



RĪGAS BRĪVOSTAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

(PROJEKTS)

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, 2016

Satura rādītājs

1. Tematiskā plānojuma nepieciešamības pamatojums	4
1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā	4
1.2. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums.....	6
1.3. Tematiskā plānojuma struktūra un metodoloģija	7
1.3.1. TmP izstrādes posmi.....	7
1.3.2. Darbā izmantotie materiāli	8
1.3.3. TmP struktūra	8
1.4. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai	10
1.5. Sasniedzamais mērķis un apakšmērķi.	13
1.5.1. TmP mērķis.....	13
1.5.2. TmP apakšmērķi	13
2. Esošās situācijas raksturojums un risinājumi.....	14
2.1. Rīgas brīvosta Eiropas un Baltijas jūras reģiona mērogā.....	14
2.2. Rīgas brīvosta Rīgas pilsētas kontekstā	17
2.2.1. Interesu sabalansēšana Rīgas brīvestā un tai piegulošajās teritorijās.....	17
2.2.2. Piesārņojums Rīgas Brīvestas teritorijā un tai piegulošajās teritorijās.....	55
2.2.3. Rūpniecisko avāriju riska objekti	134
2.2.4. Rīgas brīvestas sasaiste ar pilsētas transporta tīklu	144

PIELIKUMI

- karte**, kurā attēlots Rīgas brīvestā esošo uzņēmumu izvietojums (2015.g.)
- karte**, kurā attēlota perspektīvā teritorijas izmantošana; tai skaitā esošā dzīvojamā apbūve, aizsargājamās dabas teritorijas, kultūrvēsturiskie pieminekļi un ūdensmalu pieejamība Rīgas brīvestā
 - karte**, kurā attēloti ūdensmalu pieejas virzieni Mangaļsalā
 - karte**, kurā attēloti ūdensmalu pieejas virzieni Daugavgrīvē un Bolderājā
 - karte**, kurā attēloti ūdensmalu pieejas virzieni Voleros un Krēmeros
 - karte**, kurā attēloti ūdensmalu pieejas virzieni Vecmīlgrāvī
- karte**, kurā attēloti transporta savienojumi un plānotie risinājumi Rīgas brīvestas teritorijā
- tabula**, kurā apkopota informācija par uzņēmumiem Rīgas brīvestas teritorijā
- karte**, kurā attēlots vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums Rīgas brīvestas teritorijā

Izmantotie saīsinājumi

Saīsinājuma apzīmējums	Saīsinājuma skaidrojums
LR	Latvijas Republika
RD PAD	Rīgas domes Pilsētas Attīstības departaments
RTP2030	Izstrādes stadijā esošais Rīgas teritorijas plānojums
RTP2006-2018	Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam
TmP	Tematiskais plānojums
RD	Rīgas dome
MK	Ministru kabinets
Stratēģija	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam
Attīstības programma	Rīgas attīstības programmai 2014.-2020.gadam
RBP	Rīgas brīvostas pārvalde
RBO	Rīgas brīvosta
BJR	Baltijas jūras reģions
TIAN	Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
VVD	Valsts Vides dienests
LVĢMC	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
RD MVD	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments
TPI	Teritorijas plānošanas instrumenti
RO	Rūpniecisko avāriju riska objekti, saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.131.
RANP	Rūpnieciskās avārijas novēršanas programma
DP ar CAP	Drošības pārskats ar Civilās aizsardzības plānu
IVN	Ietekmes uz vidi novērtējums
LR IM PMLP	Latvijas Republikas Iekšlietu Ministrijas Pilsonības un Migrācijas Lietu Pārvalde
VPVB	Vides pārraudzības Valsts birojs
MK 240	Ministru kabineta noteikumi Nr.240, “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”. Pieņemts 30.04.2013, spēkā esošs.
MK 131	Ministru kabineta noteikumi Nr.131, “Rūpniecisko

	avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”. Pieņemts 30.04.2013, spēkā esošs.
--	--

1. Tematiskā plānojuma nepieciešamības pamatojums

1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā

RB TmP ir izstrādāts saskaņā ar RD 03.12.2013. lēmumu Nr.493 „Par Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Atbilstoši LR Teritorijas attīstības plānošanas likumam TmP ir „teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas)”.

Šis TmP ir sagatavots atbilstoši LR normatīvajiem aktiem, tai skaitā:

- 1) Satversme;
- 2) LR likums „Par pašvaldībām”;
- 3) LR Attīstības plānošanas sistēmas likums;
- 4) LR Teritorijas attīstības plānošanas likums un uz tā pamata izdotie MK noteikumi;
- 5) LR Likums par ostām un uz tā pamata izdotie MK un RD saistošie noteikumi;
- 6) LR Rīgas brīvostas likums un uz tā pamata izdotie MK noteikumi;
- 7) LR likums „Par piesārņojumu” un uz tā pamata izdotie MK un RD saistošie noteikumi;
- 8) u.c.

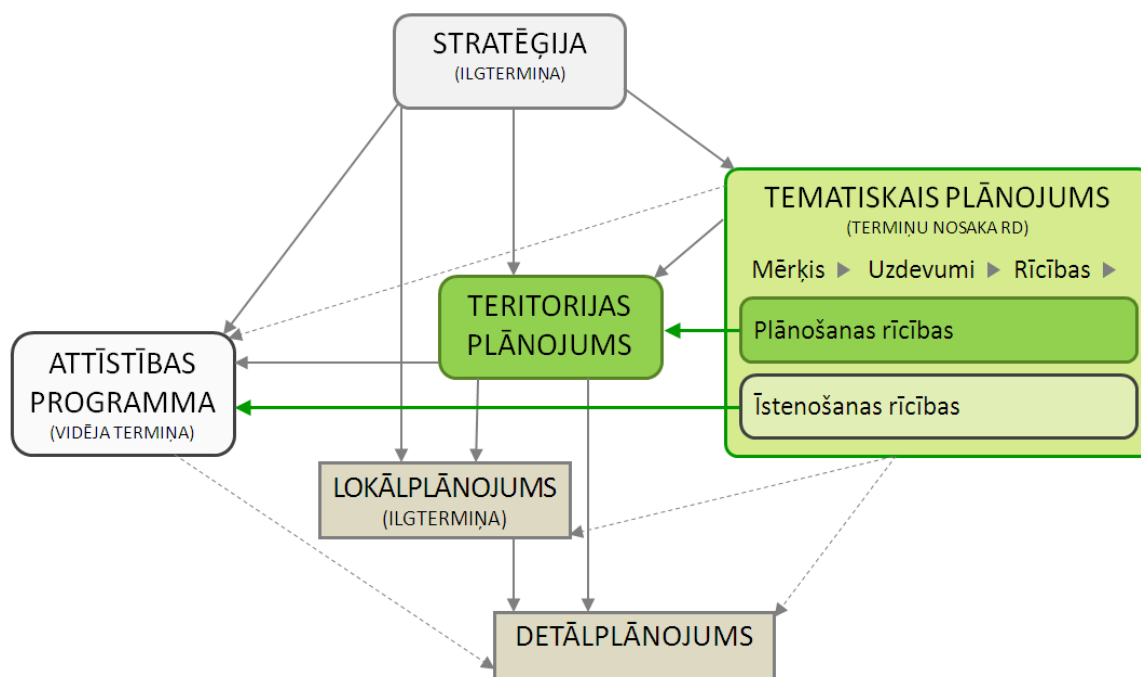
RB TmP ir izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu RTP2030 konceptuālajai daļai atbilstoši RD 03.07.2012. lēmumam Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”. Šis TmP tika vienlaicīgi izstrādāts un saskaņots ar 10 citiem TmP, kas detalizēti pēta konkrētu jautājumu specifiku un piedāvā risinājumus RTP2030 un citiem plānošanas dokumentiem. Tā rezultātā RTP2030 veidos šādi TmP:

- 1) Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju TmP;
- 2) Mājokļu attīstības TmP;
- 3) Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 4) Meliorācijas attīstības TmP;
- 5) Ūdens teritoriju un krastmalu TmP;
- 6) Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu TmP;
- 7) Aizsargjoslu un aprobežojumu TmP;

- 8) Transporta attīstības TmP;
- 9) Ainavu TmP;
- 10) Valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 11) Rīgas brīvostas TmP.

Gan TmP, gan RTP2030 ir hierarhiski pakārtoti Stratēģijai un kopā ar Attīstības programmu veido Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmu, kas shematiski attēlota 1.1.attēlā.

Attēls Nr.1. Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmas shēma



Kā redzams pēc attēlā Nr.1. redzamās shēmas, visi Rīgas attīstības plānošanas dokumenti, tostarp TmP, atrodas ciešā savstarpējā sasaistē, nodrošinot, ka Rīgas pilsētas teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

TmP iekļautie risinājumi ir attiecināmi uz RD un tai pakļautām struktūrvienībām, projektu pieteicējiem un kapitāla ieguldītājiem, zemes īpašniekiem, vietējiem un ārzemju investoriem.

1.2. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums

RB TmP nepieciešamība skaidri iezīmējas RTP2030 sākotnējā izstrādes procesā, kad, konsultējoties ar sabiedrību un organizāciju pārstāvjiem, tika identificēta nepieciešamība pēc atsevišķa TmP, kas koncentrētos tieši uz RBO un tai pieguļošo teritoriju specifisko jautājumu risināšanu, lai sabalansētu ostas un pilsētas attīstību.

Rīgas osta jau gadsimtiem ilgi ieņem svarīgu vietu pilsētas ekonomiskajā un sociālajā dzīvē. Lai arī mūsdienās pēc kravu apjoma RBO ir ne tikai lielākā Latvijas, bet arī Baltijas osta¹, sabiedrībā bieži izskan bažas par ostas darbības ietekmi uz pilsētvidi, tās zaļajām zonām, ūdeņiem un pieguļošo apkaimju dzīvojamās vides kvalitāti, jo ostas teritorija aizņem 11% no kopējās pilsētas platības, neieskaitot akvatoriju jeb vienu piektdaļu no Rīgas teritorijas, ieskaitot akvatoriju^{1,2}.

Ņemot vērā šī brīža ostas darbības plašo mērogu un ietekmi, kā arī tās nākotnes attīstības plānus, tika uzsākts darbs pie RBO TmP ar mērķi nodrošināt ilgtspējīgu ostas attīstību, veicinot tās ekonomisko izaugsmi, vienlaikus samazinot tās ietekmi uz pilsētvidi un sabalansējot dažādu iesaistīto pušu intereses.

Lai šo mērķi sasniegtu, RBO TmP izstrādes ietvaros tika iesaistīta sabiedrība, it īpaši ostas apkaimju biedrības, pārstāvji no Rīgas brīvostas pārvaldes, dažādu jomu speciālisti, uzņēmēji, valsts iestādes, pašvaldības pārvaldes struktūrvienības, nozaru asociācijas un interesenti no dažādām nevalstiskajām organizācijām.

TmP procesā tika nodrošināts informācijas un lēmumu pieņemšanas atklātums, sniedzot ikvienam iespēju piedalīties tā izstrādē. Sabiedrības līdzdalība tika nodrošināta ar dažādu mediju palīdzību, kā arī tika organizētas iedzīvotāju aptaujas, apkaimju sanāksmes un tematiskie semināri, lai uzklautu rīdziniekus un kopīgi meklētu risinājumus.

Detalizētāks izklāsts par TmP izstrādes gaitu un metodoloģiju ir atrodams nodaļā 1.3.

¹ www.rop.lv

² https://pasvaldiba.riga.lv/LV/Channels/About_Riga/Riga_in_numbers/default.htm

1.3. Tematiskā plānojuma struktūra un metodoloģija

1.3.1. TmP izstrādes posmi

Šis TmP tika izstrādāts trijos posmos:

Pirmais posms – darba grupu izveide

Šajā posmā tika izveidotas 2 darba grupas - pamata darba grupa, kas sastāvēja no dažādiem ministriju, RD struktūrvienību, valsts institūciju un attiecīgo nozaru pārstāvjiem, un paplašinātā darba grupa, kas tika veidota no NVO, asociāciju un nozaru pārstāvjiem, kā arī pilsētas iedzīvotājiem, kas ir saskārušies ar ostas darbību vai ir ieinteresēti tās nākotnes attīstībā. Abu darba grupu uzdevums bija dalīties ar informāciju savas kompetences ietvaros, lai veidotu vienotu izpratni par ostas jautājumu problemātiku, un piedalīties diskusijās par iespējamajiem nākotnes risinājumiem.

Otrais posms - problēmjautājumu apzināšana un analīze;

Otrajā posmā tika apkopota informācija no darba grupas pārstāvjiem, pētījumiem, vides pārskatiem, rakstiem un citiem avotiem par problēmām, kas rodas ostas uzņēmumu darbības rezultātā. Paralēli tika organizētas vizītes uz ostas uzņēmumiem, kuru laikā tika uzklauti uzņēmēju viedokļi, norisinājās apkaimju tikšanās, kurās iedzīvotāji izteica savas bažas par piesārņojumu no ostas uzņēmumiem, kā arī tika uzturēta aktīva sarakste ar citu pilsētu pašvaldību un ostu pārstāvjiem par ostas uzņēmumu problemātiku un iespējamajiem risinājumiem.

Šajā posmā tika secināts, ka TmP izstrādes ietvaros ir nepieciešams ne tikai atrast kompromisu starp ostas uzņēmumu un pilsētas iedzīvotāju interesēm, bet arī meklēt risinājumus ietekmes uz vidi mazināšanai, kā arī pievērst uzmanību ilgtspējīgai transporta tīkla attīstībai un PBO pārvaldniecībai.

Trešais posms - risinājumu izstrāde

Trešajā posmā tika rīkotas vairākas tikšanās gan darba grupas ietvaros, gan atsevišķi ar nozaru speciālistiem, lai strādātu jau pie konkrētiem risinājumiem, kas ir aprakstīti šī TmP otrajā sadaļā – esošās situācijas raksturojums un risinājumi. Papildus šīm sanāksmēm tika organizēti tematiskie semināri, kuros kopā ar pilsētas iedzīvotājiem un dažādiem institūciju pārstāvjiem tika risinātas dažādas problēmas saistībā ar konkrētiem TmP risinājumi, piemēram, tika apspriesti jautājumi saistībā ar rūpniecisko avāriju riska objektu ietekmi uz apkārtnējo vidi, degradēto teritoriju attīstību utt.

Trešā posma ietvaros tika rīkots arī „Apkaimju gids” – vairākas tikšanās ar iedzīvotājiem viņu izvēlētajās apkaimēs, kuru laikā TmP vadītāji kopā ar dažādu institūciju pārstāvjiem pārrunāja iedzīvotāju identificētās problēmas un iespējamās

risinājumus. Tas palīdzēja vēlreiz izsvērt un pārdomāt RBO TmP piedāvāto risinājumu efektivitāti un noteikt nepieciešamās prioritātes.

1.3.2. Darbā izmantotie materiāli

TmP izstrāde tika uzsākta ar esošo pētījumu analīzi un konsultācijām ar dažādu jomu ekspertiem. Tika skatītas pilsētas gaisa un trokšņa rīcības programmas, pētījumi par ostu attīstību plašākā Baltijas jūras reģiona kontekstā, apskati un izpētes par uzņēmumu negatīvo ietekmi uz vidi un dažādiem piesārņojuma veidiem, kā arī ekonomiskās un plānošanas vadlīnijas transporta, enerģētikas un ostu attīstības jautājumos. Šie materiāli palīdzēja noprecizēt mērķus un uzstādījumus RBO TmP, lai izstrādes gaitā tiktu apskatīti visi ar ostas attīstību un darbību aktuālie jautājumi. Paralēli šim procesam SIA „Exportea” pēc RD PAD pasūtījuma veica pētījumu „Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam: Plānošanas risinājumi Rīgas brīvostas teritorijai, kas īstenojami ar teritorijas plānošanas instrumentiem”, kas aktualizēja jautājumus, uz kuriem būtu jāliek uzsvars RBO TmP izstrādes gaitā, taču konkrēti risinājumi vēl netika ierosināti.

Tālākajā RBO TmP izstrādes posmā tika turpināts darbs pie jaunu pētījumu analīzes un darba grupu viedokļu apkopošanas. Svarīgi atzīmēt, ka Rīgas brīvostas attīstības programma, vides pārskati un rīcības plāns kopā ar konsultācijām ar RBP pārstāvjiem sniedza pamatu un ieskatu RBO galvenajās attīstības vadlīnijās. Balstoties uz šo informāciju tika pielāgoti dažādi risinājumi un attīstības scenāriji, lai atrastu kompromisu starp ostas uzņēmumu un pilsētas iedzīvotāju vajadzībām.

1.3.3. TmP struktūra

Šis TmP iedalās 2 galvenajās sadaļās:

Ievads, kas izklāsta TmP sasaisti ar citiem teritorijas plānošanas dokumentiem, nepieciešamības pamatojumu, metodoloģiju, struktūru, atbilstību Stratēģijai un iekļauj visaptverošu mērķu tabulu;

Esošās situācijas analīze un risinājumi, kas sniedz ieskatu, kāda loma ir RBO plašākā Eiropas un BJR mērogā, kā arī Rīgas pilsētas kontekstā. Šī sadaļa apkopo visus problēmjautājumus saistībā ar RBO uzņēmumu darbību un to ietekmi uz vidi. Tās ir iedalītas 4 galvenajos blokos:

1. Interesu sabalansēšana Rīgas brīvēstā un tai piegulošajās teritorijās
2. Piesārņojums Rīgas Brīvēstas teritorijā un tai piegulošajās teritorijās.
3. Rūpniecisko avāriju riska objekti
4. Rīgas brīvēstas sasaiste ar pilsētas transporta tīklu

Katrs no šiem tematiskajiem blokiem sastāv no spēkā esošo normatīvu esošo normatīvu (likumu, MK un RD saistošo noteikumu, kā arī TIAN) analīzes un problēmu izklāsta, izmantojot aktuālākos datus, darba grupu viedokļus un konsultācijas ar dažādu jomu speciālistiem.

Nodaļu beigās piedāvāti iespējamie veidi, kā risināt identificētās problēmas. Problēmas var tikt risinātas ar 3 dažādiem instrumentiem:

1. Risinājumi, kas iekļaujami jaunajā TIAN redakcijā;
2. Risinājumi, kas ņemami vērā, veidojot RTP2030;
3. Risinājumi, kas ir jāīsteno ar citiem, ne ar teritorijas plānošanu saistītiem instrumentiem.

Vairāku nodaļu beigās risinājumi ir apvienoti kā “uzdevumi turpmākajam plānošanas procesam”.

1.4. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

RBO TmP tika izstrādāts saskaņā ar Stratēģiju, kurā RBO tiek minēta kā viens no pilsētas ekonomikas balstiem, tajā pašā laikā atzīmējot nepieciešamību samazināt ostas uzņēmumu ietekmi uz apkārtējo vidi, it sevišķi pieostas apkaimēs. TmP izstrādes gaitā tika atlasīti un apkopoti visi punkti, kas attiecas uz RBO un tās attīstību, kā arī izvērtēts, kurās TmP nodaļās šie konkrētie jautājumi tika skatīti un ņemti vērā (Tabula Nr.2).

Tabula Nr.1. TmP atbilstība Stratēģijai

Stratēģija	Izvērtējums
Vides kvalitāte	
Vides kvalitātei atbilstoša osta , kuras attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši tai piegulošo apkaimju dzīves kvalitātes uzlabošanai (17., 273.p.)	Nodaļas 2.2.2.2., 2.2.2.3., 2.2.2.4. piedāvā risinājumus gaisa, ūdens un trokšņa un piesārņojuma samazināšanai RBO un tai piegulošajās teritorijās
Ostā veiktie ievērojamie ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attieksmē pret iedzīvotāju drošību un dzīves kvalitāti (51.p.)	Nodaļas 2.2.1.7. un 2.2.2 izvirza nepieciešamās prasības uzņēmumiem, lai samazinātu to ietekmi uz vidi, tostarp paredzot arī konkrētus apbūves nosacījumus, kas attiecas uz uzņēmumu tehnoloģisko nodrošinājumu. Šo risinājumu realizācija un ieguldījumi uzņēmumu un ostas modernizācijā un attīstībā ir atkarīgi no uzņēmumu un RBP rīcībām.
Publiskās ārtelpas attīstības politika priekšpilsētas daļā prioritāri izstrādājama apkaimēm ostas tuvumā. Būtiski, lai iedzīvotāju dzīves apstākļi, dzīvojot apkaimēs ostas teritoriju tuvumā, ne tikai nepasliktinātos, bet arī uzlabotos, lai tiktu sabalansētas ostas un pilsētas ekonomiskās intereses ar iedzīvotāju interesēm un tiesībām uz kvalitatīvu dzīves vidi. Stratēģijā kā prioritārās apkaimes publiskās ārtelpas vides kvalitātes uzlabošanai ir noteiktas – Mangaļsala, Vecmīlgrāvis, Mīlgrāvis, Sarkandaugava, Bolderāja un Daugavgrīva. Kur tas iespējams, jāattīsta ūdensmalu pieejamība plašākai sabiedrībai, un, optimizējot un atsevišķās vietās intensificējot ostas darbību, būtiski veidot un attīstīt publiskas piekļuves vietas Daugavas ostas ainavu telpai, kur pietuvināties uz ūdens notiekošai rosībai, vērot kuģus, jahtas, laivas vai regates, kā arī attīstīt infrastruktūru laivu ielaišanas	Nodaļa 2.2.1.6. apskata publisko ārtelpu, liekot uzsvāru uz pieejamām ūdensmalas ostas teritorijā, un sniedz ieteikumus turpmākai ūdensmalu attīstībai periodā līdz 2030.gadam. Šie ieteikumi ir jāskata kontekstā arī ar publiskās ārtelpas TmP un Rīgas pieostas apkaimju publiskās telpas labiekārtojuma potenciāla izvērtējumu ³ .

³ <http://www.sus.lv/lv/petijumi/rigas-pieostas-apkaimju-publiskas-telpas-labiekartojuma-potenciala-izvertejums#sthash.m7Vy8exL.dpuf>

vietām. (106., 190., 231.p.)	
Jāizvērtē un jāveicina akvatoriju atjaunošanas (renaturalizācijas) iespējas, lietusūdens apsaimniekošana, bioloģiskā daudzveidība, apkaimes vēsturiskās vērtības, atpūtas, rekreācijas, socializācijas un izglītības telpa (106.p.)	Nodaļa 2.2.2.4 analizē ūdens piesārņojumu un meklē risinājumus tā samazināšanā, turpretī nodaļu 2.2.1.4. un 2.2.1.5. ietvaros tiek apkopota informācija par bioloģisko daudzveidību, vēsturiskajām vērtībām, kā arī rekreācijas, socializācijas un izglītības telpu.
Nepaplašinot Rīgas brīvostas teritoriju, nepieciešams efektīvāk izmantot Rīgas brīvostā pieejamos zemes resursus (274.p.)	Nodaļas 2.2.1. ietvaros ir veikta analīze par RBO teritorijas izmantošanas intensitāti un uzņēmumu izvietojumu.
Lai izvairītos no applūšanas riska, attīstot jaunus objektus, vairumā gadījumu jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana (274.p.)	Šo prasību nosaka apbūves noteikumi.
Pašvaldība nosaka prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvostas teritorijā.	Šī TmP ietvaros (nodaļa 2.2.3.) analizētas teritorijas RO attīstībai.
Interēšu saskaņošana ar pilsētas iedzīvotājiem	
Brīvostas teritorijā esošā dzīvojamā apbūve, turpmāk izvērtējama kontekstā ar ostas attīstības plāniem, izmantojot kompensējošos mehānismus iedzīvotājiem, teritoriju transformācijas gadījumā (105.p.)	Šis jautājums ir skatīts nodaļās 2.2.1.3 un 2.2.1.7, kur ir aprakstītas RBO esošas dzīvojamās teritorijās un iespējamie funkcionālie zonējumi to turpmākai attīstībai.
Ostas attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši pilsētnieku interesēm (273.p.)	Šis Stratēģijas punkts pilnībā atbilst šī TmP mērķim.
Ekonomiskā izaugsme	
Rīgas brīvosta ir viena no pilsētas prioritārajām nozarēm, un tai ir jābūt veiksmīgai un konkurētspējīgai starptautiskā mērogā (17., 31., 52., 55., 70., 73.p.)	Šī ir RBP kompetence. Nodaļa 2.2.1.7 paredz funkcionālo zonējumu un attīstības nosacījumus, lai RBO būtu plašas iespējas attīstīties tai vēlamā virzienā, bet pati konkurētspēja ir atkarīga no ostas uzņēmumiem un RBP ieguldījuma.
Rīgas brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti (64.p.)	Primāri šī ir RBP kompetence, bet šis stratēģiskais uzstādījums ir jārealizē saskaņā ar RTP, TIAN un citos normatīvajos aktos noteikto.
Augoša daudzprofilu osta, kurā pieaugs pasažieru un kravu apgrozījums Rīgas brīvostā (M4.4., M4.5., 74.p.)	Primāri šī ir RBP kompetence, bet šis stratēģiskais uzstādījums ir jārealizē saskaņā ar RTP, TIAN un citos normatīvajos aktos noteikto.
Stratēģijas īstenošanas laikā tiks veiktas lielas investīcijas infrastruktūras kapacitātes paaugstināšanai, uzlabojot ostas un attiecīgi arī Rīgas pilsētas konkurētspēju starptautiskā mērogā (230.p.)	Primāri šī ir RBP kompetence, bet šis stratēģiskais uzstādījums ir jārealizē saskaņā ar RTP, TIAN un citos normatīvajos aktos noteikto.
Jāattīsta multimodālos loģistikas parkus, industriālās	Nodaļā 2.2.1.7. paredzētais

teritorijas uzņēmējdarbības veicināšanai un ar jūras pārvadājumiem saistītas ražotnes (274.p.)	funkcionālais zonējums un attīstības nosacījumi paredz iespējas attīstīt loģistiskas parkus un industriālās teritorijas, tomēr jāpilnveido vēl transporta infrastruktūra. Industriālo parku projektu realizācija ir atkarīga no atsevišķu uzņēmumu un RBP uzņēmības.
Transporta tīkla un objektu attīstība	
Jāuzlabo Rīgas brīvostas savienojums ar plānotajiem transporta infrastruktūras objektiem, kas uzlabos tranzīta kravu plūsmu caur pilsētu un uz/no ostas (126., 130., 131.p.)	Nodaļa 2.2.4. skata esošo RBO sasaisti ar pilsētas transporta tīklu, identificējot problēmas un piedāvājot iespējamus risinājumus.
Pasažieru ostas terminālis Andrejsalā un kruīzu kuģu piestātne ir jauna pilsētas vizītkarte tūristiem, kas pilsētu sasniedz ar prāmju un kruīzu kuģu satiksmi. Pasažieru osta ir viens no nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras objektiem, kas ir prioritāri pilsētas attīstībai (63., 233.p.)	Turpmākajā darbā jāizskata iespējas un attīstības nosacījumi pasažieru termināļu izbūvei Andrejsalā un Eksportostā.
Pašvaldībai jākoordinē Rīgas brīvostas attīstībai nepieciešamo pievadceļu un inženierkomunikāciju plānošana un izbūve (275.p.)	Nodaļa 2.2.4. identificē esošās transporta problēmas un piedāvā risinājumus transporta tīkla attīstībai.

1.5. Sasniedzamais mērķis un apakšmērķi.

1.5.1. TmP mērķis

Sabalansēt ostas un pilsētas intereses. Būtiski, lai iedzīvotāju dzīves apstākļi, dzīvojot apkaimēs ostas tuvumā ne tikai nepasliktinātos, bet arī uzlabotos; tajā pašā laikā veicinot Rīgas brīvostas attīstību un konkurētspēju starptautiskā mērogā.

1.5.2. TmP apakšmērķi

1. Veikt analīzi par ostas darbības jomām un kravu veidiem, to izvietojumu RBO teritorijā, kā arī to ietekmi uz dzīvojamās vides kvalitāti un pilsētas publisko infrastruktūru gan RBO teritorijā, gan tai piegulošajās apkaimēs;
2. Noskaidrot visu iesaistīto pušu intereses un viedokli attiecībā uz RBO attīstību, izveidot optimālo RBO attīstības scenāriju, ņemot vērā teritorijas attīstības plānošanas principus;
3. Izstrādāt risinājumus TmP, kas veicinās RBO attīstību un izaugsmi saskaņā ar apakšpunktā minēto ostas attīstības scenāriju;
4. Izstrādāt RBO teritorijas attīstības risinājumus un nosacījumus iekļaušanai jaunajā RTP, kā arī noteikt, kādos gadījumos nepieciešama RTP iekļauto risinājumu precizēšana citos plānošanas dokumentos.

2. Esošās situācijas raksturojums un risinājumi

2.1. Rīgas brīvosta Eiropas un Baltijas jūras reģiona mērogā

Rīga kā nozīmīgs transporta mezgls Baltijas jūras reģionā ir viena no ērtākajām un izdevīgākajām ostām kravu pārvadājumu plūsmā. Rīgas ostas saikne ar TEN-T autoceļu tīklu, TEN-T dzelzceļa tīklu un Baltijas jūras maģistrālēm nodrošina kravu pārvadājumus no Krievijas, NVS un Āzijas valstīm uz ES un arī atpakaļ. Turklāt Rīgas osta kā Austrumu Rietumu koridora osta ir veiksmīgi saistīta arī ar Trans Sibīrijas maģistrāli (TSM), kam ir nozīmīga loma tranzītkravu (īpaši konteinerizēto tranzītkravu) plūsmā⁴.

Saskaņā ar 2014.gada datiem Rīgas brīvosta šobrīd ir lielākā Baltijas valstu osta pēc kravu apgrozījuma, kas iepriekšējā gadā pārkrāva 41,1 milj. tonnu kravu⁵. Ne tikai Rīgas brīvostā, bet arī pārējā Baltijas jūras reģionā pēdējos gados ir vērojams pastāvīgs kravu apjoma pieaugums, kas ir rezultāts Krievijas, Kazahstānas, Baltkrievijas, kā arī citu NVS valstu pieaugošajai ekonomiskajai attīstībai⁶.

Salīdzinot kravu apgrozību Baltija jūras austrumu krasta ostās, 2012.gadā (tabula Nr.3), Rīgas brīvosta atrodas 4. vietā aiz Krievijas ostām – Primorskas, Sanktpēterburgas un Ust-Lugas.

Tabula Nr.3. Kravu apgrozījuma salīdzinājums Baltijas jūras austrumu krasta reģiona ostās 2012.gadā, %/ (milj. tonnu)⁷

Vieta	Ostas nosaukums	Kravu apgrozījums, % no visām BJR austrumu krasta reģiona ostām un absolūtais kravu apjoms, milj. tonnu
1.vieta	Primorska	22% (74,77 milj.tonnu)
2.vieta	Sanktpēterburga	17% (57,81 milj.tonnu)
3.vieta	Ust-Luga	14% (46,79 milj.tonnu)
4.vieta	Rīga	10% (36,05 milj.tonnu)
5.vieta	Klaipēda	10% (35,24 milj.tonnu)
6.vieta	Ventspils	9% (30,35 milj.tonnu)
7.vieta	Tallina	9% (29,48 milj.tonnu)
8.vieta	Visotska	4% (13,6 milj.tonnu)
9.vieta	Kaļiņingrada	4% (~13 milj.tonnu)
10.vieta	Liepāja	2% (7,4 milj. tonnu)

Baltijas valstu ostas kopumā atpaliek no Krievijas ostām tādos kravu pārvadājumu sektoros kā nafta, ogles un konteinerkravas, savukārt Baltijas valstu ostas ir vadošās

⁴ „Rīgas brīvostas Attīstības programmas Rīcības plāns 2013-2015”

⁵ www.rop.lv

⁶ „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. - 2020. gadam”

⁷ „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. - 2020. gadam”

ķīmisko kravu, Ro-ro pārvadājumos, lauksaimniecības kravu un mežsaimniecības produktu kravu pārvadājumos.

Rīgas brīvosta ir vadošā osta mežsaimniecības produktu kravu pārvadājumos Austrumbaltijas jūras reģionā. (tabula Nr.4), ierindojoties 2. vietā ar ogļu pārvadājumiem, bet 4. vietā ar konteinerkravām un ķīmiskajām kravām. Katrā ziņā Rīgas brīvostas lielākie konkurenti ir 3 Krievijas ostas un Klaipēdas osta, kuras kravu apjomi arī ar katru gadu pieaug.

Tabula Nr.4. Baltijas jūras austrumu krasta reģiona ostas pēc kravu apgrozījuma 2012.gadā⁸

N.p. k.	Kopējais apgrozījums	Nafta	Ogles	Kont. kravas	Ķīm. kravas	Metāli	Ro-Ro	Lauks. prod.	Mežsaim. nec. prod
1.	Primorska	Primorska	Ust-luga	Sanktpēterburga	Klaipēda	Sanktpēterburga	Klaipēda	Liepāja	Rīga
2.	Sanktpēterburga	Ust-luga	Rīga	Hamina-Kotka	Sanktpēterburga	Liepāja	Tallina	Klaipēda	Liepāja
3.	Ust-luga	Tallina	Ventspils	Klaipēda	Tallina	Kaļiņingrada	Ventspils	Kaļiņingrada	Ventspils
4.	Rīga	Sanktpēterburga	Visotska	Rīga	Ventspils, Rīga	Ust-luga		Ventspils	
5.	Klaipēda	Ventspils	Liepāja	Tallina		Tallina			
6.	Ventspils	Visotska				Klaipēda			
7.	Tallina	Būtiņģe							
8.	Būtiņģe	Klaipēda, Rīga							
9.	Visotska								
10.	Kaļiņingrada								
11.	Liepāja								

Ostas, kurās konkrētais kravas veids pārsniedz 1/3 no kravu apgrozījuma ostā

Vadošās ostas konkrētajā kravu pārvadājuma veidā Austrumbaltijas reģionā

Saskaņā ar pārskatu "Baltic Transport Outlook Main Task 4: Strategic Network Analysis" (2011) globalizācijas rezultātā sagaidāms būtisks visu transporta veidu pieaugums Baltijas jūras reģionā laika periodā līdz 2030.gadam, jūras kravu pārvadājumiem pieaugot par 30%, kas sastāda vairāk kā 220 milj. tonnu kravu⁹. Ņemot vērā šīs prognozes, gan starptautiskās ostu asociācijas (European Sea Ports Organisation, International Association of Ports and Harbours, AIVP u.c.¹⁰), gan Eiropas Komisija¹¹ vērš uzmanību uz to, ka nākotnē ostām ir jādomā ne tikai par savu izaugsmi, bet tām ir arī jāklūst:

1. Draudzīgākām videi, samazinot gaisa, trokšņa un ūdeņu piesārņojumu, kas rodas ostas un to uzņēmumu darbības rezultātā;

⁸ "Competitive Position of the Baltic States Ports", 2013

⁹ "Baltic Transport Outlook Main Task 4: Strategic Network Analysis" (2011)

¹⁰ <http://ec.europa.eu/ourcoast/index.cfm?menuID=7&articleID=49> un

<http://www.aivp.org/en/category/productions-en/>

¹¹ „BALTĀ GRĀMATA. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu

2. Labāk savienotām ar kopējo valsts un starptautisko transporta tīklu, lai varētu efektīvāk un izdevīgāk nodrošināt jūras kravu kustību;
3. Integrētākām pilsētvidē, kļūstot par aizraujošu pilsētas sastāvdaļu, kas ne tikai krauj „netīras” kravas, bet spēj piedāvāt interesantas komerciālās, atpūtas un izglītības funkcijas;
4. Atvērtākām sabiedrībai, izrādot iniciatīvu un ieguldot iedzīvotāju iesaistes kampaņās un pasākumos, lai popularizētu ostas darbību, tās pienesumu pilsētas ekonomikai, kā arī tās vēlmi uzlabot apkārtējo vidi.

Šīs vadlīnijas tika ņemtas vērā arī RB TmP izstrādes ietvaros, lai veicinātu RB konkurētspēju starptautiskā mērogā.

2.2. Rīgas brīvosta Rīgas pilsētas kontekstā

2.2.1. Interesu sabalansēšana Rīgas brīvēstā un tai piegulošajās teritorijās

Rīgas brīvosta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī un stiepjas 14km garumā gar Daugavas lejteci. Tā aizņem 6 348 ha lielu platību, kas sastāv no 1 962 ha sauszemes teritorijas un 4 386 ha akvatorijas - 3 115 ha ārējā reida un 1 271 ha iekšējo ūdeņu¹². Lielā daļā no šīs teritorijas atrodas dažādi ar ostas darbību saistīti un nesaistīti uzņēmumi, taču ir arī daudz neapgūtas zemes, kā arī dabas, kultūrvēsturiskās un publiskās ārtelpas teritorijas, dzīvojamās teritorijas, kuru iedzīvotāji vai apmeklētāji sastopas ar ostas uzņēmumu negatīvo ietekmi. Šī nodaļa apskata šīs dažādās iesaistītās puses, kurām mēdz būt atšķirīgi mērķi, kā rezultātā ir nepieciešams atrast kompromisu un nodrošināt ostas sabalansētu attīstību nākotnē.

2.2.1.1. Teritorijas izmantošana

Tabula Nr.5 apkopo informāciju par esošo RBO teritorijas izmantošanu, kā arī ieskicē RBP attīstības plānus attiecīgi katrā no izdalītajiem sektoriem (papildus pielikumā Nr.1 ir apskatāma karte, kurā ir atzīmēta ostas robežas, uzņēmumu izvietojums, zaļās zonas un dzīvojamā apbūve osta teritorijā).

Tabula Nr.5. RB teritorijas esošā un plānotā izmantošana

Ostas teritorija	Esošā un plānotā izmantošana
Mangaļsala	Mangaļsalas gals, sākot no Traleru ielas gala līdz pat molam, šobrīd ir neapbūvēts, un tas tiek izmantots kā dabas un kultūrvēsturiskā teritorija. Pārējā Mangaļsalas teritorija šobrīd lielākoties tiek izmantota dažādiem ostas uzņēmumiem. Vietām atrodas dzīvojamā apbūve.
Rīnūži	Teritorija ir pilnībā apbūvēta ar ostas uzņēmumiem, izņemot teritoriju, kas iestiepjas Vecdaugavas lieguma virzienā.
Vecmīlgrāvis	Teritorija ir pilnībā apbūvēta ar ostas uzņēmumiem, izņemot nelielus zemes gabalus gar Mīlgrāvī, kur ir komerciāla, ar ostas darbību nesaistīta apbūve, kā arī nelielu dabas teritoriju.
Mīlgrāvis	Teritorija ir gandrīz pilnībā apbūvēta ar ostas uzņēmumiem.
Sarkandaugava	Teritorija ir gandrīz pilnībā apbūvēta ar

¹² RBO Vides pārskats 2014.gadam

	ostas uzņēmumiem.
Kundziņsala	Teritorijā atrodas vairāki liela mēroga ostas uzņēmumi, un tiek plānoti arvien jauni uzņēmumi gan salas dienvidos, gan ziemeļos. Salas vidū atrodas dzīvojamā apbūve.
Eksportosta	Teritorija ir pilnībā apbūvēta ar ostas uzņēmumiem.
Daugavgrīva	Teritorija ir daļēji apbūvēta ar ostas uzņēmumiem. Šobrīd ostas vajadzībām nav izmantota liela teritorija Flotes ielas, kur tiek plānots jauns, liela mēroga naftas produktu termināls. RBO ir izteikusi vēlmi uzbūvēt plašas teritorijas pie Daugavgrīvas mola, kas tiktu izmantotas jaunu termināļu attīstībai.
Bolderāja	Bolderājā ir pavisam nelielas, ostas robežās esošas teritorijas, kuras vietām tiek izmantotas ostas uzņēmumu vajadzībām un vietām – ražošanas uzņēmumiem. Ostas uzņēmumu vajadzībām nav izmantojama Mīlestības salīnā, kas ir daļa no Piejūras dabas parka.
Krievu sala	Šobrīd teritorija tiek daļēji izmantota ostas uzņēmumu vajadzībām, bet tiek plānots pilnība izmantot kravu pārkraušanas darbībām.
Krēmeri un Voleri	Lielākoties teritoriju aizņem dzīvojamā apbūve un dabas teritorijas, vietām tiek plānoti jauni ostas uzņēmumi.
Spilve	Spilves pļavas ir praktiski pilnībā neapgūtas un neizmantotas, izņemot pāris mazus uzņēmumus gar Daugavgrīvas šoseju.
Iļģuciems	Teritorija tiek pilnībā izmantota ostas uzņēmuma vajadzībām.

No šīs tabulas var secināt, ka vienīgās teritorijas, kuras ostas robežās šobrīd netiek vai netiek plānots izmantot, ir dažādas dabas teritorijas, dzīvojamās teritorijas vai grūti apgūstamās Spilves pļavas, kuru attīstībai ir nepieciešami resursu ietilpīgi inženiertehniskās sagatavošanas darbi. Pārējās teritorijas lielākoties šobrīd izmanto vai plāno izmantot dažādi ar ostas darbību saistīti uzņēmumi.

2.2.1.2. RBO uzņēmumi

Pēc kravu apjoma Rīgas brīvosta ir lielākā Baltijas valstu osta, kas 2014.gadā pārkrāva 41.1 milj. t kravu, no kurām:

- 57.8% aizņēma beramkravas (ogles, labība, minerālmēsli, cukurs, smilts, šķelda u.c.),
- 25% lejamkravas (naftas produkti, sašķidrinātā gāze utt.) un
- 17.2% ģenerālkraavas (kokmateriāli, konteineri, metāli u.c.)¹³.

Ja paskatās uz kravu pārkraušanas sadalījumu pa uzņēmumiem, tad šobrīd līderpozīcijās ir SIA „STREK” (ogles), SIA „Rīgas Centrālais termināls” (ogles un dažāda veida beramkravas un ģenerālkraavas) un AS „BLB Baltijas Termināls” (naftas produkti), kas veido gandrīz 50% no visa ostas kravu apgrozījuma.

Kā arī norāda RBO, „Rīgas brīvostas teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida. Liela daļa uzņēmumu strādā ar dažādām kravām, tāpēc šo uzņēmumu teritorijas ir klasificējamās kā jaukta tipa kravu termināli. Daudzprofilu pārvadājumu apkalpošanas iespējas ir Rīgas ostas priekšrocība, kas ļauj sekmīgi konkurēt ne tikai ar Latvijas, bet arī ar citām Baltijas jūras lielākajām ostām.”¹⁴

TmP izstrādes ietvaros tika veikta ostas uzņēmumu analīze, lai identificētu katra uzņēmuma darbības veidu un tā kravu profilu, kā arī, lai noskaidrotu, vai tam ir izdota piesārņojošās darbības atļauja un vai tam ir nepieciešams drošības pārskats vai rūpnieciskās avārijas novēršanas programma. Pilns šo uzņēmumu saraksts ir atrodams pielikumā Nr.4 un to izvietojums ir attēlots pielikumā Nr.1.

Saskaņā ar šo veikto analīzi un pielikumā redzamo informāciju, Rīgas brīvostā pēc datiem no RBP atrodas 69 uzņēmumi:

Papildus šiem uzņēmumiem ostā atrodas dažādas institūcijas, kooperatīvi un citi īpašumi, kurus saraksts ir atrodams pielikumā Nr.4. Šajā pašā tabulā ir apkopoti arī tie uzņēmumi, kuri neatrodas ostas teritorijā, bet ir tiešā sasaistē ar ostas darbību un atrodas tās tuvumā.

Būtu svarīgi arī atzīmēt, ka ostas teritorijā tiek plānoti vairāki uzņēmumi, kas lielākoties atradīsies Kundziņsalā, Krievu salā u.c. Arī šo uzņēmumu saraksts pēc RBP dotajiem datiem ir atrodams pielikumā Nr.4.

¹³ www.rop.lv

¹⁴ RBO Vides pārskats 2013.gadam

Kopumā ņemot ostas teritorijā ir ļoti maz uzņēmumu, kas nenodarbotos ar kravu kraušanu vai ar ostu saistītām darbībām. Tās teritorijas, kuras šobrīd vēl nav apbūvētas, ir lielākoties plānots izmantot jauniem termināļiem.

2.2.1.3. Dzīvojamās teritorijas

RBO teritorijā šobrīd atrodas 4 dzīvojamās teritorijas – Kundziņsala, Voleri, Krēmeri un Mangaļsala, kas ir attēlotas pielikumā Nr.2. Saskaņā ar spēkā esošo RTP2006-2018 Kundziņsalā, Voleros un Mangaļsalā nav atļauta jaunu māju būvniecība, bet ir atļauts mājas renovēt vai rekonstruēt, savukārt Krēmeros nav atļauta ne jaunu māju būvniecība, nedz arī māju renovēšana vai rekonstruēšana.

Stratēģijas 105.punkts nosaka, ka RBO teritorijā esošā dzīvojamā apbūve turpmāk izvērtējama kontekstā ar ostas attīstības plāniem, izmantojot kompensējošos mehānismus iedzīvotājiem teritoriju transformācijas gadījumā.

RD PAD ir saņēmis vēstuli no RBP¹⁵ par ostas robežās esošo teritoriju, kur dominē dzīvojamā apbūve. Izteikts, ka šīs teritorijas nepieciešmas turpmākai ostas darbības nodrošināšanai, kas nozīmē, ka augstāk minētās dzīvojamās teritorijas ar laiku varētu tikt izmantotas ar ostu saistītām darbībām. Šobrīd nav izstrādāts konkrēts šo teritoriju attīstības jeb transformācijas plāns, tādēļ nav skaidrs, cik efektīvi un kādā laika posmā notiks šo dzīvojamo teritoriju pakāpeniska apgūšana ostas vajadzībām.

TmP ietverts katras dzīvojamās teritorijas raksturojums, ieskicējot esošo situāciju un problēmas saistībā ar blakus esošo ostas uzņēmumu darbību, kā arī sniedz vadlīnijas turpmāko šo teritoriju attīstībai.

Kundziņsala

Kundziņsalas dzīvojamais rajons tika iekļauts RBO teritorijā ar 2006.gada MK noteikumiem Nr.690 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”, ņemot vērā RTP2006-2018 noteikto Rīgas Brīvostas robežas priekšlikumu. Saskaņā ar LR IM PMLP 01.01.2015. datiem Kundziņsalā šobrīd dzīvo 399 cilvēki.

Salas iedzīvotāju viedokli ļoti aktīvi pārstāv Kundziņsalas biedrība, kas sadarbojas ar RD PAD RB TmP izstrādes procesā un tā ietvaros apkopoja problēmas, ar kurām ikdienā nākas sastapties salas iedzīvotājiem:

- Trokšņa un vibrāciju piesārņojums no vilcienu un kravas automašīnu kustības, kā arī no konteineru pārkraušanas dzīvojamā rajona tuvumā;
- Naftas produktu smakas;
- Ostas uzbēršanas darbu rezultātā uzņēmumu teritorijās, salas vidienē radusies ieplaka un tādējādi problēmas ar lietusūdens novadi;

¹⁵ RBP vēstule ar numuru DA-16-7066-sd, datēta 11.08.16.

- Ogļu putekļi;
- Apgrūtinājums no SIA „T2 Terminal” naftas vada ierobežojuma zonas.

Lai uzlabotu dzīves kvalitāti salas iedzīvotājiem, 2014.gadā RBO uzbūvēja prettrokšņa sienu ar mērķi samazināt trokšņa un vibrāciju piesārņojumu, kā arī 2015.g. ir plānots īstenot meliorācijas projekta izstrādi, kuru īstenojot varētu uzlaboties situācija ar Kundziņsalas dzīvojamās teritorijas applūšanu.

Neskatoties uz dažādiem vides un dzīves kvalitātes uzlabojumiem, ir sagaidāms, ka laika gaitā situācija Kundziņsalā varētu pasliktināties, jo tiek plānots attīstīt jaunus uzņēmumus gan salas ziemeļos, gan dienvidos.

Neskatoties uz vēstulē pausto RBP viedokli par Kundziņsalas dzīvojamo rajonu nepieciešamību ostas attīstībai,¹⁶ RBP īpašumā šobrīd nonākusi tikai neliela daļa īpašumu esošā dzīvojamā teritorijā.

Krēmeri

Krēmeru dzīvojamais rajons ir neliels dzīvojamo māju komplekss, kur saskaņā ar LR IM PMLP 01.01.2015. datiem Voleros dzīvo 21 cilvēks. Dzīvojamās mājas lielākoties atrodas gar Daugavu, un ir pieejamas tikai no Zilās ielas.

Komunikācijā ar iedzīvotājiem tika noskaidrots, ka Kremēru iedzīvotāji ikdienā saskaras ar:

- Intensīvu kravas auto kustību pa Zilo ielu, kur iedzīvotājiem nav droša pārvietošanās;
- Troksni no kravu pārkraušanas;
- Ogļu putekļiem;
- Krastu eroziju;
- Dažāda veida smakām;
- Kravas auto kustību pa vietējas nozīmes ieliņām.;
- Apgrūtinājums no SIA „Latvijas propāna gāze” un SIA „Riga Fertilizer Terminal”.

Saistībā ar ostas uzņēmumu būvniecību Krievu salā, varētu pasliktināties dzīvojamās vides kvalitāte arī Krēmeros, bet neskatoties uz to, iedzīvotāji ir izteikuši priekšlikumu RTP2030 par tādiem attīstības nosacījumiem, kas pieļautu esošo dzīvojamo rekonstrukciju. Saskaņā ar spēkā esošo plānojumu RTP2006-2018 dzīvojamais rajons atrodas ostas jauktas apbūves teritorijā, kur atbilstoši TIAN 554.4. punktam “mājas atļauts renovēt vai rekonstruēt, piemērojot šo saistošo noteikumu 6.1.

¹⁶ RBP vēstule ar numuru DA-16-7066-sd, datēta 11.08.16.

apakšnodaļas prasības.” Arī objektu apsekojumi liecina, ka dzīvojamās mājas Krēmeros ir sakoptas un apdzīvotas iespēju robežās.

Voleri

Voleru dzīvojamais rajons stiepjas gar Daugavu, un saskaņā ar LR IM PMLP 01.01.2015. datiem šajās mājās dzīvo 157 cilvēki.

Līdzīgi kā Krēmeros, arī Voleros nav aktīvas iedzīvotāju biedrības, bet pēc 2013.g. apkaimju aptaujas datiem izriet, ka 44% Voleru iedzīvotāju kā vienu no galvenajām vides problēmām min vides piesārņojumu un industriālo troksni¹⁷, kas nozīmē, ka arī Voleros iedzīvotāji sastopas ar līdzīgām problēmām kā Krēmeru iedzīvotāji. Šobrīd Voleru dzīvojamais rajons īsti nerobežojas ar ostas uzņēmumiem, bet nākotnē tiek plānota ostas attīstība it sevišķi uz ziemeļiem no Voleru dzīvojamā rajona (skatīt ostas uzņēmumu karti pielikumā Nr.1).

Mangaļsala

Lai arī lielākā daļa Mangaļsalas dzīvojamā rajona atrodas ārpus RBO teritorijas, dzīvojamās teritorijas, kas ir iekļautas ostas teritorijā. Saskaņā ar LR IM PMLP 01.01.2015. datiem visā Mangaļsalas apkaimē šobrīd dzīvo 1494 cilvēki, bet par konkrēti ostas teritorijā dzīvojo 174 iedzīvotāju. Pēc ziņām no Mangaļsalas biedrības, RBO teritorijā pašlaik ir 16 īpašumi Traleru ielā, kuri ostas robežu izmaiņu rezultātā tika iekļauti RBO. Pēc iedzīvotāju izteiktajiem priekšlikumiem šī teritorija arī turpmāk saglabājama kā dzīvojamās apbūves teritorija.

Svarīgi ir minēt, ka par ostas negatīvo ietekmi sūdzas ne tikai tie iedzīvotāji, kuru zemes gabali tieši robežojas ar uzņēmumiem, kas nodarbojas ar kravu pārkraušanu, bet arī pārējie apkaimes iedzīvotāji, kas izjūt uzņēmumu negatīvo ietekmi uz dzīvojamo vidi un savu veselību. Visbiežāk Mangaļsalas iedzīvotājiem nākas saskarties ar:

- Gaisa piesārņojumu – putekļiem, kas nāk no ogļu, kūdras, minerālmēslu u.c. beramkravu pārkraušanas;
- Smakām no naftas produktu pārkraušanas;

¹⁷ Apkaimju aptauja, 2013

- Trokšņiem un vibrāciju, kas ceļas no intensīvās kravas auto kustības par Mangaļsalas dzīvojamā rajona ielām, kur ielas ir sliktā stāvoklī un vietām nav pat ietves, pa kurām iedzīvotājiem droši pārvietoties.

Citas apkaimes, ar kurām robežojas Rīgas brīvosta

TmP izstrādes gaitā tika ņemts vērā viedoklis un problēmas, ar kurām dalījās ne tikai ostas teritorijā dzīvojošie rīdzinieki, bet arī iedzīvotāji un biedrību pārstāvji, kas dzīvo un strādā Rīgas brīvostas tuvumā – Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Jaunmīlgrāvī, Mežaparkā, Sarkandaugavā, Pētersalā, Bolderājā, Daugavgrīvā un citur. Lielākoties problēmas bija līdzīgas jau tām, kas ir minētas augstāk aprakstītajās dzīvojamās teritorijās.

2.2.1.4. Aizsargājamās dabas teritorijas

Rīgas brīvostā šobrīd atrodas 3 dabas aizsardzības teritorijas, kur ir nepieciešams nodrošināt sugu daudzveidību un pasargāt no potenciāli negatīvās uzņēmumu darbības ietekmes uz vidi:

- Mīlestības saliņa (daļa no dabas parka „Piejūra” teritorijas);
- Dabas liegums Krēmeri;
- Mikroliegums Spilves pļavās.

Ne tikai Rīgas brīvostas teritorijā, bet arī tās tiešā apkārtnē atrodas vēl 2 aizsargājamās teritorijas, kurām ir jāpievērš uzmanība ostas attīstības kontekstā:

- Dabas parks „Piejūra”;
- Dabas liegums „Vecdaugava”.

Informācija par šo 5 teritoriju statusu, pārvaldniecību, pārraudzību, apsaimniekošanu un esošo stāvokli ir apkopota tabulā Nr.6, kā arī šo teritoriju izvietojums ir attēlots pielikumā Nr.2.

Tabula Nr.6. Aizsargājamās dabas teritorijas RB un tās piegulošajās apkaimēs

N. p. k.	Nosaukums	Aizsardzības kategorija	Dabas vērtības	Pārvaldniecība	Pārraudzība	Apsaimniekošana	Esošais stāvoklis
Rīgas brīvostas teritorijā							
1.	Mīlestības saliņa (daļa dabas parka „Piejūra” teritorijas)	Dabas parks, Natura 2000 teritorija	Dabas parks „Piejūra” izveidots 1962. gadā. Dabas lieguma zonas Mīlestības saliņa izveidošanas galvenais mērķis ir nodrošināt dabisko sugu un biotopu saglabāšanu un ilgtspējīgu attīstību ¹⁸	DAP struktūrvienība Pierīgas reģionālā administrācija	RD MVD	Oficiāli nevienam nav nodota, bet RBP periodiski veic dažādus putnu aizsardzības pasākumus	2009. gadā Mīlestības saliņā RBP veica biotehniskos pasākumus, paplašinot atklātas ūdens platības un izveidojot divas mākslīgas salas. Vienā no atklātajām ūdenstilpēm tika izveidota mākslīga putnu ligzdošanas vieta - peldoša platforma. 2014. gada sezonā eksperti nav konstatējuši izmaiņas ūdensputnu populācijā. Eksperti iesaka nolīdzināt mākslīgās saliņas un turpināt teritorijas monitoringu. ¹⁹
2.	Krēmeri	Dabas liegums	Dabas liegums „Krēmeri” nodibināts 1993. gadā, lai saglabātu putniem nozīmīgu ligzdošanas vietu Rīgas pilsētā ²⁰	DAP struktūrvienība Pierīgas reģionālā administrācija	RD MVD	Oficiāli nevienam nav nodota, bet RD MVD atjauno robežzīmes un šad tad nopļauj, kā arī RBP veic dažādus putnu	2009. gadā DL „Krēmeri” tika izveidota mākslīga putnu ligzdošanas vieta - peldoša platforma. Kopš 2008. gada gar dabas lieguma teritorijā esošo ūdenstilpi tiek pļautas niedres aptuveni 2,7 ha kopplatībā.

¹⁸ RB Vides pārskats 2014.gadam¹⁹ RB Vides pārskats 2014.gadam²⁰ RB Vides pārskats 2014.gadam

						aizsardzības pasākumus	2014. gadā eksperti konstatēja, ka dabas liegumā esošās ūdenstilpes krasti diezgan strauji aizaug ar niedrēm un krūmiem, mākslīgā putnu ligzdošanas vieta netiek izmantota ligzdošanai. 2014. gadā eksperti konstatējuši, ka dabas liegumā ligzdo un uzturas kopā vismaz 11 putnu sugas, salīdzinot ar 8 sugām gadu iepriekš. Konstatēta arī liegumā esoša apdzīvota bebra mītne. Eksperti iesaka turpināt teritorijas apsaimniekošanu un ūdensputnu monitoringu. ²¹
3.	Mikroliegums jumstiņu gladiolas aizsardzībai	Mikroliegums	Mikroliegums izveidots jumstiņu gladiolas aizsardzībai	DAP struktūrvienība Pierīgas reģionālā administrācija	RD MVD	Nav nodota nevienam apsaimniekošanā, būtu jāpieļauj, bet tas netiek veikts	
Robežojas ar Rīgas brīvostu							
1.	Piejūra	Dabas parks, Natura 2000 teritorija	Teritorija veidota daudzu retu piejūras biotopu aizsardzībai, mezotrofu ezeru ar oligotrofu līdz mezotrofu augu	DAP struktūrvienība Pierīgas reģionālā	RD MVD	Daļu apsaimnieko SIA „Rīgas meži”, bet pārējā daļa nav oficiāli nodota nevienam	Par dabas parku "Piejūra" šobrīd nekādas apkopojošas informācijas nav - dabas aizsardzības plāns ir gatavots pirms 11 gadiem, bet jaunais vēl netop. Taču teritorija

²¹ RB Vides pārskats 2014.gadam

			sabiedrībām minerālvielām nabadzīgās ūdenstilpēs un to krastmalās. Īpaši nozīmīgi ir tādi biotopi kā embrionālās kāpas, priekškāpas, mežainas jūrmalas kāpas un veci boreāli meži. Daudz retu augu un dzīvnieku sugu. Ummja ezerā konstatētas daudzas šāda tipa ezeriem raksturīgas augu sugas: Dortmaņa lobēlja, ezerenes u.c.. Pie Garezera konstatētas vairākas retas sikspārņu sugas. Vakarbūļi ir viena no nedaudzām vietām Latvijā, kur sastopamas jūrmalas pļavas ar tām raksturīgām augu sugām - zemeņu āboliņš, jūrmalas pienzāle, purva pienene, jūrmalas armērija u.c. Viena no	adminis- trācija		apsaimniekošanā.	joprojām ir ļoti nozīmīga īpaši aizsargājama biotopa "Mežainas piejūras kāpas" saglabāšanā, kā arī Rīgas un tuvējās apkārtnes iedzīvotāju rekreācijai.²³
--	--	--	---	---------------------	--	------------------	--

			trīs purva mātsaknes atradnēm Latvijā ²²				
2.	Vecdauga va	Dabas liegums, Natura 2000 teritorija	Nozīmīga klaju iekšzemes kāpu pļavu ar kāpsmildzeni un jūrmalas pļavu aizsardzības teritorija. Lielākā jūrmalas armērijas atradne Latvijā. Nozīmīga putnu ligzdošanas vieta. Teritorijā konstatētas 10 Latvijā un Eiropā aizsargājamas putnu sugas. ²⁴	DAP struktūrvienība Pierīgas reģionālā administrācija	RD MVD	Nav oficiāli nodota nevienam apsaimniekošanā, teritorijā atrodas daudz privātīpašumu, kuri ir paši atbildīgi par savu teritoriju apsaimniekošanu. RD MVD pļauj, uzstādā zīmes un info standus, bet privātīpašnieki rūpējas par noganīšanu ar zirgiem. ²⁵	Dabas liegumam "Vecdaugava" šobrīd top atjaunotais dabas aizsardzības plāns. Teritorijā samērā lielā platībā sastopami īpaši aizsargājami biotopi "Smiltāju zālāji" un "Palieņu zālāji". Tā ir nozīmīga putnu ligzdošanas vieta Rīgas pilsētā. Teritorijā šobrīd pastāv apsaimniekošanas problēma - lieguma ziemeļu daļā notiek zirgu ganīšana, kas zālāju biotopiem ir nepieciešama, taču ganīšanas intensitāte ir pārāk liela, un rezultātā tiek negatīvi ietekmēti aizsargājamie biotopi un putnu dzīvotnes. ²⁶

²³ Komunikācija ar Dabas aizsardzības pārvaldi²² http://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/piejura/²⁴ http://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/vecdaugava/%22%22/²⁵ RD MVD sniegtā informācija²⁶ Dabas aizsardzības pārvaldes sniegtā informācija

2.2.1.5. Kultūrvēsturiskais mantojums

Kultūras pieminekļus Latvijas Republikā iedala šādās vērtību grupās:

- 1) objekti, kas noteikti atbilstoši UNESCO Konvencijai par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību un iekļauti pasaules kultūras un dabas mantojuma objektu sarakstā;
- 2) valsts nozīmes kultūras pieminekļi;
- 3) vietējas nozīmes kultūras pieminekļi.²⁷

Rīgas brīvostas teritorijā atrodas 3 dažāda līmeņa aizsargājamās teritorijas to kultūrvēsturiskā mantojuma nozīmības dēļ, kuras būtu nepieciešams pasargāt no ostas uzņēmumu negatīvās ietekmes:

- Komētforts – vietējas nozīmes vēstures piemineklis;
- Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss – valsts nozīmes vēstures piemineklis (Skatīt fotoattēlus zemāk);
- Voleru muiža.

Šo pieminekļu tehniskais stāvoklis pašreizējā situācijā ir katastrofāls, tādējādi jārod līdzekļi un radoši risinājumi to piekļuves nodrošināšanai.



Bunkuri no Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksa Mangaļsalā.

Papildus šīm teritorijām Rīgas brīvosta robežojas arī ar ievērojamo valsts nozīmes pieminekli – Daugavgrīvas cietokšņa apbūvi, kas brīvdienās ir atvērta arī apmeklētājiem un tā teritorija kopā ar piekrastes zoni Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajā plānojumā apzīmēta kā kompleksas plānošanas teritorija.

²⁷ MK 26.08.2003. noteikumi Nr.474 „Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”, 5.punkts.

Informācija par šo 4 aizsargājamo teritoriju statusu, pārvaldniecību, pārraudzību, apsaimniekošanu un esošo stāvokli ir apkopota tabulā Nr.7 kā arī to izvietojums ir attēlots pielikumā Nr.3.

Tabula Nr.7. Kultūrvēsturiskais mantojums RB un tās pieguļošajās apkaimēs

N. p. k.	Aizsardzības Nr.	Nosaukums	Atrašanās vieta	Nozīme	Apraksts	Atbildīgais par sakopšanu un esošais stāvoklis
RBO teritorijā esošās teritorijas						
1.	8539	Komētforts	Daugavgrīva	Vietējās nozīmes	Komētforta dambis - senākā (XVIII gs.) saglabājusies hidrotehniskā būve Daugavas straumes regulēšanai. Kopā ar Rietumu molu un bāku Rīgas vizuālais simbols ieejai Daugavā. Komētforts – Pirmā pasaules kara nocietinājumi, kuru konstrukcijas izbūvētas, saglabājot un iekļaujot XIX gs. kazemātus un pulvenu noliktavas ²⁸	Pieder LR Satiksmes ministrijai, bet apsaimnieko RBP. Komētforta dambja dienvidu gals daļēji demontēts 2013.gadā ²⁹
2.	8538	Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss	Daugavgrīvas un Mangaļu pussalā	Valsts nozīmes	Būvju kompleksu veido Mangaļsalā un Daugavgrīvā izveidotas baterijas ar kazemātiem un noliktavu telpām. Vecākās krasta fortifikācijas būves datētas ar 1874.-1884.gadu.	Daļēji Rīgas pašvaldības zeme, daļēji Valsts zeme, ko RBO teritorijā apsaimnieko RBP.

²⁸ Boldeņājas – Daugavgrīvas apkaimes karte, Boldeņājas grupas projekts „Revīzija”²⁹ Boldeņājas – Daugavgrīvas apkaimes karte, Boldeņājas grupas projekts „Revīzija”

					Brīvvalsts laikā šeit atradās Latvijas armijas krasta apsardzes lielgabali. Padomju varas gados trīs artilērijas iekārtas. Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss ir vienīgais šāda veida objekts Baltijas jūras krastos. ³⁰	
3.	7734	Voleru muižas dzīvojamā ēka	Voleri 11	Vietējās nozīmes	Celta XVIII gs. beigās Voleru vārds minēts jau Kurzemes hercogistes dokumentos, ap 1770.g. muižu iegādājies latviešu uzņēmējs Jānis Šteinhauers. ³¹	Privātīpašums – atbildīgais par sakopšanu ir īpašnieks.
Robežojas ar RBO						
1.	6606	Daugavgrīvas cietokšņa apbūve	Daugavgrīva	Valsts nozīmes	XVII – XX gs. Nozīmīgākā saglabājusies fortifikāciju būve Rīgā, platība – vairāk nekā 20ha. ³²	Pieder Valsts Privatizācijas Aģentūrai, nodota Koalīcijai dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai un Bolderājas grupai uz apsaimniekošanu.

³⁰ http://www.izzini.lv/f/uploads/I_M.pdf

³¹ Boldeņājas – Daugavgrīvas apkaimes karte, Boldeņājas grupas projekts „Revīzija”

³² Boldeņājas – Daugavgrīvas apkaimes karte, Boldeņājas grupas projekts „Revīzija”

2.2.1.6. Ūdensmalas un publiskā ārtelpa

Gan ūdensmalu pieejamību, gan publisko ārtelpu ir svarīgi apskatīt RB attīstības kontekstā, jo RB teritorijā ir vairākas Rīgas iedzīvotāju iecienītas ūdensmalas, kur cilvēki brauc atpūsties, makšķerēt un pastaigāties. Tajā pašā laikā RB kravu apjomiem pieaugot, pieaug arī nepieciešamība pēc jaunām teritorijām un piestātnēm, kā arī uzņēmumu negatīvā ietekme uz apkārtējo vidi, kas nozīmē, ka nākotnē var tikt slēgtas teritorijas, kas šobrīd ir pieejamas.

Šajā sakarā Stratēģijas 106.punkts nosaka, ka „publiskās ārtelpas attīstības politika priekšpilsētas daļā prioritāri izstrādājama apkaimēm ostas tuvumā. Būtiski, lai iedzīvotāju dzīves apstākļi, dzīvojot apkaimēs ostas teritoriju tuvumā, nepasliktinātos, bet gan uzlabotos, lai tiktu sabalansētas ostas un pilsētas ekonomiskās intereses ar iedzīvotāju interesēm un tiesībām uz kvalitatīvu dzīves vidi. Šajās teritorijās, kur tas iespējams, **jāattīsta ūdensmalu pieejamība plašākai sabiedrībai.**”

Piekļuve pie ūdensmalas un sakoptas publiskās ārtelpas izveide ir viens no paņēmieniem, kā veicināt apkaimes pievilcību, popularitāti un iedzīvotāju piederības sajūtu. Atvērtas ūdensmalas veicina sabiedrības veselīgu mijiedarbību ar ostu un līdz ar to ostas imidža celšanos. Visā pasaulē ir realizēti daudzi ekskluzīvi ūdensmalu reģenerācijas procesi, kur kādreizējās noliktavu un ostas apkārpes ēkas pārtop biroju, dzīvojamās un atpūtas ēkās. Rīgas Brīvostas teritorija ir izmantojama ostas saimnieciskās darbības vajadzībām un šādi urbanizācijas projekti nav plānoti pašā ostas teritorijā, taču lai dotu iespēju arī ostas tuvumā esošajiem iedzīvotājiem piekļūt pie ūdensmalas, jāuzlabo ūdensmalu labiekārtojuma līmenis. Ūdensmalu apmeklētāju skaits un ūdensmalu izmantošanas pakāpe atkarīga no labiekārtojuma līmeņa un tā piedāvātajām iespējām.

Lai veicinātu ūdensmalu pieejamību, šī TmP izstrādes ietvaros RD PAD sadarbībā ar RBP un pilsētas izpilddirekcijām izstrādāja karti, kurā ir attēlotas divu veidu ūdensmalas Rīgas brīvostas teritorijā:

- Pieejamas ūdensmalas, kuru pieejamība līdz 2030.g. tiks saglabāta;
- Ūdensmalas, kuru nākotnes pieejamība ir jāskata kontekstā ar pieguļošo teritoriju attīstības plāniem. Tādējādi pieejamība ir atļauta tikai līdz plānotās (spēkā esošās) izmantošanas uzsākšanai un krastmalu labiekārtojums var būt minimāls.

Atbilstoši MK 240 **krastmala** ir teritorija ūdensobjektu krastā un tā tuvumā, kurā nodrošināta publiska piekļuve un publiskas funkcijas. Tādējādi turpmāk tabulā lietots vārds krastmala.

Galvenie priekšnosacījumi ūdensmalu fiziskajai pieejamībai pilsētas kontekstā ir attīstīta infrastruktūra, kur var izdalīt 4 galvenos sekmējošos infrastruktūras faktorus:

- Sabiedriskā transporta pieturu tuvums;
- Veloceliņu tuvums un integrēšana kopējā sistēmā;
- Autonovietnes gājiena attālumā līdz ūdensmalai, pats autoceļu stāvoklis;
- Pašas krastmalas labiekārtojuma līmenis, kas apskatīts turpmāk.

Labiekārtotas rekreācijas teritorijas piesaista cilvēkus un tādējādi tiek ietekmēta ekosistēma, satiksme un tuvējo apdzīvoto teritoriju iedzīvotāju ikdiena. Apmeklētāju skaits lielā mērā ir atkarīgs no labiekārtojuma līmeņa un tā piedāvātajām iespējām. Tāpēc, ņemot vērā labiekārtojamo krastmalu izmēru, tām piegulošās apbūves un labiekārtojuma raksturu, dabas vērtības un paredzamo noslodzi, tika noteikts krastmalas vēlamais labiekārtojuma līmenis.

Labiekārtojuma līmeņi, to izveides gadījumi un apraksti norādīti Tabulā Nr.8. Aprakstos sniegtas galvenās prasības krastam piegulošās sauszemes joslas labiekārtojumam un vispārīgas prasības, kas noteiktas ņemot vērā paredzamo izmantošanas intensitāti.

Tabula Nr.8. Krastmalu labiekārtojuma līmeņi

Labiekārtojuma līmenis	Kādos gadījumos izveido	Apraksts un prasības
I Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu	• Teritorijās, kur nav paredzama intensīva cilvēku kustība • Teritorijās, kas paredzētas dabas vai skata vērošanai un izziņai, makšķērēšanai • Teritorijas, kas paredzētas īslaicīgai piekļuvei līdz teritorijas plānotajai (paredzētajai) izmantošanai	Prasības krastmalai: • Saglabā vai pilnveido nogāzes slīpumu • Krastu nostiprināšana pieļaujama tikai, lai nodrošinātu pārvietošanās drošību. Stiprināšanai izmanto dabīgus materiālus – akmeņus, koku pinumus. • Dabas taku attīra no atkritumiem, necaurejamiem krūmājiem • Pieļaujams izbūvēt punktveida pieejas/laipas pie ūdens, veidojot lokālu stiprinājumu. • Takām izmanto granti, smilti vai koka laipas. • Saglabā dabiskos stādījumus. Veidojot jaunus stādījumus, izmanto vietai raksturīgos augus – zālājs, smilgas, meldri, niedres utt. • Var tikt veidotas speciālas piknika vietas Vispārīgas prasības: • Izvieto atkritumu savākšanas tvertnes un nodrošina regulāru to tīrīšanu.

		• Nodrošina autostāvvietas teritorijas tuvumā vai pie dabas taku piekļuves.
II Taka ar labiekārtotu gājēju ceļu gar ūdeni	• Teritorijās, kur paredzama vidēji intensīva cilvēku kustība un labiekārtojums dažādām apmeklētāju grupām • Lokālas nozīmes labiekārtotu krastmalu teritorijās	Prasības krastmalai: • Nodrošina teritorijas aizsardzību pret applūšanu, ja tas paredzēts Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai. • Saglabā vai veido slīpu vai terasveida nogāzi, galvenajām gājēju plūsmām paredzot ceļus terases augšējā daļā. Terases nogāzes lejas daļā, ja tā ir applūstoša, var paredzēt sezonālas, vieglas konstrukcijas laipas vai citu dabīgu segumu. • Vertikāli stiprinātu nogāzi veido/atjauno, ja tāda ir iedibināta. • Nodrošina pieejas vietas ūdens objektam, krasta stiprinājumā izbūvējot kāpnes, pandusus, laipas u.c. elementus. Izbūvējot minētos elementus dabīgos krastmalas posmos, veido lokālus stiprinājumus. • Vēlama cietā seguma pielietošana (bruģis, asfalts, betona flīzes uc.), lai pa krastmalu varētu pārvietoties skrienot vai ar velosipēdu. • Veido koku un krūmu stādījumus • Veido labiekārtojuma elementus dažādām apmeklētāju grupām un dažādiem aktivitāšu līmeņiem (vingrošanas rīki, sporta aktivitātēm piemēroti laukumi, soli u.c.). • Izvieto velosipēdu statīvus • Nodrošina apgaismojumu Vispārīgas prasības: • Izvieto atkritumu savākšanas tvertnes un pārvietojamās tualetes un nodrošina regulāru to tīrīšanu. • Nodrošina ērtu sasniedzamību ar kājām un ar velosipēdu, vēlams integrēt veloceliņu tīklā. • Nodrošina sasniedzamību ar sabiedrisko transportu.
III Promenāde / ūdensmalas	• Teritorijās, kur paredzama	Prasības krastmalai: • Nodrošina teritorijas aizsardzību pret

parks	intensīva cilvēku kustība un daudzveidīgs labiekārtojums dažādām apmeklētāju grupām. • Pilsētas nozīmes labiekārtotu krastmalu teritorijās.	applūšanu, ja tas paredzēts Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai. • Saglabā vai veido slīpu vai terasveida nogāzi, galvenajām gājēju plūsmām paredzot ceļus terases augšējā daļā. Terases nogāzes lejas daļā, ja tā ir applūstoša, var paredzēt sezonālas, vieglas konstrukcijas laipas vai citu dabīgu ceļa segumu. • Vertikāli stiprināta nogāze, ja tāda ir iedibināta, vai paredzēta piestātnes izbūvei. • Krastmala posmos var tikt veidota kā piestātņu krastmala, saglabājot iespējas kājām-gājējiem piekļūt ūdenim. • Vietās, kur ir vertikāls krasta stiprinājums vai izvietotas laipas, nodrošina glābšanas inventāru. • Galvenajiem gājēju un velosipēdu ceļiem pielieto cieto ceļa segumu (bruģi, asfaltu, betona flīzes uc.). Var veidot arī citu segumu, ja tiek nodrošinātas vides pieejamības prasības. • Ar atbilstošiem ceļa apzīmējumiem nodala velosipēdu un gājēju kustību. • Veido daudzveidīgus labiekārtojuma elementus dažādām apmeklētāju grupām un dažādiem aktivitāšu līmeņiem (vingrošanas rīki, sporta spēlēm piemēroti laukumi, soli u.c.). Nodala aktīvās un mierīgās atpūtas zonas. • Teritoriju plāno tā, lai tā izmantojama gan ziemas, gan vasaras sezonā. • Izvieto velo stāvvietas. • Nodrošina apgaismojumu • Pieļaujama sezonāla pakalpojumu un tirdzniecības objektu izbūve. Vispārīgas prasības: • Izvieto atkritumu savākšanas tvertnes un stacionārās tualetes un nodrošina regulāru to tīrīšanu. • Nodrošina ērtu sasniedzamību ar
---------------------	--	---

		velosipēdu, veidojot labiekārtotās teritorijas tiešā veloceļu tuvumā vai integrējot teritoriju veloceļu tīklā. • Nodrošina autostāvvietu tiešā labiekārtotās teritorijas tuvumā. Ja teritorija izvietota gar krastmalu posmā, kas garāks par 1 km, autostāvvietas jāizvieto vairākās vietās, bet ne retāk kā 1 km. • Nodrošina sasniedzamību ar sabiedrisko transportu gan ziemas, gan vasaras sezonā.
IV Krastmala ielas sarkanajās līnijās ar minimālu labiekārtojumu	• Labiekārtojums risināms kopā ar ielas profilu sarkanajās līnijās • Teritorijās, kur nav paredzēta intensīva satiksme • Krastmala robežojas vai sakrīt ar ielu sarkanajām līnijām.	Prasības krastmalai: • Nodrošina teritorijas aizsardzību pret applūšanu, ja tas paredzēts Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai. • Saglabā vai veido slīpu vai terasveida nogāzi, galvenajām gājēju un transporta plūsmām paredzot ceļus terases augšējā daļā. Vispārīgas prasības: • Izvieto atkritumu savākšanas tvertnes un stacionārās tualetes un nodrošina regulāru to tīrīšanu. • Nodrošina ērtu sasniedzamību ar velosipēdu, veidojot labiekārtotās teritorijas tiešā veloceļu tuvumā vai integrējot teritoriju veloceļu tīklā. • Nodrošina apgaismojumu • Nodrošina ērtu sasniedzamību ar kājām un ar velosipēdu, vēlams integrēt veloceļu tīklā. • Nodrošina sasniedzamību ar sabiedrisko transportu.

Saskaņā ar tabulā Nr.8. noteiktajām prasībām un katras konkrētās situācijas apstākļiem, katra no šīm identificētajām krastmalām tika sīkāk izpētīta un aprakstīta tabulā Nr.8, atzīmējot esošās problēmas un nepieciešamos uzlabojumus, kā arī šo ūdensmalu izvietojums ir attēlots pielikumā Nr.2. Objektu kods tabulā atbilst kodam kartē.

Tabula Nr.9 Esošā un plānotā ūdensmalu pieejamība Rīgas brīvostas teritorijā

Kods	Teritorijas nosaukums un ieteicamais labiekārtojuma līmenis (LL)	Situācijas apraksts	
1	Mangaļsala I (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama
		Apraksts	Jūras piekraste, Mangaļsalas mols, rīdzinieku iemīļota atpūtas un skatu vieta
		Zonējums	Oa, robežojas ar Oo
		Īpašumtiesības	Nav KR reģistrētas personas, valsts īpašums
		Pašreizējā situācija/ Problēmas	1. Trūkst autostāvvietu, un mašīnas var likt tikai gar ceļa malām (visas Saivas ielas garumā), bet ceļš ir pārāk šaurs, lai tur varētu droši un ērti novietot mašīnas, gājēji dala brauktuvi ar automašīnām, kas nav droši gājējiem, bērnu ratiņiem un riteņbraucējiem; 2. Pa ceļam no gājēju takas uz Molu ir nekoptas takas uz mūrētiem bunkuriem, kur nav attīrīts no samesiem atkritumiem. 3. Nav noteiktu, labiekārtotu taku, kas palīdzētu gājējiem droši un ērti iziet cauri Piejūras dabas parkam, lai nokļūtu līdz jūras krastam.
		Foto	
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Brīva pieejamība ir jāsaglabā arī tajā gadījumā, ja Mangaļsalā attīstīsies jauni ostas uzņēmumi
		Zonējums	DA1
		Nepieciešamie uzlabojumi	1.Saivas ielas labiekārtošana ar nodalītu ietvi un brauktuvi. Ir jāizveido autostāvvietas, potenciāli labāka esošo neizmantoto teritoriju izmantošana; 2. Ostas teritorijā būtu jānodrošina pieeja vēsturiskajiem objektiem (piem. bunkuriem zaļajā zonā) un būtu pat iespējama neliela skatu torņa izveide; 3. Ir nepieciešams izveidot drošus un ērtus gājēju celiņus cauri dabas parkam uz jūru. 4. Jāpievērš uzmanība regulārai atkritumu savākšanai un tīrības uzturēšanai.

Esošā situācija		
2	Mangaļsala II (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu vai taka ar labiekārtotu gājēju ceļu gar ūdeni)	Pieejamība
		Brīvi pieejama
		Apraksts
		Daugavas mala, rīdzinieku iemīļota atpūtas un skatu vieta
		Zonējums
		Oo, pašā galā gar piekrasti – Oap, robežojas ar Oo.
		Īpašumtiesības
		Valsts īpašums
		Problēmas
		1. Vietām mētājas atkritumi; 2. Trūkst autostāvvietu, un mašīnas var likt tikai gar ceļa malām, bet ceļš ir pārāk šaurs, lai tur varētu droši un ērti novietot mašīnas;
		Foto
		 

				
Plānotā situācija				
		Pieejamība	Saskaņā ar Rīgas brīvostas attīstības programmu šajā teritorijā tiek plānots sašķidrinātās gāzes termināls, kā rezultātā šī teritorija varētu tikt slēgta publiskai pieejai. Slēgšanas gadījumā ir jānodrošina pieeja kultūrvēsturiskajiem pieminekļiem – fortifikācijas būvēm un cara akmeņiem (pretēji fortifikācijas būvēm cara akmeņus varētu arī pārvietot nepieciešamības gadījumā).	
		Zonējums	DA1 un R1	
		Nepieciešamie uzlabojumi	Kamēr šī teritorija vēl nav slēgta, būtu jānodrošina: 1. Regulāra atkritumu savākšana un tīrības uzturēšana; 2. Autostāvvietas.	
3	Mangaļsala III (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu)	Esošā situācija		
		Pieejamība	Brīvi pieejama, bet ne visā posmā. Posmā pie neizmantotajām noliktavu ēkām pieeja ir ļoti apgrūtināta.	
		Apraksts	Smilšaina, mazliet zaļa Daugavas ūdensmala	
		Zonējums	Oo, Oap	
		Īpašumtiesības	Valsts	
		Problēmas	Galvenā problēma, kas rada pamestas un bīstamas vietas iespaidu ir noliktavas aiz betona sētas.	

			Krastmala ir vietām izejama tikai pa akmeņu nostiprinājumu, kas droši un neatbilst pieejamas vides prasībām visai sabiedrībai.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Publiskā pieejamība ir jāuzlabo.
		Zonējums	DA1
		Nepieciešamie uzlabojumi	1. Šajā ūdensmalas teritorijā būtu jāsavieno teritorijas Mangaļsala II ar Mangaļsala IV. 2. Jātīra un jāuzlabo krastmalas stāvoklis, jāveido izejama taka ar minimālu labiekārtojumu. 3. Neizmantotās noliktavas būtu nojaukamas, vismaz jāiztīra un jālīdz iespējas to turpmākai demolēšanai un teritorija jāsakārto.
		Foto	

			
4	Mangaļsala IV (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu vai taka ar labiekārtotu gājēju ceļu gar ūdeni)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama
		Apraksts	Daugavas mala, apkaimes iedzīvotāju iemīļota atpūtas vieta
		Zonējums	Oo, robežojas ar Oo un Oap.
		Īpašumtiesības	Valsts īpašums
		Problēmas	Teritorija ir sliktā stāvoklī un gadiem pamesta novārtā, tomēr pašlaik tā ir piekļūstama. Makšķernieki un daži atpūtnieki to izmanto. 1. Pieejas ceļš ir izdangāts un bedrains; 2. Nav labiekārtotas takas un vietām tā ir aizaugusi ar niedrēm un krūmājiem 3. Pieeja pie ūdens ir nelīdzena un nedroša.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Teritorijas pieejamība ir jāskata kontekstā ar RBO attīstības plāniem (t.sk. teritoriju aizbēršanu)
		Zonējums	R2
		Nepieciešamie uzlabojumi	Ja tiek nolemts atstāt šo ūdensmalu brīvi pieejamu pilsētas iedzīvotājiem, tad ir nepieciešams: 1. Sakopt teritoriju – aizvācot betona atlūzas, neļaujot ūdensmalai aizaugt ar niedrēm, utt.; 2. Uzlabot pieejas ceļa stāvokli;

			3. Izveidot drošu pieeju pie ūdens; 4. Nodrošināt minimālu labiekārtojumu; 5. Nodrošināt regulāru atkritumu savākšanu un tīrības uzturēšanu. 6. Veidot vienotu krastmalas taku līdz Mangaļsalas molam.
		Foto	
5	Vecmīlgrāvis I (LL= Promenāde/ ūdensmalas parks)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama
		Apraksts	Ūdensmala pie Mīlgrāvja, kas sākas pie Meldru ielas rotaļu laukuma un stiepjas kā taka gar upi līdz pat Kuģu būvētavas nožogotajai teritorijai. Vecmīlgrāvja iedzīvotāju vidū iecienīta teritorija.
		Zonējums	Oap (rotaļu laukums) un Oj (piekraste), robežojas ar Dz un J.
		Īpašumtiesības	Lielākoties valsts īpašums, nelielai daļai tiesiskais valdījums tikai pašvaldībai
		Problēmas	1. Gar taku atrodas piestātnes, kas tāpat kā taka ir sliktā stāvoklī un būtu nepieciešams remonts; 2. Atkritumi, kas mētājas krūmus un viscaur gar taku.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Publiskā pieejamība ir jāsaglabā
		Zonējums	DA1 un DA2

		Nepieciešamie uzlabojumi	1. Ir nepieciešams veikt piestātņu remontu un uzlabot taku; 2. Potenciāli ir nepieciešams minimāls labiekārtojums; 3. Nojaukt sētu, kas atdala tirgus teritoriju no piekrastes, lai uzlabotu piekrastes un tirgus savienojumu.
		Foto	
6	Vecmīlgrāvis II (LL= Taka ar labiekārtotu gājēju ceļu gar ūdeni vai promenāde)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Pieeja ūdensmalai ir slēgta
		Apraksts	Atzīmētā teritorija sastāv no piestātnes un kāpas, kas šobrīd atrodas AS „Rīgas kuģu būvētava” teritorijā pie Mīlgrāvja. Ir skaidrs, ka šobrīd uzņēmums neizmanto kāpu savas darbības nodrošināšanai, bet uzņēmums plāno šīs piestātnes atjaunot un izmantot tās kuģiem, kas gaida rindā uz remontu.
		Zonējums	Oj (ūdensmala) un Oa (kāpa), robežojas ar J un mazliet P
		Īpašumtiesības	Lielākoties valsts īpašums, nelielai daļai tiesiskais valdījums tikai pašvaldībai
		Problēmas	1. Interesu saskaņošana – no vienas puses uzņēmumam būtu izdevīgi šīs piestātnes izmantot savām vajadzībām, bet no otras – piestātnes varētu pārveidot par promenādi, savienojot rotaļu

		laukumu Meldru ielā ar kāpu uzņēmuma teritorijā. Ir jāsaprot, vai telpiski varētu atrisināt šo interešu saskaņošanu tā, ka uzņēmums var izmantot piestātnes un arī iedzīvotājiem ir nodrošināta pieeja pie ūdens.
		Foto 
		Plānotā situācija
	Pieejamība	Ir jāmeklē risinājumi, lai šī ūdensmala būtu izmantojama gan uzņēmuma darbībai, gan arī vietējiem iedzīvotājiem.
	Zonējums	R2 un DA1
	Nepieciešamie uzlabojumi	Ja teritorija tiktu atvērta vietējiem iedzīvotājiem, tad būtu jādomā par: 1. Labiekārtojumu, kas pasargātu kāpu no erozijas, un nodrošinātu patīkamu atpūtas vietu – koka laipas, kāpnes, atpūtas vietas, miskastes, soliņi utt. 2. Pistātņu/promenādes uzlabošanu un labiekārtošanu. 3. Pieeju promenādei/ kāpai varētu veidot ierobežotu, piemēram tikai brīvdienās un noteiktos diennakts laikos, lai kontrolētu cilvēku plūsmu un pilnībā saglabātu kāpas dabisko reljefu. 4. Potenciāli varētu nodrošināt arī tikai skatu vietu no kāpas augšas, kas nozīmē, ka nevajadzētu labiekārtot ūdensmalu, un tā vietā varētu izveidot nelielu, labiekārtotu laukumu kāpas augšpusē, kas nekaitē kāpai un zaļajai teritorijai.

7	Sarkandaugava (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama
		Apraksts	Neliela, zaļa teritorija pie Sarkandaugavas upes, kuru vietējie izmanto priekš atpūtas
		Zonējums	Oa, robežojas ar Oo un J
		Īpašumtiesības	Nav KR reģistrētas personas
		Problēmas	1. Teritorija atrodas SIA „T2 Terminal” 160, 220 un 600m ierobežojuma zonā, kur nav atļautas atklāta tipa būves tūrisma un rekreācijas nolūkiem, kā arī nebūtu vēlams veicināt cilvēku pulcēšanos lielā skaitā, ņemot vērā paaugstināto risku šajās vietās.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Publiskā pieejamība ir jāsaglabā
		Zonējums	DA1
		Nepieciešamie uzlabojumi	1. Jānodrošina teritorijas uzturēšana un atkritumu izvešana; 2. Nebūtu ieteicams veidot labiekārtojumu esošo ierobežojuma zonu dēļ. Ja ierobežojuma tiek samazinātas, tad būtu vērts nodrošināt minimālu labiekārtojumu – soliņus, atkritumu urnas utt.
		Foto	
			Ūdensmalas no Kundziņsalas puses
8	Kundziņsala (LL= Dabas taka ar minimālu	Esošā un plānotā situācija	
		Ūdensmalas un to pieejamība tiks skatītas kontekstā ar pārējo Kundziņsalas attīstību lokālplānojuma izstrādes ietvaros. RD šobrīd ir apstiprināts lēmums par lokālplānojuma uzsākšanu.	

	labiekārtojumu)	
9	Eksportosta (LL= Promenāde / Ūdensmalas parks)	Esošā situācija
		Pieejamība Pieeja ūdensmalai ir slēgta
		Apraksts Šobrīd visa šī Daugavas ūdensmala ar tās pietātnēm tiek izmantota ostas uzņēmumu vajadzībām
		Zonējums A (ūdensmala), robežojas ar JR un C (uzņēmumi)
		Īpašumtiesības Liela daļa valsts īpašums, neliela daļa pieder juridiskai personai
		Problēmas 1. Ūdensmala nav pieejama
		Plānotā situācija
		Pieejamība Ūdensmalas pieejamība plānota tikai no Ziemeļu šķērsojuma koridora dienvidu daļā.
		Zonējums R1 (Ziemeļdaļā) un TA (Dienviddaļā). JC, kur ir dzīvojamā apbūve.
10	Voleri (LL= Krastmala ielas sarkanajās līnijās ar minimālu labiekārtojumu)	Nepieciešamie uzlabojumi 1. Jānodrošina ūdensmalas pieejamība un sakārtota pieejamība, kas tagad nav iespējama ostas darbību un muitas zonas dēļ.
		Esošā situācija
		Pieejamība Lielākoties ūdensmalām ir nodrošināta pieejamība visā Voleru ielas garumā, izņemot pāris mājas un slēgtās muitas zonas
		Apraksts Daugavas ūdensmala gar dzīvojamo rajonu bez labiekārtojuma un plašākiem laukumiem
		Zonējums Oj
		Īpašumtiesības Lielākoties tiesiskais valdījums pašvaldībai, vietām KR neregistrētas personas, kā arī atsevišķi privāto un juridisko personu īpašumi
		Problēmas 1. Teritorija daļēji atrodas SIA „T2 Terminal” 600m ierobežojuma zonā, kur nav atļautas atklāta tipa būves tūrisma un rekreācijas nolūkiem, kā arī nebūtu vēlams veicināt cilvēku pulcēšanos lielā skaitā, ņemot vērā paaugstināto risku šajās vietās; 2. Vietām mētājas atkritumi; 3. Ir saglabāties neizmantotas “Muitas zonas” nožogojums, gan ; 4. Izņemot pašu ziemeļu galu nav īsti plašākas pieejas jeb laukuma, kur būtu ērti atpūsties pie ūdens
		Foto

			2016.g
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Būtu jānodrošina brīva pieejamība visur, kur tas ir iespējams, ņemot vērā iedibināto apbūves novietojumu
		Zonējums	R3
		Nepieciešamie uzlabojumi	1. Nepieciešams sakopt un uzturēt tīrību; 2. Nodrošināt regulāru atkritumu izvešanu; 3. Nebūtu ieteicams veidot labiekārtojumu vietās, kuras atrodas SIA „T2 Terminal” ierobežojuma zonā. Vietās, kas atrodas ārpus šīs ierobežojuma zonas, būtu vēlams izveidot kādu plašāku atpūtas laukumu, kur būtu iespējams ērti un droši atpūsties pie ūdens.
11	Krēmeri (LL= Krastmala ielas sarkanajās līnijās ar minimālu labiekārtojumu)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama
		Apraksts	Zaļa, vietām bruģēta Daugavas krastmala
		Zonējums	Oo
		Īpašumtiesības	Gandrīz viss KR neregistrētas personas, pats dienvidu gals – tiesiskais valdījums tikai valstij
		Problēmas	1. Teritorija daļēji atrodas SIA „Rīga Fertilizer Terminal” 600m un SIA „Latvijas Propāna gāze” 800m ierobežojuma zonās, kurās ir aizliegts būvēt dažāda tipa būves, kā arī nebūtu

		vēlams veicināt cilvēku pulcēšanos lielā skaitā, ņemot vērā paaugstināto risku šajās vietās; 2. Vietām mētājas atkritumi; 3. Dienvidu gals ir nesakopts un aizaudzis.	
		Foto  	
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Publiskā pieejamība ir jāsaglabā
		Zonējums	R3
12	Mīlestības salīņa (LL= Dabas taka ar minimālu	Nepieciešamie uzlabojumi	1. Nepieciešams sakopt dienvidu galu un nodrošināt regulāru pļaušanu; 2. Nebūtu ieteicams veidot labiekārtojumu vietās, kuras atrodas paaugstinātās bīstamības objektu ierobežojuma zonās. Vietās, kas atrodas ārpus šīs ierobežojuma zonas, piemēram, pašā pussalas dienvidu galā, būtu vēlams nodrošināt minimālu labiekārtojumu.
		Esošā situācija	
		Pieejamība	Brīvi pieejama, vienīgais tikai ar laivu
		Apraksts	Ūdensmala un visa sala ir daļa no Piejūras dabas parka (skat. sadaļu par dabas teritorijām RBO), kas atrodas Daugavas, Loču kanāla un Buļļupes krastos
		Zonējums	A

	labiekārtojumu)	Īpašumtiesības	Tiesiskais valdījums tikai valstij
		Problēmas	-
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Publiskā pieejamība ir jāsaglabā, ja vien tas nekaitē putnu populācijai
		Zonējums	DA1
		Nepieciešamie uzlabojumi	Nav nepieciešams labiekārtojums, bet ir nepieciešami pasākumi putnu koloniju saglabāšanai utt. (skat. dabas teritoriju sadaļu)
		Foto	
13	Daugavgrīva I (LL= Promenāde/ Ūdensmalas parks vai)	Esošā situācija	
		Pieejamība	Daļēji pieejama īpašumu piederības un drošības apsvērumu dēļ
		Apraksts	Zaļa ūdensmala Buļļupes krastā bez labiekārtojuma pie teritorijas, kurā atrodas pussagruvušas ēkas. Piekrasti lieto galvenokārt atsevišķi maksātnieki.
		Zonējums	A
		Īpašumtiesības	Dažādi – valsts īpašums, juridisko personu īpašums, fizisko personu īpašums, tiesiskais valdījums tikai pašvaldībai, KR neregistrētas personas
		Problēmas	1. Piegulošā teritorija ir ļoti sliktā un nedrošā stāvoklī;

			2. Teritorija ir nesakopta un piemētāta ar atkritumiem, netiek izmantots piekrastes rekreatīvais potenciāls; 3. Daugavgrīvas cietokšņa attīstības jautājums, piekļuve gan kultūrvēsturiskajam objektam, gan ūdens malām, nav atrisināts autostāvvietu jautājums festivālu gadījumos.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Ūdensmalas pieejamība ir jāskata kontekstā ar turpmāko piegulošās teritorijas attīstību. Būtu nepieciešams nodrošināt publisku ūdensmalas pieejamību, papildus autostāvvietas festivālu gadījumos, iespējams laivu piestātnes.
		Zonējums	JC1, DA1
14	Daugavgrīva II (LL= Dabas taka ar minimālu labiekārtojumu Taka ar labiekārtotu gājēju ceļu gar ūdeni)	Nepieciešamie uzlabojumi	Jāvērtē kontekstā ar plašāku teritorijas attīstību (galvenokārt Daugavgrīvas cietokšņa attīstību un izmantošanu), bet būtu nepieciešams sākt ar piegulošās teritorijas sakopšanu.
		Esošā situācija	
		Pieejamība	Krastmala brīvi pieejama no šķērsielas Flotes ielai un tālāk ejot pa taku cauri zaļajai zonai un apejot Muitas zonu un citas slēgtās teritorijas. Taka posmā pie pašas piekļuves jūras krastam – izbruģēta. Mols pieejams tikai ar kājām kāpelējot pa šauro eju gar žogu, nav pieejams riteņbraucējiem vai ar ratiņiem.
		Apraksts	Jūras krasts un Mols
		Zonējums	Oo un Oap
		Īpašumtiesības	Valsts īpašums un KR neregistrētas personas
		Problēmas	Trūkst norādes, kur tieši būs piebraucams ūdensmalai, nav piekļuves ar sabiedrisko transportu (tuvākā – apm. 2km attālumā), automašīnas pašlaik tiek novietotas laukumā bez asfalta seguma.
		Plānotā situācija	
		Pieejamība	Saskaņā ar Rīgas brīvostas attīstības programmu šai teritorijai varētu tikt slēgta pieeja saistībā ar teritoriju uzbēršanu un uzņēmumu attīstību pie Rietumu mola. Teritorijas transformācijas gadījumā tad ir jānodrošina alternatīva labiekārtota pieeja jūrai apkaimes iedzīvotājiem.
		Zonējums	DA1
		Nepieciešamie uzlabojumi	Turpmākie uzlabojumi jāskata kontekstā ar RBO attīstības plāniem piegulošajās teritorijās. Ja uzbēršana pie Rietumu mola nav plānota, tad paredzams izbūvēt pieeju jūras krastam ar

			autostāvvietu, no kurienes būtu piekļuve arī Piejūras dabas parkam.
--	--	--	---

2.2.1.7. Uzdevumi turpmākajam plānošanas procesam

Ostas attīstības plānošana jāveido uz sekojošiem pamatprincipiem:

1. Ilgtspējīga attīstība, uzlabojot un veidojot kvalitatīvu dzīvojamo vidi apkaimēs, kuras ietekmē ostas darbība;
2. Integrēta pieeja, izvērtējot un saskaņojot uzņēmumu un RBO intereses ar iedzīvotāju interesēm un novērtējot plānoto risinājumu ietekmi uz apkārtējām teritorijām un vidi;
3. Vienlīdzīgas iespējas, uzņēmumu elastīgas iespējas darboties un attīstīties.

RTP2006-2018 izvirzītie nosacījumi jaunu ražošanas uzņēmumu būvniecībai vai esošu uzņēmumu rekonstrukcijai ietver prasības negatīvās ietekmes uz gaisa kvalitāti mazināšanai, izvirzot prasības par slēgtiem uzglabāšanas un pārkraušanas paņēmieniem, kas atbilst labākajām pieejamām metodēm attiecīgajā nozarē, gaisa monitoringa nodrošināšanai un aizsargstādījumu veidošanai.

RTP2030 šī prakse ir turpināma, ievērojot iepriekšminētos principus un, ņemot vērā izmaiņas augstākstāvošā normatīvajā regulējumā.

Priekšlikumi RTP2030 ietveramajiem nosacījumiem attiecībā uz rūpniecības uzņēmumiem RBO teritorijā.

Vispārīgās prasības:

Jaunu piesārņojošu darbību var uzsākt vai veikt būtiskas izmaiņas esošā piesārņojošā darbībā, ja:

smagās rūpniecības uzņēmumos tiek paredzēts lietot labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, lai novērstu vai ierobežotu piesārņojuma rašanos,

darbības rezultātā netiek pārsniegts akceptējamā riska līmenis saskaņā ar RTP2030 noteiktajām prasībām par objektu izvietojuma minimālajiem drošības attālumiem un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumiem

kravas transporta plūsmas palielinājums nepārsniedz RTP2030 RTIAN noteikto robežlīmeni

tiek nodrošināts nepārtraukts gaisu piesārņojošo vielu (benzola, daļiņu PM10 un daļiņu PM2,5) monitorings teritorijā, kurā jānodrošina atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem (pie noteikta kravu apgrozījuma/termināla ietilpības)

Papildus prasības funkcionālajā zonā, kur RBO teritorija robežojas ar esošu vai plānotu dzīvojamo vai publisko apbūvībai noteiktā attālumā no esošas vai plānotas dzīvojamās vai publiskās apbūves izvietotiem vai plānotiem uzņēmumiem

Jaunu piesārņojošu darbību var uzsākt vai veikt būtiskas izmaiņas esošā piesārņojošā darbībā, ja:

tiek izpildīti visi iepriekšminētie nosacījumi

un papildus:

nav pieļaujama jaunu rūpnieciskā avāriju riska objektu izvietošana

nav pieļaujama atkritumu apsaimniekošana un pārstrāde

pirms darbības uzsākšanas tiek izvērtēta atbilstība gaisa kvalitātes un vides trokšņa normatīviem augstumos, kas atbilst atļautajam dzīvojamās vai publiskās apbūves augstumam

gar teritorijas robežu ar dzīvojamo vai publisko apbūvi tiek veidota 2 pakāpju apstādījumu josla

Priekšlikumi RTP2030 ietveramajiem nosacījumiem attiecībā uz esošajām dzīvojamās apbūves teritorijām RBO teritorijā.

Saskaņā ar RTP2006-2018 RBO teritorijā ir atļauta esošo dzīvojamo māju renovācija vai rekonstrukcija. Tāds risinājums pamatots ar diviem apstākļiem:

1. teritorijās nav iespējams nodrošināt savrupmāju apbūves teritorijai atbilstošu dzīvojamās vides kvalitāti;
2. RBO attīstības vīzija par teritoriju nepieciešamību ostas funkcijām.

Ņemot vērā to, ka RTP 2006-2018 darbības laikā teritoriju transformācija no dzīvojamās funkcijas uz ostas funkciju notikusi ļoti minimāla, tad jaunā RTP2030 izstrādes procesā izvērtējami divi iespējami dzīvojamo teritoriju attīstības scenāriji.

1) Variants (Jauktā centra apbūves teritorija)

- Atļaut jaunu savrupmāju apbūvi
- Atļaut vieglo rūpniecību V1, kas ir savietojama ar dzīvojamo un publisko apbūvi
- Biroju ēku apbūve

- Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve
- Vietējas nozīmes sporta un atpūtas būves

2) Variants (Rūpnieciskās apbūves teritorija)

- Nepieļaut jaunu savrupmāju apbūvi, tikai renovēt un rekonstruēt
- Atļaut jebkuras kategorijas rūpniecību ar nosacījumu, ja noteiktajā funkcionālā zonējuma teritorijā vairs nepastāv dzīvojamā apbūve.

Paplašinātās darba grupas sanāksmē 2016.gada 21.oktobrī, kā iedzīvotāji tā RBP pārstāvji izteica atbalstu pirmajam variantam, jo tas nozīmētu teritorijas attīstību un dotu iespēju iedzīvotājiem paplašināt dzīvojamo platību. Otrais variants tika novērtēts kā teritorijas stagnāciju veicinošs un iespējams pat radīt degradāciju. Jāpiebilst, ka pie pirmā variantā tika izteikts priekšlikums vieglo rūpniecību izvietot buferzonā ap Savrupmāju apbūves teritoriju.

2.2.1.7.1. Citi instrumenti

1. Nodrošināt efektīvu dabas teritoriju un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību, nosakot konkrētus apsaimniekotājus (kas vairākās dabas teritorijās nav noteikts), sadalot atbildības un nodrošinot nepieciešamos resursus teritoriju uzturēšanai un attīstībai;
2. Nodrošināt efektīvu kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un pieejamību, paredzot nepieciešamos līdzekļus un nosakot kultūrvēsturiskajiem pieminekļiem prioritāti pār citām attīstības iespējām;
3. Veicināt RBP ieinteresētību un finansu piesaisti publiskās ūdensmalas attīstībā, neparedzot visas ūdensmalas tikai ostas vajadzībām, bet arī nodrošinot pietiekami lielas un pa apkaimēm vienlīdzīgi sadalītas iespējas atpūtas teritorijas pie ūdens pieostas apkaimju iedzīvotājiem.

2.2.2. Piesārņojums Rīgas Brīvostas teritorijā un tai piegulošajās teritorijās.

Mūsdienu sabiedrībā kravu ostām daudzviet pasaulē ir diezgan negatīva reputācija vairāku iemeslu dēļ. Kā vienu no svarīgākajiem iemesliem jāmin ietekme uz vidi un piesārņojums, ko tās rada. Pašlaik sabiedrības sarūkošais atbalsts kravu ostām ir viens no lielākajiem izaicinājumiem ostu pārvaldēs. Arī Rīgas brīvosta kā vienu no misijas un vīzijas punktiem min “Izveidot ilgtspējīgu rīcības modeli, integrējot ostas darbībā vides aizsardzības un sociālos aspektus”.

2.2.2.1. Gaisa piesārņojums

Gaisa piesārņojums ir viena no lielākajām vides problēmām RBO teritorijā un tās piegulošajās apkaimēs. Beramkravu un lejamkravu pārkraušanas un uzglabāšanas procesu rezultātā rodas dažādu ķīmisko vielu, galvenokārt benzola un putekļu daļiņu (PM_{10} un $PM_{2,5}$), emisijas. Piesārņojumu ostas teritorijā rada ne tikai uzņēmumi un to kravu apstrādes operācijas, bet arī kuģi, lokālās katlumājas un autotransports, kā rezultātā tiek emitēts arī neliels daudzums slāpekļa dioksīda (NO_2) un sēra dioksīda³³.

Galvenie normatīvie akti, kas šobrīd regulē šo jomu:

1. **Likums „Par piesārņojumu”**, kas nosaka galvenās vadlīnijas piesārņojuma kontroles un novēršanas jomā;
2. **MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”**, kas nosaka piesārņojošās vielas, to robežlielumus, monitoringa metodes un gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumus;
3. **MK noteikumi Nr.158 „Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai”**, kas konkretizē prasības monitoringam un tā kontroles mehānismus;
4. **RD saistošie noteikumi Nr.167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli”**, kas nosaka būvniecības ierobežojumus, balstoties uz NO_2 piesārņojošo vielu kartēm.

2.2.2.1.1. Piesārņojuma avoti

RBO teritorijā gaisa piesārņojums lielākoties rodas no šādiem avotiem:

1. Ostas operatoru jeb uzņēmumu darbības to teritorijās
2. Kravu transportēšana un satiksme no/līdz uzņēmumam

³³ RB Vides pārskats 2014.gadam

Ostas operatori

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.1082 uzņēmumam, kurš grasās veikt piesārņojošu darbību, ir nepieciešama piesārņojošās darbības atļauja, kurā ir jānorāda uzņēmuma ietekme uz vidi, tai skaitā plānotās ķīmisko vielu emisijas gaisā. Balstoties uz šo informāciju, VVD, izsniedzot atļauju, var prasīt uzņēmumam veikt monitoringu, lai kontrolētu, vai uzņēmuma darbības laikā faktiskās emisijas atbilst uzņēmumam noteiktajam emisiju limitam. Šie monitoringa dati ir katru gadu jāiesniedz VVD izvērtēšanai, kas nozīmē, ka VVD ir galvenā kontrolējošā institūcija, kas atbild par gaisa piesārņojuma novēršanu no uzņēmumu darbības.

Savukārt, ja operatoram, kas veic piesārņojošo darbību, nav nepieciešama piesārņojošās darbības atļauja, tad tas iesniedz LVĢMC statistiskos pārskatus par gaisa aizsardzību, ja to nosaka citi vides normatīvie akti.

LVĢMC ir pieejama datu bāze, kur sadaļā „Nr.2 – Gaiss. Pārskats par gaisa aizsardzību” ir apkopoti dati par visu uzņēmumu, tai skaitā RBO operatoru, ikgadēji ievadītajiem emisiju datiem, taču, balstoties uz pētījuma „Gaisa piesārņojuma izplatības modelēšana Rīgas brīvostā” rezultātiem, jāsecina, ka šie dati neatbilst datiem, kurus uzrāda monitoringa stacijas ostā un tās apkaimē³⁴.

Kuģi

Nav normatīvo aktu, kas regulētu kuģu radītās emisijas gaisā, kā rezultātā nav arī kontrolējošā mehānisma šo emisiju ierobežošanai.

Autotransports

Emisijas no auto transporta tiek regulētas ar MK Nr.466 „Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem”, kas nosaka konkrētu emisiju robežlielumus. To ievērošanu individuāliem transporta līdzekļiem pārbauda pie CSDD tehniskās pārbaudes 1 reizi gadā.

2.2.2.1.2. Dati par gaisa piesārņojumu

Monitoringa dati

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.1290 un MK noteikumiem Nr.158 gaisa piesārņojuma monitoringu Rīgā veic:

³⁴ Gaisa piesārņojuma izplatības modelēšanas Rīgas brīvostā, 2013, SIA „Vides Konsultāciju Birojs”

Tabula Nr.9. Gaisa monitoringa veikšana Rīgā

Monitoringa veicējs	Normatīvais regulējums	Datu izmantošana
LVĢMC	MK Nr.1290 nosaka, ka primāri gaisa kvalitātes novērtējums ir jāveic LVĢMC.	Datus izmanto gaisa kvalitātes novērtēšanai, kā arī operatīvai kontrolei un gaisa piesārņojuma novēršanai. MK Nr.1290 papildus nosaka, kas ir jādara gadījumos, kad tiek fiksēti robežlielumu pārsniegumi un kādas institūcijas ir jāiesaista gan piesārņojuma novēršanā, gan sabiedrības informēšanā.
RD MVD	MK Nr.158 nosaka, ka pašvaldība var veikt monitoringu gadījumos, kad ir nepieciešams novērtēt vides kvalitāti.	Datus izmanto gaisa kvalitātes novērtēšanai, kā arī operatīvai kontrolei un gaisa piesārņojuma novēršanai.
Individuālie operatori	MK Nr.158 paredz, ka operatoram ir jānodrošina monitorings, ja VVD ir noteikusi gaisa monitoringa staciju uzstādīšanu uzņēmuma piesārņojošās darbības atļaujā. VVD izvirza šādu prasību, balstoties uz TIAN 130. ⁷ p., kas paredz gaisa monitoringa prasību konkrēta tipa uzņēmumiem.	Operatoram saskaņā ar MK Nr.158 savi monitoringa dati ir konkrētos termiņos jāiesniedz VVD, lai salīdzinātu šos datus ar uzņēmuma atļaujā noteikto emisiju limitu. Ja ir konstatēts emisiju limita pārkāpums, tad MK Nr.158 paredz prasības, kādas VVD ir jāizvirza operatoram. Tāpat šos datus mēdz izmantot operatīvajā darbā, kad ir saņemtas iedzīvotāju sūdzības.

Šobrīd ostā un tās tiešā tuvumā atrodas 6 monitoringa stacijas (neskaitot tās monitoringa stacijas, kas atrodas individuālu uzņēmumu teritorijās). To izvietojums ir attēlots pielikumā Nr.5, un informācija par šo monitoringa staciju atrašanās vietu, vielām, kuras tās mēra, un kā tiek izmantoti to dati, ir apkopoti tabulā Nr.10:

Tabula Nr.10. Gaisa monitoringa stacijas RBO un tās tiešā tuvumā

N.p.k.	Atbildīgais par monitoringa staciju	Monitoringa stacijas adrese	Ko mēra monitoringa stacija	Datu izmantošana
1.	RD	Tvaika iela 44 (līdz 2015.g. janvārim)/	SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , benzolu toluolu, formaldehīnu	Datus izmanto gaisa kvalitātes novērtēšanai, kā arī operatīvai

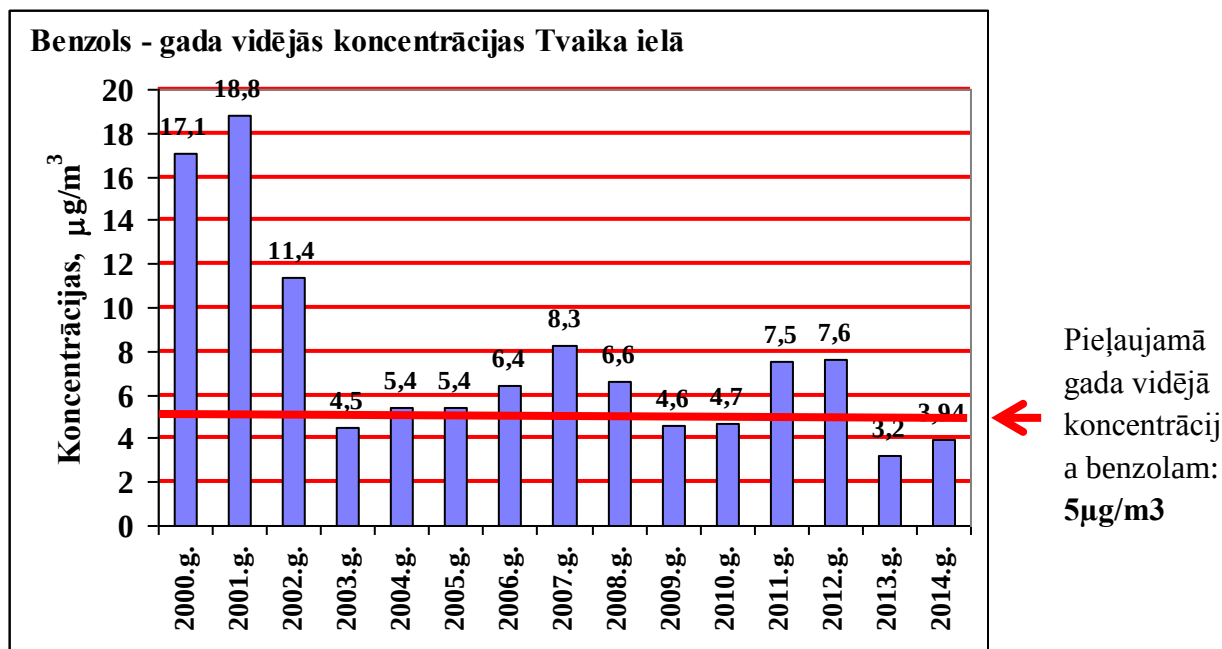
		Mīlgrāvja iela 10 (no 2016.g.)		kontrolei un gaisa piesārņojuma novēršanai.
2.	RBP	Voleru ielā 2	PM ₁₀	Datus izmanto tikai informatīvi, jo monitoringa stacijas ir novietotas darba vidē, uz kuru neattiecas MK noteikumi Nr.1290.
3.	RBP	Gāles ielā 2	PM ₁₀	
4.	RBP	SIA „Jahtklubs Auda” teritorijā Audupes ielā 15/17	SO ₂ , NO ₂ , O ₃ , benzolu, toluolu, ksilolu, kā arī meteo-parametrus (vēja virzienu, ātrumu, gaisa temperatūru un spiedienu)	
5.	RBP	SIA „OVI Rīga” teritorijā Tvaika ielā 35		
6.	RBP	Kundziņsalas 16. līnijā 4		

Vecākā Rīgas Monitoringa stacija Tvaika ielā 44, kas darbojās no 1998. gada, 2015.gadā tika slēgta aparatūras novecošanas dēļ. Rīgas dome ir iegādājusies jaunu staciju, kura tika uzstādīta 2016.gada martā Sarkandaugavā, Mīlgrāvja ielā 10³⁵. Tādejādi dati par 2015.gadu šajā monitoringa stacijā netika iegūti.

³⁵ Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes Gaisa un ūdens aizsardzības nodaļas “Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2015.gadā”.

Dati no RD monitoringa stacijas Tvaika ielā ir pieejami kopš 2000.g. (Attēls Nr.2), un tie uzrāda pārkāpumus vairākos gados, taču ne 2013. Un 2014.gadam:

Attēls Nr.2. Benzola gada vidējās koncentrācijas Tvaika ielas gaisa monitoringa stacijā 2000.-2014.g.³⁶

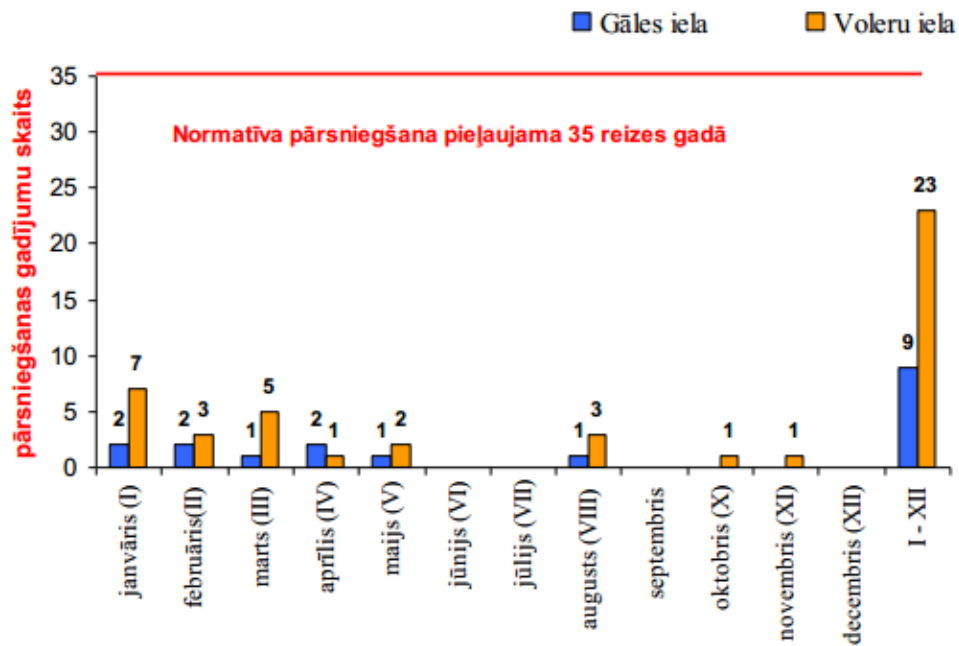


Dati no RBP monitoringa stacijām Voleru un Gāles ielā ir pieejami kopš 2013.g., un, kā redzams attēlā Nr.3, neviena no šīm stacijām nav pēdējos divos gados konstatējusi PM10 daļiņu robežlielumu pārsniegumu.

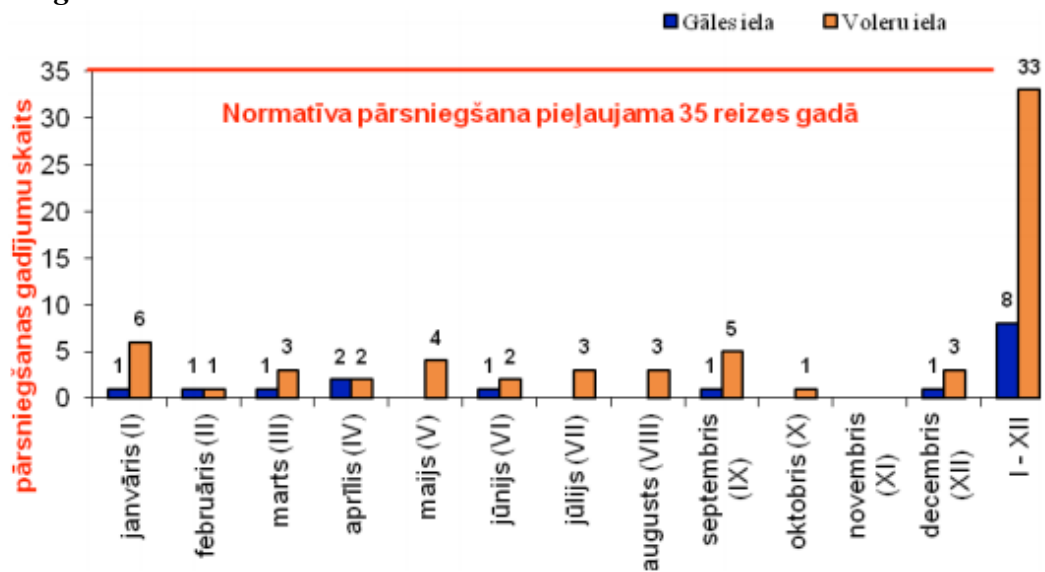
Attēls Nr.3. PM₁₀ diennakts normatīva ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$) pārsniegšanas gadījumu skaits 2013.gadā³⁷

³⁶ Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015.gadam

³⁷ <http://rop.lv/lv/par-ostu/vide/aizsardziba.html>



Attēls Nr.4. PM_{10} diennakts normatīva ($50\mu g/m^3$) pārsniegšanas gadījumu skaits 2014.gadā³⁸



Dati no pārējām RBP monitoringa stacijām vēl nav pieejami, jo tās uzsāka darbu 2015.g. sākumā.

Pēc šobrīd rīcībā esošajiem monitoringa datiem ir secināms, kas ostas teritorijā un tās tiešā apkārtnē 2014.gadā nav pārkāpti gaisa kvalitātes robežlielumi.

Modelēšanas dati un aprēķini

³⁸ <http://rop.lv/lv/par-ostu/vide/aizsardziba.html>

Saskaņā ar MK Nr.1290 24.p., ja pilsētā, balstoties uz monitoringa staciju datiem, tiek fiksēti gaisa piesārņojošo vielu robežlielumu pārsniegumi, tad VARAM kopā ar pašvaldību (Rīgas gadījumā – RD MVD) ir jāizveido gaisa rīcības programma. Ņemot vērā, ka gaisa piesārņojums ir aktuāla problēma visas pilsētas mērogā, jo monitoringa stacijas bieži uzrāda NO₂ un citu ķīmisko vielu pārsniegumus, tad pašvaldībai (šajā gadījumā Rīgas pašvaldībai) ir jāizstrādā gaisa rīcības programma, kas pēdējo reizi arī tika aktualizēta 2016.g.³⁹ Programmas izpildi uzrauga VARAM un RD MVD. Saskaņā ar MK Nr.1290, ja programma ietver pasākumus, kuru īstenošana nav vietējās pašvaldības kompetencē, tad šo pasākumu īstenošanu koordinē VARAM vai tās padotībā esošās institūcijas.

Viens no šobrīd aktualizētās Rīgas gaisa rīcības programmas mērķiem ir noteikt konkrētu ķīmisko vielu piesārņojuma līmeni gaisā visā pilsētas mērogā. Lai to sasniegtu, tiek apkopoti dati, kas raksturo pilsētas ģeogrāfisko telpu, uzņēmējdarbību, transporta kustību, apkures sistēmas un citas svarīgas jomas, kurus pēc tam izmanto esošās situācijas modelēšanā. Modelēšanas rezultāti tiek atainoti izkliežu kartēs, kuras tālāk izmanto, lai izvirzītu jau konkrētus pasākumus noteiktu vielu koncentrāciju samazināšanai pilsētā.

Saskaņā ar aktualizēto gaisa rīcības programmu 2014. gada nogalē RD MVD ir atjaunojis PM₁₀ un NO₂ kartes dokumentā "Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma ar slāpekļa dioksīdu (NO₂) teritoriālo zonu kartes."⁴⁰ Analizējot šīs NO₂ un PM₁₀ piesārņojuma kartes Rīgas brīvostas kontekstā, ir redzams, ka saskaņā ar NO₂ karti lielākā daļa RBO teritoriju ir zemākajā jeb piesārņojuma zonā III, kas nozīmē, ka NO₂ gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30µg/m³. Tajā pašā laikā RBO pašos dienviņos, kā arī uz galvenajiem pievedceļiem, kas ved uz Kundziņsalu, Sarkandaugavu un Vecmīlgrāvi ir atzīmēta zona II, kas nozīmē, ka gada vidējā koncentrācija ir 30-40µg/m³, un uz šīm teritorijām papildus attiecas TIAN punkti 130.²-130.³, kas paredz dažādus apbūves ierobežojumus, jo ir risks pārsniegt gada pieļaujamo NO₂ koncentrāciju - 40µg/m³.

Savukārt PM₁₀ gaisa piesārņojuma karte parāda, ka praktiski visa RBO teritorija ir piesārņojuma zonā II, kur gada vidējā koncentrācija ir 30-40µg/m³. Izņēmumi ir Mangaļsalā, Rīnūžos, Vecmīlgrāvī, kā arī daļā Sarkandaugavas, kur atrodas piesārņojuma zona I un gada vidējā koncentrācija pārsniedz atļauto gada robežlielumu - 40µg/m³. Nesen ir pabeigts darbs pie RD saistošajiem noteikumiem Nr.167, kas izvirza konkrētas apbūves prasības, balstoties uz PM₁₀ piesārņojumu.

³⁹

<http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/dok/Ricibas%20programma%20sabiedriskajai%20apsriesanai%20F240816.pdf>

⁴⁰

http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/dok/Petijums_NO2%20zonejums%20Rigas%20pilsetai%202014.pdf

Svarīgi atzīmēt, ka ne NO_2 , nedz arī PM_{10} kartēs nav izdalīts, vai piesārņojuma avots ir uzņēmumi, transports vai kāda konkrēta darbība, kas nozīmē, ka nav arī iespējams precīzi pateikt, par cik lielu daļu no piesārņojuma kādā konkrētā teritorijā ir atbildīga tieši ostas darbības vai RBO teritorijā esošs uzņēmums.

Secinājumi

Neskatoties uz to, ka monitoringa stacijas RBO teritorijā un tās tuvumā neuzrāda benzola un PM_{10} daļiņu pārsniegumus, modelēšanas dati atklāj citu ainu:

1. Konkrētās teritorijās - RBO pašos dienvidos, kā arī uz galvenajiem pievedceļiem, kas ved uz Kundziņsalu, Sarkandaugavu un Vecmīlgrāvi - ir jāsamazina NO_2 piesārņojums, jo ir risks pārsniegt MK noteikumos noteiktos robežlielumus;
2. PM_{10} piesārņojums ir nopietna problēma visā ostas teritorijā, jo visā RBO teritorijā ir vai nu jau pārsniegti PM_{10} robežlielumi vai tuvu tam.

Ir jāizskata iespēja izstrādāt precīzākas piesārņojuma kartes, kas spētu identificēt konkrētus piesārņojuma avotu veidus noteiktās teritorijās. Tas palīdzētu gan turpmākajā kontroles, gan plānošanas darbā.

2.2.2.1.3. Teritorijas plānošanas loma gaisa piesārņojuma samazināšanā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var risināt gaisa piesārņojumu, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi gaisa piesārņojuma samazināšanā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar gaisa piesārņojuma līmeni konkrētās teritorijās. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.11.

Tabula Nr.11. Teritorijas plānošanas loma gaisa piesārņojuma samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Likums „Par piesārņojumu”		
14.pants (2) Ja noteiktā teritorijā ir pārsniegti vai var tikt pārsniegti vides kvalitātes normatīvu robežlielumi noteiktam piesārņojuma veidam, pašvaldība saskaņā ar normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā izstrādātu un apstiprinātu rīcības programmu vai īstermiņa rīcības programmu var izdot saistošos noteikumus, kas attiecīgajā teritorijā ierobežo vai aizliedz tādu piesārņojošu darbību uzsākšanu, kuru izraisītā emisija var palielināt kopējo attiecīgā piesārņojuma daudzumu šajā teritorijā , izņemot šā likuma 16.pantā minētos gadījumus.	Jā	Uz šī punkta pamata ir izdoti gan RD saistošie Nr.60, gan arī atsevišķi TIAN punkti (130. ¹ – 130. ³)
17.pants (2) Vides kvalitātes normatīvu ieviešanas programmas vai rīcības programmas piesārņojuma samazināšanai apstiprina Ministru kabinets vai — normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos pēc saskaņošanas ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju — attiecīgā pašvaldība vai vairākas pašvaldības, ja tām ir kopīga programma.	Daļēji	Neskatoties uz to, ka par rīcības programmu primāri atbildīgs ir RD MVD, gaisa programmā ir rīcības, kas attiecas un pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD.
MK 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”		
24. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti aglomerācijās vai zonas teritorijās, kur gaisa piesārņojuma līmenis pārsniedz šo noteikumu 3.punktā noteiktos gaisa kvalitātes normatīvus , ņemot vērā arī pielaides robežu, ja tāda ir noteikta, vai centra veiktajā gaisa kvalitātes novērtējumā konstatēts, ka pēdējo triju gadu perioda vidējā piesārņojuma līmeņa vērtība pārsniedz šo noteikumu 14.pielikumā noteikto augšējā piesārņojuma	Daļēji	Neskatoties uz to, ka par rīcības programmu primāri atbildīgs ir RD MVD, gaisa programmā ir rīcības, kas attiecas un pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD.

novērtēšanas sliekšņa gada vidējo lielumu un piesārņojuma līmenim ir tendence palielināties, vietējā pašvaldība sadarbībā ar Vides ministriju atbilstoši likumam “Par piesārņojumu” izstrādā un īsteno ilgtermiņa rīcības programmu gaisa piesārņojuma samazināšanai (turpmāk – rīcības programma).		
26. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti aglomerācijās vai zonas teritorijās, kur gaisa piesārņojuma līmenis pārsniedz vai var pārsniegt vienu vai vairākus trauksmes līmeņus (ja nepieciešams, arī gadījumos, kad pārsniedz vienu vai vairākus robežlielumus vai mērķlielumus), vietējā pašvaldība izstrādā un īsteno īstermiņa rīcības programmu gaisa piesārņojuma samazināšanai (turpmāk – īstermiņa programma). Īstermiņa programma ietver neatliekamus pasākumus gaisa piesārņojuma samazināšanai. Atkarībā no konkrētā gadījuma var paredzēt pasākumus, lai kontrolētu vai pārtrauktu tādas darbības, kas palielina attiecīgā robežlieluma, mērķlieluma vai trauksmes līmeņa pārsniegšanas iespēju. Var paredzēt arī pasākumus, lai aizsargātu paaugstināta riska iedzīvotāju grupas.	Daļēji	Neskatoties uz to, ka par īstermiņa programmu primāri atbildīgs ir RD MVD, šajā programmā ir rīcības, kas attiecas un pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD.
31. Rīcības programmu un īstermiņa programmu apstiprina pašvaldība. Pirms apstiprināšanas rīcības programmu saskaņo ar Vides ministriju, saņemot no tās pozitīvu lēmumu, bet īstermiņa programmu – ar attiecīgo Valsts vides dienesta reģionālo vides pārvaldi (turpmāk – reģionālā vides pārvalde), saņemot no tās pozitīvu lēmumu.	Daļēji	Rīcības programma tiek skaņota arī ar RD PAD.
35. Lai nepasliktinātu un uzlabotu gaisa kvalitāti teritorijās, kurās piesārņojuma līmenis ir zemāks par šajos noteikumos noteiktajiem gaisa kvalitātes normatīviem, bet pārsniedz augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni vai arī ir zemāks par ilgtermiņa mērķi, attiecīgās pašvaldības :	Nē	RD MVD kompetence

35.1. var noteikt gaisa kvalitātes mērķlielumus piesārņojošām vielām, kurām ir noteikti robežlielumi. Gaisa kvalitātes mērķlielumi nedrīkst būt zemāki par augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni piesārņojošām vielām, kurām tāds ir norādīts šo noteikumu 14.pielikumā, un par ilglaicīgi novērotajiem gaisa piesārņojuma līmeņiem šo noteikumu 3.punktā minētajām piesārņojošām vielām, kurām nav noteikts augšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis; 35.2. nosaka skaitlisko vērtību un noteikšanas periodu, kā arī termiņu, kurā jānodrošina gaisa kvalitātes mērķlielumi, kas noteikti saskaņā ar šo noteikumu 35.1.apakšpunktu.		
36. Vietējās pašvaldības un valsts institūcijas atbilstoši kompetencei īsteno pasākumus, lai zonās vai aglomerācijās, kurās piesārņojuma līmenis nepārsniedz šajos noteikumos noteiktos gaisa kvalitātes normatīvus, gaisa kvalitātes stāvoklis nepasliktinātos.	Daļēji	Arī RD PAD ir atbildīgs par konkrētu rīcības programmā iekļauto rīcību īstenošanu.
Nosaka konkrētas prasības gaisa rīcības programmai – ar ko jānosaka, cik ilgā laikā jāizstrādā, sabiedrības informēšana utt.	Nē	Par rīcības programmas izstrādi un administratīvajiem procesiem ir atbildīgs RD MVD.
MK 158 „Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai”		
2. Vides monitoringu organizē: [...] 2.2. pašvaldību iestādes normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos, kā arī gadījumos, ja pašvaldībai nepieciešams novērtēt vides kvalitātes izmaiņas, – par pašvaldību budžeta līdzekļiem;	Nē	Par gaisa monitoringu un stacijām no pašvaldības puses ir atbildīgs RD MVD.
MK 240		
62. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā var noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un	Jā	Šobrīd TIAN nav konkrētu punktu, kas izvirzītu vēl papildus prasības aizsardzībai pret gaisa piesārņojumu, kas nāktu konkrēti no

pakalpojumu objektu izvietojumam , to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu.		uzņēmumiem vai tirdzniecības vai pakalpojumu objektiem.
144. Plānojot lielas inženierbūves, transporta un loģistikas objektus, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumus, tai skaitā derīgo izraktnu ieguves vietas, atkritumu poligonus, biogāzes koģenerācijas stacijas, teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā papildus paredz: 144.1. pasākumus šādu objektu ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;	Jā	Šobrīd TIAN nav konkrētu punktu, kas izvirzītu vēl papildus prasības aizsardzībai pret gaisa piesārņojumu, kas nāktu konkrēti no 144.p. definētajām būvēm.
145. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā var noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem.	Jā	Šobrīd TIAN nav noteikti minimālie attālumi starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem. Šī punkta ieviešanai būtu nepieciešams apjomīgs pētījums par dažādu uzņēmumu negatīvo ietekmi uz vidi, lai varētu ģeneralizēt un noteikt konkrētus minimālos attālumus. Šobrīd nav informācijas, ko varētu izmantot par pamatu šādu minimālo attālumu noteikšanai.
146. Esošajās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojumu radošu objektu tuvumā pašvaldība var paredzēt pasākumus trokšņa mazināšanai, piesārņojuma un citu negatīvu faktoru novēršanai tādā kārtībā un apjomā, kā to nosaka normatīvie akti piesārņojuma jomā.	Jā	Šis punkts vienkārši paredz citu normatīvo aktu ievērošanu.
147. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.	Jā	Vienīgais veids, kā neplānot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas vietās, kur ir gaisa piesārņojuma jomā regulētie robežlielmi, būtu „sajūgt” zonējumu kopā ar NO ₂ (un nākotnē arī ar PM ₁₀ un benzola) kartēm, tādējādi nosakot, ka jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas var paredzēt vietās, kur nav šo ķīmisko vielu robežlielumu pārsniegumi.

		Problēma ar šādu „sajūgšanu” it tā, ka RTP2030, t.sk. zonējums tiek plānots līdz 2030.g., bet piesārņojuma kartes ir jāatjauno ik 3 gadus un tās netiek atjaunotas visas kopā, kas nozīmē, ka ir ļoti grūti visu laiku atjaunot zonējumu, lai tas atbilstu piesārņojuma kartēm. Ja tomēr tiek apsvērta iespēja zonējumu „sajūgt” ar gaisa piesārņojuma kartēm, tad ir svarīgi definēt, vai jaunas apbūves teritorijas tiek uzskatītas par jaunām pret esošo situāciju vai atļauto situāciju.
--	--	--

No tabulas Nr.11 izriet, ka gaisa kvalitāti ar TPI var ietekmēt šādos veidos:

1. Tajās teritorijās, kurās var tikt pārsniegti vai ir jau pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi noteiktam piesārņojuma veidam, pašvaldība saskaņā ar normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā izstrādātu un apstiprinātu rīcības programmu vai īstermiņa rīcības programmu var izdot saistošos noteikumus, kas attiecīgajā teritorijā ierobežo vai aizliedz tādu piesārņojošu darbību uzsākšanu, kuru izraisītā emisija var palielināt kopējo attiecīgā piesārņojuma daudzumu šajā teritorijā;
2. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu;
3. Teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā papildus paredzēt pasākumus konkrētu objektu (lielu inženierbūvju, transporta un loģistikas objektu, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumu, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietu, atkritumu poligonu, biogāzes koģenerācijas staciju) ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;
4. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem pēc piesārņojošo darbības veidu atļaujām vai citiem kritērijiem;
5. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredzēt vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.

2.2.2.1.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar gaisa piesārņojumu

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu gaisa piesārņojumu pilsētā, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, tika veikta visu TIAN gaisa piesārņojuma punktu analīze. Tika vērtēts, kādi punkti šobrīd ir iekļauti TIAN, kāda ir to sasaiste ar citiem normatīvajiem aktiem, kādas ir galvenās problēmas šo TIAN punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu (Tabula Nr.8).

Tabula Nr.12. TIAN punkti par gaisa piesārņojumu

Tēma	TIAN punkti	Saistītie normatīvie akti	Problēmas	Nākamie soļi
NO₂ piesārņojums	130. ¹ Lemjot par būvniecības atļaušanu teritorijā, kur ir konstatēts slāpekļa dioksīda (NO ₂) gada robežlieluma pārsniegums, ņem vērā Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošos noteikumus Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu”.	1. Likums „Par piesārņojumu” , kas nosaka, ka var izdot saistošos noteikumus, kas attiecīgajā teritorijā ierobežo vai aizliedz tādu piesārņojošu darbību uzsākšanu, kuru izraisītā emisija var palielināt kopējo attiecīgā piesārņojuma daudzumu šajā teritorijā. 2. RD saistošie noteikumi Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu” ,	1. Šobrīd MK saistošie noteikumi Nr 60 vairs nav spēkā un ir izstrādāti RD saistošie noteikumi Nr.167. Tajos iekļauti esošie RD saistošie noteikumi Nr.73, kā arī noteikti jauni apbūves ierobežojumi un zonas PM ₁₀ piesārņojuma m, balstoties uz 2014.g. nogalē RD MVD izstrādātajām PM ₁₀ izkliežu kartēm.	1. Nepieciešamības gadījumā adaptēt TIAN punktus, ņemot vērā RD saistošajos noteikumos iestrādātās prasības par PM ₁₀ daļiņām.
	130. ² Ja būvniecību plāno teritorijā, kas saskaņā ar Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu” atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, un šīs būvniecības rezultātā tiks uzbūvēta vai ierīkota stacionāra	kas nosaka kārtību, kādā ievērot NO ₂ gaisa piesārņojuma kartes un no tām izrietošos apbūves un izmantošanas ierobežojumus. Šie noteikumi kopā ar TIAN 130.1-130.3 punktiem veido vienotu pašvaldības izdotu saistošo	1. Šādā redakcijā šis punkts netiek piemērots, jo: a) Būvvalde nespēj izvērtēt iesniegto NO ₂ koncentrāciju, jo nav tādu speciālistu; b) Būvvalde nespēj noteikt NO ₂ pasākumus viena zemes gabala robežās, jo, lai NO ₂ pasākumi būtu efektīvi, tiem ir jāaptver	1. Pilnveidot 130. ² p., nosakot konkrētus un reālus pasākumus, kas ir jāveic būvniecības ierosinātajam II zonā, lai samazinātu NO ₂ piesārņojumu, lai Būvvalde zinātu, ko konkrēti prasīt. 2. Vai nebūtu iespējams ieviest kompleksus risinājumus,

iekārta, kura radīs piesārņojošās vielas NO ₂ emisiju, vai transportlīdzekļu novietne ar vairāk nekā 50 transportlīdzekļu ietilpību vai ar transportlīdzekļu mainību uz vienu transportlīdzekļu novietni, lielāku par 2 transportlīdzekļiem jebkurā diennakts stundā, būvniecības ierosinātais iesniedz Būvvaldē iecerētās darbības rezultātā plānoto piesārņojošās vielas NO ₂ summāro gada vidējo koncentrāciju (kopā ar fonu), to izvērtējot, Būvvalde plānošanas un arhitektūras uzdevumā nosaka pasākumus slāpekļa dioksīda koncentrācijas mazināšanai.	noteikumu kopu, kas regulē NO ₂ karšu izmantošanu pilsēt būvniecības jautājumos. 3. MK Nr.711 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” , kas nosaka detālplānojumu un lokālplānojumu izstrādes kārtību un saturu. Tie ir īpaši svarīgi sasaistē ar TIAN punktu 130.3, kur tiek runāts par detālplānojuma izstrādi.	lielākas teritorijas, kā arī lielākoties šie pasākumi skar tehnoloģiju uzlabojumus, kas ir nevis Būvvaldes, bet VVD kompetence. Kompleksus NO ₂ samazināšanas pasākumus nav lietderīgi „uzlikt” vienam attīstītājam, it sevišķi, ja viņa zemes gabals atrodas vietā, kur par lielāko daļu piesārņojuma nav atbildīgs viņa objekts. 2. Nav vairs PAU.	kas paredzētu, ka slogs nav jānes vienam objekta attīstītājam it sevišķi, ja viņa objekts nav vainojams pie lielākās daļas piesārņojuma (piemēram, tiek plānots attīstīt mazu uzņēmumu pie ielas, kur ir liela satiksmes intensitāte un piesārņojums).
--	---	---	--

	130.³ Izstrādājot detālplānojumus, lokāplānojumus teritorijās, kur piesārņojošās vielas slāpekļa dioksīda (NO₂) pieļaujamais robežlielums gadā cilvēka veselības aizsardzībai pārsniedz vai ir tuvu pieļaujamajam normatīvam 40 µg/m³ (I un II gaisa piesārņojuma teritoriālās zonas), paredz vienu vai vairākus pasākumus slāpekļa dioksīda (NO₂) emisiju mazināšanai atbilstoši konkrētās teritorijas īpašajiem apstākļiem, piemēram, autotransporta kustības ierobežošanu, autonovietņu skaita samazināšanu, sabiedriskā transporta pieejamības palielināšanu, apstādījumu teritoriju platību palielināšanu u.c. pasākumus.		1. Šādā redakcijā šis punkts, precīzāk sadaļa par detālplānojumu, šobrīd netiek piemērots Būvvaldē, jo ir nepieciešams precīzāks izklāsts par to, kāda informācija ir jāiesniedz un kādi soļi jāveic, lai var izvērtēt, kādi pasākumi ir jāveic un kāda būs to efektivitāte	1. Pārstrādāt 130.³ p., lai Būvvaldei un ierosinātajam būtu skaidrs, kas ir jāprasa. Ir jānosaka, ka ierosinātājs: a) Iesniedz iecerētās darbības rezultātā plānoto piesārņojošās vielas NO₂ summāro gada vidējo koncentrāciju (kopā ar fonu) b) Iesniedz piesārņojuma samazinošos pasākumus, pamatojot tos ar modelēšanas datiem, kas pierāda šo pasākumu efektivitāti (modelējot jāizmanto MK Nr. 182 noteiktās metodes jeb programmas) 2. Pievērst uzmanību tam, lai vienam attīstītājam nav nesamērīgs slogs par piesārņojuma samazināšanu it sevišķi, ja konkrētais objekts nav/nebūs atbildīgs par
--	---	--	--	--

				lielāko daļu piesārņojumu, kas tur atrodas arī bez šī objekta izbūves.
Izvērtējums	130. ⁴ Jaunu B kategorijas infrastruktūras objektu plānošanā jāveic gaisa kvalitātes kvantitatīvais novērtējums.	1. Likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, kas nosaka, kādiem objektiem un kuros gadījumos ir nepieciešams IVN, kura ietvaros jāveic gaisa kvalitātes novērtējums. 2. MK Nr.91 „Kārtība, kādā reģionālā vides pārvalde izdod tehniskos noteikumus paredzētajai darbībai, kurai nav nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums”, kuros nosaka, kuriem objektiem ir nepieciešami tehniskie noteikumi un kas tajos ir jāiekļauj, t.sk. vai ir nepieciešams	1. Šādā redakcijā šis punkts šobrīd netiek piemērots, jo B kategorijas ceļus plāno un nosaka teritorijas plānošanas dokumentos, kuriem parasti tiek veikts stratēģiskais uz vidi novērtējums, kā rezultātā nav lietderīgi prasīt vēl arī atsevišķu gaisa kvalitātes novērtējumu B kategorijas ceļiem.	1. Izslēgt no TIAN

		veikt gaisa kvalitātes novērtējumu.		
Tehnoloģijas	130. ⁵ Plānojot jaunus ražošanas uzņēmumus vai arī rekonstrējot esošos, būvprojektā jāparedz dūmgāzu attīrīšanas tehnoloģiju izmantošana.	1. Likums „Par piesārņojumu”, kas nosaka galvenās vadlīnijas tehnoloģiju izvēlē konkrētu kategoriju uzņēmumiem. Piemēram, šis likums nosaka, ka A kategorijas uzņēmumiem ir jāpielieto labākie pieejamie nozares tehniskie paņēmieni, bet uz B kategoriju to neattiecina. 2. MK Nr.1082 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un	1. Šādā redakcijā šis punkts šobrīd netiek piemērots, jo tas ir pārāk vispārīgs un nav samērīgs. 2. Tika izskatīta iespēja šo punktu konkretizēt, taču nepieciešamībā pēc dūmgāzu attīrīšanas tehnoloģijām ir atkarīga no tik daudz mainīgajiem (dūmeņa augstuma, katla jaudas, emisiju veida utt.) , ka nebūtu iespējams tos lietderīgi un objektīvi noteikt. 3. Pārrunājot šo jautājumu	1. Punktu šādā redakcijā izslēgt no TIAN 2. Izvērtēt, vai dūmgāzu attīrīšanas iekārtas nav iekļaujams kā viens no pasākumiem pie 130.²p. jaunās redakcijas

		izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai”, kas nosaka darbības apjomus un tehnoloģijas konkrētām kategorijām, taču tās nosaka tad, kad objekts jau ir uzbūvēts, nevis plānošanas stadijā, kā tas ir noteikts TIAN punktā	ar RD MVD un VVD Lielrīgu, tika nolemts, ka tehnoloģiju prasības, t.sk. dūmgāzu attīrīšanas tehnoloģijas, būtu labāk atstāt Lielrīgas kompetencē, kad tā izsniedz piesārņojošās darbības atļaujas.	
	130. ⁶ Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiepakotu birstošu materiālu uzglabāšanu un pārkraušanu un šīs darbības apjoms pārsniedz 500 000 tonnu gadā, būvniecībā, rekonstrukcijā vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto slēgti uzglabāšanas un pārkraušanas paņēmieni, kas atbilst labākajām pieejamām metodēm attiecīgā nozarē.	1. Likums „Par piesārņojumu”, kas nosaka galvenās vadlīnijas tehnoloģiju izvēlē konkrētu kategoriju uzņēmumiem. Piemēram, šis likums nosaka, ka A kategorijas uzņēmumiem ir jāpielieto labākie pieejamie nozares tehniskie paņēmieni, bet uz B kategoriju to neattiecina. 2. MK Nr.1082 „Kārtība, kādā	-	1. Izsvērt, vai atstāt šādā redakcijā vai piedāvāt ieviest punktu, kurā prasīt nozares labākās tehnoloģijas, nevis slēgtas tehnoloģijas. RB piedāvāja prasīt nevis slēgtas tehnoloģijas, bet vienkārši labākās nozares tehnoloģijas, jo ne visām beramkravām ir iespējams nodrošināt slēgtu kravu kraušanu drošības un citu apsvērumu dēļ.

		piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai”, kas nosaka darbības apjomus un tehnoloģijas konkrētām kategorijām pēc tam, kad objekts jau ir uzbūvēts, bet pirms nodošanas ekspluatācijā		2. Formulējumu var mainīt uz <u>labākos pieejamos tehniskos paņēmienus</u>, lai novērstu vai ierobežotu piesārņojuma rašanos.
Monitorings	130.⁷ Gaisa monitoringu uz attiecīgā objekta vai būves teritorijas robežas tuvākās dzīvojamās apbūves virzienā nodrošina attiecīgā objekta īpašnieks vai piesārņojošās darbības veicējs šādos gadījumos: 130.⁷1. daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2.5} monitoringu, ja teritorijā tiek uzglabāti vai pārkrauti neiepakoti birstoši materiāli vai veikta to	1. Likums „Par piesārņojumu”, kas nosaka, ka operators nodrošina piesārņojošas darbības monitoringu. 2. MK Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka kvalitātes normatīvus ārtelpu gaisam, kā arī robežlielumus, monitoringa metodes un veicamos pasākumus	1. 130.⁷3.p. formulējums „tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijā” ir ticis apstrīdēts, jo ir traktējams vairākos veidos	1. Labot 130.⁷3 formulējumu frāzei „tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijā” uz „tuvākās esošās un plānotās apbūves virzienā”.

	drupināšana, un atbilstoši MK 2010.gada 30.novembra noteikumiem Nr.1082 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” izsniegtajā piesārņojošās darbības atļaujā noteiktais darbības apjoms pārsniedz 100 000 tonnu gadā un netiek izmantoti slēgti uzglabāšanas un pārkraušanas paņēmieni, kas atbilst labākajām pieejamām metodēm attiecīgajā nozarē; 130.⁷² benzola monitoringu, ja teritorijā uzglabā naftas, naftas ķīmijas produktus un ķīmiskos produktus uzglabāšanas iekārtās ar kopējo ietilpību 10 000 un vairāk tonnu, un benzolam	piesārņojuma gadījumā 3. MK Nr.158 „Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai”, kas nosaka prasības monitoringam, emisiju kontrolei un rezultātu izmantošanai		
--	--	--	--	--

	noteikts emisijas limits; 130.⁷³. pēc pašvaldības pieprasījuma daļiņu PM₁₀, daļiņu PM_{2.5}, benzola vai citu piesārņojošo vielu monitoringu, ja summārā attiecīgās piesārņojošās vielas koncentrācija tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijā pārsniedz normatīvajos aktos noteikto augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni vai gaisa kvalitātes normatīvu un operatoram noteiktais attiecīgās piesārņojošās vielas emisijas limits ir viena vai vairākas tonnas gadā.			
	130.⁸ Saistošo noteikumu 130.7 punktā norādītā vides monitoringa veikšanai jāizmanto nepārtraukta monitoringa metodes, kas nodrošina		-	1. Atstāt šādā redakcijā

	mērījumu rezultātu analīzes iespēju atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam gaisa kvalitātes normatīva noteikšanas periodam.			
	130. ⁹ Saistošo noteikumu 130. ⁷ apakšpunktā norādītā monitoringa rezultāti vienu reizi pusgadā jāiesniedz pašvaldībā datu apkopošanai un datu bāzes veidošanai.		1. Šis punkts tika iekļauts TIAN kopā ar 2013.g. grozījumiem. 2. Pārrunājot šo punktu ar RD MVD Un VVD Lielrīgu, nonācām pie secinājuma, ka pašvaldībai nav jēgas ievākt šos datus un veidot datu bāzi, jo a) pašvaldībai nav kontroles funkcijas, kas nozīmē, ka šos datus varētu izmantot tikai informatīvi, kas būtu ļoti dārgi un nelietderīgi, it sevišķi, ja pašvaldībai nav konkrēta mērķa, ko ar šiem datiem darīt b) šos datus varētu sniegt VVD Lielrīgai, taču arī viņiem nav lietderīgi	1. Izskatīt iespēju izslēgt no TIAN

			saņemt nepārtrauktā monitoringa datus, jo, ja vien tie nav apstrādāti, tos tāpat nevar izmantot kontrolei 2. Nolēmām, ka: a) operatori var šos datus izmantot savām vajadzībām, jo tie palīdz viņiem sniegt kvalitatīvāku informāciju par uzņēmuma darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti ikgadējos pārskatos, kas ir jāiesniedz LVĢMC, kuri šo informāciju apkopo LVĢMC datu bāzes sadaļā „Nr.2 – Gaiss. Pārskats par gaisa aizsardzību”; b) šos datus var izmantot VVD Lielrīgas inspektori operatīvajam darbam, kad tie ierodas uzņēmumā, reaģējot uz sūdzībām. c) operatoriem nav	
--	--	--	---	--

			nepieciešamības iesniegt šos datus pašvaldībai datu apkopošanai un datu bāzes veidošanai.	
--	--	--	---	--

No TIAN analīzes izriet, ka **TIAN redakcijā**:

1. Ir jāprecizē pāris punktu formulējums, lai uzlabotu to piemērošanu;
2. Ir jāizņem punkti, kuru piemērošana nav šobrīd iespējama vai arī tie nav teritorijas plānošanas līmeņa jautājumi;

Konkrēti TIAN punktu formulējumi, kā arī citi piedāvātie risinājumi ir apskatīti nodaļā 2.2.2.1.5

2.2.2.1.5. Nepieciešamās izmaiņas TIAN redakcijā

1. Uzlabot esošo TIAN punktu redakciju saskaņā ar nodaļu 2.2.2.1.4.
2. Iekļaut jaunu punktu TIAN:
Tiek nodrošināts nepārtraukts gaisa piesārņojošo vielu (benzola, daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5}) monitorings teritorijā, kurā jānodrošina atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem (pie noteikta kravu apgrozījuma/termināla ietilpības).
3. Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:
 - i. 62.punktu - iekļaut punktus, kas teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā nosaka prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu;
 - ii. 144.punktu - iekļaut punktus, kas teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā papildus paredz pasākumus konkrētu objektu (lielu inženierbūvju, transporta un loģistikas objektu, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumu, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietu, atkritumu poligonu, biogāzes koģenerācijas staciju) ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;
 - iii. 145.punktu - veikt pētījumu un izvērtēt iespēju noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem. Šis visticamāk nav realizējams šajā

plānošanas periodā, bet ir attiecināms uz plānošanu pēc 2030.gada;

2.2.2.1.6. Risinājumi RTP

1. Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:
 - a. 147.punktu, apsvērt veidot zonējumu, kas paredz, ka jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas nedrīkst paredzēt vietās, kur ir gaisa piesārņojuma pārsniegumi. Šajā gadījumā ir nepieciešams definēt, vai jauna apbūves teritorija ir uzskatāma kā jauna pret esošo, faktisko situāciju vai pret atļauto zonējumu.

2.2.2.1.7. Risinājumi ar citiem instrumentiem

1. Paredzēt un īstenot konkrētus ar teritorijas plānošanu saistītus pasākumus gaisa rīcības programmas ietvaros. Gaisa rīcības programma ir atsevišķs, visām RD struktūrvienībām saistošs dokuments, kura uzdevumi nav papildus jāiekļauj jeb jāatkārto apbūves noteikumos, bet tos būtu svarīgi ņemt vērā, veidojot TIAN un RTP. Spēkā esošā gaisa rīcības programma ir paredzēta līdz 2015.gada beigām, kas nozīmē, ka 2016.gadā tiks izveidota jauna programma, kas iekļaus jaunas rīcības un pasākumus, kurus nav nepieciešams dublēt TIAN, bet būtu svarīgi ņemt vērā, veidojot jauno TIAN un RTP.
2. Uzlabot gaisa rīcības programmas īstenošanu, jo šobrīd tajā ir paredzēti vairāki pasākumi, kas fundamentāli uzlabotu situāciju, taču netiek realizēti dažādu (lielākoties finansiālu) iemeslu dēļ;
3. Izveidot normatīvo regulējumu saistībā ar kuģu radītajām emisijām gaisā;
4. Izskatīt iespēju izveidot precīzākas piesārņojuma kartes, kas spētu identificēt konkrētus piesārņojuma avotu veidus noteiktās teritorijās. Tas palīdzētu atšķirt piesārņojumu, kas rodas ostas darbības rezultātā, no tā, kas pilsētā ir neatkarīgi no ostas teritorijā esošajiem uzņēmumiem, tādējādi uzlabojot turpmāko kontroles un plānošanas procesu.

2.2.2.2. Smaku piesārņojums

RBO teritorijas un apkaimes iedzīvotāji bieži vien sūdzas par dažādām smakām, kas traucē gan dienas, gan nakts laikā un kas nav saistītas ar monitoringa stacijā fiksētajām vielām.

Galvenie normatīvi akti, kas regulē šo jomu:

1. **Likums „Par piesārņojumu”**, kas nosaka galvenās vadlīnijas piesārņojuma kontroles un novēršanas jomā;
2. **MK noteikumi Nr.724 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”**, kas nosaka smaku robežlielumus, tās novērtēšanas metodes un kārtību, kādā ierobežo piesārņojošas darbības izraisīto smaku izplatīšanos.

2.2.2.2.1. Piesārņojuma avoti

RBO teritorijā smaku piesārņojums lielākoties rodas no šādiem avotiem:

1. Stacionārajiem avotiem - ostas operatoriem;
2. Mobilajiem avotiem – kuģiem un dzelzceļa.

Stacionārie avoti – ostas operatori

Saskaņā ar MK Nr.724, ja „A vai B kategorijas piesārņojošās darbības rezultātā piesārņojošo vielu emisija izraisa vai var izraisīt traucējošu smaku, operators izstrādā smaku emisijas limita projektu”. Operators iesniedz šo projektu VVD Lielrīgai, kas atbild ne tikai par emisijas limita projekta ievērošanu, bet arī par operatīvo reaģēšanu uz iedzīvotāju sūdzībām un smaku piesārņojuma kontroli pilsētvidē.

Gadījumos, ja operatoram ir C kategorijas piesārņojošās darbības atļauja vai tā darbībai nav nepieciešama piesārņojošās darbības atļauja un šis operators izraisa traucējošu smaku, tad VVD šim operatoram nosaka konkrētas prasības smaku samazināšanai vai nu tehniskajos noteikumos vai atsevišķā lēmumā.

Papildus šiem nosacījumiem pašvaldības gaisa rīcības programmā⁴¹ iekļautas dažādas rīcības ar mērķi samazināt smaku piesārņojumu.

Lielākā problēma ar smakām, kuras izraisa stacionārie avoti, ir šo smaku kontrole, jo:

1. Inspektori ne vienmēr ir spējīgi laicīgi reaģēt (it sevišķi vakaros/brīvdienās), kā rezultātā tiek veikta apsekošana, kad smakas vairs nav;

⁴¹ Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015.gadam

2. Inspektoriem ne vienmēr ir pieejams nepieciešamais tehniskais nodrošinājums, lai varētu konstatēt smaku piesārņojumu. Nepieciešamais ekipējums ir ļoti dārgs, un VVD šobrīd nav pietiekams tehniskais nodrošinājums;
3. Ja vairāki potenciālie piesārņotāji ir vienkopus, ir grūti identificēt un pierādīt, no kura uzņēmuma konkrēti nāk smakas.

Mobilie avoti - Kuģi un dzelzceļš

MK noteikumi Nr.724 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos” šobrīd izvirza nosacījumus tikai stacionāriem objektiem, kas izraisa smaku, bet 2015.g. laikā VARAM plāno izstrādāt atsevišķus noteikumus smakām, kas rodas no naftas produktu uzglabāšanas un pārkraušanas. Šajos noteikumos iekļaus arī mobilos piesārņojuma avotus, tādus kā kuģus, vilcienu sastāvus u.c., kas ostas darbības gadījumā varētu būtiski uzlabot situāciju, kā arī potenciāli pavērt jaunas iespējas pašvaldībai ietekmēt smaku piesārņojumu ar teritorijas plānošanas instrumentiem.

2.2.2.2.2. Dati par smaku piesārņojumu

Normatīvie akti neparedz konstantu smaku mērīšanu pilsētas mērogā, un dati par smakām tiek ievākti tikai tajos gadījumos, kad tiek saņemtas iedzīvotāju sūdzības par konkrētiem uzņēmumiem, kā rezultātā nav pieejama visaptveroša informācija par smaku piesārņojumu Rīgas pilsētā.

2.2.2.2.3. Teritorijas plānošanas loma smaku piesārņojuma samazināšanā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var risināt smaku piesārņojumu, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi gaisa piesārņojuma samazināšanā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar smaku piesārņojuma līmeni konkrētās teritorijās. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.13.

Tabula Nr.13. Teritorijas plānošanas loma smaku piesārņojuma samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
MK noteikumi Nr.724 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”		
Ja VVD ir uzlikusi operatoram par pienākumu izstrādāt pasākumu plānu smaku samazināšanai, tad pēc šī plāna iesniegšanas VVD izsūta to izvērtēšanai un priekšlikumu iesniegšanai dažādām institūcijām, t.sk. pašvaldībai (parafrāzēti 28.-30.p.)	Nē	
Gadījumā, ja VVD ir uzlikusi vairākiem operatoriem par pienākumu izstrādāt kopīgu smaku samazināšanas pasākumu plānu un šie operatori nevar savā starpā vienoties, tad VVD sasauc kopīgu sapulci, kurā vienoties par šo plānu, pieaicinot šajā sapulcē arī pašvaldību (parafrāzēts 36.p.)	Nē	
MK 240		
62. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā var noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu.	Jā	Šobrīd TIAN nav konkrētu punktu, kas izvirzītu vēl papildus prasības aizsardzībai pret smaku piesārņojumu, kas nāktu konkrēti no uzņēmumiem vai tirdzniecības/pakalpojumu objektiem.
144. Plānojot lielas inženierbūves, transporta un loģistikas objektus, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumus, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietas, atkritumu poligonus, biogāzes koģenerācijas stacijas, teritorijas plānojumā, lokālplānojuma vai detālplānojumā papildus paredz: 144.1. pasākumus šādu objektu ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;	Jā	Šobrīd TIAN nav konkrētu punktu, kas izvirzītu vēl papildus prasības aizsardzībai pret smaku piesārņojumu, kas nāktu konkrēti no 144.p. definētajām būvēm.
145. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā var noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un	Jā	Šobrīd TIAN nav noteikti minimālie attālumi starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un

dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem.		dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem. Šī punkta ieviešanai būtu nepieciešams apjomīgs pētījums par dažādu uzņēmumu negatīvo ietekmi uz vidi, lai varētu ģeneralizēt un noteikt konkrētus minimālos attālumus. Šobrīd nav informācijas, ko varētu izmantot par pamatu šādu minimālo attālumu noteikšanai.
146. Esošajās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojumu radošu objektu tuvumā pašvaldība var paredzēt pasākumus trokšņa mazināšanai, piesārņojuma un citu negatīvu faktoru novēršanai tādā kārtībā un apjomā, kā to nosaka normatīvie akti piesārņojuma jomā.	Jā	Šis punkts vienkārši paredz citu normatīvo aktu ievērošanu.
147. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.	Jā	Ņemot vērā, ka nav pieejami dati par smaku piesārņojumu pilsētā, tad nav arī iespējams paredzēt ierobežojumus konkrētās vietās, balstoties uz smaku piesārņojumu

No tabulas Nr.13 izriet, ka smaku piesārņojumu ar TPI var samazināt šādos veidos:

1. Paredzēt un īstenot konkrētus ar teritorijas plānošanu saistītus pasākumus gaisa rīcības programmas ietvaros;
2. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu;
3. Teritorijas plānojumā, lokālplānojuma vai detālplānojumā papildus paredzēt pasākumus konkrētu objektu (lielu inženierbūvju, transporta un loģistikas objektu, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumu, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietu, atkritumu poligonu, biogāzes koģenerācijas staciju) ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;
4. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem;
5. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredzēt vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.

2.2.2.2.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar smaku piesārņojumu

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu smaku piesārņojumu pilsētā, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, tika veikta visu TIAN gaisa piesārņojuma punktu analīze. Tika konstatēts, ka nav konkrētu punktu, kas attiektos uz smaku piesārņojumu.

Nemot vērā, ka augstāk stāvoši normatīvi paredz vairākus TPI, ar kuriem varētu risināt smaku piesārņojumu, tai skaitā tādas, kuri būtu iekļaujami TIAN, bet šobrīd nav, nākamā piedāvā iespējamus risinājumus TIAN pilnveidošanai un smaku piesārņojuma samazināšanai arī ar citiem instrumentiem.

2.2.2.2.5. Nepieciešamās izmaiņas TIAN redakcijā

1. Iekļaut jaunus punktus TIAN:
 - a. Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:
 - i. 62.punktu - iekļaut punktus, kas teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā nosaka prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu;

- ii. 144.punktu - iekļaut punktus, kas teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā papildus paredz pasākumus konkrētu objektu (lielu inženierbūvju, transporta un loģistikas objektu, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumu, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietu, atkritumu poligonu, biogāzes koģenerācijas staciju) ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;
- iii. 145.punktu - veikt pētījumu un izvērtēt iespēju noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem. Šis visticamāk nav realizējams šajā plānošanas periodā, bet ir attiecināms uz plānošanu pēc 2030.gada;

2.2.2.2.6. Risinājumi RTP

- 1. Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:
 - a. 147.punktu, apsvērt veidot zonējumu, kas paredz, ka jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas nedrīkst paredzēt vietās, kur ir gaisa piesārņojuma pārsniegumi.

2.2.2.2.7. Risinājumi ar citiem instrumentiem

- 1. Paredzēt un īstenot konkrētus ar teritorijas plānošanu saistītus pasākumus gaisa rīcības programmas ietvaros, kas paredz smaku piesārņojuma samazināšanu. Gaisa rīcības programma ir atsevišķs, visām RD struktūrvienībām saistošs dokuments, kura uzdevumi nav papildus jāiekļauj jeb jāatkārto apbūves noteikumos, bet tos būtu svarīgi ņemt vērā, veidojot TIAN un RTP. 2016.gadā izveidotā jaunā programma, kas iekļauj jaunas rīcības un pasākumus, nav nepieciešams dublēt TIAN, bet būtu svarīgi ņemt vērā, veidojot jauno TIAN un RTP.
- 2. Uzlabot smaku piesārņojuma kontroli – operatīvo dienestu reaģēšanas ātrumu, tehnisko nodrošinājumu, spēju identificēt konkrētu piesārņojuma avotu utt.
- 3. Gaidīt jaunu MK regulējumu, kuru plāno izstrādāt VARAM, kas paredzēs noteikumus mobiliem smaku avotiem, kas nodarbojas ar naftas produktu uzglabāšanu un pārkraušanu.

Apsvērt iespēju ievākt datus par smaku piesārņojumu pilsētā un veidot datu bāzi, kas varētu palīdzēt gan tālākajā smaku kontroles darbā, gan arī teritorijas plānošanā.

2.2.2.3. Trokšņa piesārņojums

RBO darbības rezultātā rodas trokšņa piesārņojums ne tikai no uzņēmumu iekārtām un pārkraušanas operācijām, bet arī dzelzceļa un auto transporta, kas ir neatņemama ostas darbības sastāvdaļa. Gan RBO teritorijā, gan ostas apkaimēs lielākā problēma ir tieši dzelzceļš un tā radītais troksnis.

Galvenie normatīvi akti, kas regulē šo jomu:

1. **Likums „Par piesārņojumu”**, kas nosaka galvenās vadlīnijas piesārņojuma kontroles un novēršanas jomā;
2. **MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”**, kas nosaka trokšņa robežlielumus, prasības trokšņa kartēšanai un metodes trokšņa novērtēšanai;
3. **MK noteikumi Nr.163 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”**, nosaka prasības tādu ārpus telpām izmantojamu iekārtu ražošanai, marķēšanai un atbilstības novērtēšanai, kuras emitē troksni;
4. **MK noteikumi Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 "Būvakustika"”**, kas nosaka būvniecības prasības, lai nodrošinātu, ka trokšņa robežlielumi netiek pārsniegti. Šie noteikumi ir attiecināmi uz publiskām un dzīvojamām ēkām un apbūves teritoriju.

2.2.2.3.1. Piesārņojuma avoti

RBO teritorijā trokšņa piesārņojums lielākoties rodas no šādiem avotiem:

1. Ostas operatoriem;
2. Transporta – auto transporta un dzelzceļa.

Operatori

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.1082 uzņēmums, kurš grasās veikt piesārņojošu darbību, ir nepieciešama piesārņojošās darbības atļauja, kurā ir jānorāda uzņēmuma ietekme uz vidi, tai skaitā plānotie trokšņa avoti un to emisijas.

Trokšņa robežlielumus nosaka MK noteikumi Nr.16, un to ierobežošanu saskaņā ar likumu „Par piesārņojumu” kontrolē Veselības inspekcija. Realitātē, ja Veselības inspekcija saņem sūdzības par trokšņiem, kurus izraisa saimnieciskā darbība (tai skaitā uzņēmumi), iekārtas vai transports, tad tā sadarbojas ar VVD, kura ir atbildīgā institūcija par piesārņojošo atļauju izsniegšanu, un VVD tad nosaka rīcības plānu. Ja ir nepieciešams veikt laboratoriskus trokšņu mērījumus, tad to organizē Veselības inspekcija.

Jebkurā gadījumā par trokšņa robežlielumu pārsniegšanu atbildīga ir persona, kuras īpašumā, lietošanā vai valdījumā esošā trokšņa avota darbības dēļ ir pārsniegti trokšņa robežlielumi, kā arī šī persona sedz izdevumus, kas saistīti ar trokšņa mērījumiem.

Transports

Veselības inspekcija pieņem un izskata sūdzības ne tikai trokšņa pārsniegumus no uzņēmumiem, bet arī no transporta. No komunikācijas ar Veselības inspekciju kļūst skaidrs, ka transporta trokšņu problēma šobrīd ir ļoti sasāpējis jautājums, jo:

1. Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.16 satiksmes trokšņiem ir nepieciešams gada mērījums, bet nodrošināt pietiekami daudz laboratoriskus mērījumus, lai varētu objektīvi izvērtēt trokšņus gada griezumā, ir dārgi un bieži vien neiespējami;
2. Arī tad, ja ir ticis pierādīts trokšņu pārsniegums kādā konkrētā teritorijā, visi prettrokšņa pasākumi ir ļoti finansiāli ietilpīgi un bieži vien atbildība tiek „futbolēta” no vienas institūcijas uz otru.

Šobrīd šī joma nav līdz galam sakārtota, jo nav nodrošināts reālistisks mehānisms, kas spētu fiksēt satiksmes trokšņu pārkāpumus un efektīvi tos samazināt.

2.2.2.3.2. *Dati par trokšņa piesārņojumu*

Monitoringa dati

Trokšņa mērījumi tiek veikti tikai tajos gadījumos, kad ir saņemtas sūdzības vai ir pamatotas aizdomas par robežlielumu pārsniegumiem, kas nozīmē, ka netiek veikts konstants reālā trokšņa līmeņa monitorings pilsētas mērogā.

Modelēšanas dati un aprēķini

Lai novērtētu trokšņa piesārņojumu pilsētā, pašvaldībai saskaņā ar likumu „Par piesārņojumu” ir jāizstrādā trokšņa stratēģiskās kartes. Tās tiek izstrādātas balstoties uz modelēšanas procesā iegūtajiem datiem, kas ietver dažāda profila datus par pilsētā esošajiem uzņēmumiem, transporta kustību, apbūves novietojumu utt.

2015.g. tika veikta trokšņa datu aktualizācija un tika izstrādātas jaunas trokšņa piesārņojuma kartes, kas ir pieejamas Rīgas Domes mājojā un vides mājas lapā⁴². No šīm trokšņa kartēm izriet šādi galvenie secinājumi par Rīgas brīvostas teritoriju un tās pieguļošajām apkaimēm:

1. Trokšņa, kas rodas **no autoceliem**, robežlielumu pārsniegumi:

⁴² <http://mvd.riga.lv/parvaldes/vides-parvalde/vides-troksnis>

- a. Dienā, vakarā un naktī robežlielumi tiek pārsniegti praktiski visās teritorijās, kas pieguļ galvenajiem autoceļiem, kas ved kravas uz/no ostas uzņēmumiem - Mangaļsalā, Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvī, Sarkandaugavā, Vējzaķsala, Pētersala/Andrejsala, Podrags, Bolderāja un mazliet Daugavgrīvas.
2. Trokšņa, kas rodas **no dzelzceļa**, robežlielumu pārsniegumi:
 - a. Diena:
 - i. Robežlielumi tiek pārsniegti Sarkandaugavā un mazliet Pētersalā.
 - b. Vakars un nakts:
 - i. Robežlielumi tiek pārsniegti Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvī, ļoti ievērojami Sarkandaugavā, gar sliedēm Pētersalā/Andrejsalā, kā arī Bolderājā un Daugavgrīvā.
3. Trokšņa, kas rodas **no rūpnieciskās darbības**, robežlielumu pārsniegumi:
 - a. Dienā, vakarā un naktī robežlielumi tiek pārsniegti pie uzņēmumiem Mangaļsalā, gar Meldru ielu Vecmīlgrāvī, vietām Mīlgrāvī un Sarkandaugavā, visā Eksportostā un daļā Andrejsalas, gar Podraga industriālajām teritorijām un vietām Bolderājā un Daugavgrīvā.
4. **Kopējie** trokšņa robežlielumu pārsniegumi:
 - a. Dienā, vakarā un naktī robežlielumi tiek pārsniegti gar ceļiem, dzelzceļiem un/vai uzņēmumiem Mangaļsalā, Vecdaugavā, Vecmīlgrāvī, Mīlgrāvī, Sarkandaugavā, Pētersalā/Andrejsalā, Podragā, Bolderājā un Daugavgrīvā.

Balstoties uz šīm kartēm un tajos atspoguļotajiem datiem 2016.gadā tiek plānots izstrādāt jaunu trokšņa rīcības programmu., kas paredzēs trokšņa samazināšanas pasākumus vietās, kur ir robežlielumu pārsniegumi.

Šobrīd spēkā esošā trokšņu rīcības programma, kas ir balstīta uz 2006.g. datiem, pagaidām nav bijusi ļoti efektīva, jo tā ir saistoša visām RD struktūrvienībām, bet ar tās palīdzību nav iespējams piespiest uzņēmumus vai citas institūcijas ieviest prettrokšņa pasākumus. Lielākā problēma ir tieši troksnis no dzelzceļa, kas nav RD atbildība, kā rezultātā programmā paredzētie prettrokšņa risinājumi nav saistoši tām pusēm, ka ir reāli atbildīgas par šo piesārņojumu. No otras puses saskaņā ar MK noteikumiem Nr.16 par trokšņa līmeņa pārsniegšanu ir atbildīgs trokšņa izraisītājs, kas nozīmē, ka vietās, kur ir trokšņa pārsniegumi dzelzceļa dēļ, LDz būtu jānodrošina prettrokšņa risinājumi, taču realitātē šie prettrokšņa pasākumi bieži vien netiek īstenoti. LDz pašlaik strādā pie elektrifikācijas projekta, kā rezultātā dzelzceļa radītais troksnis samazinās, taču jāuzlabo sadarbība ar LDz⁴³

⁴³ <http://www.ldz.lv/lv/latvijas-dzelzce%C4%BCa-t%C4%ABkla-elektifik%C4%81cija-0>

Secinājumi

Balstoties uz aktuālākajiem modelēšanas datiem, trokšņa robežlielumi pārsniegumi tika konstatēti praktiski visās ostas un pieostas apkaimēs no automašīnu (tai skaitā kravas auto) satiksmes, dzelzceļa kustības un rūpnieciskās darbības. Veidojot jauno trokšņa programmu, ir jāmeklē jauni, efektīvāki risinājumi šo pārsniegumu samazināšanai, kas ir reāli īstenojami un ieviešami.

2.2.2.3.3. Teritorijas plānošanas loma trokšņa piesārņojuma samazināšanā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var risināt trokšņa piesārņojumu, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi trokšņa piesārņojuma samazināšanā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar trokšņa piesārņojuma līmeni konkrētās teritorijās. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.14.

Tabula Nr.14. Teritorijas plānošanas loma trokšņa piesārņojuma samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Likums „Par piesārņojumu”		
18.pants (1) Trokšņa kartēšanu, trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi un ieviešanu aglomerācijās nodrošina attiecīgā pašvaldība. Ja aglomerācijas teritorijā ir vairākas pašvaldības, tās sadarbojas, veicot trokšņa kartēšanu un izstrādājot kopīgu rīcības plānu trokšņa samazināšanai.	Daļēji	Lai arī par trokšņa kartēšanu, trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi un ieviešanu ir galvenokārt atbildīgs RD MVD, rīcības plānā tiek iekļautas rīcības, kas attiecas uz pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD.
49.pants (2) Trokšņa robežlielumu ievērošanu kontrolē Veselības inspekcija, kā arī attiecīgās pašvaldības institūcijas, kurām pašvaldība ir deleģējusi minēto funkciju.	Nē	Rīgas pašvaldībai nav deleģēta šāda funkcija.
MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”		
5. Aglomerācijas teritorijai izstrādā un ar attiecīgās aglomerācijas pašvaldības domes lēmumu apstiprina: 5.1. trokšņa stratēģisko karti; 5.2. rīcības plānu.	Daļēji	Lai arī par trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi un ieviešanu ir galvenokārt atbildīgs RD MVD, rīcības plānā tiek iekļautas rīcības, kas attiecas uz pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD.
8. Pašvaldība ir tiesīga ar saistošajiem noteikumiem noteikt: 8.1. zemākus vides trokšņa robežlielumus atsevišķās teritorijās , izņemot aizsargjoslas gar autoceļiem un dzelzceļiem. Ja attiecīgajā teritorijā autoceļam, dzelzceļa līnijai vai lidostai ir izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns, pašvaldība, nosakot zemākus robežlielumus, saskaņo tos ar Satiksmes ministriju; 8.2. aizsardzībai pret troksni, izņemot aizsargjoslas gar autoceļiem un dzelzceļiem: 8.2.1. klusu rajonu apdzīvotā vietā – teritoriju apdzīvotā vietā, kurā trokšņa rādītāja vērtība ir mazāka par šo noteikumu 2. pielikuma 1.5.	Nē	RD MVD funkcija

apakšpunktā norādītajiem trokšņa robežlielumiem. Aglomerācijas pašvaldība saskaņā ar šo noteikumu 37.10. apakšpunktu klusos rajonus nosaka rīcības plānā. Ja attiecīgajā teritorijā autoceļam, dzelzceļa līnijai vai lidostai ir izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns, pašvaldība, nosakot klusos rajonus apdzīvotā vietā, saskaņo tos ar Satiksmes ministriju;		
12. Veselības inspekcija, pamatojoties uz attiecīgu iesniegumu, kontrolē saimnieciskās darbības (izņemot ar mūzikas atskaņošanu saistītas darbības) vai iekārtu (ieskaitot ventilācijas, saldēšanas iekārtas, kompresorus un liftus), vai satiksmes radītā trokšņa robežlielumu ievērošanu. Ar mūzikas atskaņošanu un citu ar sabiedrisko kārtību saistīto trokšņa kontroli nodrošina attiecīgā pašvaldība.	Nē	Pašvaldības policijas funkcija
14. Teritorija, kurā: 14.2. trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar trokšņa stratēģisko karti, kas izstrādāta atbilstoši šo noteikumu prasībām, vai vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ir pieļaujama ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 "Būvakustika" prasībām.	Nē	Būvvaldes funkcija – izvērtēt, vai būvprojekts saskaņā ar trokšņa stratēģisko karti atrodas trokšņu pārsnieguma zonā, un, ja jā, tad prasīt ievērot konkrēto LNB.
16. Satiksmes ministrija, izstrādājot trokšņa stratēģisko karti autoceļam, dzelzceļa līnijai vai lidostai, sadarbojas ar pašvaldību, kuras teritorija iekļauta trokšņa stratēģiskajā kartē (turpmāk – trokšņa ietekmētā pašvaldība).	Nē	Par trokšņa stratēģiskās kartes izstrādi un ieviešanu ir atbildīgs RD MVD.
Nosacījumi, kā pašvaldībai ir jānodrošina sabiedrības iesaiste un informēšana par stratēģisko karšu izstrādi, ar ko tā ir jāsaņemas un kur ir jāiesniedz (25.-33.p.)	Nē	RD MVD funkcija
35. Satiksmes ministrija, izstrādājot rīcības plānu autoceļam,	Daļēji	Lai arī par trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāna trokšņa

dzelzceļa līnijai vai lidostai, sadarbojas ar trokšņa ietekmēto pašvaldību.		samazināšanai izstrādi un ieviešanu ir galvenokārt atbildīgs RD MVD, rīcības plānā tiek iekļautas rīcības, kas attiecas uz pilsētplānošanu un par kuru izpildi atbildīgais ir RD PAD
Nosacījumi, kā pašvaldībai ir jānodrošina sabiedrības iesaiste un informēšana par rīcības plānu, ar ko tas ir jāaskaņo un kur tas ir jāiesniedz (41.-53.p.)	Nē	RD MVD funkcija
MK noteikumi Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 "Būvakustika"”		
51. Pašvaldības, kas teritorijas plānošanas procesā nosaka akustiskā diskomforta zonas vai ņem vērā to ietekmi, piemēro šajā būvnormatīvā un citos normatīvajos aktos noteiktās prasības apbūves aizsardzībai pret troksni.	Nē	Rīgas izstrādātajā trokšņa rīcības plānā tiek noteiktas akustiskā diskomforta zonas, kas nozīmē, ka Rīgā ir jāņem vērā gan šis LNB, gan citi normatīvie akti, kas paredz apbūves prasības aizsardzībai pret troksni. Šis nav teritorijas plānošanas jautājums, bet gan Būvvaldes kompetence.
MK 240		
62. Teritorijas plānojumā vai lokālpānojumā var noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu izvietojumam, to platībai, kā arī prasības blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu.	Jā	Šobrīd nav konkrētu TIAN punktu, kas fokusētos uz konkrētiem aizsardzības pasākumiem pret troksni, kas nāk tieši no uzņēmumiem vai tirdzniecības/pakalpojumu objektiem.
144. Plānojot lielas inženierbūves, transporta un loģistikas objektus, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumus, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietas, atkritumu poligonus, biogāzes koģenerācijas stacijas, teritorijas plānojumā, lokālpānojumā vai detālpānojumā papildus paredz: 144.1. pasākumus šādu objektu ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;	Jā	Šobrīd nav konkrētu TIAN punktu, kas fokusētos uz konkrētiem aizsardzības pasākumiem pret troksni, kas nāk no 144.p. noteiktajām būvēm.
145. Teritorijas plānojumā un lokālpānojumā var noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem.	Jā	Šobrīd TIAN nav noteikti minimālie attālum starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas

		objektiem. Šī punkta ieviešanai būtu nepieciešams apjomīgs pētījums par dažādu uzņēmumu negatīvo ietekmi uz vidi, lai varētu ģeneralizēt un noteikt konkrētus minimālos attālumus. Šobrīd nav informācijas, ko varētu izmantot par pamatu šādu minimālo attālumu noteikšanai.
146. Esošajās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojumu radošu objektu tuvumā pašvaldība var paredzēt pasākumus trokšņa mazināšanai, piesārņojuma un citu negatīvu faktoru novēršanai tādā kārtībā un apjomā, kā to nosaka normatīvie akti piesārņojuma jomā.	Jā	Šis punkts vienkārši paredz citu normatīvo aktu ievērošanu.
147. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.	Jā	Šis punkts šobrīd nav TIAN, tam arī nav jābūt TIAN, jo tas ir princips RTP2030 izstrādei. Ja apsver šī punkta piemērošanu zonējuma izveidē, tad ir nepieciešams definēt, vai jauna apbūves teritorija ir uzskatāma kā jauna pret esošo, faktisko situāciju vai pret atļauto.

No tabulas Nr.14 izriet, ka trokšņa piesārņojumu ar TPI var samazināt šādos veidos:

1. Paredzēt un īstenot konkrētus ar teritorijas plānošanu saistītus pasākumus trokšņa rīcības programmas ietvaros;
2. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā noteikt prasības ražošanas uzņēmumu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu ietekmei uz blakus esošo dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni, smakām un citu veidu piesārņojumu;
3. Teritorijas plānojumā, lokālplānojuma vai detālplānojumā papildus paredzēt pasākumus konkrētu objektu (lielu inženierbūvju, transporta un loģistikas objektu, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumu, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietu, atkritumu poligonu, biogāzes koģenerācijas staciju) ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;
4. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem;
5. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredzēt vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.

2.2.2.3.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar trokšņa piesārņojumu

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu trokšņa piesārņojumu pilsētā, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, tika veikta visu TIAN gaisa piesārņojuma punktu analīze. Tika vērtēts, kādi punkti šobrīd ir iekļauti TIAN, kāda ir to sasaiste ar citiem normatīvajiem aktiem, kādas ir galvenās problēmas šo TIAN punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu (Tabula Nr.15).

Tabula Nr.15. TIAN punkti par trokšņa piesārņojumu

Tēma	TIAN punkti	Saistītie normatīvie akti	Problēmas	Nākamie soļi
Trokšņa regulējošie normatīvi	123. Akustiskā trokšņa pieļaujamais normatīvus dzīvojamā un publisko ēku telpās nosaka MK 2011.gada 25.janvāra noteikumi Nr.76 „Noteikumi par trokšņa novērtēšanu dzīvojamā un publisko ēku telpās”, bet vidē – MK 2004.gada 13.jūlija noteikumi Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” un MK 2002.gada 23.aprīļa noteikumi Nr.163 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”.	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. MK noteikumi Nr.163 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”	1. MK Nr.76 un MK Nr.597 ir zaudējuši spēku, to vietā ir MK Nr.16 2. Šim punktam nav jēgas, jo vienkārši uzskaita augstāk stāvošus normatīvus, kas regulē šo jomu.	1. Izskatīt iespēju izslēgt no TIAN
Trokšņa novērtējums	124. Konkrētu teritoriju raksturojošos trokšņa rādītājus dienā, vakarā un naktī troksnim no ielām, sliežu ceļiem, gaisa kuģiem un ražošanas uzņēmumiem nosaka pēc to novietojuma saskaņā ar Rīgas aglomerācijai	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes	1. MK Nr.597 ir zaudējuši spēku, to vietā ir MK Nr.16 2. Nav skaidrs šī punkta pienesums apbūves noteikumiem.	1. Izskatīt iespēju izslēgt no TIAN

	izstrādāto trokšņa stratēģisko karti. Ja attiecīgajā vietā nav nosakāms prevalējošais trokšņa avots, izmanto trokšņa rādītājus no kopējiem trokšņa avotiem. Lai novērtētu akustisko situāciju un īstenotu prettrokšņa pasākumus, var pielietot arī trokšņa rādītāju mērījumus saskaņā ar MK 2004.gada 13.jūlija noteikumiem Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”.			
Prettrokšņa pasākumi	125. Vietās ar paaugstinātu trokšņa līmeni veic kompleksus trokšņa samazināšanas pasākumus saskaņā ar MK 2004.gada 13.jūlija noteikumiem Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” un MK 2011.gada 28.jūnija noteikumiem Nr.499	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. MK noteikumi Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 „Būvakustika””,	1. MK Nr.597 ir zaudējuši spēku, to vietā ir MK Nr.16 2. Nav skaidrs, vai šis punkts ir domāts, ka pašvaldībai ir jāveic šie pasākumi (saskaņā, piemēram, ar stratēģiskajām trokšņa kartēm) vai arī būvieceres iesniedzējam. 3. Šis punkts dublē MK	1. Izskatīt šo punktu kopā ar jauno piedāvāto trokšņu izskatīšanas kārtību, jo nav skaidrs, kādā (un vai) redakcijā to atstāt. Jauno mehānismu skatīt zemāk.

	„Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 „Būvakustika””.	kas nosaka dažāda veida trokšņa samazināšanas pasākumus.	Nr.16 14.2.p.	
Apbūve trokšņainā teritorijā	126. Ja apbūvei paredzētais zemesgabals atrodas pie dzelzceļa vai ielas, kur trokšņa rādītāji pārsniedz MK 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” [tagad MK Nr.16] noteiktos robežlielumus, saglabā vai izveido apstādījumu joslu gar dzelzceļu vai ceļu kā dabisku trokšņa slāpētāju. Prasības saglabājamās apstādījumu joslas platībai nosaka plānošanas un arhitektūras uzdevumā.	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes	1. MK Nr.597 ir zaudējuši spēku, to vietā ir MK Nr.16 2. 128.p. ietver šo situāciju, šis punkts nevajadzīgi to konkretizē tikai uz atsevišķiem gadījumiem, kad varētu vienkārši palikt pie 128.p.	1. Izskatīt šo punktu kopā ar jauno piedāvāto trokšņu izskatīšanas kārtību, jo nav skaidrs, kādā (un vai) redakcijā to atstāt. Priekšlikumu par jauno kārtību skatīt zemāk. 2. Prasību par apstādījuma joslām skatīt nodaļā 2.2.1.7
Apbūve pie B un C kategorijas ielām	127. Projektējot jaunas B vai C kategorijas ielas vai veicot to rekonstrukciju, paredz prettrokšņu pasākumus	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus,	1. Īsti nav skaidrs, par kuriem normatīvajiem aktiem šeit tiek runāts, jo nav normatīvu, kas nosaka	1. Nepieciešams precizēt šo punktu: a) Projektējot jaunas B vai C kategorijas ielas <u>vai</u>

	atbilstoši normatīvajiem aktiem.	trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. MK Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 "Būvakustika"”, kas nosaka dažāda veida prettrokšņu pasākumus	konkrētas prasības pie ceļu būvniecības, izņemot LBN 016-11 "Būvakustika", kas nosaka prasības ielu būvniecībai, kas ir blakus dzīvojamai un/vai publiskai apbūvei.	<u>dzelzceļu</u> vai veicot to rekonstrukciju [...] b) „Paredz prettrokšņu pasākumus atbilstoši normatīvajiem aktiem” vietā vajadzētu ielikt to pašu mehānismu, kādu prasīsim pie jebkurām būvēm, piemēram, atzinumu, kas iekļauj modelēšanu un prettrokšņa pasākumu efektivitātes izvērtēšanu. c) Ja ar normatīvajiem aktiem šeit ir domāti LNB Būvakustika, tad pasākumi jāparedz balstoties uz to, kāda ir plānotā izmantošanas jeb zonējums blakus šim ceļam vai sliedēm, jo Būvakustikas normatīvs attiecas tikai uz dzīvojamo un publisko apbūvi.
Prettrokšņ a pasākumi	128. Prettrokšņa pasākumus nosaka būvprojektā,	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības	1. Nav skaidrs, kas nosaka prettrokšņa pasākumus.	1. Izskatīt šo punktu kopā ar jauno piedāvāto trokšņu

	ņemot vērā būvobjekta novietojumu pilsētas teritorijā un Rīgas aglomerācijai izstrādāto trokšņa stratēģisko karti. Prettrokšņa pasākumus precizē, veicot akustiskās situācijas papildus modelēšanu.	kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. MK Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 ”Būvakustika” ”, kas nosaka dažāda veida prettrokšņu pasākumus	2. Šis punkts daļēji dublē MK Nr.16 14.2.p. un LBN 016-11 51.p. 3. Ko darīt ar gadījumiem, kad prettrokšņa pasākumus nevar paredzēt zemes gabala robežās?	izskatīšanas kārtību, jo nav skaidrs, kādā (un vai) redakcijā to atstāt. Jauno mehānismu skatīt zemāk. 2. Nomainīt „nosaka” uz „paredz”
Prettrokšņa ekrāni	130. Prettrokšņa ekrāns: 130.1. prettrokšņa ekrāna nepieciešamību pie jaunbūvējamām B un C kategorijas ielām un dzelzceļa, kā arī tā parametrus nosaka, veicot trokšņa līmeņa modelēšanu; 130.2. veidojot prettrokšņa ekrānus esošas apbūves gadījumā, tos var izmantot žogu vietā; 130.3. kā prettrokšņa ekrānu var izmantot ēkas vai to daļas, kurām nav jānodrošina	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” , kas nosaka trokšņu rādītājus, robežlielumus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. MK noteikumi Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 ”Būvakustika” ”, kas nosaka prasības prettrokšņu ekrāniem	1. 130.1. zaudē jēgu, ja tiek precizēts 127.p., kurā tiek ielikts papildinājums par dzelzceļu. 2. Nav nepieciešamības konkretizēt 130.1.p. tikai uz prettrokšņa ekrānu, tāpēc papildināts 127.p. ir labāks 3. 130.2. rada problēmas piemērošanā – nav noteikts, kuros tieši gadījumos var ekrānu izmantot žoga vietā 4. 130.3.p. būtu svarīgi atzīmēt, ka nevis siena var kalpot par ekrāna daļu, bet gan to, ka	1. Izslēgt 130.1.p. no TIAN 2. 130.2.p. Precizēt, ka to var darīt tikai tajos gadījumos, kad ekrāns jeb žogs ir starp būvi un B vai C kategorijas ceļu vai dzelzceļa sliekšņiem 3. Definēt, kas ir prettrokšņa ekrāns 4. Izslēgt 130.3.p. no TIAN

	prettrokšņa pasākumi.		ir jānodrošina ekrāna nepārtrauktība (tas ietver to, ka ekrāns var būt arī siena)	
Apbūve pie dzelzceļa	306. Attālums no dzelzceļa malējās sliedes līdz mājai ir vismaz 50 m. Ja ar tehniskiem paņēmieniem iespējams nodrošināt normatīvi pieļaujamā trokšņa līmeni un avārijas gadījumā samazināt iespējamo negatīvo ietekmi uz cilvēkiem un mājām, attālumu var samazināt, bet ne tuvāk par 25 m no dzelzceļa malējās sliedes līdz mājai.	1. MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, kas nosaka trokšņu rādītājus, trokšņu kartēšanu un novērtēšanas metodes 2. „Aizsargjoslu likums”, kas nosaka aizsargjoslas arī dzelzceļam, kas kalpo ne tikai tam, lai uzlabotu dzelzceļa drošību, bet arī samazinātu dzelzceļa negatīvo ietekmi uz vidi, t.sk. samazinātu trokšņa piesārņojumu. Šis likums paredz, ka dzelzceļam minimālā aizsargjosla ir 25m.	1. Lielākā problēma ir ar šī punkta piemērošanu realitātē, jo ne RD, ne arī Veselības inspekcijai nav pieejami mehānismi, lai VAS „Latvijas Dzelzceļš” ieviestu trokšņu samazinošos pasākumus arī tad, kad dzelzceļš ir tuvāk par 50m un ir zināmi trokšņu robežlielumu pārsniegumi, neskatoties uz to, ka MK Nr.16 nosaka, ka „par trokšņa robežlielumu pārsniegšanu ir atbildīga persona, kuras īpašumā, lietošanā vai valdījumā esošā trokšņa avota darbības dēļ ir pārsniegti trokšņa robežlielumi”. 2. Vai vispār	1. Izsvērt, vai ir veidi, kā uzlabot šī punkta piemērošanas efektivitāti, jo prettrokšņa pasākumi arī vietās zem 50m netiek īstenoti.

			vajadzētu atļaut būvēties tuvāk par 50m arī tad, ja var nodrošināt tādus pasākumus? Vietās, kur ir 50m attālums, šobrīd tiek saņemtas sūdzības, tāpēc nevajadzētu pieļaut, ka var tuvāk par 50m, ja vien netiek paredzēti prettrokšņa pasākumi. Šobrīd tas ir pieļauts ar šādu atrunu, bet realitātē tas nozīmē, ka var būt 25m attālumā, bet prettrokšņa pasākumus tik un tā neparedz.	
--	--	--	--	--

No TIAN analīzes izriet, ka jaunajā **TIAN redakcijā**:

1. Ir jāprecizē vairāki punktu redakcija (patiesībā jāuzraksta pa jaunam TIAN punkti) atbilstoši jaunajai trokšņu izskatīšanas kārtībai Būvvaldē, lai TIAN punktus būtu iespējams piemērot;
2. Ir jāizņem punkti, kuru piemērošana nav šobrīd iespējama vai kuri atkārto augstāk stāvošos normatīvus.
3. Jānosaka, ka Funkcionālā zonā, kur RBO teritorija **robežojas ar** esošu vai plānotu **dzīvojamo vai publisko apbūvi, vai noteiktā attālumā no dzīvojamās vai publiskās apbūves** tiek izvirzīts nosacījums:
 - Pirms darbības uzsākšanas tiek izvērtēta atbilstība gaisa kvalitātes un vides trokšņa normatīviem augstumos, kas atbilst atļautajam dzīvojamās vai publiskās apbūves augstumam.

2.2.2.4. Ūdens piesārņojums

Virszemes, pazemes un gruntsūdeņu kvalitāte RBO teritorijā un tās apkaimēs ir tiešā veidā atkarīga no RBO darbības, kas ietekmē ne tikai Daugavu un tās baseinu, bet arī Rīgas jūras līci. Lielākoties ūdens piesārņojums rodas no ostas operatoru sadzīves, ražošanas un lietuss notekūdeņiem, kuģu uzturēšanās ostā, kā arī atsevišķiem piesārņojuma gadījumiem, kad notiek ķīmisko vielu noplūde pārkraušanas vai citas ostas uzņēmumu darbības rezultātā.

Galvenie šo jomu kontrolējošie normatīvie akti:

1. **Ūdens apsaimniekošanas likums**, kas nosaka galvenās vadlīnijas ūdeņu aizsardzības un apsaimniekošanas sistēmai;
2. **MK noteikumi Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī”**, kas nosaka notekūdeņu emisijas robežvērtības un aizliegumus piesārņojošo vielu emisijai ūdenī, kā arī kārtību, kādā operators kontrolē piesārņojošo vielu emisijas apjomu ūdenī un veic monitoringu;
3. **MK noteikumi Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti”**, kas nosaka kvalitātes normatīvus virszemes un pazemes ūdeņiem;
4. **MK noteikumi Nr.455 „Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība”**, kas nosaka kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtību un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtību;
5. **RD saistošie noteikumi Nr.147 „Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi”**, kas Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla uzturēšanas, pārvaldīšanas un aizsardzības kārtību, kā arī prasības notekūdeņu novadīšanai Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla objektos.

2.2.2.4.1. Piesārņojuma avoti

RBO teritorijā ūdens piesārņojums lielākoties rodas no šādiem avotiem:

1. Ostas operatoriem jeb uzņēmumiem, kuru darbības rezultātā:
 - a. Tiek ietekmēta sadzīves, ražošanas un lietuss notekūdeņu kvalitāte, kas nepiemērotas notekūdeņu infrastruktūras gadījumā piesārņo gan gruntsūdeņus, gan virszemes ūdeņus;
 - b. Mēdz notikt ķīmisko vielu noplūdes pārkraušanas vai citas ostas uzņēmumu darbības rezultātā, kas piesārņo gruntsūdeņus un virszemes ūdeņus.
2. Kuģiem, kas ienāk un uzturas ostā un rada virszemes ūdeņu piesārņojumu gadījumos, kad tiek izlaisti kuģu balasta ūdeņi vai arī, ja nav piemērotas infrastruktūras to atkritumu nodošanai.

Ostas operatori

Sadzīves un ražošanas notekūdeņi

Saskaņā ar MK Nr.34 neattīrītu ražošanas notekūdeņu emisija virszemes ūdeņos vai vidē, kā arī lietusskanalizācijas sistēmā ir aizliegta, kā rezultātā RBO operatori savus sadzīves un ražošanas notekūdeņus novada vai nu Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos, pirms tam veicot šo ūdeņu priekšattīrīšanu, vai arī novirza tos uz lokālajām bioloģiskās attīrīšanas iekārtām vai izsmeljamajām bedrēm. Jebkurā gadījumā - ja ražošanas notekūdeņi tiek novadīti centralizētā kanalizācijas sistēmā vai uz ārējām attīrīšanas iekārtām, uzņēmumam ir jāslēdz līgums ar centralizētās kanalizācijas sistēmas (SIA „Rīgas ūdens”) vai attīrīšanas iekārtu īpašnieku vai pārvaldītāju.

Saskaņā ar MK Nr.34 un MK Nr.1082 VVD nosaka sadzīves un ražošanas notekūdeņu kvalitāti, emisiju limitus un monitoringa prasības operatora piesārņojošās darbības atļaujā un uzrauga šo prasību ievērošanu.

Lietusskanalizācijas notekūdeņi

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.1082 uzņēmumiem, tai skaitā RBO operatoriem, savās piesārņojošās darbības atļaujās ir jāsniedz informācija par lietusskanalizācijas notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu. Ja lietusskanalizācijas notekūdeņi tiek novadīti vidē jeb virszemes ūdeņos, tad VVD nosaka prasības ķīmisko vielu koncentrācijām un monitoringam, kā arī kontrolē sniegtās informācijas atbilstību esošajai situācijai. Savukārt gadījumos, kad operators novada savus lietusskanalizācijas notekūdeņus pilsētas lietusskanalizācijas kanalizācijā, tad saskaņā ar RD SN Nr.147 šo procesu kontrolē un uzrauga RD SD.

Ķīmisko vielu noplūdes

Saskaņā ar likumu par ostām ostas pārvalde (tai skaitā RBP) kontrolē ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu, nodrošina ostas teritorijā radušos piesārņojuma sekus likvidēšanu un piedalās piesārņojuma sekus likvidēšanā. RBP šo funkciju pilda Ostas policija, kas nozīmē, ka ķīmisku vielu noplūdes gadījumos par piesārņojuma novēršanu un kontroli primāri ir atbildīga Ostas policija, kas nepieciešamības gadījumā piesaista arī VUGD, VVD, Valsts robežsardzi un citas kompetentās institūcijas.

Kuģi

MK noteikumi Nr.455 nosaka visas prasības saistībā ar kuģu atkritumu un piesārņojošo ūdeņu pieņemšanu. Saskaņā ar šiem noteikumiem 2014.g. tika

apstiprināts Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns Rīgas brīvostā, kas nosaka šī procesa atbildīgās puses un to pienākumus.

2.2.2.4.2. Dati par ūdens piesārņojumu

Saskaņā ar Ūdens apsaimniekošanas likumu LVĢMC katram upju baseinam izstrādā apsaimniekošanas plānu, t.sk. arī Daugavas upju baseinam, kas tieši attiecas uz RBO darbību. Šī plāna ietvaros tiek izstrādāta monitoringa programma, ko koordinē un organizē pats LVĢMC. Balstoties uz monitoringa rezultātiem, LVĢMC koriģē programmā iekļautos pasākumus, savukārt VVD uzrauga šo pasākumu izpildi un nepieciešamības gadījumā pārskata izsniegto piesārņojošo atļauju nosacījumus.

Pazemes ūdeņi

LVĢMC ir pieejami monitoringa dati par pazemes ūdeņu piesārņojumu Rīgā, bet nav konkrētu datu par RBO. Šobrīd Rīgas teritorijā, t.sk. RBO, nav paredzēts veidot jaunas pazemes ūdeņu monitoringa akas.

Seklie pazemes ūdeņi jeb gruntsūdeņi

Dati par seklo pazemes ūdeņu jeb gruntsūdeņu kvalitāti RBO teritorijā ir pieejami RBP, kas uzsāka gruntsūdeņu monitoringu 2001.g. Saskaņā ar 2014.g. RBO Vides pārskatu⁴⁴, gruntsūdeņu kvalitāte ir būtiski uzlabojusies lielā daļā teritorijas kopš monitoringa tīkla izveidošanas. RBP neveic monitoringu teritorijās, kur atrodas uzņēmumi, kas novada prioritārās vai bīstamās vielas, jo atbilstoši MK Nr.118 un MK Nr.34 šiem uzņēmumiem ir pašiem jāveic gruntsūdeņu monitorings, un dati ir jāiesniedz kontrolējošajai iestādei – VVD.

Virszemes ūdens piesārņojums

Dati par virszemes ūdens kvalitāti RBO teritorijā ir pieejami LVĢMC, kas veic monitoringu divās stacijās – Andrejsalā

un Daugavgrīvā. Daugavgrīvā pēdējo reizi mērījumi tika ņemti 2011.g., bet Andrejsalā 2009.g. Saskaņā ar Daugavas upju baseina apsaimniekošanas plānu Daugavas grīvā monitorings būtu jāveic katru gadu, bet Andrejsalā – reizi sešos gados. LVĢMC nav bijis spējīgs nodrošināt Daugavgrīvas stacijā nepieciešamo monitoringu finansējuma trūkuma dēļ. Tikmēr LVĢMC tiek gatavota jauna ūdens monitoringa programma, kuras ietvaros tiks prasīti nepieciešamie līdzekļi, lai nodrošinātu regulāru monitoringu visās LVĢMC stacijās, t.sk. arī Andrejsalā un Daugavgrīvā. Ir sagaidāms, ka 2015.g. būs pieejami aktuāli monitoringa dati no šīm divām stacijām.

⁴⁴ Rīgas brīvostas vides pārskats 2014.gadam.

Secinājumi

Dati par pazemes, gruntsūdeņu un virszemes ūdens kvalitāti ir ļoti fragmentāri un nepilnīgi un nesniedz visaptverošu pārskatu pār reālo situāciju Rīgas brīvostas akvatorijā.

2.2.2.4.3. Teritorijas plānošanas loma ūdens piesārņojuma samazināšanā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var risināt ūdens piesārņojumu, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi ūdens piesārņojuma samazināšanā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar ūdens piesārņojuma līmeni konkrētās teritorijās. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.16.

Tabula Nr.16. Teritorijas plānošanas loma ūdens piesārņojuma samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Ūdens apsaimniekošanas likums		
18.pants (4) Apsaimniekošanas plānu var ņemt vērā, izstrādājot attiecīgā reģiona vai vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu vai tā grozījumus.	Jā	Ir jāizvērtē, kuri apsaimniekošanas plāna pasākumi būtu attiecināmi uz teritorijas plānošanu.
MK noteikumi Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī”		
31. ¹ Prasības komunālo notekūdeņu centralizētai savākšanai un emisijai nosaka visām apdzīvotajām vietām vai to robežās esošām atsevišķām teritorijas daļām, kur iedzīvotāju skaits, apdzīvotības blīvums un ekonomiskā aktivitāte ir pietiekami koncentrēta, lai būtu ekonomiski pamatoti veidot centralizētu kanalizācijas tīklu sistēmu notekūdeņu savākšanai un novadīšanai uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām vai uz to galīgās novadīšanas vietu vidē (turpmāk – aglomerācija).	Jā	Šobrīd TIAN 97. ¹ p. izvirza prasības komunālo notekūdeņu centralizētai savākšanai tajos gadījumos, kad ir pieejama centralizētā kanalizācija.
32. Centralizētas kanalizācijas sistēmas ierīko visās aglomerācijās, kur cilvēku ekvivalents ir lielāks vai vienāds ar 2000. Par centralizētu kanalizācijas sistēmu ierīkošanu atbild vietējā pašvaldība.	Nē	Par kanalizācijas sistēmas ierīkošanu atbild „Rīgas Ūdens”.
33. Aglomerācijās, kur cilvēku ekvivalents ir mazāks par 2000, par centralizētas kanalizācijas sistēmas ierīkošanu lemj attiecīgā pašvaldība. Šādās aglomerācijās ierīkotās centralizētās kanalizācijas sistēmas atbilst visām šo noteikumu prasībām.	Nē	Par kanalizācijas sistēmas ierīkošanu atbild „Rīgas Ūdens”.
34. Ja centralizētas kanalizācijas sistēmas izveide ir ekonomiski neizdevīga vai neuzlabos vides kvalitāti, notekūdeņu savākšanai izmanto decentralizētas kanalizācijas sistēmas vai cita veida ietaises (turpmāk — decentralizēta kanalizācijas sistēma), kas nodrošina	Nē	RD MVD kompetence

līdzvērtīgu vides aizsardzības līmeni. Šādu lēmumu pamato ar tehniski ekonomiskās izpētes un vides izpētes rezultātiem. Ja tiek izveidota decentralizēta kanalizācijas sistēma, attiecīgā pašvaldība nodrošina visu tajās savāktu notekūdeņu un ar tiem saistīto utilizēto atkritumu regulāru savākšanu un attīrīšanu atbilstoši šo noteikumu un citu normatīvo aktu prasībām. Attiecīgā pašvaldība informē reģionālo vides pārvaldi par lēmumu veidot decentralizētu kanalizācijas sistēmu.		
35. Ja aglomerācijā ir izveidota centralizēta kanalizācijas sistēma, vietējā pašvaldība nodrošina decentralizētajās kanalizācijas sistēmās savāktu notekūdeņu un ar tiem saistīto utilizēto atkritumu regulāru savākšanu un attīrīšanu, kā arī veic to uzskaiti atbilstoši šiem noteikumiem un normatīvajiem aktiem vides aizsardzības jomā.	Nē	RD MVD kompetence
RD saistošie noteikumi Nr.147 „Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi”		
3. Rīgas domes Satiksmes departaments uztur: 3.1. Rīgas pilsētas Daugavas krasta nostiprinātās krastmalas un Rīgas tiltiem piegulošajās teritorijās esošās nostiprinātās krastmalas saskaņā ar noteikumu 1.pielikumu; 3.2. maģistrālos lietus notekūdeņu kanalizācijas kolektorus; 3.3. caurtekas, kas atrodas zem pilsētas ielām; 3.4. pilsētas ielu sarkano līniju robežās esošās akas ūdens novades sistēmā lietus notekūdeņu uzņemšanai un to pievadus; 3.5. lietus notekūdeņu kanalizācijas sūkņu stacijas, kurās tiek pārsūkņēti lietus notekūdeņi no maģistrālajiem lietus notekūdeņu kanalizācijas kolektoriem.	Nē	RD SD kompetence
4. Rīgas domes Mājokļu un vides departaments uztur: 4.1. hidrogrāfisko tīklu Rīgas pilsētas pašvaldībai piekrītošajos vai piederošajos zemesgabalos, izņemot hidrogrāfiskā tīkla sastāvdaļas, kas minētas noteikumu 3., 5. un 6.punktā; 4.2. Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā esošus publiskos ūdeņus.	Nē	RD MVD kompetence

6. Rīgas pilsētas pašvaldības izpilddirekcijas atbilstoši savai kompetencei un attiecīgās priekšpilsētas vai rajona administratīvās teritorijas robežās uztur: 6.1. cauruļvadus, kas atrodas zem pagalmiem un piebraucamajiem ceļiem pašvaldībai piekrītošajos un/vai piederošajos zemesgabalos; 6.2. Daugavas krasta nenostiprinātās krastmalas, kā arī pārējo Rīgā esošo publisko ūdeņu krastmalas Rīgas pilsētas pašvaldībai piekrītošajos vai piederošajos zemesgabalos, izņemot noteikumu 1.pielikumā minētās krastmalas; 6.3. hidrogrāfiskajā tīklā ietilpstošos virszemes ūdensobjektus: Bābelīti, ezeru (bez nosaukuma) Bolderājā pie Kleistu ielas (zemesgabalos ar kadastra Nr.01001010106 un kadastra Nr.01001012162), Gaiļezeru, Velnezaru, Dambjapurva ezeru.	Nē	Izpilddirekciju kompetence
15. Noteikumu izpildi kontrolē un uzrauga: 15.1. Rīgas domes Satiksmes departaments – noteikumu 7. un 11.punkta prasību izpildi attiecībā uz notekūdeņu novadīšanu pilsētas lietotajiem notekūdeņu kanalizācijā; 15.2. Rīgas domes Mājokļu un vides departaments – noteikumu 8., 9., 10., 11., 14.punkta prasību izpildi attiecībā uz notekūdeņu novadīšanu vidē; 15.3. Rīgas pašvaldības policija – noteikumu 12.punkta prasību izpildi.	Nē	RD SD, RD MVD un RPP kompetence
16. Pašvaldības atbildīgās institūcijas ir tiesīgas: 16.1. pārtraukt juridisko un fizisko personu nesankcionēti uzsāktos darbus, ja tie apdraud hidrogrāfiskā tīkla darbību, kā arī apturēt rīcību, kas ir pretrunā ar normatīvajiem aktiem; 16.2. pārtraukt un uzlikt par pienākumu novērst jebkuru videi kaitīgu rīcību.	Nē	RD SD, RD MVD un RPP kompetence
17. Sastādīt administratīvā pārkāpuma protokolus par noteikumu pārkāpumiem atbilstoši savai kompetencei ir tiesīgi:	Nē	RD SD, RD MVD, RPP un RD Administratīvās inspekcijas kompetence

17.1. Rīgas domes Satiksmes departamenta amatpersonas; 17.2. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta amatpersonas; 17.3. Rīgas domes Administratīvās inspekcijas amatpersonas; 17.4. Rīgas pašvaldības policijas amatpersonas.		
MK 240		
154. Apbūves teritorijās nodrošina notekūdeņu centralizētu savākšanu un attīrīšanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām vides aizsardzības jomā.	Jā	Atkārtoti, ka jāievēro citi normatīvie akti
155. Ja teritorijā nav izbūvēta centralizēta notekūdeņu savākšanas sistēma, var veidot lokālas notekūdeņu savākšanas sistēmas ar lokālām attīrīšanas iekārtām, ievērojot vides jomu regulējošo normatīvo aktu prasības.	Nē	Šis punkts neprasa papildus detalizāciju TIAN, nav nepieciešams to papildus iekļaut TIAN
164. Visās apbūves teritorijās nodrošina lietussūdeņu un sniega ūdeņu novadīšanu no ielām, ceļiem, laukumiem un apbūves gabaliem, paredzot ūdeņu savākšanas sistēmas.	Nē	Šis punkts neprasa papildus detalizāciju TIAN, nav nepieciešams to papildus iekļaut TIAN
165. Vietās, kur lietussūdeņu savākšanas sistēmu nav iespējams pieslēgt pie esošajiem tīkliem, paredz lokālu risinājumu, nodrošinot lietussūdeņu novadīšanu speciāli veidotā sistēmā vai filtrējošā slānī.	Nē	Šis punkts neprasa papildus detalizāciju TIAN, nav nepieciešams to papildus iekļaut TIAN
166. Aizliegts lietussūdeņus tieši ievadīt notekūdeņu savākšanas sistēmā. Pirms lietussūdeņu ievadīšanas vaļējos virszemes objektos jāparedz to nostādīšanas sistēmas.	Nē	Šis punkts neprasa papildus detalizāciju TIAN, nav nepieciešams to papildus iekļaut TIAN
167. Prasības lietussūdeņu novadīšanas risinājumiem no projektējamām ielām, ceļiem un laukumiem nosaka detālplānojumā vai paredz būvprojektā.	Jā	Šis punkts neprasa papildus detalizāciju TIAN, nav nepieciešams to papildus iekļaut TIAN
217. Plūdu riska teritorijās pašvaldība var noteikt īpašas prasības būvniecībai un vides infrastruktūrai, piemēram, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmām.	Jā	Šis punktu ir iespējams vēl plašāk detalizēt TIAN

No tabulas Nr.16 izriet, ka ar TPI ūdens piesārņojumu var ietekmēt šādos veidos:

1. Ņemot vērā Daugavas baseina apsaimniekošanas plānu un ietverot teritorijas plānojumā tā pasākumus vai rekomendācijas, kas ir saistītas ar teritorijas plānošanu;
2. Nosakot prasības komunālo notekūdeņu centralizētai savākšanai visām apdzīvotajām vietām vai to robežās esošām atsevišķām teritorijas daļām, kur iedzīvotāju skaits, apdzīvotības blīvums un ekonomiskā aktivitāte ir pietiekami koncentrēta, lai būtu ekonomiski pamatoti veidot centralizētu kanalizācijas tīklu sistēmu notekūdeņu savākšanai un novadīšanai uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām vai uz to galīgās novadīšanas vietu vidē;
3. Nosakot, ka apbūves teritorijās nodrošina notekūdeņu centralizētu savākšanu un attīrīšanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām vides aizsardzības jomā;
4. Nosakot prasības lietusūdeņu novadīšanas risinājumiem no projektējamām ielām, ceļiem un laukumiem nosaka detālplānojumā vai paredz būvprojektā;
5. Nosakot plūdu riska teritorijās īpašas prasības būvniecībai un vides infrastruktūrai, piemēram, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmām.

2.2.2.4.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar ūdens piesārņojumu

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu ūdens piesārņojumu pilsētā, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, tika veikta visu TIAN ūdens piesārņojuma punktu analīze. Tika vērtēts, kādi punkti šobrīd ir iekļauti TIAN, kāda ir to sasaiste ar citiem normatīvajiem aktiem, kādas ir galvenās problēmas šo TIAN punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu (Tabula Nr.17).

Tabula Nr.17. TIAN punkti par ūdens piesārņojumu

Tēma	TIAN punkti	Saistītie normatīvie akti	Problēmas	Nākamie soļi
Notekūdeņi	97.1 Teritorijas izbūvē, kur ir pieejamas centralizētas vai pie pilsētas inženierkomunikāciju tīkliem pieslēgtas būves ekspluatācijai nepieciešamās inženierkomunikācijas, pieslēgums pie iepriekšminētajiem inženierkomunikāciju tīkliem ir obligāts.	1. MK Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī” , kas nosaka notekūdeņu emisijas robežvērtības un aizliegumus piesārņojošo vielu emisijai ūdenī, kā arī nosaka kārtību, kādā operators kontrolē piesārņojošo vielu emisijas apjomu ūdenī, veic monitoringu un sniedz attiecīgu informāciju	1. Nav skaidrs, ko nozīmē „kur ir pieejamas”	1. Precizēt, ko nozīmē „kur ir pieejamas”,

	555. Ostas jauktas apbūves teritorijā ievēro šo saistošo noteikumu prasības jauktas apbūves teritorijai ar ražošanas funkciju (JR) apbūvei un izmantošanai, ciktāl šīs 6.12. apakšnodaļas noteikumi nenosaka savādāk. Tas nozīmē, ka uz ostas jauktas apbūves teritoriju attiecas arī šis punkts: 461.1 Ja vieglās vai vispārīgās ražošanas uzņēmumā ir paredzēts veikt darbības, kuru veikšanai nepieciešams saņemt atļauju piesārņojošas darbības veikšanai, šāda ražošanas uzņēmuma būvniecību vai rekonstrukciju (rekonstruējot ražošanas uzņēmumu, kurā pirms tam netika veiktas šādas darbības) var atļaut tad, ja: 461.15. darbības teritorija ir inženiertehniski sagatavota un ir nodrošināta ar centralizētajiem notekūdeņu un lietussūdens kanalizācijas tīkliem;	Likums par pašvaldībām vai teritorijas plānošanas likums?	1. No šī izriet, ka vienīgās RB teritorijas, kuras ir jānodrošina ar centralizētajiem notekūdeņu un lietussūdens kanalizācijas tīkliem, ir Oj teritorijas, kur lielākoties ir dzīvojamā apbūve. Nav skaidrs, kāpēc šāda prasība ir tikai pie dzīvojamās apbūves un nevis visā ostas teritorijā.	1. Pārskatīt, vai visā ostā nevajadzētu izvirzīt prasību, ka uzņēmumus, kuriem ir nepieciešams saņemt atļauju piesārņojošas darbības veikšanai, var būvēt/rekonstruēt tikai tad, kad tiem ir nodrošināts pieslēgums centralizētajiem notekūdeņu un lietussūdens kanalizācijas tīkliem.
--	--	--	--	---

	569. Visā ostas teritorijā ievēro šādus noteikumus: 569.6. degvielas un gāzes uzpildes staciju, naftas bāžu un pārvietojamo cisternu ekspluatācijā ievēro noteiktās vides aizsardzības prasības un kvalitātes normatīvus pazemes ūdeņiem un gruntij saskaņā ar MK 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” un MK 2005.gada 25.oktobra noteikumiem Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem”	1. MK Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī”, kas nosaka notekūdeņu emisijas robežvērtības un aizliegumus piesārņojošo vielu emisijai ūdenī, kā arī nosaka kārtību, kādā operators kontrolē piesārņojošo vielu emisijas apjomu ūdenī, veic monitoringu un sniedz attiecīgu informāciju 2. MK Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti”, kas nosaka kvalitātes normatīvus virszemes un pazemes	1. Sarunā ar RD MVD nonācām pie secinājuma, ka šādai prasībai vajadzētu būt attiecināmai uz visiem uzņēmumiem, kas šobrīd tā arī ir, balstoties uz MK regulējumu. 2. Nav nepieciešamības pēc šī punkta, jo tas dublē MK noteikumus.	1. Izslēgt no TIAN

		ūdeņiem. 3. MK Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem ”, kas nosaka kvalitātes normatīvus augšnei un gruntij		
--	--	--	--	--

2.2.2.4.5. Uzdevumi un risinājumi turpmākajam plānošanas periodam

1. Uzlabot esošo TIAN punktu redakciju saskaņā ar tabulu Nr.17.
2. Iekļaut jaunus punktus TIAN:

- Balstoties uz Ūdens apsaimniekošanas likuma 18.pantu:

“Apsaimniekošanas plānu var ņemt vērā, izstrādājot attiecīgā reģiona vai vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu vai tā grozījumus.” Lai izvērtētu, kādi tieši pasākumi būtu jāietver RTP2030 no Daugavas baseina apsaimniekošanas plāna, jāveic jaunā Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plāna 2016.-2021.g. analīze, lai identificētu punktus, kas attiecas uz pašvaldības teritorijas plānošanu un kas nedublē jau esošos normatīvos aktus.

- Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:

217.punktu - noteikt plūdu riska teritorijās īpašas prasības būvniecībai un vides infrastruktūrai, piemēram, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmām.

3. Jāizņem punkti, kuri atkārtο augstāk stāvošos normatīvus.
4. Ir nepieciešams pievērst uzmanību fragmentārajam monitoringa tīklam, kas būtu uzlabojams, lai tas sniegtu visaptverošu un aktuālu informāciju par ūdens kvalitāti Rīgas brīvostas akvatorijā, kā arī vērst uzmanību uz neregulāro monitoringa datu ievākšanu.

Daudz plašāka informācija par ūdeņu monitoringa tīkla aktuālo situāciju un risinājumiem skatāmi Ūdens teritoriju un krastmalu TmP.

2.2.2.5. Vēsturiskais piesārņojums

Ostas teritorijā būtiska problēma ir esošais vēsturiskais grunts un pazemes ūdeņu piesārņojums, kas lielākoties nav saistīts ar šobrīd darbojošos uzņēmumu darbību.

Galvenie normatīvie akti:

1. **Likums par piesārņojumu**, kas nosaka galvenās vadlīnijas piesārņojuma kontroles un novēršanas jomā;
2. **MK noteikumi Nr.483 „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrācijas kārtība”**, kas nosaka piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrācijas kārtību.

2.2.2.5.1. Piesārņojuma identificēšana un tā kontrole

Saskaņā ar MK Nr.483 piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanu un sākotnējo novērtēšanu organizē un veic pašvaldība sadarbībā ar VVD, izņemot Aizsardzības ministrijas valdījumā esošās teritorijas, par kuru apzināšanu ir atbildīga pati AM. Pašvaldības apzināšanas rezultātā iegūtos datus pašvaldība iesniedz reģistrēšanai VVD, kas pēc tam šos datus pārsūta arī LVGMC.

Ja VVD rīcībā ir informācija par piesārņotu vai potenciāli piesārņotu teritoriju, tad tā veic izpēti, lai noskaidrotu, vai ir pārsniegti vides kvalitātes normatīvu robežlielumi un vai šis piesārņojums var apdraudēt cilvēku veselību un vidi. Apstiprinošā gadījumā tiek veikta sanācija, kuras izdevumus sedz likuma „Par piesārņojumu” paredzētajā kārtībā un kuru pārrauga un kontrolē VVD, izņemot tos gadījumus, kad teritorija ir Aizsardzības ministrijas valdījumā.

No šī izriet, ka atsevišķos gadījumos arī pašvaldībai kā zemes īpašniekam ir jāsedz izdevumi saistībā ar vēsturiski piesārņoto teritoriju sanāciju.

2.2.2.5.2. Dati par vēsturisko piesārņojumu

Saskaņā ar jaunākajiem datiem, kas ir attēloti pielikumā Nr.5, RBO un tās pieguļošajās apkaimēs ir vairākas gan piesārņotās, gan arī potenciāli piesārņotas vietas, kas atrodas gan pašvaldības, gan arī privātīpašnieku īpašumā. Liela daļa šo teritoriju atrodas Mīlgrāvī un Sarkandaugavā, kur saskaņā ar 2014.g. RB Vides pārskatu 2014.gadā tika turpināti RBP atbalstītie sanācijas darbi SIA „OVI Rīga” teritorijā, kā arī tiek turpināts darbs uz trīspusējā sadarbības līguma (VVD-RD-RBP) pie Latvijas – Šveices sadarbības programmas ietvaros realizētā Sarkandaugavas vēsturiski piesārņoto teritoriju sanācijas projekta⁴⁵.

⁴⁵ 2014.g. RBO Vides pārskats

Lai arī saskaņā ar aktuālākajiem datiem ir skaidri zināmas teritorijas, kur būtu nepieciešama sanācija, šobrīd to nav visur iespējams nodrošināt, jo sanācijas process ietver vairākas iesaistītās puses, kurām ir jāpanāk vienošanās, kā arī lielus finansiālos resursus.

2.2.2.5.3. Teritorijas plānošanas loma vēsturiskā piesārņojuma samazināšanā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var risināt vēsturisko piesārņojumu, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi vēsturiskā piesārņojuma samazināšanā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar vēsturiskā piesārņojuma līmeni konkrētās teritorijās. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.18.

Tabula Nr.18. Teritorijas plānošanas loma vēsturiskā piesārņojuma samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Likums par piesārņojumu		
33. pants (1) Piesārņotas un potenciāli piesārņotas vietas attiecīgajā administratīvajā teritorijā apzina un sākotnēji izvērtē pašvaldība sadarbībā ar attiecīgo reģionālo vides pārvaldi.	Nē	No pašvaldības puses ar šo nodarbojas RD MVD.
34.pants (2) Pēc piesārņotas vietas reģistrācijas un reģionālās vides pārvaldes atzinuma saņemšanas pašvaldība nosaka ierobežojumus teritorijas plānojumā, kā arī ierobežojumus attiecībā uz dzīvošanu šajā teritorijā un citādu šīs teritorijas izmantošanu, ja tas ir nepieciešams, lai aizsargātu cilvēku veselību vai vidi. Veselības inspekcija nosaka cilvēku veselības aizsardzības nodrošināšanai nepieciešamos ierobežojumus.	Jā	Šobrīd šis nosacījums ir iekļauts esošā TIAN 15. un 16. punktos.
MK noteikumi Nr.483 „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrācijas kārtība”		
2. Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanu un sākotnējo novērtēšanu savā administratīvajā teritorijā organizē un veic pašvaldība sadarbībā ar Valsts vides dienesta attiecīgo reģionālo vides pārvaldi (turpmāk – reģionālā vides pārvalde). Aizsardzības ministrija apzina piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas savā valdījumā esošajās teritorijās.	Nē	No pašvaldības puses ar šo nodarbojas RD MVD.
29. Potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un novērtēšanas rezultātus pašvaldība iesniedz reģionālajā vides pārvaldē izskatīšanai un iesniegšanai centrā.	Nē	No pašvaldības puses ar šo nodarbojas RD MVD.
MK 240		
220. Potenciālajā piesārņojuma izplatības areālā aizliegts plānot jaunu dzīvojamo apbūvi, izglītības iestādes un ārstniecības iestādes.	Jā	TIAN 15.p. paredz, ka, ja grib būvēt potenciāli piesārņotā teritorijā, tad ir jāveic izpēte. Ja atklājas, ka teritorija ir

		piesārņota, uz tās nevar būvēt neko, tai skaitā dzīvojamās ēkas un izglītības iestādes, kamēr nav veikta sanācija.
--	--	--

No tabulas Nr.18 izriet, ka ar teritorijas plānošanas instrumentiem vēsturisko grunts un gruntsūdeņu piesārņojumu var ietekmēt šādos veidos:

1. Nosakot ierobežojumus teritorijas plānojumā, kā arī ierobežojumus attiecībā uz dzīvošanu piesārņotajā teritorijā un citādu šīs teritorijas izmantošanu, ja tas ir nepieciešams, lai aizsargātu cilvēku veselību vai vidi;
2. Aizliedzot plānot jaunu dzīvojamo apbūvi, izglītības iestādes un ārstniecības iestādes potenciālajā piesārņojuma izplatības areālā.

2.2.2.5.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar vēsturisko piesārņojumu

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu vēsturisko piesārņojumu pilsētā, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, tika veikta visu TIAN vēsturisko piesārņojuma punktu analīze. Tika vērtēts, kādi punkti šobrīd ir iekļauti TIAN, kāda ir to sasaiste ar citiem normatīvajiem aktiem, kādas ir galvenās problēmas šo TIAN punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu (Tabula Nr.19).

Tabula Nr.19. TIAN punkti par vēsturisko piesārņojumu

Tēma	TIAN punkti	Saistītie normatīvie akti	Problēmas	Nākamie soļi
Vēsturiskais piesārņojums un sanācija	15. Būvniecība piesārņotā vai potenciāli piesārņotā teritorijā, kas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir reģistrēta Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā un kas rada vai var radīt draudus cilvēku veselībai vai videi, bet nav pietiekamas informācijas šo draudu novērtēšanai, pieļaujama tikai pēc piesārņotās vai potenciāli piesārņotās teritorijas izpētes. Izpēti veic likumā „Par piesārņojumu” noteiktajā kārtībā. Šis ierobežojums neattiecas uz īslaicīgas lietošanas būvēm, kuru izvietošana nepieciešama teritorijas sanācijai un rekultivācijai.	1. Likums „Par piesārņojumu” , kas regulē piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu izpēti un piesārņotu vietu sanāciju 2. MK Nr.483 „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrācijas kārtība” , kas nosaka piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas metodes un kārtību, finansēšanas kārtību, datu apkopošanas un izmantošanas nosacījumus, kā arī piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrācijas kārtību. 3. MK Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem” , kas nosaka kvalitātes normatīvus augsnei un gruntij	-	1. Atstāt šādā redakcijā
	16. Būvniecība piesārņotā teritorijā iespējama tikai pēc attiecīgās teritorijas sanācijas, ievērojot normatīvajos aktos noteiktās prasības, kā arī izbūvējot centralizētas inženierkomunikācijas.	4. MK Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” , kas nosaka kvalitātes normatīvus virszemes un pazemes ūdeņiem.	-	1. Atstāt šādā redakcijā

No TIAN analīzes izriet, ka **TIAN redakcijā:**

1. Esošie punkti ir atstājami bez izmaiņām.

Papildus piedāvātie risinājumi vēsturiskā piesārņojuma risināšanai ir apskatīti nākamajās divās sadaļās.

2.2.2.5.5. Risinājumi RTP

1. Balstoties uz MK noteikumu Nr.240:
 - a. 220.punktu - aizliegt plānot jaunu dzīvojamo apbūvi, izglītības iestādes un ārstniecības iestādes potenciālajā piesārņojuma izplatības areālā. Vienīgais ir jāsaprot, vai ar potenciālo piesārņojuma izplatības areālu šeit ir domāta potenciāli piesārņotā teritorija vai arī vēl plašāka teritorija. Tāpat ir nepieciešams saprast, vai ar jaunu apbūvi ir domāta apbūve pret esošo faktisko vai plānoto apbūvi.

2.2.2.5.6. Risinājumi ar citiem instrumentiem

1. Uzlabot sadarbības un sanācijas īstenošanas procesu, piesaistot tam papildus finansējumu, jo lielākā problēma saistībā ar vēsturisko piesārņojumu šobrīd ir nevis normatīvais regulējums, bet gan tā īstenošana.

2.2.2.6. Grunts atbērtnes un teritorijas uzbēršana

Lai nodrošinātu kuģošanas ceļu drošību un ostas attīstību, ostas teritorijā regulāri tiek veikti tīrīšanas un padziļināšanas darbi, kā rezultātā tiek iegūta grunts, kas tiek novietota ostas teritorijā. Līdzīgi teritorijas uzbēršanai, arī grunts atbērtņiem pie konkrēta apjoma un mēroga var būt negatīva ietekme uz vidi, kā piemēram, paaugstināts gruntsūdens līmenis apkārtējās teritorijās, piesārņoti gruntsūdeņi no uzbērtajā gruntī esošajām ķīmiskajām vielām utt. Šī iemesla dēļ grunts atbērtnes un to ietekmi uz vidi ir svarīgi skatīt turpmākās RBO attīstības kontekstā.

Galvenie normatīvie akti, kas regulē šo jomu:

1. **MK noteikumi Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”**, kas nosaka virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtību.
2. **MK noteikumi Nr.30 „Kārtība, kādā Valsts vides dienests izdod tehniskos noteikumus paredzētajai darbībai”**, kas nosaka, kuros gadījumos pie grunts atbērtņu izveides ir nepieciešami tehniskie noteikumi
3. **Aizsargojslu likums**, kas regulē teritorijas uzbēršanu ostu applūstošajās teritorijās

2.2.2.6.1. Grunts atbērtņu izveide un to kontrole

Gultnes tīrīšanas un padziļināšanas darbus veic saskaņā ar MK Nr.475 noteikto kārtību un tos kontrolē VVD, kas izsniedz tehniskos noteikumus virszemes ūdensobjektu vai ostu akvatoriju tīrīšanai vai padziļināšanai, ja šīm darbībām saskaņā ar likumu "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" nav nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums.

Lai saņemtu tehniskos noteikumus, iesniedzējam ir jānorāda paredzētās izņemtās grunts ķīmiskais sastāvs, kā arī vieta, kur šī grunts tiks izvietota. Saskaņā ar MK Nr.475 izņemto var novietot pašvaldību noteiktās pastāvīgās vai pagaidu novietnēs (līdz vienam gadam) vai grunts novietnēs jūrā. Ja grunts tiks novietota uz sauszemes, tad ir jānorāda tās izvietojuma vieta, kāda ir šīs teritorijas atļautā izmantošana saskaņā ar pašvaldības teritorijas plānojumu, kā arī jānorāda, kā grunts tiks turpmāk izmantota.

Šobrīd MK noteikumi nenosaka ne prasības, nedz arī kritērijus grunts atbērtņu apjomam, augstumam vai ietekmei uz vidi. Vienīgais grunts atbērtņu parametrs, kas tiek kontrolēts, ir tās ķīmiskais sastāvs un novietojums.

2.2.2.6.2. Teritorijas plānošanas loma grunts atbērtņu ietekmes uz vidi samazināšanā

Ir pieejami dati par konkrētu grunts atbērtņu ķīmisko sastāvu, taču nav pieejami dati par grunts atbērtņu plašāku ietekmi uz vidi, jo MK noteikumi nenosaka, ka šādas izpētes būtu veicamas.

Lai izvērtētu, kā ar TPI var var samazināt grunts atbērtņu ietekmi uz vidi, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi grunts atbērtņu jautājumā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar grunts atbērtņiem pilsētas teritorijā. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.20.

Tabula Nr.20. Teritorijas plānošanas loma grunts atbērtņu ietekmes uz vidi samazināšanā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
MK noteikumi Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”		
16. No virszemes ūdensobjekta vai ostu akvatorijas izņemto grunti, kuras kvalitāte atbilst vides vai veselības aizsardzības normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, var izmantot saimnieciskām vajadzībām, tai skaitā hidrotehnisko būvju būvniecībai un zemūdens hidrotehnisko būvju aizņemto platību aizpildīšanai, novietot pašvaldību noteiktās pastāvīgās vai pagaidu novietnēs (līdz vienam gadam) vai grunts novietnēs jūrā.	Jā	Šobrīd TIAN un RTP2006-2018 kartes nosaka un attēlo konkrētas vietas, kur Rīgā ir atļautas grunts novietnes.
MK noteikumi Nr.30 „Kārtība, kādā Valsts vides dienests izdod tehniskos noteikumus paredzētajai darbībai”		
16. Tehniskos noteikumus sagatavo, pamatojoties uz iesniedzēja sniegto informāciju, sabiedrības atsauksmēm un priekšlikumiem, sākotnējo izvērtējumu, kas veikts saskaņā ar likumu "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", kā arī uz attiecīgo valsts un pašvaldību institūciju sniegto informāciju un ekspertu atzinumiem.	Nē	RD MVD,

No tabulas Nr.20 izriet, ka ar teritorijas plānošanas instrumentiem grunts atbērtnes un to ietekmi uz vidi var ietekmēt tikai vienā veidā – nosakot konkrētas teritorijas, kur ir iespējams novietot grunts atbērtnes, taču MK 240 punktā 70. nosaka: “Dabisko

ūdenstilpju un ūdensteču akvatorijas teritoriju aizliegts samazināt, piemēram, veicot teritorijas uzbēršanu vai veidojot mākslīgas salas, izņemot gadījumus, ja tas nepieciešamas ostas funkciju (...) nodrošināšanai (...).”

2.2.2.6.3. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar grunts atbērtņu ietekmi uz vidi

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, kas ir uzskaitīti iepriekšējā nodaļā, lai samazinātu grunts atbērtņu ietekmi uz vidi, tika apkopota informācija par visiem TIAN punktiem, kas attiecas uz grunts atbērtņu novietošanu ostas teritorijā, vēršot uzmanību uz to, kāda ir to sasaiste ar citiem normatīvajiem aktiem, kādas ir galvenās problēmas šo punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu (skatīti tabulu Nr.21).

Tabula Nr.21. TIAN punkti par grunts atbērtņēm

Tēma	TIAN punkti	Saistītie normatīvie akti	Problēmas	Nākamie soļi
Grunts atbērtnes ostas teritorijā	535. Ūdensobjektu padziļināšanas vai tīrīšanas rezultātā iegūto grunti drīkst novietot tikai Plānojuma grafiskās daļas plānā „Publiski pieejamās krastmalas un ūdens teritoriju izmantošanas” (20.pielikums) norādītajās grunts novietņu vietās.	1. MK Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”, kas nosaka grunts kvalitātes robežlielumus un grunts iespējamo izmantošanu	1. Esošā RTP2006-2018 20.pielikuma leģendā ir atzīmētas īslaicīgas/ilglaicīgas grunts atbērtnes, bet tāda termina TIAN nav.	1. Izlabot neprecizitātes, norādot pagaidu/pastāvīgas grunts atbērtnes (vai pagaidu atbērtnes vispār tiks noteiktas? Skatīt kontekstā ar 567.p.)
	544. Jūras ostas apbūves teritorijā (O _o) ir atļauta šādu būvju būvniecība un izmantošana: 544.10.virszemes ūdensobjektu tīrīšanas un padziļināšanas rezultātā iegūtās grunts novietne		1. TIAN ir noteikts, ka Jūras ostas apbūves teritorijā var būt grunts atbērtnes, taču nav noteiktas konkrētas vietas, kā tas ir ar citām teritorijā RTP2006-2018.	1. Pēc 17.03.2015. sarunām ar ostu tika nonākts pie secinājuma, ka ostas teritorijā var norādīt vietas, kur noteikti nevar būt grunts atbērtnes, un parējā teritorijā tās varēs veidot.
	567. Izņemto grunti, kas atbilst vides aizsardzības kritērijiem, var izmantot saimnieciskām vajadzībām vai novietot pagaidu vai pastāvīgajās novietnēs, kas izvietotas jūras ostas teritorijā, ūdens akvatorijā vai grunts novietnē jūrā.		1. Šis punkts daļēji dublē MK Nr.475 noteikumu 16.p. 2. Neskatoties uz to, ka ir noteikts, ka izņemto grunti var novietot pagaidu vai pastāvīgajās novietnēs, nav kontrolējošā mehānisma, kas pārbaudītu, vai grunts atbērtne ir pagaidu vai pastāvīgā. VVD uzskata, ka kontroles funkcijas ir jāuzņemas	1. Noteikt, ka Rīgas teritorijā grunti var novietot tikai pastāvīgajās novietnēs, jo pagaidu atbērtnes netiek kontrolētas un jūras atbērtnes pašvaldības teritorijā nemaz nav.

			pašvaldībai, jo tai ir jāpārbauda, vai teritorijas izmantošana atbilst noteiktajam, taču pašvaldībai nav šāda kontroles mehānisma. Turklāt RBP atzīst, ka viņi katru gadu pagarina atļauju pagaidu atbērtņēm, kā rezultātā pagaidu atbērtnes patiesībā ir pastāvīgas atbērtnes. 3. Rīgas pilsētā nav jūras, kas nozīmē, ka esošās jūras grunts atbērtnes pašvaldība nekontrolē un nevar arī noteikt.	
Gultnes padziļināšana	569. Visā ostas teritorijā ievēro šādus noteikumus: 569.7. virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanu un padziļināšanu, kā arī krasta nostiprināšanu veic MK 2006.gada 13.jūnija noteikumos Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” noteiktajā kārtībā.	1. MK noteikumi Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”, kas regulē gultnes tīrīšanu un padziļināšanu.	1. Atkārtu augstāk stāvošo normatīvu punktus.	1. Izslēgt no TIAN

No TIAN analīzes izriet, ka **TIAN redakcijā**:

1. Jāuzlabo esošo TIAN punktu redakcija;
2. Jāizņem 569.7.p., kas atkārtoti augstāk stāvošos normatīvus;

2.2.2.6.4. Teritorijas uzbēršana

Teritorijas uzbēršanas darbi ir īpaši aktuāls jautājums saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību, jo saskaņā ar MK Nr.240 visā pilsētā teritorijā ir aizliegta ūdenstilpņu aizbēršanas, izņemot gadījumos, kad tas ir nepieciešams ostas funkciju nodrošināšanai. Tādējādi Rīgas brīvostai ir unikāls statuss, jo tai ir iespējams mainīt reljefu savā teritorijā, kad tas ir nepieciešams tās uzņēmumu attīstībai. Lai arī ekonomiskais ieguvums no teritoriju uzbēršanas ir acīmredzams, mākslīgas reljefa izmaiņas mēdz negatīvi ietekmēt apkārtējo vidi, ko ne vienmēr ir iespējams laicīgi un visaptveroši noteikt.

Šobrīd nav atsevišķu normatīvo aktu, kas regulētu uzbēršanas darbus, izņemot konkrētus punktus MK noteikumos Nr.240, kas nosaka ierobežojošus faktorus uzbēršanas darbiem, kā arī spēkā esošais Aizsargjoslu likums, kas paredz izņēmumu, ka ostu applūstošajās teritorijās aizliegts veikt teritorijas uzbēršanu, būvēt ēkas un būves, izņemot hidrotehniskās būves, piestātnes, infrastruktūras, inženierkomunikācijas un citas ar ostu darbību saistītās būves un veikt minētajām būvēm nepieciešamo teritorijas uzbēršanu, arī esošo būvju renovāciju, ja šādas darbības nav pretrunā ar **vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu** un ir ievērotas normatīvo aktu prasības, arī prasības, kas noteiktas attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu.

2.2.2.6.5. Uzbēršanas kontrole

Saskaņā ar Būvniecības likumu uzbēršana pati par sevi netiek uzskatīta par būvniecību. Tā tiek pieskaitīta pie būvniecības tikai tādā gadījumā, kad uzbēršana ir daļa no būvniecības procesa, tas ir, kad tiek uzbūvēta arī konkrēta būve, ne tikai uzbērta teritorija.

Gadījumos, kad teritorija tiek uzbērta kā daļa no būvniecības procesa, tā tiek skatīta Būvvaldē, kas izvērtē vai prasa veikt izvērtējumu par teritorijas uzbēršanas darbu ietekmi uz apkārtējiem zemes gabaliem saskaņā ar TIAN 117. un 119.p.

Savukārt gadījumos, kad teritorija tiek uzbērta bez papildus būvniecības procesa, uzbēršanas process netiek regulēts, jo nav ne normatīvu, ne regulējošās institūcijas. Vienīgais izņēmums ir tajos gadījumos, kad uzbēršanas process tiek definēts kā **hidrotehniska būve**, krasta līniju izmaiņas vai kāda cita darbība, kurai saskaņā ar likumu par ietekmes uz vidi novērtējumu vai MK noteikumiem Nr.30 ir nepieciešami

tehniskie noteikumi vai ietekmes uz vidi novērtējums. Šajos minētajos gadījumos uzbēršanas darbus kontrolē un uzrauga VVD.

Dati par teritorijas uzbēršanas darbu ietekmi uz vidi nav pieejami, jo šī ietekme nav pētīta plašākā pilsētas kontekstā, kas ļautu objektīvi noteikt šo darbu reālo ietekmi uz vidi. Atsevišķos gadījumos ir pamats domāt, ka konkrētu teritoriju uzbēršana ostas teritorijā, piemēram, Kundziņsalas dienvidos, ir ietekmējusi lietusūdens uzsūkšanos Kudziņsalas dzīvojamā rajonā, kā rezultātā RBP šobrīd skaņo meliorācijas projektu ar salas iedzīvotājiem, taču par šī projekta realizācijas iespējām konkrētas informācijas trūkst.

2.2.2.6.6. Teritorijas plānošanas loma grunts atbērtnu ietekmes uz vidi samazināšanā.

Lai izvērtētu, kā (vai) spēkā esošais TIAN integrē un izmanto pašvaldībai dotos teritorijas plānošanas instrumentus, lai samazinātu teritoriju uzbēršanas darbu ietekmi uz vidi, tika apkopota informācija par visiem TIAN punktiem, kas attiecas uz teritorijas uzbēršanu ostas teritorijā, vēršot uzmanību uz to, kādas ir galvenās problēmas šo punktu piemērošanā un īstenošanā, kā arī kādi ir nepieciešamie nākamie soļi, lai šos punktus uzlabotu.

Tabula Nr.22. TIAN punkti par teritorijas uzbēršanu

Tēma	TIAN punkti	Problēmas	Nākamie soļi
Teritorijas uzbēršana	117. Teritorijās, kas nav piemērotas apbūvei augsta gruntsūdens līmeņa, specifisku grunšu, grunts piesārņojuma, nesagatavotas piekļūšanas, kā arī maģistrālo inženierkomunikāciju trūkuma vai kādu citu apstākļu dēļ, veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu (<i>saskaņā ar TIAN 119.p. Inženiertehniskā teritorijas sagatavošana ir arī teritorijas uzbēršana, kas ir īpaši aktuāls jautājums ostas kontekstā</i>). Veicot	1. Šobrīd netiek vērtēts, vai pie uzbēršanas netiek pasliktināts blakus esošo zemesgabalu stāvoklis, kā tas tiek prasīts šajā, 117.p. TIAN punktā, jo ne Būvvaldē, ne RD MVD nav speciālistu, kas to varētu izvērtēt. 2. Pēc sarunas ar RD MVD un Gunu Smilgu(23.12.14.) nonācām pie secinājuma, ka 117.p. būtu jāizsaka šādā redakcijā: <i>117. [...] Veicot</i>	1. Izmainīt 117.p. uz ieteikto redakciju 2. Konkretizēt jeb papildināt 117.p. ostas sadaļā ar nepieciešamajām prasībām konkrēti teritorijas uzbēršanai ostas teritorijā.

	iepriekšminētos pasākumus, nedrīkst pasliktināt blakus esošo zemesgabalu stāvokli.	<i>iepriekšminētos pasākumus, ir jāizstrādā inženiertehniskie risinājumi, kas novērš iespējamo negatīvo ietekmi uz blakus esošo zemesgabalu stāvokli.</i> Ostas gadījumā būtu jāprasa, ka tiek izstrādāti risinājumi nevis blakus esošo zemesgabalu mērogā, bet visā sateces baseina mērogā. Ivars Millers piedāvā, ka var neveikt šādus risinājumus, ja sāk uzbēršanu augstākajā punktā pie sateces baseina robežšķirtnes. Gan vispārējā, gan ostas gadījumā projektētājs būtu atbildīgs par šo inženiertehnisko risinājumu efektivitāti un kvalitāti, savukārt projekta izpildītājs par šo risinājumu precīzu realizāciju.	
	14. Nevienu teritoriju nedrīkst izmantot šādiem nolūkiem: 14.6. mainīt dabisko reljefu un hidroģeoloģiskos apstākļus (piemēram, aizbērt gravas, grāvjus un karjerus, izrakt dīķus, ierīkot drenāžu), izņemot gadījumus, kad darbības ir saskaņotas ar Valsts vides dienesta		

	Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi un minētie pasākumi ir paredzēti būvprojektā vai arī, ja to nosaka ģeotehniskā kontrole (ģeotehnisko darbu kopums, ko veic būvniecības gaitā, lai noskaidrotu būvprojekta atbilstību faktiskajiem ģeotehniskajiem datiem un, ja nepieciešams, to koriģēt); 14.7. teritorijas uzbēršanai, izmantojot nepārstrādātus būvniecības atkritumus;		
	241. Dabiskos ūdensobjektus saskaņā ar Plānojuma grafiskās daļas plānu „Meliorācijas attīstības plāns” (19.pielikums) visās teritorijās saglabā kā vērtīgus vides elementus. Teritoriju attīstot, būvprojektā vai detālplānojumā paredz risinājumus to iekļaušanai vienotā teritorijas labiekārtojuma un apstādījumu sistēmā, nepieļaujot to aizbēršanu, pārvietošanu vai ievadīšanu caurulēs.	Spēkā esošajā RTP2006-2018 grafiskās daļas 19.pielikumā Rīgas brīvostas teritorija ir iezīmēta atsevišķi un līdz ar to tajā nav iezīmētu dabisku ūdensobjektu, kas būtu saglabājami kā vērtīgi vides elementi.	Jaunajā RTP2030 jānosaka to ūdensobjektu robežas, kas nedrīkst tikt aizbērti, bet gan saglabājami kā vērtīgi vides elementi.

2.2.3. Rūpniecisko avāriju riska objekti

Rīgas pilsētā, tai skaitā RBO teritorijā, atrodas 18 uzņēmumi, kuri saskaņā ar 2016. gada 1.martā pieņemtajiem MK 131 savas darbības specifikas dēļ tiek klasificēti kā rūpniecisko avāriju riska objekti (RO). Šo objektu darbība ir bieži vien saistīta ar potenciālu toksisku un/vai letālu apdraudējumu gan uzņēmumu darbiniekiem, gan arī blakus teritorijās dzīvojošajiem cilvēkiem. Atbilstoši MK 131, RO tiek iedalīti pēc bīstamo vielu kvalificējošiem daudzumiem un veidiem kā:

- zemāka riska līmeņa objekts
- augstāka riska līmeņa objekts

RO pārvaldniecība ir īpaši svarīgs jautājums RBO kontekstā, jo ostas teritorijā atrodas lielākā daļa Rīgas riska objektu – 13 objekti no 18 Rīgas teritorijā esošajiem.

Šobrīd ir spēkā arī 2007. Gada 18.septembra MK noteikumi Nr.626 “Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai.” Atkarībā no šo objektu kaitējuma iespējamā apjoma, paaugstinātas bīstamības objektus (PBO) iedala valsts, reģionālās un vietējas nozīmes PBO. Šo potenciālo kaitējumu nosaka pēc maksimāli iespējamo bīstamo vielu daudzuma objektā. Tādēļ turpmāk tekstā šie objekti tiek apzīmēti gan ar RO, gan – PBO.

Galvenie normatīvie akti, kas regulē šo jomu:

1. **Aizsargjoslu likums**, kas nosaka drošības aizsargjoslas ap dažāda veida objektiem, tai skaitā PBO.
2. **MK Nr. 131 “Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”**, kas nosaka ar bīstamajām ķīmiskajām vielām un bīstamajiem maisījumiem saistīto rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumus, kā arī vielas un maisījumus (atkarībā no to daudzuma un bīstamības pakāpes), uz kuriem šī kārtība un pasākumi attiecas. Pēc šiem noteikumiem tiek izstrādātas RO ierobežojumu joslas un to platumi.

2.2.3.1. Riska objektu dokumentācijas izskatīšanas kārtība

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.131, ja paredzams, ka bīstamās vielas kādā konkrētā objektā atbilst noteikumu pielikumā noteiktajiem daudzumiem, tad atbildīgā persona, kas norīkotas no objekta īpašnieka, valdītāja vai lietotāja, vēršas VVD ar iesniegumu par šo vielu esamību objektā. VVD izskata šo iesniegumu un pārsūta to VPVB, kas tālāk izskatīs uzņēmuma iesniegto Rūpnieciskās avārijas novēršanas programmu (RANP) vai Drošības pārskatu ar Civilās aizsardzības plānu (DP ar CAP). Starpība starp RANP un DP ar CAP ir tāda, ka RANP ir jāiesniedz reģionālās nozīmes PBO,

kuros ir relatīvi mazāks bīstamo vielu daudzums, bet DP ar CAP ir jāiesniedz valsts nozīmes PBO, kuros šīs vielas ir relatīvi vairāk. Jebkurā gadījumā programmas un/vai pārskata ietvaros tiek skatīti dažādi drošības jautājumi, kas saistās ar uzņēmuma darbību, vielu uzglabāšanu, rīcību avārijas gadījumā un citiem svarīgiem aspektiem.

VPVB izskata RANP un/vai DP ar CAP, izveidojot komisiju, kuras sastāvā ir dažādu ministriju, institūciju, kā arī pašvaldības pārstāvji. Pēc izskatīšanas komisija sniedz savus ieteikumus un pieņem lēmumu, vai apstiprināt RANP un/vai DP ar CAP.

VPVB nosaka ierobežojumu zonas RO, pēc konkrētām metodēm un saskaņo šīs ierobežojumu zonas ar RD PAD. Pašlaik Latvijas republikā nav vienotas metodes RO noteikšanai. Prakse rāda, ka RD PAD tiek pieņemti VPVB ieteikumi attiecībā uz ierobežojumu zonu rādus.

2.2.3.2. Riska objekti Rīgas brīvostas teritorijā

Pēc datiem no Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.131 RBO

teritorijā un tai piegulošajās apkaimēs šobrīd atrodas 8 augstāka riska līmeņa objekti, kuriem ir izstrādāts DP ar CAP, un 5 zemāka riska līmeņa objekti, kuriem ir izstrādāta RANP. Gan augstāka, gan zemāka riska līmeņa objekti ir uzskaitīti tabulās Nr. 23 un 24, kur ir apkopota informācija ar to atrašanās vietām un bīstamajām vielām, kuras šie uzņēmumi uzglabā vai pārkrauj. Šis saraksts tiek regulāri aktualizēts VPVB mājas lapā⁴⁶.

Tabula Nr.23. RO, kuriem ir izstrādāts DP ar CAP⁴⁷

Nr.p. k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „Naftimpeks”	Laivinieku iela 11, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela
2.	SIA „Neste Latvija”	Laivinieku iela 5, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela, reaktīvā degviela
3.	SIA „Latvijas propāna gāze”	Zilā iela 20, Rīga	Propāns, butāns
4.	SIA „Circle K Latvia”	Laivinieku iela 7, Rīga	Benzīns, dīzeļdegviela
5.	AS „B.L.B. Baltijas termināls”	Ezera iela 22, Rīga	Dīzeļdegviela, petroleja
6.	SIA „PARS termināls”	Tvaika iela 7a un 7k-1, Rīga	Naftas produkti
7.	SIA „Rīga fertilizer terminal”	Uriekstes iela 48 k-1, Rīga	Amonija nitrāts, amonija nitrāta un amonija sulfāta maisījums

⁴⁶ <http://www.vpvb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>, piekļuve 08.2016.

⁴⁷ <http://www.vpvb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>, piekļuve 08.2016.

8.	SIA „Alpha osta”	Atlantijas iela 35, Rīga	Amonija nitrāts
----	------------------	-----------------------------	-----------------

RO, kas atrodas rūpnieciskajā teritorijā Bolderājā, bet neatrodas RBO teritorijā:

9.	SIA „Latvijas finieris”	Finiera iela 6, Rīga	Amonija nitrāts
----	-------------------------	----------------------	-----------------

Tabula Nr.24. Reģionālās nozīmes RO, kuriem ir izstrādāta RANP⁴⁵

Nr.p.k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „Pro gāze SNGB”	Aplokciema iela 3, Rīga	Propāns, butāns
2.	SIA „Woodison Terminal”	Tvaika iela 39, Rīga	Dīzeļdegviela, gāzeļļa
3.	SIA „VL Bunkering”	Tvaika iela 68, Rīga	Dīzeļdegviela, minerāleļļas
4.	SIA „OVI”	Tvaika iela 35, Rīga	Naftas produkti
5.	SIA „Vexoil Bunkering” *	Atlantijas iela 27, Rīga	Naftas produkti

2.2.3.2. Teritorijas plānošanas loma PBO pārvaldniecībā

Lai izvērtētu, kāda loma ir teritorijas plānošanai PBO pārvaldniecības jautājumā, tika veikta galveno šo jomu regulējošo normatīvu analīze, identificējot punktus, kuros tiek minēta pašvaldības loma un/vai pienākumi PBO pārvaldniecībā, un tālāk atlasot tos, kuri attiecas uz teritorijas plānošanu. Papildus tika veikta arī MK 240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, tai skaitā izvirza prasības teritorijas plānošanai saistībā ar PBO pārvaldniecību. Svarīgākie no visos šajos normatīvajos aktos identificētajiem punktiem ir apkopoti tabulā Nr.25.

Tabula Nr.25. Teritorijas plānošanas loma PBO pārvaldniecībā

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Aizsargjoslu likums		
33.pants (1) Aizsargjoslas nosaka ar šo likumu un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā attēlo teritorijas plānojumos.	Jā	PBO aizsargjoslas ir attēlotas spēkā esošajā RTP2006-2018
35.pants (1) Vispārīgos aprobežojumus aizsargjoslās nosaka likumi un Ministru kabineta noteikumi, tos var noteikt arī ar pašvaldību saistošajiem noteikumiem, kas izdoti to kompetences ietvaros.	Jā	Šobrīd TIAN nav papildus aprobežojumu PBO aizsargjoslās, papildus ierobežojumus riska objektiem nosaka TIAN ierobežojumu zonās.

MK Nr.131 „Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”		
50. Jaunu rūpniecisko avāriju riska objektu izvietojumu un esošo objektu attīstību, ņemot vērā šo noteikumu 26.1. un 26.2. apakšpunktā minētās izmaiņas, plāno atbilstoši teritorijas attīstības plānošanas normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai, izvērtējot to ietekmi ilgtermiņā uz apkārtējo teritoriju un nosakot teritoriju attīstības principus un prasības attiecībā uz rūpniecisko avāriju novēršanu un to seku samazināšanu cilvēkiem un videi, kā arī nodrošinot sabiedrības līdzdalību.	Jā	Jaunu RO izvietojumu var noteikt skatot divus variantus: 1) ņemot vērā skarto teritoriju riska pakāpi (individuālā riska kritēriju). Katrā ietekmētajā funkcionālajā zonējumā jānosaka atļautais riska kritērijs. Piemēram $<1 \times 10^{-8}$ gadā būtu atļauts visos funkcionālajos zonējumos, bet jāizstrādā nosacījumi un jāpieņem lēmums, ja riska pakāpe aug ⁴⁸ . 2) nosaktot konkrētu attālumu, kas jāievēro potenciālajam riska objektam no dzīvojamās apbūves. Šis variants ir vienkāršāk īstenojams.
51. Objektu izvietojuma minimālos drošības attālumus un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumus nosaka pašvaldības teritorijas plānojumos, lokālplānojumos vai detālplānojumos atbilstoši teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām un ņemot vērā katra objekta civilās aizsardzības plānu, rūpniecisko avāriju novēršanas programmu vai drošības pārskatu un citu informāciju. Pašvaldības var noteikt vienotus kritērijus (tai skaitā riska līmeni, ja nepieciešams) drošības attālumu noteikšanai.	Jā	Pašreiz Latvijā nav noteikti vienoti rūpniecisko objektu riska novērtējuma veikšanas principi. Taču Latvijas Vides pārvaldības asociācija sadarbībā ar Latvijas Riska vadības asociāciju izstrādā projektu, ko finansē Latvijas vides aizsardzības fonds. Projekta ietvaros tiks sagatavotas vadlīnijas rūpniecisko avāriju riska objektu izvietojuma minimālo drošības attālumu un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumu noteikšanai teritorijas plānošanas dokumentos.
54. Pašvaldība pieprasa objekta atbildīgajai personai sniegt informāciju par konkrētiem rūpnieciskās avārijas riska faktoriem, riska līmeni (pakāpi) un avāriju seku iespējamās nevēlamās iedarbības attālumiem, ja šāda informācija ir nepieciešama teritorijas attīstības plānošanai.	Jā	Pašvaldība ir tiesīga un atbildīga pieprasīt objekta atbildīgajai personai pieprasīt minēto informāciju. Līdz šim RDPAD ir izmantojis Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes sniegtās atļaujas (saskaņotas ar Vides pārraudzības valsts biroju), kas pieejamas VVD mājas lapā.
MK 240		
213. Paaugstināta riska teritorijas,	Jā	Šis punkts atbilst šī brīža situācijai,

⁴⁸ PSI “Risks un audits” SIA pētījums “Ieteikumi jaunu aizsargjoslu noteikšanai ap paaugstinātas bīstamības objektiem”, 2011.

paaugstinātas bīstamības objektus un potenciālās paaugstināta riska zonas izvērtē atkarībā no nevēlamā procesa vai avārijas varbūtības, atkārtotās biežuma, seku un zaudējumu apjoma un grafiski parāda teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā.		kur VPVB izvērtē PBO un to potenciālo ietekmi un sniedz rekomendācijas teritorijas plānojumam, kas tiek pēc tam iekļautas grafiskajā daļā. Tomēr PBO skaits un teritoriālais izvietojums mainās, tādēļ spēkā esošais plāns ātri zaudē savu aktualitāti.
214. Paaugstinātās bīstamības objektu avāriju riska zonā pašvaldība var noteikt ierobežojumus esošās dzīvojamās un publiskās apbūves blīvuma palielināšanai, norādot maksimālo pieļaujamo apbūves blīvumu un intensitāti.	Jā	Šobrīd TIAN ir noteikts, ka PBO ierobežojumu zonās vispār nevar atrasties dzīvojamā un publiskā apbūve. Tas praksē nav iespējams un lai izvairītos no neatbilstošas izmantošanas jaunajā TP2030 jārod risinājumi (skatīt zemāk).
215. Teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apbūves noteikumos nosaka prasības vai ierobežojumus tādu objektu būvniecībai, kuru darbība var izraisīt rūpnieciskas avārijas iespējamību.	Jā	Pašvaldība var noteikt ierobežojumus riska objektiem.
218. Ievērojot katra konkrētā objekta vai teritorijas specifiku un riska pakāpi, pašvaldība teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apbūves noteikumos, pamatojoties uz izpētes rezultātiem, var noteikt stingrākus ierobežojumus, nekā nosaka citi normatīvie akti vides aizsardzības vai veselības jomā.	Jā	Šobrīd nav tādas izpētes, lai noteiktu stingrākus ierobežojumus.

No tabulas Nr.25 izriet, ka PBO pārvaldniecība ir saistīta ar teritorijas plānošanu šādos veidos:

1. PBO aizsargjoslas tiek noteiktas teritorijas plānojumā;
2. Vispārīgos aprobežojumus aizsargjoslās var noteikt arī ar pašvaldību saistošajiem noteikumiem, kas izdoti to kompetences ietvaros;
3. Paaugstināta riska teritorijas, paaugstinātas bīstamības objektus un potenciālās paaugstināta riska zonas grafiski parāda teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā;
4. Paaugstinātās bīstamības objektu avāriju riska zonā pašvaldība var noteikt ierobežojumus esošās dzīvojamās un publiskās apbūves blīvuma

- palielināšanai, norādot maksimālo pieļaujamo vai nepalielināt esošo apbūves blīvumu un intensitāti;
5. Teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apbūves noteikumos nosaka prasības vai ierobežojumus tādu objektu būvniecībai, kuru darbība var izraisīt rūpnieciskas avārijas iespējamību;
 6. Ievērojot katra konkrētā objekta vai teritorijas specifiku un riska pakāpi, pašvaldība teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apbūves noteikumos, pamatojoties uz izpētes rezultātiem, var noteikt stingrākus ierobežojumus, nekā nosaka citi normatīvie akti vides aizsardzības vai veselības jomā.
 7. Teritorijas plānošanai būtu nepieciešama aktualizēta un pārskatāma datu bāze, jo uzņēmumu saraksts nepārtraukti mainās.

Viens no svarīgākajiem aspektiem, ko ir nepieciešams izcelt saistībā ar PBO pārvaldniecību un tās sasaisti ar teritorijas plānošanu, ir PBO aizsargjoslu un ierobežojuma zonu attēlošana dažādos teritorijas plānojuma līmeņos, kas ir noteikta gan Aizsargjoslu likumā, gan MK noteikumos Nr.240, gan MK noteikumos Nr. 131. Spēkā esošās zonas ir redzamas RTP2006-2018, kur ap Rīgas brīvostā esošajiem paaugstinātās bīstamības objektiem ir divu veidu zonas:

1. Drošības aizsargjosla:

- a. **Tiek noteiktas un regulētas saskaņā ar Aizsargjoslu likumu;**
- b. Katram objektam ir tikai viena zona, un visiem šiem RBO objektiem tā ir 100m platumā, izņemot naftas vadam, kura zona ir 25m.
- c. Zona tiek noteikta ap konkrētiem objektiem teritorijā, nevis ap visu teritoriju;
- d. Zona nosaka konkrētus darbības un apbūves ierobežojumus;
- e. Ja zemes īpašnieka zemi apgrūtinā kāda paaugstinātās bīstamības objekta; aizsargjosla, tad viņam/-ai ir iespējams saņemt apgrūtinājuma kompensāciju.

2. Ierobežojumu zonas:

- a. **Tiek noteiktas TIAN:**
- b. Katram objektam var būt vairākas ierobežojuma zonas, un tās var būt dažāda platuma;
- c. Nav stingri noteikts, vai zona ir jānosaka ap konkrētiem objektiem vai visu teritoriju.
- d. Zona/-as uzliek konkrētus apbūves ierobežojumus;
- e. Ja zemes īpašnieka zemi apgrūtinā kāda paaugstinātās bīstamības objekta ierobežojuma zona, tad viņam/-ai nav pieejama kompensācija.

Analizējot drošības aizsargjoslas un ierobežojuma zonas, TmP izstrādes gaitā tika identificētas vairākas lielāka mēroga problēmas, kuras nav risināmas pašvaldības līmenī, taču tieši ietekmē gan aizsargjoslu, gan ierobežojuma zonu noteikšanu un attēlošanu teritorijas plānojumā. Tabula Nr.26 apkopo visas esošās problēmas paaugstinātas bīstamības objektu un to ietekmēto teritoriju plānošanu.

Tabula Nr.26. Esošās problēmas RO un to ietekmēto teritoriju plānošanā.

Identificētās problēmas
1. Vienotas metodikas trūkums ierobežojuma zonu noteikšanā: Pašvaldība nosakot aprobežojumus teritorijas plānojumā, balstās uz VPVB iesniegto riska novērtējumu un ieteikumiem. VPVB iesniegtie RANP un DP ar CAP bieži atšķiras kvalitātē un metožu izmantošanā, kā rezultātā dažādiem uzņēmumiem ir noteiktas riska zonas pēc dažādiem kritērijiem, kas nozīmē, ka objektiem nav noteiktas ierobežojumu zonas pēc vienotas metodes vai kritērijiem. Pašreiz Latvijā nav noteikta vienota metode rūpnieciskā riska objektu novērtējumam. MK noteikumu Nr 131 "Rūpniecisko avārijas riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi", kuri stājušies spēkā 2016.g. 5.martā, 51.punkts paredz: "Objektu izvietojuma minimālos drošības attālumus un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumus nosaka pašvaldības teritorijas plānojumos, lokālplānojumos vai detālplānojumos atbilstoši teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām un ņemot vērā katra objekta civilās aizsardzības plānu, rūpniecisko avāriju novēršanas programmu vai drošības pārskatu un citu informāciju. <u>Pašvaldības var noteikt vienotus kritērijus (tai skaitā riska līmeni, ja nepieciešams) drošības attālumu noteikšanai.</u>" Risinājums: RD PAD vēlas piemērot šo punktu un gaida rezultātus no projekta, kur tiks īstenots pilotprojekts Rīgas pilsētai. Latvijas Vides pārvaldības asociācija sadarbībā ar Latvijas Riska vadības asociāciju izstrādā projektu ar mērķi: Sagatavot vadlīnijas rūpniecisko avārija riska objektu izvietojuma minimālajiem attālumiem un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumu noteikšanai teritorijas plānošanas dokumentos. Rezultātā tiks raksturotas teritorijas, kurās iedzīvotāji ir pakļauti nepieļaujami augstasm riska līmenim un izstrādāti ieteikumi riska mazināšanai.
2.Uzņēmumu skaita, izvietojuma un darbības veida mainība. Tā kā uzņēmumu saraksts un to izvietojums gadu gaitā mainās un nav iespējams teritorijas plānojumā ietvert mainīgas ierobežojumu zonas, tad jāintegrē jauna metode riska objektu pārvaldniecībai izstrādes stadijā esošajā teritorijas plānojumā.
3. Sasaistes trūkums starp būvniecības procesu un ierobežojuma zonu noteikšanu: Iepriekš spēkā esošie MK Nr.532 paredzēja, ka RD PAD nosaka PBO ierobežojuma zonas, balstoties uz VPVB rekomendācijām, kuras tiek izstrādātas, ņemot vērā uzņēmumu iesniegtos RANP vai DP ar CAP. Problēma radās līdz ar to, ka RANP un DP ar CAP nav obligāti jāizstrādā pirms būvatļaujas saņemšanas, radot situācijas, ka var uzbūvēt jaunu RO un izvērtēt tā potenciālās ierobežojuma zonas pēc tā izbūves. Šī iemesla dēļ lielākā daļa RO ierobežojuma zonu šobrīd nesaskan ar noteikto

zonējumu, jo zonas tika noteiktas pēc būvniecības atļaujas izsniegšanas un bez jebkādiem teritorijas plānojuma grozījumiem.

Jaunie MK 131 paredz, ka:

1. Ja uzņēmumam ir veikts IVN, tad RANP un DP ir jāiesniedz 4 mēnešus pirms objekta ekspluatācijas sākšanas;
2. Ja uzņēmumam, nav veikts IVN, tad RANP un DP ir jāiesniedz 4 mēnešus pirms objekta būvniecības sākšanas.

Šīs izmaiņas paredz to, ka, ja RO ir nepieciešams IVN, tad IVN procesā, kas ir paredzēts pirms būvniecības, tiek identificēta tā potenciālā ierobežojuma zona un būs teorētiski iespējams veikt teritorijas plānojuma grozījumus, ja tādi būs nepieciešami, lai nerastos konflikta situācijas starp esošo zonējumu un ierobežojuma zonas nosacījumiem, kā tas ir vēsturiski izveidojies.

Gadījumā, ja RO nav pieņemts IVN, tad tam ir jānodrošina RANP vai DP ar CAP pirms būvniecības, lai varētu noteikt potenciālo RO ierobežojuma zonu, pirms tiek atļauta objekta būvniecība. Arī šajā gadījumā var būt nepieciešami teritorijas plānojuma grozījumi.

Vienīgā problēma, kas paliek neatrisināta, ir tā, ka jaunie MK 131 paredz, to ka, ja nav bijis IVN, tad ir jāiesniedz RANP vai DP ar CAP 4 mēnešus pirms būvniecības uzsākšanas, bet redakcija neparedz, ka šim RANP vai DP ar CAP ir jābūt pabeigtam pirms būvniecības uzsākšanas. Tādējādi tehniski var izveidoties situācija, kad PBO ietekmes zonas izvērtēšana vēl nav beigusies, bet būvniecība ir jau uzsākta.

Šos risinājumus summējot tiek nodrošināts, ka visās iespējamās procedūras – sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma, IVN, RANP vai DP ar CAP – tiek izvērtēta PBO potenciālā ierobežojuma zona un, ja nepieciešams, grozīts teritorijas plānojums, pirms tiek uzsākta konkrētā objekta būvniecība.

4. Ierobežojumu zonu attēlošanā teritorijas plānojumā: ap konkrētām ēkām vai visu teritoriju Spēkā esošajā RTP2006-2018 ierobežojuma zonas ir noteiktas ap konkrētām būvniecības iekārtām un būvēm PBO teritorijā, bet jaunā TmP izstrādes gaitā VPVB ir izteikusi viedokli, ka ierobežojumu zonas ir jānosaka ap objekta teritoriju, kas nozīmē, ka jebkurš šāds objekts ietekmēs apkārtējās teritorijas. Ja zīmētu ierobežojumu zonas ap konkrētiem objektiem uzņēmuma teritorijā, tad ir iespējama situācija, ka risks ārpus uzņēmuma teritorijas ir nenozīmīgs un neapgrūtina blakus esošās teritorijas. Zīmēt ap konkrētiem objektiem būtu arī daudz loģiskāks paņēmieni, jo uzņēmumu RANP un DP ar CAP tiek attēlota ietekme no konkrētiem objektiem uzņēmuma teritorijā, nevis no uzņēmuma robežas.

No otras puses ierobežojumu zonu noteikšana ap PBO teritoriju nodrošina elastīgumu – TIAN nosaka, ka PBO var rekonstruēt vai renovēt tikai tādā gadījumā, ja netiek palielināts šī objekta risks vai avārijas sekas, kas nozīmē, ka, nosakot zonas ar uzņēmuma teritoriju, uzņēmumam ir lielākas iespējas attīstīties savā teritorijā, neietekmējot seku izplatības rādiusu ārpus savas teritorijas, turpretī gadījumā, ja ierobežojuma zona tiek noteikta ap konkrētiem objektiem, uzņēmumam ir daudz mazākas iespējas attīstīties. VPVB sniedz informāciju un ieteikumus pašvaldībai ierobežojumu zonu noteikšanai, bet pašvaldība pati var pieņemt lēmumu, cik lielā

mērā tā ņem tos vērā.

5. Apgrūtinātās teritorijas, kur savukārt var izdalīt 4 apakšproblēmas:

a. Kompensācija iedzīvotājiem

Šobrīd gandrīz visu PBO ierobežojuma zonas apgrūtina dažāda veida esošo apbūvi bez jebkādiem kompensācijas mehānismiem, kas ir rezultāts augstāk minētajām problēmām. RBO teritorijas Gan aizsargjoslās, gan ierobežojuma zonās dzīvo tūkstošiem Rīgas iedzīvotāju. Vienīgais, ko šie noteikumi piedāvā, ir iespēja pašvaldībai noteikt teritorijas, kurās ir vai nav atļauta esošu PBO rekonstrukcija vai paplašināšana. Nākotnē noteikti būtu jāizstrādā kompensācijas mehānisms iedzīvotājiem, kuri dzīvo ierobežojumu zonās, kur ir nepieļaujami liela riska varbūtība cilvēka dzīvībai.

b. Sabiedrības informētība un civilā aizsardzība

Rīgā ir izstrādāts Civilās aizsardzības plāns, kas uzskaita gan iespējamās katastrofas pašvaldības teritorijās, gan, kā tiek organizēta katastrofu pārvaldīšana. RD PAD ir notikušas vairākas sarunas ar pārstāvjiem no Pašvaldības Policijas, Drošības uz ūdens un civilās aizsardzības pārvaldes, Civilās aizsardzības grupas pārstāvjiem, lai diskutētu civilās aizsardzības situāciju Rīgā. Ir skaidrs, ka civilās aizsardzības līmenis un iedzīvotāju informētība ir jāuzlabo. No Rīgas civilās aizsardzības plāna izriet, ka Rīgā pavisam ir 14 pulcēšanās vietas, tai skaitā arī Bolderājā, Ilguciemā, Sarkandaugavā un Vecmīlgrāvī. Pašvaldības policija organizē apmācības uzņēmumiem, kā rīkoties katastrofu gadījumā.

c. Domino efekts

Kā īpaši bīstamas teritorijas var identificēt tās, kuru ierobežojumu zonās atrodas kāds cits PBO un objekta avārijas gadījumā sekas var palielināties. procedūrā IVN procedūrā noteiktās ierobežojumu zonas atšķiras no tām, ko nosaka VPVB. Tādējādi RD PAD trūkst instrumentu, lai izvērtētu divu blakus esošu RO ietekmi vienam uz otru.

d. Bīstamo kravu pārvadājumi

Katru dienu pa dzelzceļiem tiek pārvadātas bīstamās kravas pašvaldības policija ir uzsvērusi, ka civilās aizsardzības jautājums sakarā tieši ar bīstamo kravu pārvadājumiem ir neatrisināts. MK 131 neattiecas uz bīstamo kravu pārvadājumiem. Šo jomu regulē tikai aizsargjoslu likums nosakot drošības aizsargjoslas, kuru galvenais uzdevums ir **nodrošināt vides un cilvēku drošību** šo objektu ekspluatācijas laikā un iespējamo avāriju gadījumā, kā arī pašu objektu un to tuvumā esošo objektu drošību. Aizsargjoslu platums katrā pusē dzelzceļam, pa kuru pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas vai produktus, ir no 25 līdz 100 metriem atkarībā no esošā un plānotā apbūves blīvuma, apkārtnes reljefa, esošām un plānotām aizsardzības ietaisēm un stādījumiem.

2.2.3.4. Uzdevumi turpmākajam plānošanas procesam

1. Novienoties ar VPVB par konsekvenci ierobežojumu zonu attēlošanā teritorijas plānojumā. RTP2006-2018 ierobežojuma zonas tika attēlotas ap konkrētiem objektiem PBO teritorijā, bet jaunajā RTP VPVB uzskata, ka

zonas ir jāattēlo ap visu PBO teritoriju. Priekšrocības un trūkumi ir gan vienam, gan otram risinājumam, bet ir nepieciešams novienoties par vienu noteikšanas un attēlošanas veidu, lai neizraisītu pārpratumus nākamajā RTP.

2. Noteikt konkrētus attālumus, kādos no dzīvojamās apbūves var atļaut RO izbūvi, lai esošā situācija ar lielo iedzīvotāju skaitu RO ietekmes zonās nepasliktinātos.
3. Tā kā uzņēmumu saraksts un to izvietojums gadu gaitā mainās un nav iespējams teritorijas plānojumā ietvert mainīgas ierobežojumu zonas, tad jāintegre jauna metode riska objektu pārvaldniecībai jaunajā teritorijas plānojumā. Noteikt, ka rūpniecības uzņēmumi neapgrūtina vai neierobežo apkārtējo teritoriju attīstību saskaņā ar RTP2030 noteiktajām prasībām par rūpniecisko avāriju risku vai avārijas sekām. Tādejādi tiktu noteikta konkrēta riska pakāpe, piemēram 1×10^{-8} , kuru uzņēmums ar savu darbību nedrīkst pārsniegt dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās. Pagaidām šī metode vēl nav apstiprināta un riska pakāpju noteikšanas sistēma vēl nav izstrādāta, proti nav skaidrs, kurš no pašvaldības varētu izkontrolēt šīs riska pakāpes.

Tādejādi jaunajos TIAN jāizvirza nosacījums esošo un jaunu uzņēmumu attīstībai: darbības rezultātā netiek pārsniegts akceptējamā riska līmenis saskaņā ar RTP2030 noteiktajām prasībām par objektu izvietojuma minimālajiem drošības attālumiem un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumiem.

2.2.3.5. Risinājumi ar citiem instrumentiem

1. Ierosināt izmaiņas MK noteikumos Nr.18, kas paredzētu riska izvērtējumu arī pie sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma, lai nodrošinātu, ka visos gadījumos, kad tiek plānots būvēt jaunu RO, tā potenciālā ietekmes zona tiek izvērtēta, pirms šim objektam tiek izsniegta būvatļauja.
2. Vērst uzmanību uz to, ka šobrīd RO drošības aizsargjoslās un ierobežojumu zonās dzīvo tūkstošiem Rīgas iedzīvotāju. Iedzīvotāji turpinās tur vienkārši dzīvot, ja vien nebūs atbilstošas kompensācijas. Šis jautājums ir jārisina augstākā politiskā līmenī, kur ir nepieciešama politiskā griba un apņemšanās šo jautājumu atrisināt.

2.2.4. Rīgas brīvostas sasaiste ar pilsētas transporta tīklu

Rīgas brīvosta ieņem nozīmīgu lomu pilsētas infrastruktūras ķēdē un funkcionē ciešā sasaistē ar Rīgas pilsētas transporta tīklu. Uz un no tās uzņēmumiem ik dienu tiek transportētas kravas, izmantojot gan pilsētas autoceļus, gan dzelzceļu (galvenie kravu maršruti ir attēloti pielikumā Nr.9) Lielākā daļa šo kravu (aptuveni 80%) ir tranzīta kravas, kas savieno tādus galamērķus kā Krievija, Kazahstāna, Nīderlande, Lielbritānija un Skandināvija⁴⁹, kas nozīmē, ka RBO nākotne ir tieši atkarīga no tās spējas nodrošināt efektīvu un konkurētspējīgu kravu piegādi laikā starp dažādām pasaules valstīm.

2.2.4.1. Atbildīgās puses transporta tīkla plānošanā un realizācijā

Transporta tīkla plānošana un būvniecība

Saskaņā ar Likuma par ostām 7.pantu RBP organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai, kas nozīmē, ka ostas teritorijā transporta tīkla izbūvi organizē pati osta.

Savukārt RBO piegulošajās apkaimēs tāpat kā visā pārējā pilsētā:

1. Par transporta tīkla plānošanu ir atbildīgs RD PAD;
2. Saskaņā ar Likuma par pašvaldībām 15.pantu par ielu izbūvi un uzturēšanu ir atbildīgs RD SD;
3. Saskaņā ar Dzelzceļa likumu, par valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību saskaņā ir atbildīga valsts akciju sabiedrība (valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs), LDz.

Neskatoties uz to, ka ostas transporta kustība un apjomu pieaugums ietekmē transporta tīklu visas pilsētas mērogā, saskaņā ar Likuma par ostām 12.pantu RBP nevar ieguldīt naudu transporta izbūves projektos ārpus ostas teritorijas. Vienīgais veids, kā osta var piedalīties transporta infrastruktūras uzlabošanas projektos ārpus ostas teritorijas, ir maksājot Likumā par ostām noteiktos 10% no ostas tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravu maksas pašvaldības speciālajā budžetā, kas pēc tam tiek izmantots ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstībai. Lai arī kopš 2010.g. vairs nepastāv pašvaldības speciālais budžets, ostas iemaksātā nauda pašvaldības pamata budžetā katru gadu tiek novirzīta transporta infrastruktūras objektiem, kas ir saistīti ar ostas transporta kustību.

⁴⁹ Rīgas brīvostas attīstības programma 2009-2018, SIA „NK konsultāciju birojs

Konkrētu objektu pienesums/ietekme uz transporta tīklu

Būvējot jaunus ostas uzņēmumus un palielinot esošo uzņēmumu kravas apjomus, ir svarīgi izvērtēt šo objektu ietekmi uz transporta infrastruktūras noslodzi, taču šobrīd tas tiek darīts tikai un vienīgi IVN izstrādes ietvaros, kurā saskaņā ar MK noteikumu Nr.18 34.5.p. tiek vērtēta ar konkrēto objektu saistītais transporta intensitātes pieaugums un tā ietekme uz vidi.

Izskatot dažādus IVN paraugus, ir skaidrs, ka transporta analīzes sadaļa bieži vien ir nepilnīga un balstās uz pieņēmumiem bez objektīviem datiem, kas daļēji ir skaidrojams ar to, ka pilsētai šobrīd nav pieejami aktualizēti dati par transporta intensitāti un noslodzi Rīgas ielās.

Otra problēma vairāk saistās ar IVN transporta sadaļas izvērtējumu – to veic VPVB speciālisti, kuru kompetence fokusējas uz vides aspektiem, bet ne transporta plānošanu, kas nozīmē, ka viņi nevar pilnvērtīgi izvērtēt transporta sadaļu.

2.2.4.2. *Dati par transporta tīkla noslodzi*

Vadošās RBO kravas (ogles un naftas produkti), kas 2014.g. veidoja 60% pākrauto kravu Rīgas brīvostā, tiek piegādātas ar dzelzceļu, bet pārējie 40% tiek transportēti gan ar dzelzceļu, gan kravas auto⁵⁰. Rīgas brīvostas kravu apjoms vairākus gadus pēc kārtas bija strauji pieaudzis, kam sekoja neliels kritums 2015.gadā, taču Rīgas Brīvostas attīstības programmā redzama augšupejoša prognoze kravu apgrozījumam, kas jāņem vērā jaunajā RTP.⁵⁰ Kravu pieaugums ir atspoguļojies arī lielākā kravas transporta intensitātē uz pilsētas ielām un sliedēm, taču pilsētas rīcībā nav atjaunotu datu ne par esošo transporta tīkla noslodzi, ne par RBO uzņēmumu radīto transporta noslodzi (pēdējie pieejamie dati ir par 2004.g.). Pašvaldības un valsts iestādes saņem sūdzības par noslogotām dzelzceļa pārbrauktuvēm (Ezera iela, Parādes iela, Flotes iela, Tilta iela u.c.), kuras bieži un ilgi ir ciet, lai nogādātu nepieciešamās kravas uz vai no Brīvostas, taču konkrētu, aktuālu datu par šo noslodzi nav. Tāpat pilsētas iedzīvotāji sūdzas par sastrēgumiem un troksni dzīvojamās apkaimēs, kas rodas no intensīvas kravas auto kustības pa tiem nepiemērotiem ceļiem.

Transporta tīkla analīze

Neskatoties uz to, ka šobrīd nav aktuāli transporta tīkla noslodzes dati, RD PAD sadarbībā ar RD SD izskatīja dažādus ostas sektorus jeb teritorijas, katrā no tiem identificējot:

1. Galvenās transporta problēmas;
2. Vai ir plānoti kādi uzlabojumi šajā sektorā, kas varētu risināt šīs problēmas;

⁵⁰ Rīgas brīvostas attīstības programma 2009-2018, SIA „NK konsultāciju birojs

3. Kuri jautājumi paliks neatrisināti šajā plānošanas periodā līdz 2030.gadam;
4. Kas ir atbildīgās institūcijas pie katras no problēmām un risinājumiem.

Šī informācija tika apkopota tabulā Nr.28 un problēmu vietas shematiski attēlotas zemāk. To būtu svarīgi ņemt vērā gan RBP, gan potenciālajiem investoriem, plānojot savus uzņēmumus RBO teritorijā, lai laicīgi paredzētu nepieciešamos transporta uzlabojumus saistībā ar kravu apjomu palielināšanos, kā arī neplānotu jaunus uzņēmumus vietās, kur šobrīd jau ir pārslogots transporta tīkls un uzlabojumi pagaidām netiek plānoti. Tāpat šī tabula vērs uzmanību uz institūciju atbildību rast risinājumus identificētajām problēmām.



Problēmas

- ③ Kravas transporta maršruti ar problēmām
- ⑥ Problēmas uz pārbrauktuvēm ar dzelzceļu

Tabula Nr.28. Transporta tīkla noslodzes problēmas saistībā ar RBO darbību

Zaļš – problēma tiks atrisināta šajā plānošanas periodā līdz 2030.g.

Dzeltens – problēma tiks daļēji atrisināta šajā plānošanas periodā līdz 2030.g.

Sarkans – problēmu nav plānots risināt šajā plānošanas periodā līdz 2030.g.

N.p.k.	Problēma	Risinājumi	Atbildīgās institūcijas
Mangaļsala, Vecdaugava, Vecmīlgrāvis un Rīnūži			
1.	Lai tiktu uz Mangaļsalu, kravas transportam ir jābrauc apkārt Vecdaugavas liegumam un pa ielām, kas nav piemērotas kravas auto satiksmei un ved cauri blīvi apdzīvotiem rajoniem – Vecāķu prospektu, Mangaļu prospektu, Stāvvadu ielu u.c.	Tiek plānots Laivinieku ielas pagarinājums pāri Audupei, lai ērtāk pieslēgtu Mangaļsalu pārējai pilsētai. Šis pagarinājums tiek plānots 2 posmos: • 1.posms savienos Atlantijas ielu ar Vecāķu prospektu un Jaunciema gatvi; • 2.posms savienos abus Audupes krastus – Laivinieku ielu ar Mangaļsalu. Tiek izstrādāts skicē projekts un notiek saskaņošana Būvvaldē. Plānotais ielas pagarinājums ir paredzēts paaugstinātās bīstamības objektu ierobežojumu zonās, bet tas ir jautājums, kuru ir iespējams atrisināt ar dažādiem tehniskiem paņēmieniem. Ja izbūvēs šo pagarinājumu, tad tas noņems noslodzi no Vecāķu un Mangaļu prospekta, gar kuos izvietota dzīvojamā apbūve.	RD SD
2.	Kravas transports izmanto Mangaļsalas dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Traleru ielu, Albatrosu ielu,	Lai arī Laivinieku ielas pagarinājums atrisinās kravas transporta tranzītu caur dažādiem dzīvojamajiem rajoniem, kas atrodas pa ceļam uz Mangaļsalu, tas neatrisinās to, ka kravas auto turpinās braukt par Mangaļsalas ielām, kuras intensīvi izmanto iedzīvotāji. Iepriekš ir bijuši paredzēti dažādi mazi uzlabojumi (izbūvēt ietves, uzlabot ceļu	RD SD

	Veiksmes ielu u.c. Šīs ielas ir sliktā stāvoklī, kravas transports rada ievērojamu vibrāciju un trokšņa piesārņojumu, vairākas vietās pie straujiem pagriezieniem nav ietves, radot bīstamas situācijas iedzīvotājiem, kas iet pa šīm ielām utt.	stāvokli u.c.), taču to realizācijai ir bijis nepieciešams atsavināt zemes no īpašniekiem, tam nav bijis līdzekļu un iespēju. Šobrīd nav paredzēta ne alternatīva, pa kuru šie kravas auto varētu braukt, nedz arī kāda iespēja realizēt papildus prettrokšņa vai drošības pasākumus, kas varētu samazināt transporta ietekmi uz dzīvojamām teritorijām un uzlabot vietējo iedzīvotāju drošību. Kamēr nav alternatīvas/papildus pasākumi, uzņēmumi nedrīkstēt palielināt savu darbības intensitāti.	
3.	Lai piekļūtu Rīnūžu uzņēmumiem, kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu, Vecāķu prospektu, Atlantijas ielu u.c.	Šo problēmu atrisinās Laivinieku ielas pagarinājuma 1.posms, kas ir aprakstīts pie problēmas Nr.1, jo kravas auto, kas dosies uz Rīnūžiem, nevajadzēs braukt caur Vecmīlgrāvja un Vecdaugavas dzīvojamam rajonam.	RD SD
4.	Lai piekļūtu Vecmīlgrāvja uzņēmumiem, kas atrodas gar Meldru ielu, kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu u.c.	Šobrīd nav paredzētas ne alternatīvas šīm ielām, ne arī konkrēti drošības vai prettrokšņa pasākumi, kas varētu samazināt kravas transporta ietekmi uz dzīvojamo vidi. Ja šobrīd nav iespējams nodrošināt alternatīvu kravas auto kustībai, tad būtu jāuzlabo drošība un jāsamazina trokšņa piesārņojums uz Meldru u.c. dzīvojamā rajona ielām. Kamēr tas nav izdarīts, uzņēmumam nedrīkstēt palielināt savu darbības intensitāti.	RD SD
Mīlgrāvis un Sarkandaugava			
5.	Ezera ielas pārbrauktuve, kas ļoti bieži un ļoti ilgi ir ciet. Šobrīd	Šobrīd ir priekšlikums no LDz par Mangaļu preču stacijas rekonstrukciju, kā rezultātā būtu jāslēdz Ezera ielas pārbrauktuve un jāizbūvē pār sliedēm	LDz, RD PAD, RD SD, RBP

	pie pārbrauktuves ir zīme, ka tā var būt ciet līdz pat 2 stundām. Ja ar mašīnu vēl ir iespējams piebraukt Mīlgrāvim no otras puses, tad gājējiem bieži vien vispār nav iespējams tikt pāri vairākas stundas pēc kārtas.	gājēju pāreja. Tādā gadījumā auto vairs vispār nebūtu iespējams piebraukt Mīlgrāvim no Tvaika ielas puses un būtu jābrauc apkārt zem Jaunciema gatves, bet gājējiem situācija uzlabotos, jo būtu uzlabota iespēja šķērsot sliedes esošajā vietā. RTP2006-2018 ir noteikts, ka Ezera ielā ir jābūt divlīmeņu pārbrauktuvei un nākotnē, iespējams pēc 2030.gada varētu apsvērt pārbrauktuves izbūvi arī autotransportam. LDz neveiks stacijas rekonstrukciju, ja vien netiks slēgta Ezera ielas pārbrauktuve. Sarunās ar Mīlgrāvja iedzīvotājiem tika ierosināts noteikt konkrētus laikus, kuros pārbrauktuve būs pārbraucama, kā arī izbūvēt gājēju tiltu pār sliedēm. Pēc iedzīvotāju teiktā, droša piekļuve 5.tramvaja galapunktam nav nodrošināta, un iedzīvotājiem jāriskē ar dzīvību, lienot zem vagonu sastāviem.	
6.	Tilta ielas pārbrauktuve, pie kuras bieži veidojas garas sastrēgumu rindas, kurās stāv gan vieglās automašīnas, gan arī kravas auto.	Lai samazinātu automašīnu plūsmu, kas šķērso Tilta ielas pārbrauktuvi, tiek plānota Tvaika ielas rekonstrukcija, kas sastāv no 2 posmiem: • 1.posms – pie esošās Tvaika ielas kapacitātes tiek izbūvēts Skultes pārvads no Tvaika ielas uz Viestura prospektu; • 2.posms – tiek paplašināta Tvaika iela, lai uzlabotu tās kapacitāti un caurlaides spēju. Ir pabeigts būvprojekts	RD SD
Kundziņsala un Eksportosta			
7.	Šobrīd Kundziņsalas dzelzceļa pārbrauktuve vēl funkcionē, bet, pieaugot kravu apjomiem, jau tuvākajos gados šīs pārbrauktuves caurlaidība krietni	Ir uzsākts Kundziņsalas lokālplānojums, ko izstrādā SIA METRUM, kura ietvaros jāmeklē risinājumi dzelzceļa pārbrauktuvei. Rīgas brīvostas pārvalde plāno jaunu tiltu Kundziņsalas austrumos (uz ziemeļiem no esošā tilta), kur šobrīd atrodas tikai viens tilts, kas nav piemērots intensīvai kravas auto	RBP

	vien pasliktināsies	satiksmei. Uzbūvējot jaunu tiltu uz ziemeļiem no esošā tilta tiks uzlabota transporta organizāciju. Šobrīd gan šī tilta izbūves plānus apdraud T2 Terminal naftas vada ierobežojuma zona. Šobrīd vēl nav skaidrības par šīs ieceres konkrēto konfigurāciju, izpildes laiku vai realizējamību. Konkrēti risinājumi un to izpildes termiņi tiks precizēti turpmākajā plānošanas procesā.	
8.	Saistībā ar uzņēmumu attīstību Kundziņsalā pieaugs kravas auto un dzelzceļa kravu satiksme uz/no Kundziņsalas. Jau šobrīd tilts, kas atrodas salas dienvidos, nespēj nodrošināt nepieciešamo kapacitāti Kundziņsalas uzņēmumu attīstībai, kā arī tilts salas austrumos nav piemērots intensīvai kravas auto kustībai.	Rīgas brīvostas pārvalde šobrīd plāno vairākus projektus saistībā ar pieaugošo kravas auto un dzelzceļa satiksmi uz/no Kundziņsalas: - Kundziņsalas dienvidos esošo tiltu, kas šobrīd funkcionē gan kā auto, gan dzelzceļa tilts, ir plānots pārveidot par tikai auto tiltu, tādējādi uzlabojot kravas auto caurlaidību. Ir svarīgi, lai šo tiltu varētu izmantot ne tikai ostas kravas transports, bet arī citi kravas auto; - Kundziņsalas dienvidos (uz A no topošā auto tilta) ir plānots uzbūvēt jaunu dzelzceļa tiltu, palielinot dzelzceļa kravu caurlaidību. Šo ir plānots attīstīt, kad tiks izbūvēts Tvaika ielas rekonstrukcijas 1.posms. Šobrīd nav konkrēti skaidra ne šo projektu precīzā konfigurācija, ne nepieciešamās izmaiņas sarkanajās līnijās, nedz arī šo projektu izpildes termiņi, bet tiek paredzēts, ka tie tiks realizēti šajā plānošanas periodā līdz 2030.g. Konkrēti risinājumi un to izpildes termiņi tiks precizēti turpmākajā plānošanas procesā.	RBP
9.	Kravu vilcienu kustība un manevrēšana uz/no Krasta stacijas	Tiek plānots demontēt sliedes uz Andrejsalu pēc tam, kad: Ogļu pārkraušana tiks pārcelta uz Krievu salu	RBP, LDz, SIA „RCT”

	rada sastrēgumus pie iebrauktuves Andrejsalā un trokšņa piesārņojumu apkārtējās dzīvojamās teritorijās	2. Tiks izbūvēts jaunais dzelzceļa atzars, kas paredzēs to, ka vilcieniem uz Kundziņsalu nav jāmaneivrē caur uz Andrejsalu 3. SIA „RCT” uzbūvēs vēlvienu dzelzceļa atzaru, kas apkalpos uzņēmumu, kā rezultātā nevajadzēs veikt manevrēšanu pa šobrīd esošajām Andrejsalas sliedēm Šobrīd vēl nav skaidrības par šo ieceru konfigurāciju, izpildes laiku vai realizējamību, kā arī nav skaidrs, kas notiks ar piegādi Andrejostas uzņēmumiem, ja tie turpinās savu darbību. Konkrēti risinājumi un to izpildes termiņi tiks precizēti turpmākajā plānošanas procesā.	
Daugavgrīva, Bolderāja, Krievu sala, Spilve, Ilguciems			
10.	Daugavgrīvas iela un vēlāk šoseja, kas tālāk pārvēršas par Gaigalas ielu un pēc tam Flotes ielu, ir šaura un nav piemērota intensīvai kravas auto kustībai. Situācija pasliktināsies līdz ar Krievu salas un Rietumu mola attīstību.	Šajā plānošanas periodā līdz 2030.gadam netiek plānots uzlabot Daugavgrīvas šoseju vai paredzēt kādu alternatīvu, kas varētu uzlabot kravas transporta kustību no centra uz Daugavgrīvu. Šobrīd ir projekts no Lidoņu ielai līdz Podraga ielai jeb perspektīvai Ziemeļu transporta līnijai, bet šajā plānošanas periodā nav paredzēts to realizēt, kā arī nākamajā plānošanas periodā varētu tikt apskatīt dažādi uzlabojumi, kas varētu, kas iekļauj Kleistu tilta izbūvi, Bulļupes tilta (Flotes iela) pieejas izbūvi u.c.	RD SD
11.	Zilā ielā bieži vien ir kravas auto sastrēgumi, un šis ir vienīgais ceļš, pa kuru Krēmeru iedzīvotāji var tikt pie savām mājām	Zilā iela jau šobrīd lielā daļā ir tikusi rekonstruāta.	RBP
12.	Silikātu ielas pārbrauktuve – iedzīvotāji sūdzas par to, ka pārbrauktuve ir	Šajā plānošanas periodā līdz 2030.gadam netiek plānots uzlabot šo pārbrauktuvi, bet potenciāli tiks skatīts nākamajā plānošanas periodā. Globāli šo problēmu var risināt Kleistu ielas	RBP – par pārbrauktuvi, RD SD par globālo problēmas

	bieži ciet un operatīvais transports laicīgi netiekot pie iedzīvotājiem/uz slimnīcu	tilta izbūve un Grants ielas un dzelzceļa divlīmeņu šķērsojums, bet esošajā plānošanas periodā līdz 2030.g. tā nav prioritāte.	risinājumu
13.	Kravas auto brauc caur Bolderājas centru un dzīvojamo rajonu, radot trokšņu un vibrāciju piesārņojumu	Šo problēmu varētu risināt Buļļupes tilta (Flotes iela) pieeju izbūve, bet esošajā plānošanas periodā to varētu risināt pārorganizējot satiksmi. Lai rekonstruētu Buļļupes tiltu, RD SD jāuzsāk projekts un visticamāk RD PAD jāmaina sarkanās līnijas.	RD SD
14.	Parādes ielas pārbrauktuve savieno Daugavgrīvas dzīvojamo rajonu ar galveno ceļu uz pilsētas centru, bet šī pārbrauktuve ir bieži ciet, jo vilcieni ar gariem kravu sastāviem kursē uz ostas uzņēmumiem	Šajā plānošanas periodā netiek plānots uzlabot šo pārbrauktuvi, bet potenciāli tiks skatīts nākamajā plānošanas periodā. Globāli šo problēmu var risināt Kleistu ielas tilta izbūve, bet esošajā plānošanas periodā līdz 2030.g. tas netiek plānots.	RBP – par pārbrauktuvi, RD SD par globālo problēmas risinājumu
15.	Flotes ielas sākot no Parādes ielas līdz tās galam ir sliktā tehniskā stāvoklī un nav piemērota intensīvai kravas auto satiksmei	Ir uzsākta projektēšana, un ir plānots realizēt izbūvi šajā plānošanas periodā.	RD SD

Papildus problēmas visā pilsētas mērogā saistībā ar ostas transportu

Neskatoties uz to, ka analizē ir apskatīti tikai ostas teritorija un tai pieguļošās apkaimes, transporta problēmas, kas rodas no kravu apjomu pieauguma ostā, ir jūtamas visā pilsētas mērogā, it sevišķi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Lai izpētītu, kāda ir šobrīd transporta tīklu un dzelzceļa pārbrauktuju kapacitāte, būtu nepieciešams atsevišķs pētījums, kas koncentrētos uz ostu kā uz objektu, no/uz kura notiek kravas transporta kustība, jo šobrīd nav iespējams veikt kvalitatīvu analīzi par ostas darbības ietekmi uz transporta tīklu plašākā mērogā.

Secinājumi

Saskaņā ar veikto analīzi ir skaidrs, ka vairākas liela mēroga transporta problēmas ostas teritorijā un tās pieguļošajās apkaimēs līdz 2030.gadam nav plānots risinātas. Situācija strauji pasliktināsies tieši kreisajā krastā, kur jau šobrīd ir problēmas ar Daugavgrīvas ielu un šoseju un Buļļupes tiltu, kā arī drīzumā tiks uzsākta kravu kraušana Krievu salā un potenciāli arī Daugavgrīvā. Papildus šiem diviem posmiem ļoti nopietna problēma ir vairākas dzelzceļa pārbrauktuves, trīs no kurām atrodas RBO teritorijā un tādējādi ir RBP pārziņā – Parādes ielas, Silikātu ielas un Kundziņsalas pārbrauktuve. RBP būtu jāparedz līdzekļi šo pārbrauktuju risināšanai, ņemot vērā, ka visas trīs šīs pārbrauktuves skar teritorijas, kurās ir plānota strauja ostas attīstība nākamajā plānošanas periodā.

Papildus ir nepieciešams meklēt jaunus risinājumus visā pilsētas mērogā, jo, ostas kravu apjomiem palielinoties, saasināsies ne tikai augstāk identificētās problēmas ostas teritorijā un tās apkaimēs, bet arī visā pilsētas mērogā. Ostas darbības sekmīgas attīstības nodrošināšanai, izcelti vairāki risinājumi, kas apskatāmi pielikumā Nr.3. Turklāt nozīga ir arī Austrumu maģistrāles un Dienvidu tilta 4.posma pabeigšana.

2.2.4.3. Teritorijas plānošanas loma, lai nodrošinātu efektīvi funkcionējošu transporta tīklu pilsētā

Lai izvērtētu, kā ar TPI var nodrošināt efektīvi funkcionējošu transporta tīklu pilsētā, papildus jau iepriekšējā nodaļā noteiktajām atbildībām un uzvedumiem, tika veikta MK noteikumu Nr.240 analīze, kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei. Punkti, kas attiecas uz transporta plānošanu, ir apkopoti tabulā Nr.29.

Tabula Nr.29. MK noteikumu Nr.240 izvērtējums

Normatīvi	Vai attiecas uz TP?	Piezīmes
Aizsargjoslu likums		
79. Ja tiek plānoti objekti, kuru darbības dēļ var pieaugt satiksmes	Jā	Šo punktu varētu detalizēt TIAN, lai konkretizētu, kuros gadījumos

intensitāte un traucējumi citiem satiksmes dalībniekiem, kā arī rasties papildu noslodze un cita negatīva ietekme transporta infrastruktūrai, izstrādā transporta plūsmas shēmu, ko iekļauj lokālpārplānojuma, detālpārplānojuma vai būvprojekta sastāvā.		kādiem objektiem ir nepieciešams lokālpārplānojums vai detālpārplānojums, lai varētu izvērtēt objekta ietekmi uz transporta tīkla noslodzi.
144. Plānojot lielas inženierbūves, transporta un loģistikas objektus, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumus, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietas, atkritumu poligonus, biogāzes koģenerācijas stacijas, teritorijas plānojumā, lokālpārplānojuma vai detālpārplānojumā papildus paredz: [...] 144.2. transporta plūsmas organizāciju, lai netiktu ietekmētas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas.	Jā	Šo punktu varētu detalizēt TIAN, lai konkretizētu, kuros gadījumos kādiem objektiem ir nepieciešams lokālpārplānojums vai detālpārplānojums, lai varētu izvērtēt objekta ietekmi uz transporta tīkla noslodzi.

No tabulas Nr.29 izriet, ka transporta tīkla plānošana saskaras ar teritorijas plānošanu šādos veidos:

1. Var noteikt konkrētus objektus, kuriem ir jāizstrādā transporta plūsmas shēma un jāiekļauj tā lokālpārplānojuma, detālpārplānojuma vai būvprojekta sastāvā;
2. Var noteikti konkrētus objektus, kuriem ir jāizstrādā transporta plūsmas organizācija un jāiekļauj tā lokālpārplānojuma vai detālpārplānojuma.

2.2.4.4. Spēkā esošā TIAN sasaiste ar transporta tīkla plānošanu un izbūvi

Šobrīd TIAN neparedz nevienu punktu, kas noteiktu, ka ir nepieciešams paredzēt risinājumus gadījumos, kad jaunu vai esošu objektu kravas apjoma dēļ pieaug arī noslodze uz transporta tīklu.

TIAN 589.punktā ir noteikti gadījumi, kuros ir jāizstrādā detālpārplānojums, bet starp šiem punktiem nav nekas teikts par to, ka gadījumos, ja būvniecības īstenošanas rezultātā tiks palielināta pilsētas transporta tīkla noslodze, tad ir jātaisa detālpārplānojums.

Konkrēti priekšlikumi TIAN pilnveidošanai un citi risinājumi ir izklāstīti nodaļā 3.6.

2.2.4.5. Uzdevumi nākamajam plānošanas procesam

1. Iekļaut jaunus punktus TIAN par gadījumiem, kad nepieciešama transporta plūsmas shēma un/vai organizācija:

Nemot vērā, ka IVN šobrīd nav pietiekams instruments, lai kvalitatīvi izvērtētu jauna objekta ietekmi uz transporta tīklu, kā arī ir gadījumi, kad jauniem objektiem nav nepieciešams IVN, neskatoties uz to, ka to darbība atstās ietekmi uz transporta tīklu, ir nepieciešams Iekļaut jaunus punktus TIAN, kas paredzēs to, ka gadījumos, kad jauna objekta būvniecība palielinās transporta tīkla noslodzi vai esoša objekta kravu apjomu palielināšana rezultēsies lielākā transporta intensitātē, tad ir jāveic izvērtējums, cik lielā mērā šis objekts ietekmēs transporta tīklu un ir jāveic nepieciešamie uzlabojumi, lai tas nepasliktinātu esošo situāciju.

Pie vispārīgiem nosacījumiem esošo un jauno uzņēmumu attīstībai jāiekļauj: Kravas transporta plūsmas palielinājums nepārsniedz RTP2030 RTIAN noteikto robežlīmeni vai procentuālu palielinājumu.

Jāizstrādā metode, kā realizēt šādu robežlīmeņa noteikšanu un kāds palielinājums būtu atļaujams. Iespējams detalizēt MK noteikumu Nr.240 79. un 144. punktus, prasot, ka pie konkrētu objektu izbūves ir jābūt vai nu transporta plūsmas shēmai un/vai organizācijai, lai varētu identificēt, kā jaunais objekts ietekmēs transporta tīkla noslodzi.

Iekļaujot TIAN šādus punktus, tomēr netiks risinātas divas problēmas:

1. MK noteikumi paredz izvērtējumu tikai pie jaunu objektu būvniecības un neskata esošo objektu apjoma palielināšanu;
2. Arī tad, ja tiek nodrošināta transporta plūsmas organizācija, vai tas vienmēr nodrošinās to, ka nepieciešamie uzlabojumi tiks arī uzbūvēti un ka objekta ekspluatācija netiks uzsākta pirms transporta organizācijas risinājumu īstenošanas.

2. Veikt pētījumu par ostas uzņēmumu darbības ietekmi uz pilsētas transporta tīklu:

ir nepieciešams visaptverošs pētījums par ostas un transporta tīkla sasaisti, lai saprastu, cik lielā mērā un kurus ielu posmus skar ostas uzņēmumu darbība un to pieaugušie apjomi. Šāds pētījums labāk palīdzētu izprast, kur šobrīd un nākotnē būs vislielākās transporta tīkla problēmas, lai varētu laicīgi tās risināt, ja nepieciešams, pārprioritizējot transporta posmu izbūves plānus. Ja to nav iespējams veikt šī RTP izstrādes ietvaros, tad tas jāveic pirms nākamā RTP izstrādes.

2.2.4.6. Risinājumi ar citiem instrumentiem

1. **RD SD iesaiste IVN vērtēšanā:** Ņemot vērā, ka šobrīd IVN transporta sadaļu izvērtē VPVB, kuriem nav transporta speciālistu, tad mirklī, kad IVN tiek dots pašvaldībai uz izskatīšanu, ir nepieciešams piesaistīt RD SD speciālistus, kas varētu sniegt savu viedokli un priekšlikumus IVN transporta sadaļas uzlabošanai;
2. **Nepieciešamo transporta tīkla uzlabojumu realizācija RBO teritorijā:** Ir nepieciešams atrast efektīvus mehānismus, lai nodrošinātu, ka vietās, kur RBO teritorijā ir transporta tīkla problēmas (skat. tabulu), RBP realizē nepieciešamos uzlabojumus;
3. **Transporta tīkla uzlabošanas darbu secība:** Kad ir veikta izpēte par ostas uzņēmumu darbības ietekmi uz transporta tīkla noslodzi, tad potenciāli ir nepieciešams izvērtēt, vai šobrīd plānotie transporta tīkla uzlabošanas darbi ir noteikti pareizajā secībā vai ir nepieciešama pārprioritizēšana;
4. **Finansu piesaiste un sadarbības mehānismi:** Pašvaldība plāno, būvē un uztur ceļus. Neskatoties uz to, ka ir saplānoti vairāki posmi, kas varētu uzlabot esošo situāciju, šobrīd nav nepieciešamo finanšu līdzekļu, lai visus projektus būtu iespējams realizēt. Ir nepieciešams izveidot jaunus mehānismus, kā ietvaros pašvaldība varētu sadarboties ar uzņēmējiem, RBP un LDz gadījumos, kad ostas turpmākai attīstībai ir nepieciešami transporta tīkla uzlabojumi, bet pašvaldība tos nevar nodrošināt ierobežotā budžeta dēļ.