmos gultnes ievadītas cauruļvados un to vaļējās gultnes aizsērējušas, kā rezultātā Rīgā daudzviet ir paaugstināts gruntsūdens līmenis³¹.

Informācija par virszemes ūdens kvalitāti Rīgas pilsētā ir fragmentāra, jo pašreiz pilsētas ūdens objektos, izņemot Daugavu, netiek veikts regulārs monitorings.

Rīgas domes politika:

6.1.19. Veikt Strazdupītes, Mailes grāvja, Gaiļupītes, Mārupītes, Šmerļupītes, Dreiliņupītes, Sarkandaugavas upītes un Kileveina grāvja u.c. renovāciju: gultņu tīrīšanu un krastu sakopšanu, aizliedzot jebkādu apbūvi šo ūdensteču objektu aizsargjoslās līdz renovācijas darbu pabeigšanai.

6.1.20. Atbalstīt upju un ezeru krasta līniju potenciālās izmaiņas tikai krastu nostiprināšanas vajadzībām, lai novērstu to tālāku eroziju, kā arī piestātņu izbūves gadījumos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

³⁰ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Meliorācijas sistēmas sateces baseini”

³¹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritorijas ar augstu gruntsūdens līmeni”

Kartoshēma „Meliorācijas sistēmas sateces baseini”

Kartoshēma „Teritorijas ar augstu gruntsūdens līmeni”

6.2. Piesārņojums

6.2.1. Gaisa piesārņojums³²

Stacionārie gaisa piesārņojuma avoti

Stacionāri punktveida avoti ir atsevišķi identificējami atmosfēras piesārņojuma avoti, kas parasti tiek iedalīti pēc to novietojuma – zemes līmenī vai paceltie. Stacionārie avoti rada pēc apjoma mazāku daudzumu piesārņojošo vielu, kas turklāt izkliedējas ātrāk un labāk, jo būtiskākie šādi avoti parasti ir novietoti augstāk no zemes virsmas (dūmeņi). Stacionāro piesārņojuma avotu skaits Rīgā skaitliski ir mainījies galvenokārt dažādu ekonomisku faktoru ietekmes rezultātā. Būtisks emisijas avotu skaita palielinājums 2007.gadā konstatēts gaistošo organisko savienojumu un sadedzināšanas iekārtu emisijas avotu grupā.

Siltumenerģētikas uzņēmumi

Rīgā lielāko stacionāro piesārņotāju daļu veido siltumenerģijas ražotāji. Šī piesārņotāju grupa ir ļoti daudzveidīga. Tajā ietilpst lielle siltumenerģijas ražotāji VAS “Latvenergo” TEC-1 un TEC-2, siltumcentrāle “Andrejsala”, A/S “Rīgas siltums” siltumcentrāles “Vecmīlgrāvis”, “Daugavgrīva”, “Zasulauks”, “Imanta”, “Ziepniekkalns”, vairāki simti dažādas jaudas katlu mājas, ieskaitot rūpnīcu un ražotņu katlu mājas. Arī privātmāju krāsnis, katli un kurtuves, kā arī daudzdzīvokļu namu dzīvokļos uzstādītie gāzes katli ir siltumenerģijas ražotāji.

Pēdējos gados Rīgā strauji samazinās sēru saturoša kurināmā izmantošana. Pilsētā notiek intensīva pāreja uz gāzes izmantošanu. Minētā tendence raksturīga gan lielajiem, gan nelielajiem siltuma ražotājiem.

Ražošanas uzņēmumi

Otru lielāko stacionāro piesārņotāju grupu pēc siltumenerģijas ražotājiem veido dažādi rūpniecības uzņēmumi un ražotnes. Latvijas neatkarības gados šajā piesārņotāju grupā notikušas būtiskas izmaiņas. Lielās rūpnīcas, kurām bija vairāki simti izmešu avotu, no kuriem apkārtējā gaisā nonāca visdažādākās piesārņojošās vielas, ir slēgtas vai strādā ierobežotā apjomā. Atsevišķos rūpnīcu korpusos darbojas ražotnes vai darbnīcas.

Lielākais rūpnīcu un ražotņu skaits atrodas Rīgas Ziemeļu rajonā un Latgales priekšpilsētā. Rīgā lokāli var izdalīt rūpniecības zonas, kurās koncentrējas rūpnīcas un ražotnes. Ziemeļu rajonā tāds ir Ganību dambis, Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis un Jaunmīlgrāvis; Latgales priekšpilsētā — Katlakalna, Krustpils un Maskavas iela; Kurzemes rajonā ražošana koncentrējas Ilģuciemā, Daugavgrīvas un Bolderājas rajonā.

³² Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmas „NO₂ piesārņojums” un „CO piesārņojums”.

Kartoshēma „NO₂ piesārņojums”.

Kartoshēma „CO piesārņojums”.

Gaisa piesārņotāji Rīgas brīvostas teritorijā

Aktīva saimnieciskā darbība šodien norit Rīgas brīvostas teritorijā. Šajā pilsētas daļā atrodas ne tikai rūpnīcas, ražotnes un katlu mājas, bet notiek arī dažādu kravu pārkraušanas operācijas. Rīgas brīvostas teritorijā pārkrauj kokmateriālus, dažādas birstošas kravas (ogles, šķembas, šķeldu, minerālmēslus, kūdru), konteinerkravas, naftas produktus un dažādas ķīmiskās vielas.

Pārkraujot naftas un gāzes produktus gaisā izdalās merkoptāns, kas rada īpatnēju nepatīkamu smaku. Tā iedzīvotājos rada diskomforta sajūtu un pārliecību par augstu gaisa piesārņojumu un tā negatīvo ietekmi uz veselību. Merkoptāna pieļaujamā koncentrācija gaisā ir 10^{-5} mg/m³, bet ožas sliekšnis cilvēkam 10^{-9} mg/m³. Līdz ar to arī gadījumos, ka merkoptāna koncentrācija nepārsniedz maksimāli pieļaujamo koncentrāciju, brīvostas apkārtnē dzīvojošie iedzīvotāju izjūt diskomforta sajūtu.

Ostas teritorijā strādājošie uzņēmumi atmosfērā galvenokārt emitē cietās daļiņas (putekļus), benzīna un dīzeļdegvielas tvaikus, dažādus ogļūdeņražus.

Visi lejammkravu stivatori Rīgas brīvostas teritorijā ir saņēmuši B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas, kur katram uzņēmumam konkrēti ir norādītas atļautās piesārņojošās darbības, izmantojamās tehnoloģijas un piesārņojošo vielu emisiju robežlielumi katrai vielai un procesam, kā arī nepieciešamais monitorings un atskaite, kas jāaisniedz vides institūcijām. Arī lielākā daļa beramkravu un ģenerālmkravu stividoru ir saņēmuši B kategorijas atļaujas, izņemot atsevišķus operatorus, kam nepieciešams saņemt tikai C kategorijas apliecinājumu.

Ņemot vērā gaisu piesārņojošās vielas, kam ir noteikti normatīvi, kā arī būtiskākos avotus, Rīgas Brīvostas teritorijā ir izveidota monitoringa sistēma, kas nodrošina gaisa kvalitātes kontroli.

Stacionāro avotu radītā gaisa piesārņojuma novērtējums

Rīgas stacionāro piesārņotāju skaits ir liels, bet lielākā daļa piesārņotāju ievada apkārtējā gaisā nelielus piesārņojošo vielu daudzumus.

Skaitliski lielāko stacionāro piesārņotāju daļu veido siltumenerģijas ražotāji (ieskaitot rūpnīcu un ražotņu katlu mājas), kuri ievada apkārtējā gaisā lielākos piesārņojošo vielu daudzumus. Otru lielāko grupu veido rūpnīcu un ražotņu apkārtējā gaisā ievadītie piesārņojošo vielu daudzumi. Pārējo stacionāro piesārņojuma avotu grupu īpatsvars ir ievērojami mazāks.

Stacionāro piesārņotāju skaitam ir tendence pieaugt gan Rīgas centrā, gan pārējā pilsētas teritorijā, jo ēku un būvju īpašnieki centralizētās siltumapgādes vietā izvēlas lokālu katlu māju izbūvi.

Rīgā samazinās sēru saturoša kurināmā izmantošana siltumenerģijas ražošanā un notiek intensīva pāreja uz videi draudzīgu kurināmā — gāzes — izmantošanu.

Transportlīdzekļi jeb mobilie piesārņojuma avoti

Autotransports ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais. Šīs piesārņotāju grupas īpatnība ir tāda, ka piesārņojošo vielu izplūde notiek tuvu zemei un to izkliedi ierobežo apbūve. Tāpēc viens un tas pats daudzums emitēto vielu rada daudz lielāku piesārņojuma koncentrāciju piezemes slānī, kurā uzturas cilvēki, nekā, ja to atmosfērā izmestu, piemēram, katlu māja.

Lielāko daļu no transporta radītā piesārņojuma veido slāpekļa oksīdi (NO_x), oglekļa dioksīds (CO), sēra dioksīds (SO_2) gaistošie organiskie savienojumi, t.sk., formaldehīds un ogļūdeņraži, t.sk., benzols,. Centra teritorijās NO_2 piesārņojums pārsniedz normu lielās ielu noslogotības dēļ.

Cietās daļiņas PM_{10} (putekļi)

Cietās daļiņas (PM_{10} – daļiņas kuru izmērs ir 10 mikroni un mazāks) jeb putekļi rodas gan tiešu emisiju ceļā, gan sekundāri. Tiešās emisijas rada tādi avoti kā autotransports (sevišķi, dīzeļdzinēji), kurināmā dedzināšana apkures katlos u.c. Sekundārās daļiņas rodas, reaģējot t.s. prekursoru gāzēm (SO_x , NO_x , gaistošie organiskie savienojumi) ar ūdens pilītēm (migla) atmosfērā. No teiktā izriet, ka cieto daļiņu samazināšanas ceļš ir ne tikai samazināt tiešās emisijas, bet arī prekursoru gāzu emisiju daudzumu. Piemēram, šis aspekts ir jāņem vērā, atļaujot un veicinot apkures decentralizēšanu blīvi apbūvētās teritorijās. Kaut arī individuālās apkures ierīkošana nepasliktina gaisa kvalitāti līdz pieļautā līmeņa pārsniegumam tieši emitēto gāzu griezumā, ir jāņem vērā, ka tiek stimulēta pavisam jauna un bīstama piesārņotāja veidošanās rajonos, kur tas var skart lielu skaitu iedzīvotāju.

Rīgas domes politika:

6.2.1.1. Īstenot Rīgas domes apstiprināto “Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu”.

6.2.1.2. Izmantot normatīvajos aktos noteiktās iespējas pašvaldībai pieprasīt piesārņotās darbības veicējiem tādu gaisa kvalitātes monitoringa staciju skaitu un izvietojumu, lai šis tīkls kopumā pietiekami reprezentatīvi raksturotu visu Rīgas brīvostas teritoriju, īpaši ņemot vērā esošo terminālu un plānoto naftas produktu pārkraušanas operāciju paplašināšanos Daugavas labajā un kreisajā krastā.

6.2.1.3. Samazināt motorizēto transportlīdzekļu kustības intensitāti Rīgas centrā, lai samazinātu to radīto gaisa piesārņojumu, veidojot īpaša režīma statusa zonu Vecrīgā.

6.2.1.4. Uzlabot un popularizēt sabiedrisko transportu (īpaši elektrisko transportu – tramvajs, trolejbuss, vilciens) un velo transportu, akcentējot videi draudzīgus transporta līdzekļus.

- 6.2.1.5. Paplašināt cieta daļiņu PM_{10} monitoringa tīklu, lai pēc šīs informācijas ieguves varētu risināt jautājumu par nepieciešamajām turpmākām rīcībām, it īpaši lielajos daudzstāvu dzīvojamajos rajonos — Ziepniekkalnā, Pļavniekos, Zolitūdē un citur.**
- 6.2.1.6. Putekļu samazināšanas nolūkā nodrošināt ietvju un brauktuvi regulāru tīrīšanu tās laistot, atkarībā no sezonas un laika apstākļiem.**
- 6.2.1.7. Piesārņojuma samazināšanai no stacionārajiem piesārņotājiem nodrošināt filtru uzstādīšanu to katlu māju dūmeņos, kuras izmanto cieta kurināmo.**
- 6.2.1.8. Pakāpeniski slēgt Rīgas domes valdījumā esošo ēku vai būvju „katlu mājas”, īpaši teritorijās, kur gaisa piesārņojums pārsniedz normu, tās rekonstruējot pārejai uz videi nekaitīgāku kurināmo (piemēram, gāzi) vai pieslēdzot centrālajai siltumapgādes sistēmai.**
- 6.2.1.9. Attīstot jaunas apbūves teritorijas, pielietot tādas plānošanas un celtniecības risinājumus, kas radītu vismazākā potenciālā siltumsalas efekta palielināšanos tuvējā apkārtnē un pilsētā kopumā³³.**

³³ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi”.

Kartoshēma „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi”.

6.2.2. Ūdens, gruntsūdens un grunts piesārņojums³⁴

Informācija par virszemes ūdens kvalitāti Rīgas pilsētā ir fragmentāra, jo pašreiz pilsētas ūdens objektos, izņemot Daugavu, netiek veikts regulārs monitorings. Kopumā Daugavas grīvā ūdens kvalitāte pēc O_2 , BSP_5 , N_{kop} un P_{kop} koncentrācijas atbilst labas vides kvalitātes ūdeņiem, tomēr būtiski Daugavas ūdens kvalitāti Rīgas teritorijā ietekmē ostas termināli, ražošanas uzņēmumi un lietus ūdeņu kanalizācija. Mīlgrāvī ūdens piesārņojums ar naftas produktiem atsevišķos gados ir vairāk kā 4 reizes pārsniedzis pieļaujamo koncentrāciju.

Daugavas ūdens kvalitāti apdraud Rumbulas teritorijā esošais pazemes ūdens piesārņojums, kas radies bijušās Padomju armijas lidlauka un naftas bāzes darbības rezultātā, bijušā Bukaišu ielas atkritumu izgāztuve, naftas un naftas produktu termināli, kas atrodas virszemes ūdeņu (Mīlgrāvis, Sarkandaugava, Vecdauga, Audupe, Daugava) tiešā tuvumā.

Pazemes ūdeņi Rīgas pilsētā ir ievērojami tīrāki nekā virszemes ūdeņi, tomēr daudzviet pastāv to kvalitātes problēmas. Galvenokārt tas attiecināms uz gruntsūdeņiem, kuri praktiski ir neaizsargāti no piesārņošanas. To nosaka nelielais aerācijas zonas biezums un šo zonu veidojošie ūdenscaurlaidīgie ieži. Praktiski visā Rīgas teritorijā gruntsūdeņi ir lielākā vai mazākā mērā piesārņoti, bet atsevišķās teritorijās piesārņojuma līmenis ir ļoti augsts.

Vislielākie gruntsūdens piesārņojuma areāli Rīgā ir:

- Bijušā Rumbulas lidlauka teritorijā, kas Nacionālajā vides politikas plānā atzīmēta kā viena no desmit piesārņotākajām teritorijām ar naftas produktiem Latvijā. Bijušais Rumbulas lidlauks tika izmantots kā militārās aviācijas bāze no 1954.gada līdz 1978. gadam. Rumbulas lidlauka slēgšanas dokumentos atrodama informācija, ka vidē nonākušas apmēram 1000 t aviācijas degvielas. Veiktie izpētes darbi šajā teritorijā uzrāda gruntsūdens piesārņojumu naftas produktu peldošā slāņa veidā. Peldošo slāni veido, galvenokārt, aviācijas degviela. Piesārņojums aizņem 14600 m² teritorijas. Piesārņotās grunts apjoms sastāda apmēram 1097 m³. Teritorijā tika uzsākta gruntsūdens attīrīšana, bet nepietiekamo finansu līdzekļu dēļ tā ir pārtraukta.
- Rīgas brīvostas teritorija Mīlgrāvja un Sarkandaugavas rajonā. Jaunmīlgrāvja teritorija ir uzņēmumu, kas veic piesārņojošo darbību konglomerāts, kas atrodas brīvostas teritorijā. Piesārņojums saistīts ar vēsturisko piesārņojumu, ko radīja bijusī superfosfāta un „Latbithim” rūpnīcu teritorijas, bijušā PSRS militārā naftas bāze, Mīlgrāvja naftas bāze „LWE” un Rīgas naftas eļļu rūpnīca. Ilggadēja piesārņojuma rezultātā naftas produktu piesārņojums ir iefiltrējies gruntsūdeņos un izveidojies uz gruntsūdeņu līmeņa peldošo naftas produktu slānis, kas atsevišķās vietās pārsniedz pat 1 m biezumu.
- Sadzīves atkritumu poligona „Getliņi” apkārtnē. Cieto sadzīves un rūpniecisko atkritumu izgāztuve atrodas ārpus Rīgas pilsētas administratīvajām robežām Stopiņu novadā, 2

³⁴ Informāciju un Rīgas domes politiku attiecībā uz dzeramā ūdens kvalitāti, kanalizācijas un lietus notekūdeņiem skatīt RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma raksta 11.nodaļā par inženierinfrastruktūru.

km no Daugavas. Izgāztuve darbojas no 1973. gada. Tās teritorijā līdz 2002. gadam ir uzkrāti 3,7 milj.m³ atkritumu. Gruntsūdeņi stipri piesārņoti, areāls izstiepts 1,5 km garumā. Tā virzīšanās ātrums Daugavas virzienā ir apmēram 60 m gadā. Novērojumi ļauj secināt, ka piesārņošanās un areāla paplašināšanās turpinās arī pašlaik. Pļaviņu horizonts ir mazāk piesārņots nekā gruntsūdeņi, tomēr saglabājas spiedienūdeņu piesārņojuma paaugstināšanās tendence.

- Bijusī sadzīves atkritumu izgāztuve Kleistos. Atkritumu izgāztuve aizņem 8,3 ha platību. Gruntsūdeņu piesārņojums galvenokārt ar organiskajām vielām konstatēts ne tikai teritorijā zem atkritumu izgāztnes, bet daudz plašākā teritorijā, ietverot daļu no Spilves pļavām.
- Bijusī sadzīves atkritumu izgāztuve Deglava ielā. Atkritumu izgāztuve aizņem 23,1 ha platību. Gruntsūdeņu piesārņojums konstatēts ļoti plašā teritorijā.
- Bijusī atkritumu izgāztuve Bukaišu ielā. Gruntsūdeņi piesārņoti ar organiskām vielām un smagajiem metāliem.

Gruntsūdens piesārņojuma problēma pilsētā ir saistīta arī ar savrupmāju kanalizācijas ūdeņu ievadīšanu gruntī, kā rezultātā gruntsūdeņos lokālās vietā ir paaugstināts organisko vielu, slāpekļa un hlorīdu koncentrācijas.

Potenciāli pazemes ūdens piesārņotāji ir arī neapsaimniekoti un pamestie dziļurbumi, ap kuriem netiek ievērotas stingrā režīma aizsargjoslas, un kuru tehnisko stāvokli dažkārt var raksturot kā neapmierinošu un antisanitāru. Kopumā Rīgas pilsētā identificēti 900 ekspluatācijas un monitoringa urbumi.

Rīgas domes politika:

6.2.2.1. Veikt ūdens kvalitātes monitoringu.

6.2.2.2. Vietās, kur pašreiz ir konstatēts grunts un gruntsūdens piesārņojums³⁵, būvniecību pieļaut tikai pēc vietas sanācijas.

6.2.2.3. Veicināt piesārņoto objektu (vietu) sanāciju un rekultivāciju.

6.2.2.4. Nodrošināt ūdens resursu aizsardzību.

6.2.2.5. Atbilstoši Ūdens struktūrdirektīvai (2000/60/EK) sadarboties ar citām Daugavas baseina pašvaldībām tā apsaimniekošanā.

6.2.3. Troksnis

Atbilstoši Eiropas kopienas direktīvai 2002/49/EK pašvaldībām, kur pilsētas aglomerācijā dzīvo vairāk par 250 000 iedzīvotāji ir jāizstrādā trokšņa stratēģiskā karte.

³⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Piesārņotās vietas un degradētās teritorijas”.

Atbilstoši 2007.gadā izstrādātajai „Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskajai kartei”, kas attēlo dažādu trokšņa avotu 2006.gadā radītā trokšņa dažādu rādītāju lielumus, Rīgas pilsētā galvenie trokšņa avoti ir:

- autotransports;
- dzelzceļa transports;
- lidosta;
- rūpnieciskie objekti (tai skaitā osta).

Ņemot vērā Rīgas aglomerācijas vides trokšņa kartēšanas rezultātus un 2008.gada trokšņa stratēģisko karti, izstrādāt rīcības plānu rūpniecības objektu, autotransporta, dzelzceļa transporta, gaisa transporta radīta trokšņa novērtēšanai un samazināšanai esošajās apdzīvotajās vietās, kā arī trokšņa izplatīšanās novēršanai perspektīvajās apbūves teritorijās saskaņā ar 2004.gada 13.jūlija MK noteikumiem Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”, lai novērstu vides trokšņa radīto negatīvo ietekmi uz cilvēka veselību un nodrošinātu pieļaujamo trokšņa līmeni atbilstoši 2004.gada 13.jūlija MK noteikumiem Nr.598 „Noteikumi par akustiskā trokšņa normatīviem dzīvojamo un publisko ēku telpās”. Īpaša uzmanība jāpievērš starptautiskās lidostas „Rīga” attīstības plāniem – otra skrejceļa izbūvei un lidostas paplašināšanai, kā arī Rīgas brīvostas teritorijas rūpnieciskās darbības plānotai attīstībai.

Ņemot vērā starptautiskās lidostas “Rīga” perspektīvās attīstības plānus nākotnē, var paplašināties gaisa satiksmes radītā trokšņu piesārņojuma diskomforta zona. LR likums „Par piesārņojumu” nosaka nepieciešamās rīcības Vides trokšņa novērtēšanai un samazināšanai, t.sk. trokšņa kartēšanu, trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi un ieviešanu attiecībā uz lidostām, kurās satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 50 000 gaisakuģu gadā.

Rīgas domes politika:

6.2.3.1. Optimizēt transporta plūsmas pilsētas centrā.

6.2.3.2. Veicināt kravu transporta maksimālu kustības ierobežošanu pilsētas centrā.

6.2.3.3. Sadarbībā ar citām pašvaldībām vērsties CSDD par ceļu zīmes, kas ierobežotu transportlīdzekļa motora darbības laiku brīvgaītā, izvietojamas nepieciešamību dzīvojamajos rajonos.

6.2.3.4. Apzināt trokšņu jutīgās vietas Rīgā, kur prioritāri jāveic trokšņu mērījumi vai aprēķini.

6.2.3.5. Veicināt prettrokšņu ekrānu izveidošanu gar galvenajiem transporta ceļiem (ielām) un citās vietās ar paaugstinātu trokšņu līmeni.

6.2.4. Elektromagnētiskais starojums

Rīgā darbojas ļoti daudzas elektromagnētisko lauku izstarojošās iekārtas ar jaudu no dažiem vatiem līdz daudziem desmit kilovatu. Elektromagnētiskā starojuma (EMS) avoti pilsētā iedalāmi divas lielās grupās:

1. Iekārtas, kuras speciāli izveidotas elektromagnētiskās enerģijas izstarošanai: radio un televīzijas stacijas, radiolokatori, fizioterapeitiskie aparāti, radiosakaru sistēmas, tehnoloģiskās ražošanas iekārtas u.c.
2. Iekārtas, kuras nav paredzētas elektromagnētiskās enerģijas izstarošanai telpā, bet kuras darbojas ar elektrisko strāvu, kā rezultātā rodas EMS. Tās ir elektroenerģijas pārvades un sadales tīkli, kā arī elektroenerģiju patērējošie aparāti: transports, elektriskās plītis, televizori u.c.

Daži EMS avoti darbojas īslaicīgi (piemēram, Rīgas ostā ienākošo kuģu radari), bet citi - pastāvīgi (augstsprieguma elektrolīnijas apakšstacijas). Ir stacionārie un kustīgie EMS avoti. EMS intensitāte mainās arī diennakts laikā. Lielākais risks cilvēka veselībai saistīts ar pirmās grupas iekārtām, kuras darbojas radio un mikroviļņu frekvences diapazonā. To skaits pašlaik pieaug. Izplatītākie EMS avoti pilsētā ir mobilo tālrunu bāzes staciju radio antenas.

Rīgas domes politika:

6.2.4.1. Rīgas teritorijā ieplānot pasākumus elektromagnētiskā starojuma piesārņojuma noteikšanai un novēršanai, lai būtu iespējams prognozēt plānojamās teritorijas attīstību un aizsargāt iedzīvotājus no iespējami kaitīgiem bioloģiskiem efektiem, kas saistīti ar elektromagnētiskā lauka iedarbību un kurus rada 110kV un 330kV augstsprieguma tīklu gaisa pārvadu līnijas, Zaķusalas TV tornis un citi elektromagnētiskā starojuma piesārņojuma avoti; īpašu uzmanību pievērst publiskās un dzīvojamās apbūves attīstībai minēto objektu tuvumā

6.3. Bīstamie objekti un riska teritorijas

Civilās aizsardzības prasības un pasākumu kompleksu reglamentē LR likums „Par Latvijas republikas civilo aizsardzību”. Viens no Rīgas pilsētas galvenajiem uzdevumiem un svarīgākajiem pienākumiem ir sargāt iedzīvotājus, tautsaimniecību un vidi no iespējamo ārkārtējo situāciju potenciālajām briesmām, ko var izraisīt dabas un tehnogēnās katastrofas un avārijas.

RTP-2006 ar grozījumiem ir noteiktas dabas un rūpniecisko risku teritorijas un objekti³⁶, ko būtiski ņemt vērā plānojot vai veicot jebkāda veida darbības šo teritoriju un objektu tuvumā. Starp dabas riskiem kā būtiskākie atzīmējami zemo teritoriju applūšanas iespējas, piekrastes un

³⁶ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Dabas un rūpnieciskie riski”.

Kartoshēma „Dabas un rūpnieciskie riski”.

priekškāpu noskalošana un krasta erozija spēcīgu ZR vētru laikā.

Ir apzināti kritiskākie erozijas riska posmi Rīgas teritorijā. Kāpas noskalošana Vecāķos un Daugavgrīvā appludina dabas liegumu teritorijas. Krasta erozijai tiek pakļauti krasta posmi abpus Daugavas ietekai jūrā Buļļu salā un Mangaļu pussalas krasta josla, daļēji arī Buļļu salas rietumu krasts pie Lielupes ietekas jūrā. Ļoti nopietna situācija ir Buļļu salā ap 1,3 km garā iecirknī, kas uzskatāma par sevišķi augsta riska teritoriju. Pēdējo 40 gadu laikā vētrās smilšainais krasts tiek regulāri noskalots un ir atkāpies par vismaz 40-80 metriem. Izbradātā priekškāpa turklāt tiek pakļauta vēja erozijai.

Vēja erozija ar priekškāpu izpūšanu un smilšu masu pārvietošanos iekšzemes virzienā šodien aktuāla vairākos krasta iecirkņos, kur pēdējo 10-20 gadu laikā vasarā ir intensīva antropogēnā noslodze. Tā rezultātā dabiskā kāpu graudzāļu augu sega pa takām un ceļiem un ap tiem, sevišķi Vakarbuļļos, Rītabuļļos Daugavgrīvā un Vecāķos, tiek iznīcināta un sākas kāpu izpūšana, veidojas vējrāves, pelēkajā kāpā aiz priekškāpas veidojas izpūšanas ieplakas („katli” Daugavgrīvā), vai arī notiek smilšu pārplūšana mežā un pa ielām (Vecāķos). Līdzīga situācija ir arī aptuveni 0,5 km garajā Mangaļu pussalas krasta iecirknī uz austrumiem no Daugavas austrumu mola.

Risinājums šo nelabvēlīgās antropogēnās ietekmes faktoru mazināšanai ir attiecīgas infrastruktūras (stāvlaukumu, laipu un labiekārtotu atpūtas vietu) izveide. Pirms jebkura lielāka mēroga attīstības projekta vai citām izmaiņām piekrastes dabā un ainavā ir nepieciešams izstrādāt ainavu plānojumu, ietverot sagaidāmās vizuālās ietekmes uz vidi novērtējumu.

Starp rūpnieciskajiem riskiem īpaši minami paaugstinātas bīstamības objekti (sprādzienbīstamu un/vai ugunsbīstamu, ķīmisku u.c. vielu pārstrādes, uzglabāšanas vai ražošanas un transportēšanas uzņēmumi), kuri var izraisīt rūpnieciska rakstura avārijas.

Rīgā darbojas pietiekami liels skaits (19) uzņēmumu, kuri veic darbības ar sprādzienbīstamām, viegli uzliesmojošām vai toksiskām vielām (piem., benzīnu, dīzeļdegvielu, smazutu, sašķidrinātu naftas gāzi u.c.), kas ražošanas avāriju vai kādu citu ārējo faktoru ietekmē var radīt rūpnieciskas avārijas, tādējādi apdraudot cilvēku veselību un dzīvību un radot draudus īpašumam un videi. Rīgas dome piedalās paaugstinātas bīstamības uzņēmumu kontrolē, lai nodrošinātu uzņēmumos drošības pasākumu veikšanu, kas nepieļautu avāriju riska situāciju rašanos.

Kā riska objekts minams nenostiprinātā krastmala ūdens objektam starp Krasta ielu, Grāpju un Zvirgdusalas pussalām. Ūdens objects veidojās kā derīgo izrakteņu – smilšu un grants ieguves vieta, lai uzskalotu Krasta ielu un tai piegulošo teritoriju ZA virzienā. Bijušā karjera krastus vēlams nostiprināt, ja tuvumā tiek paredzēta būvniecība.

Rīgas domes politika:

- 6.3.1. Atbilstoši Aizsargjoslu likumam pieļaut applūstošu teritoriju³⁷ apbūvi tikai vietās, kur esoša apbūve jāaizsargā vai ir aizsargāta pret applūšanas draudiem.**
- 6.3.2. Nepieļaut paaugstinātas bīstamības objektu, kuru rūpnieciskās avārijas riska zona pārsniedz objekta teritorijas robežas, izvietojumu pilsētā, kur tiek apdraudēta iedzīvotāju dzīvība un veselība.**
- 6.3.3. Izveidot iedzīvotāju apziņošanas sistēmu avārijas un ārkārtas situāciju gadījumā.**
- 6.3.4. Samazināt bīstamo kravu transportēšanas apjomu pilsētas teritorijā un izstrādāt bīstamo kravu transportēšanas maršrutus.**
- 6.3.5. Organizētās atpūtas vietās pie atklātām ūdens akvatorijām paredzēt vietas ugunsdzēsības un glābšanas dienesta peldošo līdzekļu nolaišanai.**
- 6.3.6. Katastrofu medicīnas vajadzībām un pie perspektīvā paredzētajiem ugunsdzēsēju depo iespēju robežās paredzēt helikopteru nolaišanās laukumus.**
- 6.3.7. Nodrošināt jaunu ugunsdzēsības depo izveidošanu Rīgā.**

6.4. Atkritumu saimniecība

Rīgā dzīvo aptuveni viena trešā daļa no Latvijas iedzīvotājiem, bet tai pat laikā tā ražo aptuveni 16% no valstī kopā radītajiem sadzīves atkritumiem. Lielāko daļu no atkritumiem pilsētā veido sadzīves atkritumi, kas ir mājsaimniecībā radītie atkritumi un citi atkritumi, kuri pēc sava raksturojuma un īpašībām pielīdzināmi mājsaimniecības atkritumiem. Sadzīves atkritumi ietver mājsaimniecības atkritumus, komercijas un izstāžu atkritumus, ielu tīrīšanas atkritumus un zaļos atkritumus. Relatīvi daudz Rīgā saražoto ir arī celtniecības atkritumu, bīstamo sadzīves atkritumu, veselības aprūpes atkritumu un bīstamo atkritumu. Kopējais savāktais sadzīves un lielpabeigto atkritumu daudzums Rīgā 2007. gadā savāktu atkritumu daudzums bija 708912,46 tonnas. Nozīmīgu atkritumu masu veido pilsētas tūristi un apmeklētāji, ienākošais transports un vērā ņemams tas potenciālais atkritumu daudzums, kas veidosies uzlabojoties dzīves apstākļiem. Tādējādi, plānojot Rīgas atkritumu saimniecības, attīstību, jāņem vērā, ka kopējā saražotā sadzīves atkritumu masa pilsētā palielināsies, un tāpēc viens no pašiem galvenākajiem uzdevumiem situācijas uzlabošanai atkritumu apsaimniekošanas jomā ir palielināt šķiroto, kā arī pārstrādājamo un atkārtoti izmantojamo atkritumu īpatsvaru kopējā atkritumu daudzumā.

Pilsētā patreiz dominē koplietošanas konteineru izmantošana, lai arī vēl 2 maršrutos Rīgas centrā sadzīves atkritumu vākšana tiek veikta arī tos tieši savācot no ražotājiem noteiktā laikā (maršruta savākšana), kā arī palielinās individuāli adresētajos konteineros savāktu atkritumu daudzums.

³⁷ Teritorijas, kuru applūšanas varbūtība ir 10%.

Vidējais saražotais atkritumu daudzums uz vienu iedzīvotāju Rīgas pilsētā gada laikā ir 197,3 kg, kas salīdzinājumā ar citās Eiropas valstīs saražoto atkritumu daudzumu uz vienu iedzīvotāju joprojām ir 2—3 reizes mazāks.

Sadzīves bīstamie atkritumi sastāda aptuveni 1% no kopējā sadzīves atkritumu daudzuma. Bīstamie atkritumi veidojas arī ražošanas procesos un medicīnā.

Pamatā atkritumu savākšana Rīgas pilsētā ir organizēta kā centralizēta, kur atkritumu ražotāji atrodas līgumattiecībās ar atkritumu savācējorganizācijām, un šo attiecību vispārēju koordināciju un pārraudzību veic pašvaldība. Atkritumu savākšana visumā tiek realizēta ar konteineru metodi, izņemot pilsētas Centra rajonu un atsevišķas vietas Zemgales priekšpilsētā.

“Getliņi”, kas atrodas Stopiņu pagastā ir Rīgas pilsētas sadzīves atkritumu poligons un ir pati lielākā to deponēšanas vieta. Tomēr, daļa no sadzīves un tiem pielīdzināmiem atkritumiem nonāk arī citās izgāztuvēs. Tam ir vairāki iemesli, starp kuriem ir gan vēsturiskās tradīcijas, gan atkritumus apsaimniekojošo organizāciju apkalpes zona, kas sniedzas aiz Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežām.

Lai arī tikušas slēgtas daudzas iepriekš aktīvi izmatotas, salīdzinoši nelielas izgāztuves Rīgas pievārtē (Ķekavā, Vangažos u.c.), aktīvi tiek izmantotas izgāztuves Mārupes pagastā un Jūrmalā (Priedainē). Centralizēta un pastāvīga atkritumu izvešana uz citām izgāztuvēm nenotiek, lai arī salīdzinoši nenozīmīgs atkritumu daudzums tiek individuāli apsaimniekots pēc citām shēmām. Izņēmums ir būvgruži, kuru nezināmā daļa ne vienmēr saskaņoti tiek ieguldīta būvlaukumu sagatavošanā. Nereti tam ir negatīva sabiedriska rezonanse (piemēram, Ķīšezera piekrastes nelegāla pārveide, krasta nostiprināšana Ķīpsalā, arī citur). Orientējošais šīs plūsmas daudzums ir 120 — 150 tūkstoši tonnu gadā.

Beberbeķos izveidotais zaļo atkritumu kompostēšanas laukums paredzēts SIA „Kurzemes namu apsaimniekotājs” apkalpotās teritorijas zaļo atkritumu kompostēšanai. Rīgas pilsētā savāktos zaļos atkritumus nogādā uz Rīgas rajona Babītes pagasta Vārnukroga teritorijā esošajiem dūņu laukiem.

Vēsturiski Rīgas pilsētā atkritumu savākšanā un transportēšanā ir izveidojusies ne tikai dažādu metožu vienlaicīga piemērošana un attīstība, bet arī problēmas. Par tādām jau tradicionāli tiek atzītas:

- 1) atkritumi Rīgas vēsturiskajā centrā un vairākās citās blīvi apbūvētās teritorijās;
- 2) beztvērtņu sistēma vietās, kur tā joprojām tiek izmantota, tiek atzīta kā iedzīvotājiem neērta un finansiāli neizdevīga atkritumu apsaimniekotājiem;
- 3) vietu trūkums atkritumu tvērtņu izvietojumam un apkalpošanai paaugstināta blīvuma apbūves teritorijās, kā arī apbūvē gar pilsētas nozīmīgākajiem transporta ceļiem (ielām).

Minētās problēmas jau pašreiz traucē ieviest vienotu atkritumu apsaimniekošanas modeli, kā arī šķirot atkritumus.

Atkritumu šķirošana un selektīva to pārstrāde ir viens no pašiem efektīvākajiem līdzekļiem atkritumu daudzuma samazināšanai un ir uzskatāms par virzītājspēku pozitīvajām tendencēm atkritumsaimniecības attīstībā Rīgā. Tajā pašā laikā, atkritumu šķirošana Rīgā viennozīmīgi ir vērtējama kā ļoti ierobežota un neattīstīta.

Pēc Rīgas Vides departamenta datiem apmēram 9% no visiem saražotajiem atkritumiem (stikls, papīrs, metāls, būvgruži, plastmasa) tiek savākti un pārstrādāti. Salīdzinot ar pasaules lielpilsētām, šis skaitlis ir mazs, piemēram, Ņujorkā tiek pārstrādāti 25% no saražotajiem atkritumiem. Svarīgi saražoto atkritumu pārstrādāšanai ir to šķirošana. Tāpat arī nozīmīgs faktors ir saražoto atkritumu veids – jo vairāk organisko atkritumu, jo vieglāk tos pārstrādāt kompostējot. Piemēram, golfa laukumos, kur lielākā daļā atkritumu ir kompostējami, iespējams pārstrādāt līdz pat 80-90% no saražotajiem atkritumiem. Tā pat kopējo atkritumu daudzumu, kas nonāk izgāztuvēs, iespējams samazināt, pārtikas atkritumus pārstrādājot jau individuālajās māsaimniecībās un uzņēmumos, izmantojot izlietnēs iebūvētus atkritumu smalcinātājus. Šāda pārtikas atkritumu pārstrāde arī rada higiēniskāku vidi un novērš nepatīkama aromāta rašanos atkritumu tvertnēs.

Pēdējos gados sašķiroto atkritumu daudzums Rīgas pilsētā ir pieaudzis, tomēr līdzšinējie pieauguma tempi ir nepietiekoši, un dalīta atkritumu vākšana būtu veicināma un atbalstāma arī ar pilsētas rīcībā esošiem līdzekļiem.

Īstermiņa perspektīvā ir nepieciešams izvietot pēc iespējas vairāk dalīto atkritumu tvertnes, regulāri veikt informācijas izplatīšanu par atkritumu šķirošanu un dalīto atkritumu tvertņu atrašanās vietām, plānotajām izmaiņām un uzlabojumiem. Nepieciešams veikt iedzīvotāju papildus izglītošanu par dalītas vākšanas nepieciešamību un ieguvumiem no tās.

Nepieciešams veicināt izlietnē iebūvēto pārtikas atkritumu smalcinātāju lietošanu, it īpaši ēdināšanas iestādēs.

Vidēja termiņa perspektīvā uzņēmumiem ir jāpārņem iedzīvotāju informēšanas un iesaistīšanas aktivitātes, kā arī to izmaksas. Pilsētas loma būs šo atsevišķo akciju un kampaņu koordinācija.

Atkritumu apsaimniekošana Rīgas pilsētā tiek veikta saskaņā ar Rīgas pilsētas saistošiem noteikumiem un virzīta atbilstoši apstiprinātiem vides pārvaldības stratēģiskiem dokumentiem – 2000. gada 20. jūnijā apstiprināto “Rīgas vides stratēģiju” un 2002. gada 11. jūnijā apstiprināto “Rīgas vides stratēģijas rīcības programmu”. Noteicošā loma atkritumu apsaimniekošanas jomā Rīgā ir „Rīgas pilsētas atkritumu apsaimniekošanas plānam 2006.-2012.gadam” un Rīgas domes Vides departamenta sagatavotajai koncepcijai „Nodevas par sadzīves atkritumu apsaimniekošanu iekasēšanas sistēmas izveidei”.

Rīgas domes politika:

- 6.4.1. Ieviest atkārtoti izmantojamo atkritumu savākšanu, izvietojot pilsētā pēc iespējas vairāk šim nolūkam paredzētus konteinerus, un pārstrādi, tādējādi samazinot izgāztuvē noglabājamo atkritumu daudzumu.*
- 6.4.2. Attīstīt atkritumu ražošanas un apsaimniekošanas uzskaites, reģistrācijas un kontroles sistēmu, ieviešot atkritumu ražotāju reģistru, pilnveidojot uzskaiti un kontroli.*
- 6.4.3. Veidot un uzturēt higiēnisku un apkārtējai videi nekaitīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu Rīgā.*
- 6.4.4. Samazināt atkritumu saimniecības radīto vides piesārņojumu.*
- 6.4.5. Izveidot vienu zaļo atkritumu kompostēšanas laukumu pilsētā katrā Daugavas krastā.*
- 6.4.6. Izveidot lielgabarīta un šķiroto atkritumu savākšanas laukumus katrā Rīgas priekšpilsētā.*
- 6.4.7. Rekonstruēt slēgtās pilsētas atkritumu izgāztuves (Kleisti, Deglava iela un Bukaišu iela).*
- 6.4.8. Dalītai atkritumu savākšanai izveidot atbilstošas atkritumu šķirošanas vietas katra dzīvojamā rajona (apkaimes) tuvumā.*
- 6.4.9. Veicināt sadzīves atkritumu poligona „Getliņi” infrastruktūras attīstību tā darbības laika pagarināšanai, paredzot atkritumu šķirošanas līniju un dedzināšanas iespēju, kā arī uzsākt izpēti par jaunas poligona vietas meklēšanu.*

6.5. Degradētās teritorijas

Pasaules pieredze rāda, ka līdz ar pilsētas attīstību kādreiz saimnieciski izmantotas un apbūvētas teritorijas vēlāk tiek pamestas vai ir izmantotas nepilnvērtīgi. Šādas teritorijas, kā arī piesārņotās un potenciāli piesārņotās teritorijas ir pieņemts uzskatīt par **degradētām**³⁸.

Ilgstoši pastāvot degradētajām teritorijām tiek radīti draudi ilgtspējīgai pilsētas attīstībai. Šie draudi galvenokārt ir saistīti ar neefektīvo pilsētas teritorijas izmantošanu un degradēto teritoriju negatīvo ietekmi uz apkārtējām teritorijām. Savukārt, veicinot degradēto teritoriju revitalizāciju, pilsēta nodrošina efektīvu tās teritorijas resursu izmantošanu, risina piesārņojuma problēmas, kā arī iegūst papildus teritorijas pilsētas attīstības vajadzībām. Tieši pilsētas attīstības kontekstā degradēto teritoriju revitalizācija ir īpaši nozīmīga, jo tādējādi no apbūvēšanas var tikt pasargātas pilsētas dabas teritorijas.

Rīgas gadījumā degradēto teritoriju rašanās ir cieši saistīta ar Rīgas pilsētas kopējo teritoriālo un ekonomisko attīstību. Ir konstatējami divi galvenie laika posmi, kuros radītās būves

³⁸ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Piesārņotās vietas un degradētās teritorijas”.

Kartoshēma „Piesārņotās vietas un degradētās teritorijas”.

un teritorijas mūsdienās veido degradēto vietu lielāko daļu. Pirmais posms ir 19. gs. straujās industrializācijas periods, kad ap pilsētas centru radās ražošanas teritoriju josla un, ievērojami augot iedzīvotāju skaitam, notika intensīva dzīvojamo ēku būvniecība. Otrais posms saistās ar padomju laikā forsēto rūpniecības attīstību un ekstensīvo pieeju teritoriju izmantošanā. Šo teritoriju degradēšanās saistīta ar pāreju uz tirgus ekonomiku un līdz ar to arī radikālām pārmaiņām ražošanas sfērā. Fiziski nolietotās, mūsdienu labiekārtojuma līmenim neatbilstošās 19. gs. un 20. gs. sākuma dzīvojamās ēkas un nekvalitatīvi būvētie padomju laika ražošanas objekti, kas aizņem ievērojamas platības, ir raksturīgi degradēto teritoriju piemēri. Padomju perioda „mantojums” ir arī piesārņotās vietas (bijušās atkritumu izgāztuves un karjeri) un bieži vien estētiski degradētie un tuvu pilsētas centram novietotie ģimenes dārziņi, kurus pie degradētām teritorijām lielākoties var pieskaitīt tikai no ekonomiskā viedokļa. Degradēto teritoriju pastāvēšanas iemesli ir dažādi:

- Sociāli ekonomiski faktori — līdzekļu trūkums, kas liedz atjaunot veco dzīvojamo apbūvi.
- Administratīvie šķēršļi - piemēram, kultūras mantojuma aizsardzība liedz brīvi rīkoties ar vēsturisko apbūvi, tajā pat laikā nav efektīvu instrumentu privātīpašnieku motivācijai atjaunot šādu vēsturisko apbūvi. Attiecīgi privātīpašnieku spekulatīvās intereses ņem virsroku un veicina vēsturiskās apbūves degradāciju, jo ēkas un teritorijas ilgstoši netiek apsaimniekotas.
- Pašvaldības resursi un rīcībspēja - liela daļa centra ēku ir bez elementāras inženierinfrastruktūras — tajās nav kanalizācijas un siltumapgādes.
- Brīvo teritoriju pieejamība un iespējas tās apgūt - nav pietiekami stingru ierobežojumu apstādījumu un dabas teritoriju izmantošanā un attiecīgi prioritāšu un atbalsta degradēto teritoriju revitalizēšanā.
- Neskaidrības pilsētas kopējās attīstības stratēģiskajos jautājumos, tostarp ražošanas teritoriju attīstības jomā.

Degradēto teritoriju problēma Rīgā ir ļoti izteikta. Tiesa, pašreiz, pastāvot pietiekošam daudzumam brīvo, neapbūvēto teritoriju, degradēto teritoriju nepilnvērtīga izmantošana neatstāj būtisku iespaidu uz pilsētas kopējo ekonomisko attīstību. Taču ilgtermiņa perspektīvā strauja pilsētas ekonomisko aktivitāšu ekspansija neapbūvēto teritoriju virzienā novedīs pie situācijas, kad degradēto teritoriju revitalizācija kļūs vitāli nepieciešama turpmākajai pilsētas attīstībai. Papildus faktors revitalizācijas veicināšanai ir arī degradēto teritoriju negatīvais vizuālais, sociālais un ekonomiskais efekts uz blakus esošajām teritorijām, kas kavē arī šo teritoriju attīstību.

Ņemot vērā esošās degradētās teritorijas Rīgas pilsētā, kā arī to izraisītās problēmas un šķēršļus pilsētas attīstībai nākotnē, pilsētai ir nepieciešams veikt virkni pasākumu, kuri iezīmētu konkrētu Rīgas pilsētas pašvaldības politiku attiecībā uz degradēto teritoriju revitalizāciju.

Rīgas domes politika:

- 6.5.1. Nodrošināt vispusīgu informācijas bāzi par degradētajām teritorijām Rīgas pilsētā.**
- 6.5.2. Izstrādāt stratēģisku dokumentu degradēto teritoriju revitalizācijai Rīgas pilsētā.**
- 6.5.3. Saskaņā ar izstrādāto degradēto teritoriju revitalizācijas stratēģiju, nodrošināt rīcības plāna izveidi stratēģijas ieviešanai.**
- 6.5.4. Balstoties uz pilsētas stratēģiskajiem un rīcības dokumentiem degradēto teritoriju revitalizācijai, nodrošināt šo dokumentu ieviešanas un uzraudzības mehānismu izveidi.**
- 6.5.5. Aktīvi sadarboties ar privāto sektoru, lai esošās degradētās teritorijas atgrieztu tirgus apritē, nodrošinot iedzīvotājiem papildus darba vietas un pilsētai nodokļu ienākumus.**
- 6.5.6. Nodrošināt degradēto teritoriju revitalizāciju tādā veidā, kas sekmētu ilgtspējīgu un teritoriāli līdzsvarotu Rīgas pilsētas telpiskās struktūras attīstību.**

6.6. Aizsargjoslas

Teritoriju izmantošanā jāievēro Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai³⁹ noteiktās aizsargjoslas⁴⁰

Atbilstoši Aizsargjoslu likumam RTP-2006 ir noteikti šādi aizsargjoslu veidi:

- 1) vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas;
- 2) ekspluatācijas aizsargjoslas;
- 3) sanitārās aizsargjoslas;
- 4) drošības aizsargjoslas.

Applūstošās teritorijas

Par applūstošajām teritorijām tiek uzskatītas ūdensteces ielejas vai ūdenstilpes ieplakas daļa, kura palos vai plūdus pilnīgi vai daļēji applūst un kuras platums ūdensteces vai ūdenstilpnes aizsardzības nolūkos tiek noteikts vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā atbilstoši Aizsargjoslu likuma (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003., 15.07.2005. un 18.03.2008.) 7.panta sestajā daļā noteiktajai metodikai.

Stājoties spēkā MK 03.06.2008. noteikumiem Nr.406 „Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu noteikšanas metodika”, izstrādāta jauna Rīgas applūstošo teritoriju karte, pamatojoties uz dabā konstatējamām regulāra applūduma pazīmēm, dabā konstatējamām regulāri applūstošo teritoriju robežām, esošās infrastruktūras, hidrotehniskās un civilās būvniecības objektiem, kas pārtrauc dabīgo palieni un SIA „Procesu analīzes un izpētes centrs” veiktā projekta „Hidroloģiskās modelēšanas sistēma Rīgas pilsētā” datiem. Hidroloģiskās modelēšanas sistēma Rīgas pilsētā tika aprēķināta, ņemot vērā aplēses caurplūdumu, ūdens līmeņus, topogrāfiju, straumes ātrumus un noteces moduljus, kā arī ikgadējo pārsniegšanas varbūtību procentos un citus faktorus. Kartē parādītas teritorijas ar applūšanas varbūtību 10% un teritorijas ar applūšanas varbūtību 1%, kur esošā apbūve ir jāaizsargā pret applūšanu.

Virszemes ūdensobjektu applūšanas teritorijas aprēķinātas, ņemot vērā aplēses caurplūdumu, ūdens līmeņus, topogrāfiju, straumes ātrumus un noteces moduljus, kā arī ikgadējo pārsniegšanas varbūtību procentos un citus faktorus.

Apbūve un citas aktivitātes applūstošajās teritorijās tiek ierobežotas saskaņā ar Aizsargjoslu likuma (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003., 15.07.2005. un 18.03.2008.) 37.pantu, kas paredz, ka applūstošajās teritorijās aizliegts veikt teritorijas uzbēršanu, būvēt ēkas un būves, arī aizsargdambjus ar likumā noteiktajiem izņēmumiem.

Aizsargjoslu uzturēšana un to stāvokļa kontrole veicama Aizsargjoslu likumā (25.02.1997., grozījumi 21.02.2002., 19.06.2003. un 15.07.2005. un 18.03.2008.) noteiktajā kārtībā.

³⁹ Aizsargjoslu likums un Zvejniecības likums ir minami kā galvenie normatīvie akti aizsargjoslu jautājumos.

⁴⁰ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem karti “Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi”.

7. EKONOMISKĀ ATTĪSTĪBA

7.1. Ražošana, tirdzniecība un pakalpojumi

„Iedzīvotāju labklājība un pilsētas attīstības spējas ir atkarīgas galvenokārt no ekonomiskās bāzes jaudas. Bet tas nav sektors, ko var attīstīt tikai ar labu gribu un gudru plānu. Lietas ir atkarīgas no tirgus vajadzībām un ārējiem iespaidiem.”⁴¹

Laika posmu no 1997. līdz 2001. gadam var raksturot ar ekonomikas atveseļošanās un pārstrukturizācijas periodu. Lielo rūpnīcu vietā, kas dažādu iemeslu dēļ bija pārtraukušas vai samazinājušas savu darbību, katru gadu arvien vairāk veidojās jauni mazie un vidējie uzņēmumi, pārsvarā tādās pakalpojumu nozarēs kā tirdzniecība, transports un ar tām saistītos darbības veidos. Neskatoties uz to, ka Rīgā 2007. gadā tika saražots 50% no Latvijas rūpniecības kopapjoma, aktīvas ražošanas teritorijas pilsētā ir palikušas ļoti maz, savukārt lielākā daļa bijušo rūpnīcu ēku tiek izmantotas nelietderīgi: tās atstātas tukšas vai ražošana aizvietota ar komerciāla rakstura struktūrām, piemēram, noliktavām. Šīs teritorijas ir potenciāls, ko var izmantot pilsētas vides atjaunošanai un attīstības projektiem.

Līdz 2008. gada vidum Rīgā bija vērojama strauja ekonomiskā izaugsme – strauja saimniecisko objektu, ārvalstu investīciju, eksporta un importa apjoma u.c. pieaugums. Tā kā Padomju laikā tirdzniecības sfēra bija vāji attīstīta, šajā nozarē bija vērojama vērienīga izaugsme. Ja sākotnēji liela daļa tirdzniecībā strādājošo objektu bija sīki uzņēmumi – mazi veikaliņi, bāri, kioski, kas darbojās ar nelielu strādājošo skaitu, tad pēdējos gados strauji attīstījās lielveikalu tīkli, tādēļ lielai daļai mazo veikalu īpašnieku nācās beigt savu darbību. Lielie tirdzniecības apjomi un arvien pieaugošais strādājošo saimniecisko objektu skaits un īpatsvars tirdzniecības nozarē kalpoja par pamatu uzskatam, ka arī turpmākajos gados tirdzniecība ieņems vadošo lomu Rīgas tautsaimniecībā. Tomēr 2008. gada nogalē situāciju kardināli mainīja pasaules ekonomiskā lejupslīde un tas, protams, radīja būtiskas pārmaiņas dažādos saimnieciskajos procesos.

Pilsētā strādājošie saimnieciskie objekti ir izvietoti galvenokārt centrā vai tā blakus teritorijās. Uzņēmējdarbības organizēšanai visbiežāk tiek izvēlēti tieši šie rajoni, jo tās ir teritorijas, kurās uzturas ievērojams skaits iedzīvotāju un kurās ir attīstīts transporta tīkls. Turpat atrodas citi darbības organizēšanai un nodrošināšanai svarīgi objekti — valsts un finansu iestādes, citi uzņēmumi. Turpinoties šādai tendencei, radīsies grūtības nodrošināt vienmērīgu pilsētas attīstību visos tās rajonos. Tomēr pamazām tiek aktivizēta saimnieciskā darbība arī teritorijās ārpus Rīgas centrālās daļas, veidojot vietējus attīstības centrus. Neveiksmīgas privatizācijas dēļ novārtā atstātās ēkas būtu lietderīgi izmantot uzņēmējdarbībā, tās pārveidojot un ar mūsdienu prasībām atbilstošām tehnoloģijām pielāgojot izvēlētajam darbības veidam.

⁴¹ Prof. Sigurds Grava, “Pārskats par Rīgas attīstības plānu 1995.-2005. gadam”.

Analizējot sociālo attīstību, var secināt, ka negatīvā dabiskā pieauguma un migrācijas dēļ notiek Rīgas iedzīvotāju skaita patstāvīga samazināšanās, kā arī pēdējā gada notikumi liecina par strādājošo skaita samazināšanos. Problēmas rada pieaugošais to iedzīvotāju skaits, kuri dzīvo ārpus pilsētas centra, taču strādāt dodas uz tās centrālajiem rajoniem. Ir apgrūtināta strādājošo nokļūšanu darba vietā, kas rada sarežģījumus transporta kustības organizēšanā.

Uzņēmējdarbību dažādās teritorijās ietekmē katra rajona atrašanās vieta, iedzīvotāju skaits tajā, pieejamā infrastruktūra, kā arī citi faktori. Gan rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu, gan darījumu iestāžu un komerciāla rakstura apbūve pilsētas tālākajos rajonos no ekonomiskā viedokļa būtu izdevīgāka, taču ierobežotā un neattīstītā infrastruktūra pilsētas tālākajos rajonos liek uzņēmējiem un iestāžu vadītājiem uzturēties centrā. Lai gan pēdējo gadu tendences norāda uz to, ka uzņēmēji pamazām sāk pārvietot uzņēmumus ārpus Rīgas centrālās daļas, kur ir pieejamas lētākas biroju telpas. Domājot par pilsētas attīstību, jāveicina uzņēmumu dibināšanu un pārvietošanu attālākajos pilsētas rajonos, kas mazinātu saimnieciskās darbības centralizāciju un transportlīdzekļu plūsmu pilsētas centrā. RTP-2006 jaunas ražošanas teritorijas paredzētas pie Spilves blakus ostas teritorijām un Mārupē - lidostas trokšņu zonā. Vairākas Rīgas pilsētas teritorijas, kur ir attīstīta infrastruktūra un ir nepilnīgi izmantota ražotņu un noliktavu apbūve, piemēram, Šķirotava, varētu tikt izmantotas uzņēmējdarbības veikšanai. Tādējādi šādas teritorijas RTP-2006 ar grozījumiem saglabāsies kā ražošanas teritorijas. Balstoties uz esošās situācijas analīzi, RTP-2006 ar grozījumiem kā ražošanas un rūpniecības teritorijas tiek saglabātas tikai tās teritorijas, kurās šobrīd noris aktīva darbība un tuvākajā nākotnē paredzams, ka situācija paliks nemainīga. Nozīmīgs uzņēmējdarbību veicinošs faktors un vieta, kur būtu jāattīstās apstrādes rūpniecībai, ir osta, tādēļ lielākā daļa tās teritorijas RTP-2006 ar grozījumiem ir noteikta kā jūras ostas apbūves teritorija (O_O) un ostas ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (O_R) ražošanas teritorija.

Ņemot vērā RAP—95 realizācijas izvērtējumu, ar RTP-2006 daudz vairāk tiek izmantots jauktas apbūves zonējums teritorijās, kur tiek vai varētu tikt veiktas vairākas atļautās funkcijas. Šodien pilsētas ekonomikas pamatnozares ir pakalpojumu sniegšana un nepiesārņojošā jeb „vieglā” ražošana, pielietojot modernās tehnoloģijas, kas vairs nav rūpniecība tās klasiskā izpratnē. Šajās teritorijās būtu jāietilpst dažādu uzņēmumu noliktavām, kas saistītas ar kravu pārkravāšanu un tālāku transportēšanu, birojiem, vairumtirdzniecības bāzēm, kā arī inovatīvās infrastruktūras elementiem — zinātniski tehnoloģiskajiem parkiem, biznesa inkubatoriem. Pamatojoties uz augsto cilvēkkapitāla vērtību un zinātniskā potenciāla koncentrāciju Rīgā, tai būtu jāklūst par Latvijas galveno inovāciju centru. Lai attīstītu inovāciju jomu Rīgā, ir nepieciešams radīt tai nepieciešamo un specifisko infrastruktūru, kas varētu veidoties uz esošo universitāšu un pētniecības institūtu bāzes. Potenciālās vietas Rīgas pilsētā inovāciju veicināšanai būtu: Ezermalas iela, Ķīpsala, Zeļļu iela — uz esošo universitāšu bāzēm, Spilves teritorijā, Kleistu teritorijā — uz Latvijas Universitātes Zinātniski pētnieciskā institūta bāzes un blakus startautiskajai lidostai „Rīga”. Jauktas apbūves teritorijas tiek paredzētas gan jaunas

apbūves būvniecībai, gan arī pamesto rūpniecības teritoriju pārveidošanai. Sekojot vispārējām pilsētplānošanas tendencēm, lielākā daļa bijušo rūpniecības teritoriju ir pārmainītas par jauktas apbūves teritorijām ar prioritāti ražošanas objektu apbūvei.

Pilsētas un valsts ekonomiskās attīstības nolūkā, eksporta veicināšanai, kā arī mazo un vidējo apstrādes rūpniecības uzņēmumu darbības stabilitātes nodrošināšanai, būtu jāveicina lielu, ar modernu tehnoloģiju strādājošu apstrādes rūpniecības uzņēmumu ienākšanu tirgū. Nevajadzētu attīstīt tādu rūpniecību, kas varētu piesārņot apkārtni, tā vietā jārod iespēja sekmēt uz zinātni un augstajām tehnoloģijām balstītu uzņēmumu ienākšanu pilsētā.

Rīgas domes politika:

7.1.1. *Lai izvairītos no jaunu, neurbanizētu teritoriju apgūšanas, tiks veicināta un atbalstīta degradēto un citu, jau urbanizēto, bet neefektīvi izmantoto rūpniecības un ražošanas teritoriju revitalizācija.*

7.1.2. *Veicināt Rīgas uzņēmējdarbības vidi tā, lai pilsētas ekonomiskā attīstība balstītos uz nozarēm ar augstu pievienoto vērtību, starp kurām ir jāmin apstrādes rūpniecība, būvniecība, viesnīcas un restorāni, transports, glabāšana un sakari, konsultāciju pakalpojumi (IT, vadības, juridiskie), atpūtas un izklaides pakalpojumi, kā arī izglītības iestādes.*

7.1.3. *Ražošana ir svarīga Rīgas pilsētas un Latvijas attīstībai, tādējādi jāatbalsta uz zinātni un augstām tehnoloģijām balstītu ražošanas uzņēmumu ienākšana tirgū.*

7.1.4. *Lai nodrošinātu vienmērīgu pilsētas attīstību visos tās rajonos un mazinātu saimnieciskās darbības centralizāciju un transportlīdzekļu plūsmu pilsētas centrā, jāveicina un jāatbalsta uzņēmumu dibināšana jaunajās attīstības teritorijās un vietējos centros.*

7.2. Rīgas brīvosta⁴²

Ievērojamu daļu no Rīgas pilsētas teritorijas aizņem Rīgas brīvosta, kas izvietojusies abpus Daugavas krastiem tās lejtecē. Tā aizņem 63,48 km² lielu platību⁴³, ko veido 19,62 km² (30,9%) sauszemes teritorijas, 12,71 km² (20,0%) iekšējo ūdeņu teritorijas un 31,15 km² (49,1%) ostas ārējā reida teritorijas. Ņemot vērā to, ka Rīgas brīvostas akvatorija ārējā reida teritorijas neatrodas Rīgas pilsētā, reālā Rīgas brīvostas aizņemtā platība Rīgā ir 32,33 km² jeb 10,6% no pilsētas kopējās platības.

⁴² Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Ostas robežas izmaiņas”

⁴³ Saskaņā ar LR Ministru Kabineta 22.08.2006. noteikumiem Nr.690 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”.

Kartoshēma „Rīgas brīvostas robežas izmaiņas”

Jau vēsturiski Rīgas osta ir bijusi pilsētas attīstības un tās iedzīvotāju labklājības avots, tādēļ, plānojot pilsētas turpmāko attīstību, īpaša uzmanība jāpievērš Rīgas brīvostas attīstībai, jo tā pilsētai ir nozīmīga kā viens no būtiskākajiem pilsētas ekonomikas balstiem. Šāds redzējums saskan gan ar Rīgas plānošanas reģiona telpisko (teritorijas) plānojumu, gan Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025.gadam, arī perspektīvā skatot Rīgas pilsētu kā starptautiska līmeņa ostu un infrastruktūras mezglu (papildus vairākām citām ne mazāk būtiskām funkcijām).

Pakalpojumi, kas saistīti ar transporta jomu, ir viena no galvenajām Rīgas eksporta jomām. Tiek prognozēts, ka nākotnē, pieaugot tranzīta apjomiem, galvenokārt Rīgas izdevīgā „ES un Austrumu tirgus vārtu” stāvokļa dēļ, ārvalstu kompānijām būs nepieciešami arvien jauni pakalpojumi transporta un loģistikas jomā, ko sniegtu vietējie uzņēmēji.

Rīgas ostas priekšrocība ir daudzprofilu pārvadājumu apkalpošanas iespējas, kas ļauj sekmīgi konkurēt ne tikai ar Latvijas, bet arī citu Baltijas jūras austrumu krasta lielākajām ostām. Tā kā Rīga vēlas pastiprināt savu kā „vārtu” pilsētas lomu, īpaša uzmanība jāpievērš transporta infrastruktūras modernizēšanai, kas veicinātu pilsētas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstību.

Galvenā kuģošanas kanāla garums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai „B” ostas ārējā reidā Rīgas līcī ir 12 jūras jūdzes (22,2 km) un tā platums ir 100 m. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurtece un Sarkandaugavas kuģu ceļš. Sarkandaugavas kuģu ceļa garums ir 4,1 km un platums 80 m. Kuģošanai gan tiek izmantota tikai Sarkandaugavas kuģu ceļa ziemeļu daļa, jo dienvidu daļā kuģošanu apgrūtina divi tilti. Ostas platākajā daļā no robežas Spilves plavās perpendikulāri Daugavai līdz Sarkandaugavai platums sasniedz 10,8 km.

No teritorijas plānošanas viedokļa būtiski atzīmēt to, ka Rīgas brīvostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2,0 m, tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības un kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti, tai skaitā arī ziemā.

Pašreizējais piestātņu kopgarums Rīgas brīvostā ir 13 818m, un kuģa maksimālā iegrime pie piestātnes - 12,2 m (vidēji 7,2 m). 2008.gadā tika sasniegts lielākais kravu apgrozījums Rīgas ostas 805 gadu ilajā pastāvēšanas vēsturē – 29,6 miljoni tonnu, bet Rīgas brīvostu apmeklējušo kuģu skaits 12 mēnešu laikā sasniedza 3894 kuģus.

Pie Rīgas brīvostā esošajām piestātnēm (kopumā 114 komercpiestātnes ar vidējo garumu 139 m) iespējams pārkraut ģenerālkravas, beramkravas un lejamkravas, izņemot jēlnaftu. Teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkravu termināli un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet gan izkliedēti dažādos ostas rajonos⁴⁴. Šāda teritorijas

⁴⁴ Skatīt 1.tabulu “Pašreizējā teritorijas izmantošanas struktūra Rīgas brīvostā”.

izmantošanas struktūra ne vienmēr ir optimāla, piemēram, naftas termināļu izvietojums plašā teritorijā no drošības viedokļa nav veiksmīgs risinājums.

Brīvostas teritorija Daugavas labajā krastā tiek izmantota arī rūpnieciskās vai ražotņu apbūves vajadzībām (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Mangaļi) un Ro-Ro kravu termināla darbībai Vecmīlgrāvī. Atsevišķās, salīdzinoši mazās, teritorijās uzsākta jahtu ostu attīstība - gan tieši ostas teritorijā (Krēmeros, Bolderājā), gan tai pieguļošās teritorijās (Podragā, Andrejsalā). Atsevišķās teritorijās (Sarkandaugava, Daugavgrīva) esošais vēsturiskais piesārņojums nosaka papildus prasības teritoriju izmantošanā - tur strādājošajām uzņēmējdarbībām jāveic teritorijas sanācijas darbi.

Pašreizējā teritorijas izmantošanas struktūra Rīgas brīvastā

Termināli	Daugavas labajā krastā	Daugavas kreisajā krastā
Ģenerālkravu termināli	Kundziņsalā Sarkandaugavas dienvidos Jaunmīlgrāvja ziemeļos Vecmīlgrāvja dienvidaustrumos Vecmīlgrāvja dienvidos	Podragā Krēmeros Krievu salā
Beramkravas	Rīnūžos Eksportostā (no ostas izslēgta teritorija) Andrejsalā (no ostas izslēgta teritorija)	Daugavgrīvā
Naftas produktu termināli	Kundziņsalas dienvidrietumos Sarkandaugavā Jaunmīlgrāvī Rīnūžos	
Sašķidrinātās gāzes termināls		Krievu salā
Jaukta tipa kravu termināli	Rīnūžos Mangaļsalā Eksportostā (no ostas izslēgta teritorija)	Krēmeros Krievu salā Daugavgrīvā

Dažādu vēsturiskās attīstības apstākļu rezultātā Rīgas brīvastā atrodas virkne teritoriju, kuras nav iespējams vai kuras netiek izmantotas ostas funkciju veikšanai – īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (dabas liegums „Krēmeri”, dabas parka „Piejūra” dabas lieguma zona „Mīlestības saliņa”), valsts aizsargājamie kultūras pieminekļi (vietējas nozīmes vēstures piemineklis „Komēforts” Daugavgrīvā un valsts nozīmes vēstures piemineklis „Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss” Daugavgrīvā un Mangaļsalā), ģimenes dārziņi Krēmeros un Voleros, kā arī mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas Voleros un Kundziņsalā. Tomēr, ņemot vērā šo teritoriju novietojuma stratēģisko nozīmi ostas turpmākās attīstības veicināšanai, investīciju projektu realizācijai un teritoriālai vienotībai, tās ir saglabājamās Rīgas brīvastas robežās, atsevišķos gadījumos (piemēram, Kundziņsalas dzīvojamais rajons, Mīlestības saliņa, Komēforta dambis u.c.) nosakot īpašus izmantošanas nosacījumus šīm specifiskajām

teritorijām. Perspektīvā īpaša uzmanība jāpievērš Rīgas brīvostas robežās esošajām valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu teritorijām, veicot šo teritoriju inventarizāciju, nosakot to individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus un vienlaicīgi pasargājot pieminekļus no to iespējamās degradācijas un uzlabojot to publisko pieejamību.

No saimnieciskās darbības viedokļa neefektīvi pašreiz tiek izmantotas arī plašas ostas teritorijas Voleros, Spilves plavās, Beķermuižā un Mangaļsalā, jo šo teritoriju sagatavošana uzņēmējdarbības veikšanai (infrastruktūras izbūve) prasa lielas investīcijas. Ņemot vērā to, ka lielākā daļa ostas teritorijas sauszemes daļas vēsturiski ir izvietojusies Daugavas deltā esošajās salās, lielu daļu brīvo teritoriju nav iespējams izmantot bez papildus inženiertehnisko darbu veikšanas, kas var ietvert arī teritorijas uzbēršanu un gruntsūdens līmeņa pazemināšanu.

Īstenojot 2005.gadā apstiprinātajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam ierosinātos priekšlikumus Rīgas brīvostas teritorijas robežu maiņai, kopējā Rīgas brīvostas teritorija ir samazinājusies par 14%, bet tās sauszemes teritorijas samazinājums ir vēl ievērojamāks – 22% jeb 5,48 km², tādējādi liekot ostai intensificēt saimnieciskās aktivitātes esošajās ostas termināļu teritorijās, kā arī apgūstot jaunas vai līdz šim brīdim mazattīstītas ostas teritorijas daļas.

Lai būtu iespējams pietiekoši ātri reaģēt uz potenciālajām tirgus izmaiņām kravu pārvadājumu struktūrā un tādējādi nodrošināt efektīvu ostas teritorijas izmantošanu, pilsētas teritorijas plānojumā Rīgas brīvostas saimnieciskajai darbībai paredzēto teritoriju zonējums tiek veidots pēc iespējas teritoriāli monolītāks. Taču, lai regulētu dažāda veida un ietekmes saimniecisko aktivitāšu izvietojumu ostā un tai pieguļošajās teritorijās, kā galvenais instruments tiek piedāvāts Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu sadaļa „Ostas teritorija”, kas aptver pilnīgi visu Rīgas brīvostas teritoriju. Zonējuma veids „Ostas teritorija” ietver septiņas atšķirīgas izmantošanas teritorijas, kurās jāievēro papildus vai citi noteikumi, nekā līdzīgās teritorijās Rīgas pilsētā ārpus brīvostas.

Rīgas plānošanas reģiona plānojums paredz, ka Rīgas osta turpina attīstīties kā multifunkcionāla (beramo, ģenerālo un lejamo) kravu apstrādes osta, kā arī kļūst par modernu pasažieru pārvadājumu centru reģionā. Šīs attīstības ietvaros jāpieaug gan Rīgas ostas kapacitātei, gan faktiskajam apgrozījumam (kravas, pasažieri). To jāpanāk, stimulējot investīcijas loģistikas aktivitātēs, kā arī attīstot Rīgas ostas sasaisti ar nacionālo ceļu un dzelzceļa tīklu.

Saskaņā ar Rīgas plānošanas reģiona telpisko (teritorijas) plānojumu prioritāte Latvijas un reģiona kopējās attīstības interesēs ir sekmēt, lai Rīgas pasažieru osta paātrinātā tempā, ņemot vērā tūrisma attīstības prognozes, attīstītos kā Baltijas jūras mēroga pasažieru osta ar kvalitatīvu infrastruktūru. Tiktu nodrošināta augstvērtīga prāmju satiksme daudzveidīgos starptautiskos maršrutos un tajā regulāri ienāktu Baltijas jūras valstu (metropoļu) tūrisma maršrutu lielie kruīzu kuģi, atvedot uz Rīgu ne tikai Eiropas, bet arī Amerikas un Austrumāzijas tūristus.

Ostas turpmākās attīstības kontekstā svarīga loma ir esošo termināļu Andrejsalā (tālākā perspektīvā arī Eksportostā) pārvietošanai uz citām Rīgas brīvostas teritorijām, ostā līdz šim saimnieciski neizmantotu vai maz izmantotu teritoriju (Spilves pļavas, Beķermuiža, Kundziņsalas centrālā uz ziemeļu daļa, Daugavgrīva) apgūšanai, atļaujot pārvietojamiem termināliem turpināt likumīgi uzsāktās darbības, kas saistītas ar esošo termināļu darbību, kravu uzglabāšanu apstrādi un pārkraušanu 2 gadus pēc jaunu termināļu izbūves Rīgas brīvostas teritorijā. Jāuzlabo arī ostas infrastruktūras (galvenā kuģošanas kanāla padziļināšana, Austrumu un Rietumu mola rekonstrukcija, pievedceļu un komunikāciju tīkla uzlabošana).

Tā kā nav pieļaujama ostas funkciju intensifikācija vai revitalizācija pilsētas centrālajā daļā, ir jānodrošina ostas zemju ekonomiski efektīva izmantošana, piemēram, radot šajās ūdensmalās jaunu, daudzfunkcionālu pilsētvidi ar daudzstāvu dzīvojamo apbūvi, darījumu un izklaides centriem, kultūras un atpūtas objektiem, kā arī kvalitatīvu publisko ārtelpu Rīgas iedzīvotājiem un viesiem.

Šādas tendences ir raksturīgas lielākajai daļai Rietumeiropas un Skandināvijas ostu pilsētām, piemēram, Amsterdamai, Oslo, Hamburgai, kur agrākās tirdzniecības ostas teritorijas pilsētas centrālajās daļās tiek transformētas par atraktīvām, jauktas izmantošanas publiskām teritorijām: darījumu iestādes, mājokļi, atpūtas un izklaides iestādes u.tml.. Savukārt tirdzniecības ostu teritorijas, pateicoties loģistikas infrastruktūras modernizācijai, samazinās un virzās ārpus pilsētas centriem tuvāk atklātai jūrai, kur, atbilstoši mūsdienu prasībām, ir piemērotāki ostu darbības apstākļi. Vienīgais izņēmums ir jūras pasažieru apkalpošana, joprojām saglabājot jūras pasažieru ostas pēc iespējas tuvāk pilsētas centriem, un nodrošinot arī jahtu ostu attīstību pilsētas centra tiešā tuvumā, saskaņojot ostas darbības perspektīvā Hanzas šķērsojuma galīgā varianta tehniskajiem risinājumiem.

Tuvākajā perspektīvā Rīgas brīvosta plāno īstenot vairākus nozīmīgus projektus, kas ienesīs izmaiņas atsevišķu ostas teritoriju izmantošanā. Piemēram, būtiskas izmaiņas skars Krievu salu, kur jau saskaņā ar 2000.gadā apstiprināto detālplānojumu⁴⁵ bija plānots uzskaldīt teritoriju jauna daudzfunkcionāla ģenerālkravu un beramkravu pārkraušanas un apstrādes kompleksa attīstībai. Tas saistīts gan ar plānoto ostas izaugsmi, gan Eksportostas beramkravu termināļu slēgšanu tālākā perspektīvā, veidojot tur Ro-Pax pasažieru un kruīzu kuģu terminālu. Mangaļsalā attīstību turpinās ģenerālkravu termināļi, kā arī iespējama lejamkravu termināļa attīstība Daugavas grīvā Austrumu mola tuvumā. Lai radītu mazāku ietekmi uz vidi un iedzīvotājiem, šajā gadījumā lietderīgāk būtu apsvērt cauruļvadu transporta izbūves iespējas, nevis veidot jaunu dzelzceļa savienojumu pāri Audupei. Lejamkravu termināļu attīstība plānota arī Daugavgrīvā, izmantojot Ziemas ostas akvatoriju, bet tālākā nākotnē neizslēdzot iespēju izbūvēt termināļus jūrā pie Rietumu mola.

⁴⁵ Tas atbilst arī Rīgas brīvostas Attīstības programmai 1996.-2010.gadam ar korekcijām un papildinājumiem, kas veikti līdz 2007.gada 10.aprīlim.

Nemot vērā Kundziņsalas novietojumu un mazstāvu dzīvojamā rajona atrašanos salas DA daļā, Kundziņsalas attīstība šī plānojuma periodā tiek skatīta tikai kā konteineru un citu ģenerālkravu pārkraušanas rajons, paplašinot esošā konteineru termināla noliktavu saimniecību, kravu laukumus un būvējot jaunu konteineru termināli Kundziņsalas ziemeļu daļā. Salas dienvidos plānota aktīva ģenerālkravu termināļu un jaunu pievienotās vērtības ražotņu attīstība. Savukārt Rīnūži, kas pašreiz ir viena no visintensīvāk izmantotajām ostas teritorijām, tiks veidoti par dziļūdens piestātņu rajonu beramkravu un ģenerālkravu pārkraušanas un apstrādes kompleksa attīstībai.

Saskaņā ar Rīgas brīvostas attīstības programmu ilgtermiņā ostas attīstībai būs nepieciešama arī Kundziņsalas dzīvojamā rajona teritorija. 2008.gadā Rīgas brīvostā tika pākrauti ~200 000 (TEUs), saskaņā ar ostas Attīstības programmas 2010.-2018.gadam projektu 2018.gadā prognozēts sasniegt ~500 00 (TEUs). Lai nodrošinātu nepieciešamo ostas kapacitāti šādu konteineru plūsmu apstrādei, papildus terminālu infrastruktūrai, kas primāri paredzēta konteineru iekraušanas izkraušanas operācijām kuģos, būs nepieciešamas platības jaunu noliktavu saimniecību izveidei konteineru apstrādei - tarošanai, kravu pārpakošanai, grupēšanai, u.c. operācijām. Kundziņsalu pilnībā saglabājot ostas teritorijā tiek saglabāta iespēja līdz galam izstrādāt kompensācijas mehānismu (piemēram, zemes gabala maiņas risinājumus) Rīgas brīvostai sadarbībā ar Rīgas domi, kā arī pamazām realizēt ar likumu piešķirtās pirkuma tiesības. Ar laiku būs nepieciešams attīstīt arī ostas atbalsta infrastruktūru, kuras veidošanā var piedalīties arī Kundziņsalas zemju īpašnieki. Pieaugot kravu plūsmai pa dzelzceļu un izbūvējot plānoto Eksporta ielas turpinājumu – Kundziņsalas dzīvojamais rajons tiks vēl vairāk izolēts.

Pie Kundziņsalas piestātnēm plānotais galvenā kuģu ceļa dziļums tiks nodrošināts 15m, kas arī nodrošina kuģu ienākšanu Rīgas ostā ar konteineru kravām.

RTP-2005 grozījumu darba uzdevumā nav ietverts punkts par Rīgas brīvostas robežu maiņu, līdz ar to priekšlikumi par Kundziņsalas dzīvojamā rajona izslēgšanu no ostas teritorijas grozījumu ietvaros netiek izskatīti. Priekšlikumi par savrupmāju apbūves teritorijas statusa piešķiršanu Kundziņsalā ir noraidāmi, ņemot vērā brīvostas plānoto attīstību un esošos riska objektus Sarkandaugavā un Kundziņsalā, jo jauna savrupmāju būvniecība radītu jaunus un arvien pieaugošus konfliktus sakarā ar nākotnē iespējamo gaisa un trokšņa piesārņojuma palielināšanos virs normatīvos noteiktajiem robežlielumiem.

Novēršot 10% teritorijas applūšanas risku, pašreiz maz attīstītajās Rīgas brīvostas teritorijās Spilves pļavās un Beķermuižā tālākā perspektīvā var tikt attīstīta dažāda veida komercdarbība (tai skaitā ražošana), kas būtu saistīta ar loģistikas pakalpojumiem. Netiek izslēgta arī iespēja attīstīt daļu no šīm teritorijām (galvenokārt izmantojot bijušā Spilves lidlauka teritoriju) par civilās aviācijas lidlauku, kur lidjoslas garums nepārsniegtu 1200 m. Šāda veida lidlauks varētu atslogot Starptautisko lidostu „Rīga” attiecībā uz mazās aviācijas apkalpošanu, dažādot

uzņēmējdarbības iespējas Rīgas brīvostas teritorijā un uzlabot Rīgas pilsētas starptautisko sasniedzamību kopumā.

Kontekstā ar dažāda veida ostas termināļu un ražošanas aktivitāšu attīstību, plānoti arī būtiski pilnveidojumi dzelzceļa sistēmā, veicot tās paplašināšanu gan Daugavas kreisajā (posmā starp Bolderājas un Lāčupes stacijām, Krievu salā, Daugavgrīvā), gan labajā krastā (Eksportostas dzelzceļa mezgla pārveide un jauna savienojuma ar Kundziņsalu izveide). Dzelzceļa sistēmas pilnveidošana nepieciešama arī, lai veiktu nepieciešamos pasākumus vilcienu radītā trokšņa un vibrācijas mazināšanai, līdz normatīviem atbilstošām prasībām.

Rīgas brīvostas teritorijas attīstība ir skatāma arī ciešā saistībā ar autoceļu un Rīgas ielu sistēmas attīstību, kā rezultātā ne tikai uzlabotos ostas funkcionēšanas spēja, bet arī mazinātos sastrēgumi un uz / no ostu ejošā transporta radītā ietekme uz vidi. Starp šādiem svarīgiem projektiem ir atzīmējama Austrumu maģistrāles izbūves pabeigšana, Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija, Ziemeļu koridora būvniecība, Tvaika ielas savienojums ar Viestura prospektu, Eksporta ielas pagarinājums pāri Sarkandaugavai gar Kundziņsalas A daļu uz Tvaika ielu un tilta izbūve pāri Audupei.

Rīgas brīvostā ostas jauktās apbūves teritorijā (O₃), kura paredzēta komerciāla rakstura objektu, tirdzniecības un pakalpojumu objektu, jahtu un mazizmēra kuģošanas līdzekļu piestātņu būvniecībai un kurā atrodas arī esošas dzīvojamās ēkas, ir jānodrošina publiski brīva piekļūšana.

Rīgas domes politika:

- 7.2.1. Efektīvi sadarboties ar Rīgas brīvostas pārvaldi, veicinot ostas attīstību un aizstāvēt Rīgas pilsētas intereses.**
- 7.2.2. Rīgas brīvostas teritorijā prioritāri paredzēt tādus zemes izmantošanas veidus un saimnieciskās aktivitātes, kas ir saistāmas ar jūras ostas funkcionēšanu un attīstību, kā arī ražošanu.**
- 7.2.3. Atbalstīt jaunas jūras pasažieru stacijas (prāmju termināla) būvniecību Vējaķusalā uz ziemeļiem no Daugavas Ziemeļu šķērsojuma trases.**
- 7.2.4. Izvērtēt iespējas saglabāt un attīstīt esošo jūras pasažieru terminālu Andrejostā, kas turpinātu kalpot kā kruīzu kuģu piestātne, kontekstā ar Daugavas Ziemeļu šķērsojuma un Hanzas šķērsojuma tehnisko risinājumu īstenošanas iespējamību.**
- 7.2.5. Pieļaut krasta līnijas korekcijas Rīgas brīvostas teritorijā, ja tas nepieciešams ostas saimnieciskās darbības efektivitātes uzlabošanai un ir izpildītas normatīvajos aktos noteiktās prasības, kas to regulē.**
- 7.2.6. Izvērtēt Rīgas brīvostas interesi izbūvēt ostas sauszemes teritoriju paplašinājumu jūrā lejāmkravu un beramkravu termināļiem, ja tiek izpildītas vides aizsardzības prasības un netiek radīta negatīva ietekme uz ārpus ostas teritorijas izvietotajām Buļļu salas, Mangaļsalas un Vecāķu pludmalēm.**

- 7.2.7. Sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi nodrošināt ostas teritorijā esošo valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu publisko pieejamību.**
- 7.2.8. Līdz lēmuma par Piejūras maģistrāles trases būvniecību pieņemšanai, Piejūras maģistrāles iespējamās trases novietnes teritoriju, kas atrodas Rīgas brīvostas robežās, atļauts izmantot atbilstoši noteiktajai atļautajai (plānotajai) izmantošanai.**
- 7.2.9. Veicināt bijušo Rīgas brīvostas teritoriju attīstības plānu izstrādi, sekmējot to īstenošanu.**
- 7.2.10. Bijušajās Rīgas brīvostas teritorijās veicināt kvalitatīvu ūdensmalu attīstību un nodrošināt publisku pieeju tām.**

7.3. Tranzīts un kravu pārvadājumi

Nozīmīgs Rīgas ekonomikas dzinējspēks ir tranzīts un ar to saistītie loģistikas uzņēmumi. Viens no galvenajiem un stratēģiski nozīmīgākajiem objektiem ir starptautiskā lidosta „Rīga”, kas atrodas ārpus Rīgas administratīvās teritorijas, Mārupes pagasta teritorijā.

2008. gadā Rīgas lidosta apkalpoja vidēji 156 lidojumu dienā, gada laikā lidojumu skaitam palielinoties par 21%. Ja 2007. gadā no Rīgas lidostas regulāro reisu virzienu skaits bija 60, tad 2008. gadā tas sasniedza jau 66. Visvairāk pasažieru apkalpots maršrutos uz Londonu (10,7% no kopējā pasažieru skaita), Dublinu (7,7%), Stokholmu (6,5%), Berlīni (5,8%) un Kopenhāgenu (5,5%).

Aviokravu apgrozījuma rādītāji liecina, ka šajā jomā attīstību neraksturo stabilas noturīgas tendences. 2005. gadā tika sasniegts ievērojams pieaugums, savukārt 2006. un 2007. gadā sekoja ievērojams kritums. Tas skaidrojams ar to, ka lielākā daļa kravu adresātu atradušies aiz Latvijas robežām, tātad tās ir tranzītkravas, un to apjoms ir atkarīgs no Latvijas loģistikas firmu aktivitātēm un sekmēm. Lielāko daļu sastāda saņemtais pasts.

Dzelzceļš vēl joprojām ir galvenais kravu pārvadājumu veids Latvijā. Dzelzceļa kravu pārvadājumus caur Latvijas sauszemes robežpunktiem izmanto visas Latvijas robežvalstis – Lietuva, Igaunija, Krievija, Baltkrievija. Latvijas dzelzceļš piedāvā veikt tālāko transportēšanu arī tām kravām, kas pienāk ostā. Salīdzinot ar 1998. gadu, Latvijas Dzelzceļa kravu apjomi caur Rīgas mezglu kopumā ir pieauguši par 30%, un tie turpina pieaugt, lai arī pieauguma tempi ir mazliet samazinājušies. Sakarā ar Krievijas politisko lēmumu pārtraukt naftas tranzītu caur Ventspils naftas vadu, 2002. gadā ir strauji pieaudzis Latvijas Dzelzceļa kravu apgrozījums, jo Krievijas uzņēmēji ir spiesti izmantot dzelzceļu naftas un tās produktu tranzītam uz Ventspili. Liela daļa tranzīta kravu apiet Rīgas mezglu, no Jēkabpils braucot uz Jelgavu un tālāk uz Ventspili. Vislielākie kravu apjomi caur Rīgu ir virzienā Šķīrotava – Ogre un Torņakalns – Jelgava, bet vismazākie — mezgla posmā Rīga – Preču – Ērgļi.

Vēsturiski Rīgas pilsētas attīstības un iedzīvotāju labklājības avots ir bijusi osta. Tās galvenie darbības virzieni ir kravu pārvadājumi un pasažieru pārvadājumi. Pēdējo gadu laikā nosūtīto un saņemto kravu skaitam ir tendence pieaugt.

2008. gadā Rīgas ostā turpinājās līdzīga attīstības tendence kā iepriekšējos gados, t.i. pārkrauto kravu apjoms palielinājās uz saņemto kravu apjoma pieauguma rēķina. Nosūtīto kravu apjoms sasniedza 26,4miljonus tonnu, kas ievērojami pārsniedz iepriekšējo gadu līmeni, turpretī saņemto kravu apjoms nedaudz samazinājies līdz 3,41 miljoniem tonnu, kas ir par 7% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Brīvdostas terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 45 miljoni tonnu gadā.

Kopējā kravu apgrozība visās Latvijas ostās kopā palielinājās par 2%, kamēr Rīgas ostā apgrozība pērn palielinājās straujāk – par 14%, kā rezultātā Rīgas ostas īpatsvars kopējā Latvijas ostu pārkrautajā apjomā palielinājies. Rīgas ostas īpatsvars Latvijas ostu kopējā apgrozībā ir 46,5%.

Kravu struktūrā lielāko īpatsvaru veido energoresursi – ogles 47% un naftas produkti – 18%. Kokmateriālu pārkraušana veido 7% no visām Rīgas ostā pārkrautajām kravām, konteineru kravas – 6%, minerālmēsli – 7%, pārējās kravas – 15%.

Rīgas ostas priekšrocība ir daudzprofilu pārvadājumu apkalpošanas iespējas, kas ļauj sekmīgi konkurēt ar Latvijas lielākajām ostām. No otras puses šīs kravas pasliktina vides situāciju pilsētā, jo naftas termināliem atrodas tuvu vairākiem dzīvojamajiem rajoniem. Lai uzlabotu pilsētnieku dzīves vidi, nākotnē naftas pārkraušanu vajadzētu atvirzīt vairāk uz ziemeļiem. Rīgas pilsētas interesēs ir veicināt konteinerkravu īpatsvara palielināšanos kopējā pārkrauto kravu apjomā.

Kravu kustībai ar autotransportu nozīmīgs priekšnoteikums ir kvalitatīvi autoceļi. Rīgu šķērso vairāki būtiski autoceļi, piemēram, Via Baltica, kas nodrošina sasaisti ar Tallinu, Kauņu, Varšavu un tālāk arī ar Berlīni. Via Baltica transporta koridors ir daļa no Trans-Eiropas transporta koridora, tas ir arī Rīgas pilsētas reģiona galvenā autoceļu saite uz Centrāleiropu. Tranzīta jomā ļoti būtisks ir Trans-Eiropas transporta koridora atzars — Austrumu–Rietumu transporta koridors no Maskavas caur Rīgu uz Ventspili.

Rīgā vērojams tādu kravu pieaugums, kuru sastāvā ir vielas, kas, izklūstot ārpus iepakojuma, var radīt draudus cilvēku veselībai un apkārtējai videi. Bīstamo kravu pārvadājumi ir viena no starptautiski visstingrāk regulētajām transporta nozarēm. Šādu kravu pārvadājumus veic gan Latvijas dzelzceļš, gan Rīgas osta, taču bīstamo kravu pārvadājumi notiek arī ar autotransportu. Jau 1996.gadā tika izdots lēmums par kārtību, kādā pārvadājama degviela ar specializēto transportu Rīgā. Bīstamo kravu pārvadātājiem ir stingri jāpakļaujas dažādiem starptautiskiem normatīviem, kuri ir spēkā arī Rīgā.

Arvien straujāk pieaugot tranzīta kravu apjomam, ir nepieļaujami, ka ostas tranzīta pārvadātājiem jāšķērso pilsētas centrs. Tas rada lielus sastrēgumus, kā arī nes ekonomisko zaudējumu kā pārvadātājiem, tā pilsētas dienestiem. Lai būtiski atslogotu pilsētas centru no

tranzīta pārvadātājiem, RTP-2006 ir iestrādāti sekojoši infrastruktūras projekti: Brīvības ielas dublieris, Austrumu maģistrāle, Ziemeļu šķērsojums un perspektīvā arī Piejūras maģistrāle. Runājot par tranzīta kravu apjomiem, ir svarīgi optimizēt arī Rīgas brīvostas teritorijas izmantošanu un palielināt pārkraušanas apjomus. 2008.gadā ostā pākrauto kravu apjoms bija 29,6 milj. t (maksimālā ostas pārkraušanas jaudai ir 45,0 milj. t. gadā), tāpēc, ja Rīga nākotnē grib veiksmīgi konkurēt ar Klaipēdu, Helsinkiem, Ventspili un Tallinu, ir nepieciešams palielināt pārkraušanas jaudas.

Lielu ieguvumu no tranzītpārvadājumiem iegūst pakalpojumu sektors. Jau tagad Rīgu var uzskatīt par reģiona loģistikas centru. Realizējot RAP—2018 transporta shēmu, nepieciešams veicināt multimodālu loģistikas centru izveidi galveno Rīgas ceļu (ielu) krustpunktos. Kā pirmo šādu projektu varētu realizēt Spilves teritorijā, kur krustosies Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma pievadceļi.

Neskatoties uz to, ka Rīga atrodas ES perifērijā, tai ir lieliskas iespējas sevi attīstīt kā nozīmīgus vārtus starp Krievijas (NVS) un Eiropas tirgiem. Tas attiecas ne tikai uz tranzīta pakalpojumiem, bet arī ražošanas nozarēm, kas tranzīta precēm pievienotu augtāku vērtību.

Rīgas domes politika:

7.3.1. *Rezervēt teritorijas no jauna būvējamiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem, multimodāliem loģistikas un noliktavu centriem.*

7.3.2. *Plānojot jaunas tranzīta plūsmas, izvairīties no lielu dzīvojamo rajonu šķērsošanas.*

7.3.3. *Veikt pasākumus, lai, nesamazinot kravu plūsmu apjomus, tiktu samazināts kravu plūsmu radītais trokšņu un / vai vibrācijas līmenis uz dzīvojamiem rajoniem saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem.*

7.4. Finanšu resursu piesaistes iespējas

Lai varētu īstenot Rīgas pilsētas attīstības plāna ieceres, ir nepieciešami ievērojami finanšu resursi. Pastāv dažādi finanšu līdzekļu avoti un sadarbības formas, kas varētu tikt izmantotas pilsētas attīstības plāna īstenošanā.

Pilsētas finansiālā līdzdalība un investīciju piesaiste

Pilsēta var veikt privātpersonu atbalsta pasākumus pilsētas attīstības plāna ietvaros, lai veicinātu plāna izpildi – atsevišķu teritoriju attīstību, ar nekustamā īpašumu nodokļa un apbūves noteikumu politiku privātpersonām. Īpašus atbalsta pasākumus pilsēta varētu sniegt investoriem, kuri veiktu nopietnus ieguldījumus pilsētas un tās iedzīvotāju attīstībā. Teritorijām, kuras pilsēta ir paredzējusi attīstīt, taču privātais sektors to apgūšanā nav ieinteresēts vāji

attīstītās infrastruktūras dēļ, nepieciešams pašvaldības atbalsts. Šādos gadījumos pilsēta var piedalīties teritorijas attīstībā no savas puses ar nepieciešamās infrastruktūras izveidi. Ja kādā no pašvaldības teritorijām attīstība nenotiek vai notiek ļoti lēni, pašvaldība investoru interesi var stimulēt ar nekustamā īpašuma nodokļa atlaižu politiku.

Pilsētas budžeta ienākumu pārvērtēšana

Finanšu līdzekļus pilsētas attīstībai var iegūt arī pārskatot Rīgas domes ienākumu posteņus un novērtējot to efektivitāti. Par piemēru var minēt nekustamā īpašuma nodokli, kas ir viens no pilsētas budžeta ienākuma avotiem. Nekustamā īpašuma nodokļa likme līdz 2010.gada 31.decembrim ir 1,0 % no nekustamā īpašuma kadastrālās vērtības. Kadastrālā vērtība atkarībā no nekustamā īpašuma lietošanas mērķa tiek koriģēta ar koeficientiem no 0,6 līdz 1,0. Latvijas Republikas normatīvajos aktos ir noteikts, ka nekustamā īpašuma kadastrālajai vērtībai ir jāseko līdzīgai tā tirgus vērtībai, taču praksē šī likuma norma tikpat kā nedarbojas. Nekustamā īpašuma tirgus cenu līmenis 124 Rīgas statistiskajos apgabalos pa atsevišķiem nekustamā īpašuma segmentiem ar to noteiktajām kadastrālajām vērtībām, ir visai atšķirīgs, vietām pat 800 — 1000 % līmenī. Tātad šobrīd pastāvošā nekustamā īpašuma kadastrālās vērtības noteikšanas metodika nav atbilstoša mūsdienu situācijai un būtu jāmaina, kas savukārt pozitīvi ietekmētu budžeta ieņēmumus. Tādejādi lietderīgi būtu veikt nekustamā īpašuma kadastrālo pārvērtēšanu, kas pie pašreizējās ekonomiskās izaugsmes notiek samērā reti, lai īpašumu kadastrālā vērtība varētu operatīvi sekot līdzīgai tirgus vērtībai. Taču, lai varētu ietekmēt nekustamā īpašuma attīstību un neradītu spriedzi sabiedrībā, atkarībā no nekustamā īpašuma izmantošanas mērķa būtu piemērojamas diferencētas nekustamā īpašuma nodokļa likmes dažādiem nekustamā īpašuma veidiem. Nekustamā īpašuma nodokļu likmes diferencēšana radītu iespēju dažādiem nekustamā īpašuma segmentiem attīstīties samērā vienmērīgi.

Pilsēta var iegūt finanšu līdzekļus veicot tiesiskus darījumus ar savā īpašumā esošajiem zemes gabaliem – pārdodot vai iznomājot tos. Tomēr, lai veiktu kādu no šiem darījumiem, ir nepieciešams novērtēt, kurš no tiem ir finansiāli izdevīgāks pašvaldībai un ir pievilcīgs privātpersonai. Pašvaldības interesēm neatbilstoša ir tās īpašumā esošās zemes pārdošana situācijās, kad trūkst pilnvērtīga novērtējuma par teritorijas iespējamo attīstību nākotnē. Ja pašvaldības zemes gabalus budžeta ieņēmumu papildināšanai tomēr nepieciešams pārdot, ir lietderīgi veikt padziļinātu zemes gabalu pašreizējās tirgus vērtības, kā arī perspektīvā paredzamās vērtības pieauguma izpēti. Būtu jāizstrādā zemes gabala apbūves koncepcija, nosakot apbūves blīvumu un intensitāti, bet pārdodot lielu zemes gabalu, tas būtu jāsadala mazākos. Visu šo nosacījumu izpildes gadījumā zemes gabalu pārdošanas cena varētu sasniegt savu maksimumu, kas dotu maksimālu labumu Rīgas pilsētas budžetam.

Attīstot tādus lielus investīciju projektus kā tirdzniecības centri, atpūtas un izklaides centri, viesnīcas, daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas u.tml., pašvaldībai visefektīvāk būtu

zemi iznomāt, par to saņemot nomas maksu. Turklāt būtu nepieciešams katrā gadījumā vienoties par samērīgu nomas ilgumu, jo šobrīd praktizētais 99 gadu termiņš nav racionāli izvērtēts. Zemes gabalus privātmāju apbūvei vajadzētu pārdot, jo tos cilvēki nevēlēsies nomāt, bet gan iegūt savā īpašumā.

Līdzšim Rīgā nodarbināto skaitam bija tendence palielināties, taču līdzīgi kā iedzīvotāju skaits arī nodarbināto skaits ir sācis samazināties, un tas nozīmē, ka samazinās Rīgas pašvaldības budžeta ieņēmumi. Turklāt ar esošo iedzīvotāju ienākuma nodokļa (IIN) sadales principu Rīgas pilsētas budžets zaudē līdzekļus. Lai izlīdzinātu radušos situāciju, ir nepieciešams pārskatīt IIN sadales mehānismu situācijā, kad cilvēks ir deklarējies vienā pašvaldībā, bet strādā citā. Optimālais variants būtu sekojošs: 50% no iedzīvotāja nomaksātā IIN paliek tās pašvaldības budžetā, kurā cilvēks ir deklarējies, un 50% tiek iemaksāti tās pašvaldības budžetā, kurā iedzīvotājs ir reāli nodarbināts. Tādējādi varētu tikt palielināti Rīgas budžeta ieņēmumi no IIN, kas varētu tikt novirzīti Rīgas attīstībai.

Eiropas fondu līdzekļi

Viens no būtiskiem finanšu avotiem pilsētas attīstībā ir Eiropas Savienības fondu līdzekļi. Ar to atbalstu var tikt sagatavoti dažādi projekti, lai realizētu nozīmīgus infrastruktūras un pilsētas vides attīstības projektus.

Publiskā privātā sektora partnerība (PPP)

Pilsētai, sadarbojoties ar privāto sektoru jeb veidojot tā saukto PPP, ir lielas iespējas sasniegt pilsētas attīstības mērķus — tas ļautu samazināt pašvaldības finansiālo risku, kā arī vairāk iesaistītu privāto sektoru pilsētai nozīmīgu nozaru attīstībā. PPP modeļa pielietošana īpaši efektīva var būt teritorijās, kur ir aktīvs nekustamā īpašuma tirgus (piemēram, Rīgas centrā) vai saistībā ar tādu lielmēroga projektu īstenošanu (piemēram, Ziemeļu šķērsojums, Hanzas šķērsojums), kuri ir ļoti nozīmīgi uzņēmējdarbības sektoram un svarīgi arī sabiedrībai kopumā.

Kredīts

Kredīts ir viens no finansēšanas avotiem, kas pilsētai ļautu veiksmīgi realizēt Rīgas attīstības ieceres. Pilsētai izdevīgāk ir piesaistīt ilgtermiņa kredīta resursus ar zemākām procentu likmēm, nevis īstermiņa kredīta resursus ar augstām procentu likmēm. Jau esošos neizdevīgos īstermiņa kredītus būtu ieteicams pārkreditēt uz izdevīgākiem nosacījumiem ilgtermiņa kredītā. Pārkreditēšanas procesā iegūtie budžeta līdzekļu ietaupījumi varētu tikt ieguldīti pilsētas straujākā attīstībā.

Ziedojumi un dāvinājumi

Ziedojumu un dāvinājumu vākšana var būt kā papildus finansējums kāda sabiedrībai nozīmīga objekta celtniecībai vai atjaunošanai, ja pašvaldība ar saviem vai sadarbības partneru spēkiem to nevar izveidot.

Municipālās obligācijas

Municipālās obligācijas ietver sevī vērtspapīrus, kas izlaisti pašvaldībās. Investīciju bankas pērk vērtspapīrus no valdības, vietējām varām un korporācijām pēc garantētām cenām pārpārdošanai investoriem. Ārvalstu pieredze liecina, ka municipālās obligācijas parasti tiek izlaistas ar nomināliem ne mazākiem par pieciem tūkstošiem dolāru. Ienākumi no municipālajām obligācijām netiek aplikti ar ienākuma nodokli, kas padara šos vērtspapīrus īpaši pievilcīgus investoriem.

Municipālie vērtspapīri, pilnīgi vietējā orgāna, kas tās izlaidis, nodokļu nodrošināti, nes kopējo obligāciju nosaukumu. Obligāciju, kas nodrošinātas ar ienākumu no noteikta objekta, emitenti izmaksā parādu un procentus pilnībā no projekta ienākumiem, kas tiek finansēts ar šo izlaidumu, - piemēram, no iekasējumiem, kas tiek savākti uz maksas autoceļiem. Kopējās obligācijas nodrošinātas ar krietni plašāku aktīvu spektru, nekā obligācijas, kas nodrošinātas ar ienākumiem no noteikta objekta.

Tradicionāli municipālo obligāciju izlaidumi ir domāti, lai finansētu sabiedriskos projektus. Tomēr no nodokļiem brīvās **mērķa municipālās obligācijas** tiek izlaistas privāto uzņēmumu finansēšanai - kā dzīvojamo telpu īre, privāto ēku celtniecība, studiju kreditēšana, elektrostaciju būvniecība, autoceļu izveide, apkārtējās vides piesārņojuma kontrole, lidostu un kultūras centru ekspluatācija, kā arī virkne privātās bezpeļņas organizācijas kā, piemēram, slimnīcas.

Rīgas domes politika:

- 7.4.1. Maksimāli izmantot jebkādas finanšu piesaistes instrumentus, lai palielinātu Rīgas pilsētas budžeta un ārpusbudžeta ieņēmumus dažādu pilsētas attīstības projektu un programmu realizācijai.**
- 7.4.2. Maksimāli jāizmanto ES fondu piedāvātās finanšu līdzekļu iespējas, tādējādi veicinot straujāku Rīgas attīstību.**
- 7.4.3. Pilsētas attīstības sekmēšanā jāpielieto arī publiskās - privātās partnerības princips, atsevišķos gadījumos nodot kādas pašvaldības funkcijas privātā sektoram, pašvaldībai paturot stingras tiesības kontrolēt pakalpojumu sniegšanas kvalitāti.**

8. MĀJOKLIS

Mājoklim kā vienam no svarīgākajiem iedzīvotāju dzīves kvalitātes rādītājiem ir būtiska loma pilsētas attīstībā, tāpēc šajā jomā ir svarīgi izvērtēt vispārējo situāciju, kur liela nozīme ir demogrāfiskajiem, ekonomiskajiem un sociālajiem faktoriem.

8.1. Iedzīvotāji, demogrāfiskā situācija un prognozes

Rīgas iedzīvotāju skaits kopš sasniegtā maksimuma 1990. gadā, kad tas bija 916 000 cilvēku ir ievērojami krities, un 2009. gada sākumā Rīgā reģistrēti bija tikai 716 tūkstoši iedzīvotāju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas iedzīvotāju skaits samazinājies par nepilniem 8%. Iedzīvotāju skaits Rīgā samazinās gan dabiskās kustības, gan arī migrācijas rezultātā. Dabiskais pieaugums uz 1 000 iedzīvotājiem joprojām ir negatīvs, tomēr pēdējos gados situācija ir uzlabojusies, ja 2001. gadā dabiskais pieaugums bija -6,4, tad jau 2007. gadā tas bija -3,2. Salīdzinoši arī migrācijas saldo ir uzlabojies, 2007. gadā tas bija -2 848 (2001. gadā -4 726)

Kā liecina demogrāfu pētījumi, laikposmā no 1989. līdz 2000. gadam iedzīvotāju skaita samazināšanās tempi Rīgā ir bijuši straujāki nekā apkārtnējās un tālākajās lauku teritorijās (Rīgā samazinājums — 16,9%, Rīgas rajonā — 15,8%, kamēr Latvijā kopumā — 12,1%). Tas liecina, ka Rīga līdzīgi daudzām citām lielpilsētām ir sasniegusi to attīstības pakāpi, kad iedzīvotāju koncentrāciju pilsētas centrā nomaina paplašināšanās jeb aglomerācijas veidošanās un iedzīvotāju blīvuma pieaugums tuvējās, no centra ērti sasniedzamās piepilsētas teritorijās. Migrācijas īpatsvars kopējos iedzīvotāju zudumos Rīgā un Rīgas reģionā ir lielāks, savukārt dabisko zudumu īpatsvars — mazāks nekā vidēji Latvijā.

Demogrāfi norāda, ka tieši norises galvaspilsētā padara Latvijas demogrāfisko situāciju par vienu no sliktākajām Eiropā: Rīgas iedzīvotāji nevar nodrošināt sava kopskaita, kā arī darbspējīgo skaita un īpatsvara atjaunošanos.

Salīdzinot ar 1995. gadu, Rīgā ir novērojama viena pozitīva demogrāfiska tendence — dzimušo skaits uz 1000 iedzīvotājiem palielinās, savukārt mirušo skaits samazinās. Tomēr dabiskais pieaugums joprojām ir negatīvs un ir viens no sliktākajiem Ziemeļeiropā. Arī tuvākajos 10 līdz 15 gados Rīgas iedzīvotāju ataudzei var būt ievērojama loma demogrāfiskās situācijas attīstībā Latvijā.

Iedzīvotāju emigrācijas (t.sk. pārcelšanās uz dzīvi Pierīgā vai ārpus Latvijas) un jo īpaši zemā dzimstības līmeņa dēļ Rīgas iedzīvotāju skaits joprojām turpina samazināties, un, kā liecina pētījums par Rīgas iedzīvotāju skaita izmaiņām no 2000. līdz 2025. gadam, šajā jomā nav paredzami uzlabojumi. Saskaņā ar demogrāfu prognozēm vislielākie migrācijas zudumi būs laika posmā līdz 2015. gadam, savukārt no 2015. līdz 2025. gadam aktualizēsies Rīgas iedzīvotāju skaita sarukums dabiskās kustības rezultātā.

Demogrāfu prognozes par iedzīvotāju skaitu Rīgā 2025. gadā ir ļoti pesimistiskas, kad pat prognozes maksimālajā variantā iedzīvotāju skaits ir prognozēts mazāks par 600 000.

Prognozes norāda arī uz to, ka neizbēgama ir Rīgas iedzīvotāju īpatsvara mazināšanās Latvijas iedzīvotāju kopskaitā, kā arī aktīvā vecuma iedzīvotāju skaita un īpatsvara mazināšanās, un pensijas vecumu sasniegušo cilvēku skaita un īpatsvara pieaugums.

Rīgas konkurētspējas saglabāšanai un attīstībai ir objektīvi nepieciešams lielāks iedzīvotāju skaits nekā tas tiek lēsts demogrāfu prognozēs. Tāpēc viens no būtiskākajiem Rīgas pašvaldības (arī Latvijas) uzdevumiem būtu organizēt savu rīcību un veikt pasākumus, kuru rezultātā būtu panākama demogrāfiskās situācijas uzlabošana pilsētā. Savukārt pilsētplānotāju uzdevums ir veidot dzīvotspējīgu pilsētu, nevis vieglprātīgi pieņemt demogrāfu pesimistiskākās prognozes, kas faktiski pieļauj pilsētas „attīstību” pēc inerces.

Rīgas iedzīvotāju skaita samazināšanās saistīta ar dažādiem aspektiem, starp kuriem galvenie ir zemais dzimstības līmenis un augstais mirstības līmenis. Arī līdzšinējā labklājības līmeņa paaugstināšanās⁴⁶ veicināja pastiprinātu Rīgas iedzīvotāju pārcelšanos uz dzīvi pierīgā, iegādājoties vai būvējot tur mājokļus. Šāda izvēle viennozīmīgi ir saistīta gan ar finansiālo aspektu (līdzvērtīga nekustamā īpašuma cenas pierīgā joprojām ir zemākas nekā Rīgā), gan ar nepietiekošām izvēles iespējām kvalitatīvas dzīves vides nodrošināšanai Rīgā. Emigrējot no Rīgas iedzīvotāji galvenokārt mājokli izvēlas tuvu galvaspilsētai (aglomerācijas robežās), tādā veidā nezaudējot darba, mācību un izklaides iespējas metropolē. Savukārt pēdējā gada tendences norāda uz pastiprinātu iedzīvotāju aizbraukšanu no valsts, lai rastu darba vietas ārzemēs.

Pilsētas attīstības plānošanas vajadzībām demogrāfijas un mājokļu jomas speciālisti iesaka izmantot optimistiskāku iedzīvotāju skaita prognozi — pozitīvās migrācijas variantu, pieņemot, ka turpmāko 10—15 gadu periodā saglabājas nemainīgs Rīgas iedzīvotāju īpatsvars Latvijas iedzīvotāju kopumā (30—33%) un ka 2018. gadā galvaspilsētā dzīvos 700 000 cilvēku.

Ņemot vērā Rīgas attīstības intereses, iedzīvotāju migrācijas aspektus un speciālistu prognozes, RTP-2006 izstrādes ietvaros pozitīvās migrācijas variants — **700 000 iedzīvotāju 2018. gadā** — pieņemts par pamatu nepieciešamo dzīvojamo teritoriju un citos aprēķinos.

Iedzīvotāju vecumsastāvs ir būtiskākais kādas valsts vai tās daļas demogrāfiskais rādītājs, kas raksturo gan pieejamo darbaspēku un potenciālos vecākus jaunās maiņas radīšanai, gan apgādājamo un aprūpējamo skaitu un samēru ar darbaspējīgajiem, gan vecuma pamatgrupu samēra paredzamās pārmaiņas turpmākajos 10—20 gados. Atbilstoši 3 vecuma pamatgrupām, 2008. gadā Rīgā bija 12% iedzīvotāju līdz darbaspējas vecumam, 66% darbaspējas vecumā un 22% virs darbaspējas vecuma.

Rīgas domes politika:

8.1.1. Veidot Rīgas iedzīvotāju veselīgai demogrāfiskai attīstībai labvēlīgu pilsētvidi.

⁴⁶ Tas nav attiecināms uz visām iedzīvotāju sociālajām grupām, jo joprojām turpinās labklājības līmeņa atšķirību palielināšanās starp iedzīvotājiem Rīgā un arī visā Latvijā.

- 8.1.2. Savu iespēju ietvaros radīt sociālus un ekonomiskus priekšnoteikumus dzimstības palielināšanai, atbalstot jaunās ģimenes un ģimenes ar bērniem.**
- 8.1.3. Ar aktīvas un kompleksas mājokļu politikas palīdzību censties mazināt iedzīvotāju segregāciju dažādos pilsētas rajonos, veicinot daudzveidīgu un dažādu ienākumu grupu iedzīvotājiem pieņemamu mājokļu piedāvājumu pilsētā.**
- 8.1.4. Lai mazinātu turpmāku Rīgas iedzīvotāju vēlmi pārcelties uz dzīvi pierīgā, radīt apstākļus, kas veidotu daudzveidīgus un pieņemamus mājokļu piedāvājumus vairākam iedzīvotāju Rīgas robežās.**
- 8.1.5. Veidot Rīgu par modernu Latvijas galvaspilsētu ar stipru identitāti un līdzsvarotu iedzīvotāju nacionālo sastāvu.**
- 8.1.6. Atzīstot demogrāfisko procesu nozīmi pilsētas plānošanā, budžeta iespēju robežās:**
- 8.1.6.1. turpināt regulāri apkopot prognozes par demogrāfiskajiem procesiem Rīgā, tās rajonos un apkaimēs un tās izmantot, pilsētas attīstības plānošanai,**
- 8.1.6.2. informēt iedzīvotājus un ieinteresētās institūcijas par esošo un prognozēto demogrāfisko situāciju un veidot atbilstošas rīcības programmas, balstoties uz šo informāciju,**
- 8.1.6.3. sadarbībā ar citām ieinteresētajām institūcijām turpināt veidot un regulāri aktualizēt datu bāzi par Rīgas iedzīvotājiem.**

8.2. Situācija un attīstības tendences mājokļu sektorā

Mājokļu fonda attīstība

RAP—95 darbības laikā mājokļu jomu, piemēram, būvniecības apjomus un izmaksas, dzīvojamā fonda piederības struktūru, kā arī iedzīvotāju vajadzības un pieprasījumu pēc kvalitatīva mājokļa skāra ievērojamas izmaiņas.

90-tajos gados bija novērojama zema būvniecības aktivitāte un, piemēram, mājokļu būvniecības aktivitāte sāka pieaugt tikai sākot ar 2000. gadu. Tādējādi Rīgas dzīvojamā fonda kopplatība no 1990. līdz 2002. gadam pieauga tikai par 0,3% jeb nepilniem 50 tūkstošiem kvadrātmetriem. Neskatoties uz vājiem mājokļu būvniecības rādītājiem, mājokļu kopplatība uz vienu iedzīvotāju no 18,2 m² 1990. gadā palielinājās līdz pat 22,3 m² 2002.gadā (25 m² 2007.gadā). Tāpēc, vērtējot datus par mājokļu kopplatību uz vienu iedzīvotāju Rīgā, būtiski ir izdarīt pareizos secinājumus – kopplatība uz vienu iedzīvotāju ir pieaugusi faktiski tikai uz ievērojamā iedzīvotāju skaita samazināšanās rēķina pilsētā.

2002. gadā Rīgā mājokļu kopplatība uz vienu iedzīvotāju ir līdzīga kā kaimiņvalstīs, taču manāmi atpaliek no Rietumvalstīs un Ziemeļvalstīs sasniegtā nodrošinājuma, kas ir 30—40 m² uz vienu iedzīvotāju.

Pēc labiekārtoto mājokļu īpatsvara Rīgas mājokļu fonda fiziskā kvalitāte daudz neatšķiras no citu Eiropas valstu līmeņa, tomēr tā atpaliek pēc mājokļu lieluma un, jo īpaši, pēc iespējas iedzīvotājiem piedāvāt vajadzīgo mājokļu dažādību.

Lielākā daļa rīdzinieku dzīvo mājokļos, kas būvēti pēc II pasaules kara, tajā skaitā vairums no 1961. līdz 1990. gadam, kad plaši tika izvēsta dzīvojamo ēku būvniecība, izmantojot tipveida projektus un saliekamās dzelzsbetona paneļu konstrukcijas. Šinī periodā būvētās mājās dzīvo 66,4% Rīgas iedzīvotāju, vēl 7,7% dzīvo padomju laikā pirms industriālās būvniecības perioda celtās ēkās. Ievērojami mazāka rīdzinieku daļa dzīvo pirms padomju laika būvētos mājokļos, no tiem lielākā daļa mājokļos, kas celti 19. gs. pēdējā un 20. gs. pirmajā desmitgadē. 1990. gados celtajos mājokļos mīt tikai 2,3% rīdzinieku.

Rīgā dominē nelieli mājokļi un nesamērīgi zems ir atsevišķu vienģimenes māju īpatsvars (~5%). Apmēram puse no mājokļu kopskaita ir vienveidīgi 1 līdz 2 istabu dzīvokļi 1960.—1980. gadā būvētās daudzstāvu dzīvojamās ēkās. Vairums mājokļu, visbiežāk ar vienu līdz trijām istabām, ir pārapdzīvoti. Šāda mājokļu fonda struktūra nedod iespēju pilnvērtīgi apmierināt vajadzības, kādas ir ģimenēm ar bērniem.

Mājokļu fonda kopējā platība Rīgā 2002./2003. gadā bija 16,47 miljoni m². (2007. gadā 17,93 milj m²). Mājokļu skaits 2002. gadā Rīgā bija 280,5 tūkstoši, no kuriem 265 tūkstoši bija dzīvokļi un tikai 15,5 tūkstoši — viena vai divu dzīvokļu mājas.

1990. gados Rīgā kardināli mainījies mājokļu fonda piederības struktūra. Pēc 2002. gada datiem pašvaldības īpašumā bija 15% no Rīgas dzīvojamā fonda, 4% bija valsts īpašumā. Tātad lielākā daļa (81%) mājokļu bija pašu iedzīvotāju privātīpašumā.

Patlaban Rīgā ir ļoti mazs sociālo īres dzīvokļu fonds, kas atbilstu Eiropas Savienības valstīs pieņemtajai izpratnei; respektīvi, trūkst normāli labiekārtotu dzīvojamo ēku bez īpaša komforta, taču par maznodrošināto iedzīvotāju ienākumiem atbilstošu īres maksu.

Mājokļa pieejamība

Pašvaldību fondā labiekārtotu mājokli, kurā ir tik istabu, cik mājsaimecībā locekļu, var atļauties apmēram 80% Rīgas mājsaimecību. 2008. gadā Rīgā uzskaitītas 294,5 tūkst. mājsaimecības un vidējais cilvēku skaits tajās bija 2,4.

Plaša mājokļu pieejamība tiek panākta, pašvaldībai nosakot īres maksu, kas nesedz namu uzturēšanas izdevumus. ES valstīs pieņemts, ka mājsaimecību izdevumi mājoklim uzskatāmi par saprātīgiem, ja tie nepārsniedz 25-30% no ienākumiem.

Līdzekļi, kas atvēlēti sociālajai palīdzībai mājokļu jomā, nav pietiekami, lai apmierinātu visas mājsaimecības. Sociālo māju izveide un uzturēšana ir dārgāks palīdzības veids nekā dzīvokļu pabalstu izmaksāšana.

Kā norāda mājokļu izpēti speciālisti, mājokļu cenu noteikšana Rīgā nenotiek atbilstoši tirgus ekonomikas principam, un mājokļu īres maksas noteikšanā šobrīd galvenais faktors ir nevis kvalitāte, bet gan piederība.

Mājokļu standarts esošajā situācijā

Attīstītajās rietumvalstīs par nodrošinātām tiek uzskatītas mājsaimniecības, kuras apdzīvo atsevišķu māju vai dzīvokli, kas atbilst to lielumam, struktūrai, kā arī dotajā valstī pastāvošajam mājokļu kvalitātes un apdzīvotības standartam un ir mājsaimniecībai pieejams, t.i., atbilst tās maksātspējai.

Eiropas mājokļu plānošanas nozarē par vidējo vēlamu mājokļa standarta rādītāju akceptē standarta formulu $n+1$ istaba, kur n apzīmē mājsaimniecības locekļu skaitu, pieņemot, ka mājokļi ir labiekārtoti (elektroenerģijas un ūdens apgāde, vanna vai duša). Mājokļa platība uz vienu mājsaimniecības locekli kā mājokļa standarta rādītājs tiek izmantota samērā reti.

Standartam n atbilstošos mājokļos, ko iedzīvotāji un arī pētnieki atzīst par pietiekami ērtiem, 2000.gadā dzīvojušas apmēram divas piektdaļas no gandrīz 250 tūkst. Rīgas mājsaimniecībām. Tikpat dzīvojušas pārapdzīvotos vai pat ievērojami pārapdzīvotos (standarts $n-1$, $n-2$) mājokļos un tikai viena piektdaļa — relatīvi plašākos vai plašos mājokļos (standarts $n+1$, $n+2$). Rīgā vidējais personu skaits uz vienu istabu pēc 2000. gada tautas skaitīšanas datiem ir 1,16 personas.

Mājokļu būvniecība

Nepietiekams mājokļu nodrošinājums Rīgā pastāv kopš 1950.gadiem. 1980. gados sociālās sfēras ietvaros tika attīstītas valsts mājokļu būvniecības programmas. 1990. gadu sākumā līdz ar pāreju uz tirgus ekonomiku Latvijas Republika valsts budžeta finansētu mājokļu būvniecību pārtrauca. 1990. gados mājokļu būvniecības apjoms bija vienpusīgi ievirzīts un būvēti galvenokārt tika virsstandarta mājokļi.

Rīgas mājokļu labiekārtotība aptuveni atbilst Eiropas valstu līmenim, taču kritiskais punkts mājokļu standarta paaugstināšanā ir mājokļu platības nepietiekamība, turklāt esošā nepietiekamā mājokļu fonda struktūra nenodrošina katrai rīdzinieku mājsaimniecībai atsevišķu mājokli. Turklāt pēdējos gados bija vērojama pārāk aktīva mājokļu būvniecība, kas atstājusi negatīvu ietekmi uz to kvalitāti.

Rīgas domes politika:

- 8.2.1. Veicināt mājokļu apbūves tipa dažādošanu (t.sk. viena dzīvojamā rajona jeb apkaimes ietvaros), nodrošinot daudzveidīgu mājokļu piedāvājumu, kas būtu pieejams dažāda ienākuma grupu iedzīvotājiem.**
- 8.2.2. Veicināt ar mājokļu attīstību saistītās infrastruktūras (t.sk. inženierkomunikācijas, sociālā infrastruktūra u.tml.) attīstību.**
- 8.2.3. Veicināt daudzdzīvokļu ēku (it sevišķi pirms Padomju un Padomju laikā celto) esošās inženiertehniskās kvalitātes izpēti veikšanu, lai pieņemtu efektīvākos risinājumus saistībā ar šo ēku renovāciju vai potenciālo nojaukšanu.**

- 8.2.4. Aktīvi sadarboties ar privāto sektoru mājokļu būvniecības un renovācijas jautājumu risināšanā pilsētā.**
- 8.2.5. Izstrādāt tiesību un normatīvos aktus, kas nodrošinātu mājokļu fonda kvalitātes uzlabošanas un atjaunināšanas procesu.**
- 8.2.6. Veicināt līdzvērtīgu īres dzīvokļu izmaksu izlīdzināšanu (neattiecas uz dzīvokļiem, kas privātos īres namos tagadējiem īrniekiem izīrēti pēc namu atdošanas privātajā īpašumā).**
- 8.2.7. Izveidot un ieviest mājokļu pabalstu sistēmu.**
- 8.2.8. Paplašināt pašvaldības mājokļu īres fondu (t.sk. sociālos īres dzīvokļus).**
- 8.2.9. Kompleksu programmu ietvaros veicināt dzīvojamo rajonu atjaunināšanas projektu izstrādāšanu un realizāciju .**
- 8.2.10. Palielināt enerģiju taupošu risinājumu ieviešanu praksē, rekonstruējot ēkas, veicot to siltināšanu un atbalstot enerģiju taupošus risinājumus jaunbūvēs (energoefektīvu mājokļu attīstība).**
- 8.2.11. Veicināt alternatīvo enerģijas risinājumu ieviešanu (saules, vēja enerģija, bioenerģija).**
- 8.2.12. Sekot līdzi nekustamā īpašuma tirgus attīstības tendencēm mājokļu jomā, lai ātri un adekvāti varētu reaģēt uz tirgus prasībām, tādējādi efektīvāk izmantojot finanšu resursus.**

Mājokļu attīstības politikas īstenošanai Rīgā jānotiek, mērķtiecīgi strādājot šādos prioritāros virzienos:

- 1) Mājokļu piedāvājuma dažādošana un tā integrācija viena dzīvojamā rajona (apkaimes) robežās, iedzīvotāju segregācijas mazināšanai un kvalitatīvākas dzīves vides veidošanai;
- 2) Daudzdzīvokļu dzīvojamā fonda renovācija⁴⁷;
- 3) Privāto īpašnieku individuālu iniciatīvu īres namu vai dzīvokļu atjaunināšanā veicināšana;
- 4) Sociāli atbildīgu iedzīvotāju kopienu veidošana;
- 5) Atbilstošas mājokļu apsaimniekošanas nodrošināšana.

8.3. Rīgas dzīvojamo rajonu (apkaime) attīstība

Dzīvojamais rajons (apkaime) - telpiski vienota, daudzveidīga un funkcionāli savstarpēji saistīta Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas daļa, kas parasti aptver

⁴⁷ Pirms renovācijas veikšanas lietderīgi ir pārbaudīt potenciālās alternatīvās izmaksas konkrētās ēkas nojaukšanā un aizvietošanā ar jaunu ēku.

vienu vai vairākus dzīvojamus rajonus⁴⁸. Dzīvojamais rajons (apkaime) — tā ir piemērota lieluma apdzīvota vide, kam ir sava apkalpe, identitāte un raksturs, kas izriet no apbūves veida, fiziskajām robežām, ainavas un iedzīvotāju kopības izjūtas.

Lielākās dzīvojamās teritorijas šobrīd Rīgā veido vēsturiskie rajoni centrā, Sarkandaugavā, Čiekurkalnā, Mežaparkā, Maskavas forstatē, Āgenskalnā, Ilģuciemā, Zasulaukā, Torņakalnā, Vecāķos un Bolderājā, dzīvojamie rajoni, kas celti padomju laikā — Imanta, Zolitūde, Ilģuciems, Ziepniekkalns, Vecmīlgrāvis, Purvciems, Jugla, Mežciems, Pļavnieki, Ķengarags, Daugavgrīva un vairāki cita veida dzīvojamie rajoni – Beberbeķi, Pleskodāle, Bieriņi, Dzirciems, Bišumuiža, Katlakalns, Mangaļsala, Aplokciems, Trīscierms, Jaunciems, Suži un Bukulti. Tā kā esošais dzīvojamais fonds nav pietiekams, nekustamā īpašuma tirgus pēdējos gados ir bijis aktīvs un arvien vairāk tapuši jauni dzīvojamie rajoni un ciemati, vai papildināta apbūve jau esošās dzīvojamās apkaimēs. Savukārt 2008.gadā nekustamā īpašuma attīstības tendences Rīgā rāda, ka aktivitātes virsotne ir garām un nekustamā īpašuma tirgū iestājusies lejupslīde – mājokļu tirgus cenas ir būtiski mazinājušās. Tas skaidrojams ar ekonomisko situāciju valstī kopumā un visā pasaulē, kas izpaužas ar iedzīvotāju pirktspējas izsmelšanu. Iedzīvotāji arvien vairāk izvērtē mājokļa pilsētas centrā priekšrocības – dzīvojot centrā nav jāmēro laikietilpīgais un finansiāli neizdevīgais ceļš no attālākiem dzīvojamajiem rajoniem, tāpat arī viegli sasniedzamā attālumā ir visas ērtai dzīvei nepieciešamās iestādes. Dzīvojot centrā, nokļūšanai no vienas vietas otrā, nav nepieciešams personīgais auto, attālumus var viegli mērot kājām vai izmantojot sabiedrisko transportu.

Rīga pagaidām ir izteikti monocentrisks pilsēta – lielākā daļa darbavietu, izglītības, kultūras un izklaides iestādes un citas nozīmīgas iestādes ir koncentrētas pilsētas centrā. Ārpus centra padomju laikā būvētie dzīvojamie rajoni ir pārmērīgi lieli, utilitāri tipizēti un bezpersoniski, to tehnoloģiskā un celtniecības kvalitāte ir ļoti zema un situācija kopumā ar katru gadu turpina pasliktināties. Šo rajonu sakārtošanas un renovācijas iespējamie varianti var radīt pozitīvas vietējas izmaiņas arī pilsētas struktūrā. Uzlabojot padomju laikos celtos dzīvojamus rajonus un vēsturiskos rajonus, kā arī attīstot jaunus rajonus ar centru apbūvi (blīvāku, jaukta tipa apbūvi), un aizliedzot jaunu apbūvi atsevišķās pilsētas teritorijās, Rīga varētu izveidoties par policentrisku pilsētu. Savukārt policentrisks pilsētas modelis sniedz pozitīvas izmaiņas gan apkaimēs, gan pilsētas mērogā – atslogo pilsētas centru, veicina apkaimes iedzīvotāju kopības izjūtu, kas var mazināt noziedzības līmeni pilsētā, kā arī samazina satiksmes intensitāti starp apkaimēm, līdz ar to, samazina potenciālo piesārņojumu. Par šādiem policentriem tuvākajā nākotnē varētu kļūt Rumbula un Skanstes ielas apkārtnē, kuriem tālākā nākotnē varētu sekot vēl citi potenciālie policentri.

⁴⁸ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas pilsētas apkaimes”.

Kartoshēma „Rīgas pilsētas apkaimes”

Rīgas domes politika:

8.3.1. Īpašu uzmanību pievērst pirms 1940.gada un Padomju laikā celto dzīvojamo rajonu renovācijas nepieciešamībai un iespējām.

8.3.2. Veicināt kultūrvēsturiskā mantojuma un vides saglabāšanu, harmonizēšanu un sakārtošanu Rīgas vēsturiskajos dzīvojamajos rajonos.

8.3.3. Dažādu dzīvojamo rajonu (apkaime) veidošanā izmantot atšķirīgu pieeju, veicinot savas noteiktas identitātes veidošanu katrā no tiem.

8.3.4. Veicināt viena vai vairāku vietējo apkalpes un darījumu centru izveidošanos katrā daudzdzīvokļu dzīvojamā rajonā un pēc vajadzības arī citās apkaimēs.

8.3.5. Veicināt esošo dzīvojamo rajonu (apkaime) centru attīstību un piedāvāto pakalpojumu daudzveidības palielināšanos tajos:

8.3.5.1. Daugavas labajā krastā — Sarkandaugavā, Juglā, Teikā, Purvciemā, Mežciemā, Pļavniekos un Ķengaragā,

8.3.5.2. Daugavas kreisajā krastā — Ilģuciemā, Āgenskalnā, Zolitūdē, Imantā, Torņakalnā un Ziepniekkalnā.

RTP-2006 ar grozījumiem paredz arī vairākas teritorijas jaunu dzīvojamo rajonu izveidošanai. Izvērtējot dažādus ekonomiskus, sociālus, īpašuma piederības, infrastruktūras nodrošinājuma, ģeoloģiskos u.c. aspektus, RTP-2006 ar grozījumiem noteiktas šādas perspektīvo jaunu dzīvojamo rajonu teritorijas:

- 1) Daugavas labajā krastā — Dārziņi, Rumbula, Šķīrotava, Dreiliņi, Skanstes ielas apkaime, teritorijas Juglas ezera DR un D piekrastē, teritorija starp Juglas kanālu un Ķīšezeru, Trīsciems un Mangaļi.
- 2) Daugavas kreisajā krastā — teritorija ap Ziepniekkalna un Ceraukstes ielām, kā arī Lucavsala.

Daugavas kreisajā krastā plānots izveidot jaunu krasta siluetu. Paredzēts celt augstceltnes, nacionālo bibliotēku, Rīgas koncertzāli un jaunu pilsētas administratīvo centru. Šādi palielinot apbūves intensitāti, jāuzmanās no potenciālajām satiksmes problēmām. Būvējot dzīvojamos rajonus, teritorijas apbūvētājam ir jārēķinās ar infrastruktūras nodrošināšanu, būvējot ne tikai ēkas bet arī ielas un stāvvietas gan autotransportam, gan velotransportam.

Tādas teritorijas kā Rumbula, teritorija ap Bābelīša ezeru RTP-2006 ar grozījumiem paredzētas kā ilgtermiņā rezervējamās dzīvojamās teritorijas, kuru attīstīšanai labvēlīgie apstākļi būs atkarīgi no ekonomiskajiem apsvērumiem, infrastruktūras esamības u.tml., kā arī gan no valsts, gan Rīgas domes realizētās mājokļu politikas.

Lai veicinātu pilsētas kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu un atjaunošanu, RTP-2006 ar grozījumiem nosaka arī Rīgas vēsturisko dzīvojamo rajonu aizsardzību un humanizāciju.

Kā Rīgas vēsturiskie dzīvojamie rajoni, kuros starp citiem izmantošanas veidiem, prioritāte saglabājama dzīvojamai funkcijai, RTP-2006 ar grozījumiem noteikti:

- 1) Daugavas labajā krastā — Maskavas foršates teritorija, Teika, Čiekurkalns, Mežaparks, Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Vecdaugava, Vecāķi.
- 2) Daugavas kreisajā krastā — Bolderājas vēsturiskā teritorija, Ķīpsala, Zolitūdes vēsturiskā daļa, Zasulauks, Šampēteris/Pleskodāle, Āgenskalns, Bieriņi, Atgāzene, Torņakalns, Ziepniekkalna vēsturiskā daļa, Bišumuiža un Katlakalns.

Viens no svarīgākajiem uzdevumiem mājokļa jomā - dzīvojamās vides kvalitātes uzlabošana. Tāpēc tiek pieņemta sekojoša **Rīgas domes politika**:

- 8.3.6. *Veicināt esošo Rīgas dzīvojamo rajonu sanācību un humanizāciju, atsevišķos gadījumos pieļaujot arī esošās apbūves intensifikāciju.***
- 8.3.7. *Veicināt kvalitatīvas dzīves vides veidošanu un publiskās ārtlepas sakārtošanu dzīvojamajos rajonos, bet jo īpaši daudzdzīvokļu mājokļu dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs.***
- 8.3.8. *Veidot un labiekārtot bērnu rotaļu laukumus dzīvojamo rajonu / apkaimju iekšpagalmos, parkos un turpināt skeitlaukumu izveidi pie izglītības iestādēm.***
- 8.3.9. *Plānojot dzīvojamo rajonu jeb apkaimju attīstību, kā būtisku pozitīvu kritēriju ievērtēt arī apkaimes attīstības ietekmi uz potenciālo starppersonu attiecību uzlabošanos un vietējās apkaimes kopienas veidošanos⁴⁹.***
- 8.3.10. *Nepieļaut pašvaldībai piederošo iekšpagalmu teritoriju apbūvi un ierobežot iekšpagalmu apbūvi kopumā.***
- 8.3.11. *Potenciālo iekšpagalmu apbūvi organizēt atbilstoši izstrādājamajai "Apstādījumu attīstības koncepcijai.***
- 8.3.12. *Veicināt dažāda tipa apbūves veidošanos viena dzīvojamā rajona ietvaros, t.sk. arī gadījumos, kad kā dominante tiek attīstīta mazstāvu un savrupmāju apbūve.***
- 8.3.13. *Veicināt daudzstāvu dzīvojamo ēku renovāciju un būvniecību Rīgā, kas būtu ērtas un finansiāli pieejamas vairākumam Rīgas iedzīvotāju.***
- 8.3.14. *Veicināt savrupmāju un cita veida mazstāvu dzīvojamās apbūves īpatsvara pieaugumu Rīgas dzīvojamā fondā, lai būtu pieprasījumam atbilstošas mājokļu izvēles iespējas arī iedzīvotāju turīgākajam slānim⁵⁰.***

⁴⁹ Veicinot iedzīvotājos piederības sajūtu savai apkaimei, tiks palielināta viņu atbildības sajūta par sava rajona (apkaimes) attīstību un sakārtošanu, tādējādi kopumā veicinot dzīves vides kvalitātes uzlabošanos.

⁵⁰ Tādējādi varētu tikt samazināta šo turīgāko iedzīvotāju potenciālā pārcelšanās uz dzīvi pierīgā, attiecīgi nodrošinot Rīgai ielākus ienākumus no iedzīvotāju ienākuma nodokļa iemaksām.

Dzīvojamās platības nodrošinājums un dzīvokļa standarts

Rīgas iedzīvotāju vidējais nodrošinājums ar lietderīgo platību ir 2007.gadā bija 25 kvadrātmetri uz vienu iedzīvotāju un dzīvokļa vidējais lielums ir ap 55,5 m². Lai tuvotos Eiropas valstu vidējam līmenim (30-40 kvadrātmetri uz vienu iedzīvotāju), nepieciešams veicināt lietderīgās un dzīvojamās platības nodrošinājuma pieaugumu un mājokļa standarta paaugstināšanu.

RTP-2006 ar grozījumiem mājokļu jomai izvirzīts uzdevums tuvināt Rīgas mājokļu fonda attīstību perspektīvā vēlamajai kvalitātei, apjomam un dažādībai.

Rīgas domes politika:

8.3.15. Veicināt mājokļu labiekārtotības uzlabošanos.

8.3.16. Samazināt komunālo dzīvokļu skaitu par 20—30%.

8.3.17. Veicināt to mājsaimniecību mājokļu nodrošinājuma uzlabošanu, kurās ir vairāk personu nekā istabu viņu apdzīvotajā mājoklī.

8.3.18. Nepasliktināt to mājsaimniecību mājokļu nodrošinājumu, kurās ir mazāk personu nekā istabu viņu apdzīvotajā mājoklī.

8.3.19. Paplašināt mājokļu izvēles iespējas gan no mājokļu izmaksu, gan mājokļu tipoloģijas viedokļa mazturīgākajām iedzīvotāju grupām (veidojot sociālo īres fondu un dažāda veida kopdzīvokļus kā vieninieku mītnes noteiktos dzīves posmos).

8.3.20. Izstrādāt speciālu mājokļu attīstības programmu jaunlaulātajiem ar jaundzimušiem bērniem Rīgā.

Rīdziniekiem 2018.gadā nodrošināmo mājokļu platību aprēķināšanai pieņemts, ka standartam n atbilst mājokļu platība 28 m²/personai. Standartam n+1 atbilst 35 m²/personai, tomēr šis standarts uzskatāms par vēlamu, kura sasniegšana būs nākamo pilsētas attīstības plānu uzdevums.

Jaunu mājokļu būvniecība

Aktuālā mājokļu problēma Rīgā joprojām ir arī šodienas realitāte – vēl 21. gadsimta sākumā ievērojama daļa galvaspilsētas iedzīvotāju ir spiesti dzīvot nepiemērotas un zemas kvalitātes mājokļos.

Šobrīd, kad ievērojami aktivizējusies jaunu mājokļu būvniecība, ir svarīgi pilsētas mājokļu jomas līdzsvarotai un mērķtiecīgai attīstībai noteikt skaidras vadlīnijas un konkrētas teritorijas dzīvojamajai apbūvei.

Gan dažādu Latvijas socioloģisko aptauju rezultāti, gan pēdējo gadu būvniecības aktivitātes kopumā, gan tendences Eiropā skaidri parāda, ka ģimenes mājas no komforta viedokļa ir iedzīvotājiem pieņemamākais apbūves veids. Par to liecina arī daudzskaitlīgie savrupmāju

rajoni, kas līdz šim galvenokārt izbūvēti Rīgas apkārtnē, pilsētas tiešā tuvumā. Līdzšinējo gadu laikā bija vērojams savrupmāju fonda īpatsvara pieaugums, ko veicināja labvēlīgā ekonomiskā situācija un, attiecīgi, arī iedzīvotāju labklājība.

RTP-2006 ar grozījumiem nosaka, ka ģimenes māju īpatsvaram uz 2018.gadu jāsastāda vismaz 8% no kopējā mājokļu fonda līdzšinējo 5,5% vietā. Lai šo īpatsvaru sasniegtu, Rīgā vēl vajadzētu uzcelt 6940 privātmājas, kam būtu nepieciešami vismaz 416 ha pilsētas zemes (pieņemot, ka aptuvenā vidējā nepieciešamā platība vienai privātmājai ir 600 m²).

Savukārt no ekonomiskā viedokļa raugoties, ir skaidrs, ka absolūtajam vairākumam iedzīvotāju pieņemamākais mājokļu risinājums ir dzīvoklis.

Pēdējos gados strauji aktivizējusies dzīvojamo māju būvniecība un veco ēku rekonstrukcija. Lai arī mājokļu skaits 2006. un 2007.gadā ir ievērojami audzis, 2006.gadā tas bija 311,3 tūkst., 2007.gadā – 318,6 tūkst., veidojot 17 926,5 tūkst.m² lielu kopējo platību uz 2007.gadu (2006.g. – 17 541,2 tūkst. m²), tomēr vērojama mājokļu tirgus un būvniecības tempu samazināšanās. Dzīvojamo ēku projektu skaits 2007.gadā ir sarucis līdz 310, kas ir par 60% mazāk kā 2006.gadā un zemākais rādītājs kopš 2000.gada, no tiem 222 veidoja jaunbūvju projekti, kas ir gandrīz trīs reizes mazāk kā 2006.gadā, kad jaunbūvju projektu skaits bija 637. Ja salīdzina dzīvojamo ēku projektēto kopējo platību m² 2006.gadā un 2007.gadā, tad vērojamas vēl krasākas atšķirības - 2006.gadā projektēto dzīvojamo ēku kopējā platība bija 2,6 milj.m², kas ir gandrīz četras reizes vairāk kā 2007.gadā – 0,7 milj.m². Tas daļēji skaidrojams ar prasību par obligātu 10% pirmo iemaksu kredītņēmējiem, kas paralēli novedis arī pie straujas ekonomikas „piezemēšanās”, turklāt jāņem vērā vispārējās ekonomiskās tendences, kā rezultātā ievērojami ir samazinājusies iedzīvotāju pirktspēja.

Pamatojoties uz Rīgas attīstības programmā sniegtajām vadlīnijām mājokļu jomā, tiek pieņemts, ka 2018.gadā Rīgā būs ~700 000 iedzīvotāju un šajā gadā plānotā dzīvojamā platība būs 28 m²/iedz. Tādā gadījumā kopējā dzīvojamā fonda platība pilsētā būs: 700 000 x 28 m², kas atbilst 19 600 tūkst. m² jeb 1960 ha. 2007.g. dzīvojamais fonds ir 17 926,5 tūkst. m² jeb 1793 ha. Tātad, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, Rīgā līdz 2018.gadam jāuzbūvē 1 673,5 tūkst.m² jeb 167 ha dzīvojamā fonda.

Lai radītu plašākas mājokļu izvēles iespējas pilsētas iedzīvotājiem un samazinātu turpmāku iedzīvotāju aizplūšanu ārpus pilsētas robežām, tiks veicināta esošā dzīvojamā fonda atjaunošana un papildināšana, kā arī jaunu daudzveidīgu dzīvojamo rajonu būvniecība.

Mazstāvu dzīvojamo ēku (t.sk. arī ģimenes māju) īpatsvara pieauguma veicināšanai Rīgas dzīvojamā fondā RTP-2006 ar grozījumiem paredz vairākas jaunas teritorijas - Rumbulā, Šķīrotavā, pie Juglas ezera tā dienviddaļā, Bukultos starp Juglas kanālu un Ķīšezeru, Trīsciemā, Mangaļos, un Vecdaugavā..

Daudzstāvu dzīvojamo ēku būvniecība galvenokārt plānota esošo daudzstāvu dzīvojamo rajonu ietvaros un to tuvumā (t.sk. jaunās attīstības teritorijās ap Rīgas vēsturisko centru), jaunas teritorijas paredzot tikai atsevišķās pilsētas vietās, kur veidosies intensīva jaukta tipa

apbūve – Rumbulas Z daļā, centru apbūves teritorijās – Podraga apkaimē („Ziemeļu centrs”), Čiekurkalna apkaimē („Ezerparka centrs”) un Lucavsālas apkaimē.

Dažādo dzīvojamo apbūves tipu īpatsvaru konkrētajā teritorijā nosaka RTIAN un Teritorijas atļautās izmantošanas plāns.

Rīgas domes politika:

8.3.21. *Veicināt individuālo būvētāju un būvfirmu iniciatīvu Rīgas dzīvojamā fonda papildināšanai, t.sk. attiecībā uz mazstāvu apbūves un ģimenes māju būvniecību tam paredzētajās teritorijās.*

8.3.22. *Veikt daudzpusīgu izpēti par atsevišķu videi draudzīgu ciematu attīstības iespējām un potenciālo pieprasījumu Rīgas perifērijā.*

Zemju nodrošinājums mājokļu būvniecībai, ja tās tiek apbūvētas, ievērojot RTP-2006 ar grozījumiem noteikto politiku dos iespēju uzlabot mājokļu un dzīves vides kvalitāti blīvi apdzīvotos Rīgas dzīvojamajos rajonos kopumā. Mājokļu standartam **n** atbilstošu dzīvojamo platību ir plānots nodrošināt arī daudzstāvu daudzdzīvokļu ēku iedzīvotājiem.

Izveidojot jaunas un atslogojot esošās dzīvojamās platības, būs iespējams veicināt vietējo apkaimju identitātes stiprināšanu, teritoriālo līdzsvaru un dzīves vides uzlabošanu dzīvojamās apkaimēs Rīgā atbilstoši noteiktajām pilsētas teritorijas plānošanas pamatnostādņēm.

Lai nodrošinātu elastīgākus priekšnosacījumus teritoriju attīstībai pilsētā kopumā RTP-2006 ar grozījumiem jauktas apbūves teritorijās tiek ietvertas gan esošas, gan jaunas pilsētas teritorijas. Saskaņā ar vienu no pilsētas teritorijas plānošanas ilgtermiņa pamatnostādņēm, kas paredz teritoriju, ēku un attīstības iespēju daudzveidīgu izmantošanu, saglabājot līdzsvaru darbavietu, mājokļu un pakalpojumu jomās, jauktas apbūves teritorijas nodrošinās daudzveidīgas attīstības iespējas arī mājokļa jomai. Blakus darījumu un pakalpojumu funkcijām, šīs teritorijas paredz arī mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamās apbūves funkciju izmantošanu. Tādējādi pēc aptuvenām aplēsēm var prognozēt, ka vismaz 50% no jauktas apbūves teritorijām sastādītu dzīvojamā apbūve, radot iespēju pilsētas dzīvojamā fonda paplašināšanai arī šo teritoriju ietvaros.

Jaukta tipa apbūvei (t.sk. centru apbūves teritorijas) paredzēta ievērojama daļa - aptuveni 50% visu pilsētas teritoriju, tādējādi radot daudzveidīgas attīstības iespējas gan pilsētas Centrā, gan jaunajās attīstības teritorijās, gan vietējo centru tuvumā esošām teritorijām.

Iedzīvotāju līdzdalība mājokļa sakārtošanā un attīstībā

Pilsētas iedzīvotāju aktīva iesaistīšana mājokļa un savas apkārtnes sakopšanā ir svarīga vispārējās pilsētvides kvalitātes uzlabošanā. Šodienas situācijā, kad lielākā daļa pilsētas dzīvojamā fonda atrodas privātajā īpašumā, iedzīvotāju — gan privāto īpašnieku, gan īrnieku —

līdzdalībai ir ļoti nozīmīga loma. Tādēļ Rīgas pašvaldība īpašu uzmanību veltīs iedzīvotāju un pašvaldības sadarbības veicināšanai.

Rīgas domes politika:

- 8.3.23. *Veicināt dzīvojamo rajonu iedzīvotāju iesaisti sava mājokļa un tā dzīvojamās vides sakārtošanā un uzturēšanā.***
- 8.3.24. *Turpināt informēt iedzīvotājus par aktualitātēm un lēmumiem mājokļa jomā, iesaistot iedzīvotājus pārrunās, diskusijās un priekšlikumu izvirzīšanā.***
- 8.3.25. *Turpināt atbalstīt iedzīvotāju apvienību veidošanos un to iniciatīvu dzīvojamā fonda apsaimniekošanā, uzturēšanā un labiekārtošanā.***
- 8.3.26. *Rīkot iedzīvotāju līdzdalību veicinošas kampaņas, ietverot to rezultātā iegūtos viedokļus un priekšlikumus pilsētas mājokļa jomas līdzsvarotas attīstības nodrošināšanai.***

9. TRANSPORTS – SATIKSMES INFRASTRUKTŪRA

Satiksmes infrastruktūra (turpmāk tekstā - SI) ir viens no pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina tās dzīvotspēju. Nosacīti to var sadalīt divās daļās:

- Transporta būves – visdārgākā sastāvdaļa, kas ietver sevī ielas (brauktuves, ietves, veloceliņi), inženierbūves (tilti, transporta mezgli, tuneļi), sabiedriskā transporta ceļus (dzelzceļa, tramvaja, trolejbusa) u.tml.;
- Satiksmes līdzekļi un būves to apkalpošanai – sastāvdaļa, kas ietver sevī sabiedriskā transporta ritošo sastāvu, vieglo un kravas autotransportu, velotransportu, garāžas, depo, parkus utt. Šo transporta infrastruktūras daļu pakāpeniski pilnveidojot ir iespējams pielāgot mūsdienu prasībām.

9.1. Transporta situācija un vispārējie attīstības principi

Pēdējo 10-12 gadu periodā samazinājušies pārvadājumi ar sabiedrisko transportu (pēdējos gados gan pieaug), bet vieglo automašīnu skaits uz 1000 iedzīvotājiem ir dubultojies, 2009.gadā sasniedzot 407,5 auto uz 1000 iedzīvotājiem. Satiksmes intensitāte uz ielām ir palielinājusies gandrīz divas reizes.

Galvenās problēmas satiksmes infrastruktūrā, kas izraisa lielu iedzīvotāju un satiksmes dalībnieku neapmierinātību:

- pārslogoti ar transportu vairāki ielu tīkla posmi, starp tiem:
 - pieejas tiltiem (Kr.Valdemāra, 13.janvāra, Lāčplēša, Kalnciema ielas, Uzvaras bulvāris, Vienības gatve);
 - pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem (Brīvības, Čaka, Deglava, Lāčplēša, Gogoļa, Tilta, Gaujas, Slāvu, Krustabaznīcas, Viskaļu-Džutas, Liepājas, Tilta, Krustpils, Zolitūdes ielas);
 - citi noslogotākie galveno ceļu (ielu) krustojumi (Brīvības – Juglas, K.Ulmaņa – Vienības gatve, K.Ulmaņa-Liepājas, Valmieras – Stabu, Tēriņu – Cēres u.c.);
- liels ceļu satiksmes negadījumu skaits;
- paaugstināts vides piesārņojums.

Līdz ar to palielinās to cilvēku skaits, kas sāk uzskatīt transporta problēmu loku par vienu no kritiskākajiem pilsētas saimniecībā, novērtējot situācijas uzlabošanu kā vienu no būtiskākajām aktualitātēm (pēc “Es daru Rīgu” sabiedrības iesaistīšanas kampaņas rezultātiem).

Problēmu rašanās galvenie iemesli:

- pilsētā nav izveidota hierarhiska ielu sistēma dažādiem satiksmes veidiem, braukšanas attālumiem un ātrumiem. Tāpēc Centra teritorijā pastāv tranzīta satiksme. Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģī situāciju pilsētas ielās un jo sevišķi pilsētas centra teritorijā.

- Galveno (ceļu) ielu tīklam saglabāties fragmentārs raksturs (piem., K.Ulmaņa gatve, Austrumu maģistrāles un Pērnavas loka fragmenti).
- Pilsētā nav izveidota galveno ceļu (ielu) sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām (ieskaitot tranzītu attiecībā pret Centru un arī pret citām dzīvojamām teritorijām). Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģīt situāciju pilsētas ielās it sevišķi pilsētas centra teritorijā.
- Ievadielām Centrā ir ierobežota caurlaides spēja, tās ir nevienmērīgi noslogotas.
- Nav izveidota autonomvietņu politika. Centrā pieprasījums pēc autonomvietnēm pārsniedz piedāvājumu, tādējādi ne vienmēr tiek ievēroti ceļu satiksmes noteikumi un rodas papildus satiksmes intensitāte.
- Gājējiem ne visur izveidoti pietiekoši droši un ērti ceļi.
- Velosatiksmei nav izveidoti droši un ērti ceļi.
- Kaut arī sabiedriskā transporta ritošā sastāva kvalitāte kopumā ir uzlabojusies, tomēr liela daļa trolejbusu, kā arī tramvaja ritošais sastāvs, ir novecojuši.
- Tramvaju līniju tīkls nenosedz visus lielos pilsētas rajonus.
- Nepietiekami izmantots dzelzceļa transports pasažieru pārvadājumiem pilsētas robežās — ar dzelzceļa starpniecību tiek veikti tikai 3% no sabiedriskā transporta pārvadājumu kopējā apjoma.

Neskaitot nepietiekošo finansējumu, transporta būvju pilnveidošana ir apgrūtināta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām:

- 19.gs.ielu tīkls Centrā, kas nav pilnīgi piemērots mūsdienu satiksmes prasībām,
- Vecrīgas viduslaiku ielu tīkls praktiski nav piemērots autotransporta satiksmei,
- Daugavas un daudzu dzelzceļa līniju pārvarēšanai nepieciešami ievērojami kapitālieguldījumi.

Kopumā pilsētas satiksmes infrastruktūras stāvoklis nav kritisks, bet nekontrolētas attīstības rezultātā situācija varētu kļūt kritiska, kā piemēram:

- Detroitā, kur, sakarā ar centra apgrūtinātu sasniedzamību (satiksmes sastrēgumi, autonomvietņu nepietiekamība) tas ir praktiski izmisis, centra funkcijas pārvietojušās pilsētas ārpusē;
- Bangkokā, kur sakarā ar nekontrolētu apbūvi satiksmes infrastruktūrai netika rezervētas teritorijas un tādējādi kļuva praktiski neiespējami nodrošināt pilsētas funkcionēšanu, izņemot ar masīvu satiksmes estakāžu tīkla izbūvi pāri ielām un ēkām.

Rīgai piemērots un reāls ir variants: plānojot pilsētas attīstību, sagatavoties, lai varētu izmantot iespēju izveidot Rīgu par 21.gs. galvaspilsētu.

Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūras attīstības mērķis ir izveidot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu gan tās iekšienē, gan no ārienes, nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.

21.gs. prasībām atbilstošai satiksmes infrastruktūrai ir jābūt apvienotai, pārvaldītai un uz pieprasījumu orientētai.

Satiksmes infrastruktūras uzdevumi:

- Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem jānodrošina kustības brīvība, piedāvājot pēc iespējas lielāku transporta veidu un kustības virzienu izvēli, lai sasniegtu ceļojumu mērķi.
- satiksmes organizācijā priekšroka jādod gājējiem, velotransportam, sabiedriskajam transportam, sevišķi elektrificētajam un, pēc iespējas ar vairākām savstarpējām kombinācijām.
- autotransporta satiksmes organizācijā priekšroka jādod pasažieru transportam attiecībā pret kravas transportu.
- kravas transportam jārada iespēja netraucēti sasniegt nepieciešamos objektus apejot pilsētas Centru.
- satiksmes infrastruktūras veidošanā un ekspluatācijā pasākumiem jābūt tehniski-ekonomiski pamatoti ar perspektīvo satiksmes plūsmu modelēšanu, lai sasniegtu vislielāko efektivitāti sabiedriskā un privāto transporta līdzekļu izmantošanā.

Veidojot Rīgas nākotnes satiksmes infrastruktūru tiek plānots, ka:

- iedzīvotāju skaits pilsētā līdz 2018.gadam saglabāsies praktiski stabils – 710 tūkst.cilv. Iedzīvotāju skaita pieaugums turpināsies Rīgas robežai pieguļošajās teritorijās (Rīgas aglomerācijā).
Sagaidāms, ka turpināsies tendence saistībā ar iedzīvotāju dzīvesvietas maiņu:
 - daudzstāvu dzīvojamajos rajonos iedzīvotāju skaits samazinās,
 - veidojas jauni daudzstāvu dzīvojamo un darījumu objektu kompleksi (piemēram Ķīpsalā, Klīversalā, pie Lielirbes ielas u.c.),
 - aktivizējas mazstāvu dzīvojamās apbūves attīstības procesi pie Rīgas pilsētas robežām.
- darbavietu izvietojumā saglabāsies pašreizējā tendence – pārvietoties ārpus Centra. Jau sāk darboties industriālie parki Mārupē, pie lidostas "Rīga". Rūpniecības zonas gar dzelzceļa loku sāk pārveidoties par darījumu zonām (T/c "Domina", bij. Vagonu rūpnīcas teritorijā u.c.).
- apkalpes centri turpinās attīstīties ārpus pilsētas centra, papildinot to (piemēram, T/c "Alfa", Krasta iela, Skanstes ielas apkaime, Podraga apkaime u.c.);

- 20-30 gadu laikā Latvija var sasniegt pašreizējo ES valstīs vidējo IKP līmeni uz vienu iedzīvotāju. Tātad celsies iedzīvotāju labklājības un līdz ar to arī automobilizācijas līmenis;
- dažādām Rīgas teritorijām ir atšķirīgs apbūves raksturs, un līdz ar to arī atšķirīgas iespējas dažādu transporta veidu pielietošanā (skatīt attēlu Nr.4).
- pieaugot saimnieciskajai darbībai Rīgas pilsētā, pieaugs arī kravas satiksmes plūsmas.

Attēls Nr.4

**Satiksmes infrastruktūras attīstības priekšnoteikumi
pilsētas specifiskajās teritorijās**

	<i>Apbūves raksturs</i>	<i>Piemērotākie satiksmes līdzekļi</i>	<i>Satiksmes vajadzības</i>
VECRĪGA	saglabājams	bezmotora	tūristu apkalpošanai
CENTRS lielākie konflikti	aizsargāts	sabiedriskais transports (visi veidi), auto	↑ iedzīvotāju 21.gs. līmeņa prasības ↓ strādājošie, apmeklētāji
20.gs. RĪGA	ar mērenu blīvumu	sabiedriskais transports (visi veidi), auto	
PIEPILSĒTA	ar ļoti <u>zemu</u> blīvumu	auto, sabiedriskais transports (mazas ietilpības)	

Rīgas domes politika:

9.1.1. Veicināt pilsētas satiksmes infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši 21.gs. prasībām, veidojot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu un nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.

9.1.2. Veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem.

9.1.3. Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem.

9.1.4. Atbilstoši atsevišķu teritoriju apbūves specifikai (Vecrīga, Centrs, 20.gs. apbūve, piepilsēta) veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību.

9.1.5. Veicināt būvniecības vai rekonstrukcijas tehniski – ekonomisko pamatojumu izstrādi, lietojot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu, lai sekmētu operatīvu un objektīvu lēmumu pieņemšanu par kapitālieguldījumu racionālu izmantošanu.

9.2. Ceļu (ielu) tīkls

Ceļu (ielu) tīkls ir satiksmes infrastruktūras sastāvdaļa, kas ietver sevī ceļus (ielas) un inženierbūves. Pilsētas ceļu (ielu) tīklam ir jāveido vienota sistēma ar ārpuspilsētas ceļu sistēmu (starptautiskajā, valsts un reģionālajā līmenī), kurā pilsētas galvenajiem ceļiem (ielām) jāklūst par loģisku turpinājumu ārpuspilsētas ceļiem.

9.2.1. Ceļu (ielu) klasifikācija

RTP-2006 ar grozījumiem atbilstoši Satiksmes ministrijas izstrādātiem ieteikumiem „Ceļu tīkla plānošana”, kas paredzēti izmantošanai autoceļu un apdzīvotu vietu ceļu tīklu plānošanai nacionālā, reģionālā, rajona un vietējā līmenī, ir pieņemti šādi ceļu (ielu) raksturojumi un to galvenie raksturlielumi:

- **B kategorijas ielas** aptver neapbūvētus ceļus (ielas) apdzīvotās vietās, ar dominējošu savienošanas funkciju. Neapbūvētas piegulošās teritorijas nodrošina to, ka savienošanas funkcija tikai nelielā apjomā pārkļājas ar piekļūšanas funkciju. Šo ceļa posmu veidošanai noteicošas ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības. Taču šīs prasības, ievērojot atrašanās apstākļus apdzīvotās vietās, ir jānosaka zemākas nekā A kategorijas grupas ceļiem.
- **C kategorijas ielas** aptver apbūvētus ceļus (ielas) vai to posmus apdzīvotās vietās, kuros darbojas savienošana, piekļūšana un uzturēšanās (arī tādus posmus, ko var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē). Šo ceļa posmu veidošanai noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības, kuras bieži var ierobežot piegulošās apbūves veids un apjoms.
- **D kategorijas ielas** aptver apbūvētas ielas vai to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt kalpo piekļūšanai zemesgabaliem. Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.

- **E kategorijas ielas** aptver apbūvētas ielas un to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt nodrošina uzturēšanos. Vienlaicīgi šīs ielas zināmā apjomā pārņem arī piekļūšanas funkciju. Šo ceļa posmu veidošanā noteicošās ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasības. Mehānisko transportlīdzekļu satiksmei visumā ir pakārtota nozīme.

Atsevišķi izdalāmi:

- **Gājēju ielas** apkalpo gājējus intensīvi apmeklētās vietās bez visa veida motorizēta transporta, ar velosatiksmi uz atdalītām joslām.
- **Veloceliņi** — lietišķiem un atpūtas braucieniem, bez visa veida motorizēta transporta.

9.2.2. Ceļu (ielu) tīkla struktūra

Pamatojoties uz RTP-2006 ar grozījumiem ietvertu ielu tīkla klasifikāciju, Rīgai ir izstrādāta kopējā ceļu (ielu) tīkla struktūra⁵¹. Pilsētas ceļu (ielu) tīklam mugurkaulu veido B kategorijas ceļi (ielas). Satiksmes plūsmas no ārpuspilsētas ceļiem un perifērijas rajoniem pa B kategorijas ceļiem (ielām) tiek novadītas līdz lielajam transporta lokam, kas atrodas ārpus dzelzceļa loka, no kura ievadi Centrā iespējami pa ierobežota skaita C kategorijas ceļiem (ielām).

Lielo loku veido B kategorijas ceļi (ielas), kuru svarīgākās funkcijas ir:

- sadalīt satiksmes plūsmas starp pilsētas C kategorijas ceļiem (ielām),
- apkalpot tranzītās plūsmas attiecībā pret Centru,
- apkalpot starpreģionālās satiksmes plūsmas.

C kategorijas ceļu (ielu) tīklam jānodrošina Rīgas šķērsošana visos virzienos, apejot vēsturisko centru. C kategorijas ceļu (ielu) tīkls galvenokārt veidojams pa ātrgaitas C kategorijas ceļiem (ielām), maksimāli izmantojot iespēju pilsētas ātrgaitas C kategorijas ceļus (ielas) iedziļināt ierakumos vai pacelt estakādēs atkarībā no katra konkrētā novietojuma specifikas.

Mazo loku ap Centru (iekšpus dzelzceļa loka) veido C kategorijas ceļi (ielas). Mazā loka galvenā funkcijas ir:

- apkalpot iekšpilsētas pārvadājumus,
- sadalīt satiksmes plūsmas starp D kategorijas ceļiem (ielām).

Mazais loks ir pietiekoši labi savienots ar C kategorijas ceļu (ielu) sistēmu, un to var izmantot arī reģionālās un pret Centru virzītās tranzīta plūsmas.

⁵¹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu "Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija".

Kartoshēma „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija”.

Uz šīs struktūras bāzes un, ievērojot „Teritorijas plānošanas likumā” definētos principus (t.sk. ilgtspējība, interešu saskaņošana, daudzveidība, nepārtrauktība un pēctecība), ir izstrādāta vispārējā satiksmes infrastruktūras attīstības shēma Rīgai.

B kategorijas ceļu (ielu) un C kategorijas ceļu (ielu) vispārējā shēma ir sagatavota, ņemot vērā paredzamo Rīgas attīstību, kā arī 21.gs. transporta vajadzības un iespējas. Šeit netiek noteikts katra segmenta specifiskais raksturs, joslu skaits un krustojumu veids, bet gan rezervētas trases un koridori, aizliedzot tos apbūvēt. Nepārtraukts tendenču un notikumu monitorings dos iespēju katru posmu specifiski analizēt un izplānot kādus desmit gadus pirms rekonstrukcijas, lai apkalpes spējas tieši atbilstu īstajām tā laika vajadzībām.

9.2.3. Ceļu (ielu) tīkla attīstības scenāriji, to salīdzinājums un alternatīvie varianti

Padziļinātas transporta izpētes darba gaitā ir izstrādātas un salīdzinātas trīs scenāriju grupas ceļu (ielu) tīkla attīstībai. Attīstības scenāriju salīdzinājuma mērķis ir novērtēt, kāda daļa no plānotās pilsētas perspektīvās ceļu (ielu) struktūras shēmas⁵² dos vislielāko atdevi tautsaimniecībai, ar pieņēmumu, ka 10 gadu perspektīvā par iekšzemes līdzekļiem varētu tikt uzbūvēts tikai viens jauns šķērsojums pāri Daugavai (tilts vai tunelis ar pieejām). Visos scenārijos ir pieņemts, ka ir pabeigta B kategorijas ceļa (ielas) (saukts arī par Austrumu maģistrāli) un Dienvidu tilta izbūve.

Scenāriju grupas pilsētas ceļu (ielu) tīkla attīstībai:

- 1.grupa: 6 scenāriji ar Hanzas šķērsojumu (scenāriji 31, 32, 51 52 54, 56);
- 2.grupa: 5 scenāriji ar Rīgas Ziemeļu transporta koridoru (scenāriji 41, 42, 61, 62, 64);
- 3.grupa: 2 scenāriji ar Centrā izvietojamiem tiltiem – Zemgales vai Lucavsalas (scenāriji 7 un 8).

Scenāriju salīdzinājums veikts 2 stadijās sekojošā secībā:

I stadijā:

1. izstrādāts salīdzinājuma kritēriju saraksts,
2. novērtēta katra kritērija nozīme (ekspertu vērtējums),
3. veikts katra scenārija komplekss novērtējums, balstoties uz modelēšanas rezultātiem un perspektīvo zonu apkalpi ar C kategorijas ceļiem (ielām).

⁵² Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”.

Kartoshēma „Transporta infrastruktūras attīstības shēma

II stadijā: novērtēta kapitālieguldījumu racionālas izmantošanas pakāpe (vienas vērtējuma balles izmaksas)

Scenāriju salīdzinājuma rezultātā:

I stadijā novērtēts:

- labākais rezultāts scenārijam, kurš paredz visas plānotās perspektīvās ceļu (ielu) struktūras izbūvi, izņemot Piejūras maģistrāli);
- savstarpēji tuvi labi rādītāji ir scenārijiem ar šķērsojumiem pāri Daugavai uz Ziemeļiem no Vanšu tilta – Hanzas ielas un Rīgas Ziemeļu transporta koridora (31, 32, 41, 42, 51, 52, 54, 56, 61, 62, 64 scen.);
- vissliktākie rādītāji ir scenārijiem ar centrā novietotiem tiltiem - Zemgales un Lucavsalas (7,8 scen.).

II stadijā novērtēts: Ņemot vērā kapitālieguldījumu apjoma ietekmi, labāki rādītāji transporta situācijas uzlabošanai pilsētas līmenī ir Hanzas šķērsojuma trasei, kamēr starptautiskā, nacionālā un reģionālajā līmenī, lielāku labumu transporta situācijas uzlabošanai un sociāli-ekonomiskās attīstības dinamikas uzlabošanai Rīgā sniegtu Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūve, kas būtu Eiropas nozīmes transporta tīkla sastāvdaļa.

Transporta plūsmas modelētas Hanzas šķērsojumam un Rīgas Ziemeļu transporta koridoram pāri Daugavai, ņemot vērā, ka šķērsojumos satiksme bezsliežu transportam tiks organizēta pa 2 joslām katrā virzienā ar sekojošu paredzamo kustības intensitāti pāri šķērsojumiem maksimumstundā:

- 3,8 – 4,3 tūkst. reducētās vienības – vieglais un kravas transports,
- Ap 0,2 – 0,3 tūkst. reducētās vienības sliežu sabiedriskais transports,
- Kopējā kustības intensitāte 12 gadu perspektīvā 4,0 – 4,6 tūkst. reducētās vienības maksimumstundā vienā virzienā.

Gadījumā, ja tiks izbūvēts tikai viens šķērsojums (t.i. tilts vai tunelis ar pieejām) pāri Daugavai, transporta caurlaides spējas deficīts varētu sasniegt (kopā ar sabiedrisko transportu) 10% - 15% no caurlaidspējas.

Tas liecina par to, ka normālā situācijā transporta kustības nodrošināšanai jau tagad ir nepieciešams veikt pētījumus par 2 šķērsojumu būvniecību pāri Daugavai uz ziemeļiem no Vanšu tilta, jo tālākā perspektīvā transporta plūsmai ir izteikta tendence palielināties.

Rīgas specifiskos apstākļos, kad liela daļa pārvadājumu saistīta ar pilsētas aglomerāciju, un ņemot vērā pilsētas ceļu (ielu) kopējo struktūru, ceļu (ielu) tīkla attīstības scenāriju salīdzinājumu, ierobežoto kapitālieguldījumu apjomu pilsētas budžetā tiek rekomendēts:

- pārrobežu un reģionāliem sakariem rezervēt vietu Rīgas Ziemeļu transporta koridoram kā Via Baltica ievadam Rīgā, kuras būvniecībai ir iespējams piesaistīt ES struktūrfondu līdzekļus;
- pilsētas sakariem, kā izdevīgāko rezervēt Hanzas šķērsojuma trasi, kuras būvniecībai varētu piesaistīt privātā kapitāla līdzekļus;
- Brīvības ielas dublierim kā daļai no Rīgas Ziemeļu transporta koridora paredzēt pieslēgumus pie pilsētas B kategorijas ceļiem (ielām);
- periodā līdz 2018.gadam B kategorijas ceļa (ielas) - Rietumu maģistrāles būvniecība pilnā apjomā nav nepieciešama pie nosacījuma, ja tiks veikta Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija.

Paredzēts izstrādāt:

- Hanzas šķērsojuma tehniski ekonomisko izvērtējumu, salīdzinot tuneļa un tilta variantus;
- Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma alternatīvā varianta trases tehniski ekonomisko izvērtējumu un pieņemt attiecīgus lēmumus.

Būvniecības secība 5-7 gadu perspektīvai novērtēta pēc augstāk minētās metodikas ar transporta plūsmu modelēšanas palīdzību, pielietojot rangu novērtējumu.

Paredzēta šāda nozīmīgu transportbūvju būvniecības secība:

- Daugavas kreisajā krastā:
 - pieejas Dienvidu tiltam – transporta mezgls ar Ziepniekkalna ielu un Vienības gatvi;
- Daugavas labajā krastā:
 - pieejas Dienvidu tiltam: Slāvu ielas pārvada paplašināšana un Slāvu loka transporta mezgls;
- B kategorijas ceļš (iela) Austrumu maģistrāle no Brīvības ielas līdz Slāvu loka transporta mezglam.

Tālākai Rīgas B un C kategorijas ceļu (ielu) sistēmas attīstībai pirmkārt tiek rekomendēta Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūve, sadalot to trijos posmos: (1) Brīvības ielas dublieris no Via Baltica ievada Rīgā līdz B kategorijas ceļam (ielai) - Austrumu maģistrālei, (2) Brīvības ielas dubliera turpinājums ar Rīgas Ziemeļu transporta koridoru pāri Daugavai, (3) Rīgas Ziemeļu transporta koridoram turpinājums Daugavas kreisajā krastā. Otrkārt attīstāma arī Hanzas šķērsojuma trase.

Rīgas domes politika:

9.2.1. Veidot vienotu satiksmes ceļu mezglu, apvienojot ārpuspilsētas un pilsētas galvenos ceļus (ielas).

- 9.2.2. Veidot pilsētā hierarhisku ceļu (ielu) tīkla sistēmu, atbilstoši ceļu (ielu) klasifikācijai.**
- 9.2.3. Veidot B kategorijas ceļu (ielu) un C kategorijas ceļu (ielu) vienotu sistēmu.**
- 9.2.4. Veidot Daugavas šķērsojumus (tiltus vai tuneļus) vienlaicīgi ar pieejām pie tiem, lai gūtu lielāku ekonomisko efektivitāti no kapitālieguldījumiem.**
- 9.2.5. Rezervēt trases Daugavas šķērsojumiem (tiltiem vai tuneļiem ar pieejām) Ziemeļos no Vanšu tilta Rīgas Ziemeļu transporta koridoram un Hanzas šķērsojumam, ņemot vērā, ka Ziemeļu šķērsojuma galvenā funkcija ir starpreģionālo saistību apkalpošana, bet Hanzas šķērsojums kalpos pārsvarā iekšpilsētas pārvadājumiem.**
- 9.2.6. Pirmās būvniecības kārtas objekti ir realizējami šādā secībā:**
- I. pieejas Dienvidu tiltam – vispirms kreisajā, pēc tam labajā krastā.**
 - II. Austrumu maģistrāle.**
 - III. Via Baltica ievads Rīgā (Brīvības ielas dublieris).**
 - IV. Rīgas Ziemeļu transporta koridors.**

9.3. Gājēji

Pilsētā ir jāpanāk gājēju kustības prioritāte un to drošība. Gājēju kustības prioritāti var panākt ar:

- plašāku gājēju ielu izveidošanu Vecrīgas ielās, Brīvības bulvārī pie Brīvības pieminekļa. Ievērojot tūristu un dažādu izklaides vietu apmeklētāju skaita pieaugumu vakara stundās, preču piegāde jānodrošina no plkst. 24.00 līdz 7.00;
- pietiekama platuma ietvju ierīkošanu, sevišķi pie sabiedriskā transporta pieturvietām;
- lielākām gājēju plūsmām šķērsojošās brauktuvēs – transporta ātruma mākslīga samazināšana;
- transporta un gājēju plūsmu sadalīšana:
 - = Rīgas vēsturiskā centra teritorijā pārsvarā ar luksoforiem, pēc iespējas ar speciālu fāzi gājējiem;
 - = pārējās pilsētas zonās - izmantojot arī dažādus līmeņus (ar speciālu pamatojumu).

Rīgas domes politika:

- 9.3.1. Veicināt gājēju ielu izveidošanu Vecrīgā, attiecīgi samazinot transporta plūsmu.**
- 9.3.2. Nodrošināt ietvju platumu atbilstoši gājēju plūsmu lielumam, t.sk. sabiedriskā transporta pieturvietās.**
- 9.3.3. Vietās ar aktīvākām gājēju plūsmām veicināt gājēju pāreju izveidošanu divos līmeņos (AZ un pilsētas perifērijas rajonos).**

9.4. Velotransports

Velotransports Rīgā attīstās. Velotransports tiek izmantots kā transportlīdzeklis gan atpūtai, sportam un tūrismam, gan arī lietišķiem mērķiem.

2000.gadā Rīgas domes pieņemtā „Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai” ietver rīcības programmu, kas balstīta uz trīs kompleksi risināmām sastāvdaļām:

- velotransporta infrastruktūra (velomaršrutu tīkls, velonovietnes, īres punkti utml.);
- veloizglītības un veloinformācijas sistēma;
- velotransporta pārvaldības un informācijas sistēma.

Velomaršrutu tīklam⁵³ ir jānodrošina:

- **Pieejamība.** Velomaršrutu tīklam ir jāsavieno piepilsētas zonas ar galvenajiem braucienu mērķiem pilsētā – centrālo darījumu zonu, Vecrīgu, sporta centriem, dzelzceļa stacijām, lielākām izglītības un pakalpojumu iestādēm.
- **Satiksmes drošība.** Veloceliņu, izdalīto vai jauktas satiksmes joslu izvēle, lai nodrošinātu velosipēdu norobežošanu no citiem satiksmes dalībniekiem un gājējiem atkarībā no satiksmes intensitātes un fiziskām iespējām.
- **Maršruta vides kvalitāte.** Neizvietot veloceliņus un velojoslas gar B kategorijas ceļiem (ielām) un iespēju robežās arī gar C kategorijas ceļiem (ielām), izņemot gadījumus, ja veloceliņi ir norobežoti no pārējās satiksmes plūsmas. Tādējādi pārvietošanās ar velosipēdu varētu būt labvēlīgāka arī no vides un veselības viedokļa. Iespēju robežās veloceliņus un velojoslas jācenšas izvietot caur pievilcīgām zaļām apstādījumu zonām un pie parkiem, labiekārtojot tajās apstāšanās vietas un atpūtas vietas velotūristiem.
- **Iespējami īsāks un taisnāks maršruts.** Maksimālais attālums starp paralēliem maršrutiem 500 – 800 m, kas var būt mazāks centra rajonā.
- **Maršrutu vienotība tīklā.** Maršruti savienojami savā starpā un ar svarīgiem maršrutiem citās zonās, kā arī atsevišķās vietās jānodrošina iespēja pārsēsties uz citu transporta veidu.
- **Satiksmes sistēmas pārskatāmība.** Viegli izbraucamu maršrutu veidošana. Mērķis ir radīt samērā garus un tiešus maršrutus ielās, izmantojot skaidri atpazīstamus un skaitā ierobežotus elementus, piemēram, krustojumus. Apgaismojums.
- **Tehniskās iespējas, ņemot vērā esošos apstākļus.** Kaut arī būtu vēlams izveidot velomaršrutus pilnīgi vienveidīgā tīklā, reāli tas nav iespējams sarežģītās pilsētas teritorijas dēļ, tāpēc ir jāmeklē kompromisi risinājumi.
- **Līdzvērtība.** Velomaršruti nodrošina līdzvērtīgu velotransporta iekļaušanos kopējā Rīgas transporta sistēmā un sekmē satiksmes prioritāšu - gājējs, sabiedriskais

⁵³ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Veloceliņu tīkls”.

Kartoshēma „Veloceliņu tīkls”.

transports, velotransports, privātais un darba autotransports – iedzīvināšanu satiksmes kultūrā Rīgā.

- **Veloinformācija.** Velomaršrutos un ar tiem saistītos infrastruktūras objektos ir ievietota uzskatāmā un izdales informācija par velomaršrutu tīklu, kā arī skolās tiek pasniegtas veloizglītības nodarbības, un masu saziņas līdzekļos tiek sniegta informācija par velotransporta attīstību un situāciju Rīgā.
- **Pārvaldība.** Rīgas domes struktūrvienības sadarbībā ar valsts institūcijām un velotransporta jomu pārstāvošām nevalstiskām organizācijām un uzņēmumiem kopīgi plāno vēlamo velomaršrutu detalizētu izvietojumu dabā. Rīgas pašvaldība sadarbībā ar citiem veloinfrastruktūras pārvaldītājiem veicina velomaršrutu projektēšanu, to izbūvi, uzturēšanu un infrastruktūras sakārtotību.

Rīgas domes politika:

- 9.4.1. *Veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velosatiksmes un veloinformācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucienu veikšanai, kā arī atpūtai un sportam.*
- 9.4.2. *Sekmēt pietiekami blīvu, integrētu un pārskatāmu velociņu tīkla attīstību, kas nodrošinātu dzīvojamās, darbavietu, publiskās apbūves un dabas teritoriju pieejamību, augstu satiksmes drošību un patīkamu maršruta vides kvalitāti.*
- 9.4.3. *Veicināt drošu velonovietņu ierīkošanu daudzstāvu un pazemes autonovietnēs, kā arī pie sabiedriski nozīmīgām iestādēm, tā sekmējot to pieejamību.*
- 9.4.4. *Veidot gar B kategorijas ceļiem (ielām) un C kategorijas ceļiem (ielām) no autotransporta un gājēju satiksmes atdalītus divvirziena velociņus, kur to pieļauj ielu platums.*
- 9.4.5. *Veidot gar D kategorijas ceļiem (ielām) velotransporta joslas, kur to pieļauj autotransporta satiksmes intensitātes līmenis.*
- 9.4.6. *VPieļaut velociņu ierīkošanu uz ietvēm vai gājēju ielām, ja ir atbilstošs ietves platums un tiek ierīkota atsevišķa velosatiksmes josla vai velosatiksmes tiek ierīkota atsevišķā līmenī no gājēju plūsmas.*
- 9.4.7. *Velomaršrutu ceļā esošās trotuāru apmales (perpendikulāri braukšanas virzienam) izbūvēt tā, lai tās netraucētu velotransporta kustībai.*
- 9.4.8. *Rosināt masu saziņas līdzekļus informēt sabiedrību par velotransportu kā veselīgu, drošu un līdzvērtīgu transporta līdzekli Rīgā.*
- 9.4.9. *Veicināt multimodālu pārvietošanos, izmantojot velotransportu un sabiedrisko transportu.*
- 9.4.10. *Uzlabot velosatiksmes drošību Rīgas pilsētas centrā.*

9.5. Pilsētas sabiedriskais transports

Pasaules ekonomiski attīstītākajās valstīs lielas pūles tiek veltītas, lai stabilizētu vai pat aktivizētu sabiedriskā transporta izmantošanu. Piemēram Amsterdamā līdz 50% no kopējiem investīciju apjomiem satiksmes infrastruktūrā tiek izmantoti sabiedriskā transporta attīstībai. Tas izskaidrojams ar to, ka:

- sabiedriskais transports ir pieejams visiem iedzīvotāju slāņiem, neatkarīgi no ienākumiem, fiziskām iespējām, mājokļa un darbavietas izvietojuma,
- katra ceļotāja pārvietošanās izmaksā mazāk, ja to veic kopīgi, jo katrs pasažieris sabiedriskajā transportā aizņem līdz 20 reizes mazāku ielas platību nekā braucot ar vieglo auto, un izmanto ievērojami mazāk energoresursus un mazāk piesārņo vidi ar transporta izmantošanu.

Rīgā no kopējā pilsētas pasažieru pārvadājuma apjoma sabiedriskais transports veic ap 45% - tas ir 3-4 reizes vairāk nekā daļā Rietumeiropas galvaspilsētu un līdz 6-8 reizes vairāk nekā ASV. Tāpēc Rīga nevar eksistēt bez sabiedriskā transporta, jo ielu tīkla caurlaides spēja Centrā jau pašreizējā situācijā nevar nodrošināt iedzīvotājiem apmierinošus pieejamības apstākļus sakarā ar satiksmes plūsmu sastrēgumiem – ielu tīkla struktūra nav orientēta uz privāto transportu. Plānojot sabiedriskā transporta attīstību Rīgā, galvenais mērķis ir saglabāt un pēc iespējas palielināt sabiedriskā transporta lomu pilsētas pasažieru pārvadājumos.

Rīgā pasažierus apkalpo sekojoši sabiedriskā transporta veidi:

- elektrificētais transports (tramvaji un trolejbusi),
- autobusi, maršruta taksometri un taksometri,
- dzelzceļš,
- ūdens transports.

Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta stiprās puses ir:

- attīstīts tīkls,
- satiksmes regularitāte,
- daļēji atjaunots ritošais sastāvs,
- papildināts ar maršruta taksometriem – spēj sniegt papildus ērtības pasažieriem, kuri izmanto šo transporta veidu (ātrums, apstāšanās pēc pieprasījuma, sēdvietas),
- attīstīta ritošā sastāva remonta un apkalpes bāze.

Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas vājās vietas ir:

- apkalpes tīkls veidojies vēsturiskā secībā - tam nav organizētas sistēmas īpašības, nav skaidrības par tramvaju, trolejbusu un autobusu maršrutu specifiskām lomām,

- liela daļa no ritošā sastāva ir novecojusi un tai trūkst mūsdienu pieprasītās ērtības,
- galapunkti daudziem maršrutiem ir ar neveiklu un neērtu novietojumu,
- nav nodrošināta prioritāte satiksmes plūsmā,
- pastāv piespiedu pārsēšanās.

Darba dienā laika patēriņš vienam braucienam, lietojot vieglo automobili ir 27 min., sabiedrisko transportu – 37 min. Pie tam mazāk par 40 min. braukšanai patērē 80% no braucējiem ar vieglo transportu, un 60% - ar sabiedrisko transportu. Vidējais pārvietošanās ātrums ar sabiedrisko transportu - ap 14-16 km/stundā.

Lai sasniegtu "Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam" uzstādīto vidēja termiņa sasniegumu attiecībā uz vidējā brauciena ilgumu Rīgā⁵⁴, jāsamazina pasažieru laika patēriņš pārvietojumos ar sabiedrisko transportu par 20%. To varētu panākt ar sekojošiem risinājumiem:

- 1) Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.
- 2) Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ar nosacīto ātrumu 4 km/stundā – sieviete ar bērnu ratiņiem).
- 3) Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.
- 4) Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu (pārsēšanās tiek uztverta kā ievērojams brauciena pagarinājums).
- 5) Ierīkot kompaktus, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.
- 6) Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem.
- 7) Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustības traucējumiem.
- 8) Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem.
- 9) Pilnveidot braucienā apmaksas politiku.
- 10) Pilnveidot informācijas sistēmu: operators – pasažieris.

9.5.1. Galvenās pamatnostādnes sabiedriskā transporta attīstībā

Galvenās prasības, lai saglabātu sabiedriskā transporta pievilcību minētas sekojošā tabulā.

#	Pasažieru prasības	Iespējams risinājums
1.	Ātra un pēc iespējas brīva kustība	• izdalītas joslas, • lielāki attālumi starp pieturām

⁵⁴ 30 minūtes ar sabiedrisko transportu un 25 minūtes ar privāto transportu.

2.	Neaizkavēta iekāpšana/izkāpšana	• zemas grīdas, • iekāpšana un izkāpšana bez kavēšanās un traucējumiem, • lielas durvis
3.	Labā ventilācija un apsildīšana	• ritošā sastāva kvalitāte
4.	Bez vides piesārņošanas	• klusi elektriskie dzinēji

9.5.2. Sabiedriskā transporta satiksmes tīkla izveidošana⁵⁵

Satiksmes tīkls pilsētā jāveido kā vienots satiksmes mezgls, kur kā sistēmas elementi apvienojas:

- ārpilsētas un pilsētas satiksme,
- pilsētas dažādi satiksmes veidi – sabiedriskais (tramvajs, autobuss, t.sk. maršruta taksometri, trolejbuss un dzelzceļš), vieglais, velosatiksmē un gājēji.

Vērtējot perspektīvos sabiedriskā transporta plūsmu lielumus un iedzīvotāju prasības pie pārvietošanās attālumiem ņemts vērā, ka:

kopējais iedzīvotāju skaits pilsētas blīvās apbūves teritorijā, kur koncentrējas vislielākās sabiedriskā transporta pasažieru plūsmas - samazināsies ne mazāk par 5% no esošā skaita, it sevišķi esošajos daudzstāvu apbūves rajonos, kuru iedzīvotāji ir galvenie sabiedriskā transporta lietotāji (piem. Imanta, Pļavnieki, Ķengarags, Krasta līdz 10-15%),

- iedzīvotāju lietošanā esošo automašīnu skaits pieaugs, īpaši jaunajās mazstāvu un daudzstāvu apbūves teritorijās, kur dzīvos iedzīvotāji ar augstākiem ienākumiem,
- turpināsies sabiedrisko centru un darba vietu decentralizācijas procesi, kuru rezultātā varētu samazināties iedzīvotāju pārvietošanās attālums ar sabiedrisko transportu.
- Ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta perspektīvo plūsmu modelēšana pagaidām Rīgā nav pieejama, pēc iepriekšēja novērtējuma varētu prognozēt, ka:
- sabiedriskajā transportā pasažieru plūsmu lielumi nepieaugs un tādējādi nepārsniegs 7-8 tūkst. cilvēku vienā virzienā maksimumstundā.
- 2003.g. vislielākās pasažieru plūsmas sabiedriskajā transportā novērotas uz tiltiem pāri Daugavai. Maksimumstundā vienā virzienā pārvietojas: uz Akmens tilta 7,0; uz Vanšu tilta 3,5; uz Salu tilta 3,0; uz Gaisa tilta – ap 5,5 tūkst. pasažieru.
- pārvietošanās attālumi ar sabiedrisko transportu izmainīsies nenozīmīgi.

⁵⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Sabiedriskā transporta un autonomietņu attīstības shēma”.

Kartoshēma „Sabiedriskā transporta un autonovietņu attīstības shēma”.

Tāpat attīstīta Rīgas sabiedrisko transporta sistēmas pārvadājspēja, ieskaitot tramvaju, trolejbusu, autobusu, maršruta taksometru un dzelzceļu piemērota perspektīvo pasažieru plūsmu lielumiem un pārvadāšanas attālumiem. Esošo sabiedrisko transporta sistēmu nepieciešams pilnveidot, izveidojot vienotu pārvaldes sistēmu, attīstot tīklu un modernizējot ritošo sastāvu.

Esošajā sabiedriskā transporta sistēmā visvairāk pasažieri izmanto tramvaju, ko raksturo pasažieru plūsmas īpatsvaru tīklā uz 1 km. Tādējādi transporta plūsmu īpatsvars Rīgas tīklā 2003.g. uz 1 km pa transporta veidiem bija:

- tramvajs – 1,182 tūkst. pas./1km ;
- trolejbuss – 0,980 tūkst. pas./1km ;
- autobuss – 0,305 tūkst. pas./1km ;
- dzelzceļš – 0,090 tūkst. pas./1km .

Perspektīvajā sabiedriskā transporta sistēmā par pamatu ir pieņemts modernizēts tramvajs – ar zemu grīdu, beztrokšņa, modernu dizainu. Autobusu, trolejbusu tīkls jāattīsta ar modernizētu ritošo sastāvu un jāveido kā sistēmas papildinājums palīgelementu veidā.

Tramvajs

Perspektīvajā transporta shēmā ierosināta tramvaja tīkla attīstība:

- apbūvētajā pilsētas teritorijā: paplašināt esošo sistēmu un pagarināt līnijas, lai izveidotu radiālu tīklu, kas dotu balansētu ģeogrāfisku segumu galveno pasažieru plūsmu virzienos, un lai katra līnija vestu uz Rīgas vēsturisko centru, pieskaroties vismaz vienam vietējās apkalpes centram;
- maršrutu galapunktu izveidot Novieto&Brauc autonomvietnes, kur tramvaja pasažieri novieto savas automašīnas, lai tālāk ceļu turpinātu ar tramvaju. Tādā veidā palielinātos tramvaja pasažieru skaits un vienlaicīgi tiktu atslogotas Centra ielas no vieglā autotransporta.
- esošo tramvaja tīklu reorganizācijai Centrā ir jānotiek tā, lai nodrošinātu ērtas pārsēšanas iespējas starp visiem sabiedrisko transportu veidu maršrutiem. Tīkla organizācijas pamatā ir lokveida divvirzienu tīkls.

Esošo tramvaja tīklu reorganizācijas pamatā tiek ierosināts viens loks labajā krastā „centrā”, kas apvieno Vecrīgu – Autoostu - Centrālo tirgu – Dzelzceļa centrālo staciju, centra darījumu zonu (Dzirnavu un Elizabetes ielu zonas) – Skanstes ielas apkaimi – Andrejsala A zonu. Otrais loks tiek ierosināts ar trasējumu Daugavas kreisajā krastā, savienojot pilsētas rietumu aktīvo zonu gar Slokas un Daugavgrīvas teritorijām t.sk. Klīversala, Hanzas šķērsojumu – jaunas intensīvās apbūves teritorijas Ķīpsalā un Andrejsalā – Skanstes ielas apkaimi – Centra zonu - Dzelzceļa centrālo staciju – Autoostu – Vecrīgu – Akmens tiltu.

Loku sistēmas ieviešana dotu iespēju organizēt pārsēšanos starp visiem transporta maršrutiem, kas veido radiālo vai diametrālo maršrutu sistēmu. Tādējādi būtu iespējams organizēt ērtus pārsēšanas mezglus visu tramvaja maršrutu izmantotājiem.

Autobusi un trolejbusi papildina tramvaja līnijas, apkalpojot koridorus ar mazākām pasažieru plūsmām. Pietuvināti dzelzceļa pieturām, kopā ar tramvaja pieturām, tie apkalpo arī dzelzceļa pasažierus. Trolejbusi, izmantojot to ekoloģisko tīrību, vairāk pielietojami intensīvāk apbūvētos rajonos ar lielāku gājēju koncentrāciju uz ietvēm.

Rezultātā izveidosies vienotais transporta tīkls dzelzceļš – tramvajs – autobuss – trolejbuss un tiks nodrošināts visas pilsētas teritorijas pārklājums ar sabiedriskā transporta līnijām, tā, lai kājāmiešanas attālums no dzīves vai darba vietām līdz sabiedriskā transporta pieturvietai nepārsniegtu 8 minūtes (rēķinot ar pārvietošanās ātrumu 4 km/stundā – sieviete ar bērnu ratiņiem), kas atbilst apmēram 500 m.

Maršruta taksometri izmantojami pārsvarā attālinātu rajonu ar mazu apbūves blīvumu apkalpošanai, kā palīgtransports autobusiem. Ārpus Rīgas vēsturiskā centra teritorijas maršruta taksometriem ir atļauts apstāties uz pieprasījumu, kamēr Rīgas vēsturiskā centra teritorijā tikai sabiedriskā transporta pieturvietās.

Ūdens transports. Prāmji.

Upju transports attīstās ne tikai kā atpūtas transports, bet arī ka lietišķais transporta veids Daugavas šķērsošanā.

Izstrādājot tehniski – ekonomiskos pamatojumus prāmju pārceltuvju ierīkošanai maršrutā Hanzas iela – Bukultu iela (Daugavas labais krasts) un Daugavas kreisā krasta pietātnē, un maršrutā Bolderāja – Vecmīlgrāvis (SIA "IMINK" pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma), pārbaudīts, ka prāmju organizācija jau tagad ir efektīva savienojumā Vecmīlgrāvis – Bolderāja, bet savienojumā Andrejsala – Podraga iela tikai pie nosacījuma, ka par Vanšu tilta šķērsošanu tiek iekasēta samaksa.

Maršrutu Vecmīlgrāvis – Bolderāja varētu izmantot galvenokārt kravu pārvadājumiem, lai samazinātu nelietderīgos kravu autotransporta pābraucienus, kas saistīti ar esošo tilta pieeju noslogotību.

Maršruts Andrejsala – Podraga iela paredzēts galvenokārt pasažieru pārvadājumiem. Maršruts ir sevišķi aktuāls periodā, kamēr nav uzbūvēti šķērsojumi pāri Daugavai uz Ziemeļiem no Vanšu tilta, kas pašlaik ir visvairāk noslogots.

Rīgas domes politika:

9.5.1. Veicināt sabiedriskā transporta attīstību Rīgā kopumā.

- 9.5.2. Nodrošināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību, kuram par mugurkaulu ir modernizēts tramvajs.**
- 9.5.3. Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem. Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustību traucējumiem.**
- 9.5.4. Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.**
- 9.5.5. Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.**
- 9.5.6. Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ātrums 4 km/stundā), nepārsniedzot 500 m āttālumu.**
- 9.5.7. Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu.**
- 9.5.8. Ierīkot kompaktus, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu (līdz 5 min.) laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.**
- 9.5.9. Pilnveidot braucienu apmaksas politiku.**
- 9.5.10. Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas / caurbraukšanas maksu Rīgas centrā, tādējādi veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību.**
- 9.5.11. Pilnveidot informācijas sistēmu: operators – pasažieris.**
- 9.5.12. Nodrošināt jauna tramvaja depo būvniecību Rumbulā.**
- 9.5.13. Veicināt prāmju satiksmes ierīkošanu pāri Daugavai, kā palīglīdzekli Daugavas tiltu caurlaides spējas deficīta samazināšanai.**
- 9.5.14. Izstrādāt un ieviest pasažieru pārvadājumu ar ūdens transportu attīstības koncepciju**
- 9.5.15. Veicināt digitālās informācijas sistēmas ieviešanu par transporta kustības laikiem pieturvietās.**
- 9.5.16. Veicināt sabiedriskā transporta atiešanas – pienākšanas laiku saskaņošanu.**

9.5.3. Pilsētas pārvadājumi ar ārpilsētas transportu

Pilsētas pārvadājumos piedalās arī ārpilsētas sabiedriskais transports:

- dzelzceļš ar 26 stacijām un pieturvietām;
- Rīgas rajona autobusi un maršruta taksometri, galvenokārt no Starptautiskās autoostas un maršrutu taksometru stacijas (MTS).

Visumā ārpilsētas transportu pilsētas pārvadājumiem izmanto tikai līdz 4% no pasažieriem, kas izmanto sabiedrisko transportu, t.sk. – dzelzceļu – līdz 3%.

Ārpilsētas autobusi un maršruta taksometri pilsētas pārvadājumos tiek izmantoti maz. Starptautiskai autoostai caurlaides spējas un teritorijas rezerves tās esošajā novietnē nav.

Rīgas rajona autobusiem un maršruta taksometriem iespējas iekšpilsētas pārvadājumos ir ļoti ierobežotas un ekonomiski nepamatotas.

Lai veiksmīgi izmantotu dzelzceļa transporta rezerves pilsētas pasažieru pārvadājumiem, tiek piedāvāts:

- pietuvināt dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem sabiedriskā transporta pieturvietas vai galapunktus, labiekārtot tos, savienojot ar gājēju ceļiem, nodrošinot koordināciju starp transporta veidu kustību sarakstiem,
- izveidot divas jaunas stacijas (bijušajā Rīgas Preču stacijā un Spilves lidostas ēkā) un 8 jaunas dzelzceļa pieturvietas rajonos ar lielāku apmeklētību.

Daugavas ziemeļu dzelzceļa šķērsojumam, līdz ar Rīgas vēsturiskā centra atslogošanu no Pārdaugavas kravu pārvadājumiem, būs arī noteicošs faktors pasažieru satiksmes organizācijai Rīgas mežglā. Kopā ar pilsētas dzelzceļa radiāliem maršrutiem izveidosies ap 20 km gara loka līnija, kura nodrošinās ērtu un ātru satiksmi starp Rīgas Centru un pilsētas perifērijas zonām, attiecīgi atslogojot ielu transportu un samazinot pārsēšanos nepieciešamību. Radīsies iespēja, atkarībā no pasažieru plūsmām, izveidot dažādus maršrutus, kombinējot loka un radiālās līnijas.

Rīgas domes politika:

9.5.17. *Nenoraidot komplekso dzelzceļa plānošanas procesu, pakāpeniski pilnveidot dzelzceļa loku ap Rīgas centru un tā radiāli izejošās līnijas pilsētas pasažieru pārvadājumiem.*

9.5.18. *Lai intensificētu dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadāšanā, izveidot 8 jaunas pieturvietas un 2 jaunu staciju Rīgas pilsētā, vienlaicīgi uzlabojot dzelzceļa kustību arī Rīgas aglomerācijā.*

9.5.19. *Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem un izskatīt iespēju izveidot pilnu dzelzceļa loku pilsētā.*

9.5.20. *Reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes Rūpniecības preču tirgus vietā, Torņakalna stacijas un Skanstes ielas apkaimē.*

9.6. Autotransports

Autotransports (izslēdzot sabiedrisko transportu) pārstāvēts pilsētas ielās pārsvarā ar vieglām automašīnām (līdz 90-95% no satiksmes plūsmas) un ar kravas automašīnām.

9.6.1. Vieglās automašīnas

Sakarā ar prognozēto iedzīvotāju labklājības pieaugumu pieņemts, ka valstī un Rīgā automobilizācijas līmenis turpinās augt, un, 20-30 gadu perspektīvā varētu sasniegt attīstīto valstu (ES-15) līmeni, tātad 500-520 auto/1000 iedz., bet 12 gadu perspektīvā - 400-420 auto/1000 iedzīvotājiem. Tāpat, pieaugot iedzīvotāju labklājības līmenim, paredzams, ka iedzīvotāji vairāk iegādāsies videi draudzīgākus un ilgtspējīgākus transporta līdzekļus, kā arī hibrīda jeb zaļajim dzinējiem aprīkotus auto.

Pašreizējais pilsētas ielu tīkls nav piemērots jau mūsdienu privātā transporta plūsmai, tādēļ Rīgā uzsvars jāliek uz sabiedrisko transportu. Plānots izveidot pagarinātas tramvaja līnijas ar Novieto&Brauc autonovietnēm maršrutu galapunktos., kur tramvaja pasažieri var novietot savas vieglās automašīnas, lai pilsētā pārvietotos ar sabiedrisko transportu. Līdz ar to vieglās automašīnas joprojām būs nozīmīgas pilsētas un piepilsētas satiksmē, taču mazāk noslogos pilsētas centru.

9.6.2. Kravas transports

Pieaugot saimnieciskajai darbībai Rīgas pilsētā augs arī kravas satiksmes plūsmas.

Lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta svarīgi ir izveidot lielceļu tīklu, kurš nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem. Pabeidzot perspektīvā lielceļu tīkla izbūvi, pilnībā tiks nodrošinātas kravas transporta vajadzības kā pilsētas iekšienē tā arī sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusēs.

Svarīgākie perspektīvie maršruti:

A - R virzienā

- Rīgas Ziemeļu transporta koridors (Brīvības ielas dublieris) – Rīgas apvedceļš (Babītes virzienā),
- Latgales ievads Rīgā – Lubānas iela – Dienvidu tilts – Ziepiņkalna iela (a/c A7) un Vienības gatve (a/c A8).

D – Z virzienā

- Krustpils iela – Piedrujas iela – Vairoga iela – Viestura prospekts,
- Vienības gatve – Ulmaņa gatve – Tapešu iela (Rietumu maģistrāle) ļaus atslogot Daugavgrīvas ielas trasi).

Papildus lielceļu tīklam svarīgi ir attīstīt arī pilsētas maģistrālo (ceļu) ielu tīklu, kurā kravas transporta satiksme būtu pieļaujama ar atsevišķiem ierobežojumiem piemēram, satiksmes ierobežojumi laikā, kā arī kravas veida, svara un garuma ierobežojumi.

Svarīgākie perspektīvie maršruti ar daļējiem ierobežojumiem ir:

- Salu tilts – Pērnavas loks – Hanzas šķērsojums,
- Juglas iela – Deglava iela,
- Vienības gatve – Daugavgrīvas iela.

Atbilstoši iesāktajiem projektēšanas un būvniecības darbiem RTP-2006 izstrādes termiņā (2018.g) nepieciešams pabeigt izbūvēt sekojošus kravas transporta maršrutus:

- Krustpils iela – Piedrujas iela – Vairoga iela – Viestura prospekts (Austrumu maģistrāle) ļaus atslogot 11. novembra krastmalu un Eksporta ielu),
- Latgales ievads Rīgā – Lubānas iela – Dienvidu tilts – Ziepiņkalna iela (a/c A7) un Vienības gatve (a/c/ A8) – Ulmaņa gatve – Tapešu iela (Rietumu Maģistrāle) ļaus atslogot Daugavgrīvas ielas trasi).

Apbūves priekšlikumi ielu, laukumu un ietvju segumu konstrukciju izbūvei smagā kravas apkalpes transporta zonās:

- RVC teritorijā apkalpojošā smagā transporta kustība pieļaujama ar normatīvos paredzēto minimālo piegādes automobili, atbilstoši LVS 190-3:1999 „Ceļu vienlīmeņu mezgli” B.1.tabulai.
- Izejot no RVC teritorijas, kravas piegādes transporta svara ierobežojumiem - atļautā pilnā masa ielu un laukumu segumu konstrukcijām nedrīkst pārsniegt 7,5t (Piegādes auto pilnā masa).

Izstrādājot ielu un laukumu segumu jaunbūves vai rekonstrukcijas projektu, jāņem vērā, ka autotransporta aprēķina ass slodze uz dzenošo tiltu nedrīkst pārsniegt 42,2kN, bet uz priekšējo asi 18,1kN.

Rīgas domes politika:

9.6.1. Rīgas vēsturiskajā centrā preču piegādei veicināt mazas kravnesības autotransporta izmantošanu.

9.6.2. Veicināt kravas transporta maršrutu pakāpenisku izveidi ārpus Centra un dzīvojamajiem rajoniem.

9.6.3. Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem.

9.7. Ārējie transporta sakari

Galvenais Rīgas ekonomiskais dzinējspēks ir visu veidu pakalpojumu sektora attīstība, kas lielākoties saistīta ar loģistikas un multimodālo transporta tīklu pakalpojumu attīstību. Transporta pakalpojumi ir viena no galvenajām Rīgas eksporta jomām. Tiek prognozēts, ka nākotnē,

tranzīta apjomiem pieaugot, ārvalstu kompānijām būs nepieciešami arvien jauni transporta un loģistikas pakalpojumi, ko varētu sniegt vietējie uzņēmēji.

Nostiprinot pašreizējās pozīcijas un aktīvi realizējot pašreiz neizmantoto potenciālu, Rīgas ekonomiskā konkurētspēja transporta un komunikāciju jomā var kļūt par nozīmīgu dzinējspēku ne tikai pašas pilsētas, bet arī valsts un starptautiskajā kontekstā.

Rīga ir lielākais transporta mezgls ne tikai Latvijā, bet arī starp Baltijas valstīm, kas pilda savākšanas, sadalīšanas un tranzīta funkcijas.

Rīgu apkalpo gandrīz visi transporta veidi:

- dzelzceļa transports,
- autotransports,
- jūras transports,
- gaisa transports.

9.7.1. Dzelzceļa transports

Rīgas dzelzceļa tīkls ir izveidots 19. gadsimta beigās, un ticis paredzēts galvenokārt kravu transportam. Pēdējo 15 gadu laikā Rīgas dzelzceļa tīkls ir pārdzīvojis ievērojamas pārmaiņas pasažieru un kravu pārvadājumos. Pēc strauja pārvadājumu apjoma krituma 20. gadsimta deviņdesmitajos gados, iesācies pakāpenisks apjoma pieaugums, kas, pirmām kārtām, saistīts ar jūras ostu funkcijām. Tehniskā aprīkojuma modernizācija (sliežu ceļi, sakari u.c.) ievērojami paaugstināja staciju un posmu caurlaides, caurvedes un pārstrādāšanas spējas, veidojot zināmu rezervi. Dzelzceļš visumā apmierina kravu pārvadātāju prasības, lai gan novecojies lokomotīvu parks sāk ierobežot vilcienu ātrumu un svaru. Pasažieru plūsmas agrākie apjomi nav atjaunojušies, un pasažieru vilcienu kustībā ir ievērojamas rezerves.

Šādi apstākļi dod iespēju uzlabot pasažieru pārvadājumu kvalitāti, ieviešot jaunas ekspluatācijas metodes, organizējot, piemēram, pilsētas dzelzceļu, kā arī ierīkojot jaunus pieturpunktus un atjaunojot ritošā sastāva parku.

Pasažieru pārvadājumi (papildinājums 9.5.3. apakšnodaļai)

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem ir trīs funkcijas:

- pārvadājumi pilsētas robežās;
- pārvadājumi Rīgas aglomerācijā;
- starptautiskie un iekšzemes pārvadājumi.

No visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem vislielākie apjomi ir aglomerācijas robežās – 66%, pilsētā – 23%, mazāk starptautisko un iekšzemes pārvadājumu daļa ir tikai ap 11%.

Piepilsētas pasažieru dzelzceļa attīstībai, ņemot vērā pasažieru plūsmu raksturīgos lūzuma punktus, vilcienu apgrīšanās punktus būtu lietderīgi izvietot Olainē, Vecāķos, Salaspilī un Babītē. Pirmajās trijās stacijās ir speciāli sliežu ceļi sastāvu apgrozībai ar pasažieru platformām. Babītes vietā varētu izvēlēties Priedaini, kur ir ceļš un platforma šādu vilcienu apgrozībai, turklāt šī stacija saistīta ar Jūrmalas pilsētas autobusu līniju. Minētās robežas varētu tikt precizētas.

Neelektrificētajā iecirknī Rīga – Sigulda un jaunbūvē Brasa – Ganību parks – Pētersala līdz elektrifikācijai satiksmi varētu uzturēt ar automotrisēm vai dīzeļvilcieniem.

Starptautiskā mērogā Rīgas attīstībai lietderīga varētu būt ātrgaitas dzelzceļa maģistrāles Rail Baltica būvniecība maršrutā Varšava-Kauņa-Rīga-Tallina. Ņemot vērā, ka Rail Baltica ātrgaitas vilcieniem jāpietur un tie jāapkalpo Latvijas galvaspilsētā vai jānodrošina efektīva sasaiste ar Rīgu ir rūpīgi jāizvērtē novietnes iespējas šādam terminālam.

Kravu pārvadājumi

Ņemot vērā Rīgas ostas objektu pārvietošanu uz Daugavas lejteci un Ziemeļu šķērsojuma ierīkošanu, tiek piedāvāta jauna dzelzceļa līnijas pāreja pāri Daugavai Eksportostas – Spilves pļavu rajonā, savienojot Brasas – Rīgas-Krasta un Lāčupes – Ilģuciema parka sliežu ceļus un izveidojot tiešo dzelzceļa savienojumu ar Bolderājas ostas un rūpniecības zonu, tādējādi atslogojot pilsētas centru no kravu pārvadājumiem starp mezgla stacijām un noslēdzot Rīgas dzelzceļa mezgla loku. Pēc kravu plūsmas pieauguma prognozes kustības apmēri pa Daugavas Ziemeļu šķērsojumu tuvāko desmit gadu laikā var sasniegt 10-12 kravas vilcienu (pārdevju) pārus diennaktī.

No vides aizsardzības viedokļa Rīga ir ieinteresēta preču pārvadājumus veikt pa dzelzceļu, nodrošinot, ka potenciāli bīstamie un smagie kravu pārvadājumi nenotiek pa pilsētas ielām.

Staciju ceļu skaita un lietderīgā garuma (tilpuma) palielināšana, kā arī signalizācijas iekārtas pilnveidošana ir svarīgs veicamais pasākums, jo paātrināsies un vienkāršosies manevru darbi, līdz ar ko samazināsies trokšņu līmenis un gaisa piesārņojums staciju tuvumā.

Lielas pārmaiņas gaidāmas **Kundziņsalas** sliežu ceļu izkārtojumā. Perspektīvā tiek plānota Andrejsalas teritorijas atbrīvošana no dzelzceļa sliedēm un kravu operāciju izpildes pārceļšana uz Kundziņsalu un Krievusalu.

Rīgas Ostas stacijas darba nodrošināšanai atjaunojams agrāk demontētais otrais galvenais ceļš starp Brasas posteni un Ganību parka (bijušais Rīgas preču stacijas) pievienojumu, saglabājot arī esošo galveno ceļu līdz Krasta parkam. Tāpat daļēji saglabājams Ganību parka ceļu izkārtojums pilsētas dzelzceļa ierīkošanai un kravu vagonu rezerves izvietojumam.

Iecirkņa Zemitāni – Skulte posmā Mangaļi – Ziemeļblāzma jāizbūvē otrais galvenais ceļš, bet satiksmes sastrēgumu novēršanai Ezera ielā un Mangaļu stacijas ekspluatācijas uzlabošanai jāizbūvē kustības pārvads pāri visiem Mangaļu stacijas parka ceļiem.

Ziemeļblāzmas stacijā jāveic pārbūve otrā galvenā ceļa un papildpievedceļu pievienošanai, bet vilcienu pieņemšana un nosūtīšana jākoncentrē **Rīnūžu parkā**, pārveidojot to par staciju un aprīkojot ar elektrisko centralizāciju un signalizācijas sistēmu savienojumā ar Ziemeļblāzmu. Abu iepriekšminēto staciju savienojums veicinās ātrāku vilcienu caurlaišanu Rīgas mezgla centrālajā daļā un līdz ar to saglabājamo pārbrauktuvju atslogošanu un vides aizsardzības prasību izpildi.

Pieaugot pārvadājamo kravu apjomam, paredzēts veikt **Torņakalna stacijas likvidāciju, kā arī** Lāčupes un Bolderājas parku infrastruktūras uzlabošanu. **Bolderājas parkā** paredzēts veikt ceļu skaita un lietderīgā garuma palielināšanu, bet perspektīvā – jauna specializēta parka Bolderāja -2 veidošanu, lai varētu apkalpot Krievu salā izbūvējamās terminālus. Perspektīvā paredzēts izvērtēt iecirkņu Rīga– Jelgava un Torņakalns - Tukums savienošā ceļa ar iecirkni Zasulauks – Bolderāja izbūves ekonomisko pamatotību.

Grūtības piedzīvo **Šķirotavas stacija**, kura apkalpo lielu daļu Latvijas teritorijas, kā arī Rīgas mezgla stacijas un pievedceļus, kur papildus stacijas pamatfunkcijām nākas uzkrāt sastāvus un vagonu grupas, kuras nav iespējams nogādāt uz vagonu izkraušanas vietām citiem uzņēmējiem piederošajos pievedceļos to aizņemtības dēļ. Problēmas ar kravas vagonu sastrēgumiem Šķirotavā palielināsies nākotnē, ja netiks savlaicīgi un veiksmīgi atrisināti pievedceļu attīstības jautājumi.

Tuvākajos gadu desmitos īpaša uzmanība jāpievērš dzelzceļa īpatsvara palielināšanai kombinētajos pārvadājumos, t.i. organizētai un saskaņotai kravu pārvietošanai ar vairāku transporta veidu palīdzību, lai uzlabotu kravu pārvadājumu plūsmu un samazinātu dažāda veida kravu pārvadājumu kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi.

Pēc starptautisko ekspertu domām, jaunajos apstākļos Latvijai jāklūst par ievērojamu loģistikas centru austrumu virzienā, tādēļ attīstīsies kravu pieņemšanas, sadales un nosūtīšanas uzņēmumi ar attiecīgām noliktavām, kravas laukumiem, dzelzceļa un autoceļu piebrauktuvēm. Pašlaik konteinerus uzkrāj dzelzceļa platformās ostas teritorijā, un grupās tās tiek nosūtītas uz Šķirotavas staciju. Pieaugot vagonu plūsmai, savlaicīgi jārezervē platība termināla ierīkošanai, izvietojot tur pieņemšanas un nosūtīšanas ceļus, celtnes, augstas kravu platformas, utt.

Rīgas domes politika:

9.7.1.1. Veicināt dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadājumos starp Rīgu un tās piepilsētām.

9.7.1.2. Iespēju robežās veicināt Rīgas dzelzceļa mezgla pilnveidošanu, ievērojot visas nepieciešamās prasības par ietekmi uz apkārtējo vidi.

9.7.1.3. Sadarbībā ar VAS „Latvijas Dzelzceļu”, Satiksmes ministriju, Rīgas rajona padomi un Rīgas plānošanas reģiona padomi veicināt dzelzceļa apvedceļa izveidošana Rīgas dienvidu daļā vai ārpus pilsētas robežām, lai dzelzceļa kravu satiksmi starp abiem Daugavas krastiem Rīgā varētu nodrošināt, apejot pilsētas centru.

9.7.1.4. Integrēt dzelzeļu pilsētas sabiedriskā transporta tīklā.

9.7.2. Autoceļi un autotransports

Autoceļu un autotransporta attīstībai ir liela loma Rīgas ekonomiskās attīstības interešu realizācijā Eiropas Savienības, Baltijas reģiona, valsts un aglomerācijas kontekstā.

Aptuveni 40% no visa vieglā autotransporta, kas dodas no Rīgas uz aglomerāciju vai otrādi ir Jūrmalas virzienā. Bez tam vairāk par 60% no šīm plūsmām dodas Centra virzienā, šķērsojot Daugavu, kas, pamatojoties uz iedzīvotāju kustīguma aptaujas datiem ir 30% no kopējām vieglā autotransporta plūsmām pāri Daugavai.

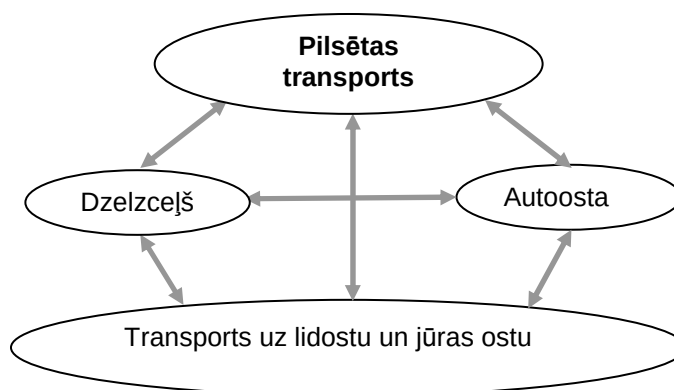
Piepilsētas, valsts un starptautiskajos pārvadājumos autobusi apkalpo pusi no dzelzceļa pārvadājumu apjomiem un autobusu daļai ir tendence palielināties par 15-20% gadā. Vieglo un kravas automašīnu satiksmes intensitāte arī katru gadu palielinās – par 4-7% gadā.

Satiksmes ministrijā izstrādāta apjomīga programma autoceļu modernizācijai Rīgas pilsētai pieguļošajās teritorijās. Starp būtiskākajiem pasākumiem jāatzīmē Via Baltica jaunais ievads pilsētā pa Brīvības ielas dublieri (Ziemeļu trases A daļu) un “Latgales ceļš” – ievads pa A.Deglava un Lubānas ielu.

Uzlabojoties ārējiem sakariem, palielinās ārējā autotransporta pārvadājumu apjoms, maršruti un to garums — pasažieru pārvadājumi iziet arī ārpus Latvijas teritorijas robežām. Tas palielina kustības iespējas, pasažieru apgrozījumu un Rīgas kā Baltijas valstu transporta mezgla nozīmi. Ārējo sakaru uzlabošanās rezultātā vairākkārt pieauguši arī starptautiskie kravu pārvadājumi, kuru organizācija pilsētā (autobāzes, tehniskā apkope, stāvlaukumi u.tml.) pašreiz notiek stihiski.

Lai precīzāk noskaidrotu ārējā pasažieru un kravu autotransporta stāvokli pilsētā un tam nepieciešamās attīstības iespējas, ir nepieciešams veikt papildus apsekojumus.

Attīstot Rīgu kā tranzīta koridora sastāvdaļu ar transfēra pakalpojumiem, ir nepieciešams izveidot vienotu multimodālu satiksmes mezglu, kurā jānodrošina pasažieriem ērtas pārsēšanās iespējas starp ārpuspilsētas un pilsētas transporta veidiem ar minimālu laika un enerģijas patēriņu.

Multimodāla satiksmes mezgla shēma

↔ nodrošināmas ērtas pārsēšanās ar laika un enerģijas patēriņa minimizāciju

Iespējamie pasākumi pārsēšanās ērtības nodrošināšanai Rīgā:

- Saistībai starp dzelzceļa staciju un autoostu izveidot slīdošas ietves,
- Transfēra pakalpojumus varētu organizēt autoostā, paredzot tajā vai tās tuvumā arī viesnīcas funkcijas,
- Saistībai ar pilsētas pasažieru transportu - pietuvināt pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, arī taksometru pieturas, pie izejām no ārpilsētas transporta peroniem,
- Visu esošo dzelzceļa staciju un pieturpunktu tuvumā jānodrošina pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietas, taksometru pieturas, velonovietnes un autonovietnes "līdzsvarota nodrošinājuma" variantam.

Rīgas domes politika:

9.7.2.1. Starptautiskā līmenī popularizēt Rīgu kā Eiropas nozīmes transporta mezglu, radot tā attīstībai labvēlīgus apstākļus.

9.7.2.2. Perspektīvā saglabāt un attīstīt Rīgas starptautisko autoostu tās pašreizējā novietnē galvenokārt starptautisko un tālsatiksmes reisu apkalpošanai.

9.7.2.3. Nenoraidot kompleksas ārējā autotransporta izpētes veikšanu Rīgai, ir jāizpēta iespēja starptautisko Rīgas autoostu papildināt ar lidostas un ostas transfēra funkcijām.

9.7.2.4. Uzlabot ārējā kravas autotransporta apkalpes līmeni un palielināt pilsētā muitas punktu skaitu, kas apkalpotu šo transporta veidu.

9.7.3. Jūras transports

Osta vēsturiski ir bijusi viens no galvenajiem Rīgas attīstības faktoriem un labklājības avotiem. 2008. gada laikā būtiski palielinājies pasažieru apgrozījums Rīgas ostā, sasniedzot

604 tūkstošus cilvēku, kas ir par 37% vairāk nekā iepriekšējā gadā, sasniedzot līdz šim maksimālo apjomu⁵⁶.

Rīgas osta ir izstrādājusi tās attīstības koncepciju, kurā ņemta vērā ostas saistība ar citiem pilsētas transporta veidiem, lielceļu tīklu un zemju izmantošanu.

Rīgas domes politika:

9.7.3.1. Ar teritorijas plānošanas instrumentu palīdzību nodrošināt Rīgas ostas attīstībai pietiekami lielu teritoriju, piemērotu infrastruktūru un efektīvus transporta pievedceļus (automaģistrāles un dzelzceļu), kas neskar pilsētas centru un novirza smago kravu transportu uz pilsētas lielceļiem.

9.7.3.2. Sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru pietātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā.

9.7.3.3. Veicināt Rīgas pasažieru ostai pieguļošā rajona apkalpes ar sabiedrisko transportu uzlabošanu.

9.7.4. Gaisa transports

Starptautiskā lidosta „Rīga” ir Baltijas reģiona galvenais gaisa satiksmes centrs, kas nodrošina regulāru pasažieru satiksmi, kravas un pasta pārvadāšanu ar civilās aviācijas gaisa kuģiem uz Eiropas un citām pasaules valstu pilsētām. Starptautiskā lidosta „Rīga” sniedz gan aviācijas (lidmašīnu, pasažieru un kravu apkalpošana), gan neaviācijas pakalpojumus (telpu un teritorijas noma, autonomvietnes, VIP centra pakalpojumi u.c). Tā apkalpo gan vietējās, gan starptautiskās aviolīnijas un ir kļuvusi par vienu no nedaudzajām Eiropas lidostām, kas apkalpo pilna servisa un zemo izmaksu lidsabiedrības.

Baltijas valstu lidostu vidū starptautiskā lidosta „Rīga” ietur līderpozīciju ar vislielāko pasažieru plūsmu. Starptautiskā lidosta „Rīga” kopumā 2008.gadā ir apkalpojusi 49 % no Baltijas valstu starptautiskajās lidostās apkalpotajiem pasažieriem. Kaimiņvalstu starptautiskās lidostas 2008.gadā kopā apkalpojušas 3.86 miljonus pasažieru, kamēr starptautiskā lidosta „Rīga” – 3,68 miljonus. Pēdējo gadu laikā VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” ir kļuvusi par vienu no visstraujāk augošajām lidostām Eiropā. Kopš 2004.gada tās apkalpoto pasažieru skaits ir četrkārtšojies. Tiešo lidojumu skaits no starptautiskās lidostas „Rīga” ir palielinājies no 15 maršrutiem 2002.gadā līdz 66 maršrutiem 2008/2009.gada ziemā. Starptautiskā lidosta „Rīga” 2008.gadā apkalpojusi 3,68 miljonus pasažieru, tādējādi sasniedzot 11,5 % pieaugumu, salīdzinot ar 2007. gadu.

⁵⁶ Papildus informāciju skatīt RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma raksta 7.2. un 7.3. apakšnodalās.

Izpētīts, ka labvēlīgos apstākļos līdz 2032. gadam starptautiskās lidostas „Rīga” apkalpoto pasažieru skaits var sasniegt 19,68 miljonus, bet reālistiskā prognoze paredz 13,95 miljonus apkalpoto pasažieru gadā. Šādas prognozes parāda pasaulē ietekmīgākās aviācijas nozares asociācijas IATA (*International Air Transport Association*) pētījums. Tādējādi arī turpmāk ir paredzams būtisks pasažieru skaita pieaugums.

Prognozētais pasažieru skaita pieaugums starptautiskajā lidostā „Rīga”:

Milj.	2008.g.	2012.g.	2018.g.	2023.g.	2028.g.	2032.g.
Optimistiskā	3,84	6,69	10,67	14,32	17,51	19,68
Reālistiskā	3,73	5,68	8,29	10,52	12,39	13,95
Pesimistiskā	3,60	4,88	6,18	7,16	8,02	8,61

IATA pārliecinoši atzīst, ka starptautiskā lidosta „Rīga” kļūs par svarīgu lidostu Ziemeļeiropā. Pētījumā ir norādīts, ka Latvijai ir unikāla iespēja attīstīt savu lielāko lidostu, ņemot vērā vēsturisko pieredzi, ģeopolitiskās robežu izmaiņas un jaunās pasaules ģeogrāfijas saskarsmi. Starptautiskajai lidostai „Rīga” ir iespējas sniegt ne tikai ērtu pieeju Latvijai, nodrošināt globālo saikni, bet arī būt par starpreģionu saiti. Starptautiskā lidosta „Rīga” atrodas aiz pilsētas administratīvajām robežām, taču samērā tuvu pilsētas centram (7 minūšu braucienā), tādēļ RTP-2006 tas ņemts vērā: plānojot darījumu un komerczonas lidostas tuvumā, plānojot ērtus sabiedriskā transporta sakarus (perspektīvā - sliežu ceļa izveidi) starp lidostu un pilsētas centru.

Tiek izstrādāts starptautiskās lidostas „Rīga” attīstības plāns (māsterplāns), kurā tiek risināts jautājums par sliežu ceļa ievada iespējamo izvietojumu starp lidostu un Rīgu.

Starptautisko lidostu „Rīga” ir jāuzskata par vienu no svarīgākajiem pilsētas transporta sistēmas elementiem un ekonomiskās izaugsmes dzinējspēkiem. Rīgas lidosta atrodas tuvu pilsētai, bet nerada īpašas problēmas trokšņu kontroles jautājumos. To pamato arī lidostas trokšņu līmeņu karte, kur ir redzams, ka lidostas trokšņu zona pārsvarā atrodas virs neapbūvētām vai ekstensīvi apbūvētām teritorijām, kurām nav raksturīga dzīvojamā funkcija.

2008.gadā starptautiskā lidosta „Rīga” pabeidza skrejceļa un apgaismes sistēmas rekonstrukcijas darbus, pagarinot skrejceļu par 650 metriem, sasniedzot 3200 metru garumu.

Pagarinātais skrejceļš ļauj apkalpot jebkura tipa lidmašīnu, kas ir priekšnoteikums starpkontinentālo lidojumu sākšanai. Kā arī skrejceļš ļauj iegūt nosēšanās kategoriju, kas nodrošina nosēšanos pacelšanos pie sliktākiem metroloģiskiem laika apstākļiem. Tuvākie līdzīgas kategorijas skrejceļi atrodas Stokholmā, lidostā „Arlanda”, un Helsinku lidostā „Vantaa”. Starptautiska lidosta „Rīga” pārliecinoši ir kļuvusi par dominējošo trīs Baltijas valstu lidostu vidū, tomēr darbs pie tas tālākas attīstības plāniem vēl turpinās. 2008.gadā starptautiskā lidosta „Rīga” apkalpoja 3.68 milj. pasažieru, apkalpoto lidmašīnu skaits – 57,2tūkstoši, kravu apgrozība – 7668 tonnas.

2008.gadā sākās būvdarbi vienā no lielākajiem investīciju projektiem Latvijā - biznesa parkā „Rixport” (Izmantojamā zemes platība -25 ha). Biznesa parkā „Rixport” bez biroju telpām atradīsies

vairākas dažādām komforta prasībām atbilstošas viesnīcas un plašas konferenču iespējas, dažādu pakalpojumu, izklaides un tirdzniecības objekti, kas kopumā veidos biznesa parku kā patstāvīgu urbanizētu vidi. Plānota liela Baltijas mēroga izstāžu centra attīstība. Arī turpmāk ir paredzēts komercdarbības un ar aviāciju saistītu loģistikas aktivitāšu pieaugums lidlauka Ziemeļu virzienā (virzienā uz K.Ulmaņa gatvi).

Rīgas domes politika:

9.7.4.1. *Veicināt sadarbību ar lidostas administrāciju, Satiksmes ministriju, Rīgas rajonu un Mārupes pagastu, lai, kopēji plānojot, varētu radīt lidostas attīstībai vislabvēlīgākos apstākļus, kas atbilstu arī Rīgas interesēm.*

9.7.4.2. *Veicināt ērtu sabiedriskā transporta sakaru nodrošinājumu (t.sk. izskatot iespēju perspektīvā izveidot sliežu transporta līniju) starp lidostu un Rīgas centru.*

9.8. Autonovietnes⁵⁷

Pilsētai attīstoties un pieaugot automobilizācijas līmenim valstī un it īpaši Rīgā, kļūst aktuāls jautājums par autonovietņu nodrošinājumu Rīgas vēsturiskā centra robežās. Analizējot Eiropas pilsētu ar izteiktiem vēsturiskiem centriem pieredzi, var secināt, ka satiksmes organizācijas problēmu veiksmīgu risinājumu pamatā ir stingra autonovietņu politika.

Rīgas pilsētā attiecībā uz autonovietnēm pastāv atšķirīgs pieprasījums dažādās tās daļās: Rīgas vēsturiskajā centrā, teritorijā līdz dzelzceļa lokam, pārējā pilsētas teritorijā (perifērijā). Vienmērīgu dažādu pilsētas teritoriju attīstību ir iespējams veicināt, izmantojot pārdomātu stāvvietu politiku.

Autonovietņu sistēmas attīstības mērķis ir panākt, lai:

- tiktu atslogoti transporta ievadi pieejās pilsētas centrālajai daļai,
- samazinātos uz ielām stāvošo automašīnu skaits RVC,
- samazinātos stāvvietas meklējošo automobiļu skaits pilsētas centrālajā daļā, tādējādi samazinot arī transporta plūsmu uz ielām,
- palielinātos sabiedriskā transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos,
- uzlabotos pilsētas vides kvalitāte un tiktu nodrošināta tālāka centra attīstība.

Rīgā ir jāizveido divu savstarpēji līdzsvarotu autonovietņu sistēma:

- **Pirmā** un svarīgākā ir **pilsētas nozīmes autonovietņu** izveidošana, kura sevī ietver maksas stāvvietas ielas sarkano līniju robežās, lielas ietilpības autonovietnes ap

⁵⁷ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Sabiedriskā transporta un autonovietņu attīstības shēma”.

dzelzceļa loku (ietilpība līdz 1500 automobiļiem) un stāvparki (P&R) ⁵⁸ (orientējošā ietilpība līdz 6,0 tūkst. Automobiļiem) pie pilsētas robežas.

- **Otrā ir autonovietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem** (kultūras centri, valsts un pašvaldības iestādes, tirdzniecības centri u.c.), kura sevī ietver kā maksas, tā arī bezmaksas autonovietnes ārpus ielas sarkano līniju robežām ar iespēju izmantot tās objektu apmeklētāju un pilsētas iedzīvotāju vajadzībām.

Rīgas domes politika:

- 9.8.1. *Atļaut autonovietnes Rīgas vēsturiskajā centrā ielas sarkano līniju robežās tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsmas lielums, it īpaši sabiedriskais transports. Noteikt augstu maksu par šo autonovietņu izmantošanu.***
- 9.8.2. *Vietās, kur atļauta automašīnu stāvēšana ielas sarkano līniju robežās, būtiski diferencēt maksu par stāvēšanu atkarībā no pieprasījuma un apkāmes rakstura.***
- 9.8.3. *Izveidot regulārus, caur centru kursējošus sabiedriskā transporta maršrutus, lai veicinātu autonovietņu izmantošanu ap dzelzceļa loku.***
- 9.8.4. *No autonovietnēm ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu gūtos ienākumus novirzīt autonovietņu veidošanai un uzturēšanai ap dzelzceļa loku un P&R stāvparku izveidei.***
- 9.8.5. *Izvietot P&R stāvparkus galvenokārt tramvaja maršrutu galapunktos. Izstrādāt satiksmes organizācijas pasākumu kompleksu veiksmīgai stāvparku attīstībai, lai nodrošinātu ievērojami lielāku tramvaja vidējo braukšanas ātrumu salīdzinot ar vieglā transporta vidējo braukšanas ātrumu attiecīgajā maršrutā.***
- 9.8.6. *Iekļaut vienotajā informatīvajā sistēmā visas autonovietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonovietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz autonovietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonovietnei.***

9.9. Transporta kustības īpašā režīma zona Vecrīgā

Vecrīgas teritorija ir ļoti blīvi apbūvēta, saglabāta vēsturiskās apbūves plānojuma struktūra un ielu plānojums ir specifisks – šauras, lielāko tiesu bruģētas ieliņas ar šaurām ietvēm, kuras nav piemērotas intensīvai transportlīdzekļu kustībai, jo vēsturiskajām ēkām kaitējumu rada vibrācijas, kuras izsauc transportlīdzekļu kustība, kā arī transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums.

⁵⁸ Latv. – novieto&brauc. Lielas ietilpības autonovietnes, no kurām tiek nodrošināti kvalitatīvi sabiedriskā transporta sakari ar citām (parasti centrālajām) pilsētas teritorijām.

Tomēr Vecrīgas teritorijā atrodas ne tikai dzīvojamās mājas, viesnīcas, biroji, veikali, bet koncentrētas arī daudzas valsts pārvaldes un pašvaldības iestādes. Tādējādi nav prognozējams, ka šajā zonā varētu pilnīgi izslēgt transportlīdzekļu kustību vai arī to regulēt ar vispārējiem līdzekļiem, jo jāņem vērā ne tikai Vecrīgas blīvās apbūves un ielu vēsturiski specifiskās īpatnības, nepieciešamība nodrošināt gājēju satiksmes prioritāti un drošību, tomēr vienlaikus dodot iespēju veikaliem un restorāniem piegādāt preces un pārtiku, tūristiem – piebraukt pie viesnīcām un iedzīvotājiem pie dzīvesvietām. Vienlaikus nepieciešams izslēgt iespēju izmantot Vecrīgas teritoriju braukšanai tranzītā, jo Vecrīgas teritoriju iespējams apbraukt tajā neiebraucot (to aptverošais ielu loks pieļauj apbraukšanu visos virzienos).

Vecrīgas teritoriju, kā īpaši aizsargājamu kultūrvēsturisko teritoriju, lai tajā nodrošinātu kultūras pieminekļu aizsardzību, saglabātu valsts un starptautiskas nozīmes vēstures objektus, nepieciešams noteikt kā īpaša režīma zonu Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā un ierobežot tajā transportlīdzekļu kustību.

Lai šo mērķi sasniegtu nepieciešams jauni Rīgas domes saistošie noteikumi, kas nosaka īpašā režīma teritorijas zonas robežas, kurā tiktu ierobežota transportlīdzekļu kustība. Atslogot Vecrīgas teritoriju no transportlīdzekļiem tikai ar ceļa zīmju palīdzību praktiski nav iespējams:

- ceļa zīmes Nr. 302 (Braukt aizliegts) un Nr.303 (mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts) – reāli nav iespējams kontrolēt/ pierādīt, vai persona, kura iebruc šo zīmju darbības zonā, tiešām tur dzīvo/strādā/piegādā kravu; šīs zīmes neattiecas arī uz vieglajiem automobiļiem un kravas automobiļiem, kuru pilna masa nepārsniedz 3,5 t
- savukārt ceļa zīme Nr.301 aizliedz iebrukt jebkādiem transportlīdzekļiem;
- ceļa zīmes Nr.414 (Gājēju ceļš) un Nr.416 (Gājēju un velosipēdu ceļš) nepieļauj iespēju to darbības zonā iebrukt iedzīvotājiem un preču piegādātājiem.

Pie tam, regulējot satiksmi tikai ar ceļa zīmēm, piemēram – ceļa zīmi Nr.301 „Iebraukt aizliegts”, ierobežojumu apjoms iedzīvotājiem un personām, kurām objektīvu iemeslu dēļ nepieciešams izmantot transportu, ir būtiskāks un nesamērīgs.

Līdz ar to, lai ierobežotu tranzīta transportu un nodrošinātu gājēju un velosipēdu satiksmes priekšrocības vecpilsētā, bet vienlaikus nodrošinātu iespēju iedzīvotājiem ar sadzīvi un īpašumu apsaimniekošanu saistītu kravu pievešanu, gan uzņēmējiem iespēju piegādāt preces un cita veida aprīkojumu piegādi uzņēmumiem, nepieciešama šī īpašās režīma zonas noteikšana Vecrīgas teritorijai. Tas dotu iespēju, izmantojot administratīvo regulējumu, ar kontroles mehānisma ieviešanu fiziski kontrolēt/samazināt transportlīdzekļu iebrukšanu Vecrīgā, tomēr saglabātu iespēju nepieciešamības gadījumos atļaut iebrukšanu.

Rīgas domes politika:

9.9.1. Sagatavot Rīgas domes saistošos noteikumus, kas nosaka īpašā režīma teritorijas zonas robežas, kurā tiktu ierobežota transportlīdzekļu kustība.

9.10. Satiksmes drošība

Pasaulē ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) ik gadu iet bojā vairāk par pusmiljonu cilvēku. Apmēram 10% no kopējā slimnieku gultu skaita aizņem CSNg cietušie. 1-3% no katras valsts nacionālā kopprodukta, neatkarīgi no valsts ekonomiskā stāvokļa tiek izmantoti CSNg seku likvidācijai.

Latvijā CSNg skaita rādītājs uz 1000 iedzīvotājiem ir viens no lielākajiem Eiropā. Satiksmes drošības paaugstināšanas jautājums ir ļoti aktuāls un Satiksmes ministrijā izvirzīts kā īpaši svarīgs un prioritārs.

“Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013.gadam” izstrādāta 2006.gadā. Tajā nosprausts mērķis – līdz 2013.gadam salīdzinājumā ar 2001.gadu samazināt CSNg bojā gājušo skaitu par 70%. Starpmērķis ir līdz 2010.gadam panākt bojā gājušo skaita samazināšanos par 50%, atbilstoši ES izvirzītajam mērķim. Lai to realizētu, ir jāatrisina vairāki uzdevumi: mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības garantēšana, bērnu drošības līmeņa paaugstināšana ceļu satiksmē, transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ievērošanas nodrošināšana, transportlīdzekļu vadīšanas alkohola reibumā izskaušana, transportlīdzekļa vadīšanas nogurumā samazināšana, CSNg smaguma pakāpes samazināšana, sabiedrības iesaistes ceļu satiksmes drošības problēmu risināšanā veicināšana un pastāvīgo pasākumu, kas nodrošina normālu ceļu satiksmes funkcionēšanu atbilstoši satiksmes drošības prasībām, veikšana. Šādi uzdevumi negadījumos bojā gājušo un cietušo skaita samazināšanā ir izpildāms tikai pie nosacījuma, ka arī finanšu līdzekļi ceļu satiksmes drošības paaugstināšanas pasākumu īstenošanai tiks iedalīti tādā apjomā, kā tas ir noteikts “Ceļu satiksmes drošības programmā 2007.-2013.gadam”.

Ceļu satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanā valstī aktīvi iesaistās Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), tās sniegtā informācija liecina, ka Rīgā 2008.gadā notikuši 1401 CSNg, kuros ievainoti 1932 cilvēki, bet bojā gājuši 46 cilvēki. 2008. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ievainoto skaits salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem ir sarucis.

RD Satiksmes departametā Izstrādāta “Rīgas pilsētas Satiksmes drošības Baltā grāmata”, kas nosaka departamenta darbības virzienus satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanai pilsētā laika posmā no 2005. gada līdz 2009. gadam.

Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltās grāmatas īstenojamie pasākumi ir saskaņā ar ES finansētajiem projektiem “Polis” un “ACCESS – Eurocities SAFE Campaign” deklarāciju par pilsētu satiksmes drošības politikas principiem. Eiropas Ceļu drošības hartas rīcības plāna Rīgas sadaļa paredz sekojošas aktivitātes:

- Droša ātruma izvēle pie izglītības iestādēm un dzīvojamās zonās, nepieciešamības gadījumā izbūvējot ātrumvaļņus;

- Gājēju pāreju reģistra izveidošana un gājēju pāreju aprīkojuma uzlabošana (redzamība, apgaismojums, ceļa zīmes, drošības salīņas utt.),
- Sadarbībā ar Ceļu policiju ceļu satiksmes negadījumu analīze un nepieciešamie pasākumi situācijas uzlabošanai,
- Luksoforu objektu uzstādīšana un rekonstrukcija krustojumos un ceļu sadalošajos posmos ar relatīvi augstu transportlīdzekļu un gājēju satiksmes intensitāti, un ceļu satiksmes negadījumu skaitu,
- Satiksmes vadības centra paplašināšana un papildus video novērošanas iekārtu uzstādīšana uz ielām ar augstu satiksmes intensitāti un lielu ceļu satiksmes negadījumu skaitu,
- Satiksmei bīstamo krustojumu pārveide,
- Apgaismojuma ierīkošana uz ielām, kur tas vēl nav uzstādīts,
- Veloceliņu tīkla izveides turpināšana,
- Vides pieejamības un drošības veicināšana cilvēkiem ar pārvietošanās grūtībām, izveidojot slīpumu no un uz ietvēm un sabiedriskā transporta pieturvietās, kā arī uzstādot ar skaņas signāliem aprīkotus luksoforus.

Baltās grāmatas sastāvā ietilpst rīcības plāns satiksmes drošības paaugstināšanai:

- Mazaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem – gājējiem:
 - o *regulējamu gājēju pāreju izveidošana;*
 - o *redzamības pilnveidošana pie gājēju pārejām;*
 - o *brauktuvju sašaurināšana pie gājēju pārejām;*
 - o *gājēju barjeras;*
 - o *dzīvojamo zonu noteikšana;*
 - o *ātruma samazināšana pie mācību iestādēm;*
 - o *ceļu infrastruktūras piemērošana cilvēkiem ar pārvietošanās traucējumiem.*
- Velotransportam:
 - o *veloceliņu izveide un attīstība.*
- Autotransportam:
 - o *brauktuves un ceļa zīmju redzamība;*
 - o *satiksmes mezglu pārveidošana;*
 - o *transporta līdzekļu vadītāju informēšanas pasākumi.*
- Sadarbībai un kontrolei:
 - o *ceļu satiksmes negadījumu analīze;*
 - o *drošs ceļš uz skolu;*
 - o *sadarbība ar citām institūcijām un masu medijiem;*
 - o *ātruma kontroles ierīces.*

Rīgas domes politika:

9.10.1. *Sadarbībā ar Valsts Ceļu policiju un Rīgas pašvaldības policiju veicināt visu satiksmes dalībnieku drošības paaugstināšanu – saskaņā ar Satiksmes departamenta rīcības plānu.*

9.11. Vienota satiksmes pārvaldes sistēma

Lai ierobežota finansējuma apstākļos efektīvāk izmantotu esošās rezerves un izveidotu 21.gs. prasībām atbilstošu apvienotu, pārvaldītu un atsaucīgu sistēmu pilsētā, pakāpeniski jārealizē pasaulē plaši pazīstama "Inteliģentā transporta vadības sistēma (ITVS)". Ar ITVS palīdzību ir iespējams par 10-15% paaugstināt ielu tīkla caurlaides spēju. Finansējuma apjomi ITVS ieviešanai ir desmitiem reižu mazāki nekā būvniecības izmaksas, panākot analogiskus rezultātus.

ITVS sevī ietver plaša klāsta dažādu mūsdienu tehnoloģiju apvienojumu. ITVS pamatā ir informācijas apstrāde, komunikācijas, kontrole un elektronika, kas savstarpēji iedarbojoties, veicina transporta plūsmas kustības drošumu, efektivitāti, ietaupa laiku un naudu, kā arī mazina riska faktorus uz ceļiem.

Rīgas pilsētā laika posmā no 2006.-2018. gadam nepieciešams ieviest sekojošās ITVS vadības sistēmas:

- Maģistrālo ceļu vadības sistēmas;
- Joslu kustības vadības sistēmas;
- Sabiedriskā transporta vadības sistēmas;
- CSNg vadības sistēmas;
- Operatīvo transportlīdzekļu vadības sistēmas;
- Elektroniskās apmaksas sistēmas;
- Informatīvas sistēmas transportlīdzekļu vadītājiem.

Visos pilsētas B un C kategorijas ceļos (ielās) ieviest vadības sistēmas, kuras organizē satiksmi uz galvenajiem ceļiem ar monitoru, luksoforu signālu un citu komunikāciju līdzekļu palīdzību nododot informāciju satiksmes dalībniekiem. Šīs sistēmas izmanto novērotos datus, lai radītu vienmērīgu satiksmes plūsmu visā ceļa garumā, kā arī izplata svarīgu informāciju par braukšanas apstākļiem ar dinamisko ziņu zīmēm vai ceļa apkalpojošo radio.

ITVS iespējas un piedāvātie risinājumi, kurus būtu lietderīgi izmantot arī Rīgā:

- **Novērošana.** Pamatnosacījums ITVS izveidei ir satiksmes novērošana izmantojot sensorus, kameras, veicot ceļa „monitoringu”.
- **Satiksmes kontrole.**

1. *Operatīvā transporta prioritāte.* Ar sensoru palīdzību uztver tuvojošos operatīvo transportlīdzekli un nodrošina luksoforā degošās zaļās gaismas fāzes pagarinājumu.
 2. *Sabiedriskā transporta prioritāte.* Sabiedriskā transporta prioritātes sistēmas izmantojot sensorus uztver sabiedriskā transporta tuvošanos un nodrošina nemainīgu tā kustību krustojumos mainot luksoforā degošo gaismu fāzes.
 3. *Adaptīvā luksoforu signālu kontrole.* Atkarībā no satiksmes plūsmas pielāgo luksoforā degošo gaismu fāžu ilgumus.
 4. *Komplicētās luksoforu signālu sistēmas.* Piemēram, „Zaļais vilnis”, nodrošinot transporta plūsmas vienmērīgu kustību.
 5. *Kustības ātrumu dažādošana.* Ievērtējot satiksmes sastāvu un blīvumu, kā arī ievērtējot laika apstākļus uz dinamiskajām ceļa zīmēm norāda piemērotu un atbilstošu braukšanas ātrumu.
 6. *Gājēju/velosipēdistu detektori.* Pašu gājēju un velosipēdistu iedarbināmi pārejas signāli.
- **Joslu kustības vadība.**
 1. Pārmaiņus izmantojamas joslas sastrēgumstundās (luksofori, kas norāda kustību joslās).
 2. Satiksmes plūsmas sensori, elektronisko maksājumu sistēmas var tikt pielietoti sastrēgumu mazināšanai gan visā ceļa platumā, gan uz atsevišķām joslām.
 3. Joslu vadība. Izmantojot novērošanas datus organizē satiksmi joslās (izvairoties no CSNg).
 4. Kustības ātruma dažādošana.
 5. Operatīvā transporta joslas.
 - **Stāvvietu vadības sistēmas.** Ar monitoriem norāda stāvvietu kapacitāti, vēlamo braukšanas virzienu tādā veidā paaugstinot ērtības līmeni.
 - **Pārkāpēju novērošana.** Attiecināma uz kopējo braukšanas ērtības un drošuma līmeņa paaugstināšanu (izmanto kameras, sensorus, u.c. tehnoloģijas).

Joslu kustības vadības sistēmas. Ir sešas galvenās ITVS funkcijas, no kā sastāv joslu vadības sistēmas. Satiksmes novērošanas sistēmas izmanto detektorus un video aprīkojumu, lai nodrošinātu progresīvākos joslu vadības pielietojumus. Satiksmes kontroles līdzekļi uz joslu pievedceļiem, piemēram, pievedceļu luksofori izmanto sensoru nosūtīto informāciju, lai optimizētu braukšanas ātrumu joslās un pievedceļu luksoforu fāzes. Joslu vadības pielietojumi var risināt joslu efektīvo kapacitāti un aktivizēt augstas nozīmes pārslēgšanās režīmus. Īpašo gadījumu transporta vadības sistēmas palīdz novērst sastrēgumus stadionos vai sanāksmju centros. Rajonos, kur šādi pasākumi notiek bieži, tiek uzstādītas lielas mainīgās ceļazīmes vai cita veida joslas kontrolējošs aprīkojums. Rajonos, kur šādi pasākumi notiek reti, satiksmes plūsmu normalizē pārvietojams aprīkojums. Šādi pilnveidotie sakari uzlabo informācijas

apmaiņu braucēju vidū. Tādējādi autobraucēji dažādos veidos, ieskaitot aktīvās informatīvās ceļazīmes, lielceļu informatīvo radio vai specializētu informāciju, kas tiek nosūtīta tieši uz kādu konkrētu transportlīdzekļu grupu, var saņemt būtisku informāciju atkarībā no atrašanās specifikas.

Sabiedriskā transporta vadības sistēmas. Sabiedriskā transporta ITVS pakalpojumos ietilpst novērošana un saziņas līdzekļi, piemēram, automātiski nosakāmās atrašanās vietas sistēmas, datorizēti dispečeru sakari un novērošanas kameras, kas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem palīdz uzlabot efektivitāti un drošības līmeni.

- **Drošība.**

1. Iekšējā transportlīdzekļu novērošana.
2. Sabiedriskā transporta pieturvietu novērošana.

- **Transporta pieprasījuma vadība.**

1. Dinamiska transporta maršrutēšana izmantojot novērošanas datus un sistēmas, kas nosaka sabiedriskā transportlīdzekļa atrašanās vietu.
2. Dažādu sabiedriskā transportlīdzekļu tipu koordinēšana un saskaņošana.

- **Sabiedrisko transportlīdzekļu parku vadība.** Izmanto transportlīdzekļu automātiski nosakāmās atrašanās vietas sistēmas un datorizētos dispečeru sakarus.

- **Informācijas izplatīšana.** Sabiedriskā transporta organizācijas var izplatīt gan kustības grafiku sarakstus, gan pārvietošanās informāciju dažādā veidā – caur iekšējām transportlīdzekļu sistēmām, ceļa malā vai ar dinamiskajām ceļa zīmēm, ar interneta starpniecību vai citām bezvadu ierīcēm (mobilie tālruņi, radio u.c.).

CSNg vadības sistēmas var samazināt negadījumu radītos transportplūsmas triecienviļņus (sastrēgumu izplatīšanās) jau laikus raidot informāciju par notikušo gan citiem plūsmas dalībniekiem, gan atbilstošajām instancēm. Šī vadības sistēma ir saistīta ar dažādām novērošanas tehnoloģijām, kuras ietilpst arī joslu vadības sistēmā un maģistrālo ceļu vadības sistēmā.

- **Novērošana un noteikšana**

1. Detektori. Akustiskie detektori, kas apvienoti ar novērošanas kamerām.
2. Bezvadu 112. Telefonautomāti gar ceļa malām, automātiskās sistēmas, kas reģistrē CSNg.
3. Satiksmes kustības dalībnieku sniegtā informācija.

- **Mobilizēšana**

1. Operatīvā transportlīdzekļu atrašanās vietas noteikšana.
2. Izdevīgākā maršruta noteikšana līdz CSNg vietai.

- **Informācijas izplatīšana**

1. Dinamisko ziņu ceļa zīmes.

2. Ceļu apkalpojošais radio.

Operatīvo transportlīdzekļu vadības sistēmas. ITVS pielietojums neparedzētos gadījumos ietver bīstamo materiālu vadību, ātrās medicīniskās palīdzības pakalpojumu izvietojumu un liela un maza apmēra ārkārtējas palīdzības un evakuācijas operācijas.

Elektroniskās apmaksas sistēmas aptver dažāda veida komunikācijas un elektronikas tehnoloģijas, lai izdalītu komerciālos, sabiedriskos un privātos transportlīdzekļus galvenokārt ceļa nodokļa maksas nolūkos. Papildus ITVS iespējams pielietot arī maksas ceļu vai zonu kontrolēšanai, nodrošinot lietotājiem ērtas un efektīvas braukšanas maksas uzskaites un iekasēšanas procedūras.

- **Ceļa lietošanas maksas un ceļa nodokļa iekasēšana.** Elektroniskās apmaksas sistēmas tiek veidotas speciālos maksas laukumos izmantojot elektroniskās sistēmas, kas paātrina veicamās operācijas un nodrošina pārlicēbi par veiktajiem maksājumiem. Sistēmas galvenokārt sastāv no transportlīdzekļos ievietotiem retranslatoriem, kurus nolasa maksas laukumos novietotie sensori.
- **Sabiedriskā transporta maksa.** Elektroniskās maksājumu sistēmas, kas izmanto magnētiskās kartes. Pateicoties to pielietošanas vienkāršībai un universālumam, palielinās apkalpošanas ātrums un tiek ietaupīti līdzekļi.
- **Stāvvietu apmaksas sistēmas.** Izmanto magnētiskās kartes, ievietotos retranslators vai speciālus svītru kodus uz transportlīdzekļiem.
- **Vienotās apmaksas kartes (biļetes) izveide.** Maksā gan par autobusu, trolejbusu, tramvaju, vilcienu, gan ceļa nodokli.

Informatīvās sistēmas izmanto dažādas tehnoloģijas, ieskaitot Interneta mājas lapas, telefonlīnijas, kā arī televīziju un radio, lai dotu iespēju lietotājiem pieņemt informētākus lēmumus attiecībā uz ceļojuma uzsākšanu, maršruti un ceļojuma veidiem. Viena specializētā tālruņa numura ieviešana varētu uzlabot autobraucēju piekļuvi informācijai visā valstī.

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas, kas nosaka pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem, projektā Inteligēnto transporta sistēmu (ITS) jomā plānoti šādi pasākumi:

- ITS lietotājiem un ITS pakalpojumu sniedzējiem ir pieejami ticami un regulāri atjaunināti attiecīgie autotransporta dati;
- dažādu reģionu vai dažādu dalībvalstu kompetentie satiksmes informācijas un uzraudzības dienesti var apmainīties ar ceļa, satiksmes un maršruta datiem un citu attiecīgo informāciju;
- ITS sistēmas, kas saistītas ar drošumu un drošību transportlīdzekļos un ceļu infrastruktūrā, integrēšana, kā arī drošas cilvēka un mašīnas saskarnes, jo sevišķi attiecībā uz portatīvajām ierīcēm izstrādāšana;

- dažādu ITS lietotņu, arī saistībā ar transportlīdzekļu un ceļu infrastruktūras savstarpējo apmaiņu un saziņu integrēšana vienā platformā;
- ITS lietotņu un pakalpojumu, kuru darbībai nepieciešami globāli, nepārtraukti, precīzi un garantēti laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumi, satelītu infrastruktūru vai jebkuru tehnoloģiju veidu, kas nodrošina līdzvērtīgu precizitātes līmeni, izmantošana.

Rīgas domes politika:

9.11.1. *Veicināt, lai Rīgā tiktu ieviesta Inteliģentā transporta vadības sistēma, tādējādi efektīvi izmantojot pieejamos finanšu resursus transporta situācijas uzlabošanai pilsētā.*

9.11.2. *Pilsētas transporta sistēmas plānošanas procesā pielietot modelēšanas metodi, izmantojot elektroniskos transporta simulācijas modeļus.*

9.12. Atsevišķu pilsētas teritoriju transporta apkalpes principi

VECRĪGA

Mērķi:

- nodrošināt priekšroku gājējiem,
- samazināt motorizētā transporta izmantošanu Vecrīgā.

Izvirzītos mērķus ir iespējams sasniegt sekojot šādiem principiem:

- Samazināt automašīnu iebraukšanu:
 - Augstāka iebraukšanas maksa,
 - Stingrākas prasības iedzīvotājiem,
 - Paturēt fiziskās barjeras.
- Ierobežot stāvvietu iespējas:
 - Plašāks aizliegums automašīnu stāvēšanai uz brauktuvēm,
 - Nav daudzstāvu autonovietnes iekšpusē (tikai pie robežas ārpusē),
 - Pārkāpēju transportlīdzekļus aizvākt ar autoevakuatoriem.
- Apgrūtināt motorizēto transportlīdzekļu iekšējo kustību:
 - Novietot ātrumu ierobežojošos vaļņus,
 - Braucamo ielu tīklu veidot sarežģītāku,
 - Kā brauktuvi segumu lietot apaļo bruģakmeni⁵⁹.
- Uzlabot gājēju tīklu:

⁵⁹ Šajā gadījumā ir īpaši jāpieņem pie alternatīviem risinājumiem, lai arī cilvēkiem ar ierobežotām kustību iespējām būtu iespējams šķērsot šādas ielas.

- Izveidot pietiekoši platas ietves,
 - Lietot gājējiem draudzīgu segumu,
 - Izvietot atpūtas vietas (ar soliņiem) ik pēc noteikta intervāla.
- Palīdzēt gājējiem pārvietoties:
- Izveidot vienu vai divus motorizēta (ieteicams elektrotransports) vieglā pasažieru transporta maršrutus,
 - Atbalstīt vieglo ormaņu/velorikšu/kariešu apkalpi.

CENTRS

- Izmantot pilnīgi esošo ielu tīklu, bet nepaplašināt to.
- C kategorijas ceļus (ielas) un kritiskās ielas apgādāt ar satiksmes pārvaldes programmām:
- Nepieļaut automašīnu stāvēšanu vai apstāšanos gar ietvēm noteiktos posmos uz ielām ar sabiedrisko transportu,
 - Satiksmes luksofori visos krustojumos; visi ar gājēju papildsekciju,
 - Vietās, kur satiksmes intensitāte atšķiras no rīta un vakarā, izveidot reversās kustības joslas,
 - Ja jālieto šauras braucamās joslas, samazināt atļauto ātrumu un uzstādīt radara merītājus,
 - Noteikt pēc iespējas vienvirziena ielas,
 - Cik iespējams, izveidot sabiedriskā transporta pieturu brauktuves paplašinājumus (kabatas),
 - Aizliegt kreisos pagriezienus uz visiem C kategorijas ceļiem (ielām), ja to veikšanai nav rezervēta atsevišķa josla,
 - Aizliegt jebkākus pagriezienus (ieskaitot arī uzbraukšanu uz C kategorijas ceļu (ielu) joslām) īpaši kritiskos posmos,
 - Izvietot pēc iespējas vairāk ceļu policistus uz ielām,
 - Nodrošināt preču piegādes veikaliem stingri noteiktos laika posmos.
- Ierobežot iebraukšanu centrā (īpaši pēc B kategorijas ceļu (ielu) un C kategorijas ceļu (ielu) tīkla sistēmas izveides), ieviešot ielu lietošanas maksas režīmu visā centra teritorijā⁶⁰:
- Maksas zonas robeža varētu tikt noteikta pa esošo dzelzceļa loku Daugavas labajā krastā.
 - Automobilji lieto elektroniskos raidītājus vai biļetes iebraukšanai. Var būt arī vairākas iekšējas robežas centrā, kur ir paaugstinātas maksas iebraukšana.

⁶⁰ Maksas zona neattiektos uz šīs teritorijas iedzīvotājiem, kā arī maksas zonas teritorija ir nosakāma tikai pie nosacījuma, ka tiek piedāvāta vismaz viena alternatīva Daugavas šķērsošanas vieta Rīgā bez maksas.

- Tarifs iebraukšanai atkarīgs no iebraukšanas laika un kopējā iebraucēju apjoma – tarifu varētu aprēķināt, pamatojoties uz iedzīvotāju gada vidējās neto algas lielumu. Aktuālā tarifa līmenis tiek nepārtraukti izziņots pa radio un uz informācijas dēļiem ielu malās, it sevišķi tuvojoties centram.
- Sabiedriskajam transportam, gājējiem un velosipēdistiem ir priekšroka:
 - Izvērtēt iespēju perspektīvā nozīmēt ielas, kur progresīvi ierobežota automobiļu kustība, atstājot tas sabiedriskā transporta, gājēju, velosipēdistu un, iespējams, arī motociklistu, mopēdistu un motorolleru braucēju lietošanā, piemēram, Brīvības iela, Vanšu tilts, Basteja/Aspazijas bulvāris, Marijas iela, Dzirnavu iela,
 - Reformēt sabiedriskā transporta apkalkpes tīklu centra kodolā veidojot lokus,
 - Pieturas ar nojumi, soliņiem un atbilstošu informāciju par pārvietošanās iespējām ar sabiedrisko transportu (t.sk., maršrutu shēmas, grafiki).
- Stāvvietas centrā ir atļautas, ja tās nav pārāk uzkrītoši redzamas un tās netraucē cilvēku un satiksmes līdzekļu kustībai:
 - Kritiskos ielu posmos aizliegts stāvēt vai apstāties uz brauktuves visu laiku, vai noteiktās diennakts stundās,
 - Ieviest maksas režīmu visām stāvvietām uz brauktuvēm, augstākās cenas pie centra kodola, proporcionāli samazinoties, palielinoties attālumam,
 - Pielietot autoevakuātorus pret pārkāpējiem,
 - Atļaut un atbalstīt autonovietņu celtniecību pazemē vai daudzstāvu ēkas kvartālu iekšpusē ar pēc iespējas neuzkrītošākām ieejām/izejām, ne lielākas par 200 vietām, ar automātiskiem brīvo vietu skaitītājiem.
- Izveidot inteligentu transporta vadības sistēmu (ITVS) kā kontroles mehānismu visai centra darbībai:
 - Izvietot pastāvīgus satiksmes skaitītājus visos svarīgos posmos, pievienotus centrālai sistēmai,
 - Pieslēgt visus luksoforus centrālai datora sistēmai ar piemērotām kontroles programmām,
 - Nepārtraukti kontrolēt ne tikai zaļās fāzes pie katra krustojuma, bet arī sekot satiksmes intensitātes līmenim, kas tiek pārvērsts robežu pārbraukšanas maksā,
 - Nepārtraukti izziņot šo informāciju pa radio un ar informācijas dēļiem,
 - Pievienot autonovietņu brīvo vietu informāciju šai sistēmai.

PĀRĒJĀ RĪGAS TERITORIJA

Uzdevumi:

- Pilnveidot galveno ceļu (ielu) hierarhiju,
- Izveidot ierobežotas pieejas B un C kategorijas ceļus (ielas),
- Izveidot sabiedriskā transporta līnijas, papildināt autonovietnes ar stāvparku (P&R) iespējām, veidot pievedapkalpes tīklus,
- Atbalstīt maršruta taksometru apkalpi,
- Ieviest satiksmes nomierināšanas programmas dzīvojamajos rajonos,
- Ielu sarkano līniju un dzelzceļa nodalījuma joslu korekcijai (mēroga 1:500 topogrāfiskajai situācijai atbilstoši precizēšanai) izstrādājami Rīgas domes saistošie noteikumi.

PIEPILSĒTA

Uzdevumi:

- Izveidot sabiedriskā transporta terminālus ar stāvparku (P&R) iespējām,
- Atbalstīt maršruta taksometru apkalpi,
- Izveidot reģionālos B un C kategorijas ceļus (ielas),
- Progresīvi papildināt ielu tīklu.

Rīgas domes politika:

9.11.1. *Plānojot un attīstot Rīgas transporta sistēmu, ievērot komplekso pilsētas struktūru, attiecīgi pielietojot atšķirīgus attīstības principus un nosacījumus Vecrīgā, pilsētas centrā, pārējā pilsētas teritorijā un attiecībā uz Rīgas sasaisti ar apkārtējām teritorijām.*

10. SABIEDRISKĀS IESTĀDES

Sociālās infrastruktūras institūcijas un ar to saistītā vide dod iespēju iedzīvotājiem apmierināt izglītības, kultūras, veselības, sociālās aprūpes, atpūtas sporta un brīvā laika pavadīšanas iespējas, tai pat laikā nodrošinot pilsētas iedzīvotājus ar daudzveidīgām darba vietām.

RTP-2006 ar grozījumiem kompetencē nav sabiedriskās apkalpes sistēmas izveides jautājumu izstrāde, tomēr tam ir jāsekmē sociālās infrastruktūras tīkla attīstība teritoriālā aspektā, rezervējot pilsētā zemi jaunu, pilsētai un iedzīvotājiem svarīgu sabiedriskās apkalpes objektu būvniecībai.

Prognozējot Rīgas pilsētas sociālās infrastruktūras attīstību kopumā un to teritoriālo izvietojumu, jāņem vērā vairāki faktori. Pamatojoties uz to, ka Rīgas ekonomiskie rādītāji ir labāki attiecībā pret pārējo Latviju, pilsēta piedāvā atsevišķus unikālus pakalpojumus gan veselības aprūpē, gan izglītībā, gan kultūras jomā, kas piesaista pakalpojumu saņēmējus ne tikai no Rīgas reģiona, bet arī no visas Latvijas. Šādu piesaisti veicina arī atbilstošas sociālās infrastruktūras trūkums pierīgas teritorijās. Turklāt gandrīz visi pakalpojumi ir koncentrēti Rīgas vēsturiskajā centrā, tādējādi netiek veicināta sociālās infrastruktūras attīstība citos Rīgas dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs.

Rīgas pilsētas vēlme kļūt par „Baltijas centru” nosaka nepieciešamību pēc kvalitatīvu pakalpojumu piedāvājuma arī sociālajā sfērā.

Rīgas domes politika:

- 10.1. Attīstot pilsētu, tuvināt iedzīvotājiem tiem nepieciešamos pakalpojumus, iespēju robežās lokalizējot sociālo infrastruktūru.**
- 10.2. Prioritāri izmantot esošās sabiedriski nozīmīgās būves iedzīvotāju izglītības, mācību, kultūras un atpūtas, veselības un sociālās aprūpes vajadzībām.**
- 10.3. Nodrošināt zemesgabalus sabiedriskās apkalpes objektu būvniecībai ērtas sasniedzamības robežās.**
- 10.4. Veidot informācijas sabiedrību un attīstīt e-pakalpojumu pieejamību un izmantošanu.**

10.1. Izglītība⁶¹

Pēdējos gados vispārīzglītojošajās skolās skolēnu skaits samazinās, arī augstskolās un koledžās studējošo skaits auga, līdz pēdējos 2 mācību gados ir krities, kas lielā mērā ir saistīts

⁶¹ Skatīt RTP-2006 kartoshēmu „Izglītības iestādes”.

Kartoshēma „Izglītības iestādes”.

ar kopējo demogrāfisko situāciju Rīgā un Latvijā, jo iedzīvotāju skaitam ir tendence samazināties.

Valstī notikusī izglītības reforma ir vērsta uz centralizāciju, kā rezultātā izglītības iestādes tikušas apvienotas, un to kopējais skaits ir samazinājies. Rīgas pilsētā koncentrētajām skolām ir augstāks prestižs, tādēļ daudzi skolēni no Rīgas reģiona pašvaldībām brauc mācīties uz Rīgu.

Rīgas domes politika:

- 10.1.1. Veikt valsts un pašvaldības ēku apmaiņu, lai pašvaldības izglītības iestādes atrastos pašvaldībai piederošās ēkās.**
- 10.1.2. Veicināt zem izglītības iestādēm esošo zemju atpirkšanu no privātīpašniekiem pašvaldības īpašumā, lai atvieglotu pašvaldības izglītības iestāžu funkcionēšanu un apsaimniekošanu.**
- 10.1.3. Atbilstoša pieprasījuma gadījumā, veicināt jaunu izglītības iestāžu celtniecību esošos vai perspektīvajos Rīgas dzīvojamajos rajonos.**
- 10.1.4. Turpināt izglītības iestāžu ēku renovāciju un sakārtošanu atbilstoši būvnormatīvu prasībām un sanitāri higiēniskajām normām, kā arī izglītības programmu izpildei.**
- 10.1.5. Turpināt izglītības iestādēm piekrītošo teritoriju labiekārtošanu.**
- 10.1.6. Izveidot bērnu un jauniešu centrus uz skolu bāzes, labiekārtojot to neizmantotās telpas, kā arī veidojot atsevišķus centrus Bolderājā, Ziepniekkalnā, Pļavniekos, Purvciemā, Čiekurkalnā, Ilģuciemā, Šampēterī un jaunceļamajos dzīvojamajos rajonos/apkaimēs, nodrošinot vienmērīgu lietderīga brīvā laika pavadīšanas iespēju tīklu pilsētas teritorijā.**
- 10.1.7. Pieļaut telpu rezervēšanu un izmantošanu daudzdzīvokļu māju pirmajos stāvos bērnu un jauniešu centru izvietšanai.**
- 10.1.8. Atbilstoša pieprasījuma gadījumā veicināt jaunu mūzikas skolu izveidi Purvciemā, Mežaparkā, Imantā, Zolitūdē un pilsētas centrā.**
- 10.1.9. Izveidot un labiekārtot stacionāru bērnu un jauniešu nometni Mangaļsalā.**
- 10.1.10. Uzbūvēt jaunu interešu izglītības iestādi Rīgas Skolēnu pils izvietšanai.**

Pirmsskolas iestādes

Pašvaldības rīcībā esošā informācija liecina, ka pirmsskolas vecuma bērnu īpatsvars, kas apmeklē pirmsskolas izglītības iestādes, 2007.gadā bija 60%. Pēdējo gadu datu analīze liecina, ka situācija ar katru gadu ir pasliktinājusies un līdz ar to pašvaldība attālinājusies no uzstādītā mērķa rādītāja. Pirmsskolas vecuma bērnu skaits, kuri stāv rindā un kuriem pašvaldība nevar nodrošināt vietas pirmsskolas izglītības iestādēs, 2007.gadā bija 3938, tas ir divas reizes vairāk nekā 2004.gadā, turklāt Rīgas bērnudārzus nereti apmeklē citās pašvaldībās reģistrēti bērni. 2006.gadā Rīgā bija 1540 bērnudārzu audzēkņu – „nerīdzinieku”, kas veidoja 7% no kopējā bērnudārzu audzēkņu skaita

Pirmskolas izglītības infrastruktūrā nepieciešami vieni no lielākajiem uzlabojumiem. Tādēļ šobrīd ļoti aktuāla ir jau esošo pirmsskolas izglītības iestāžu renovācija un sakārtošana atbilstoši normatīvos noteiktajām prasībām, kā arī jaunu pirmsskolas izglītības iestāžu celtniecība.

RAP-95 izvirzītie mērķi pirmsskolas izglītības jomā tiek realizēti un turpmākā attīstības tendences RTP-2006 ar grozījumiem plānotas atbilstoši iepriekšējām prognozēm. Tiek saglabāts un pakāpeniski palielināts vietu skaits pašvaldības pārziņā esošajās pirmsskolas izglītības iestādēs.

Rīgas domes politika:

- 10.1.11. Plānot un realizēt jaunu pirmsskolas izglītības iestāžu ēku celtniecību Ziepniekkalnā - Valdeķu un Šautuves ielās, Juglā – Vangažu un Baltezera ielās, Dreiliņos, Dārziņos, Bolderājā, Pētersalas ielas apkaimē, Dainas ielā, kā arī jaunajos dzīvojamajos rajonos, kur tādi tiks veidoti.**
- 10.1.12. Sadarbībā ar privātajām izglītības iestādēm un uzņēmējiem palielināt vietu skaitu pirmsskolas vecuma bērnu vajadzībām.**
- 10.1.13. Attīstīt un paplašināt izglītības pieejamību pirmsskolas vecuma bērniem mazo bērnu grupās (līdz 3 gadu vecumam) un bērniem ar īpašām vajadzībām.**

Vispārizglītojošās skolas

Rīgā vispārējo izglītību iegūst aptuveni viena trešdaļa no visiem Latvijas skolēniem. Izglītības iestāžu pārstrukturizēšanas un optimizācijas rezultātā Rīgā pēdējos gados strauji ir samazinājies sākumskolu un pamatskolu skaits, bet pieaudzis vidusskolu skaits, kuras turklāt ir vienas no lielākajām Latvijā.

Rīgas domes politika:

- 10.1.14. Vecināt esošo izglītības iestāžu ēku renovāciju un sakārtošanu atbilstoši sanitāri higiēniskām normām.**
- 10.1.15. Veikt jaunas skolas celtniecību Mežaparkā, kā arī jaunajos dzīvojamajos rajonos, kur tādi tiks veidoti.**
- 10.1.16. Dzīvojamajos rajonos jeb apkaimēs, kur ir izteikta nepieciešamība pēc skolām kā alternatīvu jaunu skolu celtniecībai izskatīt iespēju paplašināt esošās skolas, veidojot piebūves.**
- 10.1.17. Veidot pilsētas ģimnāzijas tīklu, lai nodrošinātu racionālu resursu izmantošanu un paaugstinātu izglītības kvalitāti.**

Augstskolas un koledžas

Pēdējo gadu laikā Latvijā un arī Rīgā strauji ir pieaudzis gan studējošo, gan augstskolu un koledžu skaits. To var pamatot gan ar pastiprinātu pieprasījumu pēc kvalificēties speciālistiem darba tirgū, izglītības prestižu un izglītošanās iespēju dažādošanos, kā arī ar pašreiz izjūtamām sekām, kad laikā starp 1980. un 1990. gadu bija liels dzimstības pieaugums Latvijā.

Rīga ir arī starptautisks izglītības centrs, kur dažādu valstu studenti mācās augstskolu piedāvātajās apmaiņas programmās.

Lielākās pēc studentu skaita augstākās izglītības mācību iestādes Rīgā ir Latvijas Universitāte, Rīgas Tehniskā universitāte un Rīgas Pedagoģijas un izglītības vadības augstskola. Arvien vairāk parādās privātās jeb juridisku personu dibinātās augstskolas. Turpmāk studentu skaita pieaugums būs atkarīgs gan no vispārējās sociālekonomiskās situācijas attīstības Latvijā, gan jaunu augstskolu izveidošanas.

Rīgas domes politika:

10.1.18. Veicināt pašvaldības sadarbību ar augstākās izglītības iestādēm.

10.1.19. Veicināt zinātniski pētniecisko institūtu attīstību Rīgā.⁶²

10.2. Kultūra⁶³

Pilsētai ir jānodrošina daudzpusīga kultūras un atpūtas vajadzību apmierināšana iedzīvotājiem. Pieprasījums pēc dažādiem kultūras pakalpojumiem vienmērīgi aug, attīstās arī tūrisms, kas prasa sakārtot Rīgas pilsētas izklaides vietas.

Lielākoties kultūras iestādes ir koncentrētas Rīgas kultūrvēsturiskajā centrā, tai pat laikā trūkst kultūras iestāžu vairākos Rīgas dzīvojamajos rajonos - Āgenskalnā, Torņakalnā, Purvciemā un Pļavniekos, t.i., vietās, kur ir lieli dzīvojamie masīvi.

Rīgā ir 42 muzeji, neskaitot filiāles, 6 profesionālie teātri, 7 kinoteātri, 4 koncertzāles, 49 publiskās bibliotēkas, kultūras un atpūtas centrs „Mežaparks”, zooloģiskais dārzs, cirks, kas ir vienīgais ziemas cirks Baltijā un 18 kultūras un tautas nami (kultūras centri). Lielākā daļa kultūras namu ir izvietoti pie bijušajām rūpnīcām, kurām beidzot pastāvēt, pārstāja darboties arī kultūras nami. Dažādu klubu un izklaides iestāžu pieaugošais skaits veicina kultūras un tautas namu apmeklētāju skaita samazināšanos.

Rīgas domes politika:

⁶² Plašāka informācija RTP-2006 ar grozījumiem paskaidrojuma raksta 7.1. apakšnodaļā par ražošanu, tirdzniecību un pakalpojumiem.

⁶³ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmas „Kultūras iestādes” un „Kultūras iestādes (pilsētas centrs)”.

10.2.1. Veicināt kultūras objektu attīstību Rīgā, tai skaitā pilsētas dzīvojamo rajonu jeb apkaimju robežās.

10.2.2. Veicināt sekojošu nacionālās nozīmes kultūras un izglītības objektu būvniecību Rīgā:

10.2.2.1. Nacionālā bibliotēka,

10.2.2.2. Laikmetīgās mākslas muzejs,

10.2.2.3. Akustiskā koncertzāle.

Kartoshēma „Kultūras iestādes”.

Kartoshēma „Kultūras iestādes (pilsētas centrs)”.

10.3. Sociālā aprūpe⁶⁴

Sociālās palīdzības uzdevums ir garantēt sociālo aizsardzību tiem iedzīvotājiem, kuri saviem spēkiem nespēj sevi nodrošināt vai nesaņem pietiekamu palīdzību. Sociālās palīdzības sniegšanai ir jābūt kompleksam risinājumam sākot no pašvaldības sociālajām programmām un beidzot ar ietvju uzbrauktuvēm invalīdu ratiņiem. Tās kvalitāte atkarīga no sociālās infrastruktūras objektu — interešu izglītības pakalpojumu, nodarbinātības un atpūtas nometņu, sociālo dzīvokļu, internātskolu — pieejamības maznodrošinātajām ģimenēm un riska grupām.

Sociālās palīdzības un aprūpes pakalpojumu pieejamības uzlabošana saistāma ar jau esošo telpu izmantošanu, personāla skaita un kvalifikācijas palielināšanu, atsevišķu pakalpojumu uzlabošanu. Tāpat ir nepieciešams veidot jaunas sociālās palīdzības un aprūpes iestādes: patversmes, atbalsta centrus ģimenēm, atbalsta centrus riska grupu bērniem, atbalsta centrus bijušajiem ieslodzītajiem. Jaunu sociālās infrastruktūras objektus iespējams veidot, piemērojot esošās būves vai izmantojot ēku kopīgi ar citiem pakalpojumiem, piemēram, ārstniecības iestādēm un bērnudārziem, kā arī plānojot jaunus objektus.

Rīgā ir vairāki sociāli nelabvēlīgi rajoni, piemēram, Maskavas ielas apkaime, Avotu ielas apkaime, kur pārsvarā koncentrējas sociālo riska grupu pārstāvji — klaidoņi, alkoholiķi un narkomāni — un kur ir izveidojusies nekvalitatīva dzīves vide un pieaug noziedzība. Lai šīs teritorijas padarītu pievilcīgākās kā vietējiem iedzīvotājiem, tā Rīgas viesiem, tajās nepieciešams palielināt sociālo dienestu skaitu un veicināt vispārēju attīstību.

Rīgas domes politika:

- 10.3.1. *Saskaņā ar Sociālās palīdzības dienesta struktūru un to attīstību izveidot pašvaldības sociālo dienestu filiāles un punktus, kas tuvinātu pakalpojumus saņēmējam.***
- 10.3.2. *Sadarbībā ar nevalstiskajām organizācijām vecināt rehabilitācijas, sociālās aprūpes un audzināšanas iestāžu (bērnu namu, pusaudžu integrācijas centru, ģimenes krīžu centru) izveidi.***
- 10.3.3. *Veicināt krīzes centra izveidošanu no vardarbības cietušām sievietēm.***
- 10.3.4. *Veicināt jaunu patversmju izveidošanu bezpajumtniekiem, kurās būtu iespējams uzturēties arī ģimenēm ar bērniem.***
- 10.3.5. *Veicināt sociālās rehabilitācijas un konsultatīvo centru veidošanu no ieslodzījuma atbrīvotajām personām un personām ar atkarības problēmām.***
- 10.3.6. *Veicināt daudzpakāpju sociālo māju izveidošanu, iekārtojot arī sociālo dzīvokļu māju, kas būtu piemērota arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem.***
- 10.3.7. *Veicināt dienas centru izveidošanu pensijas vecuma cilvēkiem Zemgales priekšpilsētā un Kurzemes rajonā.***

⁶⁴ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Sociālās aprūpes iestādes”.

Kartoshēma „Sociālās aprūpes iestādes”.

10.3.8. Veicināt dienas centru un grupu dzīvokļu izveidošanu personām ar garīgās attīstības traucējumiem.

10.4. Veselības aprūpe⁶⁵

Rīgas pilsēta ar tajā koncentrēto ārstniecības iestāžu skaitu un sniegto pakalpojumu apjomu ieņem īpašu lomu Latvijas veselības aprūpes sistēmā. Rīgas pilsētā ir koncentrētas svarīgākās ārstniecības iestādes, kur pakalpojumi tiek sniegti visas valsts iedzīvotājiem. Rīgā atrodas vairākums specializēto ārstniecības iestāžu, medicīnas tehnoloģiju, kvalificētā personāla un terciārā līmeņa aprūpes iestāžu.

Veselības aprūpes sistēmā Rīgā pakalpojumus sniedz specializētās klīnikas, ģimenes ārsti un pašvaldību slimnīcas, kuras galvenokārt izmanto mazturīgais iedzīvotāju slānis. Kopš 1995.gada strauji ir pieaudzis ambulatoro veselības iestāžu skaits. To izvietojums Rīgā ir veiksmīgs, un perspektīvā ir paredzēts izveidot jaunas ārstu prakses vietas Zaslaukā, Jaunciemā, Mežaparkā, Daugavgrīvā, Pļavniekos, Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Brekšos un Katlakalnā.

Slimnīcu skaits Rīgā samazinājies atbilstoši ambulatorās palīdzības iestāžu skaita pieaugumam. Ir lietderīgi slimnīcās samazināt gultu skaitu, jo to noslogojums ir nepilnīgs.

“Valsts ambulatorās un stacionārās veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēju struktūras plānā” ir noteikti optimālā modeļa raksturlielumi, atbilstoši kuriem Rīgas pilsētas teritorijā attiecīgi plānotas 3 daudzprofilu neatliekamās palīdzības un 2 lokālās slimnīcas. Ir plānota jaunas slimnīcas būvniecība, lai optimizētu slimnīcu izvietojumu un gultu skaitu pilsētā.

Rīgas domes politika:

10.4.1. Veicināt veselības aprūpes centru veidošanos.

10.4.2. Veicināt Rīgas bērnu mutes veselības centra izveidošanu.

10.4.3. Izvērtēt pieprasījumu pēc jaunas slimnīcas Rīgā, nepieciešamības gadījumā veicinot tās būvniecību.

Lai veicinātu veselīgu dzīvesveidu iedzīvotāju vidū, ir nepieciešama sakārtota sociālā, ekonomiskā, fiziskā un kultūras vide.

Rīgas domes politika:

10.4.4. Veicināt sadarbību starp pašvaldību, valsti, sabiedriskajām organizācijām un sabiedrību veselīgas vides veidošanā un veselīga dzīvesveida popularizēšanā.

⁶⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Veselības aprūpes iestādes”.

Kartoshēma „Veselības aprūpes iestādes”.

10.4.5. Popularizēt un palielināt videi draudzīgu un veselību veicinošu transporta veidu izmantošanu, ierobežojot videi nedraudzīgu transporta veidu izmantošanu.

10.5. Sports

Pilsētās, kurās ir attīstīta sporta infrastruktūra un aktīvi darbojas sporta organizācijas un klubi, tiek mazinātas tādas negatīvas sociālās problēmas kā, piemēram, alkoholisms, narkomānija, pusaudžu klaidonība, dīkdienība. Starptautiskās sacensības un sportistu panākumi var dot ievērojamu prestižu pilsētai un, pateicoties sporta aktivitātēm, nostiprinās iedzīvotāju veselība, garīgā labsajūta un vitalitāte. Sporta infrastruktūrai ir arī nozīmīga ietekme uz Rīgas telpisko struktūru un tās transformāciju nākotnē.

Pašreizējā Rīgas sporta infrastruktūras bāze⁶⁶ ir nepietiekama un neatbilst mūsdienu prasībām: vairāk kā 30 Rīgas skolās nav sporta zāļu, skolu sporta laukumi nav sakārtoti un netiek pienācīgā veidā apsaimniekoti, apsargāti, kā arī nav izveidota sistēma, kas tos padarītu pieejamus plašākam rīdzinieku lokam. Rīgā nav savas centrālo sporta bāzu sistēmas, pēc kuras izveides mērķtiecīgi tiktu atbalstīta starptautiskas nozīmes sacensību organizēšana.

Pieaugošais dalībnieku skaits tautas sporta organizācijās, sacensībās, bērnu un jaunatnes sporta attīstība, kā arī sporta popularitāte rada pieaugošu pieprasījumu pēc jaunām, mūsdienīgām sporta bāzēm. Pateicoties Rīgas pašvaldības investīcijām skolu sporta zāļu izbūvē un aktivizējoties privātai iniciatīvai, pamazām pieaug sporta zāļu un laukumu skaits. Lai arī joprojām dominē valsts un pašvaldību sporta bāzes, nākotnē var paredzēt arvien lielāku privātā sektora iniciatīvu, it sevišķi tādos peļņu nesošos projektos treniņu zāles, fitnesa klubi un citi objekti.

Rīgas dome, izvēloties racionālāko un līdzsvarotāko pašvaldības sporta bāzu attīstības ceļu, ir noteikusi trīs būtiskākās pašvaldības sporta bāzu grupas un uzsākusi šo projektu realizāciju:

- 1) Rīgas pašvaldības sporta bāžu celtniecība;
- 2) Rīgas pašvaldības sporta laukumu un reģionālo sporta centru izveide un labiekārtošana;
- 3) Rīgas pašvaldības centrālo sporta bāžu izveide un labiekārtošana.

Pēc tipveida un individuāliem projektiem tiek būvētas sporta zāles, kas kalpos kā starpskolu sporta centri. Dažās no tām varēs rīkot arī starptautiska līmeņa sacīkstes. Katrā no Rīgas lielajiem dzīvojamajiem rajoniem paredzēts izveidot reģionālos sporta centrus, kas ļaus būtiski uzlabot situāciju sporta bāzu pieejamībā. No mācību procesa brīvajā laikā šajos sporta laukumos nodarbosies galvenokārt sporta skolu audzēkņi, bet pārējā laikā – vakara stundās un brīvdienās – tās tiks izmantotas plašam rīdzinieku lokam, tajā skaitā ģimeņu sportam.

⁶⁶ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Sporta būves”.

Kartoshēma „Sporta būves”.

Katru gadu Rīgā notiek starptautiskas sacensības dažādos sporta veidos, kurām nepieciešama atbilstoša infrastruktūra. Lielākajā daļā šo sacensību var piedalīties ikviens interesents neatkarīgi no vecuma, fiziskās un speciālās sagatavotības, tādēļ sacensību dalībnieku skaits turpina pieaugt. Pēdējos gados arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, iesaistot viņus dažādās sporta aktivitātēs.

Rīgas domes politika:

- 10.5.1. Izskatīt iespējas pilsētas parkos un mežos izveidot videi nekaitīgus sporta objektus - skriešanas, slēpošanas, riteņbraukšanas, skrituļslidošanas celiņus.**
- 10.5.2. Veicināt sporta būvju izveidošanu pie katras skolas, kur tas iespējams.**
- 10.5.3. Veicināt sporta centru izveidošanu Rīgas Juglas vidusskolas, Rīgas 92. vidusskolas, BJC „Laimīte”/Puškina liceja, Rīgas 41. vidusskolas un Rīgas 45. vidusskolas teritorijās.**
- 10.5.4. Veicināt nelielu sporta un aktīvās atpūtas objektu izveidošanu daudzstāvu dzīvojamo māju mikrorajonu iekšpagalmos, kā arī lielos sabiedriskos objektos, piemēram, lielveikalos.**
- 10.5.5. Veicināt starptautiskas nozīmes airēšanas sporta centra izveidošanu ar 2000 m airēšanas kanālu un nepieciešamo krasta komunikāciju joslu Daugavas piekrastes zonā Lucavsalā.**
- 10.5.6. Noteikt papildus teritorijas sporta un fiziskās kultūras attīstības vajadzībām — Mārupītes parks, Uzvaras parks, Arkādijas parks, Māras dīķim piegulošā teritorija un sporta komplekss “Arkādija”, Anniņmuižas meža parka teritorija un Reģionālais sporta centrs „Anniņmuiža”, Grīziņkalna teritorija ar skeitparku.**
- 10.5.7. Nodrošināt perspektīvo veloceliņu tīklu sasaisti ar pilsētas sporta objektiem, paredzot atbilstoši aprīkotu velonovietņu izveidi pie tiem.**
- 10.5.8. Perspektīvās sporta bāzes censties izvietot pēc iespējas tuvāk iedzīvotāju dzīvesvietai, bet skolēniem — to mācību vietai.**
- 10.5.9. Veicināt, lai pie skolām izvietotie sporta centri tiktu padarīti pieejami plašai sabiedrībai, tā pilnvērtīgi izmantojot esošos resursus.**
- 10.5.10. Veicināt Rīgas virszemes ūdens objektu izmantošanu arī sporta nolūkos, t.sk. veidojot laivu un jahtu piestātnes tām piemērotās vietās.**
- 10.5.11. Ierobežot bruģa seguma izmantošanu pilsētas parkos, jo šāds segums ir ļoti traumatisks, veicot sporta un rekreācijas nodarbības⁶⁷.**

⁶⁷ Kā alternatīvu bruģim un asfaltam parkos ieteicams veidot dažāda garuma skriešanas celiņus ar skaidu segumu 0,5m attālumā no ietves.

10.6. Rekreācija un tūrisms

Dabiskie rekreācijas resursi

Rīga ir bagāta ar dabiskajiem rekreācijas resursiem — ūdens teritorijām un mežiem —, kas paver plašas iespējas pilsētas iedzīvotāju un viesu atpūtai. Tomēr Rīgas dabas teritorijas ar tās resursiem bieži nav viegli pieejamas un labiekārtotas iedzīvotāju vajadzībām, tādēļ tās netiek pilnvērtīgi izmantotas.

Tā kā labiekārtotie parki un skvēri pārsvarā ir koncentrēti Centra rajonā, ir nepieciešams izmantot iespējas, ko sniedz Rīgas dabas resursi, padarot šīs teritorijas pieejamas plašam iedzīvotāju lokam.

Rīgas domes politika:

10.6.1. Veicināt labiekārtotu Baltijas jūras un Rīgas jūras līča peldvietu izveidi Vakarbuļļos un Vecāķos.

10.6.2. Veicināt labiekārtotu publisko peldvietu izveidi piemērotās vietās⁶⁸.

10.6.3. Veicināt pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju labiekārtošanu (ceļu un taku tīkls ar atpūtas vietām, soliņiem un citām mazajām arhitektūras formām), lai tās pilnvērtīgi varētu izmantot iedzīvotāju rekreācijas funkcijām.

10.6.4. Gar abiem Daugavas krastiem ārpus Rīgas brīvostas teritorijas atstāt nepārtrauktu, publiski pieejamu, neapbūvētu joslu (min. 10m), kura ir labiekārta un jāapzaļumo gājēju lietošanai. Vietās, kur tas iespējams, promenāde jāpaplašina apzaļumotos parkos.

10.6.5. Atstāt nepārtrauktu neapbūvētu joslu (min. 10m) gar Ķīšezera un Juglas ezera krastiem, veicot tās labiekārtošana gājēju vajadzībām.

10.6.6. Veicināt Piejūras dabas parka saikni, izskatot iespēju organizēt laivu satiksmi starp abiem Daugavas krastiem vasaras sezonā.

10.6.7. Izvērtēt iespēju veidot Rīgā suņu pastaigu laukumus un veikt citus pasākumus dzīvnieku turēšanas apstākļu uzlabošanai, lai novērstu pilsētas vides piesārņošanu, kā arī mazinātu dzīvnieku kodumu risku.

Cilvēku veidotie rekreācijas resursi

Rīgas ģeogrāfiski izdevīgais izvietojums un kultūrvēsturiskās bagātības — augstvērtīgi pilsētbūvniecības, arhitektūras, mākslas un vēstures pieminekļi — nodrošina pilsētai iespēju būt par nozīmīgu tūrisma centru. Lai veicinātu konkurētspējīgu tūrisma industrijas attīstību, ir vajadzīga mērķtiecīga stratēģija, kas paredz tūrisma attīstībai atbilstošas infrastruktūras izveidi

⁶⁸ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Publiski pieejamās krastmalas un to izmantošana”.

Kartoshēma „Publiski pieejamās krastmalas un to izmantošana”.

pilsētā — nodrošinot apmešanās iespējas, piedāvājot izklaides un kultūras programmas, izveidojot tūrismam pielāgotas informācijas un apkalpes sistēmas.

Sabiedriskās iestādes un to teritorijas (stāvvietas, informācijas punkti, interneta pieejamība, autobusu apgrīšanās vietas u.c.) projektējamās saistībā ar tūristu plūsmu.

Rīgas domes politika:

10.6.8. Veicināt jaunu tūrisma maršrutu attīstību pilsētā.

10.6.9. Turpināt veidot ērtu tūrisma informācijas centru un punktu tīklu Rīgā.

10.6.10. Veidot tūristiem labvēlīgu informatīvo vidi pilsētā, uzstādot dažādu veidu informatīvās zīmes.

10.6.11. Lielāku uzmanību pievērst gājēju zonu paplašināšanai, veidojot gājēju un tirdzniecības ielas pilsētā.

10.6.12. Paredzēt sabiedrisko tualešu tīkla attīstību.

10.6.13. Veidot īslaicīgas un ilglaicīgas stāvvietas tūristu autobusiem.

10.6.14. Veicināt jaunu naktsmītņu veidošanos Rīgā, tai skaitā naktsmītņu, kas atbilstu vidējai un zemākajai klasei, piemēram, hosteļi.

10.7. Valdība un pašvaldība

Rīgā gan valsts pārvaldes institūcijas, gan daudzas Rīgas pašvaldības struktūrvienības ir koncentrētas galvenokārt pilsētas vēsturiskajā centrā, taču tās ir izvietotas dažādās ēkās, un attālumi starp tām ir pietiekoši lieli, lai traucētu sekmīga darba organizācijai un palielinātu laika patēriņu saziņai. Turklāt pārvaldes institūcijas parasti piesaista arī lielu skaitu apmeklētāju, tādējādi papildus noslogojot pilsētas centru arī no transporta viedokļa. Atsevišķos gadījumos pārvaldes institūcijas ir izvietotas ēkās (piemēram, ēkas, kuras būvētas kā dzīvojamie nami), kuras nav piemērotas lielu biroju funkcijām, tāpēc darba efektivitātes uzlabošanai un ēku apsaimniekošanas izmaksu samazināšanai ir lietderīgi izskatīt iespēju šādu pārvaldes institūciju pārvietošanu uz jaunām, darbam atbilstošām telpām.

Situācijas uzlabošanu var panākt, konsolidējot un izvietojot vismaz daļu no valsts un pašvaldības pārvaldes institūcijām ārpus Rīgas vēsturiskā centra. Viena no vispiemērotākajām vietām šāda jauna administratīvā centra būvēšanai ir Torņakalna apkaime. Tādējādi varētu tikt attīstīta šī Pārdaugavas teritorija, kas turklāt atrodas tuvu esošajam pilsētas centram, vienlaikus samazinot potenciālo transporta intensitāti Rīgas vēsturiskajā centrā.

Rīgas domes politika:

10.7.1. Izvērtējot iespējas, veicināt jauna Rīgas administratīvā centra būvēšanu Pārdaugavā (Torņakalna apkaimē) valsts un pašvaldības institūciju izvietošanai.

11. INŽENIERINFRASTRUKTŪRA

11.1. Ūdensapgāde⁶⁹

Rīgā ūdens apgāde tiek nodrošināta gan no pazemes, gan no virszemes ūdens ieguves avotiem ar darbības režīmu, kur gandrīz 50 % ūdens nāk no gruntsūdens avotiem un otri 50 % ūdens no Ūdens attīrīšanas stacijas (ŪAS) „Daugava”.

Bez SIA “Rīgas ūdens” ūdensguves vietām pilsētā ūdens tiek ņemts arī no artēziskajiem urbumiem. 2007.gadā SIA „Rīgas ūdens” pilsētai piegādāja 53 488 tūkst.m³ dzeramā ūdens. Kopumā Rīgas pilsētā ir 895 dziļurbumi, kur daļu izmanto dzeramā un tehnoloģisko ūdens ieguvei. Pašreiz lielākai daļai no urbumiem nav noteiktas aizsargjoslas un netiek nodrošināta aizsargjoslu prasību ievērošana, kas rada potenciālu risku pazemes ūdens piesārņošanai.

Rīgas iespējamo ūdens apgādes sistēmas attīstību laika periodam no 2005.gada līdz 2015.gadam pēc LR Vides ministrijas pasūtījuma 2003.gadā izstrādāja Lielbritānijas firma „Halcrow”. Izstrādes mērķis bija definēt problēmu loku un izstrādāt pasākumu programmu ES likumdošanas normu prasību izpildei Rīgas ūdenssaimniecībā.

Izstrādātā pasākumu programma sadalīta 2 periodos - vidējā termiņa (2005.-2008. gadam) un ilgtermiņa (2009.-2015. gadam)

Salīdzinājumā ar 1995.gadu dzeramā ūdens patēriņš Rīgā no 378 000 m³/dn samazinājies līdz 150 000 – 170 000 m³/dn 2007.gadā. Būtiski samazinoties patēriņam, kā arī ūdens kvalitātes problēmu dēļ, ir slēgtas pazemes ūdens ņemšanas stacijas „Gauja-1”, „Gauja-eksperimentālā” un „Katlakalns”. Neuzskaitītā ūdens daudzums šajā periodā ir samazinājies no 41% 1995.gadā līdz 30% 2001.gadā.

Ievērojami ir uzlabojusies dzeramā ūdens kvalitāte. SIA „Rīgas ūdens” sagatavotā dzeramā ūdens kvalitāte kopumā atbilst Eiropas Kopienas direktīvā 98/83/EC noteiktajiem kvalitātes rādītāju normatīviem, izņemot dzelzs un mangāna jonu saturu ūdenī pazemes ūdens ieguves vietās, kurš Latvijas ģeoloģisko īpatnību dēļ ir lielāks nekā Eiropas Kopienas direktīvās noteiktais. Centralizētās ūdens apgādes sniegti pakalpojumi 2001.gadā bija pieejami 93 % no Rīgas iedzīvotājiem.. Tīklu tehnisko stāvokli raksturo pieaugošais bojājumu skaits. Uz to norāda arī lielie ūdens zudumi, kas rodas ceļā no ūdens ņemšanas vietas līdz izmantošanas vietai. 2003. gadā ūdens zudumi bija 10 846 tūkst m³.

Ūdensvada tīkla cauruļvadu kopgarums, pa kuriem ūdens tiek piegādāts patērētājiem, 2007. gada beigās sasniedza 1374 km kurš aptver aptuveni 94% no kopējā iedzīvotāju skaita. Vienlaikus Rīgas pilsētā ir daudzas teritorijas, kas nav pieslēgtas centrālajiem ūdens piegādes tīkliem. Galvenokārt tās ir savrupmājas un ģimenes dārziņu apbūve. Centralizēta ūdens apgāde nav nodrošināta daudzām savrupmājām Bieriņu, Pleskodāles, Ziepniekkalna, Pļavnieku, Dārzcima, Dārziņu un citos rajonos.

⁶⁹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar ūdenapgādi”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar ūdenapgādi”.

Kopumā ir nepieciešama Rīgas ūdens apgādes tīkla vispārējā stāvokļa uzlabošana, jo lielākā daļa tīkla cauruļvadu ir no metāla (t.i. dzelzs un tērauda) un vairāk kā 45% no tīkla cauruļvadiem pārsniedz savu kalpošanas ilgumu (Rīgā pašreiz tiek ekspluatēti 102 km ūdensvada tīklu, kuri ir vecāki par 100 gadiem).

Rīgas domes politika:

11.1.1. Panākt Rīgas ūdens apgādes sistēmas un tās sniegto pakalpojumu atbilstību ES likumdošanas normu prasībām un sekojošam pakalpojumu standartam:

Pakalpojumu pārklājums	100% pakalpojumu pārklājums visiem pašvaldības teritorijas robežās esošiem rajoniem, kurās iedzīvotāju skaits ir lielāks par 1000.
Pieslēgumu skaits	Pakalpojumu pārklājuma teritorijā minimālais pieslēgumu skaits — 95%.
Ūdensapgādes nepārtrauktība	Nepārtraukti 24 stundas diennaktī.
Ūdens kvalitāte	Atbilstoši ES direktīvai Nr. 98/83/EC, "Cilvēku patēriņam paredzētā ūdens kvalitāte" abonenta mājoklī, ko vietās, kur tas nepieciešams, papildina Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.235 "Dzeramā ūdens obligātās nekaitīguma un kvalitātes prasības, monitoringa un kontroles kārtība".
Pieejamais spiediens	Minimāls hidrostatiskais spiediens tīklā daudzstāvu namu rajonos – 25m, citos rajonos – 15m.
Plūsmas ātrums	Minimāls ūdens plūsmas ātrums abonenta mājoklī - 7,2 l/min.
Ūdensapgādes drošība	Staciju nodrošināšana ar atbilstošu apkopi un nepieciešamajām rezervēm iekārtām, lai garantētu, ka staciju un iekārtu darbības traucējumu gadījumā ūdensapgādes pārtraukums iedzīvotājiem nav ilgāks par 10 minūtēm Rīgā vai 6 stundām apkārtesošās teritorijās un ka neatbilstošas kvalitātes ūdens tīklā rodas ne biežāk kā reizi 5 gados, izņemot pārtraukumus plānotiem apkopes pasākumiem.
Ugunsgrēku novēršana	Minimāls plūsmas ātrums - 10 l/s vismaz 3 stundu garumā, izņemot teritorijas ar augstu riska pakāpi, kur var tikt pieņemti stingrāki kritēriji.

11.1.2. Paaugstināt ūdens kvalitātes drošības faktoros.

11.1.3. Uzlabot esošā ūdens sadales tīkla tehnisko stāvokli.

11.1.4. Paplašināt ūdens sadales tīklu ar mērķi nodrošināt centralizētas ūdensapgādes pakalpojumu pieejamību pilnīgi visiem Rīgas iedzīvotājiem.

11.1.5. Jaunu dzīvojamo rajonu veidošanas gadījumā veicināt to nodrošināšanu ar centralizēto ūdens apgādes sistēmu.

11.1.6. Dzīvojamos rajonos, kas atrodas applūstošajās teritorijās nodrošināt centralizēto ūdensapgādi.

11.1.7. Rūpējoties par Rīgas iedzīvotāju veselību, būtiski samazināt neattīrītu gruntsūdeņu izmantošanu dzeršanas vajadzībām un palielināt centralizētas ūdens apgādes sistēmas pakalpojumu izmantošanu tajās pilsētas teritorijās, kur tas ir pieejams.

11.1.8. Atjaunot ugunsdzēsības ūdens hidrantus un ūdens ņemšanas vietas.

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010. gadam) nepieciešams:

- 1) Pabeigt vairāk kā 100 gadus vecā ūdensvada tīkla nomaiņu un galveno maģistrāļu noslēgarmatūras nomaiņu.
- 2) Turpināt ūdensvada tīklu paplašināšanu Bolderājas, Šampētera, Mārupes jeb Bierīņu, Katlakalna un Dārzciema rajonā.
- 3) Veikt turpmākās ūdensvada tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz RTP-2006, izstrādāt ūdensapgādes sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Nodrošināt no pazemes ūdens apgādes avotiem iegūstamā ūdens attīrīšanu, samazinot dzelzs un mangāna saturu.
- 2) Turpināt esošo ūdensvada sadales tīklu atjaunošanu, lai panāktu reālu bojājumu skaita samazinājumu un ūdensvada tīkla vecumu ne lielāku par 100 gadiem.
- 3) Nomainīt no tērauda un dzelzsbetona būvētos maģistrāļos ūdensvadus uz drošāka un ilgtspējīgāka materiāla cauruļvadiem.

Kopš 2005.gada paveikti šādi darbi Rīgas pilsētas ūdens apgādes sistēmā atbilstoši RTP-2006 noteiktajiem uzdevumiem:

- 1) Izbūvētas centralizētas ūdens apgādes sistēmas Vecāķos un daļēji Mārupes jeb Bierīņu rajonā;
- 2) Uzsākta ūdensvada maģistrāles Ø800 mm izbūve Maskavas ielā no Dienvidu tilta līdz bijušai rūpnīcai Sarkanais kvadrāts. Tas nodrošinās iespēju izbūvēt centralizētu ūdensapgādes sistēmu Rumbulas un Dārziņu rajonā.
- 3) Tuvākajā laikā tiks pabeigta vairāk kā 100 gadus vecās ūdensvada maģistrāles Ø800 mm pārbūve posmā no Baltezera ūdens gūtnes līdz pilsētai un tālāk pa Brīvības gatvi līdz Džutas ielai Teikas rajonā;
- 4) Uzsākta ūdensvada tīklu paplašināšana Šampēterī, Dārzciemā, Katlakalnā un Mārupē jeb Bierīņos

11.2. Kanalizācija un lietus ūdens kanalizācija

Sadzīves notekūdeņu pārsūkņēšanu uz bioloģisko attīrīšanas staciju (BAS) „Daugavgrīva” nodrošina kanalizācijas tīkla sūkņu staciju dienests (KTSSD). 2007 gadā attīrīto notekūdeņu daudzums gadā bija aptuveni 57 908 tūkst.m³ un apstrādāti 25 993 tūkst. m³ mitro nogulšņu ar sausas saturu 25% Kopējo attīrīto notekūdeņu daudzumu ietekmē lietus notekūdeņu apjomi. Lietus kanalizācijas ūdens pieplūdes rezultātā bieži lietus laikā, ir nepieciešams atvērt avārijas izlaidi Volleros.

Kanalizācija⁷⁰

Neskatoties uz iepriekšējā periodā paveikto, pilsētas kanalizācijas sistēmas attīstība atpaliek no ūdens apgādes sistēmas attīstības. Pilsētas teritorijās, kurās nav pieejami Rīgas centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumi, pieaugot dzīves līmenim un mājokļu labiekārtojumam, pieaug to notekūdeņu daudzums, kas tiek iesūcināts gruntī no primitīvām individuālajām attīrīšanas ietaisēm, tādējādi radot grunts un gruntsūdeņu piesārņojumu.

Centralizētās kanalizācijas sistēmas savāko notekūdeņu daudzums, kas tiek pilnīgi attīrīts 2001.gadā bija 99,1%.

Gan rūpniecības apjoma samazināšanās rezultātā, gan nodrošinot nepieciešamo sākotnējo attīrīšanu, būtiski ir samazinājusies kaitīgo, bioloģiskās attīrīšanas procesiem nepiemēroto vielu novadīšana pilsētas kanalizācijas sistēmā. Ir pieaugusi notekūdeņu koncentrācija.

Bioloģiski attīrīto notekūdeņu attīrīšanas pakāpe praktiski atbilst ES un Latvijas prasībām, izņemot slāpekļa un fosfora daudzumu attīrītajā ūdenī, kas skaidrojams ar esošo attīrīšanas ietaišu konfigurāciju. Uzlabojot dūņu apstrādes tehnoloģiskos procesus, ir panākta to atbilstība lauksaimniecībā izmantojamo dūņu standartam.

Kanalizācijas tīkla kopgarums 2007. gada beigās sasniedza 1041 km garumu 2007.gada laikā ir izbūvēti jauni kanalizācijas cauruļvadi 56,6 km garumā Notekūdeņu novadīšanu uz attīrīšanas ietaisēm nodrošina 67 pārsūkņēšanas stacijas. Centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumi ir pieejami 83% Rīgas iedzīvotāju, kas ir ievērojami mazāk nekā noteikts ES likumdošanas prasībās.

Samazinoties ūdens patēriņam un atbilstoši notekūdeņu daudzumam, ievērojami palielinājies tīkla aizsērējumu skaits. Kanalizācijas tīkla tehniskais stāvoklis ir kļuvis sliktāks, pieaugot tā vecumam un agrāk izmantoto materiālu zemajai noturībai pret pilsētas satiksmes pieaugošajām dinamiskajām slodzēm. Rezultātā palielinās gruntsūdeņu ieplūde kanalizācijas sistēmā, sekojoši paaugstinās notekūdeņu pārsūkņēšanas un attīrīšanas izmaksas.

Kopumā pilsētas kanalizācijas sistēmas jomā nepieciešami būtiski uzlabojumi.

⁷⁰ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar kanalizāciju”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar kanalizāciju”.

Rīgas domes politika:

11.2.1. Panākt Rīgas kanalizācijas sistēmas un tās sniegto pakalpojumu atbilstību ES direktīvu un normatīvu prasībām un sekojošam pakalpojumu standartam:

Pakalpojumu pārklājums	100% pakalpojumu pārklājums visiem pašvaldības teritorijas robežās esošiem rajoniem ar iedzīvotāju skaitu lielāku par 1000.
Pieslēgumu skaits	Pakalpojumu pārklājuma teritorijā minimālais pieslēgumu skaits —95%.
Pārplūde (hidrauliskā)	Iekšējas ēku appludināšanas nepietiekamas hidrauliskās jaudas rezultātā lietusgāžu gadījumā ne biežāk kā reizi 50 gados.
Pārplūde (iekārtu bojājuma dēļ)	Pārplūde vai pakalpojumu pārtraukums sūkņu stacijas un/vai iekārtu traucējumu rezultātā ne biežāk kā reizi 5 gados.
Attīrīto notekūdeņu izplūdes standarti	Atbilstoši ES Direktīvai Nr. 91/271/EEC, "Pilsētu notekūdeņu attīrīšanas direktīva", ko papildina Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumu Nr.155 pielikums Nr.6 (22.04.97.), ko grozīja noteikumi Nr. 437 (17.11.98.) un atbilstoši ES Direktīvai "Peldēšanās ūdens kvalitāte" Nr. 76/464/EEC un 76/160/EEC.
Notekūdeņu dūņu tālākas izmantošanas standarti	Samazināta negatīva ietekme uz vidi notekūdeņu dūņu tālākā izmantošanā. Atbilstība ES Direktīvai Nr. 86/278/EEC "Apkārtējās vides aizsardzība, izmantojot notekūdeņu dūņas lauksaimniecībā", kur nepieciešams. Papildus jāievēro Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.316 (09.09.97.) "Noteikumi par notekūdeņu dūņu izmantošanu augsnes mēslošanā un teritoriju labiekārtošanā".

11.2.2. Uzlabot esošo attīrīšanas ietaišu darbību, lai nodrošinātu aizvien pieaugošās prasības pēc notekūdeņu tīrības pakāpes.

11.2.3. Uzlabot esošā kanalizācijas tīkla tehnisko stāvokli.

11.2.4. Paplašināt kanalizācijas tīklu ar mērķi nodrošināt centralizētas kanalizācijas sistēmas pakalpojumu pieejamību pilnīgi visiem Rīgas iedzīvotājiem.

11.2.5. Pirms jaunas būvniecības jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, tajā skaitā maģistrālo ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu izbūve.

11.2.6. Veikt nepieciešamās darbības lietus ūdeņu kanalizācijas un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas sistēmas.

11.2.7. Rūpēties par vides stāvokļa uzlabošanu un lai nodrošinātu gruntsūdeņu aizsardzību, panākt notekūdeņu novadīšanu centralizētajā kanalizācijas sistēmā tajās pilsētas teritorijās, kurās ir pieejami centralizētās kanalizācijas sistēmas pakalpojumi.

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010. gadam) nepieciešams:

- 1) Izbūvēt jaunu kanalizācijas kolektoru Hanzas ielā, un veikt Lielirbes un Kalnciema ielā esošo kolektoru rekonstrukciju.
- 2) Uzsākt esošo vairāk kā 80 gadus veco kanalizācijas cauruļvadu nomaiņu.

- 3) Veikt lietus notekūdeņu kanalizācijas sistēmas atdalīšanu no sadzīves kanalizācijas sistēmas Teikas un Čiekurkalna rajonos, izstrādāt tālāko pasākumu programmu lietus ūdeņu un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas.
- 4) Veikt jaunu kanalizācijas tīklu izbūvi un esošo tīklu rekonstrukciju Bolderājas, Šampētera, Katlakalna un Dārzciema rajonā.
- 5) Veikt turpmākās kanalizācijas tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz Pilsētas attīstības plānu, izstrādāt Rīgas kanalizācijas sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Turpināt esošā kanalizācijas tīkla atjaunošanu, lai panāktu gruntsūdeņu ieplūdes samazināšanos un kanalizācijas cauruļvadu vecumu ne lielāku par 80 gadiem.
- 2) Samazināt pilnsistēmas kanalizācijas lietus ūdeņu pārgāžu ietekmi uz pilsētas ūdenskrātuvēm, izbūvējot krājtvertnes.
- 3) Realizēt lietus ūdens kanalizācijas un drenāžas sistēmu atdalīšanu no sadzīves kanalizācijas teritorijās, kurās nav pilnsistēmas kanalizācijas.

Kopš 2005.gada paveikt šādi darbi Rīgas pilsētas sadzīves kanalizācijas sistēmā atbilstoši RTP-2006 noteiktajiem uzdevumiem:

- 1) Izbūvētas centralizētas kanalizācijas sistēmas Mežaparkā, Vecāķos un daļēji Mārupē jeb Bieriņos;
- 2) Izbūvēts kanalizācijas kolektors Ø800 mm Kalnciema un Lielirbes ielā, pabeigta dublējotā kopsistēma kanalizācijas kolektora Ø1600 mm izbūve Hanzas ielā;
- 3) Uzsākta kanalizācijas kolektora Ø 1000 mm būvniecība Ķengaragā pa Daugavas krastmalu no Dienvidu tilta līdz bijušajai rūpnīcai Sarkanais kvadrāts;
- 4) Uzsākta kanalizācijas tīklu paplašināšana Šampēterī, Dārzciemā, Katlakalnā un Mārupē jeb Bieriņos;

Uzsākta sadzīves kanalizācijas atdalīšana no lietus kanalizācijas Čiekurkalnā, izbūvējot jaunu sadzīves kanalizācijas kolektoru Ø 500 mm Ropažu ielā.

Lietus ūdens kanalizācija⁷¹

Rīgas pilsētas teritorijas lietus ūdeņu novadīšana pašlaik atrodas neapmierinošā tehniskā stāvoklī un nespēj veikt savu uzdevumu – efektīvu lietus ūdens novadīšanu no visām pilsētas ielām, laukumiem un apbūves teritorijām. Tā rezultātā rodas problēmas pilsētas iedzīvotājiem, kuru pārvietošanās ir apgrūtināta, traucēta autotransporta satiksme, appludināti īpašumi.

⁷¹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar lietus ūdens kanalizāciju”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar lietus ūdens kanalizāciju”.

Lietus ūdens novadīšana Rīgā pašreiz tiek veikta:

- Koplietošanas kanalizācijas kolektoros. Kopsistēmas kanalizācija ir izvietota pilsētas centrālajā daļā un Vecrīgā, kā arī vairākos vēsturiskos pilsētas rajonos – Pētersalā, Ganību dambja apkaimē, Maskavas forstatē, Klīversalā, Torņkalnā, Āgenskalnā, Ilģuciemā un Bolderājā. Šī sistēma sāka būvēt ap 1890.gadu, un tā apkalpo 2300 ha lielu teritoriju;
- Lietus ūdens kanalizācijas kolektoros (šķirtsistēmas kanalizācijas komponente). Šķirtsistēmas kanalizācijas celtniecība ar atsevišķiem lietus kanalizācijas tīkliem un būvēm uzsākta pilsētā ap 1960. gadu. Apkalpojamā teritorija ir 12000 ha;
- Novadgrāvjos (atklātie);
- Mazās upītēs, u.c. atklātajās ūdens tilpnēs.

Katram no šiem veidiem ir savas priekšrocības un savi trūkumi, taču visos gadījumos lietus ūdeņi pirms novadīšanas atklātajos ūdens baseinos netiek attīrīti. Rīgas pilsētas lietus kanalizācijas sistēma ir uzskatāma par ļoti nopietnu Daugavas, Rīgas pilsētas mazo upīšu un citu atklāto ūdenstilpju piesārņotāju, jo nereti lietus ūdeņi satur ievērojamu daudzumu piesārņojošu un videi kaitīgu vielu.

Rīgā ir apzinātas 76 „slapjās vietas” (atsevišķas ielas, ielu posmi vai ielu krustojumi, kuri lietus laikā pārplūst), no tām 15 vietas atrodas kopsistēmas kanalizācijas rajonos:

- ✓ Pilsētas centrālās daļas kopsistēmas „slapjo vietu” un pagrabu pārplūšanas iemesls ir vairāku veco galveno kolektoru nepietiekama caurlaidības spēja.
- ✓ Lietus kanalizācijas darbības rajonos esošo galveno kolektoru caurlaidība ir pietiekoša, bet „slapjo vietu” iemesls ir katastrofāls jaunu lietus kanalizācijas tīklu trūkums. Nav realizēti daudzi agrāk izstrādātie projekti. Piemēram, jau 1979.gadā bija izstrādāts projekts Teikas-Čiekurkalna rajona galvenā kolektora SIRIUSS lejas daļas pārbūvei (bojāts koka kolektors 1,0x1,0 m), kurš izraisa šo rajonu pārplūšanu un lietus ūdeņu nokļūšanu sadzīves kanalizācijas tīklos.
- ✓ Kopumā tomēr arī pastiprinošais slodzes faktors uz sistēmu ir daudzviet aizbūvētās caurtekas, novadgrāvji un daudzu agrāk zaļo teritoriju noasfaltēšana.

Kopumā lietus ūdens kanalizācijas tīkli dēļ to sliktā tehniskā stāvokļa neatbilst mūsdienu prasībām. Padomju varas gados lietus ūdens kanalizācijas kolektori tika būvēti no neapmierinošas kvalitātes cauruļvadiem un zemā izbūves kvalitātē. Tādēļ tagad nepieciešama daudzu kolektoru pārbūve.

Avārijas stāvoklī atrodas Purvciema rajona sūkņu stacija Stirnu ielā. Šo staciju iespējams likvidēt, izbūvējot pašteses tuneļkolektoru 1500 mm diametrā un 2,4 km garumā. Nekavējoties jārekonstruē Salu tilta labā krasta un Deglava ielas sūkņu stacijas. Nepieciešama arī pārējo divu rajonu nozīmes sūkņu staciju rekonstrukcija.

Lietus ūdeņu novadīšanai Rīgā steidzami nepieciešami būtiski uzlabojumi.

Rīgas domes politika:**11.2.8. Panākt Rīgas lietus ūdens kanalizācijas pakalpojumu atbilstību ES direktīvu un normatīvu prasībām un pakalpojumu standartam:**

Pakalpojumu pārklājums	✓ 100% pakalpojumu pārklājums visām pilsētas satiksmes maģistrālēm un ielām ar gājēju ietvēm. ✓ 100% pakalpojumu pārklājums apbūves teritorijām ar gruntsūdeņu līmeni <2,0 m un parkiem <1,0 m. ✓ Apbūves teritorijās ar gruntsūdens līmeni >2,0 m un parkos >1,0 m lietus ūdeņi maksimāli jānovada uz zaļiem stādījumiem, lai samazinātu dzeramā ūdens patēriņu to laistīšanai.
Pārplūde (hidrauliskā)	Iekšējā ēku appludināšana, nepietiekamas hidrauliskās jaudas rezultātā lietussgāžu gadījumā, ne biežāk kā reizi 50 gados.
Pārplūde (iekārtu bojājuma dēļ)	Pārplūde vai pakalpojumu pārtraukums sūkņu stacijas un/vai to iekārtu traucējumu rezultātā ne biežāk kā reizi 5 gados.
Attīrīto notekūdeņu izplūdes standarti	Atbilstoši ES Direktīvai Nr. 91/271/EEC, "Pilsētu notekūdeņu attīrīšanas direktīva", ko papildina LR MK noteikumu Nr.155 pielikums Nr.6 (22.04.97.), ko grozīja noteikumi Nr. 437 (17.11.98.) un atbilstoši ES Direktīvai "Peldēšanās ūdens kvalitāte" Nr. 76/464/EEC un 76/160/EEC.

11.2.9. Uzlabot esošās lietus ūdens kanalizācijas tīklu un sūkņu staciju tehnisko stāvokli.**11.2.10. Paplašināt lietus ūdens kanalizācijas tīklus, ar mērķi nodrošināt lietus ūdens kanalizācijas sistēmas pakalpojumu pieejamību visai Rīgai.****11.2.11. Veikt nepieciešamās darbības lietus ūdeņu un drenāžas sistēmu atdalīšanai no sadzīves kanalizācijas, kā arī sadzīves kanalizācijas pieslēgumu atdalīšanu no lietus ūdens kanalizācijas.****11.2.12. Lietussgāžu laikā regulāri aplūstošu vietu applūšanas novēršana.****11.2.13. Veicināt kompleksu notekūdeņu attīrīšanas procesu.****11.2.14. Veikt novadgrāvju sistēmu un piegulošo teritoriju sakārtošanu un tīrīšanu.****11.2.15. Noteikt izplūdes vietas un meklēt iespējas lietus ūdens savākšanai vienkopus, lai varētu izveidot attīrīšanas ietaises lietus ūdens attīrīšanai pirms to izlaidēm atklātajās ūdenstilpnēs.**

Lai to izpildītu tuvākajā laikā (līdz 2010.gadam) nepieciešams:

- 1) Izbūvēt tuneļkolektoru 1500 mm diametrā un 2,4 km garumā no Stirnu ielas sūkņu stacijas līdz Šmerļupītei.
- 2) Atjaunot Teikas-Čiekurkalna galveno lietus kolektoru SIRIUSS darbību, izbūvējot jaunu lejas gala posmu 1400 mm diametrā un 0,76 km garumā (bojātā koka kolektora vietā).
- 3) Lietus laikā regulāri aplūstošu vietu samazināšanai paredzēta lietus kanalizācijas tīklu paplašināšana astoņās vietās. Šo vietu skaits un atrašanās vietas tiks precizētas atkarībā no šim nolūkam paredzētajiem līdzekļiem.

- 4) Likvidēt esošos lietus kanalizācijas pieslēgumus sadzīves kanalizācijai: 10 vietas Daugavas labajā krastā un 3 vietas - kreisajā krastā.
- 5) Iespēju robežās rekonstruēt 5 esošās lietus kanalizācijas sūkņu stacijas.
- 6) Veikt turpmākās lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanas iespēju izpēti un, pamatojoties uz RTP-2006, izstrādāt Rīgas lietus kanalizācijas sistēmas attīstības ģenerālo plānu.

Tālākajā perspektīvā (līdz 2018. gadam):

- 1) Turpināt lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanu, lai nodrošinātu 100% lietus kanalizācijas tīklu pārklājumu visās satiksmes maģistrālēs un ielās ar gājēju ietvēm.
- 2) Turpināt lietus kanalizācijas tīklu paplašināšanu jaunbūvējamo objektu vajadzībām.
- 3) Veikt bojāto un veco lietus kanalizācijas cauruļvadu rekonstrukciju vai nomaiņu.
- 4) Izbūvēt iztrūkstošās lietus kanalizācijas sūkņu stacijas (3 gab.).
- 5) Organizēt regulāru visu galveno lietus kolektoru izlaižu notekūdeņu sastāva kontroli, lai pamatojoties uz vairāku gadu notekūdeņu sastāva novērojumiem, varētu veikt izpētes darbus lietus kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanai.

Kopš 2005.gada veikti šādi darbi Rīgas pilsētas lietus kanalizācijas sistēmā atbilstoši RTP-2006 noteiktajiem uzdevumiem:

- 1) Rekonstruētas Salu tilta un A. Deglava ielas lietus kanalizācijas sūkņu stacijas, novēršot šo rajonu pārplūšanu lietus laikā;
- 2) K. Ulmaņa gatvē pie salu tilta izbūvēts lietus ūdeņu kolektors Ø 1200 mm, novēršot šīs vietas pārplūšanu;
- 3) Sakarā ar Dienvidu tilta izbūvi veikta esošā lietus kolektora Slāvu ielā 2,5 x 1,8 nomaiņa uz kolektoru Ø 2000 mm;
- 4) Arī uz lietus kanalizāciju attiecās dublējoša kopsistēmas kolektora Ø 1600 mm izbūve Hanzas ielā un sadzīves kanalizācijas atdalīšana no lietus kanalizācijas Čiekurkalnā, izbūvējot Ropažu ielā jaunu sadzīves kanalizācijas kolektoru Ø 500 mm. Esošais kopsistēmas kolektors Ropažu ielā tiks turpmāk izmantots tikai lietus ūdeņu novadīšanai;
- 5) Izbūvējot sadzīves kanalizāciju Mežaparkā, novērsta šo notekūdeņu novadīšana lietus kanalizācijā un tālāk Ķīšezērā.

11.3. Siltumapgāde⁷²

Centralizēto siltumapgādi Rīgā nodrošina AS „Rīgas siltums”, izmantojot no VAS „Latvenergo” siltumavotiem TEC-1 un TEC-2, AS „Juglas Jauda” iepirkto enerģiju, kā arī pašu siltumcentrālēs (SC „Imanta”, SC „Zasulauks”, SC „Vecmīlgrāvis”, SC „Ziepniekkalns”, SC

⁷² Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar siltumapgādi”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar siltumapgādi”.

„Daugavgrīva”, SC „Kengarags”), un gāzes katlu mājās (36 gab. 2008.g.) saražoto siltumenerģiju. AS „Rīgas siltums” nodrošina aptuveni 76% no Rīgas pilsētai nepieciešamās siltumenerģijas piegādes apjoma. Kopējais siltumtīklu garums Rīgā 2008. gadā bija 900 km, t.sk., AS „Rīgas siltums” piederošie siltumtīkli – 666 km.

Sakarā ar pēdējos gados ieviestajām jaunajām tehnoloģijām siltumtīklu izbūve necaurstaigājamās kanālos vairs netiek pielietota, tā vietā būvējot bezkanāla siltumtīklu sistēmas. Ņemot vērā ēku iekšējo siltumapgādes sistēmu modernizāciju, ierīkojot individuālos siltuma mezglus, karstā ūdens sagatavošana sadzīves vajadzībām notiek katrā ēkā, tādēļ Rīgā likvidēti centrālie siltuma punkti un karstā ūdens siltumtīkli. Lai paaugstinātu siltumapgādes efektivitāti un drošību, ik gadus tiek investēti lieli finanšu līdzekļi siltumtīklu un siltumavotu modernizācijā, tomēr daudzu siltummaģistrāļu un sadales siltumtīklu normatīvais kalpošanas laiks drīzumā var tikt pārsniegts, tādēļ būtu nepieciešams veikt šo inženierkomunikāciju nomaiņas un rekonstrukcijas darbus.

Pašlaik Rīgā siltumavotos uzstādītā jauda ir aptuveni 2591 MW, bet pieslēgtā siltumslodze sastāda aptuveni 1650 MW, kas ir aptuveni 64% no uzstādītās jaudas. Tas nozīmē, ka siltuma avotos uzstādītās jaudas rezerves (aptuveni 36%) pilnībā ļauj nodrošināt jaunu siltumenerģijas patērētāju pieslēgšanu centralizētajai siltumapgādes sistēmai ar nosacījumu, ka tiek racionāli risināts jautājums par pazemes inženierkomunikāciju un inženierbūvju izvietojumu Rīgas pilsētas teritorijā. Plānojot inženierinfrastruktūras perspektīvo attīstību, jāievēro esošo un prognozējamo siltumenerģijas patērētāju intereses.

Var prognozēt, ka perspektīvā efektīva siltumenerģijas izmantošana novedīs pie īpatnējā siltumenerģijas samazinājuma, kā rezultātā siltumenerģijas patēriņš pieslēgtajiem patērētājiem samazināsies, ko savukārt kompensēs jaunie abonenti, kas sāks izmantot centralizētās siltumapgādes pakalpojumu.

Apkopojot iepriekš minēto, var secināt, ka esošajiem siltuma avotiem kopējā slodze krasi nepalielināsies. Tas nozīmē, ka jāturpina modernizēt esošos siltuma avotus, izmantojot koģenerācijas tehnoloģijas un jārisina jautājumi par inženierkomunikāciju izbūvi uz jauniem apbūves rajoniem, kā arī jāoptimizē inženierkomunikācijas esošajās apbūves teritorijās.

Tuvākās perspektīvas siltumtīklu izbūves projekti Rīgā:

- Skanstes ielas rajonā izvietot esošo un projektējamo objektu siltumapgādes nodrošināšana, izbūvējot sadales siltumtīklus apbūves kvartālos;
- Sadales siltumtīkli izbūve dzīvojamā masīvā Dreiliņi-2;
- Siltumtīklu izbūve Balasta dambī;
- Siltummaģistrāles (saistvada starp SC „Ziepniekalna” un SC „Imanta”) būvniecība no Bauskas ielas pa Vienības gatvi, Akmeņu ielu, Valguma ielu, Uzvaras bulvāri līdz Kuģu ielai;
- Zaķusāls siltumapgāde, izbūvējot siltumtīklus;

- Lucavsalas siltumapgāde, izbūvējot siltumtīklus;
- Sadales siltumtīklu izbūve daudzfunkcionālā apbūves kvartālā Rusova ielā 1.

Rīgas domes politika:

- 11.3.1. Ierobežot lokālās siltumapgādes avotu būvniecību Rīgā, bet jo īpaši teritorijās⁷³ (un tām pieguļošajās teritorijās), kurās jau tagad gaisa kvalitāte ir sliktāka nekā normatīvajos aktos noteiktie robežlielumi veselības un vides aizsardzībai.**
- 11.3.2. Veicināt centralizētās siltumapgādes sistēmas vai lokāli-centralizētās siltumapgādes attīstību Rīgā, tādējādi samazinot izmešu daudzumu, un rezultātā panākot gaisa piesārņojuma samazināšanos Rīgā.**
- 11.3.3. Pamatojoties uz centralizēto siltumapgādi kā drošāko, efektīvāko un vidi vismazāk piesārņojošāko siltumapgādes veidu, kā arī ņemot vērā patērētāju intereses, attīstāmajās teritorijās un projektējamajos objektos Rīgā, paredzēt iespēju pieslēgties centralizētai siltumapgādei.**
- 11.3.4. Veicināt atjaunojamo energoresursu izmantošana siltumapgādes nodrošināšanai vietās, kur nav iespējams pieslēgties pie centralizētās siltumapgādes tīkliem un kur jau tiek pārsniegts slāpekļa dioksīda gada robežlielums.**
- 11.3.5. Veicināt siltumtīklu un ar to saistīto inženierbūvju rekonstrukciju un attīstību Rīgā.**

11.4. Elektroapgāde un pilsētas apgaismojums

Elektroapgāde⁷⁴

Rīgas pilsēta elektroenerģiju pamatā saņem no vienotās energosistēmas elektrotīkliem, no Rīgā izvietotajām 3 330kV un 25 110kV apakšstacijām un termoelektrostacijām Rīgas TEC-1 un Rīgas TEC-2.

Pilsētas 330kV barošanas tīkls šobrīd veidots ar 330kV gaisvadu elektropārvades līnijām. 110kV pilsētas pārvades elektrotīkls veidots pārsvarā ar gaisvadu līnijām, kā arī ar kabeļu līnijām pēc loka shēmas ar savienojošām diagonālēm, ietverot tajā arī ārpus pilsētas izvietoto Rīgas TEC-2. Pie pašreizējām elektriskām slodzēm Rīgas elektroenerģijas piegādes shēmu kopumā var uzskatīt par pietiekami drošu tās normālā darba režīmā. Atsevišķu 330kV un 110kV apakšstaciju savienojumu shēmu drošumu nepieciešams paaugstināt.

⁷³ Pašreiz pie šīm kritiskajām teritorijām pieder RVC, Lucavsala, Čiekurkalns, Ķengarags, Jaunmīlgrāvis, Zolitūde, Šampēteris, Ķīpsala un Imanta, bet perspektīvā ierobežojumi var tikt attiecināti arī uz citām Rīgas teritorijām.

⁷⁴ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar elektroapgādi”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar elektroapgādi”.

Rīgas vidējā sprieguma 6-10-20kV sadales elektrotīkls veidots pamatā ar kabeļu līnijām, kuru kopējais garums sastāda ~2400km. Arī zemspriegumā pamatā tiek pielietots kabeļu līniju tīkls. Zemsprieguma elektrotīkla kabeļu kopējais garums Rīgā sastāda ~ 2700km.

Sakarā ar pēdējo gadu straujo slodžu pieaugumu esošajam kabeļu tīklam daudzviet izveidojusies nepietiekoša caurlaides spēja, tādēļ nepieciešama tā nomaiņa vai jaunu tīklu izbūve.

Ievērojamā daļā Rīgas vēsturiskajā centrā elektroapgāde vēsturiski izveidojusies ar mūsdienu prasībām neatbilstošu 3x220V spriegumu. Normālas 230/400V elektroapgādes izveidei ēku īpašniekiem nepieciešams veikt pilnīgu ēku elektroinstalāciju pārbūvi un, jauno slodžu pieprasījumiem atbilstošu, jaunu ārējo elektrotīklu izbūvi. Sakarā ar centralizēto siltuma punktu likvidāciju Rīgas pilsētas siltumapgādē īpaša nozīme ir elektroapgādes drošībai, jo jebkurš dzīvojamās mājas elektroapgādes traucējums izraisa arī mājas siltumapgādes pārtraukumu, kas pie zemām ārējā gaisa temperatūrām var radīt Rīgas iedzīvotājiem ievērojamus materiālos un morālos zaudējumus.

Sakarā ar straujo esošo slodžu pieaugumu un jaunu slodžu centru veidošanos Rīgas pilsētas elektroapgādes nodrošināšanai tuvāko gadu laikā jāizbūvē jaunas 110kV apakšstacijas ar pieslēgumu līnijām, kuru izvietojumam rezervēti atbilstoši zemesgabali.

Rezervēti zemes gabali sekojošu perspektīvo 110kV apakšstaciju izvietojumam, kuru izbūves gadi ir tieši atkarīgi no attiecīgo rajonu slodžu pieauguma un jaunu slodžu pieslēgumu pieprasījumiem (Matīss, Bibliotēka, Ķengarags, Zemitāni, Ilūciems II, Ulmaņa gatve, Bieriņi, Skanste, Deglava, Granīta, Lucavsala, Mežaparks, Rumbula, Jugla, Dienvidu tilts, VEF, Dunte, Spilve, Guberņciems, Volleris, Vēsturiskais centrs, Vecāķi, Garozes).

Pilsētas kopējās elektroapgādes drošības paaugstināšanai (330kV līniju loka apkārt Rīgai izveidošanai) jāizbūvē 330kV elektropārvades līnija Rīgas TEC-1 - a/st "Imanta" ar 330/110kV apakšstaciju „Skanste”, Rīgā, Skanstes ielas rajonā. 330kV elektropārvades līnija paredzēta 330kV kabeļa līnijas izpildījumā, šķērsojot Daugavu. 110kV pārvades tīklu attīstībai un augstāk minēto, perspektīvo 110kV apakšstaciju pieslēgšanai tiks izbūvētas gan gaisvadu līnijas, gan dārgākās, bet mazāk traucējošās kabeļu līnijas.

Rīgas domes politika:

11.4.1. Sadarbībā ar AS „Latvenergo”, paaugstinātu slodžu gadījumā uz elektrisko kabeļu tīklu, veicināt atbilstošā tīkla nomaiņu vai jaunu tīklu izbūvi, kā arī vietu izvēli jaunu 110 kV apakšstaciju un to savienozošo pazemes kabeļu elektrolīniju būvniecībai.

11.4.2. Veicināt pilnīgu ēku elektroinstalāciju pārbūvju veikšanu un jaunu ārējo elektrotīklu izbūvi RVC teritorijā, lai tie atbilstu 230/400V elektroapgādei.

11.4.3. Veicināt elektroapgādes drošuma palielināšanos Rīgas dzīvojamajos rajonos.

Pilsētas apgaismojums

Rīgā ir izgaismotas ielas, parki, skvēri, dzīvojamie masīvi 1800 km apgaismojuma līniju kopgarumā, t.sk. 44238 gaismas punktu (kopējā uzstādītā jauda 7,2 MW), 26853 balstu, 1800 km kabeļu un gaisa vadu līniju, 4040 elektrisko sadales punktu un 48 elektronisko pulksteņu. Esošā apgaismojuma sistēma tiek vadīta ar datorizētu automātisko vadību caur radiofrekvenci un iepriekš izstrādātu ieslēgšanās – izslēgšanās grafiku. Pilsētas apgaismošanai tiek izlietoti 28,2 miljoni kWh elektroenerģijas gadā.

2008.gadā ir pabeigta 1995.gadā uzsāktā gaismekļu nomaiņas programma, kuras rezultātā Rīgā praktiski visur ir uzstādīti moderni, energoefektīvi gaismekļi, un kopējā jauda ir samazinājusies no 12,7 1997.gadā uz 7,2 MW 2008.gadā, nepasliktinoties apgaismojuma līmenim. Tomēr nepietiekamā finansējuma dēļ, 30% ekspluatācijā esošo balstu, 39% kronšteinu, 11% sadales skapju, 45% zemē ieguldīto kabeļu līniju ir avārijas stāvoklī, jo tiek ekspluatēti jau vairāk kā 40 gadus bez regulāriem kapitāliem remontiem. Esošās apgaismojuma sistēmas tehnoloģijas ir novecojušas, līdz ar to arī enerģētiski un ekonomiski neizdevīgas.

Rīgā ir arī 167 neapgaismotas ielas, kuru kopgarums sastāda 95,790 km: Latgales priekšpilsētā – 19 (17,7 km kopgarumā), Vidzemes priekšpilsētā – 28 (16,405 km kopgarumā), Zemgales priekšpilsētā – 37 (15 km kopgarumā), Kurzemes rajonā – 43 (25,480 km kopgarumā) un Ziemeļu rajonā – 48 (20,865 km kopgarumā).

Rīgas domes politika:

- 11.4.4. Veicināt rekonstrukciju apgaismojuma komunikāciju līnijām ar zemē ieguldītiem kabeļiem, kuras atrodas avārijas stāvoklī, tādējādi samazinot ekspluatācijas izmaksas potenciālo avāriju seku likvidācijā.**
- 11.4.5. Veicināt apgaismojuma ierīkošanu Rīgas neapgaismotajās ielās, tādējādi uzlabojot pasīvo drošību pilsētā.**
- 11.4.6. Nodrošināt apgaismojuma sistēmas attīstību jaunās attīstības teritorijās.**

11.5. Gāzes apgāde⁷⁵

Centralizēto gāzes apgādi Rīgā nodrošina energoresursu apgādes uzņēmums AS „Latvijas Gāze”. Gāzes patēriņš pēdējos gados ir audzis, bet kopumā gāzes patēriņā var novērot sezonālas svārstības. Vislielākais gāzes patēriņš ir ziemas mēnešos, īpaši decembrī, vismazākais – jūlijā, kas saistīts ar apkures sezonu, kas liecina, ka gāze ir izplatīts un izdevīgs apkures veids.

⁷⁵ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Teritoriju nodrošinājums ar gāzes apgādi”.

Kartoshēma „Teritoriju nodrošinājums ar gāzes apgādi”.

Kartoshēma „Komunālās saimniecības objekti”.

Jauno gāzes vadu būvniecība pēdējos gados ir strauji augusi, kas pamatojams ar jaunu apbūves objektu pieņemšanu ekspluatācijā. Straujais pieaugums liecina arī par gāzi kā ekonomisku, ekoloģisku un ērtu produktu.

Gāzes infrastruktūra nenodrošina visus Rīgas iedzīvotājus, uzņēmējus u.c. ar gāzi, tamdēļ, lai sniegtu savus pakalpojumus pēc iespējas lielākā mērogā, AS Latvijas Gāze⁷⁶ ir izvērtējusi iespējamās lielākos perspektīvos gāzes apgādes būvobjektus periodā no 2006. līdz 2012.gadam⁷⁶. Savukārt sadales gāzesvadu būvniecība atkarīga no konkrēta gāzes lietotāja pieprasījuma vai konkrētas teritorijas detālplānojuma izstrādes uzsākšanas.

Rīgas domes politika:

11.5.1. Sadarboties ar AS „Latvijas Gāze” Rīgas gazifikācijas jautājumu risināšanā gan esošo teritoriju, gan perspektīvo attīstības teritoriju nodrošināšanā ar gāzes infrastruktūru.

11.6. Elektroniskie sakari

Rīgas pilsētas teritorijā atrodas 73 elektronisko sakaru tīklu objekti, kas savienoti ar maģistrālajiem elektronisko sakaru tīkliem.

Rīgas domes politika:

11.6.1. Sadarboties ar elektronisko sakaru nodrošinātājiem elektronisko sakaru kvalitātes uzlabošanā.⁷⁷

⁷⁶ Projektu sarakstu skatīt Rīgas attīstības programmas 2006.-2012.gadam esošās situācijas aprakstā.

⁷⁷ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Elektronisko sakaru shēma”.

Kartoshēma „Elektronisko sakaru shēma”

12. RĪGAS PILSĒTAS ROBEŽA UN IETEIKUMI TĀS MAIŅAI

Rīgas pilsētas kopējā platība ir 304,5 km², bet kopā ar noteikto Rīgas aglomerācijas areālu tā aizņem 6983,8 km².

Līdz ar ievērojamo Rīgas pašvaldības budžeta ieņēmumu pieaugumu, pēdējos gados tiek sniegts arvien lielāks atbalsts pārējām Latvijas pašvaldībām ar finanšu izlīdzināšanas fonda starpniecību, kas 2007. gadā sasniedza 52,58 milj.Ls (13% vairāk nekā 2006. gadā) un iedzīvotāju ienākuma nodokli (IIN) – 2005. gadā no Rīgas administratīvajā teritorijā reģistrēto uzņēmumu nomaksātā IIN tika pārskaitīti 118,2 milj.Ls uz citām Latvijas pašvaldībām. Tādējādi Rīgas loma pakāpeniski pieaug Latvijas ekonomiskās attīstības nodrošināšanā un tiek pildītas ne tikai pašvaldības funkcijas, bet tiek sniegts arī būtisks ieguldījums pārējo Latvijas pašvaldību attīstībā, kas veicina Latvijas līdzsvarotu attīstību teritoriālā griezumā.

Pēdējo gadu būvniecības straujais pieaugums atspoguļo iedzīvotāju pirktspējas uzlabošanos un gatavību iegādāties jaunu, kvalitatīvu mājokli. Rīgas pilsētas attīstības plāns 1995.-2005. gadam ļoti strikti noteica, kur šādas aktivitātes ir paredzamas, kamēr apkārtējo pagastu pašvaldības savu zonējumu veica daudz liberālāk, pakārtojot to tirgus prasībām – attiecīgi lielākam pieprasījumam pēc apbūves zemesgabaliem. Tā rezultātā norisinās suburbanizācijas procesi⁷⁸, kas veicina pilsētas izplešanos ārpus tās administratīvajām robežām, zaudējot dabīgo pāreju starp Rīgu un citām pilsētām.

Tomēr mehāniska robežas paplašināšana, pievienojot Rīgai apkārtējās teritorijas, kas funkcionāli ir piederošas pilsētai, nedos vajadzīgo efektu ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai Rīgas reģionā. Arī potenciālais iedzīvotāju ienākuma nodokļa ieņēmumu pieaugums, varētu nedot pozitīvo ekonomisko efektu, jo Rīgas pilsētai nāktos rēķināties ar daudziem papildus izdevumiem jauno teritoriju apsaimniekošanā un attīstīšanā.

Pamatojoties uz speciālistu ieteikumiem un Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā minētajiem uzstādījumiem, jāizmanto uz ekonomiju vērstas celtniecības metodes, atvēlot celtniecībai zemi transporta mezglu tuvumā, veicinot pilsētas iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētas teritorijā, kā arī iespēju robežās saglabājot funkcionāli, bioloģiski un ainaviski vērtīgās dabas teritorijas.

Arī starptautiskie dokumenti, tai skaitā Olborgas harta, kurai Rīga ir pievienojusies, paredz, ka pilsētas telpiskā un ekonomiskā attīstība tiek vērsta uz jau esošo urbanizēto teritoriju intensificēšanu un apbūves blīvuma palielināšanu, tādējādi pēc iespējas mazāk aizskarot dabas teritorijas. Ir jāizvairās no pilsētu izplešanās, veidojot piemērotu pilsētu blīvumu un dodot priekšroku degradēto teritoriju attīstībai, nevis jaunu teritoriju apbūvei. Rīgas pilsētas robežu paplašināšana var negatīvi ietekmēt konkurētspējīga policentriska apdzīvojuma struktūru tīkla izveidi Rīgas reģionā, pieaugot Rīgas kā apdzīvotas vietas dominantei.

⁷⁸ Suburbanizācija – process, kura ietvaros notiek pastiprināta iedzīvotāju pārcelšanās no galvenās pilsētas (piemēram, Rīgas) uz dzīvi šai pilsētai pieguļošajās teritorijās un piepilsētās.

Sakarā ar Rīgas jūras līča krasta nepārtrauktām izmaiņām ir problemātiska ar Baltijas jūras un Rīgas jūras līča peldvietu, to infrastruktūras un glābšanas dienestu izveide un režīmu uzturēšana. Lai to atrisinātu Rīgas pašvaldība ierosinās noteikt Rīgas jūras robežu pa 10. izobatu un Rīgas brīvostai ārējā reida robežu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.⁷⁹

Pašreizējā situācijā ir vairākas neskaidrības attiecībā uz Rīgas pilsētas administratīvo robežu un zemes gabalu kadastra robežām: nesakrīt zemes gabalu kadastra līnijas abpus Rīgas pilsētas robežai, zemes gabalu kadastra līnijas pārklājas ar ceļu (ielu) trasēm, zemes gabalu kadastra līnijas šķērso Lielupi, kas gadu laikā mainījusi tecējuma gultni.

Atbilstoši 2007.gada juridiskajam atzinumam par Rīgas pilsētas un Jūrmalas pilsētas administratīvo robežu noteikšanas tajā skaitā grozīšanas tiesisko regulējumu Latvijas Republikā Rīgas pilsētai saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem nav noteiktas administratīvās robežas, līdz ar to ir nepieciešams veikt darbības robežu noteikšanai.

Rīgas domes politika:

- 12.1. Noteikt Rīgas pilsētas administratīvās robežas saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.**
- 12.2. Kopā ar Rīgas pilsētai piegulošām pašvaldībām precizēt savstarpējo robežu vietās, kur ir neprecizitātes zemes kadastra datos.**
- 12.3. Veicināt Rīgas pilsētas administratīvo robežu noteikšanu Rīgas jūras līcī pa 10.izobatu un Rīgas brīvostas robežas ārējā reida robežu.**
- 12.4. Pārskatīt Rīgas pilsētas administratīvās robežas tikai tādā gadījumā, ja ir nepieciešams realizēt specifiskus infrastruktūras objektus, kas būtiski atvieglotu Rīgas un Rīgas reģiona attīstību.**
- 12.5. Veicināt un atbalstīt starppašvaldību sadarbību Rīgas aglomerācijas un Rīgas plānošanas reģiona ietvaros, tādējādi samazinot nepieciešamību pēc administratīvo robežu paplašināšanas.**
- 12.6. Realizēt racionālu esošās Rīgas pašvaldības administratīvās teritorijas izmantošanu, intensificējot attīstību galvenokārt degradētajās un citās jau urbanizētajās pilsētas teritorijās.**
- 12.7. Izvērtēt nepieciešamību pēc teritoriju maiņas saistībā ar Rīgas pašvaldības robežielām, lai varētu noteikt perspektīvās ielu sarkanās līnijas, ielu piederību, apsaimniekošanu un adresāciju.**
- 12.8. Nodrošināt kompensācijas no Rīgas pašvaldības budžeta Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteiktajā apjomā un kārtībā citu pašvaldību teritoriju vai to daļu pievienošanas gadījumā.**

⁷⁹ Skatīt RTP-2006 ar grozījumiem kartoshēmu „Rīgas pilsētas robeža”.

