



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS
PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBAS PĀRVALDE

Tālrunis 67105816, e-pasts: pad@riga.lv
www.rdpad.lv

Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma
paplašinātās darba grupas sanāksme

PROTOKOLS

2016. gada 21. oktobrī

Rīgā

Nr.13

Rīgas domē, Rātslaukumā 1, Sēžu zālē
Sanāksme tiek atklāta plkst. 9.40

Sanāksmi vada:

Ilze Purmale Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja, direktora vietniece pilsētvides attīstības jautājumos.

Sanāksmē piedalās:

Inese Sirmā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas vadītāja, pārvaldes vadītāja vietniece;

Māra

Liepa-Zemeša Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas vadītāja vietniece;

Karīna Jansone Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenā teritorijas plānotāja;

Lauma Auziņa Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenā projektu vadītāja teritorijas plānošanas jomā;

Elgita

Beinaroviča Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas eksperte administratīvās pārraudzības jomā;

Ivars Millers Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas eksperts teritorijas plānojuma jomā;

Egita Gaile Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojumumu nodaļas projektu vadītāja sabiedrības līdzdalība jomā;

Vilnis Salenieks	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenais projektu vadītājs teritorijas plānošanas jomā;
Elita Šveica	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojamumu nodaļas vadītāja;
Kristaps Niedols	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojamumu nodaļas transporta infrastruktūras plānošanas inženieris;
Guna Jankovska-Galzone	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojamumu nodaļas vides pārvaldības galvenā projektu vadītāja;
Ingrīda Žubure	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojamumu nodaļas vides pārvaldības galvenā projektu vadītāja;
Ieva Renkvica	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Vēsturiskā centra plānošanas nodaļas galvenā teritorijas plānotāja;
Armands Krūze	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes vadītājs;
Andris Šēnbergs	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilnojamumu nodaļas galvenais teritorijas plānotājs;
Andris Ločmanis	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes galvenais telpiskās attīstības plānotājs – ĢIS eksperts.
Citu institūciju / organizāciju pārstāvji:	
Velga Jukmane	Rīgas domes Īpašuma departamenta Nekustamā īpašuma pārvaldes Īpašuma apzināšanas un formēšanas nodaļas Pārdaugavas sektora vadītāja;
Marta Kurvīte	Rīgas domes Īpašuma departamenta Nekustamā īpašuma pārvaldes Juridiskās nodaļas Īpašuma tiesību nodrošinājuma sektora juriste – eksperte;
Sivija Beķere	Rīgas domes Īpašuma departamenta Nekustamā īpašuma pārvaldes Īpašuma apzināšanas un formēšanas nodaļas Ziemeļu sektora zemes piekritības eksperte teritoriālpilnojamumu jomā;
Dace Danilāne	Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes Gaisa un ūdens aizsardzības nodaļas galvenā speciāliste;
Jānis Lejnīeks	Rīgas Austrumu izpilddirekcijas Nekustamā īpašuma nodaļas ekonomikas attīstības projektu vadītājs;
Dina Krūka	Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijas Teritorijas attīstības un apsaimniekošanas nodaļas vecākā referente;
Sandra Puķīte	Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijas Ekonomikas un attīstības projektu nodaļas vadītāja;
Roberts Elksnis	Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijas Teritorijas apsaimniekošanas un attīstības nodaļas vecākais referents;
Edijs Pelšs	Rīgas domes Centrālās administrācijas Teritorijas labiekārtošanas pārvaldes priekšnieks;
Gvido Princis	Rīgas pilsētas arhitekta biroja direktors, Rīgas pilsētas arhitekts;

Jekaterina Kotello	Rīgas pilsētas būvvaldes Arhitektūras pārvaldes Arhitektu un teritorijas plānotāju nodaļas vadītāja vietniece;
Jānis Andiņš	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas vadītāja vietnieks;
Inita Luna	Rīgas brīvostas pārvalde;
Guna Smilga	Rīgas brīvostas pārvalde;
Viesturs Silenieks	Rīgas brīvostas pārvalde;
Vilis Avotiņš	Rīgas brīvostas pārvalde;
Ingūna Urtāne	Vides aizsardzības un reģionālās ministrijas Telpiskās plānošanas departamenta direktore;
Armands Veliks	VVD Lielrīgas RVP Atļauju daļas Tehnisko noteikumu un vides informācijas sektora vadītājs;
Jānis Barkāns	SIA "VIA Design Group";
Aiga Kāla	SIA "ELLE";
Oskars Beikulis	SIA "ELLE";
Maruta Blūma	SIA "METRUM";
Jānis Skudra	SIA "METRUM";
Māra Kalvāne	SIA "METRUM";
Sandra Broka	SIA "Vides Konsultāciju birojs";
Kristīne Āboliņa	Latvijas Universitāte;
Lelde Eņģele	Latvijas Dabas fonds;
Elīta Kalniņa	Vides Aizsardzības klubs;
Ilva Ābola	Apvienotais Baltijas fonds";
Baiba Pope-Veisa	Mangaļsalas iedzīvotāju biedrība;
Ramona Innusa – Gredzena	Mangaļsalas iedzīvotāju biedrība;
Kaspars Jākobsons	Mangaļsalas iedzīvotāju biedrība;
Inese Auziņa	Brasas apkaimes iedzīvotāja;
Māris Jansons	Biedrība "Kundziņsala";
Indra Rubene	Biedrība "Kundziņsala";
Māris Kromāns	Biedrība "Kundziņsala";
Inta Biezā	Vecmīlgrāvja attīstības biedrība;
Alija Turlaja	Sarkandaugavas attīstības biedrība;
Kaspars Gailītis	Mežaparka attīstības biedrība;
Sandra Jakušonoka	Koalīcija Dabas un kultūras mantojuma aizsardzība";
Olga Sarafanova	SIA "Kundziņsalas parks";
Kristīne Kalniņa	SIA "Baltic Container Terminal";
Normunds Mekš	SIA "La Con";
Andis Bukšis	SIA "WT-Terminal";
Tatjana Gajevska	SIA "Woodison Terminal";
Natalja Jankovska	SIA "Alpha Osta";
Vitālijs Medvedevs	SIA "Alpha Osta";
Askolds Jarutis	SIA "Eko Osta";
Grieta Začeste	SIA "Cargo Control LTD";
Māris Riekstiņš	A/S "BMGS";
Sergejs Dismunovs	SIA "Jaunmīlgrāvja osta";

Rolands G.	SIA "RCT/ RTO";
Igors Kandaļincevs	SIA "Rīgas Universālais Termināls";
Jānis B.	SIA "Systems Recycling";
Tatjana Šnitka	SIA "Vižņi";
Guntars Gailītis	SIA "Naftimpeks";
Miķelis Lapše	SIA "Nacionālais konteineru termināls; SIA "Kundziņsalas Ziemeļu projekts;
Jānis Sperga	SIA "BRD Projekts";
Igors Tracums	SIA "OVI".

Sanāksmi protokolē:

Solvita Kalvīte Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā.

Darba kārtībā:

1. Diskusijas atklāšana.
2. Attīstības nosacījumi esošajai dzīvojamajai apbūvei Rīgas brīvostas teritorijā.
3. Nosacījumi esošo un jaunu uzņēmumu attīstībai Rīgas brīvostas teritorijā.
4. Publiski pieejamās ūdensmalas Rīgas brīvostas teritorijā.
5. Citi priekšlikumi.

I. Purmale atklāj sanāksmi. Labdien, šo tematisko plānojumu esam atlikuši tādēļ, ka ļoti būtisks jautājums ir par rūpniecisko avārijas risku objektu drošības un riska zonām. Pēc Latvijas Vides aizsardzības fonda pasūtījuma joprojām notiek metodoloģijas izstrāde riska zonu noteikšanai, kas ir ļoti būtisks priekšnosacījums, lai varētu runāt par ostas attīstību kontekstā ar pārējām funkcijām, kas ar to saistīts.

I diskusijas jautājums

G. Amola sniedz prezentāciju par Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma mērķiem, darba izdevumu, saturu un prezentāciju par diskusijas pirmo jautājumu - **Attīstības nosacījumi esošajai dzīvojamajai apbūvei Rīgas brīvostas teritorijā. Aicina sanāksmes dalībniekus izteikties par piedāvātajiem risinājumiem.**

J. Kotello: Mēs strādājam ar teritorijas plānojumu un mēģinām pēc šiem noteikumiem izvērtēt, vai drīkst vai nedrīkst būt jaunu objektu. **Jābūt skaidriem nosacījumiem, lai saprot, kas vērtēs, kas izstrādās riska aprēķinus, un kādā veidā tie tiks iesniegti Būvvaldē.**

Pirmais punkts - kurš novērtē, kas ir labākie pieejamie tehnoloģiskie paņēmieni? Šis jautājums jau tika diskutēts pie ogļu termināļiem - tieši par labākajiem pieejamajiem tehnoloģiskajiem paņēmieniem, tie nekur nav definēt.

Otrais punkts – darbības rezultātā netiek pārsniegts akceptējama riska līmenis - **jābūt atrunātam, kas ir riska līmenis, kā to aprēķina un kādā veidā to pārsniedz vai nepārsniedz.**

Kādā veidā aprēķina transporta plūsmas palielinājumu, kas pārbauda, vai tas ir reāls, nevis izdomāts skaitlis.

Gaisa piesārņojošo vielu monitorings – vai monitoringa dati tiek atdoti gaisa monitoringa uzraugošām iestādēm vai vienkārši individuāli un monitoringa rezultāti nekur netiek uzkrāti.

A. Kāla: Centīšos atbildēt uz visiem jautājumiem. Runājot par smago rūpniecību – tā nav tikai Būvvaldes kompetence, bet būsiet ciešā sadarbībā ar Reģionālas vides pārvaldi, kurai būs uzdevums izvēlēties labākos pieejamos tehniskos paņēmienus.

Otrs punkts: Tā ir jauna pieeja. Visi jautājumi tiek apzināti un risināti fonda finansētā projekta ietvaros, gan nosakot skaitliskas vērtības akceptējamam riska kritērijam, gan nosakot metodi, kā to sarēķināt un fonda projekts nāks ar rekomendācijām, kuram tas būtu jāizvērtē un kāds ir izstrādātāju redzējums, kāda katram loma kopējā procesā. **Tā noteikti būs vēl diskusija, lai saskaņotu Rīgas redzējumu.**

Par kravas transporta plūsmu ļaušu kolēģiem nokomentēt.

Par gaisa piesārņojošo vielu monitoringu – tā arī ir esoša norma, tas nav nekas jauns. Šobrīd tas ir izrādījies pietiekami efektīvs līdzeklis, kas reāli uzņēmumiem liek paskatīties un padomāt, ko viņi reāli dara. Visi dati tiek iesniegti Reģionālā vides pārvaldē, jo tur ir akreditētas laboratorijas. Kas ar šiem datiem notiek tālāk, to operatori nevarēs atbildēt.

J. Kotello: Par monitoringu. Tika izstrādāts gaisa piesārņojošo vielu pārskats, kurā tiek skatīts piesārņojošo vielu monitorings, tur dati netiek ņemti no visām instancēm, ko minējāt. Pētījums, ko minējāt – SIA “ELLE” izstrādā, tur dati netiek ņemti no šiem avotiem.

A. Kāla: Tur statuss ir cits. Mēs runājam par oficiālo valsts monitoringa tīklu, un šajā gadījumā mēs runājam par operatoru finansētiem monitoringu datiem, kas no datu kvalitātes un uzstādījuma ir cits līmenis. Teikt, ka tie netika ņemti vērā, tā gan nevarētu teikt, mēs modelējām atbilstoši šiem operatoru datiem. Bet tiem statuss ir cits – operatoru tīklu dati un valsts monitorings vienmēr būs divas atšķirīgas lietas.

J. Kotello: Kāpēc abus nevar apvienot vienā tīklā?

A. Kāla: Mūsdienās var visu, bet ne katrs operators nāks ar šādu iniciatīvu. Ja būs tāds uzstādījums no Reģionālās vides pārvaldes puses vai no pašvaldības, tad ar datiem var daudz izdarīt.

J. Kotello: Ierosinājums – apvienot gaisa kvalitātes monitoringu vienotā tīklā.

M. Jansons: Mans priekšlikums, lai šobrīd pašvaldība nāk ar uzstādījumu – apvienot šo monitoringu vienotā tīklā. Tas liekas pats par sevi saprotams, ka nākat ar tādu iniciatīvu un ierakstāt.

K. Āboliņa: Par 4. punktu jautājums - ar iekavām un piebildēm. Kas ir domāts ar teritoriju, kurā ir jānodrošina atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem, turklāt pie noteikta kravu apgrozījuma. Ja pašlaik aizsargjosla vai dzīvojamā zona ir diezgan tuvu un valdošie vēji rada šo piesārņojumu - tur nav vajadzīgs nodrošināt? Tur ir viennozīmīgi skaidrs, ka **iedzīvotājiem ārpus ostas teritorijas ir jābūt Eiropas Savienības normām atbilstoši gaisa kvalitātei pie jebkura, nevis pie noteikta kravu apgrozījuma. Šeit būtu jāietver gan ostas teritorijā, gan ārpus tās.** Vai tas ir nesaprātīgi prasīt šādu lietu?

Otrs – kas ir smagās rūpniecības uzņēmumu? Tie ir ne tikai, ka osta ņem un pārkrauj, bet tur uz vietas var būt papildus uzņēmumi, rūpniecības rajoni?

A. Kāla: Teritorijas, kurās jānodrošina atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem, kas ir noteikti cilvēku veselības aizsardzībai, ir ārpus darba zonas, ārpus ceļa teritorijām un vietās, kuras ir publikai sasniedzamas. Lai nav tā, ka monitoringa stacija atrodas ostas termināļa iekšpusē un šos datus nevar salīdzināt ar gaisa kvalitātes normatīviem – to nozīmē tā piebilde, ka monitoringa jāveic tajās teritorijās, kur jānodrošina atbilstība.

Par kravu apgrozījumu – tas ir esošajos saistošajos noteikumos, kas ir samērīga norma, jo skaidrs, ka birstošas kravas var pārkraut 100 vai 1000 tonnas un tas viennozīmīgi neradīs tik lielu piesārņojumu, lai uzliktu patstāvīgu gaisa monitoringu. Šobrīd nosacījums bija no 500 000 tonnām, ja sasniedz sliksni, tad iestājas prasība veikt nepārtrauktu gaisa monitoringu. Mums vienmēr ir jāsamēro līdzekļi, ar ko mēs vērsamies pret potenciālo kaitējumu. Ja potenciālais kaitējums nav iespējams no konkrētā apjoma, nav pamats izvirzīt šādu prasību konkrētam uzņēmumam.

K. Āboliņa: Tā kā tie ir nosacījumi attiecībā esošo un jaunu uzņēmumu attīstībai, tad tas attiecas uz katru uzņēmumu. Bet vai plānā būs punkts, ka summārajam ir jāatbilst. Un vispār nav jaunu domu par jauniem uzņēmumiem, ja summārais jau pašlaik tiek pārsniegts.

A. Kāla: Šajā gadījumā noteikti tas nav pašvaldības saistošo noteikumu jautājums, jo tas ir atrunāts nacionālajā likumdošanā, ka summārais nedrīkst pārsniegt. Pašvaldības noteikumiem tas nav jāatkārto. Summārais piesārņojums atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par gaisa kvalitāti nedrīkst pārsniegt gaisa kvalitātes normatīvus, kas ir noteikti cilvēku veselības aizsardzībai.

Par smago rūpniecību. Atbilstoši vispārīgiem apbūves noteikumiem ir iedalījums - vieglās rūpniecības un smagās rūpniecības uzņēmumi. Piedāvājums šobrīd – izstrādāt klasifikāciju, ko iedalām vieglajā un smagajā rūpniecībā, balstoties uz piesārņojošo darbību A, B, C kategoriju sarakstiem, ņemot vērā bīstamo ķīmisko vielu apjomu uzņēmumā, vai tas ir vai nav vietējas nozīmes bīstamības objekts. Smagā rūpniecība ir nopietni ražošanas uzņēmumi. Protams, ostas teritorijā bez kravu pārkraušanas var parādīties arī apstrāde un pārstrāde. Teritorija ir pietiekami plaša, tur nav tikai pārkraušana.

K. Āboliņa: Akceptējamā riska līmenis tiks noteikts notiekošā projektā. Vai tam būs sabiedriskā apspriešana, vai tāds risks ir akceptējams?

A. Kāla: Projektā būt tikai rekomendācijas. Projektā ir paredzēts seminārs decembrī, informācija būs pieejama, varam nosūtīt arī atsevišķi. Akceptējamā riska līmenis, ja Rīga nolems, būs kā apbūves noteikumu sastāvdaļa. Tajā brīdī tas būs apbūves noteikumu apspriešanas ietvaros, kur apspriedīs piedāvātos rādītājus. **Būs divas apspriešanas: projekta rekomendācijas un pēc tam apbūves noteikumi.**

E. Kalniņa: Par pirmo punktu – vai varētu skarbāk – jauniem uzņēmumiem obligāti jālieto labākās pieejamās tehnoloģijas. Vai pārskatot darbības atļaujas.

I. Sirmā: Par transportu. Darba grupās vairakkārt esam informējuši, ka Pilsētas attīstības departaments šobrīd ir noslēdzis līgumu par transporta plūsmu izpēti metodikas izstrādi, ko veic SIA “Transporta sakaru institūts”. Šajā metodikā paredzēts izstrādāt risinājumus kritērijiem, pēc kuriem nosakāma gan transporta plūsma, gan robežlīmeņi. Skatīsimies, kā metodiku iestrādāt apbūves noteikumos.

I. Urtāne: No prezentācijas sapratu, ka piesārņojums rodas no diviem avotiem – viens ir pati darbība, kas notiek, otrs – pārvadājumi. Saprotu, ka piedāvājumi ir vērsti uz aktivitāšu vai operatoru darbībām ostā, kuras tiks vērtētas atkārtoti, izņemot jaunas atļaujas vai jaunas darbības ierosinātajam būs jāiziet visiem nosacījumiem. Kā ar pārvadātājiem? **Vai pārvadātājiem kaut kādas aktivitātes ir iespējamās, lai ierobežotu gaisa piesārņojumu?**

G. Amola: Pašlaik ir drošības aizsargjoslas, piemēram, dzelzceļiem. Arī tādā veidā iedzīvotājs tiek pasargāts.

A. Kāla: Mēs esam šajā punktā par kravas transporta plūsmas palielinājumu. Mēs runājam par to, kas ir transports, lai šīs kravas nogādātu uz ostu. Šis būs autotransports pamatā. Ja Jūs domājat vēl kādu citu piesārņojumu... Mēs runājam par dzelzceļa aizsargjoslām, kas ir noteiktas, nekā papildus nebūs. Valsts ir noteikusi, izejot no riska pārvadājumiem ar noteikto, normēto attālumu, kur ir drošības aizsargjoslas jāievēro. Ja mēs runājam par civilo aizsardzību, lai mēs būtu gatavi šādām situācijām, tās ir divas dažādas lietas – kurā mēs aprobežojam un kad mēs esam gatavi negadījumiem.

M. Kromāns: Vēsturiski mēs Kundziņsalā 100 gadus bijām dzīvojamā zona, ostai attīstoties, arvien vairāk teritorijas tika aizņemtas ražojošai apbūvei, ienāca jauni uzņēmumi un pēdējos gados redzam, ka intensitāte palielinās. Mans priekšlikums – **neskatīt tikai kaitējošās darbības, kas saistītas ar piesārņošanu PM daļiņas vai pārējās, bet arī risinājumus.** Kundziņsalas dzīvojamais rajons ir iekļauts ostas teritorijā un jaunais transporta pārvads ir plānots uz Kundziņsalas teritoriju, kas iet gar dzīvojamo zonu, cauri ostas teritorijām uz centru. Plānojot šo transporta plūsmu, Kundziņsalas dzīvojamais rajons tiek norobežots no pārējās Rīgas, piemēram, Sarkandaugavas un visas Rīgas teritorijas, jo mums vienīgā izbrauktuve ir Kundziņsalas tilts. No plānošanas viedokļa – **mēs šobrīd sadzīvojam ar ražojošiem uzņēmumiem, bet nākotnē plānojot transporta plūsmas, piemēram, jau šobrīd veidojas konfliktsituācijas, jo naktī traucē kursējošs dzelzceļš.** Gar dzelzceļa sliekšņiem šobrīd ir 30 dzīvojamās mājas un naktī laikā ir vibrācijas, glāzē ūdens vibrē, māju sienās ir parādījušās plaisas. **Tā ir reālā situācija, kas rodas, nepareizi plānojot transporta plūsmas.**

Otrs – jūs palielināt intensitāti uz Kundziņsalu. Lai dzīvojamo zonu varētu izbraukt sabiedriskais transports, ielai būs D kategorija, bet ostas vajadzībām B kategorija. Kā jūs iepriekš teicāt, ir normatīvie akti, kas pasaka, ka ir jābūt luksoforam. Kurš gaidīs – vai cilvēks vai transporta plūsma? **Ja jūs neplānojat jaunus pieslēgumus, lai no dzīvojamās zonas varētu izkļūt ārā, paredzu konfliktsituācijas. Priekšlikumi:**

- 1) Plānojot transporta risinājumus, jāparedz ne tikai kaitniecība, bet cilvēktiesību ievērošana** un to, ka mēs varam izkļūt ārā no dzīvojamās zonas un pie mums var iekļūt, piemēram, operatīvais transports, tas ir jāplāno.
- 2) Pārskatīt aizsargjoslas,** jo tās aizsargjoslas, kas ir Kundziņsalas dzīvojamā zonā, neatbilst Vides pārraudzības valsts biroja sniegtajam atzinumam, tās ir jāsamazina. Atbilstoši Vides pārraudzības valsts biroja vēstulei, Kundziņsalas dzīvojamā zona praktiski ir izkļauta no aizsargjoslām.
- 3) Kundziņsalas dzīvojamo zonu būtu jāizkļauj ārā no ostas teritorijas.** Šīs lietas nav savietojamas. Tāpat kā Andrejsala ir izkļauta, Kundziņsalas dzīvojamo zonu arī varat izkļaut. Jūs pārkāpjat iedzīvotāju tiesības, to pateiks Būvvalde. Jūs neļaujiet izbūvēt. Manā gadījumā – esmu trīs bērnu tēvs, ir nepieciešams paplašināties, bet es nevaru izbūvēt papildus apbūvi, paplašināt apbūvi, tādā veidā jūs aprobežojat manas tiesības. Izklājot ārā, jūs nepārkāptu mūsu tiesības.

I. Purmale: Par dzīvojamo funkciju būs mūsu nākošais jautājums. Par riska zonu samazināšanu – mēs stāstām, ka jaunā metodoloģija to paredzēs.

Par transportu – tur ir liela dilemma. Izklūšana ir viens jautājums, bet, kā tās plūsmas sadalīt starp Sarkandaugavu un Kundziņsalu, tur ir abās pusēs dzīvojamie rajoni. Sarkandaugava ir lielāka, nekā Kundziņsalas dzīvojamais rajons. Transporta jautājums tiešām ir liela dilemma, bet par funkciju mēs parunāsim vēlāk.

A. Turlaja: Jautājums par 2. punktu. Par nokļūšanu līdz Brīvostai, kravu pārvadājumi, kas iet pa dzelzceļu. Tika runāts par aizsargjoslām, kas it kā pasargā iedzīvotājus, bet realitātē cilvēki (gan bērni, gan omītes) iet pāri tām pašām dzelzceļa sliedēm. Citos tematiskajos plānojumos mēs ar Pilsētas attīstības departamentu **apspriedām jautājumu par to, ka šīs dzelzceļa zonas, kas teorētiski ir šī aizsargjosla, tiktu izmantotas kā publiskās ārtelpas attīstības perspektīvas.** Kādā veidā plāni iet kopā? Vai aizsargjoslas, kur neko nevar darīt, tomēr var kaut ko darīt. **Ņemot vērā, ka trokšņu līmenis pie dzīvojamām mājām jau tagad decibelos tiek pārsniegts, vai tiks iestrādāts punkts par dzelzceļa trokšņu piesārņojuma metodēm, noteikšanu.** Situācija, kas ir šobrīd, Sarkandaugavā ir dziļi neapmierinoša.

G. Amola: Paldies par priekšlikumu dzelzceļa aizsargjoslām. Vakar dzirdējām priekšlikumu par velociņiem, to mēs vēl neesam paspējuši izdiskutēt. Vai ir kāds viedoklis par dzelzceļa kravu apgrozījumu?

A. Kāla: Bija divas lietas – aprobežojumi aizsargjoslām un trokšņa piesārņojums.

A. Turlaja: Mūs interesē barjeru veidošana gar dzelzceļu - gribētu, lai tas ir noteikti noteikts, it sevišķi ap dzīvojamām mājām. Ņemot vērā gan trokšņa piesārņojumu, gan šķērsošanas bīstamību, kā arī savietojamība starp aizsargjoslām un potenciālo teritorijas izmantošanu pie dzelzceļa rekreatīvās infrastruktūras izveidei Rīgā.

A. Kāla: Šos divus jautājumus primāri regulē nacionālā likumdošana – vides trokšņu novērtēšanas kārtību paredz un “Latvijas Dzelzceļš” izstrādā savas stratēģiskās trokšņu kartes, līdz ar to neredzu papildus normas, kuru būtu nepieciešams iekļaut Saistošajos noteikumos. Ja runājam tieši par aizsargjoslām, tad aprobežojumus precīzi atrunā likums par aizsargjoslām. **Tas, ko mēs varētu skatīties un papildus vērtēt, ir riska zonas, kas tiek noteiktas ap rūpniecisko avāriju riska objektiem, ko var noteikt pašvaldības.**

I. Purmale: Jautājums bija, vai šajās dzelzceļa riska drošības zonās var būt publiskās ārtelpas labiekārtojumi. Vai tas nebūs pretrunā ar iecerēm.

A. Kāla: Drošības aizsargjoslā ir aizliegts būvēt jaunas sporta un atpūtas būves, esošās ēkas pārbūvēt par atpūtas būvēm. Šie visi nosacījumi ir Aizsargjoslu likumā, ko mēs nevaram mainīt ar Saistošajiem noteikumiem.

I. Purmale: Ja tās nav pulcēšanās vietas un mēs to nedefinējam kā celiņus, kur nestāv uz vietas, bet izmanto kā lineārus pārvietošanās objektus – to droši vien varētu. Bet ne kā pulcēšanās vietas.

A. Turlaja: Tas ir uz robežas, nekad īsti nevarēs pateikt, vai var, vai nevar. Ko nozīmē pulcēšanās vieta: atbraucu, apstājos, papulcējos. **Mums gribētos dzelzceļa zonu izmantot un vienlaicīgi risināt šo trokšņu mazinājumu.** Gribētos skaidrību šajā jautājumā.

I. Purmale: Precizēsim. Mums arī gribētos, lai varam to īstenot. Mēs skatīsimies, lai nebūtu pretrunu šajā jautājumā.

R. Gredzena – Innusa: Par paaugstinātas bīstamības objektiem. Šeit ļoti labi redzams, ka mēs būvējam bumbu ar laika degli, jo paaugstinātas bīstamības objekti ir izkaisīti pa visu Brīvostas teritoriju, t.sk., ļoti blīvi pa apdzīvotām teritorijām. Vakar biju uz detālplānojumu apspriedi vērienīgai jaunu dzīvojamo māju apbūvei Mangaļsalā. Un tieši Mangaļsala robežojas ar šiem paaugstinātas bīstamības objektiem. **Vai ir iespējams samērot? Ja Mangaļsala tiek attīstīta kā dzīvojamo māju apbūves teritorija, kāpēc tiek plānots būvēt Laivinieku ielas pārvadu 2. posmu, kas tikai paaugstinātu šīs teritorijas industriālo nozīmi? Mēs kategoriski vienmēr iebildīsim pret šo Laivinieku ielas pārvadu,** jo tas ne tikai mums iedzīvotājiem pasliktinās dzīves kvalitāti, palielinās kaitīgo izmešu daudzumu, kas nāk no kravas transporta palielinājumu, tas nekādā veidā nenodrošinās mums transporta plūsmu no Mangaļsalas uz centru; tāpat tas paaugstinās kriminogēno situāciju šajā teritorijā. Šobrīd mēs runājam par ostas attīstību un nerunājam par iedzīvotāju interesēm. Laivinieku ielas pārvadu būvēs tieši pāri mūsu dzīvojamām mājām. **Ja attīstītām Rīgas brīvostu, darām to ostas teritorijā, neskarot apkaimes.**

G. Amola: Komentārs par riska objektiem. Tas ieteikums bija tāds, ka šajās zonās, kas tieši robežojas ar dzīvojamo un publisko apbūvi, tajās nevajadzētu būt pieļaujamai jaunu riska objektu būvniecībai.

R. Gredzena – Innusa: **Varbūt arī vecos vajadzētu pārvietot vienā vietā, nevis izkaisīt pa visu Rīgu piesārņojošos uzņēmumus.** Ostā laikam cita krava netiek pārkrauta.

A. Kāla: 2. punkts ir tas, pie kā mēs strādājam, nosakot akceptējamos riska līmeņus, pie kura būtu pieļaujama publiskā, dzīvojamā apbūve. Prasība, gribot paplašināties vai uzsākt jaunu darbību, šie akceptējamie riska līmeņi nedrīkst tikt pārsniegti. Mēs nevaram pateikt, kurš uzņēmums, kādas kravas, bet – ja šis uzņēmums principā ir rūpnieciski avāriju riska objekts, tam būs savs risks jānovērtē. Viņam tiks pateikts, ka dzīvojamās teritorijās riska līmenis no konkrētā uzņēmuma darbības nedrīkst pārsniegt konkrētu skaitlisku vērtību, kas būs novērtējama un samērojama. Tas ir mērķis, kāpēc šis punkts ir ierakstīts.

R. Gredzena – Innusa: Tajā pat laikā šāda pārvada būvniecība palielinās tajā teritorijā ostas darbību un dos zaļo gaismu uzņēmumiem, kas tur jau ir, paaugstināt savu intensitāti un to risku apdzīvotām teritorijām palielināt desmitkārtīgi. Mēs zinām, ka osta ļoti strauji attīstās – gribas, lai ienākumi ir vairāk, kravas apgrozās vairāk, bet tas nekādā mērā nav samērojams ar to plānu, kāds ir attīstības plānā, ka šī teritorija būs kā apdzīvota vieta, nevis ostas. **Vajadzētu izlemt – vai nu tā ir industriāla teritorija vai apdzīvota. Nevar pieaicināt vēl 1000 iedzīvotājus uz šo teritoriju un pakļaut tādām piesārņojumam, kāds jau šobrīd ir.**

A. Kāla: Terminoloģiski tās ir divas atšķirīgas lietas. Ja mēs runājam par risku un riska līmeni. Ja Jūs runājat par risku, plašākā nozīmē par piesārņojumu, kas ir dzīves vidē. No tā, ka industriālā zona būs līdzās dzīvojamai apbūvei, mēs neizvairīsimies. Un šī industriālā zona droši vien gribēs ostas teritorijā aizvien attīstīties, tāpēc mums ir svarīgi panākt nosacījumus, lai attīstība ir samērojama un iespējama līdz ar šo dzīvojamo apbūvi. Piesārņojumam viņiem atsevišķi izvērtējumi būs jāveic. Tas, ka tur ir ceļš un iespēja attīstīt, protams, nenozīmē, ka jebkura ostas darbība ir piesārņojuma riska objekts. Ir pietiekami daudz citu darbību, ko ostā var veikt un kas risku kā tādu jūsu teritorijā nemainīs.

R. Gredzena – Innusa: Mums arī šobrīd notiek piesārņojuma avārijas, kad izplūst degvielas un minerālmēsli nekontrolējami valdošo vēju ietekmē uz cilvēku apdzīvotām zonām.

A. Kāla: Tas būs piesārņojums, ar kuru jāstrādā, bet tā nav avārija. Ja mēs runājam par riska akceptējamo līmeni, tas ir tieši avāriju rūpnieciskais risks. Ja mēs runājam par piesārņojuma līmeni, tad mums ir šie vides kvalitātes normatīvi nacionālajā likumdošanā ļoti skaidri noteikti.

R. Gredzena – Innusa: Vai vispār šīs lietas ir diskutējamas. Vai arī jūs savos līmeņos visu esat izlēmuši un tur nekas vairs nav apspriežams? Gan par pārvadiem, gan attīstības lietām.

I. Purmale: Tas, ka osta mums lineāri iestiepjas pilsētā, ir Rīgas specifika. Mēs nevaram izvairīties, ka osta robežojas ļoti daudzām teritorijām, kur ir dzīvojamā funkcija. Tāpēc mūsu uzdevums ir atrast sabalansētības iespējas ar šiem nosacījumiem, par ko diskutējam. Kas attiecas uz Laivinieku ielas pārvadu, šeit ir tāda pati dilemma, kā ar Eksporta ielas turpinājumu un Tvaika ielu, kur arī ir Kundziņsalas iedzīvotāji un Sarkandaugavas iedzīvotāji. Jums tāpat - ir Laivinieku ielas pārvads vai kā šobrīd – viss smagais transports brauc caur Vecāķiem.

R. Gredzena – Innusa: Šobrīd tas ir ļoti minimāls. Ja palaidīs pārvadu, tad tā intensitāte būs katastrofāla.

I. Purmale: Kāpēc Jūs domājat, ka tur kaut kas mainīsies no intensitātes?

R. Gredzena – Innusa: Es zinu.

I. Purmale: Bet transportam jebkurā gadījumā ir jānokļūst pāri Vecdaugavai.

R. Gredzena – Innusa: Jautājums ir tieši par to, **lai osta savu darbību veic tādā vietā, ka tai kravas transports tur nav vajadzīgs uz Mangaļsalu.**

I. Purmale: Tas nozīmē, ka mums daļa no ostas teritorijas jāparedz citai funkcijai. Tāds ir piedāvājums?

R. Gredzena – Innusa: Skatoties uz karti, visa ostas teritorijas, kas, acīmredzot, vēsturiski tā ir izveidojies, kā tur ir bijuši - tie uzņēmumi, tā arī tur attīstās. No vadības viedokļa, **loģiskāk būtu izplānot – bīstamās kravas vienviet.**

I. Purmale: Tam mēs piekrītam. **Tematiski salikt pa kravu veidiem, koncentrēt maksimāli puduros. Tas būtu nākamais solis.**

R. Gredzena – Innusa: Tur, kur blīvāk apdzīvots, lokalizēt tādus uzņēmumus, kas nerada paaugstinātu bīstamību, kur nav vajadzīga pārāk liela kravu intensitāte no sauszemes, ka tur vairāk no ūdeņu puses. Tad šīs apdzīvotās vietas draudzīgāk sadzīvotu ar ostas darbību.

I. Sirmā: Vēlos piebilst. Turpat ir arī “Piejūras dabas parks” ar ievērojamu skaitu apmeklētāju katru gadu. Tāpat ir perspektīvā paredzētā mazstāvu dzīvojamā apbūve. Šobrīd notiek ļoti aktīva plānošana. Vai Jūs domājat, ka Stāvvadu iela ir optimāls risinājums, lai gan apmeklētājiem, gan iedzīvotājiem nodrošinātu piekļūšanu šai teritorijai? Ja mēs pagaidām izslēgtu to ostas transportu - Laivinieku ielas pagarinājums nav domāts tikai ostas transportam, tas ir domāts, lai apbrauktu Mangaļu dzīvojamo rajonu, lai veidotu apvedceļu.

R. Gredzena – Innusa: Ja saliek plusus un mīnus, tad **mīnusi šim pārvadam desmitkārt pārsniedz plusus. Vismaz tiem iedzīvotājiem, kas Mangaļsalā dzīvo.** Pārvalds tiks būvēts pāri visiem mūsu privātīpašumiem, privātām zemēm. Mājām burtiski logos tiek iebūvēta liela auto maģistrāle. Un tas viss tiek orientēts tikai un vienīgi uz tiem jaunattīstības projektiem, kuriem šobrīd tiek veidots detālplāns. Par esošo dzīvojamo fondu neviens vairs neinteresējas.

I. Sirmā: Mēs ar jums esam tikušies un ir runāts par to, ka, **iespējams, ir jārod kāds alternatīvs risinājums. Nevienam šobrīd netiek uzspiests tieši šis.** Ja būtu cita labāk alternatīva, varbūt, ka varat ierosināt?

R. Gredzena – Innusa: Mēs jau esam ierosinājuši. Mums ir atrakstījuši, ka labāks ir tas, kas jau izstrādāts. Tieši **pārvadam priekš ostas vajadzībām būtu jāiet cauri ostas teritorijai – no Rīnūžiem pāri uz pretējo Vecdaugavas pusi.**

I. Sirmā: Mēs varam vēlreiz paskatīties šo priekšlikumu. Es neesmu pārliecināta, ka nav pilnīgi kategoriska atbilde. Droši vien tas viss vēl ir vērtējams un skatāms kontekstā ar īpašumu piederību. Cik reāli šo alternatīvo variantu ir izvietot.

M. Jansons: Vēlos paturpināt par dzelzceļu – trokšņiem un vibrāciju, kas, manuprāt, ir viena no lielajām piesārņojuma problēmām Rīgā un skar daudz iedzīvotājus. Man personīgi **patika Jūsu ierosinājums, ka visiem jauniem smagās rūpniecības objektiem jābūt maksimāli iespējamiem labākajiem risinājumiem. Kāpēc neteikt to arī attiecībā uz dzelzceļu? Tiklīdz tur ir kaut kāda rekonstrukcija, vismaz tajās daļās, kas iet gar blīvu dzīvojamo rajonu,** piemēram, Sarkandaugava un vistīcamāk daudzās Pārdaugavas apkaimēs, kur ies uz jauniem termināliem dzelzceļš, jūs saktiet, ka vajag likt Dzelzceļam, taisot šīs inženiertehniskās sliedes, investēt naudu arī iedzīvotāju interesēs. Šobrīd ir tā, ka šīs sliedes ir tādas pašas kā pie purva laukos, kur neviens nedzīvo. Ja mēs runājam par iedzīvotāju interešu saskaņotību, būtu pareizi ielikt šādas prasības vismaz uz tām dzelzceļa līnijām, kur ir šī intensīvā kravu satiksme, jo tās ir tās, kas taīsa vislielāko troksni.

G. Amola: Vai šeit ir kāds no Latvijas Dzelzceļš? Es domāju, ka tas ir labs ieteikums. Visās jomās jāmēģina ieviest labākie tehniskie risinājumi.

M. Jansons: Tad lieciet iekšā!

I. Biezā: Vēlos runāt par **Laivinieku ielu – tas ir mūsu ierosinājums un lūgums par Laivinieku ielas pārvadu.** Es, protams, saprotu mūsu kaimiņu Mangaļsaliešu sāpi un ceru, ka sadarbosimies un domāsim, bet **tas ir nepieciešams.** Jo tā apbūve, kas ir Vecmīlgrāvī un kas nāk iekšā pa Vecāķu šoseju, pa Atlantijas ielu, Meldru ielu – tā ir krava aiz kravas. Mēs ļoti gaidām šo pārvadu. Kad bija “Apkaimju gids”, tad mēs runājām, ka gan kravas mašīnām, gan arī gājējiem būtu labi pārklūt pāri, kā kādreiz tur tiltiņš bija, arī gājējiem. Protams, ja tas skar esošās mājas, kur cilvēki dzīvo, tas ir ļoti sāpīgi, bet man šķiet, ka **vairāk ir jāreķinās ar to apbūvi un iedzīvotājiem, kas ir šobrīd, nevis tikai vēl tiek plānota un jāmeklē labākais, piemērotākais risinājums.** Varbūt, ka tur, kur Daugava ietek jūrā, jāatstāj kaut kas neapbūvēts – **Piejūras dabas parks, cietoksnis, putni un ligzdošanas vietas.** Un varbūt, ka tur nav jāceļ jaunas mājas. Bet **Laivinieku ielas pārvalds Vecmīlgrāvīšu skatījumā ir vajadzīgs.**

Es zinu, ka Mangaļsala ir sava republika. Par īpašumiem es saprotu, bet par kriminogēno kontingentu es gribētu iebilst. Kāpēc tad mums tas viss, kāpēc liekas, ka visi uz Mangaļsalu nesīsies? Es **nedomāju, ka tai būtu jābūt kādai noslēgtai teritorijai, tā ir tāda pati Rīgas daļa, kā visa cita.**

J. Lejniņš: Mēs te redzam vietas, kuras ir sāpīgas un tiek diskutētas no piesārņojuma viedokļa, bet mēs labi zinām, ka osta attīstās arī kreisā krastā. Pēc manas informācijas, Krievu salā ir izbūvēts pamatīgs terminālis, vai tur ir paredzēta kāda attīstība? Sajūta, ka tur kaut kas bremzējas. Kāds var pakomentēt?

I. Luna: Krievu salā viss attīstās. Šobrīd ir iestājusies neliela pauze, jo mēs slēdzam līgumus ar uzņēmējiem, kuriem būs jāpārceļas uz Krievu salu. Vienojoties par laukumiem, kur vēl jāizbūvē, vienojoties par vides aizsardzības problēmām, kuras būtu jāatrisina. Tā kā pēc rīcības plāna mums ir paredzēts līdz 2018. gadam pabeigt šo projektu un pilnībā pārcelt šos termināļus, šobrīd nekas nav mainījies.

M. Jansons: Vēlos pajautāt Brīvostas pārvaldei. Mēs redzējam jūsu attīstības programmas līknes ar augšupejošiem grafikiem ar vēl vairāk kravu, bet tieši beidzamā gada laikā ir notikušas nozīmīgas izmaiņas un dzirdu daudz uztraukumu no asociācijām – transporta biznesa, ka kravas varētu tieši pazust. Vai neesat koriģējuši savus plānus un vai netaisāties to darīt? Un varbūt tas kravu palielinājums tik liels neizskatās.

I. Luna: Paldies par jautājumu. Šobrīd ir diezgan grūti nokomentēt kravu plūsmu, kas būs paredzama. Samazinājums notiek un tas nenotiek tikai Latvijā, bet arī visās pārējās Baltijas valstīs. Tas vairāk vai mazāk ir saistīts ar politiskiem lēmumiem Krievijā un Rīgas brīvostas pārvalde strādā pie jaunu kravu plūsmu piesaistes, piedalāmies dažādās izstādēs un citos mārketinga pasākumos, runājam ar potenciāliem klientiem, kuri varētu nodrošināt kravu plūsmu tajā pašā jomā, kāda tā ir šobrīd.

J. Andiņš: Protams, Rīgas pilsētai un valstij kopumā būtu labi, ja kravu plūsmas pa dzelzceļu un autotransportu pieaugtu un Rīgas brīvosta attīstītos. Bet šī **plānojuma saturā būtu jāpievērš uzmanība – ja šīs kravu plūsmas pieaug, tad ir diezgan daudz šķērsojumu pāri esošajām ielām.** Dzelzceļš šķērso gan Buļļu ielu, gan Slokas ielu. Arī Garudu ielā veidojas diezgan lieli sastrēgumi. **Domājot par Brīvostas attīstību, jāpievērš uzmanība, kas notiek ar šķērsojošām ielām.** Šobrīd Graudu iela, kad iet visi šie kravu vilcienu sastāvi, ir lielos sastrēgumos. Protams, ir risinājumi – Dienvidu tilta 4. kārtā, kas šobrīd tiek virzīta uz priekšu. **Jāpievērš uzmanība šķērsojumiem – Silikātu iela, Slokas iela, Buļļu iela, tāpat arī Daugavas labajā krastā.**

M. Kromāns: Man ir **ieteikums Brīvostai orientēties uz augstākas pievienotās vērtības kravām.** Tas, kas šobrīd notiek mūsu ekonomikā – tās ir ogles, kas ir kaitīgas iedzīvotājiem, bet pievienotā vērtība Latvijas ekonomikā ir ļoti maza. Nacionālajā attīstības plānā ir ierakstīts, ka pirmajā vietā vērtība ir cilvēks, otrkārt, lai mēs radītu pievienoto vērtību darbiem. Un ar nepareizu plānošanu jūs vairāk kā 10 gadus aprobežojat mūsu tiesības. Turpmāk mēs redzam, ka kravu plūsma samazināsies. Mēs redzam, ka kravas samazinās, bet jūs paturat un rezervējat teritorijas nākotnei. **Priekšlikums – nepieciešams pārskatīt plānus, kas pirms 10 – 20 gadiem izstrādāti, atbilstoši šodienas vajadzībām un reālām prasībām.**

I. Sirmā: Man šķiet, ka vajadzētu kā reakciju uz šo iepriekš sniegto priekšlikumu parādīt diskusiju jautājumu par esošo dzīvojamo apbūvi, jo tas ir ļoti svarīgs kontekstā ar visu jau iepriekš runāto.

II diskusijas jautājums

G. Amola: Rīgas Brīvostas teritorijā ir četri dzīvojamie rajoni, Krēmeri, Voleri, Mangaļsala, Kundziņsala. Kopumā ~ 9000 iedzīvotāji.

Piedāvājam divus radikālus variantus.

Variants Nr.1 – atļaut savrupmāju apbūves teritoriju, vieglo rūpniecību (kuru ietekme uz vidi ir diezgan maza un kuru izvietošana ir pieļaujama šajās apbūves teritorijās), biroju ēku apbūve, tirdzniecības vai pakalpojumu ēku apbūve, vietējas nozīmes sporta un atpūtas būves. Šim variantam ir gan priekšrocības, gan trūkumi. Teritorija tiek sakopta, tiek atļauta attīstība, bet dzīves kvalitātes problēma saistībā ar ostas attīstību tomēr netiktu uzlabota. Mēs tikai atļaujam, iespējams, jauniem iedzīvotājiem ienākt šajās teritorijās.

Variants Nr.2 – nepieļaut jaunu savrupmāju apbūvi, tikai renovēt un rekonstruēt, kā līdz šim brīdim un atļaut jebkuras kategorijas rūpniecību ar nosacījumu, ka zonējumā vairs nepastāv dzīvojamā apbūve. Ostas attīstība būtu tikai tad, kad osta atpirktu visus šos īpašumus kopumā. Tur, iespējams, nebūs nekāda tūlītēja attīstība, bet ir iespējama tā attīstība, kas paredzēta Ostas programmā, ka dzīvojamo rajonu teritorijas ir vajadzīgas ostas funkcijām.

K. Āboliņa: Osta aizņem ne tikai 1/5 teritorijas, bet izplešas arī ārpus savām teritorijām, tai skaitā, Andrejsala un citās teritorijās. **Tematiskajā plānā ļoti ieteicams būtu iekļaut konkrētus skaitļus par Brīvostas ieguldījumu Rīgas un valsts budžetā.** Vismaz pirms trim gadiem šis skaitlis bija smieklīgs. Ja tas būtu visiem cilvēkiem tematiskajā plānojumā redzams, tad šeit saruna būtu pilnīgi citādāka. **Kāpēc jebkuram Rīgas uzņēmējam jāgaida sastrēgumā pie pārbrauktuves, lai uz ostu aizietu krava, kas dod Rīgai tik smieklīgus ienākumus.**

Otrs - par to, ka neļaut dzīvojamus rajonus ostai uzpirkt nākotnes attīstībai.

Ja skatāmies tematiskā plānojuma saturā, tad tas risina šodienas karstās problēmas, kas ir, un absolūti nav vērstas uz nākotni. Piesārņojums ir sekas. Kad risinās cēloņus?

Kā M.Kromans no Kundziņsalas minēja par pievienoto vērtību.

Osta ir tik nozīmīgs objekts, ka vajadzētu atrast iespējas tematiskā plānojuma veidošanā atrasta kompetentu speciālistu, kurš varētu kaut vai šo grafiku par eksponenciālo izaugsmi paskaidrot, ka tāda vienkārši matemātiski nav iespējama mūsdienās. Un tad mums būtu cita saruna par nepieciešamajām teritorijām un apjomiem.

Kāpēc joprojām Andrejsala ir iezīmēta Brīvostas teritorijā, ja Brīvosta paplašinājās uz ziemeļiem ar saukli, ka atbrīvos Rīgas centru.

I. Purmale: Andrejsala nav Brīvostas teritorijā, uzņēmumi gan ir - gan Andrejsalā, gan Eksportostā.

K. Āboliņa: Tad ir jautājums Brīvostas pārstāvei – kad viņi aizies no Andrejostas?

I. Luna: Vispirms vēlos nokomentēt par to, ko Jūs iepriekš runājāt. Par mūsu teritoriju un strādājošiem. Teritorija ir nedaudz vairāk 6000 ha, bet nedaudz vairāk kā 3000, ap 4000 ir akvatorija, tas nozīmē, ka ūdens. Ap 2 ha ir zeme, kur reāli attīstās uzņēmumi. Andrejosta nav mūsu teritorijā, tā ir ārpus. Un Jūs redzat, ka Andrejosta attīstās citā jomā, nekā ar ostas darbību. Ļoti būtiska piezīme no manas puses – ostā un ar ostu saistīto darbību strādā vairāk kā

20 000 darbinieku. Tas nozīmē, ka viņiem ir savas ģimenes, viņi nesaņem aploksņu algas, viņi maksā nodokļus un par katru pārkrauto kravu, ko veic osta, valsts saņem 10 eiro par tonnu. Es domāju, ka tas priekš mūsu Latvijas valsts ir ļoti nozīmīgs cipars. Neaizmirsīsim, ka Latvija ir tranzīvalsts. Kā ne savādāk, ja tranzīts ir jāvirza caur ostu? Un ja mēs spriedīsim un teiksim, ka ostā nekas nenotiek un strādājošo nav un mums neko nevajag papildināt, es domāju, ka tas būs būtisks mīnuss mūsu valsts ieņēmumiem.

S. Jakušonoka: Attiecībā uz K. Āboliņas jautājumu, papildus jautājums Brīvostai - zināms, ka Rīgas brīvostas robežas var grozīt tad, ja ir Rīgas brīvostas, Rīgas domes un valsts akcepts. Vai plānots tuvākajā laikā veikt jebkādas robežu grozījumus? **Vai šis teritorijas plānojums varētu būt, kā veids, kā ierosināt atsevišķu Rīgas brīvostas robežu grozīšanai?**

Otrs jautājums vairāk vides ekspertiem. Vai jūs varat definēt, ko saprotat, ko jūsu pētījumā, kas tiek izstrādāts, nozīmē šis akceptējamā riska līmenis? Saprotu, ka ir noteikts komplekss gan Aizsargjoslu likumā, gan piesārņojuma robežu lielumi. Ko definīcijas ziņā nozīmē – pieļaujama riska līmenis? Vai tas kaut kādā veidā ir saistīts ar iedzīvotāju skaitu.

Par Krievu salu – jebkuram, kas brauc pa Daugavu, ir skaidrs, ka jau šobrīd Krievu salā notiek darbība, ka tur tiek pārkrautas atsevišķas kravas un darbība tur ir uzsākta. Lai gan tajā brīdī, kad notika Krievu salas ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskā apspriešana, mums apgalvoja, ka viena lieta ir teritorijas pārcelšana ar konkrētu piestātņu izbūvi un pavisam cita lieta ir termināļu darbība. **Vai pilsētas attīstības plānā un kādā veidā tiks noteikts šis noteiktais kravu apgrozījums?** Tas ir saistīts ar likumiem vai atsevišķi pilsētas veidots cipars? Domājot par Krievu salu – ja mēs zinām, ka kravas tiek pārkrautas, kurā brīdī būs stop punkts pie kāda apjoma, kad monitorings sāks tikt veikts?

A. Kāla: Ja runājam par akceptējamā riska līmeni, tad mēs runājam par varbūtību, ka kaut kāda nelabvēlīga notikuma rezultātā iestāsies cilvēku bojāeja, radīsies cilvēka nāve. Šādi gadījumi matemātiski tiek rēķināti, tās ir varbūtības, kas tiek izteiktas skaitliskās vērtībās. Būs varbūtību līmenis 10 mīnus sestajā, bet praktiski mēs skatāmies uz varbūtību 10 mīnus astotajā. Par neakceptējamību, nesavietojamību ar jebkāda cita veida darbību tiek uzskatīts līmenis 10 mīnus sestajā. Ja mēs skatāmies uz darbību, kas jau būtu savietojama ar jebkuru darbību, mēs runājam par 10 mīnus astotajā.

Ja jautājat, kas ir pamatkritērijs – viens vai vairāki cilvēki, šobrīd metodika piedāvā izmantot individuālā riska līmeni, kas skatās vienam cilvēkam. To ietver termins “Individuālā riska līmenis”. Kā papildus kritēriju metodika iesaka izmantot arī sociālā riska līmeni, kas paralēli bez varbūtības ņemtu iedzīvotāju skaitu konkrētajā zonā. Cik šeit konkrētajā zonā kopumā ir iespējami pastāvīgi dzīvojoši iedzīvotāji, kuri šādam līmenim varētu tikt pakļauti.

Pietiekami gara ķēdīte, bet visa kopumā izsakās priekš saistošajiem noteikumiem varbūtības pakāpēs ar noteiktu definētu riska līmeni – vai individuālais risks vai sociālais risks.

Par piesārņojošo vielu monitoringu. Šī nav jauna norma, šī jau ir Saistošajos noteikumos. Šobrīd noteiktais līmenis, pie kura iestājas pienākums veikt monitoringu tieši par beramkravām – pusmiljons kravu apgrozījums gadā. Ja mēs skatāmies uz Krievu salu, tad droši vien šiem visiem uzņēmumiem ir vairāk kā pusmiljons kravu gadā paredzēts. Viņiem būtu obligātais pienākums obligāto monitoringu veikt.

S. Jakušonoka: Kā iespējams, ka Krievu salā vispār kaut ko pārkrauj, ja nav bijusi ietekmes uz vidi novērtējums darbībai pašai. Nevis pārcelšanai, nevis piestātņu izbūvēšanai, bet darbībai pašai.

Par iepriekšējo jautājumu – **vai pilsētas attīstības plānojumā kaut kādā veidā tiks iekļauti nosacījumi, piemēram, attiecībā uz Krievu salu.** Pretī Bolderājā nāk iekšā viena pēc otras jaunas sociālās mājas, tiks būvētas vēl jaunas sociālās mājas. Tas nozīmē, ka cilvēku skaits ievērojami palielināsies. Vai cilvēku skaits tiks izteikt kaut kādās vienībās? **Kā teritorijas plānojums pieļaus, vai pie ostas kravu piesārņojuma līmeņa ir iespējams pateikt, ka jaunas mājas teritorijā, kas nav ostas teritorija, nedrīkst tikt būvētas. Vai tieši otrādi – atļaujot būvēt divas vai trīs sociālās mājas Bolderājā pretī Krievu salai.** Vai piesārņojuma robežas tiks procesā ierobežotas? Ja pakāpeniski kravu apjoms tiek palielināts un netiek pārcelts “Strek” un “Rīgas centrālais termināls” – nevis uzreiz viss, bet process notiek pakāpeniski.

A. Kāla: Par procedūru – cik es zinu, tad Vides pārraudzības valsts birojs ir pieņēmis lēmumu, ka papildus IVN nav nepieciešams, līdz ar to šīs sanāksmes kompetencē nav par šo spriest. Ja runājam par risku līmeņiem un ogļu termināļiem, tas nav rūpniecisko avāriju riska objekts. Ogles kā viela nevar uzliesmot, nevar sprāgt. Tad, kad runājam par rūpniecisko avāriju risku, mēs skatāmies par vielām, kas nejauša notikuma rezultātā var sprāgt, uzliesmot, radīt kaitīgumu cilvēka dzīvībai, momentāni bīstamas sekas. Ja runājam par ogļu termināļiem un risku plašākā nozīmē – piesārņojuma risku, tad tas normatīvu kopums, kas mums regulē jebkuru piesārņojošo darbību, pakāpenība ir iespējama tik tālu, cik tālu tiek pieprasītas piesārņojošo darbības atļauja, ko paprasa pats operators. Protams, viņam ir tiesības paprasīt uz noteiktu apjomu, pēc laika vērsties ar jaunu atļaujas pieteikumu, bet tad tās būs izmaiņas esošā piesārņojošā darbībā, tās tieši tā tiks vērtētas. Mēs nevaram pateikt vienu ciparu, par kuru nekad nemūžam uzņēmums pēc 10, 20, 30 gadiem uzņēmums nemainīs. Tādas iespējas nav.

S. Jakušonoka: Vai teritorijas plānojumā būs atkārtots tas, kas ir likumos vai tas ir jauns ierobežojumu kopums, ko jūs formulēsiet?

A. Kāla: Attiecībā uz rūpniecisko avāriju risku, tas ir jauns ierobežojumu kopums.

S. Jakušonoka: Un attiecībā uz vienkāršu piesārņojumu, kā ogles?

A. Kāla: Monitorings būtu jauna prasība, kas nav obligāti nacionālajā likumdošanā. Attiecībā uz gaisa kvalitātes normatīviem, nē, mums nav pamata šobrīd ar pašvaldības saistošajiem noteikumiem ierosināt stingrākus gaisa kvalitātes normatīvus. Pašvaldībai nav kompetences. Šajā gadījumā jābūt ļoti stingram pamatojumam, kāpēc mēs stingrākus normatīvus konkrētā teritorijā vēlamies ieviest.

I. Purmale: Mēs varam ārējos normatīvos aktos – likumos, MK noteikumos – rosināt, lai mums būtu iespēja kaut ko stingrāk pateikt.

Par robežu. Par Rīgas brīvostas robežas grozījumiem – gan tematiskie plāno, gan arī teritorija plānojums var būt pamats kā ierosinājumam kaut kāda veida iespējamo grozījumu veikšanai. Cik esam ar ostu runājuši, jau kādu laiku atpakaļ notiek darbs pie atsevišķu posmiņu precizēšanas, bet tā ir pilnīgi nebūtiska – tā ir saistīta ar kadastru robežām, sarkano līniju nelielām izmaiņām, kur tiek noprecizēta pati robeža.

Vai Brīvostas pārstāvis par precizēt par ostas robežu izmaiņām.

I. Luna: I.Purmale jau pateica visu par ostas robežām. Nekas šobrīd nav mainījies. Viss noris, kā I. Purmale saka.

I. Purmale: Ne Andrejsalu, ne Eksportostu nav plānots iekļaut ostas robežās.

S. Jakušonoka: Tie precizējumi, ko veicat, vai tas nozīmē, ka Ministru kabineta grozījumi?

I. Purmale: Protams.

S. Jakušonoka: Būs atvērti Ministru kabineta noteikumi.

I. Purmale: Ierosinās Satiksmes ministrija, Rīgas dome nāk ar priekšlikumu precizēšanai. Satiksmes ministrija sagatavo MK noteikumu grozījumus.

S. Jakušonoka: Vai šajā Tematiskajā plānojuma ietvaros iedzīvotājiem ir tiesības piedāvāt.

I. Purmale: Jā, mēs varam izskatīt iespēju vēl cita veida grozījumiem papildus tiem, kas tiek gatavoti.

S. Jakušonoka: Mans priekšlikums: mainīt tās robežas, kas pēdējās robežu izmaiņās veiktas attiecībā uz teritoriju pie Daugavgrīvas cietokšņa un izņemt ārā to mazo gabaliņu, kur ir pilnīgi neloģiski – ēkas ir uz Privatizācijas aģentūras vārda, savukārt zeme ir uz Rīgas brīvostas vārda. **Blakus Daugavgrīvas cietoksnim ir teritorija, kuras attīstība ir gandrīz neiespējama, un tā ir vajadzīga cietokšņa kā kultūrvēsturiska objekta attīstībai.**

I. Purmale: Pēc sanāksmes precizēsim tieši to vietu.

M. Kromāns: Es ostai iesaku rīkoties saimnieciski un vēršu uzmanību uz saprātīgu finanšu vadību. Saistībā ar robežām, es to redzu kā Napoleona plānu. Realitāte ir tāda, ka ir bijis Augstākās tiesas spriedums, kas ir nosūtīts arī Rīgas domei. **Brīvostai, uzturot tik lielu teritoriju, ir jāmaksā zemes nodoklis par šīm teritorijām.** Tas attiecas arī uz Kundziņsalas dzīvojamo zonu. Rīgas iedzīvotāji maksā zemes nodokļus par Kundziņsalas dzīvojamo rajonu. Uzturot tik plašu teritoriju, tā nav saimnieciska rīcība.

Otrkārt, uzturot šīs zemes, tās ir jāapsaimnieko. **Brīvostai Kundziņsalas zemes ir jāuztur: jāuztur žogs kārtībā, jāpļauj zāle, jāapsaimnieko, lai teritorija nebūtu nolaista.**

Realitātē – nav jāskatās pagātnes plāni, jāskatās, kas notiek šodien. Kāda ir likumdošana – ja nodokļi ir jāmaksā, vai tiešām ir uzturēt tik plašu Brīvostas teritoriju un mainīt teritorijas plānojumu.

J. Kotello: Par riska zonu aprēķiniem. **Jūs minat, ka tās būs rekomendējošas prasības. Ko tas nozīmē attiecībā uz teritorijas plānojumu?** Vai arī tur būs iekļauts iekšā kā rekomendējošas prasības, jo principā parasti visas rekomendējošas prasības netiek izpildītas.

I. Purmale: Es saprotu, tas ir pētījums. **To, ko ieliksīm Saistošajos noteikumos, vairs nebūs nekas rekomendējošs.** Mēs ļoti ceram, ka varēsim šos nosacījumus iestrādāt.

J. Kotello: Kā obligātos nosacījumus?

I. Purmale: Kā obligātos nosacījumus.

J. Kotello: Par gaisa monitoringa stacijām. Ņemot vērā, ka mēs nevaram izmantot Rīgas brīvostā privāto monitoringu staciju rezultātus, šajās 4 dzīvojamās teritorijās, kur ir sūdzības par gaisa piesārņojumu, būtu jāuzliek valsts nozīmes monitoringa stacijas, kuras var izmantot visās atskaitēs un pētījumos un argumentācijās par/ pret iedzīvotājiem.

G. Amola: Varbūt ir kāds viedoklis tieši par piedāvātajiem variantiem.

V. Avotiņš: Šobrīd ne tikai privātie operatori ir uzstādījuši stacijas, bet arī Brīvosta ir uzstādījusi trīs monitoringa stacijas, kas atrodas tuvumā dzīvojamiem rajoniem. Šie dati tiek uzkrāti un mēs dalāmies ar Valsts Vides dienestu, tos var izmantot.

I. Purmale: Es tomēr gribu dzirdēt jūsu viedokli par piedāvātajiem variantiem.

M. Jansons: Pirmais variants tāds, ko mēs redzētu un pieņemtu kā kompromisu. Otrs variants ir tāds, ka mēs ejam uz Satversmes tiesu – tas pilnīgi nekam neder mūsu acīs. Runājot par Ostas attīstību, ja paskatās plašāk (kāpēc mēs te esam – lai saskaņotu iedzīvotāju un uzņēmēju intereses, ne jau pati Brīvostas pārvalde pati pārkrauj kādu tonnu). Svarīgi saprast, ka **ne jau visas tās teritorijas, kas ir ostai, ir vitāli svarīgas, kā Kundziņsalas dzīvojamais rajons.** Kā mans kolēģis norādīja, **Ostai pagaidām tie ir vieni vienīgi zaudējumi, jo viņi tikai uztur tās teritorijas bez jebkāda skaidra plāna.**

Paskatoties uz datiem, kas sniegti – 50% no Brīvostas apgrozījuma ir trīs uzņēmumi. Cik viņi aizņem no teritorijas, kādsu 2%, varbūt ar pievedceļiem 3%. Tur attīstībai iespēja ir milzīga. Patiesībā dzelzceļa infrastruktūra ir noslogota daudz vairāk un neviens netaisās to paplašināt. Autotransports nav konkurētspējīgs, Brīvostai nebūs, kas pieved kravas. Par akmeņoglēm, kas ir puse no Rīgas kravām, kuras pēc 2022. gada Eiropa sāks aplikt ar papildus nodokļiem, līdz ar to dažu gadu laikā padarīs absolūti nerentablas. Tas nozīmē, ka tuvāko desmit vai padesmit gadu laikā, iespējams, pazudīs puse no akmeņogļu kravu apgrozījuma Rīgas ostā. Saprotu, ka varbūt vēl citas kravas, bet varbūt vēl vairāk Krievijas plāns realizēsies un paliks 1/3 no kravām, kas ir tagad. Protams, būs sāpīgi arī ekonomikai, bet man liekas, ka **plānā ko tādu vajadzētu paredzēt, kas ir arī pesimistiskais scenārijs, ka līkne iet uz leju.**

Attiecībā uz Kundziņsalas dzīvojamo rajonu, nebūs vajadzība uzņēmējiem un Ostai tērēt naudu, ja ir tik daudz neapgūtas teritorijas, kur vienkārši ņem un dari. Kundziņsalā ir kādas 3 vai 4 lielas teritorijas, kur osta 1 grib kaut ko darīt, bet nevar uztaisīt termināli tāpēc, ka nav labs biznesa plāns. Nav jau tik viegli uztaisīt. Tajā paša laikā Kundziņsalā pēdējo 20 gadu laikā, kad bija pārejas periods septiņi vai astoņi mēneši un varēja dabūt dzīvojamo māju būvniecības atļaujas, uzreiz bija piecas jaunas mājas. **Pieprasījums pēc dzīvojamās apbūves ir. Ja osta ievēro vides normas, nav tik kaitīga. Manā izpratnē, mazāk kaitīga, kā dzīvošana Rīgas centrā.**

Zeme jau arī ir vērtība. Attīstītās valstīs zeme ir milzu vērtība, to racionāli izmantot ir ļoti svarīgi. Pilsēta tādu 1,5% no Ostas teritorijas, kas ir dzīvojamais rajons, var mierīgi atdot un teikt – mums te būs dzīvojamās mājas un saņemt nodokļu ieņēmumus, kas tagad aiziet Mārupei vai Stopiņiem.

Manuprāt, **dzīvojamos rajonu ostā nevajag nīdēt laukā, bet vajag vienkārši sadzīvot.** Tur nav nekāda drāma,

I. Sirmā: Kā jūs iedomājaties, lai mēs teritorijas plānojumā ievērtējam Ostas attīstības pesimistisko scenāriju? Ja nu pēkšņi notiks brīnums un būs līknes pieaugums, tas teritorijas plāns nebūs tam gatavs.

Mēs šobrīd runājam par ostas kravu apgrozījuma stagnāciju, tajā pat laikā, runājot par mājokļu tirgus attīstību, par uzņēmējdarbības attīstību ārpus ostas, ir novērojama līdzīga tendence. Šajā sakarā mums ārpus ostas teritorijā ir paredzētas plašas jaunas attīstības teritorijas, kur ir pietiekami daudz vietas būvēt. Vai tiešām mums teritorijas plānojumā ir jāparedz tieši ostas teritorijā šīs jaunās dzīvojamās teritorijas? Vai tas būtu pareizais scenārijs?

M. Jansons: Es varbūt drusku pārspīlēju, bet **Kundziņsalā, kur jau ir apbūve, ielu tīkls, nav pamata aizliegt.** Protams, ja notiek brīnums un kravu apjoms palielinās (vēlos piebilst, ka cerība nav stratēģija), tad būs brīvais tirgus, uzņēmēji atnāks, gana daudz vieglā rūpniecība, ēkas tirdzniecības, pakalpojumu objektu apbūve, nopirks mājas un iedzīvotāji saņems tādu naudu, kā gribēs, aizies un visi būs apmierināti. Jums neko nevajadzēs ierobežot. Problēma būs atrisināta.

I. Purmale: Es gribu teikt, ka stratēģija bez cerīgas prognozes arī nav stratēģija.

E. Kalniņa: Sākumā man likās man likās, ka 2. variants atbalstāms, bet **dzirdot Kundziņsalas iebildumus, piekrītu viņiem. Izveidot apvienoto variantu** – Kundziņsala ir veca, vēsturiska apkārtnē, tur tiešām vienmēr ir dzīvojoši cilvēki, tā ir bijusi vieta, kura visu laiku pastāv. Jaunas savrupmājas mežā, kuras skaitās ostai, mēs atgriežamies pie ostas robežām. Ko tad mēs ar tām Spilves pļavām darīsim? Tur joprojām nekas nav. Milzīga teritorija, ka pieder ostai, nav ne akvatorija, nezinu, vai tur kāds vēlas dzīvot. Ostas pamatdarbība nevar būt dzīvojamo māju būvniecība. Tomēr **ir jārespektē tie vecie rajoni.** Redzot 2. variantu, nedaudz diskriminējoši, ko minēja S.Jakušonoka – savrupmājas neļausim, bet sociālās māja ļausim? Tie, kas nabadzīgāki, tie drīkst dzīvot ostā? Tie, kas turīgi, tad nē. **Teorētiski 2. variants liekas pieņemams, bet tur ir nepilnības.**

I. Purmale: Kāds varētu būt tas pa vidu variants?

E. Kalniņa: Jāiekļauj doma, ko saka Kundziņsalieši par tiem veciem un vēsturiskiem rajoniem. Kundziņsala tad jāņem ārā, ko viņi sen grib. **Kundziņsalas mājas nevar būt ostas teritorijā.** Spilves pļavās nekas nenotiek – Osta sēž kā sunis uz siena kaudzes.

I. Purmale: Īstenībā robežai nav nozīmes, kurā vietā tā ir. **Galvenais – pie kādiem nosacījumiem mēs varam šo līdzaspastāvēšanu nodrošināt.**

E. Kalniņa: Nezinu, vai Kundziņsala ir kā izņēmums, bet tie ir tie vecie rajoni, kur cilvēki ir dzīvojuši. Bet ja mežā neviens nekad nav dzīvojis, pēkšņi grib 1000 ielikt, kā tas ir Mangaļsalā, tas gan ir tā jocīgi. Nezinu, vai mums likumā ir rakstīts – pļavu ciemati vai nav. Vai tas ir tikai tautas valodā. **Kundziņsala noteikti varētu attīstīties. Kāpēc biroju ēkas, augstceltnes var būt tikai Ķīpsalā? Kāpēc tās nevar būt Kundziņsalā?**

M. Kromāns: Par Kundziņsalu – šie dati, ko rādāt, ir spēlēšanās ar skaitļiem. Ja jūs paskatīsieties ne tikai šī brīža datus, bet arī tendences, tad ieraudzīsiet, ka Kundziņsalā dzīvoja 3500 iedzīvotāju. Brīdī, kad ienāca osta, zemes tika vai nu atsavinātas vai atpirktas un šie veidi bija dažādi. Varbūt padomju laikos zemes tika savādākā veidā kompensētas, bet šobrīd mēs esam Eiropas Savienībā un mums ir jāievēro cilvēktiesības. **Jāsaprot, ka nevar atņemt cilvēkam mājokli vai degradēt viņa mājokļa vidi, neiedodot līdzvērtīgu, ierādīt citā vietā teritoriju. Ja šāda plāna nav, mēs nevaram runāt par to, ka mēs atrodamies Brīvostas teritorijā un mūsu tiesības tiek aprobežotas.** Iedzīvotāju skaits samazinājās tāpēc, ka šī

teritorija ir iekļauta Brīvostas teritorijā un visu laiku ir tāda doma, ka mūs dzīs ārā. Šāda nostāja līdz šim ir bijusi. Mēs nevaram būvēt jaunu apbūvi. Man ir trīs bērni ģimenē, es nevaru paplašināt savu māju un tas ir mans tiesību aizskārums. Bija arī Tiesībsarga atzinums par to, ka šī teritorija iekļauta, aizskarot iedzīvotāju tiesības. **Šādā veidā, kad jūs nepareizi plānojat, jūs radāt valstij vēl lielākus izdevumus, cilvēki vērsīsies Satversmes tiesā un būs jāmaksā – varbūt no Brīvostas kabatas, varbūt no iedzīvotāju kabatas. Tas nav pareizi, kā jūs šobrīd darāt.**

Ja paskatās, dzīvojamā zona iezīmēta sarkana. Kāpēc? Tāpēc, ka 2000. gados SIA “Mann Tess” izbūvēja naftas vadu – ražošana atrodas Sarkandaugavā, “likumīgā veidā” tika izvests cauri dzīvojamai zonai, kur cilvēki dzīvo un tika uzlikta aizsargjosla. Kā tas vispār Eiropas Savienības valstī ir iedomājams?

Iedzīvotāji Kundziņsalā dzīvoja un dzīvos un mēs redzam, ka tā kaitīgā vide Kundziņsalā nav. Esmu tāds pats, kā pārējie, kas dzīvo citās apkaimēs, tāds pats normāls cilvēks un dzīvoju pat, iespējams, labākā vidē, nekā dzīvo Purvciema iedzīvotāji. Man ir ļoti daudz citu ērtību. Jādomā ir saprātīgi, nevis tā kā mēs domājam šobrīd.

I. Purmale: Mēs domājam saprātīgi. Vai Jūs esat par pirmo variantu vai ir kāds variants, kas jums liktos loģiskāks?

M. Kromāns: Šajā gadījumā loģiskāks ir savrupmāju apbūve. Ja Ostai gadījumā kaut kas ir vajadzīgs, tad tas ir jaukta centra apbūve un skatāmies, kāds ir pieprasījums. 90% Kundziņsalas iedzīvotāju neies prom un grib palikt Kundziņsalā.

I. Sirmā: Vēlos noprecizēt – savrupmāju apbūvē nav pieļaujams daudzdzīvokļu mājas, vai esošajā situācijā nav arī daudzdzīvokļu mājas?

M. Kromāns: Mums pārsvarā ir privātmājas. Dzīvojamā zonā ir ~ četras divstāvu mājas, kur ir īrnieki. Ja jūs skatāties datus, daudzi cilvēki neregistrējas. Jūs domājat, ka Kundziņsalā nenotiek apbūve? Notiek, savādākā veidā. Vai tas ir normāli, ka valsts nesaņem nodokļus ar nelikumīgu apbūvi.

I. Sirmā: Jūs visu laiku par pagātni. Mēs šodien piedāvājam risinājumus, kas ir vērsti uz nākotni, uz jauno teritorijas plānojumu.

Par ierobežojuma zonu – jau no paša sākuma prezentācijā bija teikts, par to, ka šīs visas ierobežojuma zonas tiek pārskatītas un pēc šī brīža informācijas pētījumā ierobežojuma zona ir pavisam niecīga. Ja Valsts Vides birojs šo metodiku akceptēs un mēs to varēsim iestrādāt jaunajā teritorijas plānojumā, tad apgrūtinājums ar šo pašu noņemsies. Tas pats attiecībā uz dzīvojamās apbūves attīstību – spēkā esošajā plānā ir šis risinājums, bet mēs šodien runājam par jauno priekšlikumu, tāpēc nevajag tik daudz pagātnē koncentrēties, runājam par to, kas ir plānots un par izstrādāto priekšlikumu.

M. Kromāns: Bet jūs rādāt pagātnes plānus, jūs nerādāt nākotni.

I. Purmale: Mēs šobrīd vēl nerunājam par konkrētiem risinājumiem jaunajā zonējuma. Mums ir darba grupa, mēs pārrunājam jautājumu, lai zinātu, kā sezonēt.

J. Kotello: Paskaidrošu. Spēkā esošajā teritorijas plānojumā ir noteikts – ja z. g. izmantošana ir likumīgi uzsākta un ir pamainījies teritorijas plānojuma zonējums, tad tiek piešķirts

neatbilstošs izmantošanas statuss. Šajā statusā var palielināt savu apbūves platību ne vairāk par 30 %. Tā kā Jūs neesam galīgi ierobežoti sava zemes gabala izmantošanā.

M. Kromāns: Domājot efektīvi – kāda man jēga paplašināt par 30%, ja man nepieciešams par 50%. Man neatmaksājas būvēt jaunu jumtu un sienas par 30%. Man tas neko neatrisina.

I. Purmale: Tāpēc mēs runājam vispār par jauniem nosacījumiem.

M. Jansons: Par apbūves potenciālo raksturu. **Manuprāt, daudzstāvu apbūve tur neder, tam ir vairāki iemesli: pirmkārt, pilsēta vēl nav kanalizāciju izbūvējusi.**

I. Purmale: Nevis daudzstāvu, bet daudzdzīvokļu. Mazstāvu daudzdzīvokļu.

M. Jansons: Transports vismaz pašlaik ir tāds, ka **visatbilstošāk ir saglabāt savrupmāju apbūvi, bet, manuprāt, tur nav milzīga atšķirība, vai ir savrupmāju vai mazstāvu dzīvojamā apbūve** (vismaz no biedrības viedokļa. **Galvenais, ka ir šī perspektīva, ka rajons var attīstīties.** Tiklīdz nav atļauta dzīvojamā apbūve, tā tas ir iekonservēts un ir sajūta, ka iet uz grunti, tā ir ļoti slikta sajūta. Tiklīdz ir atļauta dzīvojamā apbūve, tā ir jaunas asinis un ir sajūta, ka iet uz augšu un tā ir pavisam cita sajūta.

A. Turlaja: Klausoties šo visu, **piekrītu 1. variantam, atbalstu Kundziņsaliešu iespējas būvēt un attīstīties.** Mēs noteikti atbalstītu to variantu, ka Kundziņsalai ļautu palikt dzīvot. Kāpēc Sarkandaugavai tas būtu īpaši svarīgi? Skatoties plašāk, neviens vispār nerunā, **kāda ir Brīvostas ietekme uz teritorijām, tieši par Daugavas akvatoriju kā tādu, pieeju ūdenim.** Ja mēs runājam par nākotnes labāku scenāriju attīstīties un uzlaboties tai videi, manuprāt, Brīvosta ir mazliet par daudz izpletusies, kur nevajadzētu... **Gribētos pieeju ūdenim un stratēģiski domājot, Kundziņsala ir mūsu tilts uz ūdeni.** Mūs visi sūta atpūsties uz Mežaparku. Kāpēc mums jāiet uz Mežaparku? **Mēs gribam piekļūt savai Sarkandaugavai.** Ja Kundziņsala būtu ārpus Brīvostas teritorijas, mums pavērtu vairāk jaunas iespējas eksperimentēt ar šo teritoriju, piesaistīt līdzekļus Rīgai, būt kā eksperimentālai teritorijai, varbūt attīstīt ūdens transportu. **Dzelžaina Brīvostas pieturēšanās pie Sarkandaugavas robežām un atdalot vēl Kundziņsalu, manuprāt, bremzē vēl citus, daudz pozitīvākus scenārijus, kā Rīgai attīstīties.**

G.Amola: Mūsu nākamais diskusiju jautājums tieši ir par piekļuvi ūdensmalām.

I.Purmale: Pirms mēs pārejam pie ūdens malām, es tomēr gribētu vēl Ostas viedokli par šiem diviem jautājumiem, kādas ir asociācijas.

I. Luna: Skatoties šos variantus, **mēs teiktu pirmo variantu, jo tur ir atruna par ražošanu.**

I. Purmale: Vieglo ražošanu.

I. Luna: **Jā, vieglo ražošanu, kas nav mazsvarīgi priekš ostas attīstības.** Ņemot vērā, ka te stāstīja, ka mums ir pesimistiskas prognozes, mums, protams, ir jādomā par mūsu ostas attīstību. **Šinī gadījumā mēs atbalstītu, ja mēs varam būvēt un attīstīt vieglās ražotnes.**

J. Kotello: Uzskaitīšu plusus un mīnus, ko redzu no izmantošanas. Katrai savrupmāju grupai, biroju grupai, daudzdzīvokļu grupai vieglai ražošanai ir savas infrastruktūras prasības.

Ražošanai tie ir platāki ceļi, lielākas inženierkomunikācijas. Savukārt savrupmājai svarīgi būtu zaļā teritorija, šaurāki ceļi, lielāka zaļā teritorija.

Ja pieņemam 1. variantu –jārada zonējums, ka savrupmājas paliek kā rajoni. Tur, kur ar vieglo ražošanu nevar līst iekšā. Piemēram, ja ir sešas savrupmāja un blakus tiek uzbūvēt angārs, tas arī nerada humānu vidi. **Būtu jārada savrupmāju rajoniņš, kura teritorijā var attīstīties tikai savrupmājas, tad būtu buferzona (zaļā zona vai biroju, tirdzniecības, pakalpojumu objekts, sporta apbūves būves) un tad pēc šīs buferzonas var atļaut vieglo ražošanu.** Piemēram, vieglā ražošana blakus savrupmājai 4 m attālumā no robežas, kas ir atļauts pēc apbūves noteikumiem, pasaka, ka trokšņi, smakas nepārsniedz, vibrācijas nav, bet sajūta nav tā skaistākā un labākā.

2. variants ir iznīcinošs. Ja ilgākā laika termiņā nevar attīstīt tās teritorijas, kas jau tagad ir nopirktas vai pārpirktas, tās aizaug un tas paaugstina kriminogēno situāciju.

M. Jansons: Es piekrītu **J. Kotello, ka tur ir potenciāls tieši pārejas zonai, jo gar pašu ostas robežu, kur ir konteinertermināls un pie naftas vada tāpat nevarēs dzīvojamo apbūvi veikt,** tur arī pusi zemju izpircis mūsu acīs bēdīgi slavenais Perepjolkins. Tur ir viss potenciāls, lai būtu buferzona. Savukārt savrupmāju galvenā daļa paliktu kompakta tikai savrupmājām.

III diskusijas jautājums

G. Amola: Nākamais diskusiju jautājums par ūdensmalām. Kā esat novērojuši, ir daudzas ūdensmalas, kas ir iecienītas iedzīvotāju vidū, bet netiek izmantotas. Arī Stratēģijā 2030 ir nedefinētas prioritārās apkaimes publiskās ārtelpas vides kvalitātes uzlabošanai – Mangaļsala, Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava, Bolderāja, Daugavgrīva un arī starptautiskās ostu asociācijas vērs uzmanību uz to, ka ostām jāklūst atvērtākām sabiedrībai, integrētākām pilsētvidē, piedāvājot atpūtas un izglītības funkcijas.

Mēs zinām piemēru Vecmīlgrāvi, kur ir ļoti labi izveidota piekļuve un varētu pretendēt uz promenādes statusu. Arī es uzskatu, ka piekļuve ūdensmalām un sakoptas ārtelpas izveide ir viens no paņēmieniem, kā veicināt visas apkaimes pievilcību, nodrošināt talku veselīgai atpūtai un arī ostas imidžs ceļas līdz ar to.

Mūsu priekšlikums:

- 1) labiekārtot spēkā esošās pieejamās krastmalas, kas jau ir nedefinētas RTP 2006-2018;
- 2) pagarināt pieejamo krastmalu garumu. Jaunais garums pieejamām krastmalām būtu 1800 metri.

Gribētu izvērst diskusiju tieši par tām no jauna nosakāmajām pieejamām krastmalām (tekstā ar gaiši zaļo krāsu).

Vairākas krastmalas (ar sarkanu iezīmētas) – tās ir skatāmas ar piegulošo teritoriju attīstības plāniem. Tur ir vai nu uzsākts lokālplānojums vai ir nepieciešama turpmāka izpēte.

1. Mangaļsala – uz Mangaļsalu šobrīd dodas ļoti daudz iedzīvotāji. Šo visu piekrasti būtu iespējams savienot, lai tā būtu izejama visā tās garumā.
2. Iespējama Vecmīlgrāvja promenādes pagarināšana uz Rīgas Kuģu remontrūpnīcas pusi. Jāvienojas par kādiem īpašiem nosacījumiem, jo šo dabas vērtību – kāpu – nevajadzētu sabojāt ar milzīgu iedzīvotāju pūli. Izveidot speciālus laika ierobežojumus un laipas. Iespējams, līdzīgi kā Daugavgrīvas cietoksnī atvērt nedēļas nogalēs.
3. Krēmeros, kur ir salīdzinoši neliels iedzīvotāju skaits, apkaime robežojas ar dzīvojamo apbūvi un, mūsaprāt, to varētu noteikt kā pieejamu ūdensmalu. Tur brauc makšķernieki un citi apmeklētāji.
4. Labiekārtojuma līmenis ir nākamais jautājums, jo ne vienmēr uzreiz ir vajadzīga promenāde, pietiek dažkārt ar nelieliem līdzekļiem – soliņiem, laipām. Ir vietas, kur,

būtu iespējams izmantot ūdensmalas vismaz uz kādu laiku, kamēr ostas darbība tur nenotiek.

E. Kalniņa: Mangaļsalā, arī Daugavgrīvas pusē – rīdzinieku iemīļota un populāra vieta. Mangaļsalas mols ir ļoti apmeklēts un man pašai bija pārsteigums, ka Jaunajā gadā tur bija vairāki simti cilvēku. **Tematiskajā plānojumā jāiekļauj, ka moli arī ir tādas vietas, kur cilvēkiem patīk uzturēties.** Mangaļsalā ir gandrīz vai laba biznesa iespēja, jo tur var būt, tur var doties putnu vērotāji.

A. Amola: Turpinājumā Mangaļsalai ir mols, ko noteikti var arī iezīmēt. Ja ir nodrošināta piekļuve līdz molam, tad tas bija automātiski saprotams.

M. Jansons: Ideja ir laba, man patīk. **Vajag izmantot esošās ūdens malas un kaut vai uz laiku.** Šobrīd tieši tiek izstrādāts Kundziņsalas lokālplānojums, **uzrakstīsim no biedrības priekšlikumus par Kundziņsalu.** Tā daļa, kas prezentācijā apvilka ar sarkanu Kundziņsalā, tur visu nevar taisīt par pludmali. Mēs padomāsim mūsu priekšlikumus, lai būtu kas jēdzīgs.

R. Grezena-Innusa: Paldies, tas ir beidzot kaut kas patīkams. Varbūt varētu svītrot to vārdu “pagaidām” un konkrētajā Mangaļsalas teritorijā papildināt un padomāt par fortu teritorijas ņemšanu klāt šīs zonas attīstībai, jo tas ir komplekss rajons, kur ir ļoti plašas tūrisma attīstības iespējas. Vieta ir interesanta un ļoti plaši apmeklēta jau šobrīd, kad tā ir kritiskā stāvoklī, bet ja padomātu, kā esošo stāvokli var iekonservēt vai uzlabot, tieši fortus, tā Rīgai varētu būt vieta, ar ko palepoties.

I. Purmale: Kurā vietā ir vārds “pagaidām”?

R. Gredzena- Innusa: G. Amola minēja.

I. Biezā: Es pilnīgi pievienojos, ka Mangaļsalas fortos ir jābūt dabai un skatiem. “Apkaimju gids” ietvaros bijām, tā ir brīnišķīga vieta un dabai ir jāatstāj vieta. Mēs Ziemeļu rajons esam unikālā Latvijas un Eiropas vietā. Daugava jūrā ietek. Un ja tur vēl nav cilvēks sabojājis, tad nevajag to darīt. **Atstāsim to kā zaļo salu.**

Attiecībā uz Vecmīlgrāvi – tas ir mūsu sen lolots un iecerēts sapnis – pagarināt promenādi, sakopt, paugurs ir dabas pamatne, ko nevar apbūvēt. Toreiz, kad staigājām, arī par laipām runājām. Kalnā augšā vēlētos redzēt skatu punktus un izveidot vasaras kafejnīcu.

Man tikai nav skaidrs – kad tikāties “Ziemeļblāzmas” pilī, par apkaimēm, kas pieder ostai, manuprāt, bija runa par Ostas naudu un Eiropas savienības naudu. Bet, kad jautāju tagad, Eiropas Savienības nauda kaut kur ir pazudusi, kaut kā tas ir apstājies. Man ir pierakstīts. Es domāju, ka varētu būt neveiksmīgi laikā neuzrakstīts projekts. Kad jautāju Guntaram Ruskulam, viņš saka, ka nekāda Eiropas nauda nebija paredzēta, bet man pierakstīts. Kad tas var notikt? Jo ātrāk, jo labāk.

I. Purmale: Šo mēs precizēsim. Varbūt Ostai bija kādi plāni kaut ko attīstīt?

I. Luna: Vecmīlgrāvi mēs neesam plānojuši attīstīt. Esam jau runājuši – mēs attīstījām to teritoriju, kas ir ostas robežās. Ja mēs skatāmies tālāk, kur aiziet uz Rīgas Kuģu būvētas pusi, viens gabals ir privātais gabals (pie pirts), kur Brīvostas pārvalde nevar iesaistīties. Tālāk šī

zeme ir iznomāta Rīgas Kuģu būvētavai. **Lai izbūvētu promenādi, nākas saskaņot ar privātīpašnieku. To mēs varam domāt uz priekšu, bet šobrīd, ņemot vērā arī to, ka zemes ir iznomāta Rīgas kuģu būvētavai, ir jābūt šim saskaņojumam no Rīgas kuģu būvētavas, ka viņi piekrīt. Tur ir arī jāapsver līguma nosacījumi.**

Mēs varam atbalstīt šādu projektu, ja tas ir iekļauts Ostas teritorijā, ja tas nav iekļauts ostas teritorijā, mēs nevaram atbalstīt. Ja zeme ir iznomāta, mums jāaskaņo ar zemes nomniekiem. Tas nav tik vienkārši. Mēs esam nodevuši viņu rīcībā kādu konkrētu zemes gabalu. Ja gribas zināt precīzu gadu, līdz kuram ir iznomāts, tad tas jāskatās, no galvas nevaru pateikt, bet domāju, ka līdz 2030. gadam noteikti.

I. Purmale: Domāju, ka par konkrētiem projektiem mums ir jātiekas atsevišķi.

I. Luna: Par Krēmeriem. Arī tur tā teritorija mums ir iznomāta SIA "JP Termināls", kur paredzēts attīstīt biodegvielas pārkraušanas terminālu. Ņemot vērā, ka šajā vietā dzīvo ~ 30 iedzīvotāju, **maz ticams, ka tur tieši tajā vietā būs cilvēku pieplūdums, lai baudītu Daugavas malu.**

Par Mangaļsalu – mums nav iebildumu, ja tur ir piekļuves zona pie Daugavas, bet skatoties tikai no tā skatu punkta, kas ir šobrīd. Ja skatāmies tālāk līdz molam, tad šobrīd šī zeme ir iznomāta – visticamāk, ka tur arī notiks attīstība. Es piekristu vārdam "pagaidām", mums nav nekādu iebildumu, bet nākotnē, kad attīstīsies termināls, tad tomēr to ņemt vērā.

G. Amola: Izskatās, ka diezgan ilgu laiku ir bijis neizmantots, tāpēc ir priekšlikums sakopt šīs krastmalas.

S. Jakušonoka: Brīvosta varētu komentēt plānus arī kreisajā krastā. Pie Daugavgrīvas un arī to daļu, kas ir pie Mīlestības saliņas.

I. Luna: Mīlestības saliņai nav plānu kaut ko grozīt, Mīlestības saliņa paliks tāda, kāda tā ir – būs publiski pieejama un apskatāma un izmantojama.

S. Jakušonoka: Ja apskatās Rīgas brīvostas robežu iepretim cietoksnim, kas sanāk pretī Mīlestības saliņai, tur arī teritorija ir iekļauta ostas teritorijā. Tur ir ļoti skaisti skati no tās vietas un šobrīd ir pilnīgi degradēta. Vai Brīvostai ir kaut kādi plāni? Tas ir tas gals pie Komēforta. Šai teritorijai šobrīd ir pretrunīga situācija, jo pēc VKPAI datiem, tā ir pieminekļa teritorija, bet pēc zemes piederības tā šobrīd ir Rīgas brīvostas teritorijā un apsaimniekotājs ir "Privatizācijas aģentūra". Runa ir par mazo gabaliņu pretī Mīlestības saliņai, kas ir brīnišķīga no skatu viedokļa. **Varbūt par to teritoriju var domāt. Ja teritorija ir iekļauta Rīgas brīvostas teritorijā un nav paredzēts izņemt, varbūt tai arī var veidot specifiskus nosacījumus.**

Par sarkano teritoriju Nr. 14 pie Daugavgrīvas mola – saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2030 ir apstiprināta teritorijas izbūve pie Rietumu mola, joprojām turpinās tiesvedība. **Kādi ir jūsu plāni gadījumā ja mēs zaudējam tiesu un jums ir iespēja veidot jauno attīstības teritoriju. Un kāds ir scenārijs, ja jūs zaudējat. Runājot par teritorijas pieejamību.** Tā teritorijas no skatu viedokļa un iedzīvotāju interešu viedokļa ir ļoti interesanta. Ja paskatāties jūsu pašu izpētēs, tad jautājumā par cilvēku attieksmi pret ainavu, tad cilvēki šo novērtē kā ļoti augstvērtīgu ainavu. Skatījos, ka Cietoksnis ir 2. vietā. **Skats pie mola ir viena no ainaviski nozīmīgākajām vietām. Kā vienā vai otrā gadījumā varētu tikt organizēta piekļuve ūdenim un tai vietai?**

G. Amola: Tā tiešām arī ir diezgan nozīmīga ainava un visa Rīgas jūras līča piekraste ir valstiska mēroga unikāla vērtība. Pilsētas attīstības departaments ieteiktu - vispirms, cik iespējams, izmantot esošās piestātnes, varbūt ir iespējams kaut kādi padziļināšanas darbi iekšējā teritorijā. Un tikai tad, ja nav vairs nekādas citas iespējas, tās varētu būt kā rezerves teritorijas, kur tālāk pēc tam paplašināties. Es domāju, ka tas tā nenotiks uzreiz.

S. Jakušonoka: Nav nekāds noslēpums, ka šobrīd Biedrība tiesājas ar Rīgas brīvostu par grunts pagaidu atbērtnes izveidošanu pie Daugavgrīvas mola. Tie ir 70 ha zemes un es saprotu, ka tas, kas ir ierakstīts pilsētas Stratēģijā 2030, teritorijas attīstība pie Rietumu mola, ir šīs pagaidu atbērtnes legalizēšana. Ja pilsētas attīstības plāns darbosies ilgākā laika posmā, tad jautājums par šīs teritorijas publisko pieejamību, ja tā būs jaunā attīstības teritorija, kā tas ir ierakstīts pilsētas attīstības stratēģijā. **Vai nebūtu racionāli pilsētas attīstības plānā ieviest variantu A un variantu B, ja šobrīd tas nav skaidri zināms un tiesa vēl nav nolēmusi, vai ir vai nav pieļaujama grunts atbērtnes izveidošana pie Daugavgrīvas mola. Varbūt, veidojot teritorijas plānojumu, ir vērts runāt par divām versijām par teritorijas apsaimniekošanas un apdzīvošanas nosacījumiem vienā un otrā gadījumā.**

I. Sirmā: Tieši tāpēc šī vieta ir iezīmēta ar sarkanu, pārtrauktu līniju, zinot to, ka mēs nevaram nerēķināties jau ar uzsāktajiem procesiem un pagaidām, kamēr šis lēmums nav pieņemts, ir apzīmējums, ka ūdensmalas pieejamība tiks skatīta saistībā ar pašas teritorijas attīstību. Ar Brīvostas pārstāvjiem ir runāts par alternatīvām, **ja gadījumā šī atbērtne tiks atzīta par likumīgu, ir runāts par alternatīviem ūdensmalas pieejamības risinājumiem.** Pagaidām neprecizēšu kādiem, bet tāpēc ir šis sarkanais apzīmējums Tematiskajā plānā.

S. Jakušonoka: Ja atbērtne pēc Stratēģijas 2030 plāna tiek legalizēta un tur tiek izveidota jauna teritorija, un ja tā tiek veidota kā ne ar zemi savienota teritorija, bet kā sala vai pussala, ja pieguļ molam, un ja ūdens teritorija pieder valstij, vai tā būs jaunā Rīgas pilsētas daļa? Tas ir par robežu grozīšanu. Vai tā būs jauna sala Rīgā? Bet salas parasti ir Daugavā, bet šī būs Rīgas jūras sala? Ja tā ir Stratēģijā ierakstīta realitāte, tad, manuprāt, ir nepareizi plānā par to nerunāt. No iedzīvotāju viedokļa ir skaidrs, būtu labāk, ja tā nebūtu, bet ja tā tomēr notiks, tad par nosacījumiem arī vajadzētu runāt – kas, kā, kāpēc?

I. Luna: Par sarkano līniju pie Mīlestības saliņas – precīzi nevaru šobrīd pateikt, bet, manuprāt, tā tomēr ostas teritorija nav. Mūsu robeža beidzas ar Daugavas krastu – tikai ūdens akvatorijās.

Par Rietumu molu – pēc plāniem tur ir paredzēts attīstīties SIA “Baltic Oil Terminal”, un pie veiksmīgas attīstības, kā viss plānots, tur ir paredzēta pieeja pie pludmales, tiek atstāta šī zona un būs iespēja tur nokļūt.

Par Rietumu mola pagaidu krautni – tā jau šobrīd ir Rīgas Brīvostas teritorijā. Robeža nebeidzas ar molu.

S. Jakušonoka: Jautājums ir par tās funkcionālo zonējumu. Ja mēs runājam par pieeju ūdens malai un publiskajām ārtelpām. Mols ir šaura josla un ja būs piegulošā teritorija, vai nu tā ir sala vai pussala, tā pavirzīsies tuvāk dabas liegumam. Vai tā teritorija arī varētu būt publiski pieejama, jo jebkurā gadījumā tā ir skaista skatu vietu. Ir skaidrs, ka jaunā sala vai pussala būs sabiedrībai slēgta sala priekšā fortifikācijas būvēm pie Daugavas.

I. Luna: Šobrīd mums nav šādu plānu par šīs teritorijas tālāku attīstību. Šobrīd ir nozīmēts, ka tā ir smilšu pagaidu krautne, smiltis, kuras mēs rodam padziļināšanas rezultātā. Statuss šobrīd nav precizēts, kāds tur tālāk būs. Jautājums ir atklāts.

I. Purmale: Es domāju, ka Stratēģijā 2030 ir iestrādāta iespēja. Es **piekrītu, ka teritorijas plānā ir nedaudz jādetalizē šis jautājums.** Par zonējumu mēs runāsim vēlāk, mēs līdz galam neesam paši skaidrībā, kā mēs visu varētu zonēt.

I.Sirmā: Man liekas, ka zonējums ostas teritorijā pieļauj arī ūdens teritorijā var veidot jebkāda veida būves. Ja tā ir Brīvostas teritorija, tad pēc vispārīgiem apbūves noteikumiem, ūdens teritorijā var veidot jebko, kas ir nepieciešams ostas darbības nodrošināšanai, t.sk., atbērtnes vai termināļus.

S. Jakušonoka: Jautājums vienkāršs – par pieejamību vienā un otrā gadījumā. **Vai Rīgas attīstības plānā tiks iezīmēta pieejamība arī jaunattīstītajai teritorijai ūdens malai?**

I.Sirmā: Līdz jaunā Rīgas teritorijas plānojuma redakcijai **mums vēl ir laiks par šo iespējamo variantu un scenāriju izvērtēt un diskutēt pirms lēmuma pieņemšanas. Šajā brīdī mums ir diezgan daudz nezināmo. Kad būs kaut kas vairāk zināms, mēs noteikti jaunajā teritorijas plānojumā šo teritorijas izmantošanu varētu precizēt un detalizēt.**

S. Jakušonoka: Lūgums ierakstīt protokolā, ka arī jaunattīstības teritorijām nodrošināt publisku pieejamību.

R. Gredzena – Innusa: Ja pilsētas attīstības plānā tiek iezīmēts, ka Mangaļsalā ir publiski pieejama zona un tur tiek attīstīts, vairāk domājot par cilvēku, bet Rīgas brīvostai ir savas intereses un viņi jau ir izīrējuši un viņiem ir savi plāni būvēt šķidrinātās gāzes termināli, vai Rīgas pilsēta ar savu plānu var pateikt Brīvostai – nē, mēs šo teritoriju tomēr vēlamies saglabāt kā iedzīvotājiem draudzīgi, nevis ostas interesēm.

I. Purmale: Teorētiski var pateikt, bet mēs jau mēģinām sabalansēt visu pušu intereses. Mēs ceram, ka mums nevajadzēs tā kategoriski teikt – nē, ka varēsim vienoties ar visiem.

R. Gredzena- Innusa: Tātad – ja ir izīrēts, tad tur nav variantu.

I. Purmale: Ja saprotu, mēs runājam par sašķidrināto dabas gāzi. Tur jau viņu plāni arī vēl līdz galam nav skaidri. Ja mēs par īstermiņa risinājumiem vienojamies, tas ir pilnīgi skaidrs. Par ilgtermiņa skatīsimies tālāk. Galīgi zaudētas cerības nav.

J. Kotello: Skatoties no ārvalstu pieredzes, parasti mazo jahtu piestātnes, ostiņas ir samērā brīvi pieejamas apkārtējiem iedzīvotājiem. Piemēram, daļa, kas ir pie Andrejostas, šobrīd ir slēgta ar žogu, tur piekļūt nav iespējams, lai pasēdētu krastā un paskatītos uz jahtām. Savukārt otrā pusē – pie Vanšu tilta ir nožogotas uzejas uz piestātnītēm.

Vai ir iespējams atvērt publikai piestātņi mazizmēra kuģošanas līdzekļiem, norobežojot tikai pašas piestātnes.

L. Līdaka: Es gribēju precizēt par pieejamību Andrejostā, jo cik man zināms, tur ir brīva pieeja, izņemot noteiktus diennakts laikus un tas ir pamatots vairāk ar to, ka tur atrodas

papildus funkcijas jahtu ostai, t.sk., mantu glabāšanai, veikaliem, kafejnīcām, kuriem vajadzīgas papildus drošības prasības. Principā arī tur ir atļauja iet pa šīm piestātnēm.

J. Kotello: Runa ir par piestātņu zonu, kur nenotiek tirdzniecība. Aiziet palasīt grāmatu, pagleznot.

L. Līdaka: Šobrīd apbūves noteikumos norma nosaka, ka krastmalas daļai pieeja ir jāsaglabā, bet ūdenī izvietotām piestātnēm pieeja var tikt liegta, bet var arī netikt liegta. Cik man zināms, Andrejostas gadījumā atsevišķas piestātnes ir aiztaisītas, jo tās ir viesu piestātnes ārzemju jahtām, ņemot vērā, ka ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad jahtas ir apzagtas. No personīgās pieredzes zinot, cik droši var aizslēgt jahtu, to var viegli izdarīt. Tāpēc arī šī pieeja ir bijusi ierobežota. Bet ir vairākas piestātnes, kur mierīgi var iet. Tas ir drošības jautājums, nevis lai liegtu piekļuvi jahtu piestātnē. Lai pasargāju jahtu īpašniekus no nepatīkamām sekām.

J. Kotello: Pie Pasažieru ostas ir nožogojums, kur nav iespējams pārvietoties cauri, jāiet līdz par Andrejostas tirdzniecības galam un tikai tad var tikt iekšā. Ja šī žoga nebūtu, krastmalas līnija būtu krietni atvērtāka. Ja nerunājam tikai par Andrejostas galu, tad Bolderājā, kur ir puspamesta jahtu piestātne, ja to attīstītu un netaisītu slēgtu telpu, teritorija atdzīvotos. Tāpat arī jahtu garāžas telpas varētu attīstīt

L. Līdaka: Par pasažieru termināli, cik saprotu, tie ir viņu drošības pasākumi. Par Bolderājas teritoriju, tur varētu būt divējādi ierobežojumi – daļa krastmalas ir ostas teritorijā. Otrs – jahtu piestātne Bolderājā, kas ir pie Loču kanāla, tas ir privāts īpašums.

J. Kotello: Ieteikums – neskatoties uz to, ka tās ir ostas robežas, noteikt teritorijas, kur var piekļūt arī iedzīvotāji.

L. Eņģele: Paldies, šī tiešām ir apsveicama ideja – rādīt un paredzēt publiski pieejamās krastmalas arī ostas teritorijā. Ļoti labi, ka sakāt, ka ir promenādes un ir vietas ar minimālu labiekārtojumu. Kur jau ir betons un izbūvēts, var promenādi. Kur ir maksimāli dabiska vide, tur ar maksimāli minimālu labiekārtojumu un ainavas vērtības saglabāt.

Par Mangaļu pussalas ziemeļu daļu – tā ir ekselenta vieta, kur “pagaidu” nevajadzētu attiecināt nekādā ziņā. Arī Brīvosta ar saviem nomniekiem par racionālu un sabalansētu attīstību var domāt savlaicīgi. Proporcionāli – cik tad ir to zaļā svītriņu, ja salīdzina ar krastmalas garumu Brīvostas teritorijā. Nedrīkst izķernāt vienīgo skaisto vietu, kas vēl ir atlikusi no Daugavas grīvas. Es ceru, ka Brīvostai risinājums atradīsies, lai pašvaldībai nebūtu jāpieņem tāds lēmums, ko tā ar savām tiesībām var izdarīt.

Varbūt var rādīt molus, jo ja tie ir publiski pieejami pašlaik un tā tiek plānots, lai tās strīpiņas iestiepjas arī garākas.

Par 14.punktu, par krastmalu – ja pagaidu krautnei ir paredzēts, ka nepieklaujas krastam, bet tālāk un jā šī svītriņa nodrošina pieeju molam, **lai paliek publiski pieejama, neatkarīgi no tā, vai būs vai nebūs tur kādreiz krautne.**

I. Biezā: Pievienojos iepriekšējam par Daugavas ietekas dabas saglabāšanu – saglabāt maksimāli, cik vien vispār ir iespējams.

Par Bolderājas situāciju. Man līdzī ir 2010.gadā “Vecmīlgrāvja attīstības biedrības” rakstīta vēstule – kad bija par ostas ūdens padziļināšanu, mēs rakstījām, ka uzskatām, ka “nepieciešams izvēlēties citu izsmeltās grunts glabāšanas vietu, nevis Bolderājas

piekrastē". Pie tā mēs arī paliekam, tas būtu labāk un nesabojātu tos skaistos skatus. Un atrast citu vietu, kamēr vēl eksistē "pagaidām".

M. Riekstiņš: Mēs saprotam, ka rezultāts būs atkarīgs no tā, kas vēl nav gatavs – skaitliskās vērtības, kritēriji, metodikas. **Ierosinājums – kad būs rekomendācijas jeb saistošo noteikumu projekts, to publiski izskaidrot un izstāstīt, ne tikai ievietot interneta vietnē, kas īpaši jāsameklē.** Es pārstāvu uzņēmumu, kas savas ražotnes ir atradis Rīgas brīvostas teritorijā abās Daugavas malās. Skaidrs, ka **mums ir svarīgi, kādi būs šie rezultāti.**

J. Kotello: Jautājums Brīvostai par Pasažieru ostu – atnāk kruīza kuģis, no kura nokāpj cilvēki, vienīgais, kā viņi nāk, lai tiktu uz Vecrīgu, ir taciņa gar maģistrāli. Vai ir plāni ar to kaut ko darīt? Saprotu, ka atvērt krasta fronti nav iespējams, bet vismaz labiekārtot, lai izskatītos pietiekoši pievilcīgi.

I. Luna: Diemžēl Rīgas brīvostas pārvalde tur neko nevar darīt, jo tas neatrodas ostas teritorijā. Zeme un būves ēkas ir Pasažieru termināla īpašumā. Tas ir jautājums pie šī privātuzņēmēja.

Rīgas brīvostas pārvalde ir vērsusies Rīgas domē daudzus gadus atpakaļ par šo risinājumu – par pasažieru pārvietošanos uz pilsētas centru.

I. Purmale: Paldies visiem par laiku un darbu. Ar šo sanākumi mēs esam beiguši tematisko plānojumu paplašināto darba grupu ciklu – gan pavasara, gan rudens sesiju. Darbs bija ļoti plašs un es domāju, ka bija vērtīgi gan mums, gan arī jums. Esam daudz ko jaunu uzzinājuši un dalījušies ar informāciju, manuprāt, ka šāda prakse ir ļoti vērtīga un arī turpmākā plānošanas procesā īstenojama.

I. Purmale informē par iepazīstināšanu ar 11 tematiskajiem plānojumiem un aicina visus piedalīties.

Sanāksme tiek slēgta plkst.12.30

Sanāksmes vadītāja,
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja,
direktora vietniece pilsētvides attīstības jautājumos

I. Purmale

Sanāksmes protokolētāja,
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas
Galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā

S. Kalvīte