



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

METRUM 

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

LOKĀLPLĀNOJUMS teritorijai Podragā, Rīgā

**zemesgabali ar kadastra Nr. 0100 077 2061, Nr. 0100 077 2085,
Nr. 0100 077 0044 un Nr. 0100 098 2008**

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Ierosinātājs: SIA “Podrags-1”, reģ. Nr. 40103198149, Podraga iela 2, Rīga, LV-1007
SIA “Podrags-2”, reģ. Nr. 40103198153, Podraga iela 2, Rīga, LV-1007
SIA “Podrags-3”, reģ. Nr. 40103198168, Podraga iela 2, Rīga, LV-1007

Lokālpilnojuma izstrādes vadītāja: Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

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

Projekta vadītāja: Sandra Plēpe

Līguma Nr.: 90-16-00003 (16.01.2016.)

Rīga 2018

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	3
1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI	4
2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018.GADAM	5
3. LOKĀLPĀNOJUMA TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI	8
3.1. Lokālpārvaldības teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabas vērtības	8
3.2. Spilves apkaimes un lokālpārvaldības izpētes teritorijas attīstības tendences	13
3.3. Transporta infrastruktūra	15
3.4. Inženiertehniskā apgāde	37
3.5. Aizsargjoslas	44
3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski	47
3.7. Izpētes teritorijas funkcionāli telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā	50
4. LOKĀLPĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS	52
4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums	52
4.2. Lokālpārvaldības risinājumu apraksts	52
4.3. Ietekme uz blakus esošo zemesgabalu pašreizējo izmantošanu un to turpmākās attīstības iespējām	77
4.4. Lokālpārvaldības uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam	77
4.5. Priekšlikums izpētes teritorijas funkcionālajam zonējumam un telpiskajai attīstībai	78

IEVADS

Lokālpārvaldības izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 19.04.2016. pieņemto lēmumu Nr. 3665 „Par teritorijas Podragā lokālpārvaldības kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu, lokālpārvaldības teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu” (protokols Nr. 72, 21.§). Lokālpārvaldības izstrādes ierosinātais ir SIA “Podrags-1”, SIA “Podrags-2”, SIA “Podrags-3”.

Lokālpārvaldības izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr. 628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr. 628, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 19.04.2016. lēmumu Nr. 3665), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018. gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālpārvaldības sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par lokālpārvaldības izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem) iekļauta lokālpārvaldības sējumā „Pārskats par lokālpārvaldības izstrādi”, savukārt lokālpārvaldības teritorijā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”.

Plānošanas dokumenta grafiskās daļas kartes „Teritorijas pašreizējā izmantošana” un „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādātas uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000. Lokālpārvaldības paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2016. gadā uzņemti SIA „METRUM” fotoattēli.

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

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpārvaldības, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši Ministru kabineta 23.03.2004. noteikumu Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 14.09.2016. pieņēma lēmumu Nr. 48 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Ņemot to vērā, lokālpārvaldības veikta minētā procedūra atbilstoši normatīvo aktu prasībām (Vides pārskata izstrādātājs: Valdis Felsbergs).



1. attēls. Lokālpārvaldības teritorijas novietojums Rīgas pilsētā

1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Lokālplānojuma izstrādes **mērķis** ir veikt izmaiņas pašreiz spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā, tā sastāvā ietilpstošo Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” pielikumā Nr. 15 „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, lai radītu priekšnoteikumus plašas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, nodrošinot tās funkcionālu izmantošanu un sniedzot attīstības iespējas industriālo teritoriju attīstības projektiem ar daudzveidīgu pakalpojumu spektru – loģistikas centri, vieglās ražošanas uzņēmumi, kravu apkalpes termināli u.c.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2. punktu, lokālplānojuma izstrādei tika noteikti šādi izstrādes **darba uzdevumi**:

- Raksturot Rīgas teritorijas plānojuma atļautās izmantošanas grozījumu iespējamību atbilstoši Rīgas ilgtspējīgās attīstības stratēģiskajām interesēm Spilves apkaimē. Izvērtēt lokālplānojuma teritorijas pašreizējo un plānoto izmantošanu ņemot vērā attīstības tendences izpētes teritorijas robežās un apkaimē kopumā.
- Noteiktajā izpētes teritorijā veikt funkcionāli telpisko analīzi esošās un plānotās apbūves kontekstā. Atbilstoši tās rezultātiem sniegt priekšlikumus aprakstošā un grafiskā veidā tās turpmākā funkcionālajā zonējuma piemērošanai un telpiskai attīstībai, saskaņā ar Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.
- Izvērtēt lokālplānojuma teritorijas plānotā izmantošanas veida un plānotās attīstības priekšlikumu ietekmi uz blakus esošajiem zemesgabaliem, nosakot arī turpmākās attīstības iespējas saistībā ar ostas un ūdens teritorijām.
- Izstrādāt lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, nosakot apbūvi raksturojošos parametrus – apbūves intensitāti, brīvās zaļās teritorijas rādītāju un apbūves augstumu.
- Izstrādāt teritorijas perspektīvās attīstības priekšlikumu, nosakot perspektīvo apbūves un publiskās ārtelpas izvietojumu.
- Izvērtēt plānotā gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņa atbilstību normatīvajām prasībām, nepieciešamības gadījumā paredzēt pasākumus normatīvā līmeņa nodrošināšanai.
- Izvērtēt plānotās darbības ugunsbīstamības riskus un, ja nepieciešams, noteikt ierobežojumus to novēršanai.
- Veikt transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt perspektīvās transporta infrastruktūras satiksmes organizācijas shēmu, ņemot vērā plānojamās darbības raksturu, apjomu un transporta infrastruktūras attīstības risinājumus, kā arī ņemot vērā ar Rīgas domes 09.06.2015. lēmumu Nr. 2632 uzsāktā piegulošās teritorijas lokālplānojuma risinājumus.
- Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.
- Pirms lokālplānojuma redakcijas izstrādes uzsākšanas saņemt no LR Vides pārraudzības valsts biroja atbilstošo lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālplānojumam.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr. 628, apstiprinot lokālplānojuma risinājumus, t.i., izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

Izstrādātais lokālplānojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018. GADAM

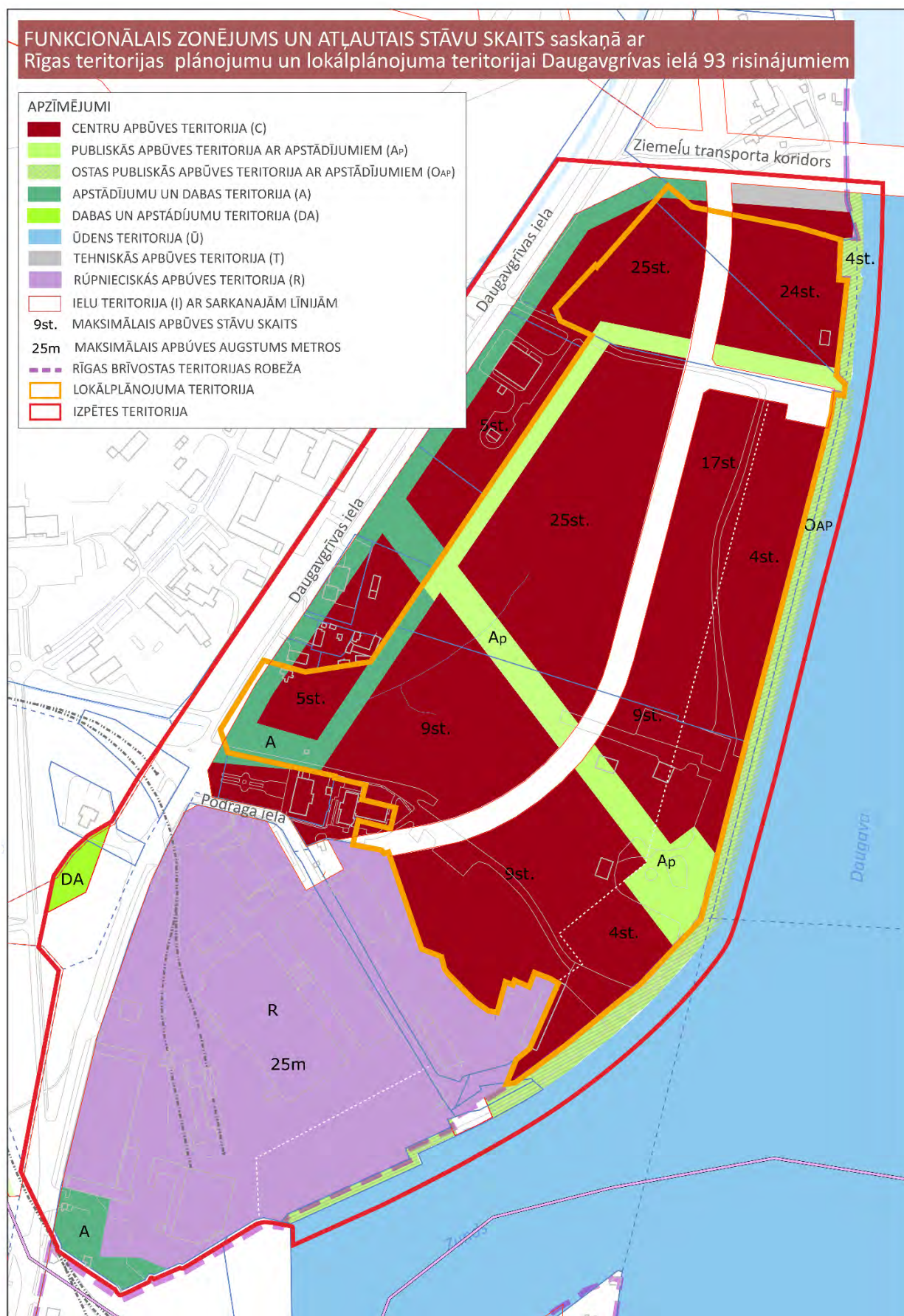
Pamatojoties uz Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā – RD saistošie noteikumi Nr. 34), lokālpārvaldības teritorijā noteiktas šādas funkcionālās zonas (skatīt 2. attēlu):

- **Centru apbūves teritorija (C).** Tā ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām komerciāla rakstura funkcijām un māju būvniecība, bet nav atļauta izmantošana ražošanas funkcijām. Minētā funkcionālā zona aizņem lielāko daļu lokālpārvaldības teritorijas.
- **Publiskās apbūves teritorija ar apstādījumiem (A_P).** Tā ir teritorija ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru, kurā svarīga ir esošo dabas vērtību – koku, krūmu, zemesdzes, ūdensteču un reljefa – saglabāšana. Tajā ir atļauta dažādu sociālās infrastruktūras objektu būvniecība (izglītības, sociālās jomas, publiskas, sporta būves u.tml., t.sk. laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra). Funkcionālā zona aizņem lokālpārvaldības teritorijas centrālo daļu, teritorijas daļu gar zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 0044 zemesgabala D robežu un teritorijas daļu gar zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 2061 zemesgabala R robežu.
- **Apstādījumu un dabas teritorija (A).** Tās ir dažādu funkciju, it īpaši ekoloģisko, rekreācijas un pilsētas tēla veidošanas funkciju nodrošināšanai saglabātas vai speciāli izveidotas, ar augiem apaugušas vai apaudzētas teritorijas. Funkcionālā zona aizņem nelielu teritorijas daļu no zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 2085 R-ZR daļas, kā arī nelielu daļu no zemesgabala Podraga ielā 8 (kadastra Nr. 0100 077 2061) DR daļas.
- **Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām.** Teritorija, kur primārā izmantošana ir gājēju un velosipēdu, privātā, sabiedriskā (publiskā) un kravu transporta, pilsētas elektrotransporta satiksmes būvju, kā arī transporta un inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju būvniecība. Atļautā izmantošana ir iela, laukums, satiksmes infrastruktūras objekts, īslaicīgas lietošanas būves un mazās arhitektūras formas un ielas ainavu veidojoši apstādījumi. Minētā funkcionālā zonā aizņem lokālpārvaldības teritorijas centrālo daļu visā tās garumā un ir daļa no plānotās Podraga ielas.

Tāpat kā lokālpārvaldības teritorijas, arī izpētes teritorijas lielākā daļa atrodas funkcionālajā zonējumā „Centru apbūves teritorija (C)”, ar izdalītām „Apstādījumu un dabas teritoriju (A)” un „Publiskās apbūves teritoriju ar apstādījumiem (A_P)” un „Ielu teritorijām (I)”. Visa izpētes teritorijas josla gar krastmalu ietilpst „Ostas publiskās apbūves teritorijā ar apstādījumiem” (O_{AP}). Tā ir teritorija ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru ostas teritorijā, un tajā piemērojami „Publiskās apbūves teritorijas (P)” apbūves un izmantošanas noteikumi, savukārt Daugavas teritorijas izmantošanā jāievēro funkcionālajā zonējumā „Ūdens teritorija (Ū)” atļautā izmantošana.

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 16. pielikumu „Apbūves stāvu skaita plāns”, ierosinātajā lokālpārvaldības teritorijā ir atļauta 4 līdz pat 25 stāvu augsta apbūve (skatīt 2. attēlu):

- Podraga ielā 8 ar kadastra Nr. 0100 077 2061 – zemesgabala dienvidu daļai gar Daugavu – 4 stāvi, zemesgabala daļai starp plānoto Podraga ielu un zemesgabala daļu gar Daugavu – 9 stāvi, zemesgabala ziemeļu daļā pie Podraga ielas – 17 stāvi, zemesgabala R daļai gar īpašuma robežu – 5 stāvi, savukārt zemesgabala centrālajā daļā – 25 stāvi;
- nekustamam īpašumam bez adreses ar kadastra Nr. 0100 077 2085 – zemesgabala DA daļai (tuvāk Daugavai) – 4 stāvi, zemesgabala rietumu daļai un daļai centrālās daļas – 5 stāvi, lielākajai daļai zemesgabala centrālajai daļai – 9 stāvi, bet zemesgabala ziemeļu daļā 25 stāvi;
- nekustamam īpašumam ar kadastra Nr. 0100 077 0044 – zemesgabala ZR daļā – 25 stāvi, ZA daļā – 24 stāvi, DA daļā – 4 stāvi, DR daļā – 5 stāvi;
- nekustamam īpašumam ar kadastra Nr. 0100 098 2008 - zemesgabala rietumu daļā – 25 stāvi, D daļā – 24 stāvi, bet gar Daugavu – 4 stāvi.



2. attēls. Funkcionālais zonējums un atļautais stāvu skaits saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu

Arī izpētes teritorijā atļautais stāvu skaits variē no 4 līdz 24 stāviem, paredzot augstāku apbūvi teritorijas vidusdaļā un ziemeļu daļā, bet zemāku apbūvi teritorijas dienvidu daļā gar Daugavas krasta teritoriju un

Daugavgrīvas ielu.

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 12. pielikumu „Teritorijas, kam izstrādājami detālpārvaldījumi” un teritorijas pārvaldījuma grafiskās daļas plānā „Galvenās aizsargjoslas un citi zemes gabalu izmantošanas robežojumi” (17. pielikums) noteiktajām robežām, lokālpārvaldījuma un tā izpētes teritorija ietilpst to teritoriju sarakstā, kurām izstrādājams detālpārvaldījums, t.i., Podraga teritorijas detālpārvaldījuma teritorijā. Podraga teritorijas detālpārvaldījuma robeža noteikta starp Ziemeļu šķērsrojuma sarkanās līnijas robežām, Daugavas krasta līniju, Podraga ielu, iekļaujot Daugavgrīvas ielas daļu, un teritoriju pāri tai līdz jaunveidojamās ielas sarkanajai līnijai ZR (robežu skatīt grafiskās daļas kartē „Teritorijas pašreizējā izmantošana”).

3. LOKĀLPĀRVALDĪBAS TERITORIJAS PĀRVALDĪBĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

3.1. Lokālpārvaldības teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabas vērtības

(1) Teritorijas novietojums

Lokālpārvaldības teritorija atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, pie Spilves apkaimes D robežas – starp Daugavgrīvas ielu un Daugavu, iepretim Andrejsalai un Eksportostai.

Tā ietver zemesgabalu Podraga ielā 8 ar kadastra Nr. 0100 077 0116 un zemesgabalus ar kadastra Nr. 0100 077 2085, Nr. 0100 077 0044 un Nr. 0100 098 2008 (skatīt 3. attēlu). Kopējā teritorijas platība ir ~26,5 ha.

Lokālpārvaldības teritorijai ir noteikta izpētes teritorija – teritorija starp Daugavgrīvas ielu, Ziemeļu transporta koridora trasi, Daugavu, Zunda kanālu un zemesgabalu ar kadastra apzīmējumu 0100 077 0116 D robežu (~61,8 ha platībā).

Teritorija, kas atrodas uz D pusi no lokālpārvaldības teritorijas, joprojām tiek izmantota kā ražošanas teritorija, proti, uz D pusi atrodas ostas teritorija un jūras pārvadāšanai paredzēto kravu un preču uzglabāšanas zona, kurā ir izvietota dzelzsbetona ēku ražošanas līnija. Savukārt uz R-ZR pusi no lokālpārvaldības teritorijas, pie Daugavgrīvas ielas, atrodas vairāki ar tehnisko apbūvi un komercdarbību saistīti objekti:

- Daugavgrīvas ielā 101 – kanalizācijas sūkņu stacija;
- Daugavgrīvas ielā 99 – komercapbūve (būvmateriālu veikals);
- Podraga ielā 2 – komercapbūve (vairumtirdzniecības bāze).



3. attēls. Lokālpārvaldības teritorijā ietilpstošie zemesgabali.

R virzienā aiz Daugavgrīvas ielas atrodas Spilves lidlauka teritorija, savukārt A virzienā teritoriju ieskauj Daugava. Tuvākās daudzstāvu dzīvojamās mājas atrodas DR virzienā Daugavgrīvas ielā un Lidoņu ielā, kā arī Z virzienā Daugavgrīvas ielā.

Saskaņā ar MK 22.08.2006. noteikumos Nr. 690 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu” apstiprināto Rīgas brīvostas robežu, lokālpārvaldības teritorija robežojas, taču neietilpst Rīgas brīvostas teritorijā.

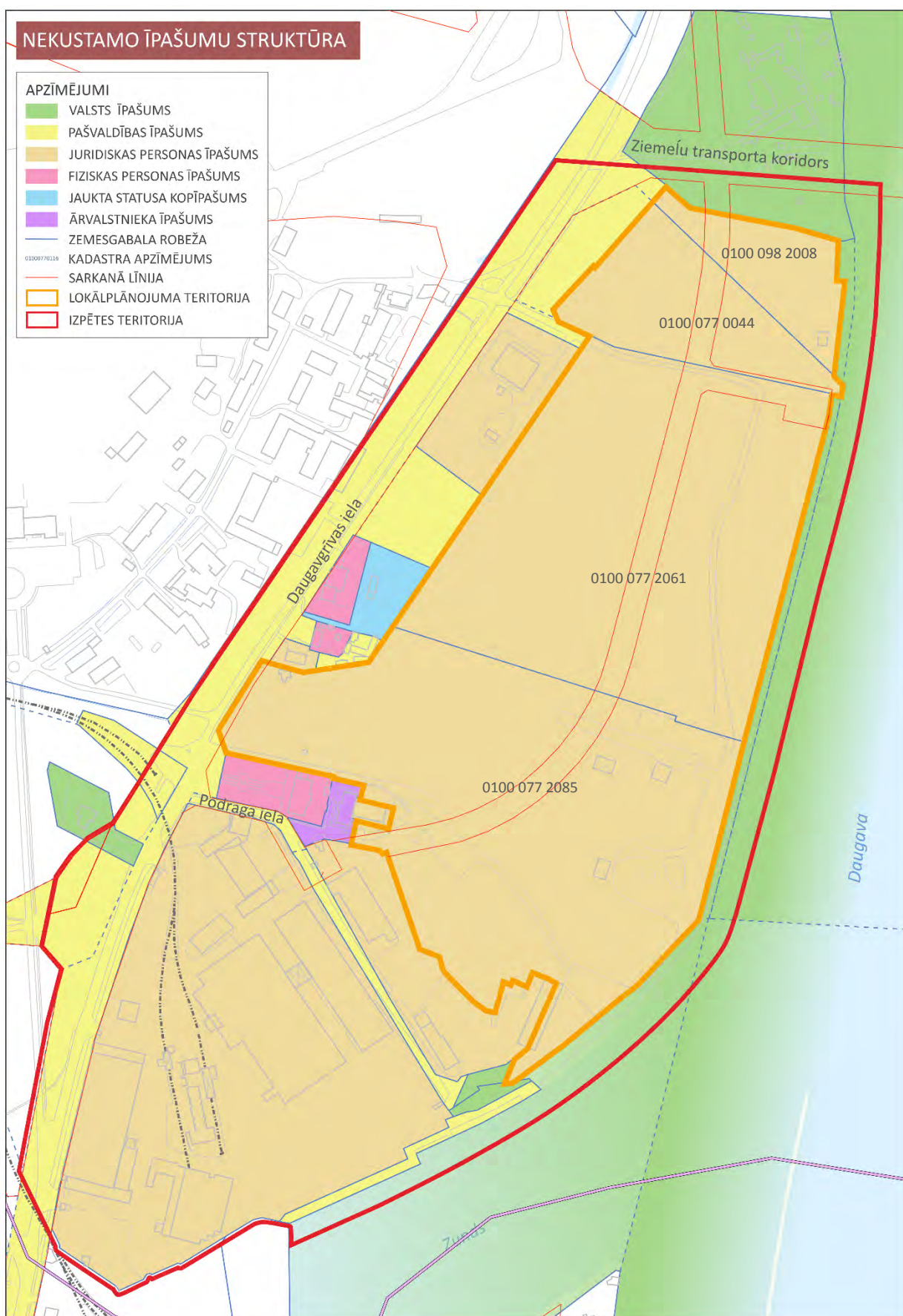
(2) Esošā izmantošana

Vēsturiski lokālpārvaldības teritorija ir piederējusi pie Podraga rūpnieciskās apbūves teritorijas.

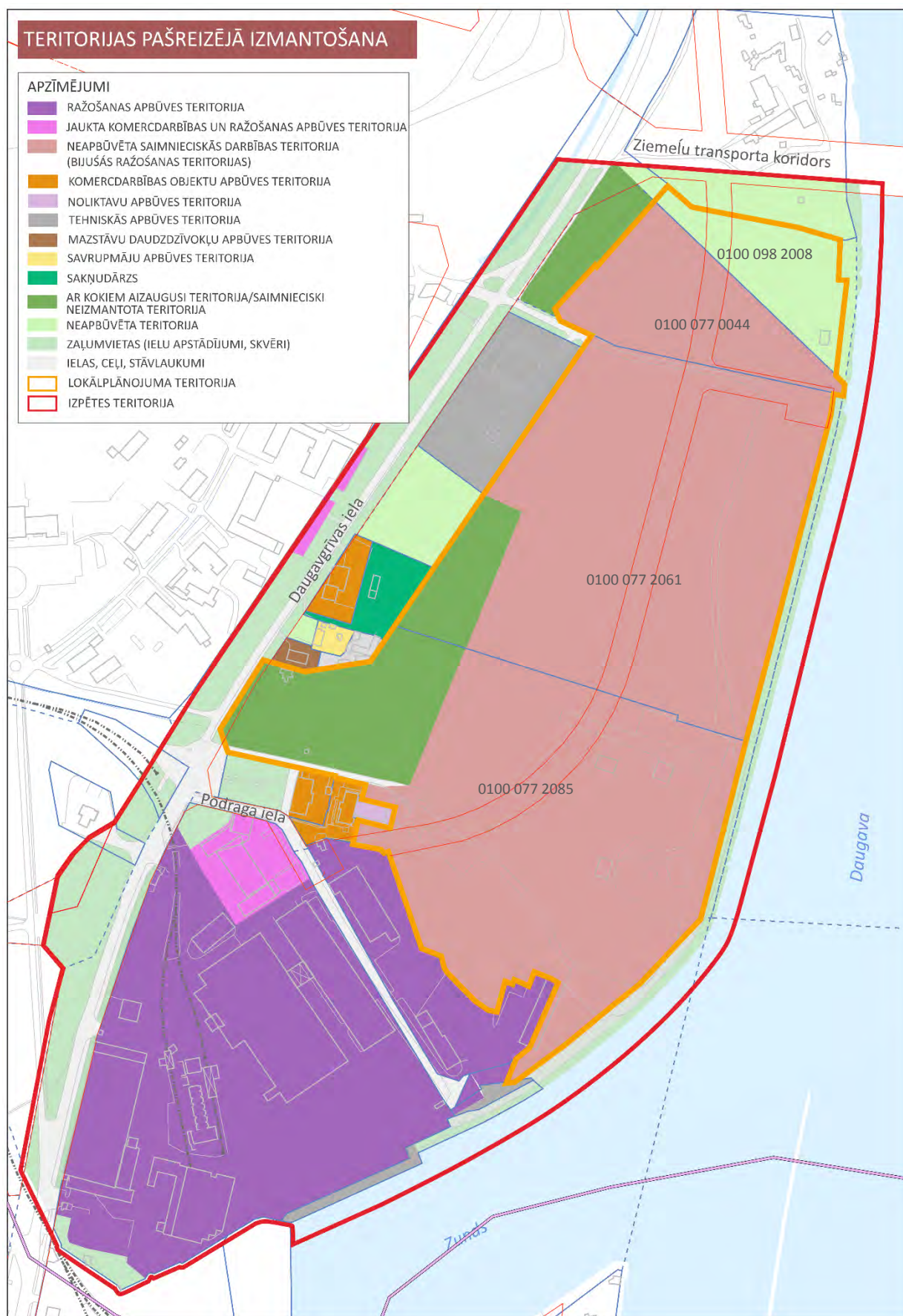
Līdz 2006. gadam teritorija bija salīdzinoši blīvi apbūvēta, taču pēcāk, pamatojoties uz 2006. un 2007. gadā izdotu būvatļauju, ir veikta bijušo rūpniecisko ēku un noliktaņu nojaukšana.

2007. gada 3. jūlijā ar Rīgas domes lēmumu Nr. 2632, pēc SIA “Podraga īpašumi” ierosinājuma, tika uzsākta detālplānojuma izstrāde. Pamatojoties uz SIA “Podraga īpašumi” 2008. gada iesniegumu, izstrāde tika

pārtraukta. Detālpārveidojuma izstrādes laikā (2007./2008. gadā), tā arī netika izstrādāts un publiskai apspriešanai nodots detālpārveidojuma projekts.



4. attēls. Esošā nekustamo īpašumu struktūra. Avots: SIA „METRUM”, 2017.



5. attēls. Teritorijas pašreizējā izmantošana. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Šobrīd lokālpārplānojuma teritorija pieder 3 juridiskām personām un tās lielākā daļa ir neapbūvēta, izņēmums ir zemesgabals ar kadastra Nr. 0100 098 2008, kur ir saglabājusies transformatora apakšstacijas ēka.

Lokālpārvaldības teritorijā pašlaik netiek veikta saimnieciskā darbība, līdz ar to daļā teritorijas ir izveidojušās sējeņu audzes (pārsvarā bērzu, kļavu). Teritorija ir iežogota, līdz ar to nav publiski pieejama, kā arī tā ir vizuāli norobežota skatā no Daugavgrīvas ielas, proti, to aizsedz betona žogs un salīdzinoši blīvā sējeņu rinda, gan arī gar Daugavgrīvas ielu izvietotā apbūve.

Lokālpārvaldības teritorijā vēsturiski bijusi dzelzceļa līnija, kura bija savienota ar VAS "Latvijas Valsts dzelzceļš" tīklu. Šobrīd minētā dzelzceļa līnija ir demontēta.

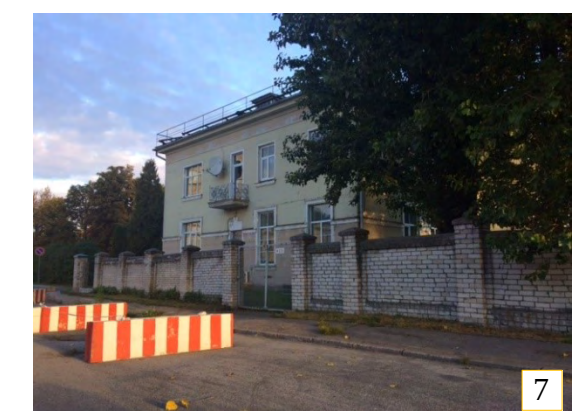
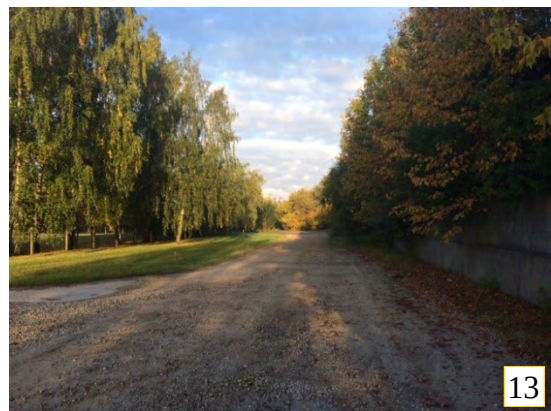
Savukārt izpētes teritorijas D daļā atrodas ražošanas teritorija (zemesgabals Daugavgrīvas ielā 93 un Podraga ielā 4). Tajos izvietotas SIA „EXTRON BALTIC” piederošas ražošanas kompleksa ēkas – galvenokārt nolikta, ražošanas cehu un biroju ēkas. Nelielās platībās ir ierīkoti apstādījumi un zāliens.

Saskaņā ar Rīgas domes 09.06.2015. pieņemto lēmumu Nr. 2632 „Par teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 lokālpārvaldības kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu, lokālpārvaldības teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu” (protokols Nr. 56, 39.§) (lokālpārvaldības izstrādes ierosinātais SIA „EXTRON BALTIC”), zemesgabaliem Daugavgrīvas ielā 93 un Podraga ielā 4 tika izstrādāts lokālpārvaldības, kura mērķis bija grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu no „Centru apbūves teritorija (C)” uz funkcionālo zonējumu „Rūpniecības apbūves teritorija (R)”. 20.12.2016. tika pieņemts Rīgas domes lēmums „Par teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 lokālpārvaldības apstiprināšanu” (prot. Nr. 85, 41.§) un 20.12.2016. izdoti saistošie noteikumi Nr. 239 „Teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” (prot. Nr. 85, 42.§) ar kuru teritorijai tika noteikts funkcionālais zonējums „Rūpniecības apbūves teritorija (R)”

Lokālpārvaldības izpētes teritorijā gar Daugavgrīvas ielu izvietota komercapbūves un tehniskās apbūves objekti (kanalizācijas sūkņu stacija). Izpētes teritorijā iekļauta arī Daugavas krastmala, kas atrodas Rīgas brīvostas teritorijā ar tajā esošajām/plānotajām kuģu piestātnēm.



6. attēls. Apbūves izvietojums ierosinātā lokālpārvaldības teritorijā 1983. gadā. Avots: zurbu.net



7. attēls. Lokālplānojuma teritorijas fotofiksācija. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

3.2. Spilves apkaimes un lokālpārveidojuma izpētes teritorijas attīstības tendences

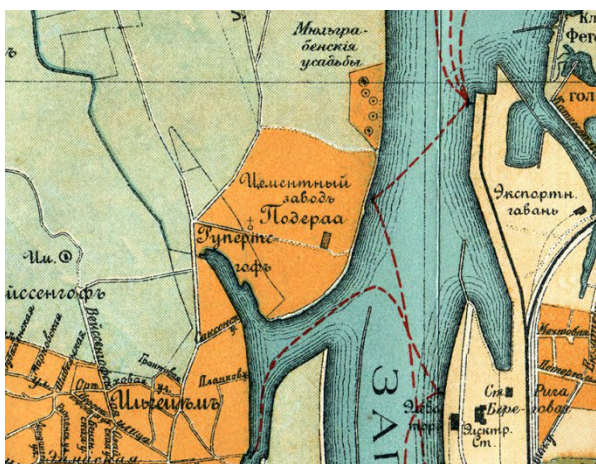
(1) Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts

Lokālpārveidojuma teritorija atrodas Spilves apkaimē, Podragā. Pirmo reizi tās minētas 17. gs. Piņķu muižas revīzijas protokolā 1656. gadā, runājot par pļaušanas tiesībām Spilves pļavās.

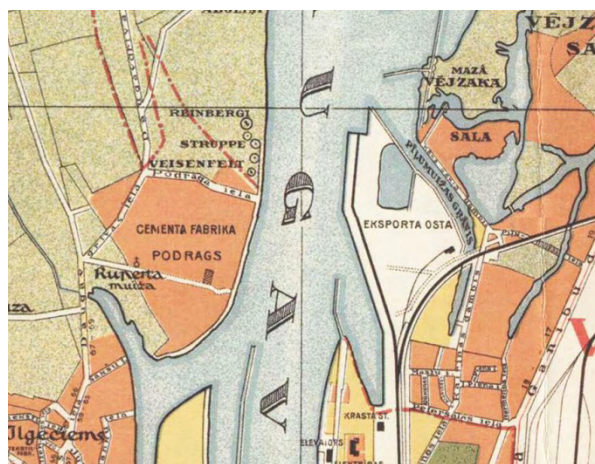
13.-16. gs. Podrags piederēja Livonijas ordenim, G. Ketlers 16. gs. vidū piešķīra tur atrodošās Voleru un Rupēna (Ruperta) muižīņas saviem piekritējiem īpašumā. Ruperta muižīņa 18. gs. piederēja turīgajam latviešu mastu šķīrotājam un vēlākajam rūpniekam Šteinhaueram (1736-1761). Pļavas Podragā šai dzimtai piederēja vēl līdz 1780. gadam. 20. gs. sākumā muižīņa piederēja fon Bokshevdenu dzimtai, savukārt 19. gs. 20-to gadu beigās muižīņas zemi savā īpašumā ieguva Universs. 20. gs. 30-to gadu beigās tā nonāca valsts īpašumā.

18. gs. beigās Podraga attīstībai bija rūpnieciskais raksturs. 1866. gadā Podragā tika uzcelta cementa fabrika, kas bija pirmā portlandcimenta ražošanas uzņēmums cariskajā Krievijā. Kopš 20. gs. 20-tajiem gadiem rūpnīca tika rekonstruēta un pārkārtota uz vietējo izejvielu bāzes, kas attiecīgi padomju laikā darbojās kā Rīgas cementa un šifera rūpnīca, 1958. gadā apvienojoties ar Rīgas būvmateriālu rūpnīcu (lokālpārveidojuma teritoriju).

Podraga apkārtnes pievienošana Rīgai tika apsvērta jau 19. gs. beigās, jo pilsētas tirdzniecības un kuģniecības intereses prasīja, lai abi Daugavas krasti pilsētas tuvumā piederētu tai.



8. attēls. Планъ г. Риги (1916). Avots: riga.zurbu.net.



9. attēls. Rīgas pilsētas plāns (1926). Avots: riga.zurbu.net



10. attēls. P. Mantnieka kartogrāfijas institūta 10. izdevums (1939). Avots: riga.zurbu.net.

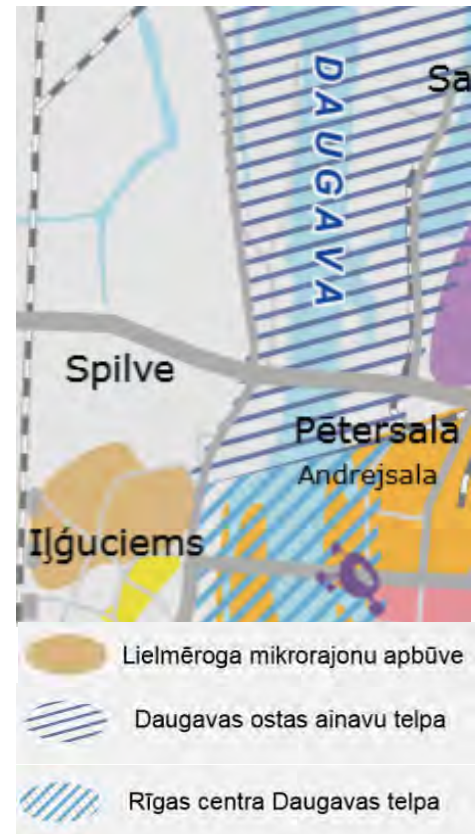


11. attēls. Stadtplan von Riga (1941). Avots: riga.zurbu.net.

Pati Daugavgrīvas iela ir viena no Pārdaugavas senākajām maģistrālēm, tā radusies 17. gs. Daugavgrīvas ielas pamatā ir ceļš uz Daugavgrīvas cietoksni, Rīgas priekšostu un Ziemas ostu. Pēc Pārdaugavas pievienošanas Rīgas pilsētai, ceļš pārtapa par ielu. Līdz 1905. gadam Daugavgrīvas iela tika dēvēta par

Dinamindes ielu. Gandrīz visā garumā tā vijās pa stāvo Daugavas senkrastu, bet 20. gs. 70-tajos gados tika izbūvēts atzars tuvāk upes krastam, no Raņķa dambja līdz Krēslas ielai, daļēji pa kādreizējās Ūdens ielas trasi, izveidojot atdalītas pretējā virziena joslas. Daugavgrīvas iela bija viena no retajām priekšpilsētas satiksmes maģistrālēm, kas jau 19. gs. pirmajā pusē bijusi apbūvēta gandrīz visā garumā. Sākot ar 1860. gadu, ap ielu sāka veidoties Ilģuciema rūpniecības zona.

Mūsdienās Podraga vēsturiskais konteksts, kā ostas teritorijai, atspoguļojas arī Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam, kur tā ir norādīta kā daļa no Daugavas ostas ainavu telpas (skatīt 12. attēlu).



12. attēls. **Ainavu telpas.** Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam.

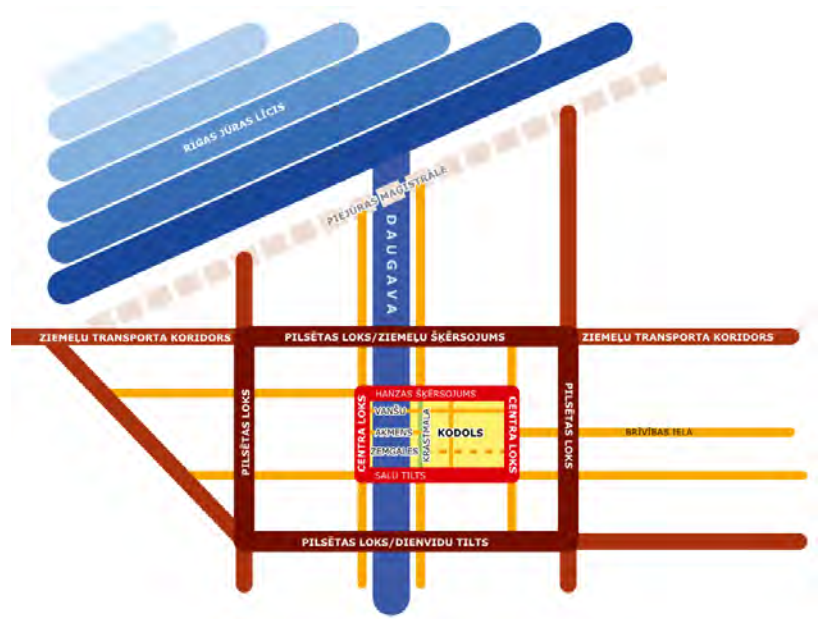
3.3. Transporta infrastruktūra

(1) Rīgas pilsētas ielu tīkla struktūra

Rīgas teritorijas plānojums nosaka galvenās vadlīnijas pilsētas teritoriju attīstībā. Teritorijas plānojumā ir minēts, ka: „*Transports ir viens no svarīgākajiem pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina pilsētas pastāvēšanu un dzīvotspēju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas transporta problēmas ir kļuvušas skarbākas, un tendences, kas ir vērojamas daudzās citās pasaules pilsētās, ir skaidri redzamas arī Rīgā. Automobilizācija ir augusi un turpina augt straujāk kā tas bija paredzēts.*”

Pamatojoties uz Rīgas ietvērto ielu tīkla klasifikāciju, Rīgai ir izstrādāta ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija (13. attēls). Koncepcija paredz attīstīt 2 transporta lokus:

- lielo/pilsētas loku (Ziemeļu transporta koridors, Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilts, Rietumu maģistrāle). Pilsētas loks nodrošina pilsētas satiksmi, savienojot priekšpilsētu un perifērijas apkaimes savā starpā un samazinot tranzītu caur pilsētas kodolu un centra loku;
- mazo/centra loku (Pērnavas iela, Valmieras iela, Satekles iela, Lāčplēša iela, Salu tilts, Mūkusalas iela, Daugavgrīvas iela, Hanzas šķērsojums, Skanstes iela, Zirņu iela). Centra loks veido apvedceļu pilsētas kodolam, lai nodrošinātu ērtu nokļūšanu līdz kodolam, taču samazina tranzīta plūsmu cauri tam.



13. attēls. Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija. Avots: Rīgas teritorijas plānojums.

Atbilstoši Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcijai, perspektīvā ir paredzēti 3 jauni šķērsojumi pār Daugavu – pilsētas kodola tuvākais un daļa no mazā/centra loka - Hanzas šķērsojums, tuvākais lokālpārvaldības teritorijai un daļa no lielā/pilsētas loka - Ziemeļu transporta koridors un trešais – piejūras maģistrāle (13. un 14. attēls).

Līdz 2030. gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskas diskusijas, jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas šķērsojums vai Ziemeļu transporta koridors, tādējādi 2030. gadā pilnībā būs pabeigts tikai viens no pilsētas lokiem. Savukārt piejūras maģistrāles izbūves nepieciešamība ir jāizvērtē pēc Ziemeļu transporta koridora un Hanzas šķērsojuma izbūves.

Lokālpārvaldības teritorijas attīstību visvairāk ietekmētu plānotā Ziemeļu transporta koridora izbūve. Plānotais Ziemeļu koridors būs viens no lielākajiem transporta infrastruktūras projektiem Rīgā pēdējo desmit gadu laikā, un tā mērķis ir atslogot no transporta radītās slodzes Rīgas centru, uzlabot vides stāvokli pilsētas centrā un pilsētvides kvalitāti kopumā. Ziemeļu transporta koridora attīstība ir plānota pa posmiem, I un II posms primāri nodrošina vieglā autotransporta ērtu savienojumu ar pilsētas loku, kā arī



Apzīmējumi

- ▬▬▬ B kategorijas grupa (galveno valsts autoceļu tranzītsatiksme)
- ▬▬▬ B kategorijas ielas
- - - - - perspektīvās B kategorijas ielas
- iespējamās B kategorijas ielu trases
- ▬▬▬ C kategorijas ielas
- ▬▬▬ D kategorijas ielas
- ▬▬▬→ vienvirziena kustības ielas
- ▬▬▬ dzelzceļi

maģistrālo ielu tīkla vairāklīmeņu šķērsojumi

- pilnas shēmas vairāklīmeņu ceļumezgls
- ◇ ar luksoforu regulējamu kustību zemākas kategorijas ielā
- pārsvarā ar pašregulējamiem krustojumiem zemākas kategorijas ielā
- ⊗ apvienotais transporta mezgls, izmantojot ceļu pārvadu pāri dzelzceļam
- ceļu pārvadi pāri dzelzceļam
- △ šķērsojumi izmantojot tiltu gabarītus

14. attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Avots: RDPAD.

brīvostas savienojumu ar Rīgas apvedceļu, kā arī ar Rietumu un Austrumu maģistrālēm un pilsētas loku, tādējādi nodrošinot kravu piekļuvi Brīvostas teritorijai, izmantojot Rīgas apvedceļu. Lokālpārvaldes izpētes teritorija robežojas ar plānotā Ziemeļu koridora II kārtu. Kontekstā ar Ziemeļu koridora attīstību, tiek paredzēta būtiska apbūves attīstība Spilves apkaimē.

(2) Kravas transporta pārvietošanās maršruti Rīgā

Pamatojoties uz to, ka lokālpārvaldē teritorijā plānotā attīstība būs saistīta ar kravas transportu, ir nepieciešams apzināt šobrīd spēkā esošos ierobežojumus un noteiktos maršrutus kravas transporta maršrutiem Rīgā.

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

Lai nodrošinātu kravu efektīvu pārvadāšanu un vienlaikus pēc iespējas mazāk ietekmētu pilsētas transporta sistēmu, Rīgas teritorijas plānojuma ir iekļauta kartoshēma „Galvenie Rīgas brīvosta kravas maršruti” (skatīts 15. attēlu). Kartoshēmā ir noteikti kravas transporta atļautie maršruti un kravas transporta maršruti ar laika ierobežojumu. Kā kravas transporta maršrutu posmi ir noteiktas lokālpārvaldes teritorijas tuvumā esošas ielas - Daugavgrīvas iela, Lidoņu iela, Spilves iela, Bulļu iela, Kleistu iela.

Nemot vērā kartoshēmā „Galvenie Rīgas brīvosta kravas maršruti” noteikto, ir izdots Rīgas pilsētas izpilddirektora rīkojums par satiksmes ierobežojumiem kravu transportam ar pilnu masu virs piecām tonnām, nosakot, ka:

- darba dienās no plkst. 16.00 līdz 19.00:
 - Akmeņu ielas posmā no Mūkusalas ielas līdz Jelgavas ielai;
 - Daugavgrīvas ielas posmā no Raņķa dambja līdz Lidoņu ielai;
 - Jelgavas ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Vienības gatvei;
 - Mūkusalas ielas posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Akmeņu ielai;
 - Raņķa dambī;
 - Valguma ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Uzvaras bulvārim;
 - Vienības gatves posmā no Jelgavas ielas līdz Kārļa Ulmaņa gatvei.
- darba dienās no plkst. 7.00 līdz 10.00 un no plkst. 16.00 līdz 19.00:
 - 11.novembra krastmalā;
 - Eksporta ielas posmā no Muižas ielas līdz Rīgas pasažieru ostai;
 - Krasta ielas posmā no Salu tilta līdz 13. janvāra ielai;
 - Uzvaras bulvāra posmā no Akmens tilta līdz Valguma ielai;
 - Akmens tilta abos virzienos.

Rīgas pilsētai apzinoties Rīgas Brīvostas darbības plašo mērogu, nozīmi un nākotnes attīstības plānus, 2015./2016. gadā tika uzsākts darbs pie Rīgas Brīvostas tematiskā plānojuma. Tematiskā plānojuma izstrādes mērķi - nodrošināt ilgtspējīgu ostas attīstību, veicinot tās ekonomisko izaugsmi, vienlaikus samazinot tās ietekmi uz pilsētvidi un sabalansējot dažādu iesaistīto pušu intereses.

Kā minēts Rīgas Brīvostas tematiskajā plānojumā, 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.

Jau šobrīd Rīgas brīvostas pārvalde projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" ietvaros ir uzbūvējusi ostas infrastruktūru, VAS "Latvijas dzelzceļš"-

dzelzceļa sliežu pievedceļus.

Pašreiz Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar terminālu operatoriem ir uzsākusi Projekta 2. kārtas īstenošanu, kuras ietvaros tiek izstrādāti būvprojekti divu beramkravu un ģenerālkravu termināļu attīstībai 1. kārtā izbūvētajā teritorijā, tādējādi nodrošinot pilnvērtīgu beramkravu operāciju pārcelšanu no Andrejsalas un Eksportostas teritorijām uz Krievu salu.

Pamatojoties uz Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 312 „Par Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”, 2016. gadā tika uzsākta “Transporta attīstības tematiskais plānojums” izstrāde.

Transporta attīstības tematiskais plānojums tiek izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam atbilstoši Rīgas domes 03.07.2012. lēmumam Nr. 4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

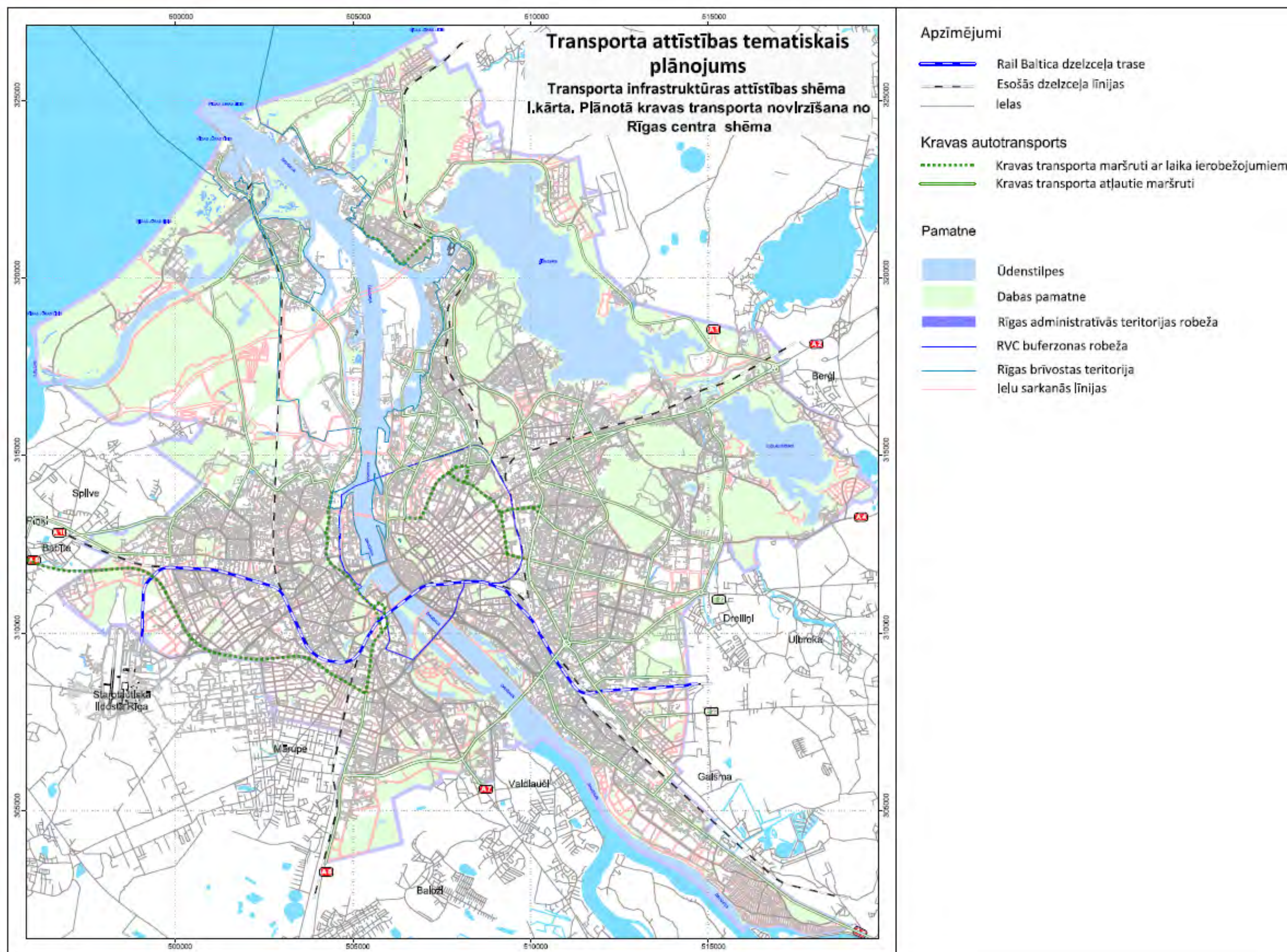
Transporta attīstības tematisko plānojumu izstrādā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments sadarbībā ar SIA “VIA Design Group”, SIA “METRUM” un SIA „BRD projekts”.

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros ir izstrādātas divas kartoshēmas:

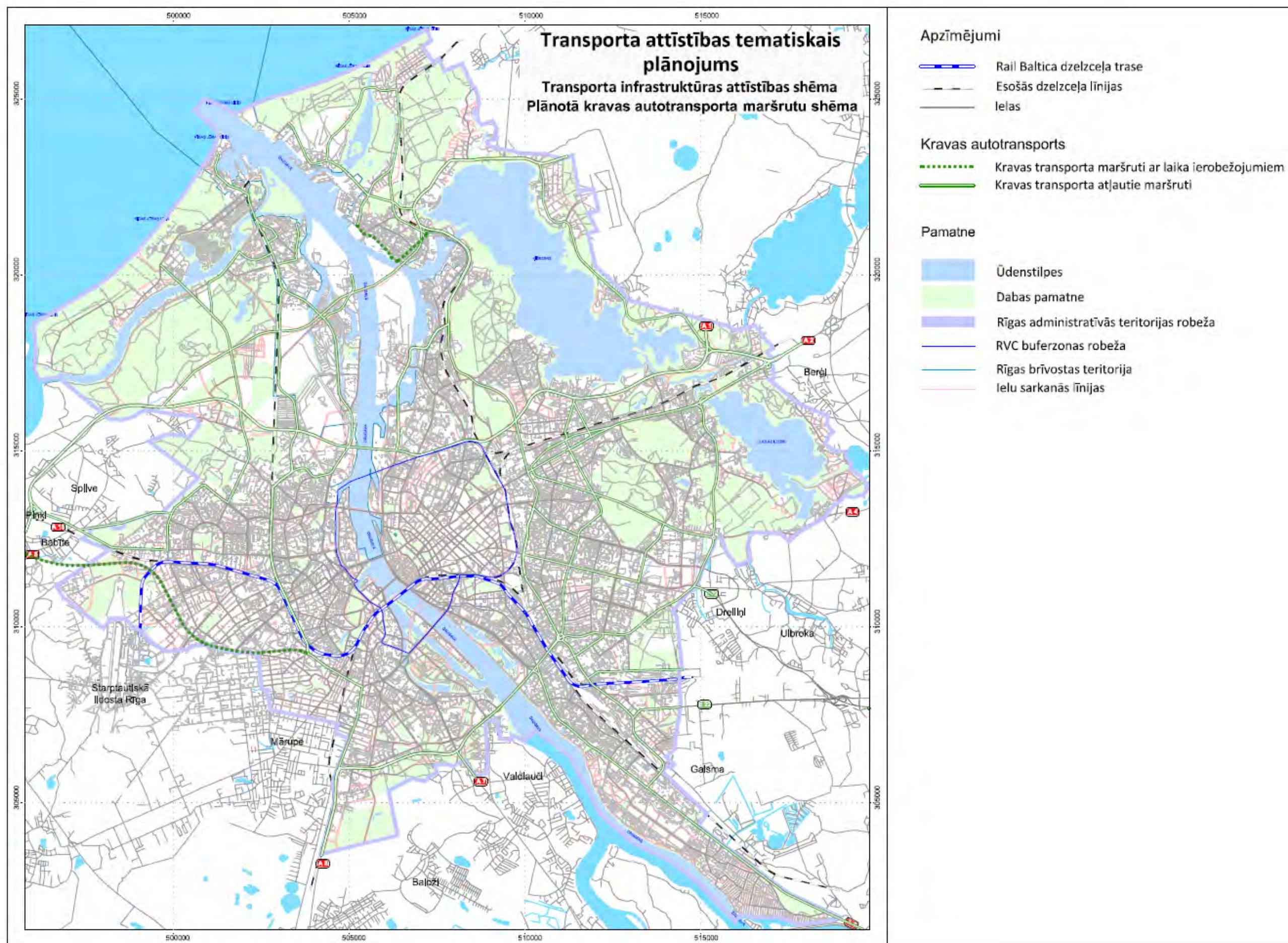
- Transporta tematiskā plānojuma projekta kartoshēma “Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1. kārta. Plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra”, kuras izstrādes laikā tika pārskatīta un pilnveidota esošā kravas transporta kustības shēmā, pieņemot, ka netiek izbūvēti tādi infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors, Hanzas šķērsojums (16. attēls).
- Transporta tematiskā plānojuma projekta kartoshēma “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma”, kura attēloti plānotie kravas autotransporta maršruti, ja tiek izbūvēti tādi transporta infrastruktūras objekti kā Ziemeļu transporta koridors (visi posmi) un Piejūras maģistrāle (17. attēls).

Transporta tematiskā plānojuma risinājumos tiek piedāvāts pagarināt transporta plūsmas analīzes lietošanas ilgums vismaz līdz 3 gadiem, bet ja nav veiktas būtiskas izmaiņas transporta infrastruktūrā vai citu objektu būvēšanā, kuru ir paaugstinājusi transporta plūsmas intensitāte – noteikt 5 gadu lietošanas ilgumu.

Tiek norādīts, ka izstrādājot plānošanas dokumentus nereti nav iespējams precizēt plānoto objektu funkcijas un to detalizētos apjomus (piemēram dzīvokļu skaitu, tirdzniecības vai biroju platības, u.c) priekšlikums izvairīties Rīgas teritorijas plānojumā no prasību paredzēšanas konkrētā plānošanas līmenī veikt konkrētu modelēšanu. Konkrētus būvapjoma rādītājus ir iespējams analizēt un precīzi noteikt tikai būvprojekta stadijā.



16. attēls. Transporta tematiskā plānojuma projekta kartoshēma "Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1. kārta. Plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra". Avots: Transporta tematiskā plānojuma projekts.



17. attēls. Transporta tematiskā plānojuma projekta kartoshēma "Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma". Avots: Transporta tematiskā plānojuma projekts.

(3) Esošas un prognozētās transporta plūsmas

Pēc Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījuma, 2014. gadā ir izstrādāts pētījums „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra”.

Izpētē ir norādīts, ka no kopējā pilsētas ielu tīkla noslodzes kravas transports aizņem 17%, pārsvarā B un C kategorijas ielās. Galvenokārt tie ir konteineru pārvadājumi.

Izpētē tiek atzīmēts, ka ņemot vērā izbūvētā ielu tīkla fragmentāro raksturu, kravas transporta maršruti ved cauri dzīvojamām apbūves teritorijām. Situāciju pasliktina arī fakts, ka ostas teritorijas ir izvietotas abos Daugavas krastos.

Izpētes ietvaros tika veikta transportlīdzekļu plūsmas mērījumi vairākos kravas transporta maršrutu pārvietošanās punktos. Divi no tiem atrodas lokālpārvaldības teritorijas tuvumā:

1. Daugavgrīvas ielas un Ūdens ielas krustojums (skatīt 18. un 19. attēlu). Transporta līdzekļu veidu plūsmas sadalījums (%) virzienā no centra un uz centru:

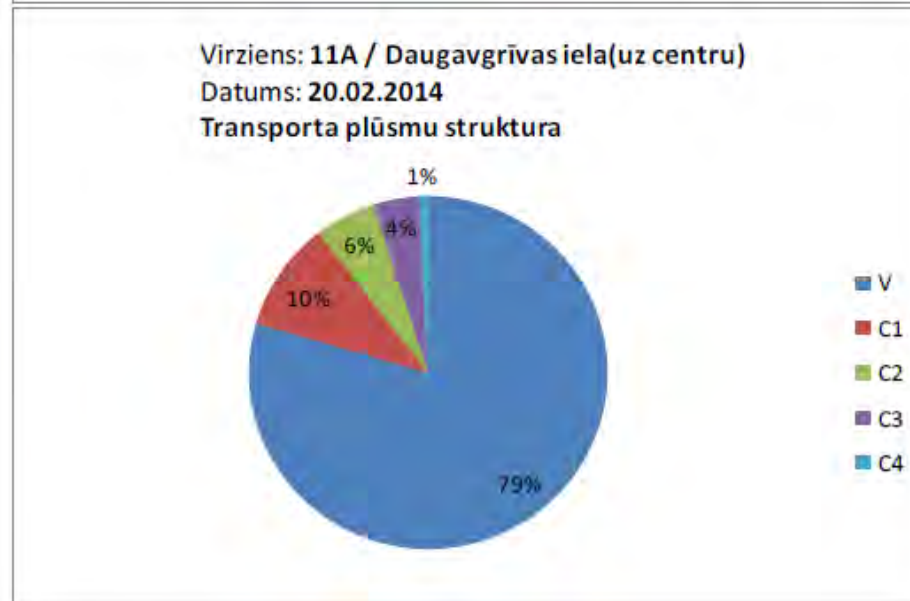
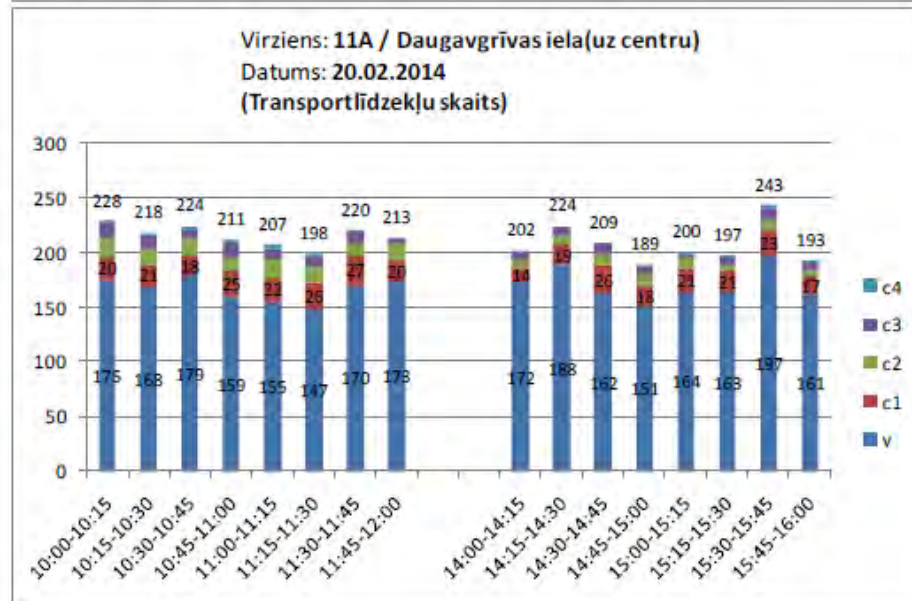
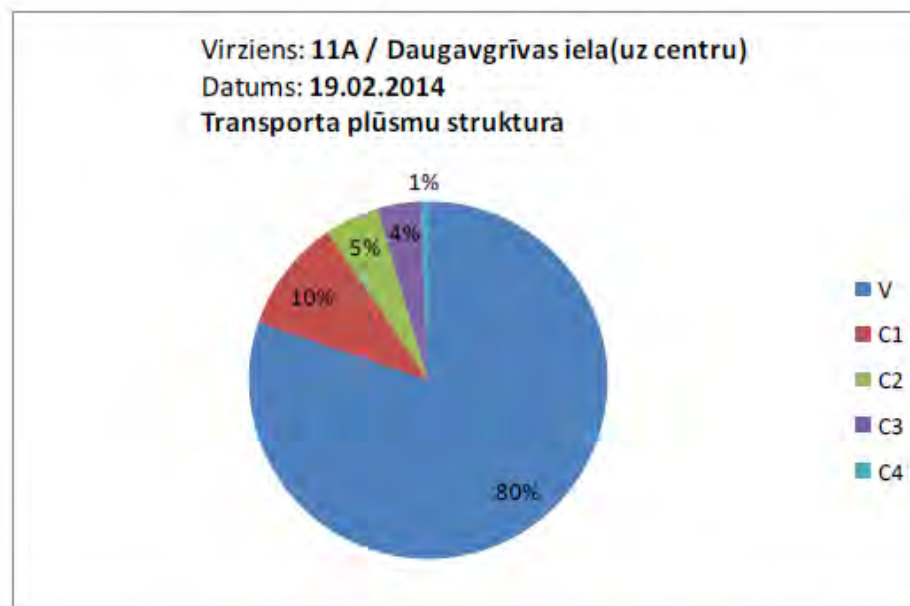
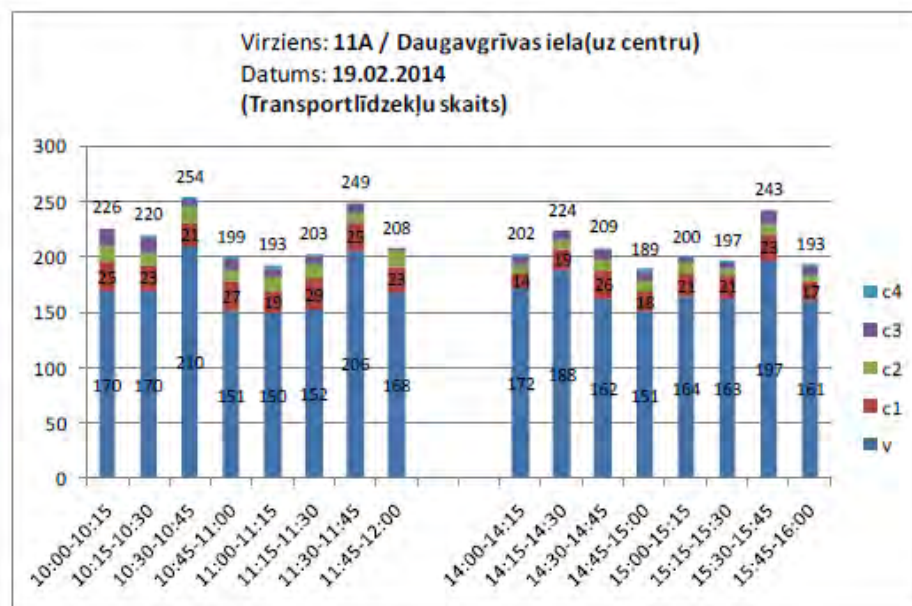
- vieglie transportlīdzekļi (V) – 80% (uz), 77% (no);
- vieglie kravas transportlīdzekļi (C1) – 10% (uz), 11% (no);
- vidējie kravas transportlīdzekļi (C2) – 6% (uz un no);
- smagie kravas transportlīdzekļi (C3) – 4% (uz), 5% (no);
- smagie kravas transportlīdzekļi ar piekabi (C4) -1% (uz un no).

2. Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojums (skatīt 20. attēlu). Transporta līdzekļu veidu plūsmas sadalījums (%) virzienā no centra un uz centru:

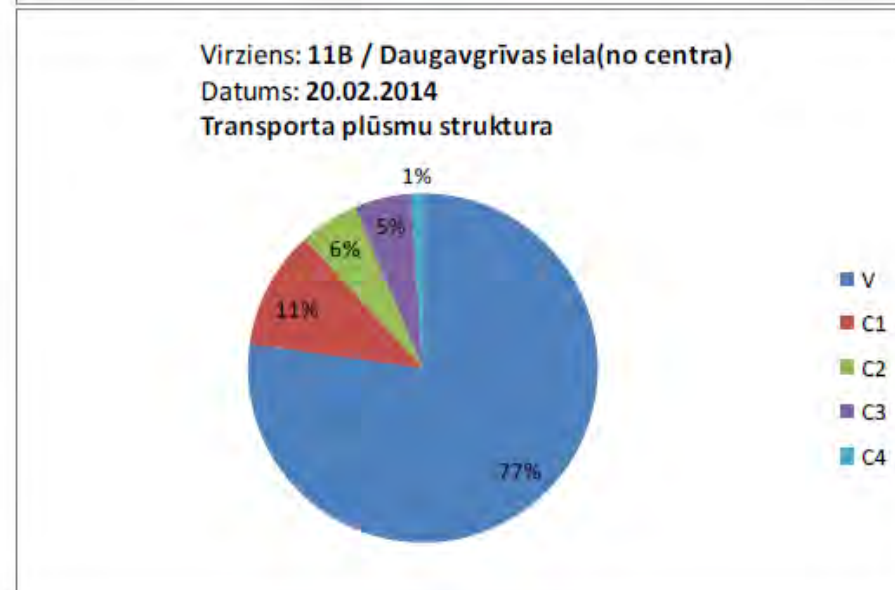
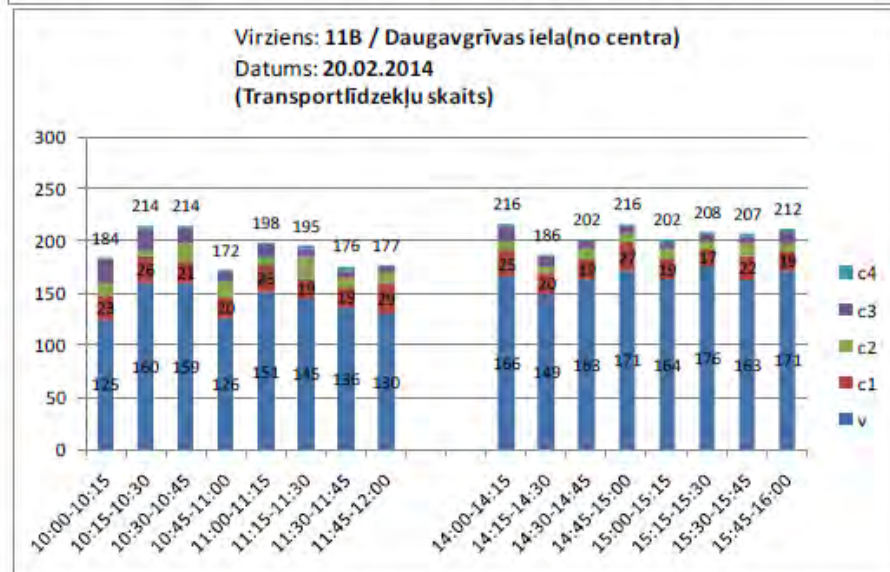
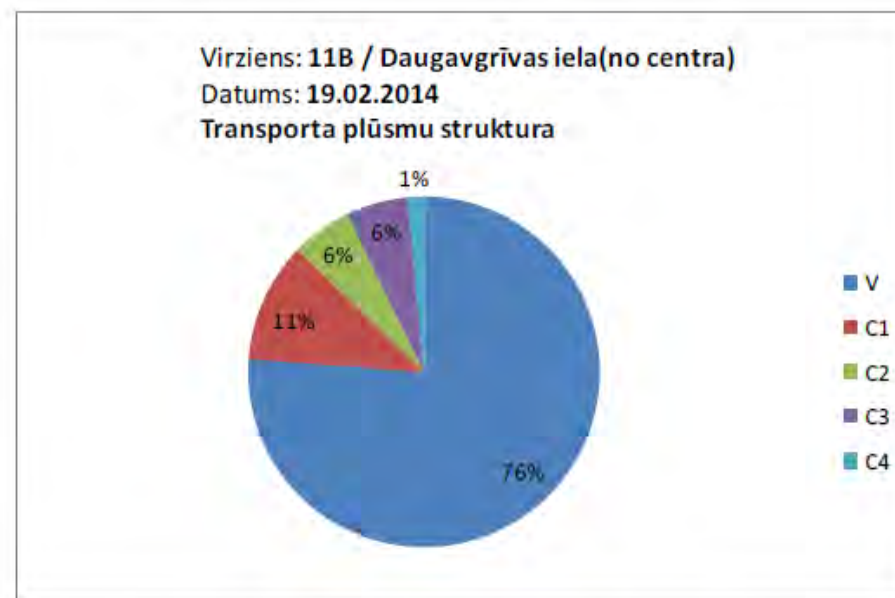
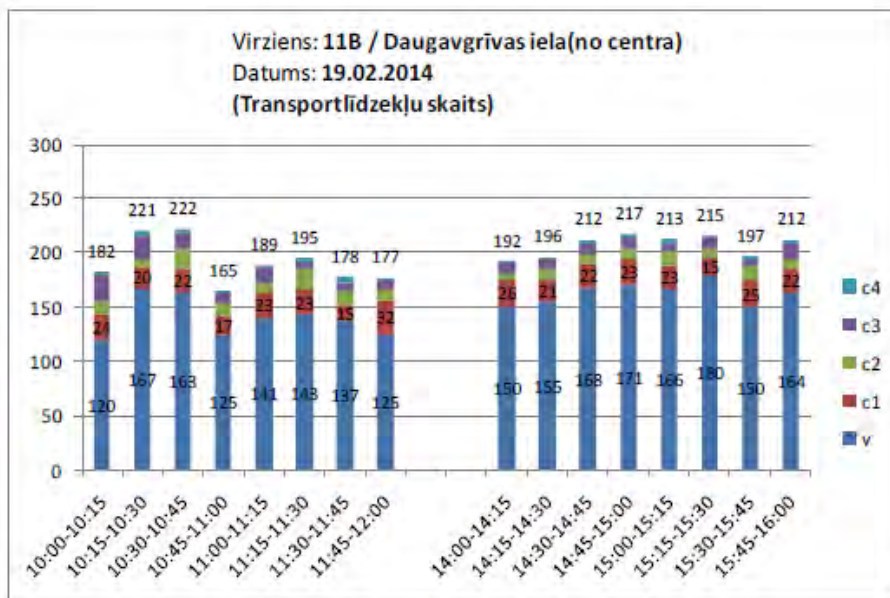
- vieglie transportlīdzekļi (V) - 54% (uz), 74% (no);
- vieglie kravas transportlīdzekļi (C1) – 12% (uz), 8% (no);
- vidējie kravas transportlīdzekļi (C2) - 12% (uz), 8% (no);
- smagie kravas transportlīdzekļi (C3) -19% (uz), 8% (no);
- smagie kravas transportlīdzekļi ar piekabi (C4) - 3% (uz), 1% (no).

No augstāk minētā ir secināms, ka:

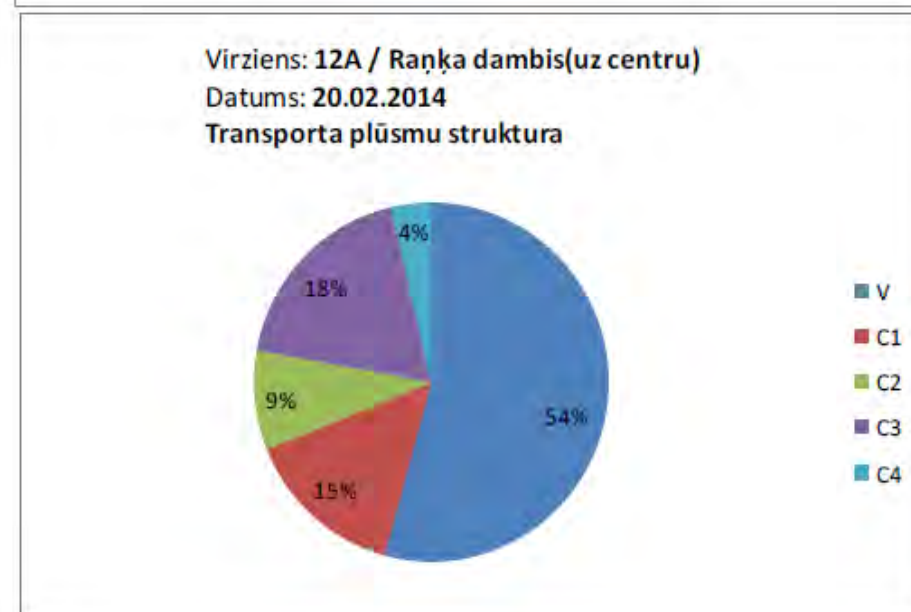
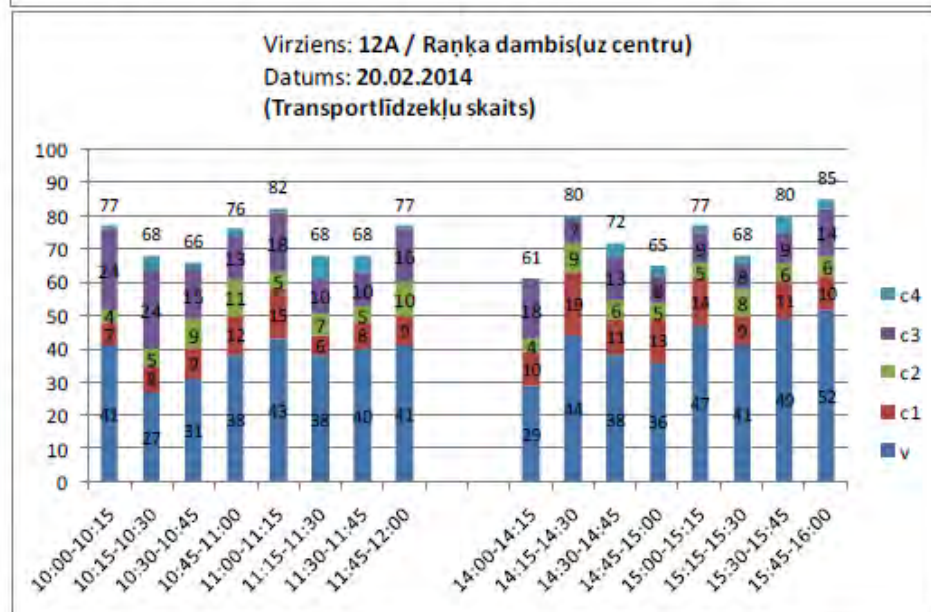
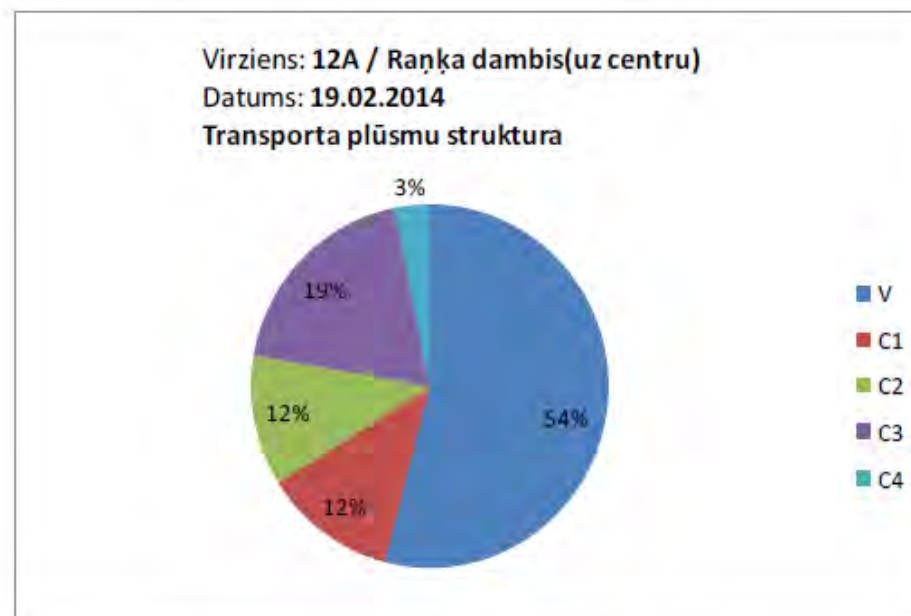
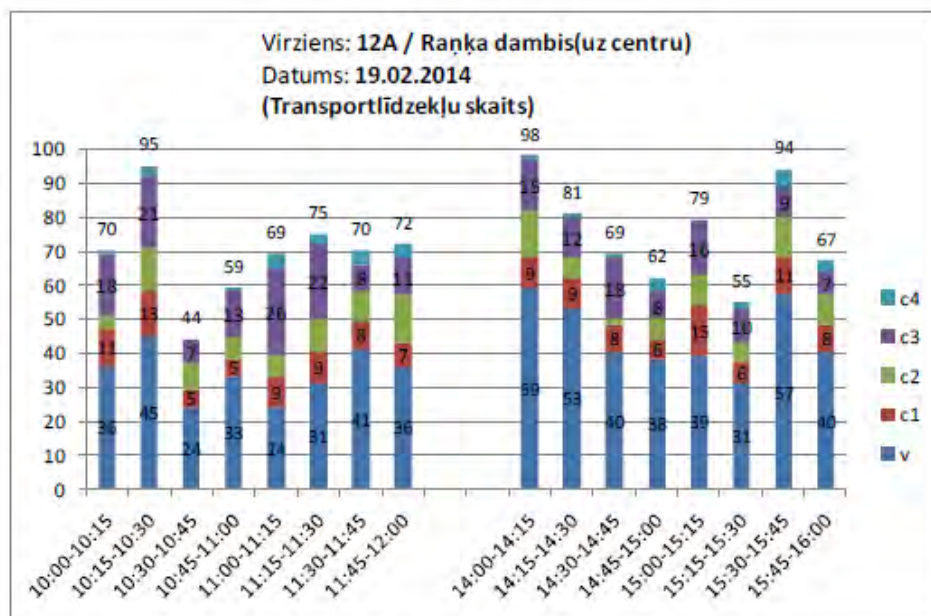
- Daugavgrīvas ielā un Raņķa dambī ir izveikta vieglā kravas transporta dominance. Otru lielāko noslodzi rada vieglie un vidējie kravas transportlīdzekļi (C1 un C2), kas nodrošina pilsētas iekšējos kravas pārvadājumus, bet smagie kravas transportlīdzekļi ar un bez piekabes (C3 un C4), kas pārsvarā nodrošina pilsētas ārējo kravas transportu, veido salīdzinoši mazu noslodzi.
- smago kravas transportlīdzekļu ar un bez piekabes (C3 un C4) skaits virzienā uz centru palielinās (C3 par 15%, bet C4 par 2%) aiz Daugavgrīvas ielas un Ūdens ielas krustojuma, kas liecina, ka Dzirciema un Ķīpsalas apkaimē ģenerēto plūsmu.



18. attēls. Transporta plūsma Daugavgrīvas un Ūdens ielas krustojumā uz centru. Avots: „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra”



19. attēls. Transporta plūsma Daugavgrīvas un Ūdens ielas krustojumā no centra. Avots: „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra”.



20. attēls. Transporta plūsma Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojumā uz centra. Avots: „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra”.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības departamenta rīcībā ir mūsdienīgs profesionāls transporta infrastruktūras plānošanas instruments – Rīgas transporta simulācijas modelis (turpmāk - RTSM).

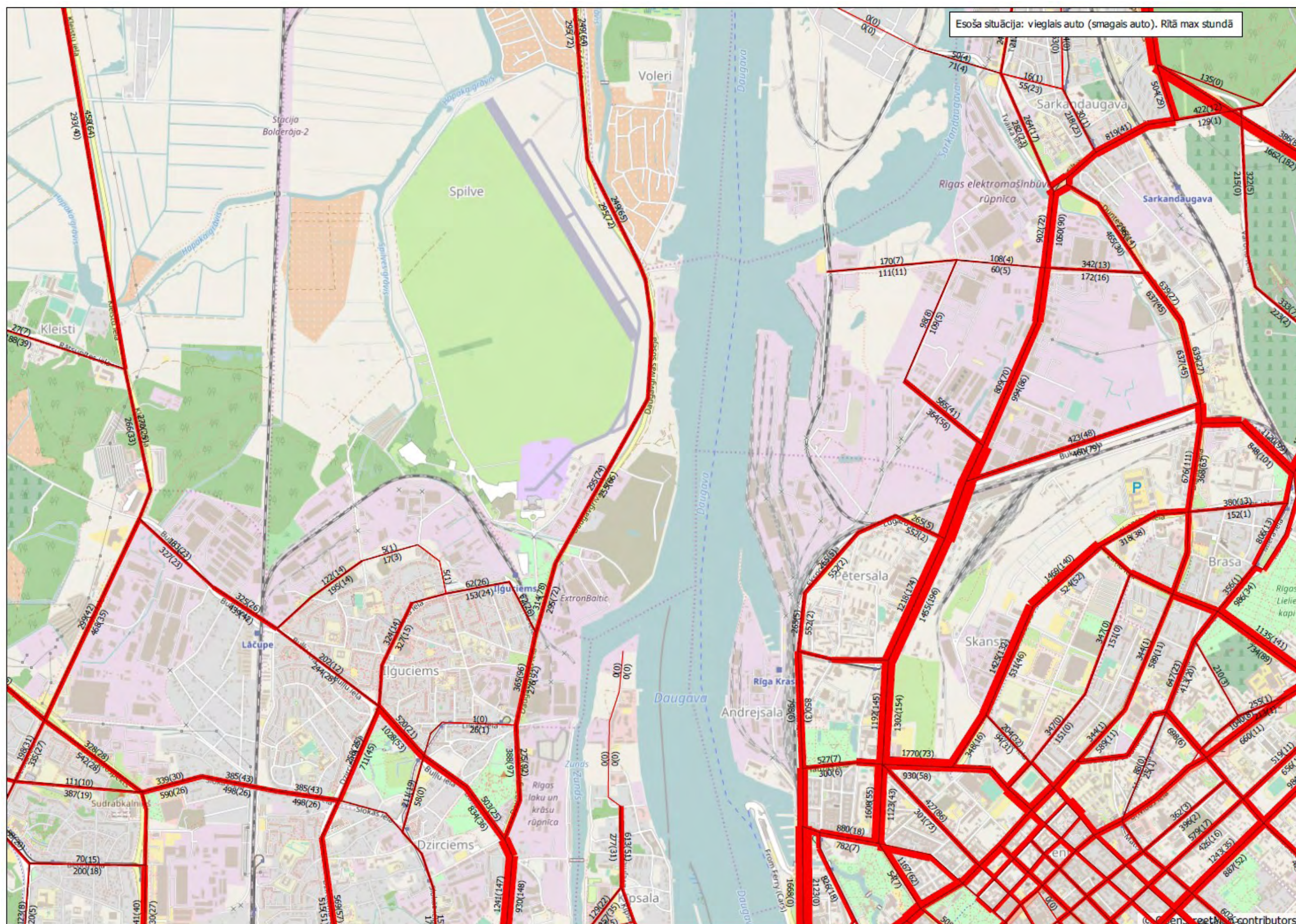
Transporta infrastruktūras modelēšana ir nepieciešama, lai, pamatojoties uz iegūtajiem datiem, varētu noteikt pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīt uz matemātiskiem aprēķiniem balstītu argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem attiecībā uz nepieciešamo transporta infrastruktūras un attīstības projektu īstenošanas prioritāro secību.

RTSM ir veidots uz EMME transporta modelēšanas programmatūras bāzes un ietver datu bāzi, kas izveidota laika posmā no 1996. gada līdz 2016. gadam.

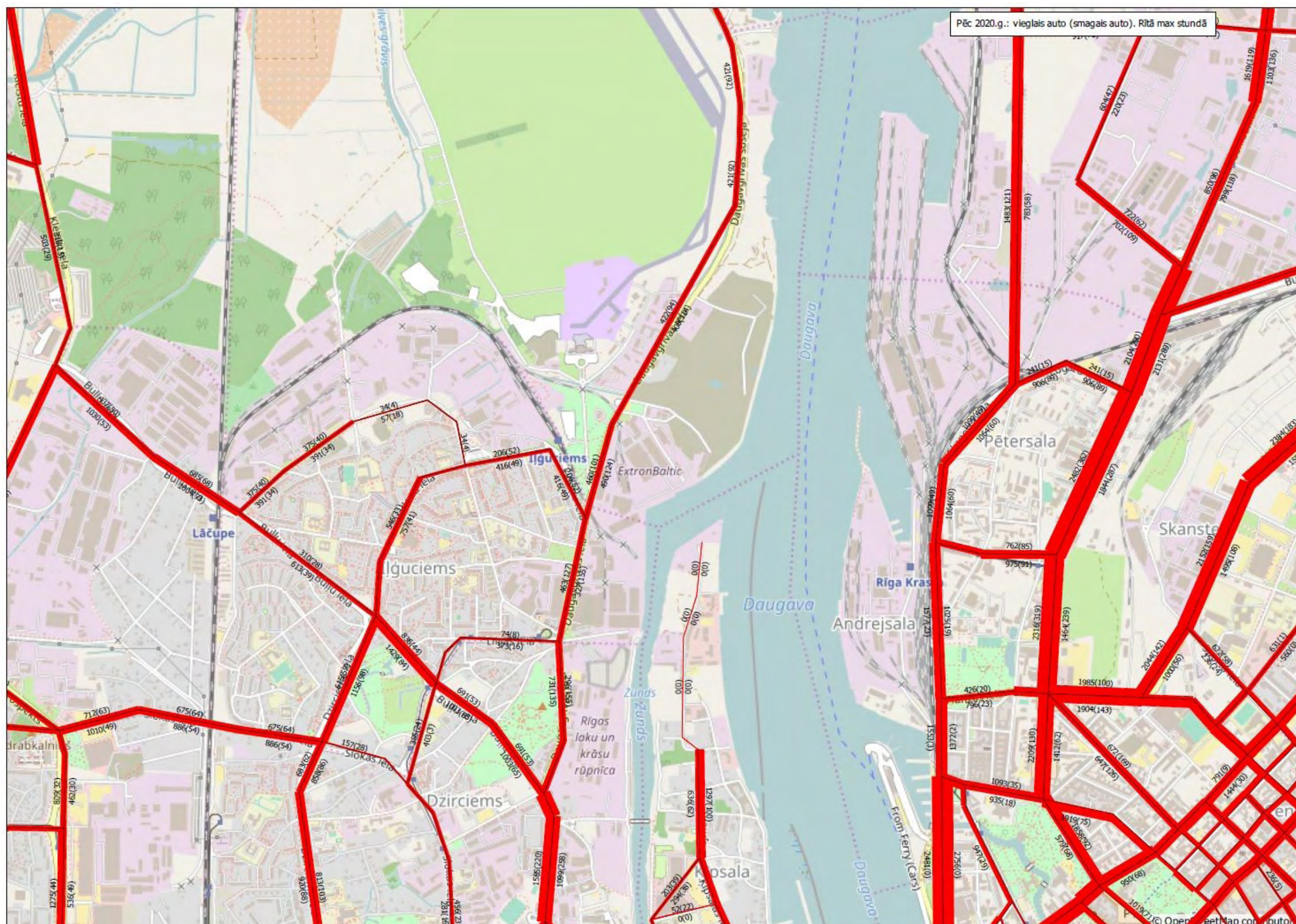
EMME transporta modelēšanas programmatūra satiksmes plūsmu prognožu analīzei tiek izmantota tādās pilsētās kā Helsinki, Stokholma, Maskava, Londona, Madride, Varšava, Čīrihe. Pamatojoties uz transporta simulācijas modeļa programmatūrā ģenerētajiem rezultātiem, tiek noteiktas pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīts, uz matemātiskiem aprēķiniem balstīts, pamats argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem par nepieciešamo infrastruktūras īstenošanas projektu prioritāro kārtību.

Lokālpārvaldības izstrādes laikā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji ir veikuši transporta modelēšanu EMME transporta modelēšanas programmatūrā lokālpārvaldības teritorijai pieguļošajai teritorijai. Ir izstrādāti trīs modeļi:

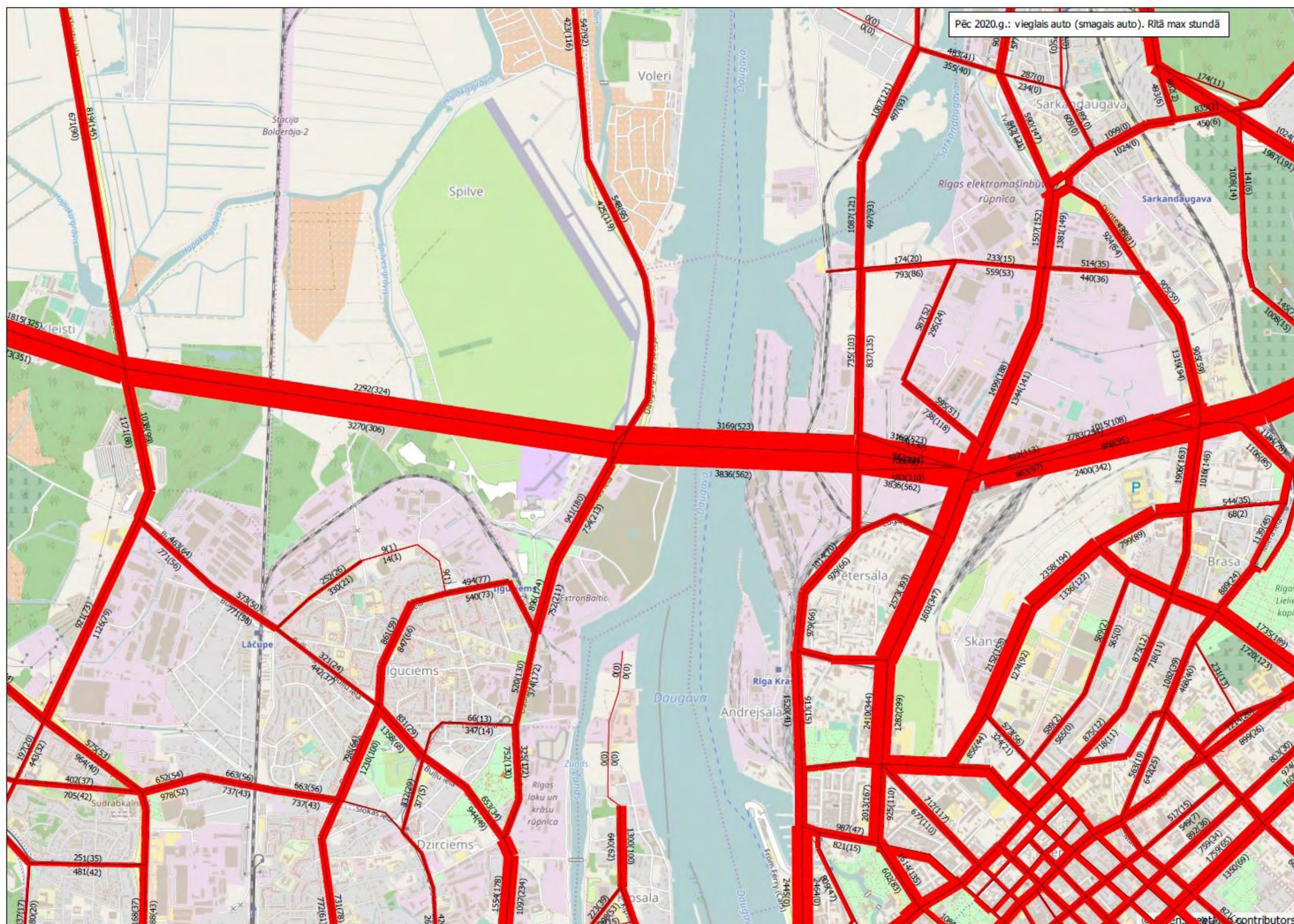
- situāciju uz 2017. gadu pie esošajiem transporta infrastruktūras objektiem (21. attēls). Modelis parāda, ka rīta maksimumstundā:
 - visnoslogotākais ir Daugavgrīvas ielas posms no Ūdens ielas līdz Buļļu ielai - virzienā uz centru 1241 vieglā transporta vienības un 147 kravas transporta vienības, virzienā no centra – 930 vieglā transporta vienības un 148 kravas transporta vienības. Otrā noslogotākā iela ir Buļļu iela posmā no Daugavgrīvas ielas līdz Dzirciema ielai un Dzirciema iela visā tās garumā;
 - Daugavgrīvas iela pie lokālpārvaldības teritorijas līdz Lidoņu ielai ir salīdzinoši noslogota - virzienā uz centru 295 vieglā transporta vienības un 74 kravas transporta vienības, virzienā no centra – 255 vieglā transporta vienības un 66 kravas transporta vienības;
 - Lidoņu iela, kas ir daļa no spēkā esošā kravas transporta maršruta, ir maznoslogota - virzienā no Daugavgrīvas ielas uz Spilves ielu 62 vieglā transporta vienības un 26 kravas transporta vienības, virzienā Spilves ielas uz Daugavgrīvas ielas –153 vieglā transporta vienības un 24 kravas transporta vienības.
- plānotā transporta situācija 2020. gadā, ar esošiem transporta infrastruktūras objektiem un pieņemot, ka automobilizācijas līmenis 2020. gadā ir 0,5 vienības uz vienu iedzīvotāju (22. attēls). Modelis parāda, ka rīta maksimumstundā:
 - kā noslogotākās ielas saglabāsies Daugavgrīvas iela posmā no Ūdens ielas līdz Buļļu ielai, Buļļu iela posmā no Dzirciema ielas līdz Daugavgrīvas ielai, Dzirciema iela, Buļļu iela posmā no Spilves ielai līdz Kleistu ielai.
 - Plānots, ka kravas transporta vienību skaits Daugavgrīvas ielā pie lokālpārvaldības teritorijas palielināsies no 66 līdz 114 vienībām (+48 vienības) virzienā no centra un no 74 uz 94 vienībā (+20 vienības) virzienā uz centru.
- plānotā transporta situācija 2020. gadā, ja ir izbūvēti tādi infrastruktūras objekti kā Ziemeļu šķērsojums (visas kārtas), Dienvidu tilts (visas kārtas), Austrumu maģistrāle (23. attēls). Modelis parāda, ka rīta maksimumstundā strauji palielināsies kravas autotransporta vienību skaits Daugavgrīvas ielā pie lokālpārvaldības teritorijas virzienā uz centru no 94 uz 180 vienībā (+86 vienības), virzienā no centra no 74 uz 213 vienībā (+139 vienības).



21. attēls. EMME modelis: **Situācija uz 2017. gadu pie esošajiem transporta infrastruktūras objektiem.** Avots: Rīgas domes pilsētas attīstības departaments.



22. attēls. Emme modelis: plānotā transporta situācija 2020. gadā, ar esošiem transporta infrastruktūras objektiem un pieņemot, ka automobilizācijas līmenis 2020. gadā ir 0,5 vienības uz vienu iedzīvotāju. Avots: Rīgas domes pilsētas attīstības departaments.



23. attēls. Emme modelis: plānotā transporta situācija 2020. gadā, ja ir izbūvēti tādi infrastruktūras objekti kā Ziemeļu šķērsojums (visas kārtas), Dienvidu tilts (visas kārtas), Austrumu maģistrāle. Avots: Rīgas domes pilsētas attīstības departaments.

(3) Problēmvieta kravas transporta maršrutos lokālpārveidojuma teritorijas tuvumā

Lai noteiktu lokālpārveidojuma teritorijas tuvumā esošās transporta infrastruktūras problēmvieta, ir izmantoti dati no google.maps.com, kuri tiek ģenerēti izmantojot attālinātus reālās plūsmas mērījumus.

Pamatojoties uz kravas transporta maršruti Rīgā, virzienā no un uz lokālpārveidojuma teritoriju ir aplūkojami divi virzieni – Daugavgrīvas iela un Daugavgrīvas- Lidoņu – Spilves – Buļļu – Kleistu ielas ass.

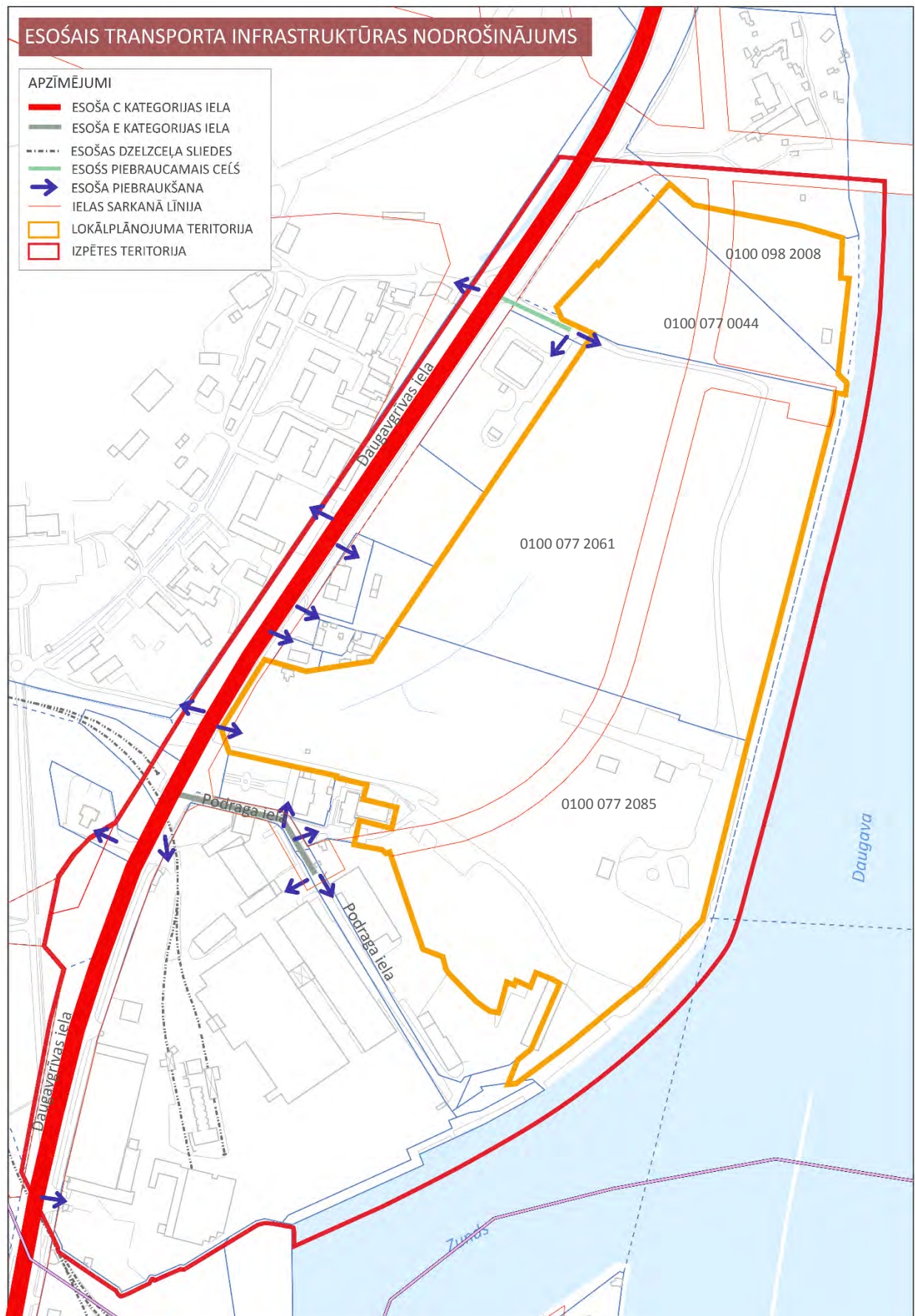
Pamatojoties uz google.maps.com aplūkojamo informāciju (24. attēls), rīta (plkst. 8) un vakara (plkst. 18) stundās ir novērojama satiksmes plūsmas palēnināšanās sekojošos Daugavgrīvas ielas posmos:

- virzienā no centra. Rīta stundās – primāri palēninātās satiksmes sākumpunkts ir Buļļu un Daugavgrīvas ielas krustojums. Savukārt pamatojoties uz Daugavgrīvas ielā esošās palēninātās satiksmes centra virzienā, kas bieži ierobežo kreiso pagriezienu veikšanu no Daugavgrīvas ielas, tiek palēnināta Daugavgrīvas ielas transporta plūsma virzienā no centra (posms no Buļļu ielas līdz Riekstu ielai).
- virzienā uz centru. Rīta stundās - primāri palēninātās satiksmes sākumpunkts ir Daugavgrīvas un Buļļu ielas krustojums, kas sekojoši palēnina satiksmi Liliņas ielas un Daugavgrīvas ielas un Baltās



Vakara stundās – līdzīgi kā rīta stundās, palēninātas satiksmes sākumpunkts ir Buļļu un Daugavgrīvas ielas krustojums, bet atšķirībā no rīta, minētais krustojums nav iemesls palēninātai satiksmei Baltajā, Riekstu un Lidoņu ielā.

- Tvaikoņa iela - E kategorijas iela;
- Buļļu iela - E kategorijas iela.



26. attēls. Esošais ttransporta infrastruktūras nodrošinājums. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

C kategorijas ielas

Aptver apbūvētus ceļus (ielas) vai to posmus apdzīvotās vietās, kuros darbojas savienošana, piekļūšana un uzturēšanās (arī tādus posmus, ko var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē). Šo ceļa posmu veidošanai noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības, kuras bieži var ierobežot piegulošās apbūves veids un apjoms.

D kategorijas ielas

Aptver apbūvētas ielas vai to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt kalpo piekļūšanai zemes gabaliem. Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.

E kategorijas ielas

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

No Rīgas teritorijas plānojumā iezīmētajām Podraga ielas sarkanajām līnijām, šobrīd izbūvēta ir tikai daļa, kas nodrošina piekļuvi izpētes teritorijas D daļā esošajiem īpašumiem. Pamatojoties uz Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu „Par teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 lokālpārvaldības apstiprināšanu” (prot. Nr. 85, 41.§), ir grozītas Podraga ielas sarkanās līnijas, proti, daļēji likvidēts Podraga ielas sarkano līniju koridors, paredzot autotransporta apgrīšanās laukumu.

Pašlaik piekļūšana lokālpārvaldības teritorijai ir nodrošināta no Daugavgrīvas ielas un pa piebraucamo ceļu caur nekustamo īpašumu ar kadastra Nr. 0100 077 0050, kas pieder Rīgas pilsētas pašvaldībai un nodrošina piekļuvi arī nekustamajam īpašumam ar kadastra Nr. 0100 077 0155, kas pieder juridiskai personai.

Pamatojoties uz spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktajām Podraga ielas sarkanajām līnijām, piekļuve lokālpārvaldības teritorijai nākotnē ir paredzēta no Podraga ielas, kas ir iezīmēta pa vidu lokālpārvaldības teritorijai (virzienā no D uz Z teritorijas daļu). Šādas Podraga ielas sarkanas līnijas spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānuma tika iezīmēts pamatojoties uz ideju, ka lokālpārvaldības teritorija būs brīvi pieejama, tajā tiks attīstīta dzīvojamā apbūve, līdz ar to plānotās ielas koridors nodrošinātu nepieciešamo apkalpi visai lokālpārvaldības teritorijā plānotajai apbūvei.

(6) Veloinfrastruktūra

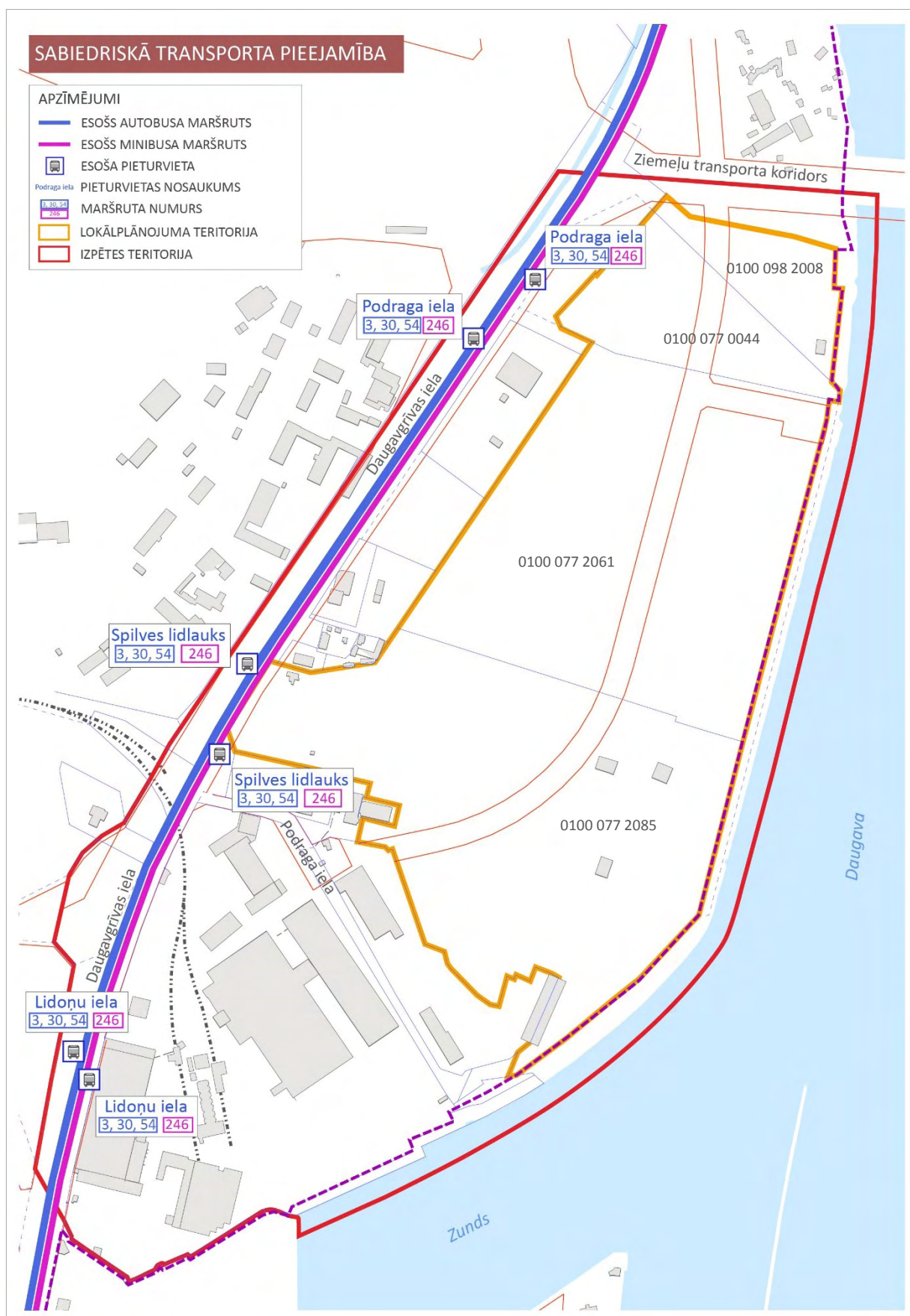
Lokālpārvaldības un tā izpētes teritorijas tuvumā pašlaik nav attīstīts veloceliņu tīkls, līdz ar to velobraucēji pārvietojas pa brauktuvēm vai ietvēm. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānuma kartoshēmu „Veloceliņu tīkls” un būvprojekta „Rekonstrukcijas būvprojekts Daugavgrīvas ielai no Lidoņu ielas līdz Podraga ielai” risinājumiem, maršrutā pa Daugavgrīvas ielu plānots izbūvēt maģistrālo, taču, atbilstoši Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015.-2030. gadam iekļautajam Rīcības plānam 2016.-2018. gadam, minētā veloceliņa izbūve tuvākajā laikā nav plānota.

(7) Sabiedriskā transporta pieejamība

Lokālpārvaldības teritorijas sasniedzamība ar sabiedrisko transportu, tāpat kā kopumā Spilves apkaime, vērtējama kā atbilstoša pašreizējai situācijai. Sabiedriskais transports kursē pa Daugavgrīvas ielu (skatīt 22. attēlu). Lokālpārvaldības teritorijas tiešā tuvumā atrodas pieturas „Podraga iela” un „Spilves lidlauks”. Sabiedriskais transports ir nodrošināts ar piecu autobusu un mikroautobusu maršrutu palīdzību. Sabiedriskais transports nodrošina tiešo savienojumu ar pilsētas centru, lielu daļu blakus apkaimju, kā arī pateicoties 3. maršruta autobusam, tiešu saisti ar Pļavnieku apkaimi. Ņemot vērā:

- lokālpārvaldības teritorijas plānoto funkcionālo raksturu,
- blakus esošo teritoriju attīstību un to funkcionālo raksturu,
- Rīgas teritorijas plānojumā ietverto ideju, saistīt Spilves apkaimes perspektīvo attīstību ar ostas darbību,

vajadzība un pamatojums būtiskiem uzlabojumiem sabiedriskā transporta nodrošinājumā nav nepieciešami.



27. attēls. Sabiedriskā transporta pieejamība. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(8) Ūdens teritoriju izmantošana

Viens no lokālpārvaldības teritorijas svarīgiem pamatelementiem ir teritorijas atrašanās pie Daugavas, tās grīvas teritorijā. Daugavas grīvās nozīmība ir kā teritorijai, kurā ir izvietota Latvijā lielākā osta – Rīgas brīvosta.

Visintensīvāk tiek izmantota Rīgas brīvostas teritorijas daļa, kas atrodas Daugavas labajā krastā. Savukārt Daugavas kreisā krasta daļu veido liels skaits teritorijas, kas pašlaik netiek izmantotas ostas funkciju veikšanai. Lai šīs teritorijas attīstītu ir nepieciešama lielu investīciju piesaiste, lai uzlabotu šo teritoriju apstākļus un padarītu tās piemērotas ostas uzņēmējdarbības aktivitātēm.

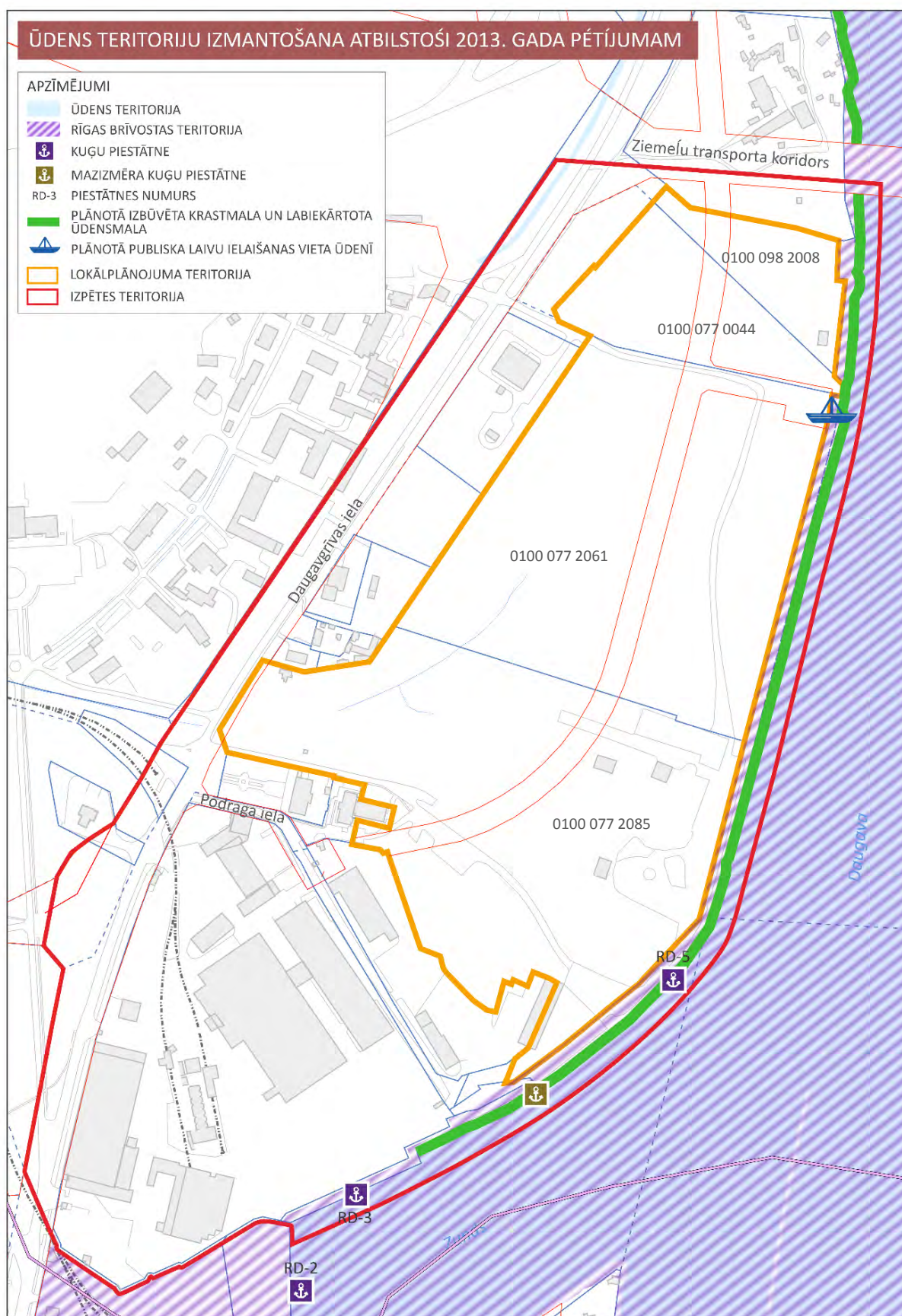
Lokālpārvaldības teritorija robežojas, bet neatrodas Rīgas brīvostas teritorijā. Ostas teritorijā ietilpst lokālpārvaldības izpētes teritorijā iekļautā piekrastes daļa.

Pamatojoties uz to, ka Daugavā tiek kuģots gan ar lielākiem ūdens transportlīdzekļiem, gan laivots, lai nodrošinātu kuģošanas līdzekļu pietiekamu un stāvēšanu, tiek izbūvētas piestātnes. Lokālpārvaldības izpētes teritorijā atrodas divas ostas piestātnes RD-3 un RD-5, kā arī viena mazizmēra kuģu piestātne – laivu ielaišanas vieta, kas nav atbilstoši labiekārtota (skatīt 23. attēlu) .

2013. gadā tika sagatavots pētījums „Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēte”. Pētījuma mērķis bija, izvērtējot ūdens teritoriju un krastmalu esošo situāciju un to potenciālu, izstrādāt jaunā teritorijas plānojuma risinājumus ūdens teritorijām, t.sk. priekšlikumus funkcionālam zonējumam. Saskaņā ar minēto pētījumu, Daugava pēc ūdensobjektu klasifikācijas ir iekļauta I kategorijā, kas klasificēta kā nacionālas nozīmes ūdensobjekts – nozīmīgs nacionālās pašapziņas simbols, kur iespējama daudzfunkcionāla izmantošana. Pētījumā piedāvātais risinājums paredz lokālpārvaldības teritorijā saglabāt esošās piestātnes, savukārt Daugavas daļa pie izstrādes stadija esošā lokālpārvaldības zemesgabalam Daugavgrīvas ielā 93, noteikta kā „Ūdeņu teritorijas – ostas ūdens akvatorija” (Ū5). Tā ir Rīgas brīvostas teritorija, kur primārā izmantošana ir lielizmēra un mazizmēra kuģošanas līdzekļu satiksmes nodrošināšana un ar ostas darbību saistīto būvju darbība, būvniecība un teritorijas izmantošana. Savukārt ūdens teritorijas krastmalas funkcionālā izmantošana galvenokārt esot jāplāno kontekstā ar attiecīgā ūdensobjekta plānoto izmantošanu, nodrošinot ūdensobjekta publisko pieejamību, izņemot rūpnieciskās ražošanas vai transporta infrastruktūras teritorijas „Ostas ūdens akvatorijas teritorijas” (Ū5) piegulošajās krastmalu teritorijās, kur ir ierobežota publiskā pieejamība. Atzīmējams, ka pētījumā ir iekļauts priekšlikums jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā noteikt funkcionālo zonējumu „Publiskās apbūves teritorija” Spilvē, starp Daugavgrīvas ielu un Daugavu, atpakaļ Rīgas Ziemeļu transporta koridoram.

Saskaņā ar pētījumā iekļautajiem priekšlikumiem, kuri ņēma vērā, lokālpārvaldības izpētes teritorijas krastmala visā tās garumā līdz piestātni RD-3 ir noteikta kā perspektīvā „Izbūvēta krastmala un labiekārtota ūdensmala” ar plānotu publisku laivu ielaišanas vietu ūdenī. Papildus jānorāda, ka minētā laivu ielaišanas vieta ūdenī atzīmēta kā esoša, taču faktiski piekļūšana līdz šai vietai nav iespējama (pieguļošie nekustamie īpašumi ir iežogoti).

Pamatojoties uz 2002. gada 17. decembra Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr. 39 “Rīgas ūdensvada un kanalizācijas tīklu un būvju ekspluatācijas, lietošanas un aizsardzības noteikumi” 8.3. punktu un 8.4. punktu, aizliegts plānot publisku laivu ielaišanas vietu ūdenī izvietot esošās kanalizācijas avārijas izlaidis aizsargjoslā.



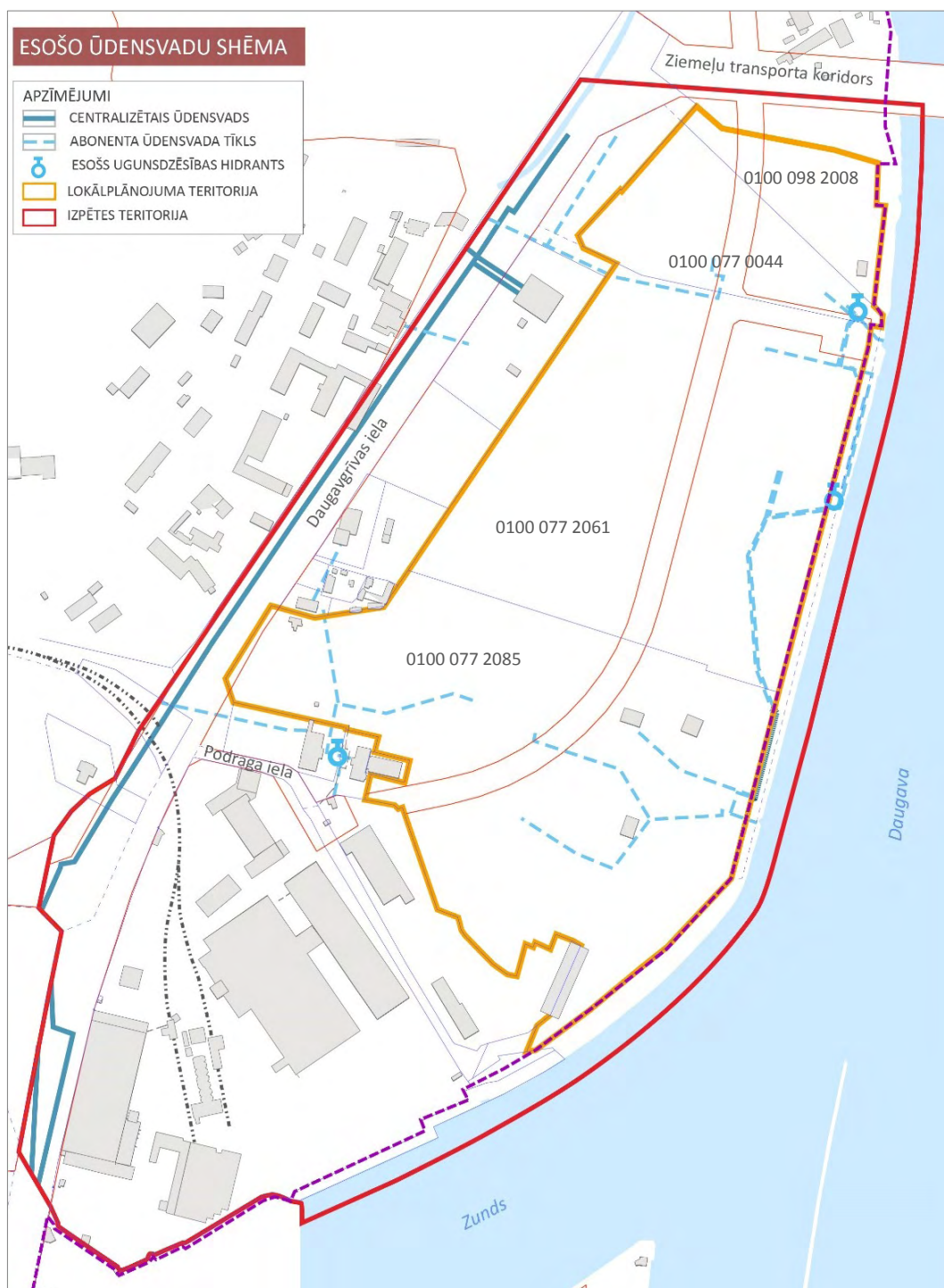
28. attēls. Ūdens teritoriju izmantošana. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

3.4. Inženiertehniskā apgāde

(1) Ūdensapgāde

Lokālpārplānojuma teritorijā ir pieejama centralizētā ūdensapgāde. Saskaņā ar SIA „Rīgas ūdens” 18.05.2016. sniegtajiem nosacījumiem Nr. T1-7.9/810, lokālpārplānojuma teritorijai pieguļošās ielās iebūvēts pilsētas DN 800mm maģistrālais ūdensvads un DN 200mm ielas ūdensvads ar pievadiem Daugavgrīvas ielā, DN 200mm un DN 100mm ielas ūdensvadi ar pievadiem Lidoņu ielā, un DN 400mm Lidoņu ielas vads līdz Daugavgrīvas ielai.

Saskaņā VSIA “Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” datu bāzes “Urbumi” lokālpārplānojuma teritorijā atrodas ūdensapgādes urbums Nr. 1016 (zemes gabalā ar kadastra Nr. 0100 077 2061). Urbums izveidots 1956. gadā. Urbuma dziļums 100m, ūdens horizonts – augšdevona Gaujas svīta.

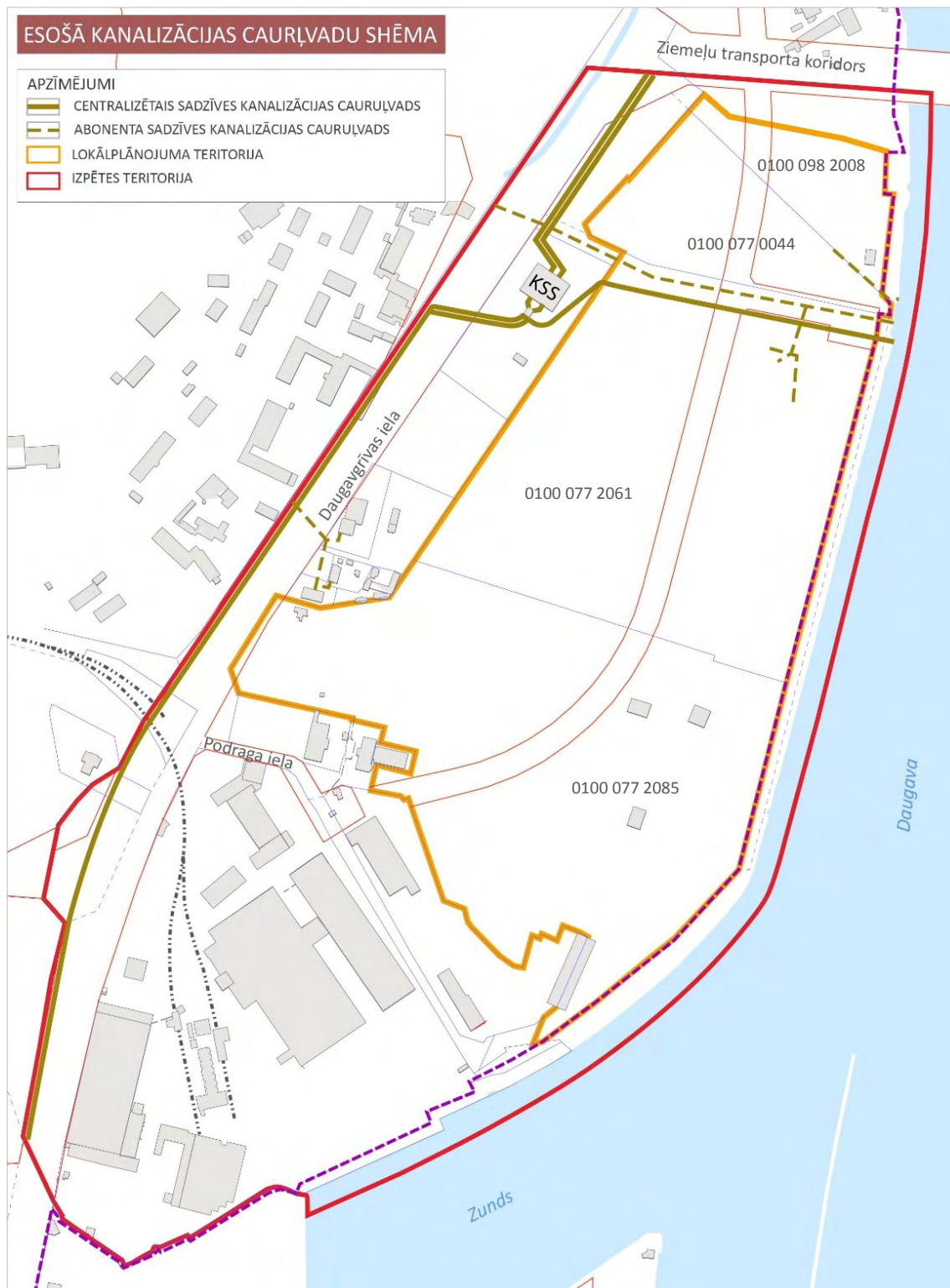


29. attēls. Esošo ūdensvadu shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(2) Kanalizācija

Lokālpārplānojuma teritorijā ir pieejama centralizētā sadzīves kanalizācija. Saskaņā ar SIA „Rīgas ūdens” 18.05.2016. sniegtajiem nosacījumiem Nr. T1-7.9/810, lokālpārplānojuma teritorijai pieguļošās ielās iebūvēts sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 2500 x 1800mm kolektors Daugavgrīvas ielā, pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 1400mm kolektors pie kanalizācijas sūkņu stacijas, pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas 2 x DN 1400mm spiedvadi Daugavgrīvas ielā. Savukārt Daugavgrīvas ielā 101 atrodas SIA “Rīgas ūdens” kanalizācijas sūkņu stacija.

Lokālpārplānojuma teritorijā (zemesgabālā ar kadastra Nr. 0100 077 2061) iebūvēta kanalizācijas DN 2500 x 1800mm avārijas izlaide.



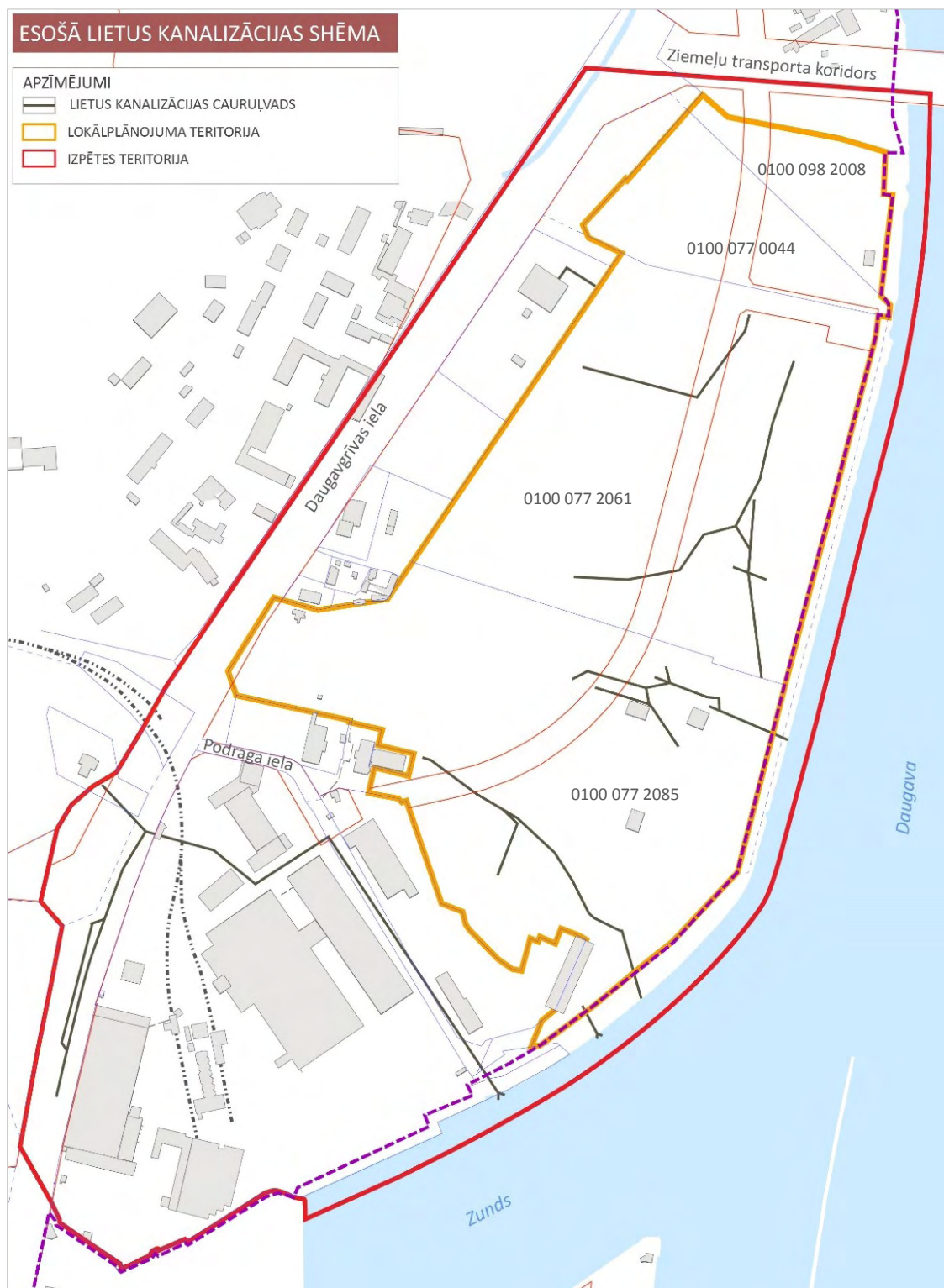
30. attēls. Esošā kanalizācijas cauruļvadu shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(3) Lietus kanalizācija

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments.

Pamatojoties uz Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.05.2016. nosacījumos Nr. DS-16-380-dv sniegto informāciju, Podraga ielā izvietotas pilsētas lietus ūdens kanalizācijas kolektors DN 1000mm, kurš var daļēji uzņemt lietus ūdeni no lokālpārveidojuma teritorijas.

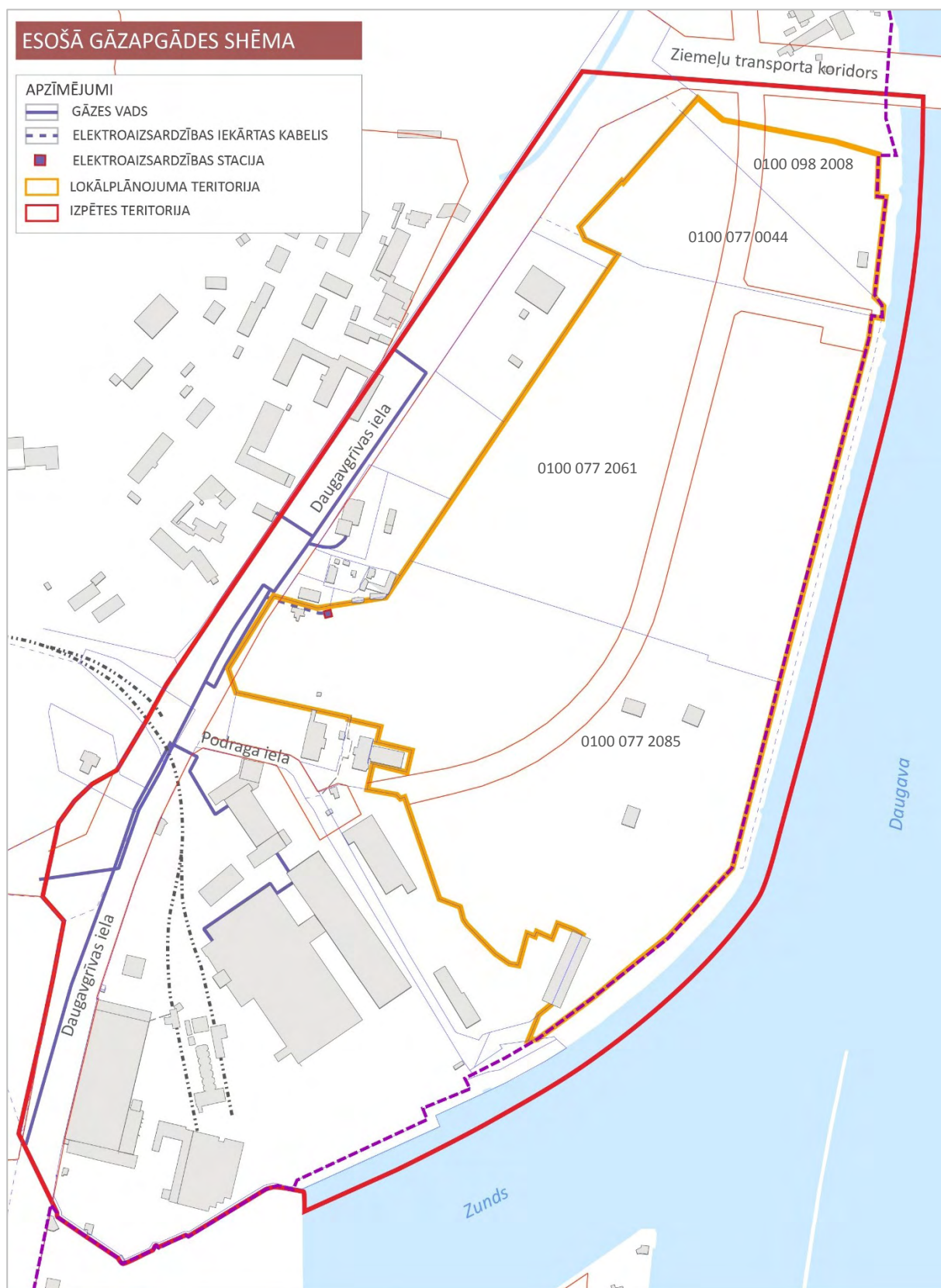
Saskaņā ar SIA "METRUM" rīcībā esošajiem materiāliem, lokālpārveidojuma teritorijā ir esoši lietus kanalizācijas cauruļvadi, kuri šobrīd netiek izmantoti.



31. attēls. Esošās lietus kanalizācijas shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(4) Gāzapgāde

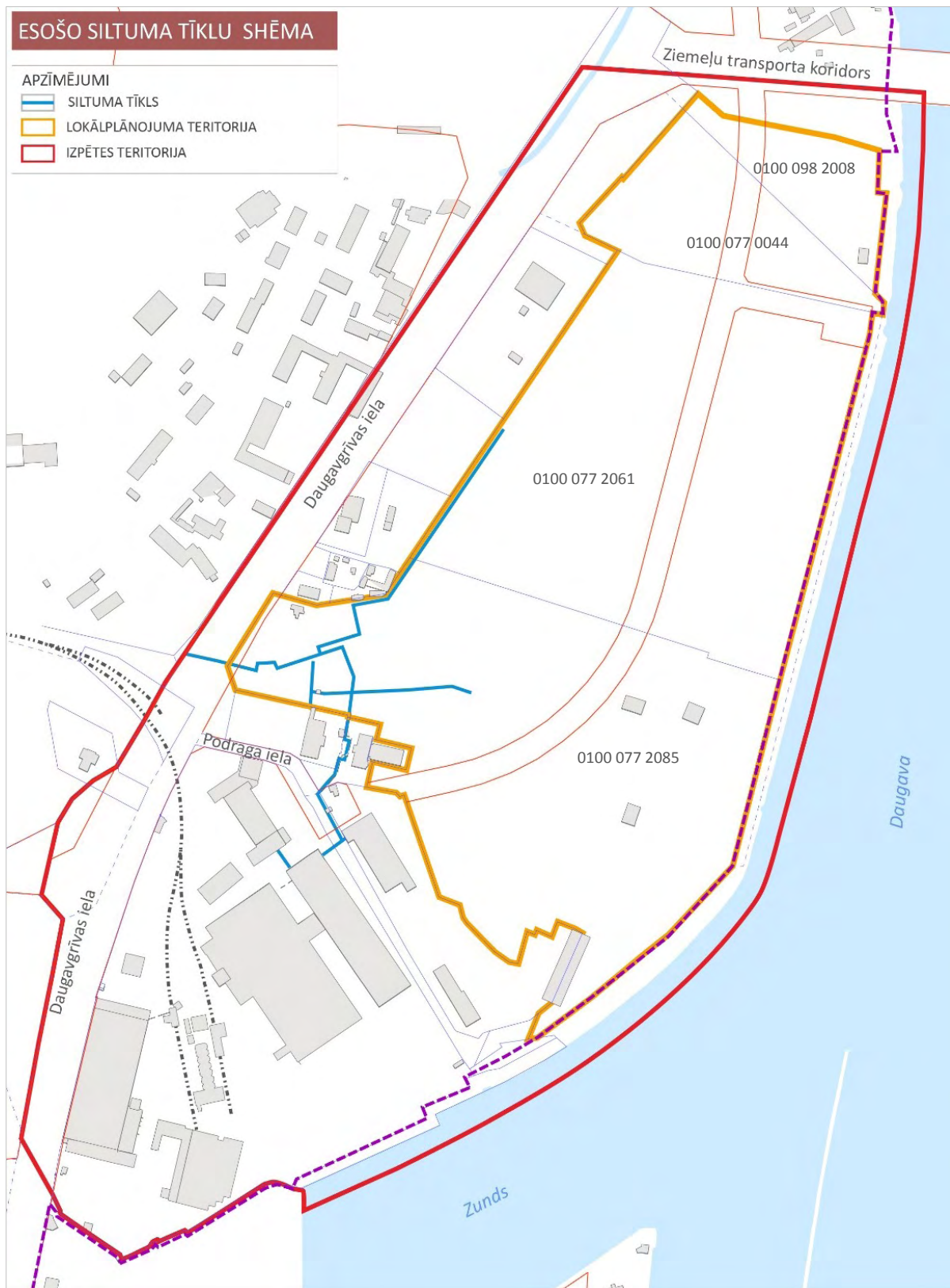
Pamatojoties uz A/S "Latvijas gāzes" 18.05.2016. sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā (zemesgabalā ar kadastra Nr. 0100 077 2085 atrodas elektroaizsardzības stacija un elektroaizsardzības iekārtas kabeli). Lokālpārplānojuma teritorijā un tās tuvumā esošo gāzesvadu novietojums attēlos 27. attēlā atbilstoši mēroga noteiktībai 1:2000.



32. attēls. Esošā gāzapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(4) Siltumapgāde

Pamatojoties uz AS "Rīgas siltums" 16.05.2016. sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā (zemesgabalā ar kadastr Nr. 0100 077 2085) ir izvietoti centralizētie virszemes siltuma tīkli DN 500mm.

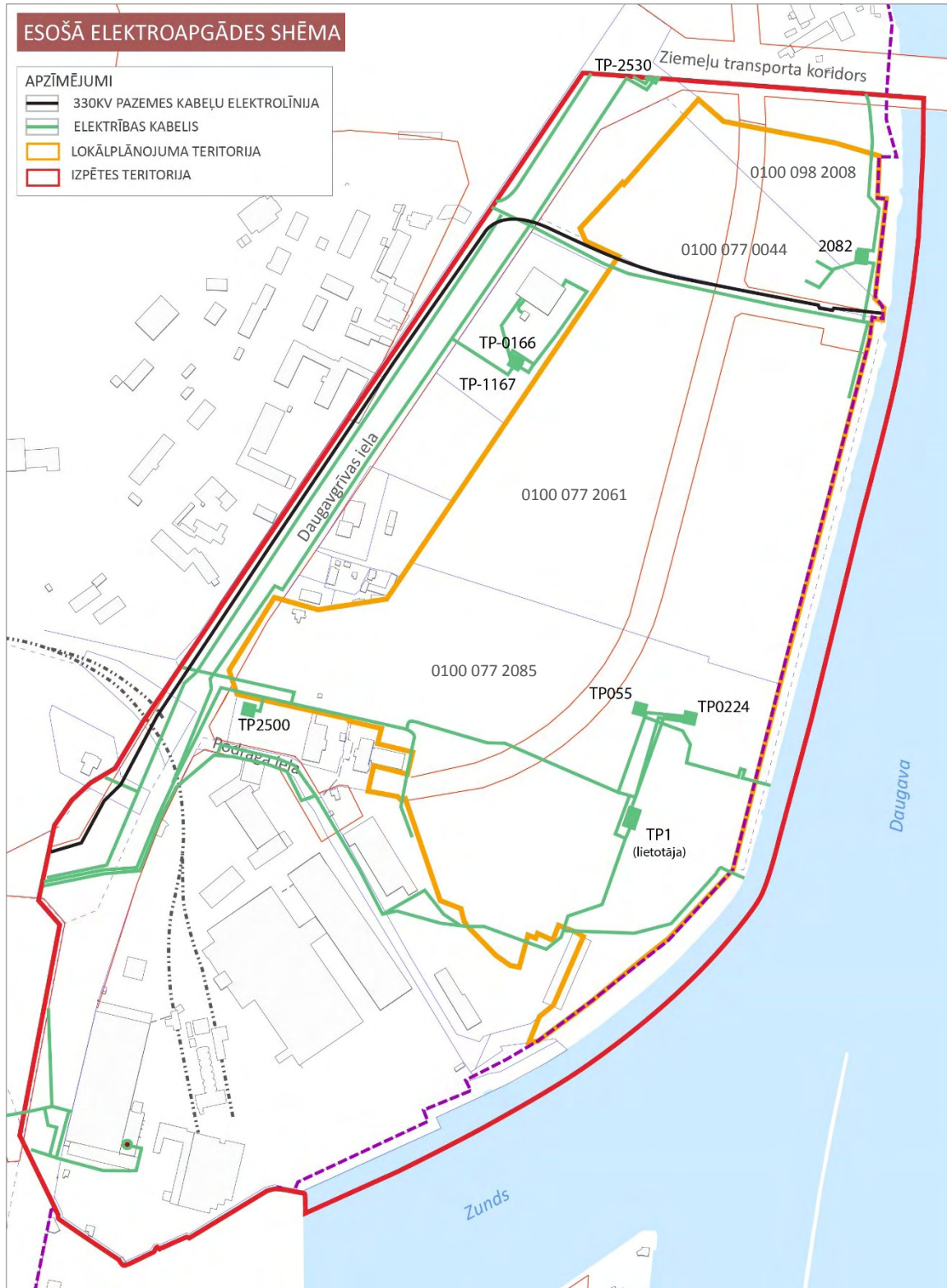


33. attēls. Esošā siltumapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(5) Elektroapgāde

Lokālplānojuma risinājumi ir izstrādāti ņemot vērā AS „Latvenergo” 24.05.2016. un AS „Sadales tīkls” 17.05.2016. izsniegtos nosacījumus lokālplānojuma izstrādei.

Lokālplānojuma teritorijā un Podraga ielā ir iebūvēta AS “Augstsprieguma tīkls” 330kV elektrokabelis. Pamatojoties uz AS „Latvenergo” sniegto informāciju, vienā tranšejā ar AS “Augstsprieguma tīkls” 330kV elektrokabeli, atrodas arī AS “Latvenergo” pazemes optiskā kabeļlīnija.

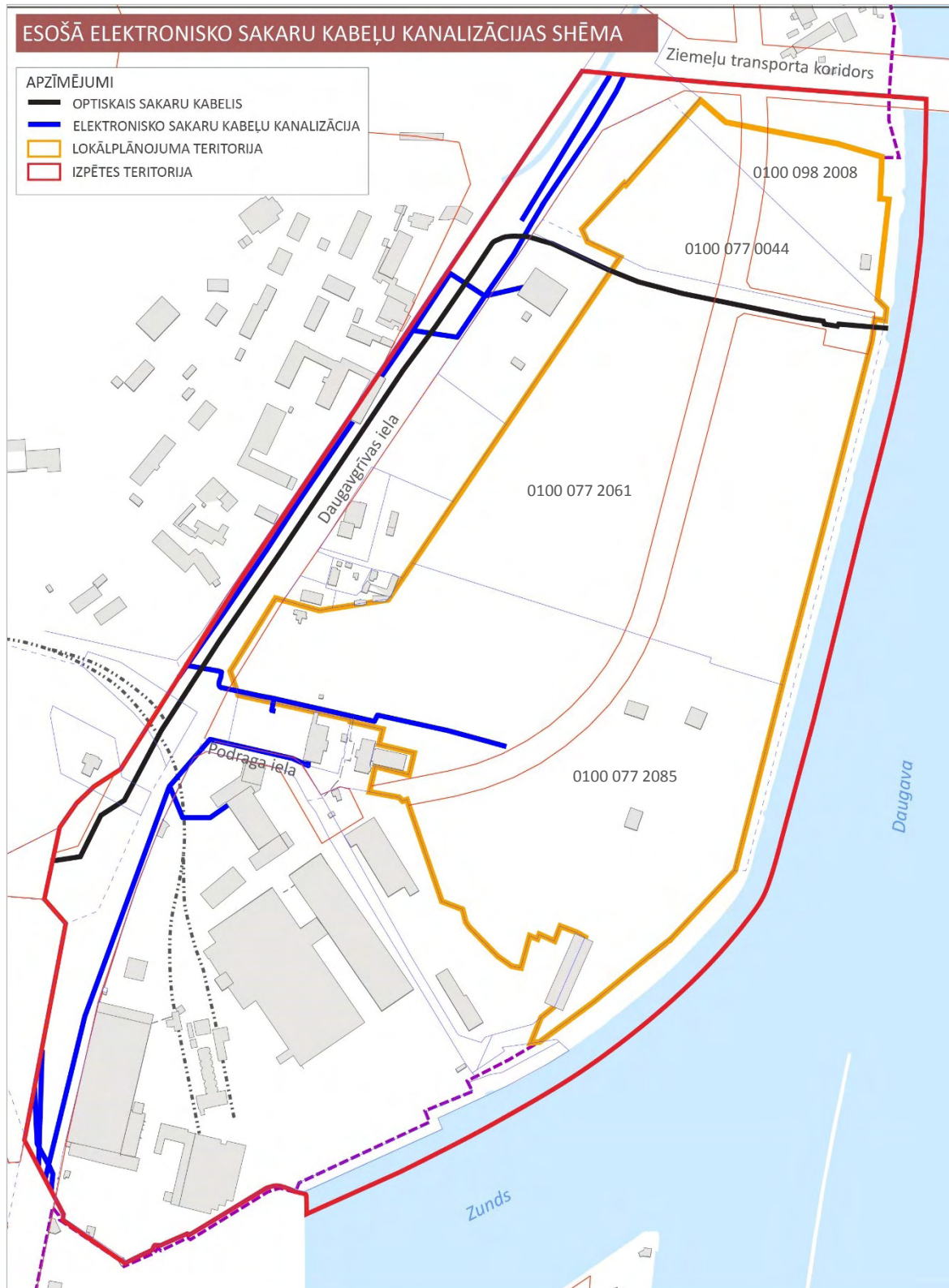


34. attēls. Esošā elektroapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(6) Elektronisko sakaru komunikācijas un tīkli

Atbilstoši SIA "Lattelecom" 03.05.2016. sniegtajiem nosacījumiem, elektrisko sakaru kabeļu kanalizācija atrodas Daugavgrīvas un Podraga ielā. Lokālpilnoņuma izstrādes teritorijas robežās nav SIA "Lattelecom" komunikācijas.

Pamatojoties uz AS „Latvenergo” sniegto informāciju, vienā tranšejā ar AS “Augstsprieguma tīkls” 330kV elektrokabeļi, atrodas arī AS “Latvenergo” pazemes optiskā kabeļlīnija.



35. attēls. Esošā elektronisko sakaru kabeļu kanalizācijas shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

3.5. Aizsargjoslas

(1) Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi

Lielāko daļu lokālpārvaldības teritorijas neierobežo būtiski aizsargjoslu vai cita veida teritorijas izmantošanas aprobežojumi. Tikai nelielu daļu teritorijas skar virszemes ūdensobjekta aizsargjosla, proti, neliela daļa zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 0044 daļa atrodas Daugavas aizsargjoslā, kas atbilstoši Aizsargjoslu likumam ir ne mazāk kā 10 metrus plata josla gar virszemes ūdensobjekta krasta līniju. Līdz ar to minētajā teritorijā ir jāievēro Aizsargjoslu likuma 35. un 37. pantā minētie aprobežojumi.

Pamatojoties uz augstāk minēto, var teikt, ka teritorijas lielāko daļu apgrūrina tikai ekspluatācijas aizsargjoslas gar inženierkomunikāciju tīkliem vai būvēm, drošības aizsargjosla gar virszemes siltumvadiem, kuru diametrs ir 400 mm un lielāks, aizsargjoslas gar ielām (Daugavgrīvas ielas, Podraga ielas un plānoto ielu sarkanās līnijas) un citas, kuras uzskaitītas 1. tabulā.

1. tabula. Esošas aizsargjoslas un citi aprobežojumi lokālpārvaldības teritorijā.

Kods	Nosaukums	Platums no ass vai malas
Ekspluatācijas aizsargjoslas		
7312030100	Aizsargjosla teritorijai gar ielu vai ceļu – sarkanā līnija	Nosaka individuāli
7312040100	Aizsargjoslas teritorija gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līniju un kabeļu kanalizāciju	Zemesgabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas elektronisko sakaru tīkla līnijas katrā pusē 1 metra attālumā no elektronisko sakaru tīkla līnijas ass vai kabeļu kanalizācijas caurules ārējās malas
7312050201	Aizsargjoslas teritorija gar elektrisko tīklu kabeļu līniju	1 m attālumā no kabeļa līnijas ass
7312050400	Fideru punktiem	1 m attālumā ārpus šo iekārtu nožogojuma vai to vistālāk ārpus izvirzīto daļu projekcijas uz zemes vai citas virsmas
7312050500	Transformatoru apakšstacijām	
7312050300	Sadales punktiem	
7312010101	Aizsargjoslas teritorija ap ūdensvadu, kas atrodas līdz 2 m dziļumam	3 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas
7312010300	Aizsargjosla teritorijai gar pašteses kanalizācijas vadu	3 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas
7312080101	Aizsargjoslas teritorija gar gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 megapaskāļiem	Zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas katrā pusē no gāzesvada ass - 1 m attālumā
7312060200	Aizsargjosla ap virszemes siltumvadiem, sadales iekārtām un siltuma punktiem	Zemes gabals, kuru aizņem siltumvadi, iekārtas un būves, kā arī zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas 1 metra attālumā katrā pusē no siltumvadu, iekārtu un būvju nožogojuma vai to vistālāk izvirzīto daļu projekcijas uz zemes vai citas virsmas.
7316010105	Aizsargjoslas teritorija ap valsts ģeodēziskā tīkla punktu	5 metru rādiusā no ģeodēziskā punkta centra – pārējiem ģeodēziskā tīkla punktiem.
7316010105	Aizsargjoslas teritorija ap vietējā ģeodēziskā tīkla punktu	5 metru rādiusā no ģeodēziskā punkta centra – pārējiem ģeodēziskā tīkla punktiem.
Drošības aizsargjoslas		

7312060300	Aizsargjoslas gar virszemes siltumvadiem, kuru diametrs ir 400 milimetru un lielāks	Aizsargjoslu gar virszemes siltumvadu veido zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas 25 metru attālumā katrā pusē no siltumvada nožogojuma vai tā vistālāk ārpusē izvirzīto daļu projekcijas uz zemes virsmas.
Vides un dabas resursu aizsargjoslas		
7311020105	Dabiskās ūdensteces aizsargjosla teritorija pilsētās un ciemos	Ne mazāk kā 10 metrus plata josla gar virszemes ūdensobjekta krasta līniju, izņemot gadījumus, kad tas nav iespējams esošās apbūves dēļ.
7311090700	Stingra režīma vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu	Nosaka atbilstoši MK 20.01.2004. noteikumiem Nr. 43 "Aizsargjoslu ap ūdens ņemšanas vietām noteikšanas metodika". Aizsargjoslas ap centralizētās ūdens ņemšanas vietām aprēķina, ņemot vērā ūdens ņemšanas vietas dabiskos apstākļus un <u>prognozējamo ūdens patēriņu</u> .

Pie citiem ierobežojumiem pieskaitāma arī 5 km zona ap starptautiskās lidostas „Rīga” un projektējamā lidlauka „Spilve” kontrolpunktiem, kur objektu būvniecībai, kuru absolūtais augstums par 30 m un vairāk pārsniedz kontrolpunkta absolūto augstumu, saņemama Civilās aviācijas aģentūras atļauja, kā arī 15 km zona ap starptautiskās lidostas „Rīga” kontrolpunktu, kur darbību veikšanai, kas veicina putnu koncentrāciju, saņemama civilās aviācijas atļauja.

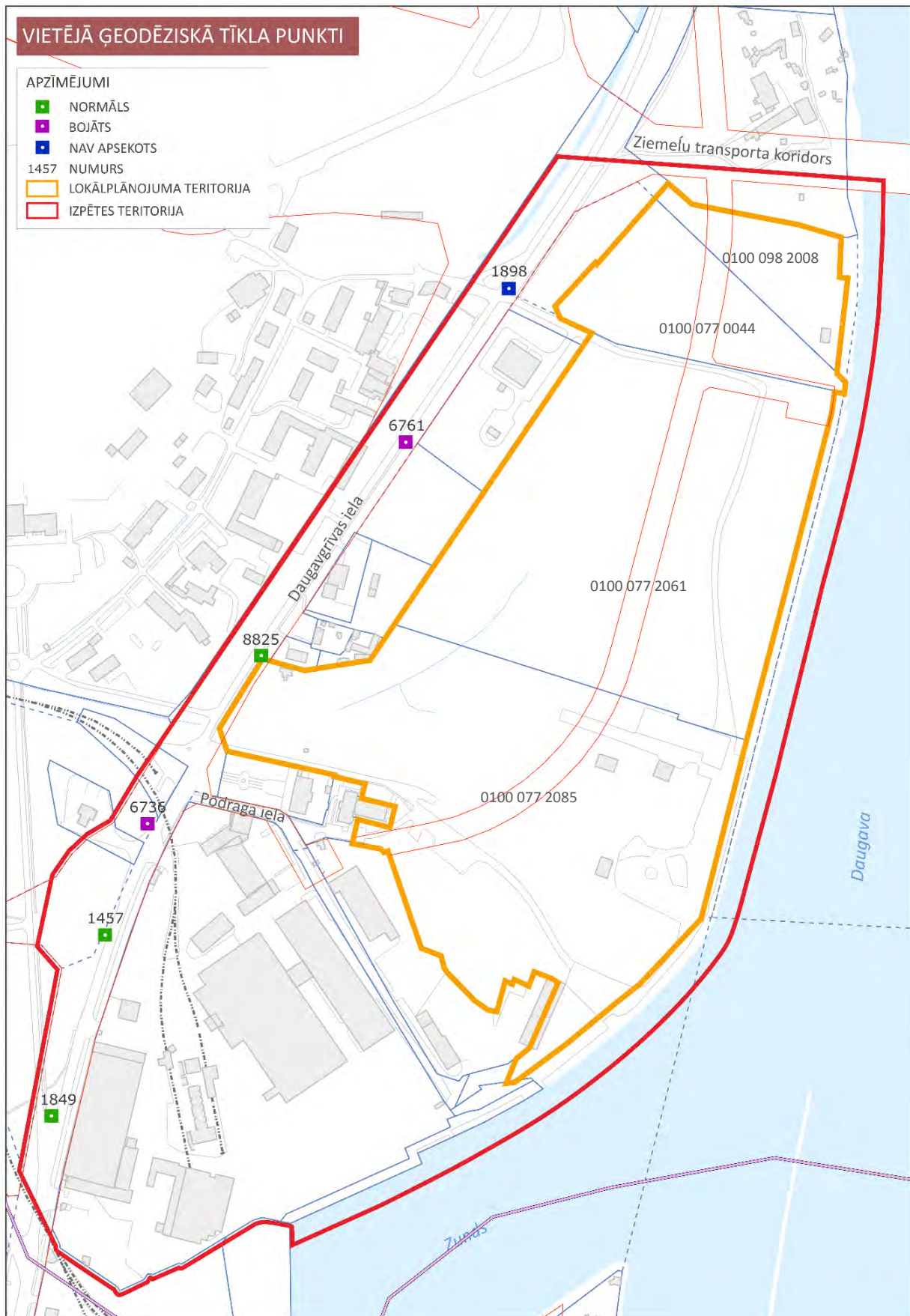
Esošās aizsargjoslas un citi apgrūtinājumi jāprecizē izstrādājot jaunu apgrūtinājumu plānu turpmākās projektēšanas laikā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

(2) Ģeodēziskā tīkla punkti

Lokālplānojuma teritorijā neatrodas neviens ne valsts ģeodēziskā tīkla, ne Rīgas vietējā ģeodēziskā tīkla punkts. Savukārt lokālplānojuma izpētes teritorijā atrodas 6 Rīgas vietējā ģeodēziskā tīkla punkti (2. tabulu un 36. attēlu).

2. tabula. Vietējā ģeodēziskā tīkla punkti

Numurs	Veids	Stāvoklis
1849	Poligonometrijas punkts	normāls
1457	Poligonometrijas punkts	normāls
6736	Poligonometrijas punkts	bojāts
8825	Poligonometrijas punkts	normāls
6761	Poligonometrijas punkts	bojāts
1898	Poligonometrijas punkts	nav apsekots



36. attēls. Vietējā ģeodēziskā tīkla punkti. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Veicot lokālpārplānojuma teritorijā jebkura veida būvniecību, tai skaitā esošo ēku renovāciju un rekonstrukciju, inženierkomunikāciju, ceļu un tiltu būvniecību, teritorijas labiekārtošanu un citu

saimniecisko darbību, kas skar ģeodēziskā punkta aizsargjoslu, šo darbu projektētājiem ir jāveic saskaņojums: LĢIA - par darbiem valsts ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā, pašvaldībā - par darbiem vietējā ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā.

Renovācijas projektus nepieciešams saskaņot ar ģeodēzisko punktu turētājiem, lai renovējot būvi, ģeodēziskie punkti, kas atrodas ēkās un būvēs (nivelēšanas sienas zīmes vai vietējā ģeodēziskā tīkla sienas zīmes) netiktu aizsegti, bojāti, iznīcināti vai padarīti nepieejami.

3.6. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski

(1) Degradētās un piesārņotās teritorijas

Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās. Nosakot degradētās teritorijas tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums. Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, lokālpārvaldības teritorijā neatrodas šādas teritorijas.

Saskaņā ar minēto reģistru, tuvākās potenciāli piesārņotās vietas atrodas netālu esošajos nekustamajos īpašumos Daugavgrīvas ielā 83/89 un Podraga ielā 2. Daugavgrīvas ielā 83/89 atrodas SIA „Korporācija Magnats”, kas nodarbojas ar kravas operācijām uz kuģiem un kokapstrādi un Podraga ielā 2 vēsturiski ir atradusies SIA „CEMEX” juridiskā adrese.

Papildus norādāms, ka lokālpārvaldības izpētes teritorijā veiktai darbībai (zemesgabālā Daugavgrīvas iela 93) 18.07.2014. ir izsniegta atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai.

(2) Vides troksnis

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

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

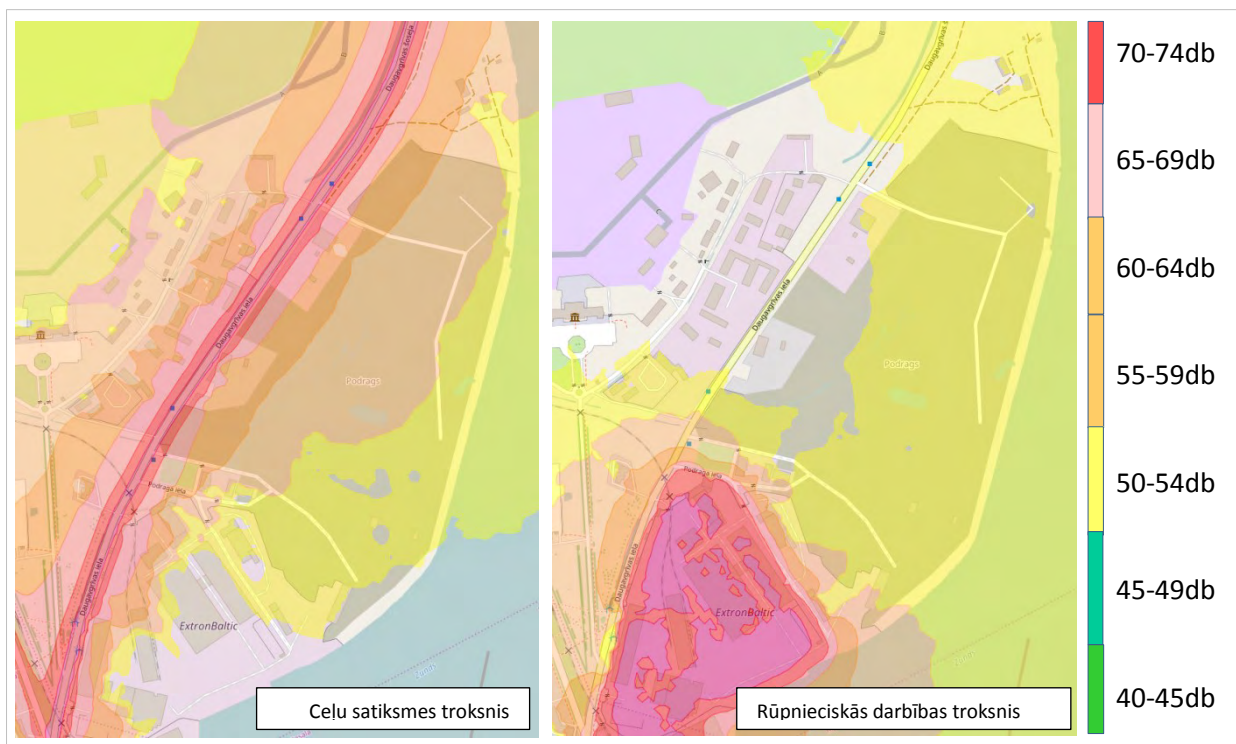
2006. gadā Rīgas pilsētas aglomerācijai ir izstrādāta trokšņu stratēģiskā karte (ar korekcijām 2008.gadā), atbilstoši tolaik spēkā esošajiem MK 13.07.2004. noteikumiem Nr. 597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” prasībām (izstrādātājs: SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”). Līdz ar jaunā normatīvā regulējuma stāšanās spēkā, Rīgas dome 08.07.2014. ir apstiprinājusi arī jaunu „Rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā” ar pasākumiem laikposmam no 2014. līdz 2019. gadam.

Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta 09.05.2016. vēstulē sniegto informāciju, lokālpārvaldības teritorija ir pakļauta Daugavgrīvas ielas autotransporta trokšņa iedarbībai ($L_{\text{diena}}=60 - 65 \text{ dB(A)}$, $L_{\text{vakars}}=60 - 65 \text{ dB(A)}$ un $L_{\text{nakts}}=55 - 60 \text{ dB(A)}$), kā arī tiek prognozēta ietekme no plānotā Ziemeļu transporta koridora satiksmes.

Kā viens no trokšņu radītājiem ir arī Rīgas brīvosta. Tās rūpnieciskā rakstura troksni no pretējā Daugavas krasta tiek pārņests pār Daugavas ūdens klaidu, radot troksni, kas $L_{\text{vakars}}=55 - 60 \text{ dB(A)}$, kas par 5 dB pārsniedz sabiedrisko, pārvaldes objektu un viesnīcu teritorijām noteiktos robežlielos, bet par 10 dB daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijām.

Otrs nozīmīgs trokšņa radītājs ir lokālpārvaldības izpētes teritorijā esošā ražošanas teritorija (zemesgabals Daugavgrīvas ielā 93), kuras radītais troksnis sasniedz pat 70-74db. Atzīmējams, ka minētajā teritorijā notiek arī dzelzceļa transporta kustība. Pa dzelzceļu tiek pievesta krava un minētā zemesgabala robežās tas kustās ar salīdzinošu nelielu ātrumu, kā arī atzīmējams, ka teritorijā nenotiek sastāva formēšana, kas radītu papildus piesārņojumu ar troksni.

Pamatojoties uz augstāk minamo, ir rūpīgi jāizvērtē lokālpārplānojuma teritorijā izvietojamās apbūves veidu gan pamatojoties uz jau esošo troksni, gan iespējamo, kas varētu rasties attīstīt Ziemeļa koridora šķērsojumu.



37. attēls. **Ceļu satiksmes trokšņu kartes fragments.** Avots: mvd.riga.lv.

Rīgas domes Mājokļu un vides departaments 09.05.2016. nosacījumos lokālpārplānojuma izstrādei, norāda, ka nepieciešams atturēties no ēku ar dzīvokļiem, biroju un publisko pakalpojumu sniedzēju apmeklētāju pieņemšanas telpām, viesnīcu numuriem un skatītāju (klausītāju) zālēm izvietojamas lokālpārplānojuma teritorijas perifērijā, jo šajās telpās būs apgrūtināti nodrošināt Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasības trokšņa līmeņiem telpās (30 līdz 45 dB(A)).

(3) Gaisa piesārņojums

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

Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, taču pārsniegumi ir konstatēti slāpekļa dioksīdam (NO₂), daļiņām PM₁₀ un benzolam Rīgā.

Atmosfēras gaisa piesārņojuma avotus var iedalīt divās kategorijās: (1) stacionāro avotu emisijas un (2) mobilo avotu izmeši.

Autotransports (jo īpaši vieglās automašīnas un smagais autotransports) ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais. Lai novērtētu gaisa piesārņojuma līmeni un iegūtu aktuālo informāciju par gaisa kvalitāti, Rīgas pilsētā tiek veikts regulārs gaisu piesārņojošo vielu monitorings no mobilajiem avotiem ielu līmenī, taču lokālpārplānojuma teritorijas tuvākajās ielās tāds netiek veikts, līdz ar to nav pieejami arī aktuāli dati.

Pamatojoties uz to, ka lokālpārplānojuma teritorijā pašlaik nenotiek saimnieciskā darbība, lokālpārplānojuma teritorija nav objektu, kas varētu radīt gaisa piesārņojumu.

Savukārt lokālplānojuma izpētes teritorijā lielākais stacionārā piesārņojuma radītājs ir esošā rūpnieciskā teritorija Daugavgrīvas ielā 93. Teritorijas īpašnieks SIA „EXTRON BALTIC” ir saņēmusi atļauju B kategorijas piesārņojošai darbībai.

Saskaņā ar Rīgas domes 22.09.2015. saistošajiem noteikumiem Nr. 167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli”, turpmāk tekstā – Rīgas domes saistošie noteikumi Nr. 167, lokālplānojuma teritorija atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā. Šajā zonā pieļaujama atsevišķu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana ar vai bez kurināmā sadedzināšanas. Ēku un būvju īpašnieki var izvēlēties sev izdevīgāko siltumapgādes veidu. Projektējot ēkas, izvērtējama iespēja tajās izmantot augstas efektivitātes sistēmas – decentralizētas energoapgādes sistēmas, kurās izmantotu atjaunojamus energoresursus.

Ņemot vērā, ka lokālplānojuma teritorija atrodas minētajā II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, uz to attiecas Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 130.2. punkta prasība, kas nosaka, ka gadījumos, ja būvniecību plāno teritorijā, kas saskaņā ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr. 167 atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, un šīs būvniecības rezultātā tiks uzbūvēta vai ierīkota stacionāra iekārta, kura radīs piesārņojošās vielas slāpekļa dioksīda (NO₂) emisiju, būvniecības ierosinātais iesniedz Būvvaldē iecerētās darbības rezultātā plānoto piesārņojošās vielas NO₂ vielas summāro gada vidējo koncentrāciju (kopā ar fonu). To izvērtējot, Rīgas pilsētas Būvvalde nosaka pasākumus slāpekļa dioksīda koncentrācijas mazināšanai.

Rīgas domes saistošo noteikumu Nr. 34 130.3. punkta prasība nosaka, ka, izstrādājot detālplānojumus, lokālplānojumus teritorijās, kur piesārņojošās vielas NO₂ pieļaujamais robežlielums gadā cilvēka veselības aizsardzībai pārsniedz vai ir tuvu pieļaujamam normatīvam 40 µg/m³, paredz vienu vai vairākus pasākumus slāpekļa dioksīda 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.

Plānojot jaunu būvniecību lokālplānojuma teritorijā, kas attiecināms uz ražošanas objektiem, ievērojamas normatīvo aktu un Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 2.14.¹ sadaļā „Prasības gaisa kvalitātes uzlabošanai” noteiktās prasības.

(4) Paaugstināta riska objekti un teritorijas

09.08.2011. ar MK rīkojumu Nr.369 „Par Valsts civilās aizsardzības plānu” tika apstiprināts „Valsts civilās aizsardzības plāns” (grozījumi apstiprināti ar MK 14.10.2014. rīkojumu Nr.581), kurā paredzēti preventīvie, gatavības un seku likvidācijas pasākumi praktiski visiem Latvijā iespējamiem apdraudējumu veidiem, ietverot kā dabas, tā tehnogēnās katastrofas. Saskaņā ar minēto plānu, lokālplānojuma un tā tuvākajā apkārtnē neatrodas valsts vai reģionālas nozīmes risku radoši objekti.

Arī atbilstoši Rīgas pilsētas Civilās aizsardzības plānam lokālplānojuma teritorijā neatrodas vietējas nozīmes paaugstinātas bīstamības objekti, taču tā atrodas pie pilsētas maģistrāles – Daugavgrīvas ielas, pa kuru notiek pietiekami intensīvi kravu pārvadājumi (uz/no Rīgas ostas un muitas noliktavām). Ņemot vērā, ka lielāko pārvadājamo apjomu veido naftas produkti, kokmateriāli, ogles, minerālmēslu u.tml., avārijas gadījumā var tikt piesārņota ne tikai apkārtējā teritorija, bet arī ostas ūdens akvatorija. Tāpat atzīmējams, ka kravu pārvadāšana notiek arī pa lokālplānojuma izpētes teritorijā esošajiem dzelzceļa sliežu ceļiem.

(5) Grunts un gruntsūdens

No ģeomorfoloģiskā viedokļa lokālplānojuma teritorija atrodas Daugavas iekšējās deltas palieņu ielejā. Teritorijas reljefs ir līdzens, absolūtās augstuma atzīmes svārstās no 2,19 – 3,52m robežās.

Ģeotehnisko griezumu līdz 12,30m dziļumam veido sekojoši ģeotehniekie elementi:

1. uzbērtā grunts – pārrakta smilts ar šķembām un būvgružiem, nesagulējušās, mitras. Konstatētas visā laukumā zem 0,20m biezas betona kārtas, slāņa biezums 1,30-2,80m;
2. dūņas minerālas – slēpti plūstošas, smilšmālainas, iegul zem uzbērtām gruntīm, slāņa biezums 3,20-3,50m;
3. puteklaina smilts – irdena, ūdens piesātināta, ar plānām dūņu starpkārtām;

4. smalka smiltis – irdena, ūdens piesātināta, iegul visā lokālpārvaldības teritorijā;
5. smalka smiltis – vidēji blīva, ūdenspiesātināta, iegul visā lokālpārvaldības teritorijā;
6. dūņas minerālas – plūstoši plastiskas, smilšmālainas, ar smilšu un kūdras plānām starpkārtām, iegul zem smalkām smiltīm, konstatēta visā lokālpārvaldības teritorijā.

Lokālpārvaldības teritorijas hidroloģiskos apstākļus galvenokārt nosaka tās reljefs un ģeoloģiskā uzbūve. Pazemes ūdens lokālpārvaldības teritorijā sporadiski piesaistīts ūdens piesātinātām smilšu starpkārtām dūņainās gruntīs un neveido vienotu ūdens līmeni.

Gruntsūdens līmenis saistīts ar Daugavas upes ūdens līmeņa svārstībām un atkarīgi no tā var mainīties.

Pēc laboratorijas testu rezultātiem gruntsūdens nav agresīvs pret normāla blīvuma betonu un tā izstrādājumiem.

No celtniecības viedokļa lokālpārvaldības teritorijas grunts apstākļi kopumā ir vērtējami kā nelabvēlīgi.

Dabas apstākļu sarežģītības pakāpe saskaņā ar pastāvošajām normām – trešā.

Lokālpārvaldības teritorijā ir grunts ar vājām nestspējas īpašībām – uzbērtas grunts, dūņas, putekļainas irdenas un smalkas irdenas smiltis.

Grunšu normatīvais caursalšanas dziļums 1 reizi 10 gados ir 138 cm.

Ar grunts un gruntsūdens izpēti pilnā apjomā iespējams iepazīties lokālpārvaldības daļā "Pielikumi".

3.7. Izpētes teritorijas telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā

Saskaņā ar Rīgas pilsētas apkaimju robežām, lokālpārvaldības teritorija ietilpst Spilves apkaimē, pašā tās D daļā.

Spilves apkaime atrodas Daugavas kreisajā krastā starp Daugavu un Bolderājas dzelzceļa līniju un robežojas ar Bolderājas, Voleru, Ķīpsalas, Ilģuciema, Imantas un Kleistu apkaimēm. Robežas – Daugavgrīvas šoseja, līnija uz Daugavu, Daugava, Roņu dīķis (Zunds), līnija uz Daugavgrīvas ielu, dzelzceļa loks.

Rīgas teritorijas plānojums iezīmē, ka dabas un apstādījumu teritorijas apkaime aizņem ~18,1%. Reāli dabā šo dabas teritoriju pašreiz ir vairāk, lai gan juridiski tās atrodas Rīgas brīvostas teritorijā. Ņemot vērā teritorijas plānojumā plānoto izmantošanu, lielāko Spilves apkaimes daļu (~34,1%) aizņem Rīgas brīvostai piederīgas ražošanas un rūpniecības objektu teritorijas, t.sk. lielākā daļa no pašreizējā Spilves lidlauka, Spilves plāvu un ZA daļā izvietoto ģimenes dārziņu teritorijas.

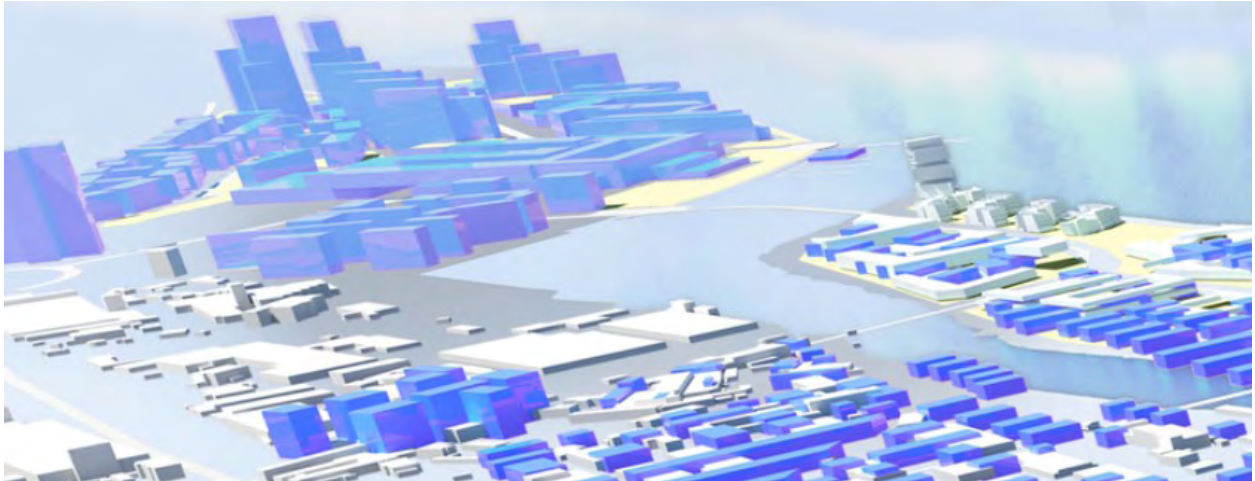
Lokālpārvaldības izpētes teritorija atrodas starp Daugavgrīvas ielu, Ziemeļu transporta koridora trasi, Daugavu, Zunda kanālu un zemesgabala ar kadastra apzīmējumu 0100 077 0116 D robežu. Tā no pārējām pieguļošajām teritorijām ir telpiski norobežota. To labajā pusē norobežo Daugava, bet kreisajā pusē – Daugavgrīvas iela, vien tās D pusē turpinās lokālpārvaldības teritorijai raksturīgā rūpnieciskā apbūve. Perspektīvā, izbūvējot Rīgas Ziemeļu transporta koridoru, tā tiks norobežota arī Z daļā.

Novērtējot pašreizējo situāciju dabā, teritorija kopumā pašlaik uzskatāma par neapbūvētu, izņēmums ir lokālpārvaldības izpētes teritorijas daļa, kas atrodas uz D pusi no tās (ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr. 4649 apstiprinātā lokālpārvaldības teritorija). Šajā teritorijā ir izvietotas esošas ražošanas apbūves teritorijas. Daugavgrīvas ielas otrajā pusē, atrodas dažāda ar komercdarbību/noliktavu saistīta apbūve, bet tālāk Spilves lidostas teritorija. Tuvākā dzīvojamā apbūve atrodas aiz Lidoņu ielas, kuru no lokālpārvaldības teritorijas norobežo (izņemot Lidoņu un Daugavgrīvas ielas krustojuma tuvumā esošās dzīvojamās mājas) dabas un apstādījumu zona, kas atrodas teritorijā starp Daugavgrīvas ielu, Lidoņu ielu, Spilves lidostas teritoriju un dzelzceļa loku pie Spilves rūpnieciskās teritorijas.

Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības un tā izpētes teritorija atrodas pie Daugavas un piekļaujas Rīgas brīvostas teritorijai, to turpmākā attīstība vērtējama un plānojama arī kontekstā ar Daugavas otrā krasta esošo un perspektīvo izmantošanu. No lokālpārvaldības teritorijas paveras pietiekami plašs skats uz Rīgas vēsturisko centru, kas pašreizējā situācijā veido degradētas teritorijas vizuālo iespaidu. Skatu punktā uz Z no lokālpārvaldības teritorijas paveras skats uz Rīgas brīvostas teritoriju Daugavas labajā krastā un pretim esošo Eksportostu.

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā noteikto funkcionālo zonējumu, lielāko daļu teritorijas plānots attīstīt kā centru apbūves teritoriju. Ņemot vērā plānoto Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūvi, spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā, tā attīstība tika cieši saistīta ar Rīgas perspektīvo plānojuma struktūru, tādējādi ap to vairākās vietās, t.sk. Podragā (arī projekta teritorijā) tika atļauta blīvas un intensīvas apbūves attīstība, revitalizējot degradētās teritorijas un veidojot jaunas dzīvojamās apkaimes.

2008. gadā tika izstrādāts Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts. Kā redzams koncepcijas materiālā (skatīt 38. attēlu), šajā Podraga teritorijas daļā tika plānota dzīvojamā un darījumu iestāžu apbūve līdz pat 25 stāviem. Jau izstrādājot minēto koncepciju, tika secināts, ka neattīstot Rīgas Ziemeļu transporta koridoru, šāda šo teritoriju iecerētā attīstība visdrīzāk būs nesekmīga.



38. attēls. **Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts (2008).** Avots: p.szk.lv/projekti/daugavas-kreisa-krasta-silueta-koncepcijas-projekts.

Ar Rīgas domes 20.12.2016. apstiprinātā lokālpārvaldības teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 risinājumi groza teritorijas Daugavgrīvas ielā 93 funkcionālo zonējumu no “Centra apbūves teritorija”, “Publiskās apbūves teritorijas ar apstādījumiem”, “Apstādījumu un dabas teritorija” uz “Rūpnieciskās apbūves teritorija” ar indeksu R1, kurā kā atļautā teritorijas izmantošana ir noteikta:

- Viegļās rūpniecības uzņēmumu apbūve;
- Inženiertehniskā infrastruktūra;
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra;
- Noliktavu apbūve;
- Smagās rūpniecības un pirmsapstrādes uzņēmumu apbūve: Metālapstrādes un mašīnbūves, derīgo izrakteņu pārstrādes (ārpus derīgo izrakteņu ieguves vietām), gumijas rūpniecības, ādas, koksnes pārstrādes, būvmateriālu un sanitārtehnisko iekārtu ražošanas un līdzīgu uzņēmumu apbūve un infrastruktūra;
- Lidostu un ostu apbūve;
- Biroju ēku apbūve;
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve.

4. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālplānojuma izstrāde ir saistīta ar lokālplānojuma teritorijā esošo zemesgabalu īpašnieku vēlmi attīstīt teritoriju kā ražošanas apbūves teritoriju.

Nemot vērā zemesgabalu ģeogrāfisko novietojumu, tā vēsturisko izmantošanu un vērtējot blakus esošo zemesgabalu iespējamās attīstības tendences, var uzskatīt, ka lokālplānojuma teritorijas turpmākā izmantošana saistāma ar tās bijušo izmantošanu, un piemērotākais šo nekustamo īpašumu teritorijas funkcionālais zonējums ir „Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)”.

Rīgas teritorijas plānojumā noteiktā funkcionālā zonējuma grozīšana nodrošinās gan ilglaicīgu teritorijas izmantošanu, gan pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai.

Funkcionālā zonējuma grozīšanu pamato šādi priekšnoteikumi:

- lokālplānojuma rezultātā tiks radīti priekšnoteikumi uzņēmējdarbības sekmēšanai teritorijā atbilstoši nekustamo īpašumu īpašnieku attīstības iecerēm un iekļausies apkārtnes kontekstā, kas jau vēsturiski ir attīstījusies kā rūpnieciskā teritorija;
- lokālplānojuma teritorijā esošā un plānotā attīstība neparedz būtiskus trokšņa un gaisa piesārņojuma pārsniegumus;
- lokālplānojuma teritorijā ietilpstošās teritorijas ir daļēji inženiertehniski sagatavotas – tās ir nodrošinātas ar centralizētajiem ūdensapgādes, notekūdeņu un lietussūdeņu kanalizācijas tīkliem;
- lokālplānojuma teritorijas attīstības iecere atbilst Rīgas pilsētas attīstības stratēģiskajām pamatnostādņēm.

4.2. Lokālplānojuma risinājumu apraksts

(1) Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana

Katrai lokālplānojumā noteiktajai funkcionālajai zonai ir detalizēti lokālplānojuma teritorijas izmantošanas veidi, plānotie apbūves rādītāji (skatīt “Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus”) un izvietojuma zonas (skatīt grafiskās daļas karti „Teritorijas funkcionālais zonējums”).

Zemesgabaliem lokālplānojuma teritorijā ar kadastra Nr. 0100 077 2085, Nr. 0100 098 2008 un daļai zemesgabalu ar kadastra Nr. 0100 077 0044 un Nr. 0100 077 2061, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumos Nr. 240 noteiktajai funkcionālo zonu klasifikācijai, tiek noteikts funkcionālais zonējums „Rūpnieciskās apbūves teritorija” ar indeksu R3. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, „Rūpnieciskās apbūves teritorija” ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju, inženiertehnisko apgādi un transporta infrastruktūru.

3. tabula. Teritorijas funkcionālā zonējuma pārejas tabula lokālplānojuma teritorijā

Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana atbilstoši Rīgas TP	Teritorijas funkcionālais zonējums atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”	Indekss
Centru apbūves teritorija (C)	Rūpnieciskās apbūves teritorija	R3
Publiskās apbūves teritorija ar apstādījumiem (AP)		
Ielu teritorija (I)		
Ielu teritorija (I)	Transporta infrastruktūras teritorija	TR 11
Apstādījumu un dabas teritorija (A)	Dabas un apstādījumu teritorija	DA 11

Saskaņā ar lokālplānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, funkcionālajā zonā „Rūpnieciskās apbūves teritorija”, kā galvenās izmantošanas veidi tiek atļauti:

- vieglā rūpniecības uzņēmuma apbūve, kas sevī ietver industriālo un tehnoloģisko parku un citu vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūvi un infrastruktūru, kas nerada būtisku piesārņojumu;
- inženiertehniskā infrastruktūra;
- transporta lineārā infrastruktūra;

- transporta apkalpojošā infrastruktūra;
- noliktavu apbūve;
- ostu apbūve.

Ielu teritorijām sarkano līniju robežās tiek noteikts funkcionālais zonējums „Transporta infrastruktūras teritorija” ar indeksu TR11.

Lokālplānojuma risinājumi paredz likvidēt 2 spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktās funkcionālās zonas, proti, “Publiskās apbūves teritorija ar apstādījumiem” un “Centra apbūves teritorija”.

Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā – Plānojuma) grozījumu priekšlikums mainīt lokālplānojuma teritorijas funkcionālo zonējumu ir pamatots un atbilst Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumiem Nr. 34 2. pielikumā noteiktajiem kritērijiem:

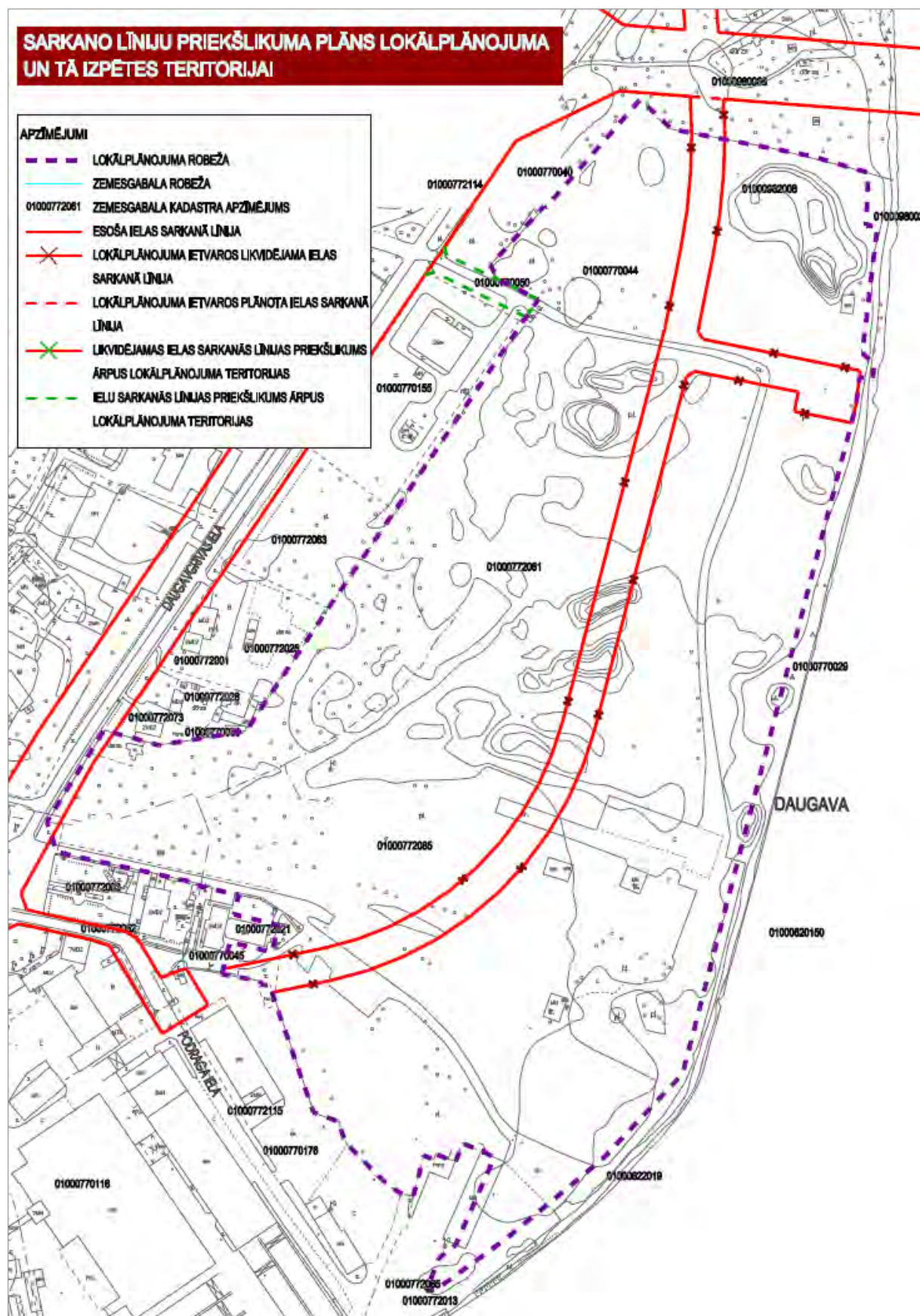
- 1) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav pretrunā ar normatīvajiem aktiem;
- 2) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav pretrunā ar teritorijas attīstības plānošanas principiem;
- 3) Lokālplānojuma risinājumi atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam un Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma mērķim „*veicināt ilgtspējīgu un līdzsvarotu pilsētvides attīstību, sabalansējot īpašuma tiesību aprobežojumus un privātpersonu un sabiedrības intereses ar pilsētas ekonomiskās attīstības interesēm*”;
- 4) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav pretrunā ar apkaimē iedibināto izmantošanas vai apbūves raksturu – teritorija vēsturiski pieder pie Podraga rūpnieciskās apbūves teritorijas, piekļaujoties Rīgas brīvostas teritorijai;
- 5) Nepasliktina un neietekmē kultūrvēsturisko objektu un kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un objektus – lokālplānojuma teritorijā neatrodas minētās teritorijas vai objekti;
- 6) Nepasliktina blakus esošo teritoriju vides kvalitāti – Plānojuma grozījumi veicinās teritorijas sakārtošanu, savukārt dabas un apstādījumu teritorija starp Daugavgrīvas ielu un Lidoņu ielu nodala šo kvartālu no tuvākās dzīvojamās apbūves kvartāla;
- 7) Lokālplānojuma teritorijā neatrodas valsts vai pašvaldības īpašumā, tāpēc Plānojuma priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav saistīti ar valsts pārvaldes vai pašvaldības autonomo funkciju realizācijas nepieciešamību;
- 8) Ar Plānojuma grozījumu priekšlikumu radītos priekšnosacījumus teritorijas turpmākajai attīstībai nav iespējams risināt ar detālplānojumu, jo to nepieļauj normatīvo aktu prasības;
- 9) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde neradīs būtisku papildus noslodzi uz publisko infrastruktūru, kā rezultātā būtu nepieciešama papildus publiskās infrastruktūras izbūve vai pārkārtošana, ietekmējot pašvaldības budžetu – lokālplānojuma teritorijā plānotajai apbūvei ir nodrošināta piekļuve no publiski pieejamas ielas – Daugavgrīvas ielas, kā arī teritorijai ir pieejami nepieciešamie inženiertehnisko tīklu pieslēgumi.

(2) Plānotās un perspektīvās sarkanās līnijas

Lokālplānojuma risinājumi paredz likvidēt Rīgas teritorijas plānojumā noteiktās Podraga ielas sarkanās līnijas lokālplānojuma teritorijas robežās (skatīt 34. attēlu), piekļuvi nekustamajiem īpašumiem organizējot no Daugavgrīvas ielas.

Lokālplānojuma risinājumu ierosina lokālplānojuma izpētes teritorijā:

- noteikt ielu sarkanās līnijas pašvaldības zemesgabalam ar kadastra Nr. 0100 077 0050, līdz ar to nodrošinot piekļuvi gan lokālplānojuma teritorijai, gan juridiskai personai piederošam nekustamajam īpašumam ar kadastra Nr. 0100 077 0155;



39. attēls. Sarkano līniju priekšlikums. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

- grozīt Daugavgrīvas ielas sarkanās līnijas pie pašvaldības zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 0050 (39. attēls);

- likvidēt Podraga ielas sarkanās līnijas lokālplānojuma izpētes teritorijas Z daļā - posmā no zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 098 2008 līdz Ziemeļu transporta koridora trasei.

(3) Plānotās apbūves izvietojuma zonas

Pamatojoties uz teritorijas izdevīgo novietojumu Daugavgrīvas ielas, Daugavas, paredzētā Ziemeļu transporta koridora un Daugavgrīvas ielas tuvumā, tai ir īpaši augsts potenciāls kā rūpnieciskās apbūves teritorijai ar reģionālu un valstisku nozīmi.

Lokālplānojuma ierosinātāja attīstības iecere paredz attīstīt vienotu apbūves struktūru visos 4 lokālplānojuma teritorijas zemesgabalos (skatīt 40. attēlu).

Lokālplānojuma teritorijas zemesgabalos ar kadastra Nr. 0100 077 2085 un Nr. 0100 077 2061 ir plānots izvietot:

- Biroju apbūvi galvenokārt zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 2085 R daļā. Piekļuvi pie minētajām ēkām nodrošinot no Daugavgrīvas ielas. Biroju vajadzībām nepieciešamo autostāvvietu skaitu paredzēts izvietot tiešā to tuvumā, vienlaikus attīstot biroju funkcionālajai telpai atbilstošu publiskās ārtelpas labiekārtojumu.
- Konteineru novietošanas laukumu. To izvietojot zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 2085 D daļā. Piebraukšanu organizējot gan no Daugavgrīvas ielas, gan no plānotā inženierkomunikāciju koridora.
- Noliktavu apbūvi. Izvietojot to lokālplānojuma teritorijas centrālajā daļā.
- Dabas un apstādījumu teritoriju.
- Transporta infrastruktūras zonu, kas paredzēta gan iekšējās transporta plūsmas nodrošināšanai, gan kā transportlīdzekļu stāvvietas.

Lokālplānojuma teritorijas zemesgabalos ar kadastra Nr. 0100 077 0044 un Nr. 0100 098 2008 ir plānots izvietot:

- Noliktavu apbūvi.
- Kravu zonu.
- Apstādījumu joslu gar zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 098 2008 Z un D robežu, kas vizuāli nodalītu funkcionālās telpas un nodrošinātu kvalitatīvu pilsētas telpas attīstību.
- Transporta infrastruktūras zonu, kas paredzēta gan iekšējās transporta plūsmas nodrošināšanai, gan kā transportlīdzekļu stāvlaukumi/stāvvietas.

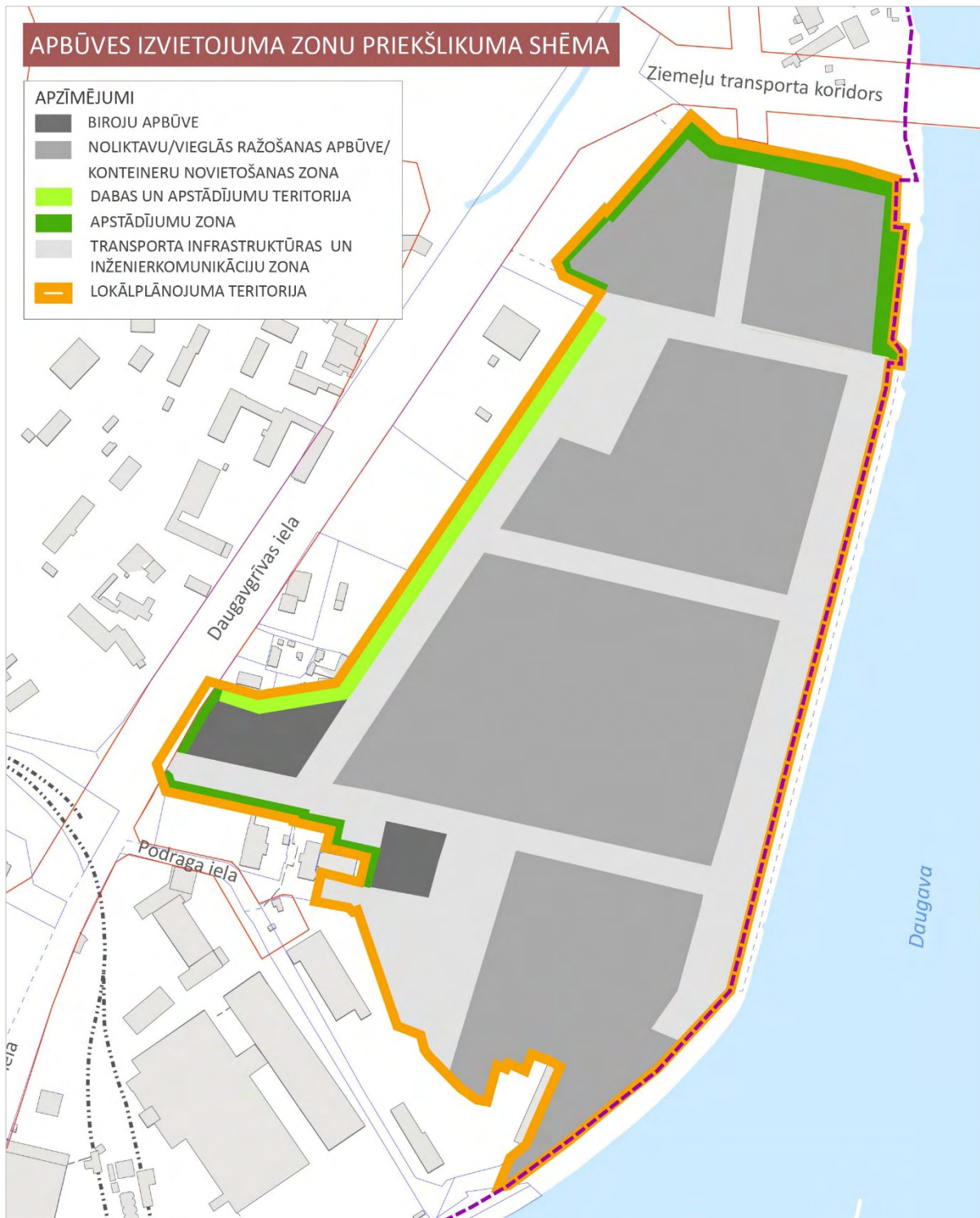
Apbūve lokālplānojuma teritorijā plānojama un projektējama atbilstoši funkcionālā zonējuma teritorijas atļautajiem apbūves teritorijas izmantošanas veidiem, Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajām prasībām, t.sk. apbūves rādītājiem, un spēkā esošo normatīvo aktu prasībām.

Nekustamo īpašumu robežas pašreizējā stadijā netiek paredzēts mainīt (ne apvienot, ne sadalīt). Perspektīvā, ja nepieciešams, zemes robežu pārkārtošana veicama normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Pamatojoties uz to, ka lokālplānojuma teritorijai šobrīd ir nodrošināta piekļuve tikai no Daugavgrīvas ielas, teritorijas attīstība jāsāk ar nekustamo īpašumu ar kadastra Nr. 0100 077 2085, veicot visas lokālplānojuma teritorijas vai tikai nekustamo īpašumu ar kadastra Nr. 0100 077 2085 inženiertehnoloģisko sagatavošanu, kas ietvertu:

- maģistrālo inženierkomunikāciju izbūvi;
- satiksmes infrastruktūras izbūvi un ierīkošanu;
- citiem pasākumiem, kas nepieciešami, lai teritorijā būtu iespējams veikt būvniecību.

Turpmāka teritorijas attīstība ir veicama tikai pēc transporta infrastruktūras savienojuma izbūves ar Daugavgrīvas ielu caur zemesgabalu ar kadastra Nr. 0100 077 0050.



40. attēls. Apbūves izvietojuma zonas lokālpilnvarojuma teritorijā. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(4) Transporta infrastruktūra

Kā liecina publiski pieejami materiāli, kravas transportlīdzekļu plūsmas tiek iedalītas 2 grupās – iekšējā un ārējā plūsma. Iekšējā kravas transporta plūsma ir orientēta uz kravas piegādi pilsētas robežās (piemēram, veikaliem, bieži izmantojot), ārējā - uz piegādi vai pieņemšanu reģionālā vai valsts mērogā (piemēram, uz ostas, reģionālas nozīmes noliktavas/ loģistikas centri). Lokālpilnvarojuma teritorijas īpašnieku attīstības ieceres paredz attīstīt reģionālas un valstiskas nozīmes vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūves teritoriju (noliktavu ēkas, kravas apkalpes terminālus, vieglās ražošanas uzņēmumus, loģistikas parka apbūvi) un to ir plānots apkalpot ar ārējo kravas transportlīdzekļu plūsmu.

Sākotnējais scenārijs paredz, ka visas kravas tiks piegādātas ar kravas (pārsvārā C2 un C3 kategorijas) transportu, bet teritorijai attīstoties, var tik izskatīta iespēja attīstīt dzelzceļa pieslēgumu, kā arī ostas piestātņi.

(4.1.) Plānotie galamērķi un plūsmas virzieni

2015. gadā pēc Rīgas pilsētas pasūtījuma tika veikta izpēte „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra”. Izpētes kartoshēmā “Ārēja kravas transporta plūsmas pievilkšanas/ģenerēšanas zonas”, noteiktas Rīgas pilsētas teritorijā esošās ārējās kravas transporta plūsmu pievilkšanās/ģenerēšanas zonas (41. attēls). Daugavas kreisajā krastā ir noteiktas 16 zonas, tostarp arī lokālpārveidojuma teritorija.

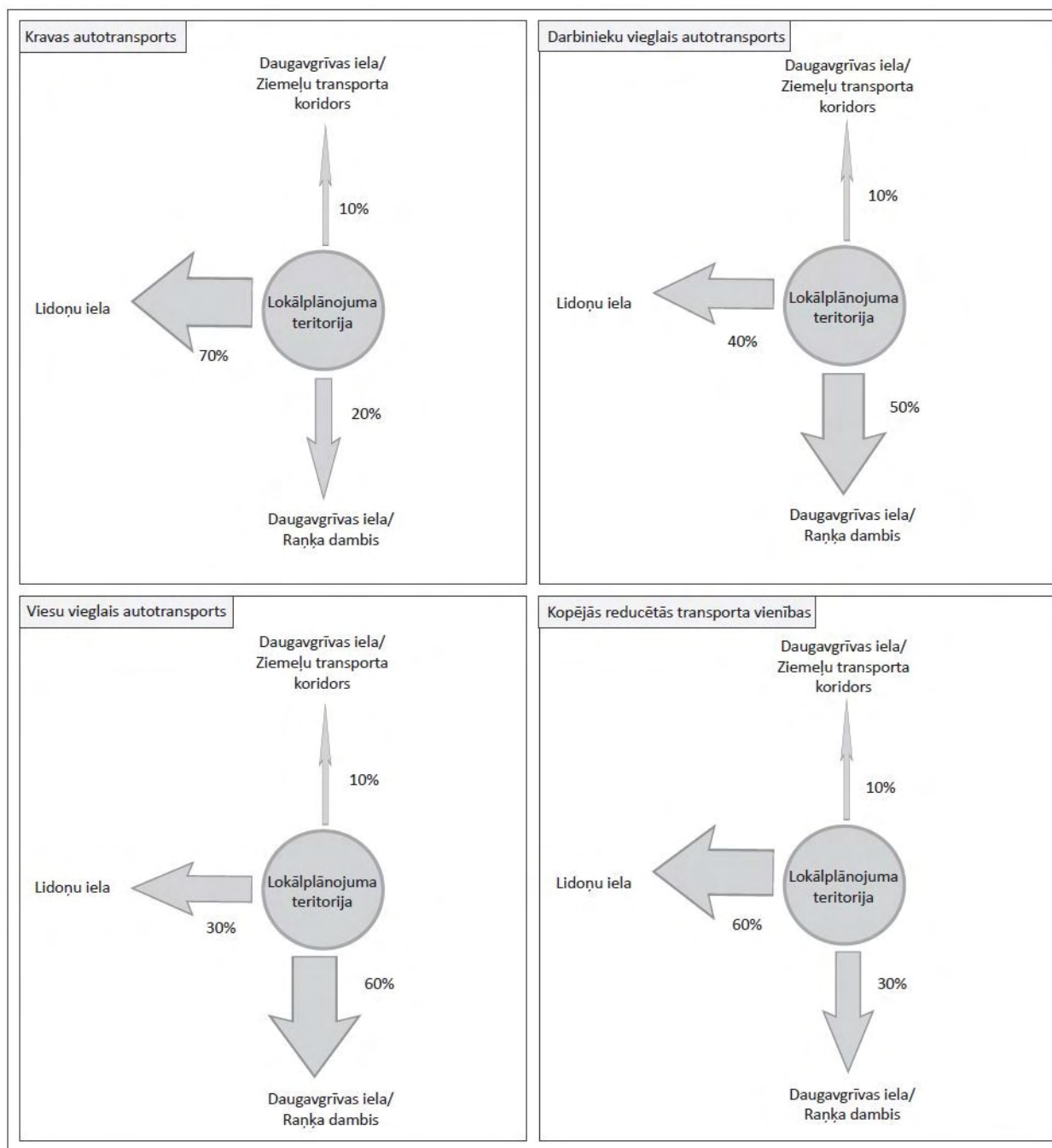


41. attēls. Ārēja kravas transporta plūsmas pievilkšanas/ģenerēšanas zonas. Avots: Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra.

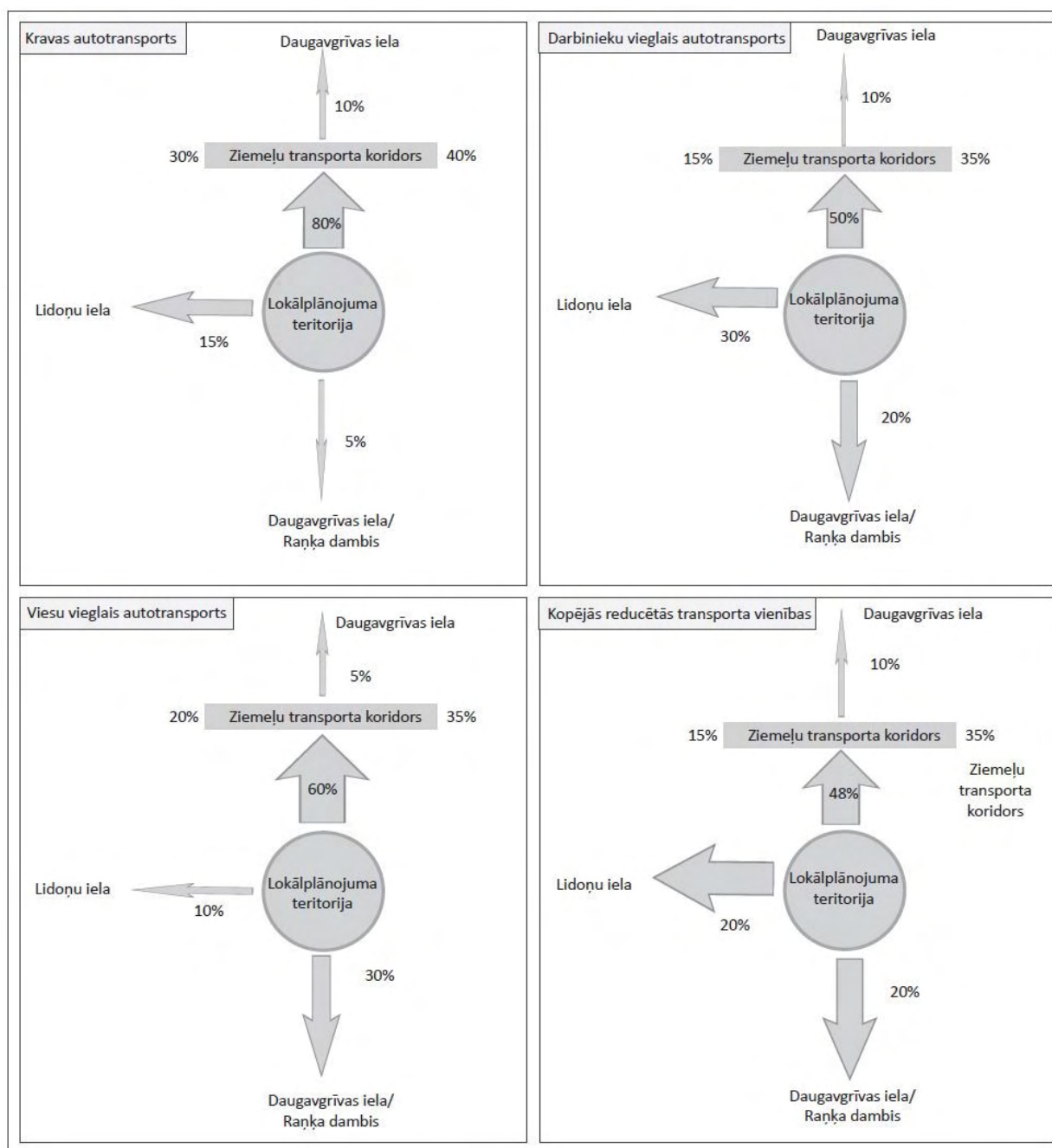
Nemot par pamatu kartoshēmā “Ārēja kravas transporta plūsmas pievilkšanas/ģenerēšanas zonas” attēloto, tika noteikti 8 galamērķi/virzieni uz kuriem un no kurienes varētu tikt veikti kravas pārvadājumi uz un no lokālpārveidojuma teritorijas:

- Starptautiskā lidostu “Rīga”;
- Ventspils/Liepājas virziens;
- Bauskas/Lietuvas virziens;
- Jelgavas/Lietuvas virziens;
- Daugavpils/Krievijas virziens;
- Igaunijas virziens.

Ņemot vērā Transporta tematiskā plānojuma projektā izstrādātajās kartoshēmās “Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma” un “Transporta infrastruktūras attīstības shēma I. kārtā. Plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra” iezīmētos plānotos kravas transporta maršrūtus un ņemot vērā lokālpārvaldījumā noteiktos kravas transportlīdzekļu galamērķus/virzienus, 4. tabulā ir izstrādāts plānoto galamērķu/virzienu sasniegšanas maršruts Rīgas pilsētas robežās. Pamatojoties uz Transporta tematiskā plānojuma projekta kartoshēmām, ir secināms, ka transportlīdzekļu plūsmai no lokālpārvaldības teritorijas ir 3 galvenie maršrutu uzsākšanas virzieni – pirmais - Daugavgrīvas iela virzienā uz Raņķa dambi, otrais - Lidoņu iela virzienā uz Buļļu ielu un trešais - Daugavgrīvas iela virzienā uz Daugavgrīvu/plānoto Ziemeļu transporta koridori. Ņemot vērā 4. tabulā ietverto, lokālpārvaldības ietvaros ir prognozēts iespējamais plūsmu procentuālais sadalījums pa virzieniem



42. attēls. Iespējamā transportlīdzekļu plūsmas procentuālais sadalījums pa virzieniem no/uz lokālpārvaldības teritorijas, ņemot vērā Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Transporta infrastruktūras attīstības shēmā 1. kārtai norādīto. Avots: SIA „METRUM”, 2017.



43. attēls. Plānotā transportlīdzekļu plūsmas virzieni no/uz lokālpārveidojuma teritorija, ja tiek īstenots Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Transporta infrastruktūras attīstības shēmā "Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma" norādītais. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(42. un 43. attēlos), norādot, ka līdz brīdim, kad tiks realizēta Ziemeļu transporta koridora II kārtā, lielākā kravas transportlīdzekļu plūsma no lokālpārveidojuma teritorijas tiks virzīta Lidoņu ielas virzienā, pēc Ziemeļu koridora II kārtas izbūves, Ziemeļu koridora virzienā.

Ņemot vērā Daugavgrīvas ielas tehnisko stāvokli un satiksmes intensitāti lokālpārveidojuma teritorijas tuvumā, lokālpārveidojuma teritorijas attīstība ir cieši saistīta ar Daugavgrīvas ielas rekonstrukcijas projektu un Ziemeļu transporta koridora izbūvi.

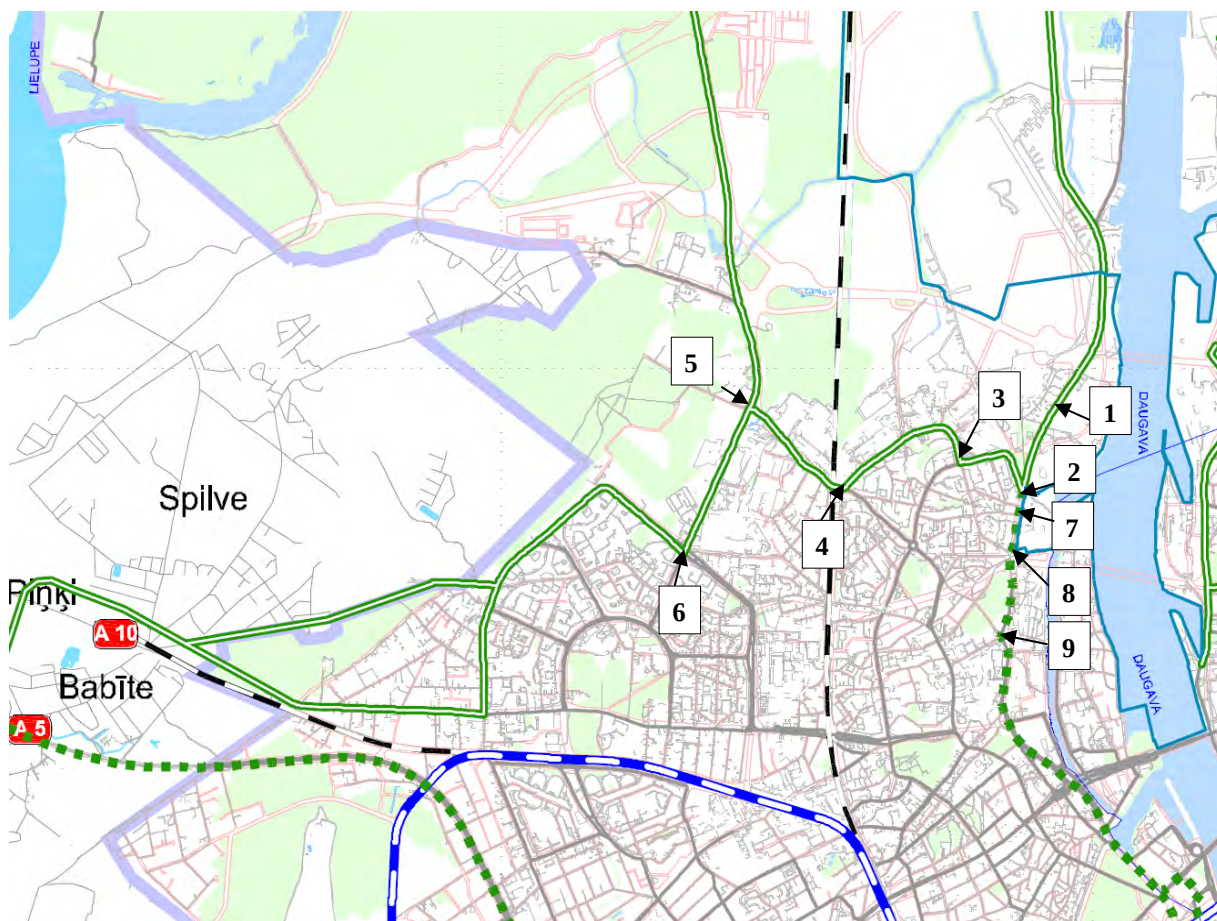
Pamatojoties uz to, ka:

- Rīgas pilsētas pašvaldība šobrīd nevar sniegt informāciju par paredzamo projektu realizācijas termiņu;
- lokālpārveidojuma teritorijas īpašnieki nevar sniegt informāciju par konkrētiem lokālpārveidojuma teritorijā plānotās attīstības ieceres realizācijas termiņiem, kā arī šobrīd nav iespējams noteikt vai prognozēt plānotās transporta plūsmas apjomu no un uz lokālpārveidojuma teritoriju;

lokālpārveidojuma risinājumi nosaka gadījumus, kad ir nepieciešams veikt transporta izpēti pirms attīstības ieceres realizācijas.

Pirms attīstības ieceres realizēšanas lokālpārveidojuma teritorijā:

- ja lokālpārveidojuma teritorijas attīstība tiek uzsākta pirms Daugavgrīvas ielas rekonstrukcijas un/vai Ziemeļu transporta koridora II kārtas realizācijas un, ja plānotas apbūves kopējā lietderīgā telpu platība pārsniedz 5000 m², jāveic transporta izpēte. Izpētes ietvaros:
 - jāveic transporta plūsmu apsekošana 9 transporta infrastruktūras punktos (skatīt 44. attēlu) – Daugavgrīvas ielā pie lokālpārveidojuma teritorijas, Buļļu un Daugavgrīvas ielas krustojumā, Liliņas un Daugavgrīvas ielas krustojumā, Riekstu un Daugavgrīvas ielas krustojumā, Lidoņu un Daugavgrīvas ielas krustojumā, Lidoņu un Spilves ielas krustojumā, Spilves un Buļļu ielas krustojumā, Kleistu un Buļļu ielas krustojumā, Kurzemes prospekta un Kleistu ielas krustojumā. Apsekošanas laikā jāveic transporta plūsmu skaitīšana visiem transportlīdzekļu veidiem – vieglie, vieglie kravas, vidējie kravas, smagie kravas, smagie kravas transportlīdzekļi ar piekabi. Apsekošana nodrošinās uz projekta izstrādes brīdi aktuālo informāciju par transporta plūsmām.
 - Pēc apsekošanas jāveic transporta plūsmu mezoskopiskā modelēšana, izmantojot transporta plūsmas apsekošanas laikā iegūtos datus. Modelēšanas laikā jānosaka cik lielā mērā plānotās attīstības ietekmēs Rīgas pilsētas transporta sistēmu un cik lielā mērā tiek



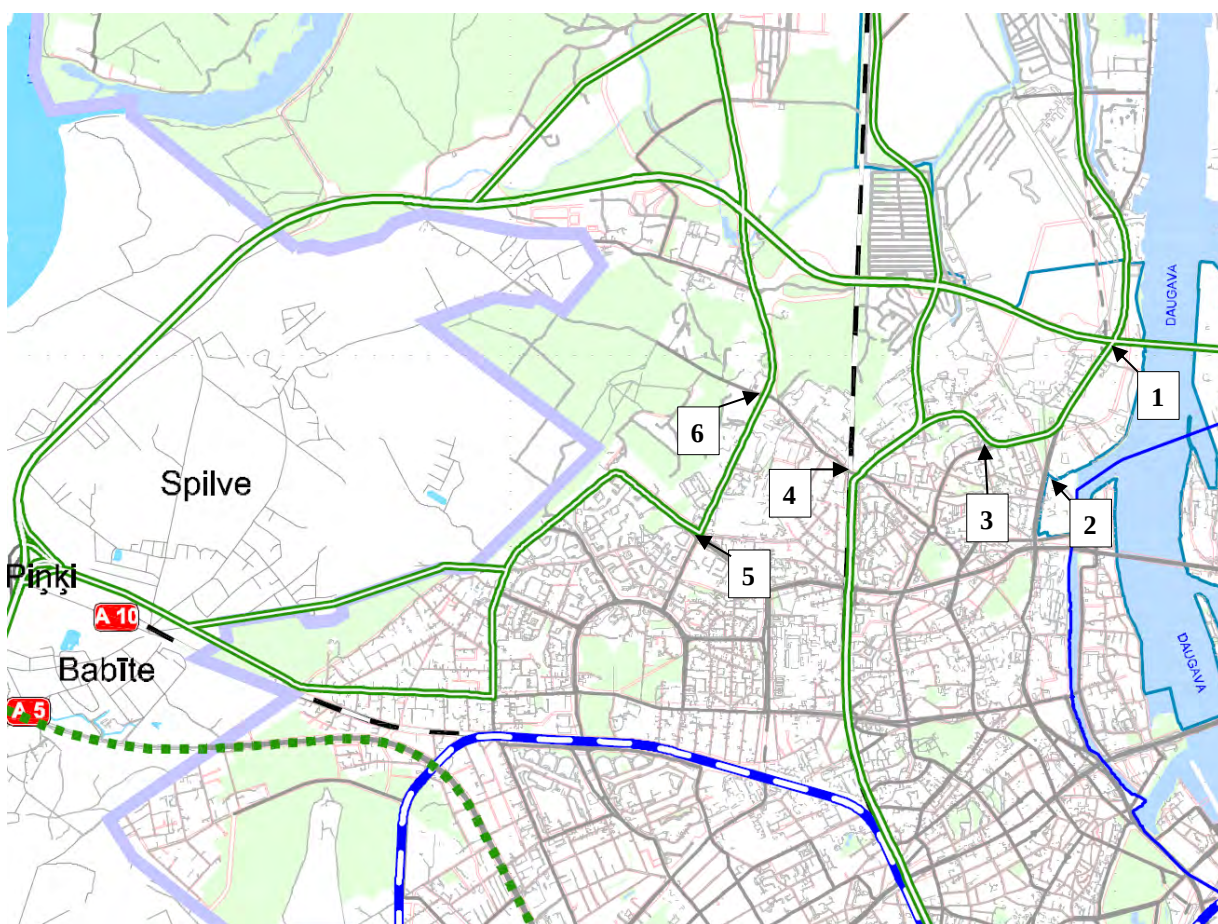
44. attēls. Identificētie transporta plūsmu skaitīšanas punkti pamatojoties uz Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Transporta infrastruktūras attīstības shēma 1. kārtai. Avots: Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekts.

ietekmēs 9 transporta infrastruktūras punktu rindu garumi, vidējais ātrums, aizkavēšanās laiks un konkrētu posmu braukšanas laiks.

- Gadījumā, ja transporta plūsmu izpētes rezultāti liecina, ka plānotā attīstības iecere būtiski ietekmēs situāciju vismaz vienā no 9 transporta infrastruktūras punktiem, atkārtoti ir jāizvērtē attīstības iecere, nepieciešamības gadījumā, mainot teritorijas izmantošanas

veidu uz veidu, kura darbība paredz mazāku kravas transportlīdzekļu plūsmu, vai samazinot plānoto apbūves apjomu.

- Ja līdz lokālplānojuma teritorijas attīstības uzsākšanai ir veikta Daugavgrīvas ielas un Ziemeļu transporta koridora II posma realizācija, bet nav pilnībā realizēta Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija (13. attēls), un, ja plānotas apbūves kopējā lietderīgā telpu platība pārsniedz 5000 m², jāveic transporta plūsmu izpēte:
 - jāveic transporta plūsmu apsekošana 6 transporta infrastruktūras punktos (skatīt 45. attēlu) - Daugavgrīvas ielā pie Ziemeļu transporta koridora trases, Lidoņu un Daugavgrīvas ielas krustojumā, Lidoņu un Spilves ielas krustojumā, Spilves un Buļļu ielas krustojumā, Kleistu un Buļļu ielas krustojumā, Kurzemes prospekta un Kleistu ielas krustojumā;
 - pēc apsekošanas jāveic transporta plūsmu mezoskopiskā modelēšana, izmantojot transporta plūsmas apsekošanas laikā iegūtos datus. Modelēšanas laikā jānosaka cik lielā mērā tiek ietekmēts 6 transporta infrastruktūras punktu rindu garumi, vidējais ātrums, aizkavēšanās laiks.
 - Gadījumā, ja transporta plūsmu izpētes rezultāti liecina, ka plānotā attīstības iecere būtiski ietekmēs situāciju vismaz vienā no 6 transporta infrastruktūras punktiem, atkārtoti ir jāizvērtē attīstības iecere, nepieciešamības gadījumā, mainot teritorijas izmantošanas veidu uz veidu, kura darbība paredz mazāku kravas transportlīdzekļu plūsmu, vai samazinot plānoto apbūves apjomu.



45. attēls. Identificētie transporta plūsmu skaitīšanas punkti pamatojoties uz Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Transporta infrastruktūras attīstības shēma "Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma".
Avots: Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekts.

4. tabula. Galamērķu/virzienu sasniegšanas maršruti.

Galamērķis/ virziens	Maršruts Rīgas pilsētas robežās ņemot vērā Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Transporta infrastruktūras attīstības	Maršruts Rīgas pilsētas robežās ņemot vērā Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta shēmā "Plānotā kravas autotransporta maršrutu shēma" norādītais
Starptautiskā lidosta "Rīga"	Atbilstoši risinājumiem, kravu transportam galamērķis nav sasniedzams. Atbilstoši esošajiem ierobežojumiem - Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Uzvaras bulvāris- Valguma iela – Akmeņu iela – Jelgavas iela – Vienības gatve – K. Ulmaņa gatve – P133	Atbilstoši risinājumiem, kravu transportam galamērķis nav sasniedzams
Ventspils/ Liepāja	Daugavgrīvas -Lidoņu – Spilves - Bulļu - Kleistu - Kurzemes prospekts – Slokas vai Jūrmalas gatve - Jūrmalas gatve – A10/A5	Daugavgrīvas iela – Ziemeļu transporta koridors
Bauska	Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Uzvaras bulvāris- Valguma iela – Akmeņu iela – Mūkusalas iela – Ziepniekkalna iela	Daugavgrīvas iela – Lidoņu – Spilves – plānotā iela – K. Ulmaņa gatve – Vienības gatve – Dienvidu tilts – Ziepniekkalna iela
Jelgava	Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Uzvaras bulvāris- Valguma iela – Akmeņu iela – Jelgavas iela – Vienības gatve-A8	Daugavgrīvas iela – Lidoņu – Spilves – plānotā iela – K. Ulmaņa gatve – Vienības gatve
Daugavpils	Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Uzvaras bulvāris- Valguma iela – Akmeņu iela – Mūkusalas iela – Ziepniekkalna iela- J. Čakstes gatve-Dienvidu tilts – Maskavas iela	Daugavgrīvas iela – Lidoņu – Spilves – plānotā iela – K. Ulmaņa gatve – Vienības gatve – Dienvidu tilts – Maskavas iela
Tallina	Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Uzvaras bulvāris- Valguma iela – Akmeņu iela – Mūkusalas iela – Ziepniekkalna iela- J. Čakstes gatve-Dienvidu tilts –Slāvu iela – Lubānas iela – Juglas iela – Brīvības gatve	Daugavgrīvas iela – Ziemeļu transporta koridors

(4.2.) Plānotā transporta organizācija lokālpārvaldības teritorijā un lokālpārvaldības izpētes teritorijā

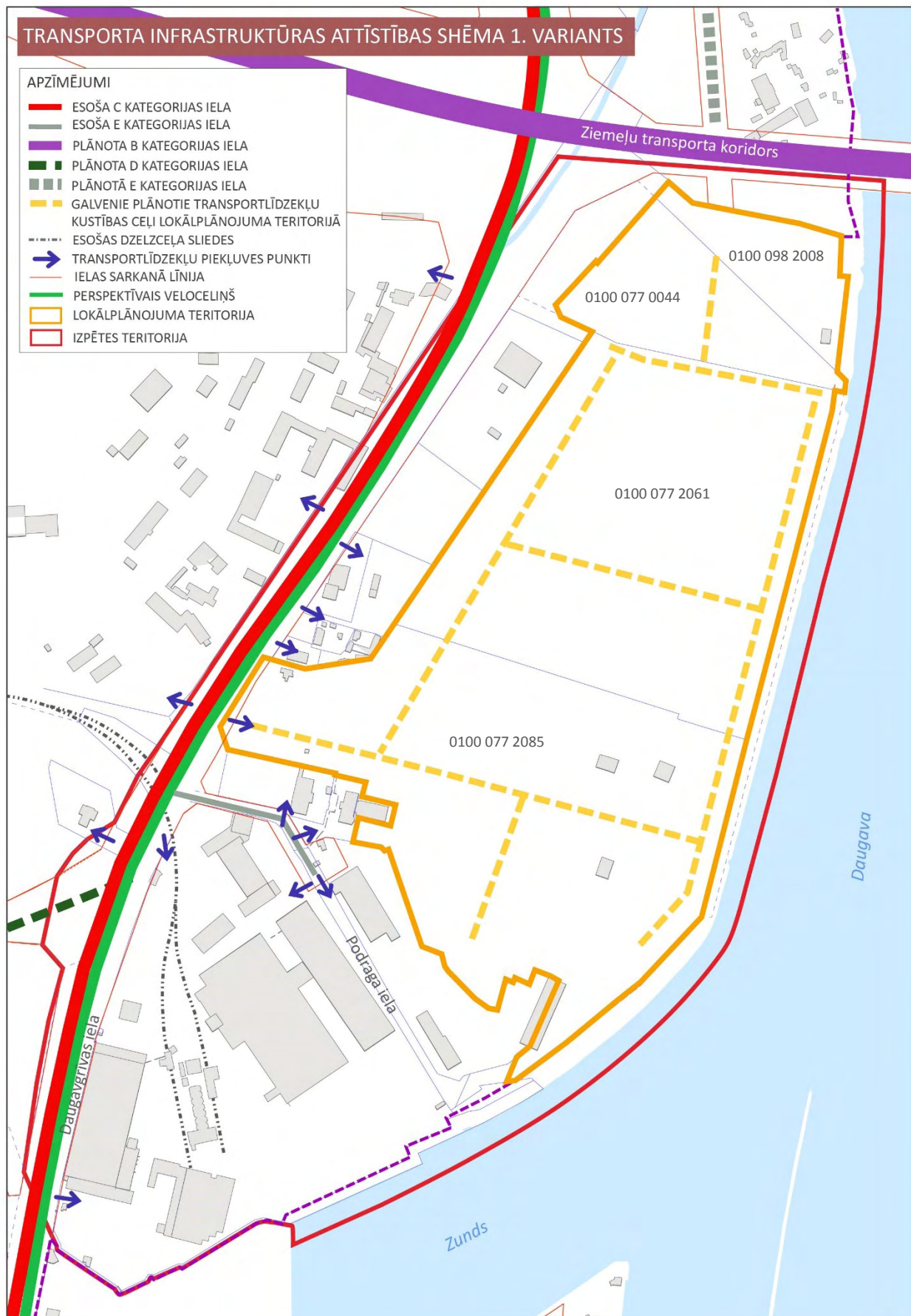
Par pamatu ņemot Rīgas domes Satiksmes departamenta agrāk pasūtīto, bet nerealizēto ielas rekonstrukcijas projektu, ir izstrādāts Daugavgrīvas ielas infrastruktūras attīstības ilgtermiņa risinājums, paredzot divbrauktuvi ar gājēju ietvēm un veloceļu (48. attēlu). Šāds Daugavgrīvas ielas risinājums varētu saglabāties arī pēc Ziemeļu transporta koridora projekta realizācijas, nodrošinot gan vietējo, gan tranzīta satiksmes plūsmu.

Vieglās un kravu autotransporta satiksmes organizēšana no un uz lokālpārvaldības teritoriju ir plānota pa Daugavgrīvas ielu abos virzienos, ņemot vērā ka Daugavgrīvas iela ir C kategorijas iela, kas ir savienota ar attiecīgajām B kategorijas ielām un pakārtoti arī ar galvenajiem valsts ceļiem, kas nodrošina nepieciešamo plūsmu organizēšanu Rīgas pilsētā un ārpus tās.

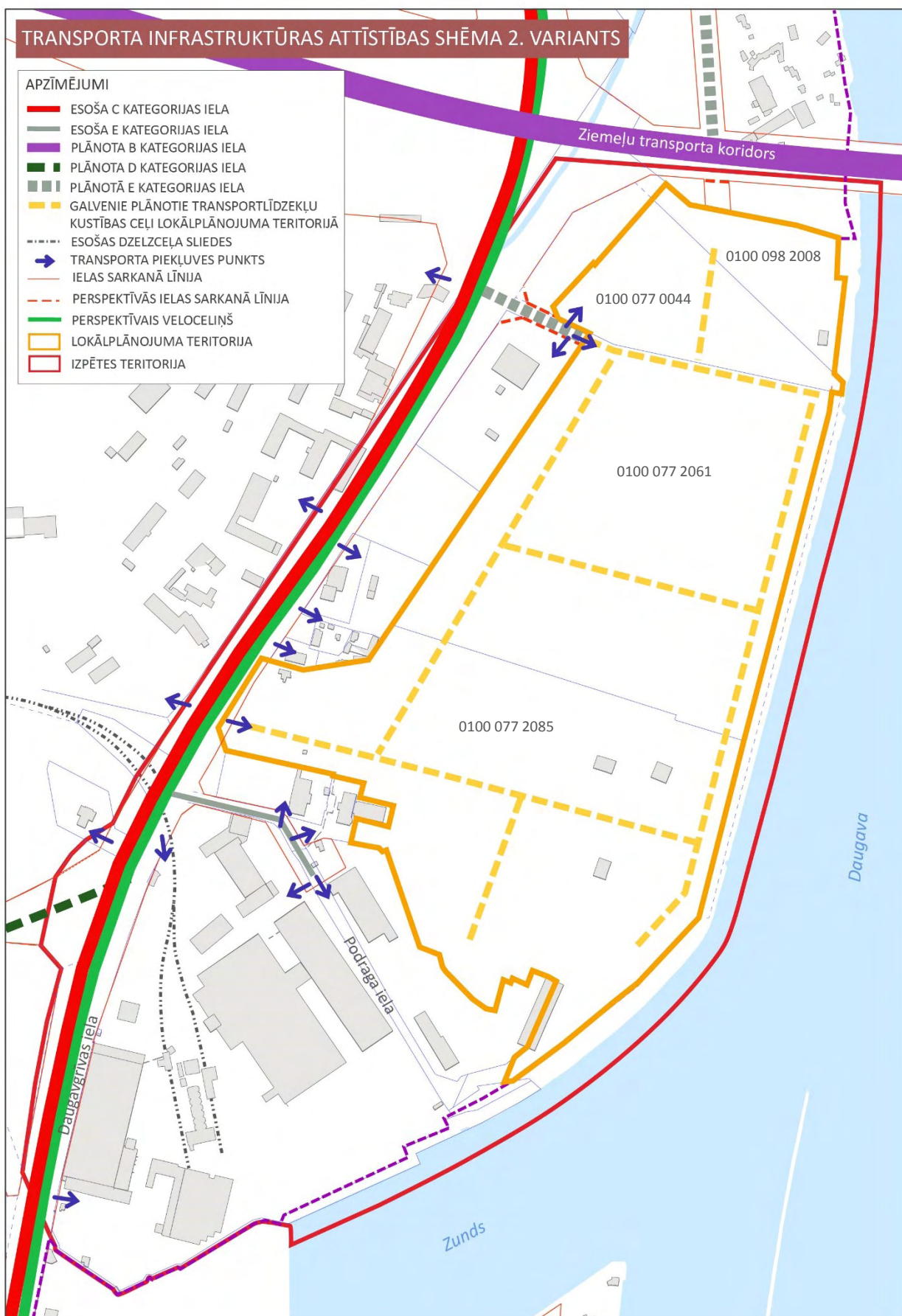
Lokālpārvaldības teritoriju ir plānots attīstīt kā vienotu Rūpnieciskās apbūves kompleksu, galveno piekļuvi lokālpārvaldības teritorijai organizējot no Daugavgrīvas ielas caur lokālpārvaldības teritorijas zemesgabalu ar kadastra Nr. 0100 077 2085 (46. attēlu).

Lokālpārvaldības risinājumi ierosina noteikt ielas sarkanās līnijas lokālpārvaldības izpētes teritorijā esošajam pašvaldības zemesgabalam ar kadastra Nr. 0100 077 0050 (47. attēlu), kas nodrošinātu piekļuvi pie diviem lokālpārvaldības teritorijas zemesgabaliem (kadastra Nr. 0100 077 0044, Nr. 0100 098 2008) un viena juridiskai personai piederoša zemesgabala ar kadastra Nr. 0100 077 0155.

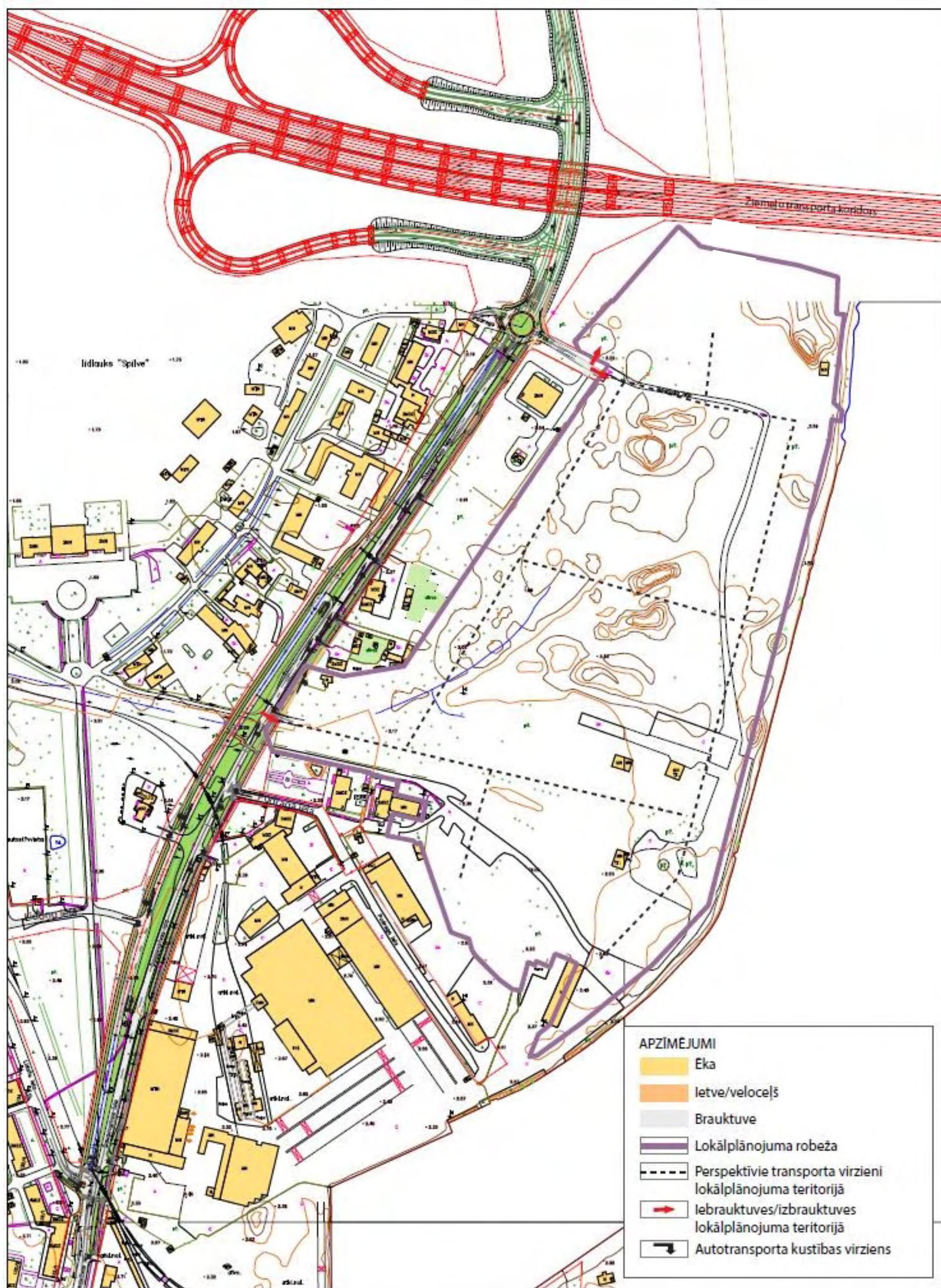
Konkrēti iekšējo transporta plūsmu organizācijas risinājumi lokālpārvaldības teritorijā ir jārisina būvprojekta izstrādes laikā.



46. attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēma. 1. variants – 1 pieslēguma punkts Daugavgrīvas ielai. Avots: SIA „METRUM”, 2017.



47. attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēma. 2. variants – nosakot jaunas sarkanās līnijas lokālpārplānojuma izpētes teritorijā vai nodibinot servitūtu. Avots: SIA „METRUM”, 2017.



48. attēls. Daugavgrīvas ielas attīstības priekšlikums un pieslēguma punkti lokālplānojuma teritorijai. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(5) Inženiertehniskā apgāde

Visu inženierkomunikāciju izvietojumu un pieslēgumus jāprecizē turpmākās projektēšanas procesā (būvprojektu izstrādes ietvaros), paredzot tehniski un ekonomiski izdevīgākos risinājumus. Pirms būvprojekta izstrādes jāpieprasa inženierinfrastruktūras izbūvei nepieciešamos atbildīgo institūciju tehniskos noteikumus.

Veicot ēku projektēšanu un būvniecību, kā arī izbūvējot jaunas inženierkomunikācijas jāievēro noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums” (spēkā no 01.10.2014.), kā arī citi spēkā esošie Latvijas būvnormatīvi.

Esošo un plānoto inženiertīklu ekspluatācijas aizsargjoslas precizē turpmākās projektēšanas un inženiertīklu izbūves gaitā, atbilstoši inženiertīklu faktiskajam izvietojumam, saskaņā ar būvprojektu un izpilduzmērījumiem.

55. attēlā attēlots lokālpārvaldības teritorijā plānoto brauktuvi/piebraucamo ceļu orientējošs šķērsprofils.

Ūdensapgāde un kanalizācija

Lokālpārvaldības risinājumi izstrādāti saskaņā ar Latvijas būvnormatīviem (LBN), Latvijas valsts standartiem (LVS), Aizsargjoslu likumu, LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums”, Rīgas domes 17.12.2002. saistošajiem noteikumiem Nr. 39 „Rīgas ūdensvada un kanalizācijas tīklu un būvju ekspluatācijas, lietošanas un aizsardzības noteikumi” un citu spēkā esošu normatīvo aktu prasībām.

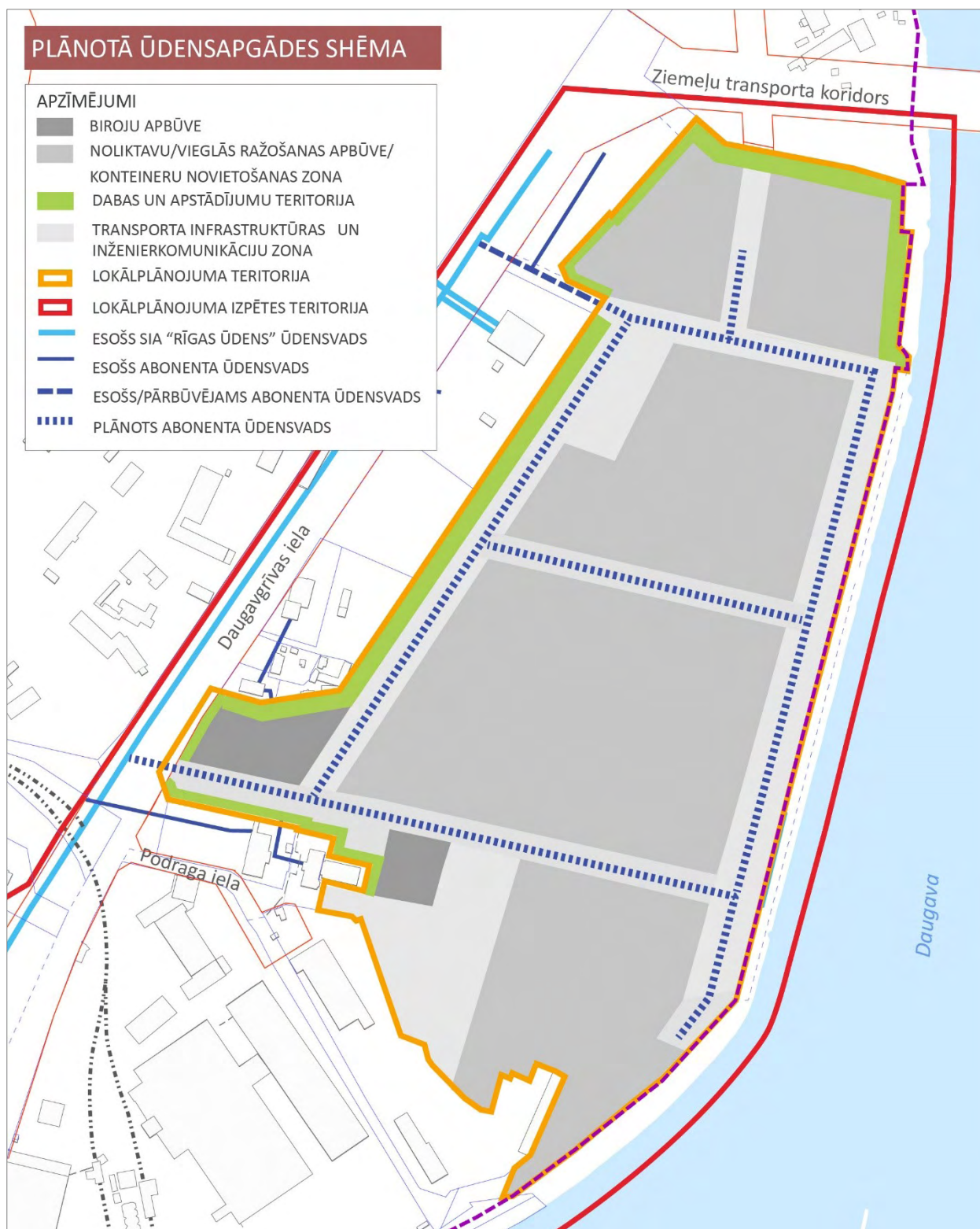
Ūdensapgāde tiek paredzēta no pilsētas centralizētā ūdensvada Daugavgrīvas ielā. Dzeramā ūdens patēriņš jānosaka objekta būvprojektēšanas posmā, vadoties no Latvijas būvnormatīviem LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija” un LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves.

Lokālpārvaldības risinājumi paredz atdalītu sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīklu no lietus ūdens tīkla. Sadzīves un ražošanas notekūdeņu novadīšana ir paredzēta Rīgas pilsētas centralizētajos notekūdeņu tīklos atbilstoši 2005. gada 20. decembra Rīgas domes saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām. Kanalizācijas notekūdeņu daudzums jānosaka pielietojot Latvijas būvnormatīvu – LBN 223-15 „Kanalizācijas būves” un Būvprojektā jāiekļauj detalizēti notekūdeņu aprēķini, ņemot vērā plānoto saimniecisko darbību un plānoto darbinieku skaitu.

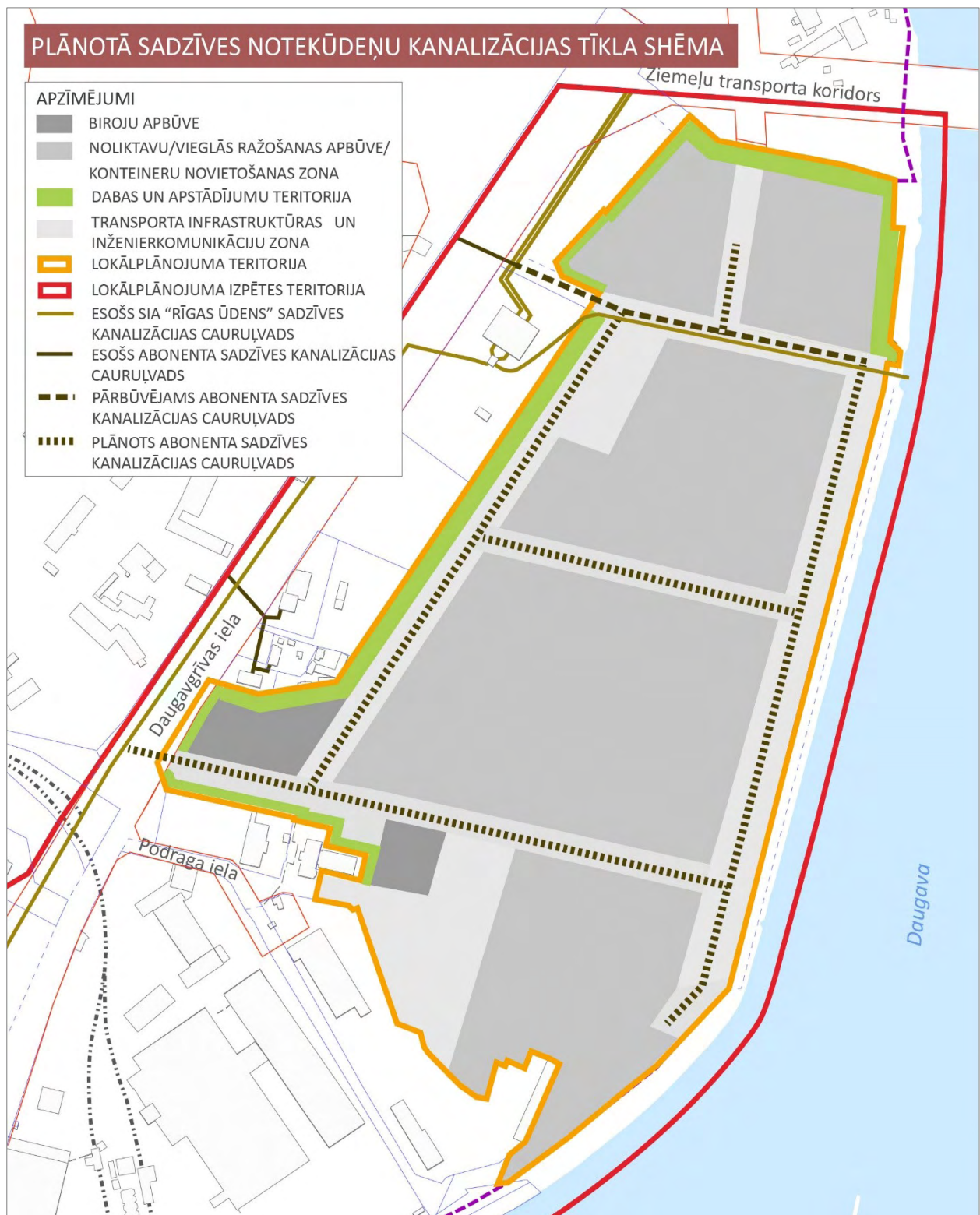
Pamatojoties uz lokālpārvaldības teritorijas īpašnieku sniegto informāciju, lokālpārvaldības teritorijā esošo ūdensapgādes urbumu Nr. 1016 pašlaik nav plānots tamponēt. Līdz ar to, ap minēto urbumu ir nosakāma aizsargjosla un ievērojamo aprobežojumi atbilstoši Aizsargjoslu likuma 39. panta 1. punktam un 2004. gada 20. janvāra MK noteikumu Nr. 43 „Aizsargjoslu ap ūdens ņemšanas vietām noteikšanas metodika” III nodaļai.

Atbilstoši Rīgas domes saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumi” 51. punktam, urbuma ekspluatācijas laikā ir nepieciešams nodrošināt piebraukšanu operatīvo dienestu transportlīdzekļiem, ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai, kas nodrošina urbuma ekspluatāciju.

Ja turpmākā projektēšanas gaitā tiek nolemts, ka urbums netiks izmantots, tad to nepieciešams tamponēt (likvidēt) saskaņā ar 06.09.2011. MK noteikumu Nr. 696 „Zemes dzīļu izmantošanas licenču un bieži sastopamo derīgo izraktnu ieguves atļauju izsniegšanas kārtība” 21. punktu.



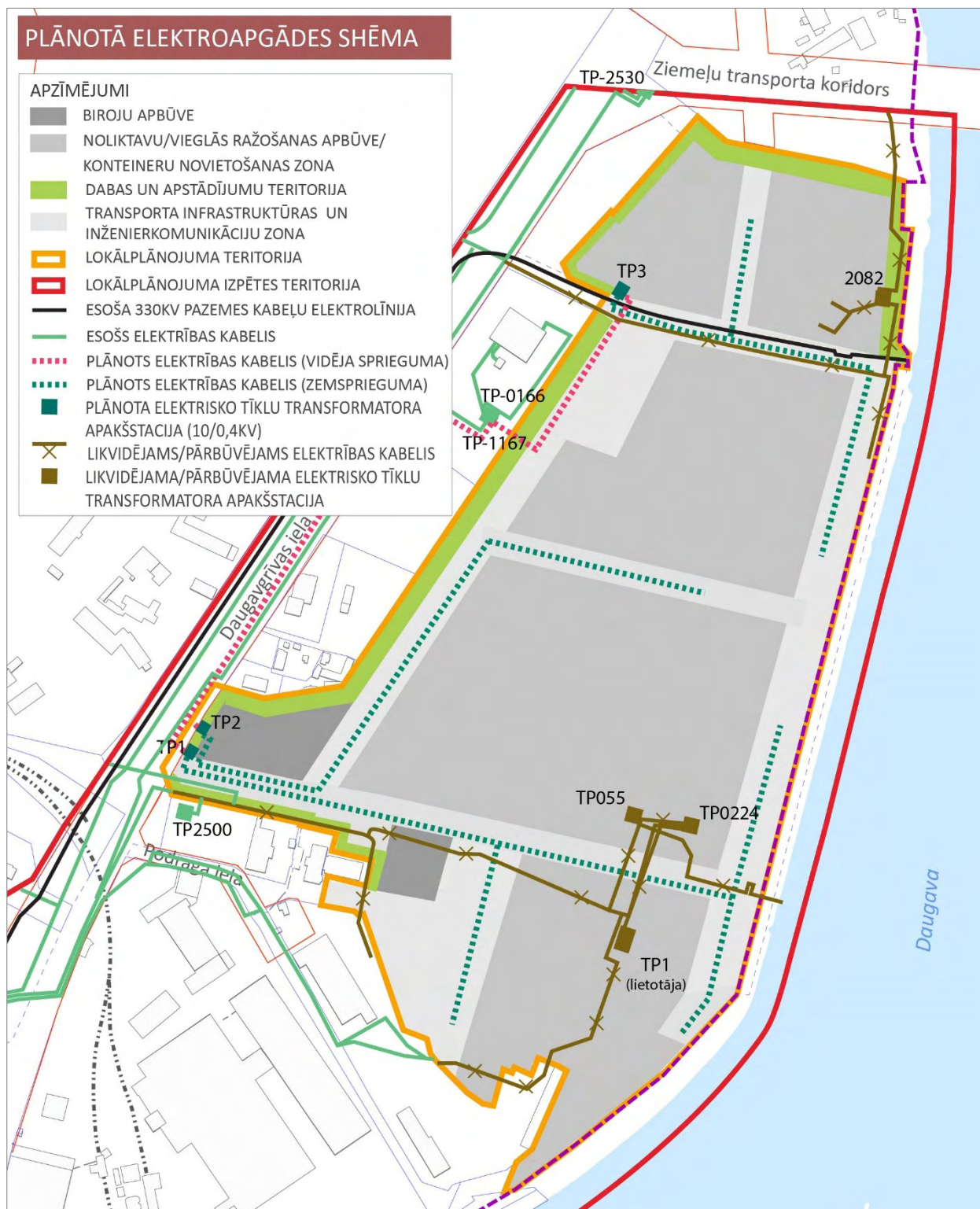
49. attēls. Plānotā ūdensapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.



50. attēls. Plānotā sadzīves notekūdeņu kanalizācijas shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Elektroapgāde

Kā lokālplānojuma teritorijas barošanās avots ir plānota 110 kV A/ST Nr. 137 – Zunda un 10 kV līnija FN-1065.



51. attēls. Plānotā elektroapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Ņemot vērā, ka lokālplānojuma teritorija ir neapbūvēta, nepieciešams izbūvēt jaunu 10/0,4kV elektroapgādes tīklu ar 10/0,4 kV transformatoru apakšstacijām. No 10/0,4 kV transformatoru apakšstacijām, lokālplānojuma teritorijā plānotajās brauktuvēs, paredzētas 0,4kV zemsprieguma elektroapgādes kabeļu zonas, tādējādi nodrošinot iespēju saņemt nepieciešamo elektroapgādi visiem plānotajiem objektiem.

Lokālpārvaldības izstrādes laikā ir veikts orientējošais slodzes aprēķins:

- Plānotajai biroju apbūvei – 250kW;
- Noliktavu/vieglās ražošanas objektiem – 1000kW;
- Lokālpārvaldības teritorijā esošo brauktuvi apgaismošanai – 10kW.

34. attēlā shematiski attēlots elektroapgādes tīklu un būvju novietojums. Shēmai ir informatīvs raksturs un tā sniedz vispārīgu ieskatu lokālpārvaldības zemes vienību perspektīvajai elektroapgādei.

Izstrādājot detālpārvaldību vai būvprojektu zemes gabaliem, kas atrodas šī lokālpārvaldības teritorijā, nepieciešams pieprasīt precizētus AS "Sadales tīkls" tehniskos noteikumus ēku būvniecībai un elektroapgādei.

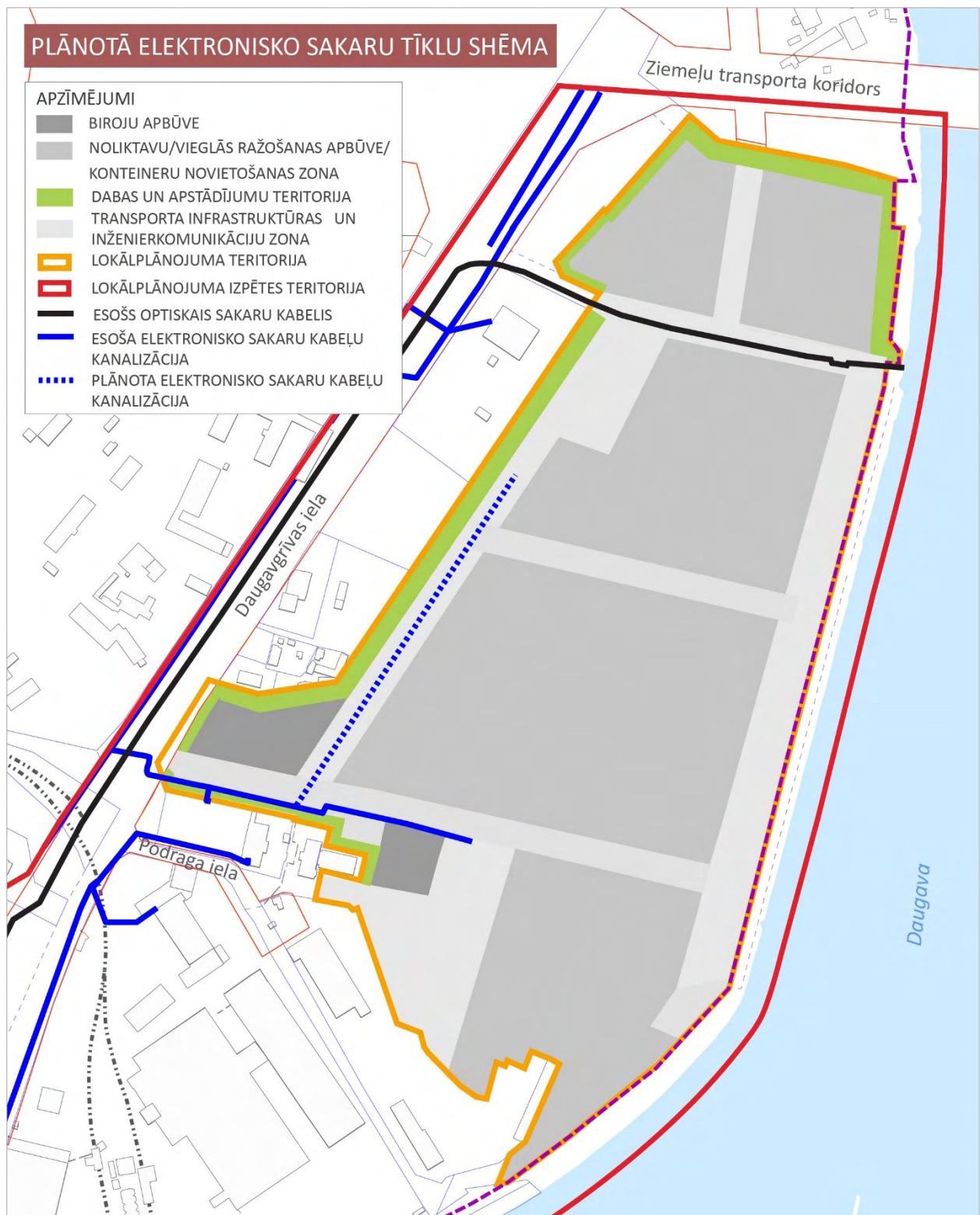
Konkrēts sadales skapju (sadales punktu) izvietojums jāparedz ēku un būvju būvprojekta stadijā. Ēku iekšējos telekomunikāciju tīklus jāizbūvē pēc nepieciešamības, ievērojot normatīvos aktus un „Eiropas standarta NE 50173 1 2002” tehniskās prasības. Sakaru tīklu un objektu izvietojums un risinājums jāprecizē vājstrāvu ārējo tīklu būvprojektā. Zem ēku pamatiem kabeļu ieguldīšana nav atļauta.

Elektronisko sakaru komunikācijas

Lokālpārvaldības risinājumi paredz saglabāt esošos sakaru kabeļus, kā arī nodrošināt jaunu sakaru kabeļu kanalizācijas ievadu izbūvi Podraga ielā un katram klientam atsevišķi. Sadales skapjus (sadales punktus) var izvietot ielas sarkano līniju zonā, starp ielas sarkano līniju un plānoto elektroapgādes kabeļu zonu, ne tuvāk par 0,3 m no ielas sarkanās līnijas.

Konkrēts sadales skapju (sadales punktu) izvietojums jāparedz būvprojekta stadijā. Ēku iekšējos telekomunikāciju tīklus jāizbūvē pēc nepieciešamības, ievērojot normatīvos aktus un „Eiropas standarta NE 50173 1 2002” tehniskās prasības. Sakaru tīklu un objektu izvietojums un risinājums jāprecizē elektronisko sakaru tīklu būvprojektā.

Ēku iekšējos telekomunikāciju tīklus jāizbūvē pēc nepieciešamības, ievērojot normatīvos aktus un „Eiropas standarta NE 50173 1 2002” tehniskās prasības.



52. attēls. Plānotā elektronisko sakaru tīklu shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Gāzapgāde

Lokālpārveidojuma risinājumi paredz:

- perspektīvā plānotajā inženierkomunikāciju koridorā izvietot sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa atbilstoši Latvijas valsts standartiem un citu spēkā esošu normatīvo dokumentu prasībām.
- saglabāt esošo elektroaizsardzības staciju un elektroaizsardzības iekārtas kabeļu novietni atbilstoši AS “Latvijas gāze” nosacījumiem.

Konkrētu objektu nodrošināšanai nepieciešamo gāzapgādes tīklu un objektu izvietojums un jauda jānosaka objekta būvprojektēšanas posmā. Tehniskos noteikumus objekta gāzes apgādei patērētājam jāpieprasa Sabiedrības Gāzapgādes attīstības departamenta Klientu piesaistes daļā pēc lokālpārvaldes apstiprināšanas pašvaldībā.



53. attēls. Plānotā gāzapgādes shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Siltumapgāde

Atbilstoši Rīgas domes Mājokļu un Vides departamenta Vides pārvaldes 09.05.2016. nosacījumiem lokālpārvaldes izstrādei Nr. DMV-16-1248-dv un saskaņā ar Rīgas domes 2015. gada 22. septembra

saistošajiem noteikumiem Nr. 167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” lokālpārvaldības teritorija atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda (NO₂) un daļiņu PM₁₀ gada vidējā koncentrācija ir robežās no 30 līdz 40 Ng/m³. II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlei un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

Ēkas būvkonstrukcijas un siltumapgādes risinājumi jāizvēlas ņemot vērā ekonomiskos un vides faktorus, kā arī likumu „Par ēku energoefektivitāti”. Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības teritorija atrodas AS “Rīgas siltums” centralizētās siltumapgādes zonā, tad kā piemērotākais kurināmais ēku siltumapgādei ir ieteicama centralizētā siltumapgāde. Ēku būvprojekti izstrādājami saskaņā ar LBN 231-15 „Dzīvojamo un publisko ēku apkure un ventilācija”. Papildus jebkuram apkures veidam ieteicams izmantot solārās enerģijas kolektorus gan apkures, gan karstā ūdens nodrošināšanai ēkās.

Lietus kanalizācija

Lokālpārvaldības risinājumi paredz dalītās sistēmas izbūvi – sadzīves notekūdeņu tīkls atdalīts no lietus ūdens tīkla. Lietus ūdens savākšana no brauktuvēm un laukumiem lokālpārvaldības teritorijā paredzēta slēgta tipa, pa pašteses vadiem. Daļu lietus ūdens ir plānots novadīt Podraga ielā izvietotajā pilsētas lietus ūdens kanalizācijas kolektorā DN 1000mm un daļu 2 esošās (rekonstruējamās) lietus kanalizācijas izvades vietās Daugavā (skatīt 54. attēlu). Pirms to ievadīšanas Daugavā jāuzstāda atbilstošas attīrīšanas ierīces, lai nodrošinātu lietusūdeņu attīrīšanu. Esošos lokālos lietus kanalizācijas tīklus lokālpārvaldības teritorijā paredzēts demontēt, izņemot 2 lietus kanalizācijas izvades punktus, kurus ir plānots rekonstruēt.

Konkrēti lietus notekūdeņu novadīšanas risinājumi jāizstrādā būvprojekta ietvaros. Konkrēti tehniskie noteikumi pieprasāmi Rīgas domes Satiksmes departamentam.

Atmosfēras nokrišņu notekūdeņu caurplūdes aprēķini jāveic pēc nokrišņu intensitātes uz virsmas laukumu un noteces veidošanās apstākļiem.

Zemesgabalos, veicot ēku tehnisko projektēšanu, jāparedz risinājumi papildus lietusūdeņu savākšanai un, ja nepieciešams, teritorijas drenāžai/nosusināšanai ēkas būvvieta, ņemot vērā plānoto ēku un būvju izvietojumu un konkrētās vietas gruntsūdens līmeni.

(6) Ugunsdrošība

Būvju lietošanas veidus, izvietojumu, ugunsdrošības attālumus un piebrauktuves jāprojektē atbilstoši Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 „Būvju ugunsdrošība” prasībām.

Apbūves teritorijas ēkām un būvēm jānodrošina piebrauktuves ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai. Piebrauktuves, iebrauktuves un caurbrauktuves platums nedrīkst būt mazāks par 3,5m, augstums – ne mazāks par 4,25 m. Piebrauktuves ugunsdzēsības transportlīdzekļiem apzīmē saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 238 “Ugunsdrošības noteikumi” 1. pielikuma prasībām, kā arī ar ceļa zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi”.

Lokālpārvaldības teritorijas tiešā tuvumā ir izbūvēts centralizētās ūdensapgādes tīkls ar ugunsdzēsības hidrantiem, taču to izvietojums pilnībā nenodrošina teritorijas ugunsdzēsības vajadzības. Ņemot vērā minēto, lokālpārvaldības risinājumi paredz:

- jaunu ūdensapgādes sistēmas izveidi ar cilpveida tīkliem,
- jaunu ugunsdzēsības hidrantu uzstādīšanu.

Ārējo ugunsdzēsības ūdensapgādi jāparedz saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 “Ūdensapgādes būves” un to izpildei piemērojamiem standartiem. Jāparedz centralizēta ūdensapgādes sistēma ar cilpveida tīkliem, uz ūdensvada maģistrālēm paredz aizvarus vai aizbīdņus atsevišķo posmu atvienošanai, gaisa vārstus ūdensvadu atgaisošanai un izlaides ūdensvadu iztukšošanai. Ugunsdzēsības hidrantiem jāparedz aizsardzība pret sasalšanu ziemā.

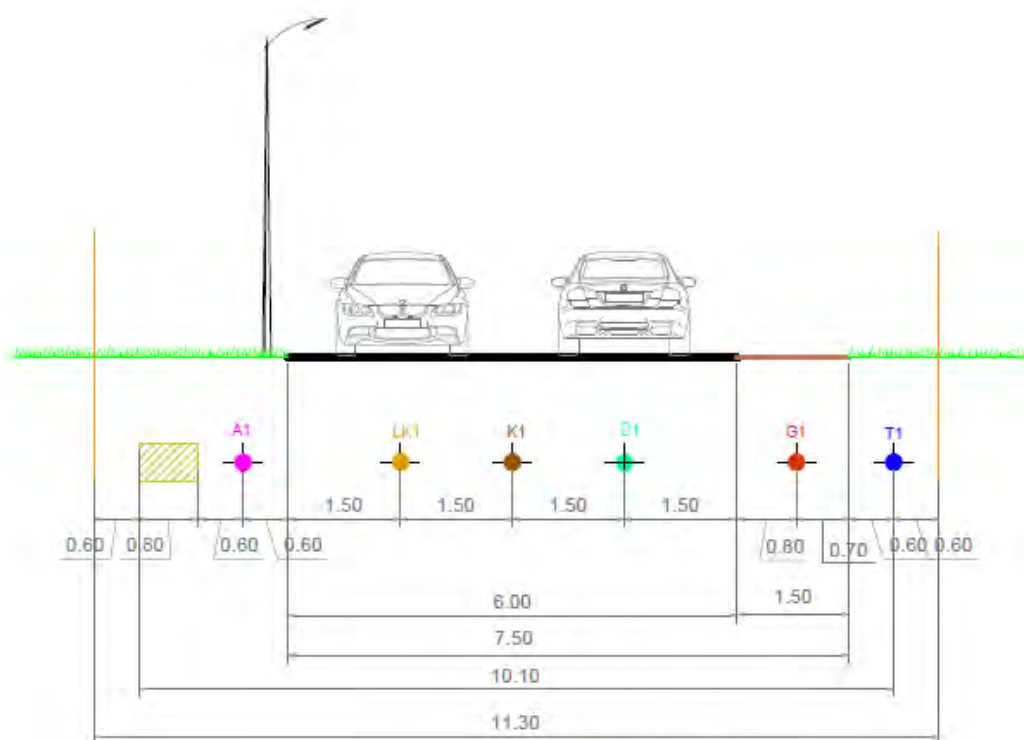
Hidrantu izvietojums ir precizējams turpmākā projektēšanas gaitā tā, lai nodrošinātu katras ēkas vai būves ārējo ugunsdzēsību no vismaz diviem hidrantiem un vismaz trīs stundu laikā.



54. attēls. Plānotās lietuss kanalizācijas shēma. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

Ugunsdzēsības hidrantus jāizbūvē saskaņā ar Latvijas standartiem LVS NE 14339 “Apakšzemes ugunsdzēsības hidranti”, LVS NE 14384 “Virszemes ugunsdzēsības hidranti” un LVS 187 “Ugunsdzēsības hidrantu nacionālās prasības”. Jāņem vērā nepieciešamie ūdens patēriņi ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai, kā arī saimnieciskajām un sadzīves vajadzībām. Ugunsdzēsības ūdensapgādes sistēmu, ugunsdzēsības ūdensņemšanas vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām apzīmē atbilstoši Ugunsdrošības noteikumu 1. pielikuma prasībām.

LOKĀLPĀRVEIDOJUMA TERITORIJAS PERSPEKTĪVO BRAUKTUVJU ŠĶĒRSPROFILS



APZĪMĒJUMI

- G1 PLĀNOTS ŪDENSVADS
- K1 PLĀNOTS KANALIZĀCIJAS VADS
- LK1 PLĀNOTS LIETUS KANALIZĀCIJAS VADS
- G1 PLĀNOTS GĀZES VADS
- T1 PLĀNOTA SAKARU KABEĻU KANALIZĀCIJA
- PLĀNOTA 0,4 - 20KV ELEKTRĪBAS KABEĻA ZONA
- A1 PLĀNOTS APGAISMES KABELIS
- BRAUKTUVE
- GĀJĒJU IETVE
- APZAĻUMOTA TERITORIJA
- MINIMĀLI PIEĻĀUJAMĀIS HORIZONTĀLAIS ATTĀLUMS NO PAZĒMES KOMUNIKĀCIJĀM LĪDZ BŪVJU PAMATIEM

Piezīmes:

1. Šķēršprofils precizējams izstrādājot būvprojektu.
2. Minimālais attālums starp lietus kanalizācijas un saimnieciskās kanalizācijas cauruļu ārējām sienām pieļaujams līdz 0,4m. Atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" nosacījumiem.

55. attēls. Lokālpārveidojuma teritorijas perspektīvo brauktuves šķēršprofilu. Avots: SIA „METRUM”, 2017.

(7) Teritorijas inženiertehniskā sagatavošana

Turpmākās projektēšanas gaitā, t.i., būvprojekta izstrādes ietvaros, ir veikama teritorijas inženierģeoloģiskās sagatavošanas risinājumu izstrāde, atbilstoši veiktajai inženierģeoloģiskajai izpētei, tādējādi nodrošinot ekonomiski un tehniski pamatota būvprojekta izstrādi un būvdarbu veikšanu.

Inženierizpēte būvniecības vajadzībām ietver ģeodēzisko un topogrāfisko izpēti, ģeotehnisko izpēti un hidrometeoroloģisko izpēti, kuru rezultātā, izstrādājot būvprojektu, izstrādājams labākais risinājums teritorijas inženiertehniskajai sagatavošanai.

Teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas ietvaros veicama veco pazemes komunikāciju tīklu demontāža vai renovācija.

(8) Citi risinājumi

Pamatojoties uz to, ka ir mainījusies Podraga attīstības koncepcija un notiek atgriešanās pie tās vēsturiskās izmantošanas kā rūpniecības teritorijai, lokālpārvaldības teritorija tiek izslēgta no Rīgas teritorijas plānojumā iekļautās Podraga detālpārvaldības teritorijas, grozot 17. pielikumā „Galvenās aizsargjoslas un citi zemes gabalu izmantošanas aprobežojumi” noteiktās detālpārvaldības teritorijas robežas.

4.3. Ietekme uz blakus esošo zemesgabalu pašreizējo izmantošanu un to turpmākās attīstības iespējām

Lokālpārvaldības teritorijas atrodas pilsētas daļai, kas piekļaujas Rīgas brīvostas teritorijai. D tā robežojas ar zemesgabalu, kur jau notiek ar ostu darbību saistīta uzņēmējdarbība. Arī zemesgabalu, kas atrodas uz R no teritorijas, esošā un plānotā teritorijas attīstība pašreizējā situācijā būtiski neietekmē – zemesgabalos ar kadastra apzīmējumu 0100 077 0045, 0100 077 2003 un 0100 077 2021 atrodas ar komercdarbību un nolikta saistīta apbūve, savukārt lokālpārvaldības izpētes teritorijas daļā, kas atrodas uz D no lokālpārvaldības teritorijas ir esoša ražošanas teritorija, kurai ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr. 4649 ir noteikts funkcionālais zonējums “Rūpnieciskās apbūves teritorija”. Līdz ar to bijušās Podraga ielas teritorija tiks attīstīta kā vienota funkcionālā rakstura teritorija - Rūpnieciskās apbūves teritorija.

Lokālpārvaldības risinājumi paredz izveidot jaunu multifunkcionālu teritoriju, kas sevī ietvertu gan biroju, nolikta, vieglās ražošanas apbūvi, gan arī citas loģistikai un ražošanai nepieciešamās būves.

Lokālpārvaldības teritoriju no tuvumā esošajiem Ilģuciema dzīvojamās apbūves kvartāliem atdala Daugavgrīvas un Lidoņu iela, kā arī esošā apstādījumu teritorija, līdz ar to var uzskatīt, ka lokālpārvaldības risinājums būtiski neietekmēs šo pieguļošo teritoriju turpmāko attīstību.

Lai konstatētu lokālpārvaldības īstenošanas radīto tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi, Rīgas domei, izmantojot valsts vides monitoringa un citus pieejamos datus, atkarībā no Lokālpārvaldības paredzēto risinājumu uzsākšanas laika, vismaz vienu reizi plānošanas periodā (2024. gadā vai salāgojot ar nākošajā plānošanas perioda teritorijas plānošanas monitoringa ziņojuma termiņiem) jāizstrādā monitoringa ziņojums un jāiesniedz (arī elektroniskā veidā) Vides pārraudzības valsts birojam.

4.4. Lokālpārvaldības uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam

Rīgas teritorijas plānošanas grozījumu priekšlikums jeb lokālpārvaldības risinājums atbilst ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentam „Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030.gadam” (apstiprināta ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 302), kur noteikti Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības mērķiem, rīcības virzieniem un stratēģiskajām nostādnēm pilsētvides attīstībai:

- Viens no Stratēģijas ilgtermiņa attīstības mērķiem, kas ir tieši saistīts ar ekonomiku ir **IM2 – inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika.**

(30) „Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”

(31) „Rīgas pilsētas ekonomikas balsts ir šādas prioritārās nozares: osta, transports un loģistika, ķīmiskā rūpniecība, datoru tehnoloģijas, elektrotehnikas ražošana, profesionālie, zinātniskie un tehniskie pakalpojumi, metālizstrādājumu ražošana un mašīnbūve, tūrisms un izglītība”.

- Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni, tai skaitā: „**Labvēlīga uzņēmējdarbības vide un augsta ekonomiskā aktivitāte**”,

kas ņemot vērā valsts un ES attīstības prioritātes un Rīgas pilsētas iedzīvotāju viedokli par aktuālām problēmām pilsētā ir noteikts kā viens no trijiem pilsētas attīstības prioritārajiem rīcības virzieniem.

- Starp Stratēģijā noteiktajām stratēģiskajām nostādnēm pilsētvides attīstībai kontekstā ar sagatavoto Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu priekšlikumu, var minēt sekojošas stratēģiskās nostādnas:

SN4 Teritorijas izmantošana

(255) „Jānosaka prasības ilgtspējīgai teritorijas izmantošanai un būvniecībai, sekmējot augstas kvalitātes arhitektūras rašanos un mūsdienīgu būvniecības tehnoloģiju izmantošanu”.

(256) „Nosakot atļautos teritorijas izmantošanas parametrus, jābalstās uz potenciāli attīstāmo īpašumu pieļaujamo ietekmi uz apkārtējo vidi jeb dzīves telpu un sabiedrības vispārējām interesēm”.

SN8 Pārdomāta industriālā attīstība

(277) „Nepieciešams veicināt ražošanas nozaru attīstību”.

(278) „Industriālo teritoriju atļautās izmantošanas maiņa uz jauktu izmantošanu ir neatgriezenisks process, kas ilgtermiņā negatīvi ietekmē pilsētas ekonomiku kopumā, tādēļ jāierobežo industriālo teritoriju platību samazināšanās, vienlaikus nosakot Rīgas pilsētas pašvaldības lomu un ieguldījumu industriālo teritoriju attīstībā”.

- Primāri Rīgas pilsētas telpiskā attīstība Stratēģijā tiek plānota pēc kompaktas pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus. Lai arī lokālpārvaldības teritorija nav iekļauta prioritāri attīstāmo teritoriju starpā (atrodas līdztekus noteiktajai prioritārajam attīstības teritorijai, ko plānots attīstīt līdz 2030.gadam, t.i., teritorija uz D starp Daugavgrīvas ielu un Daugavu), Stratēģijā minēts:

(200) „Prioritārās attīstības teritorijas lielākoties ir vietas, kurās jau pašlaik notiek vai tuvākajā laikā tiek plānota aktīva saimnieciskā darbība, t.sk. būvniecība...”.

Prioritāro attīstības teritoriju attīstība ir stratēģiski nozīmīga visas pilsētas mērogā – tā būtiski ietekmē Rīgas izaugsmi kopumā.

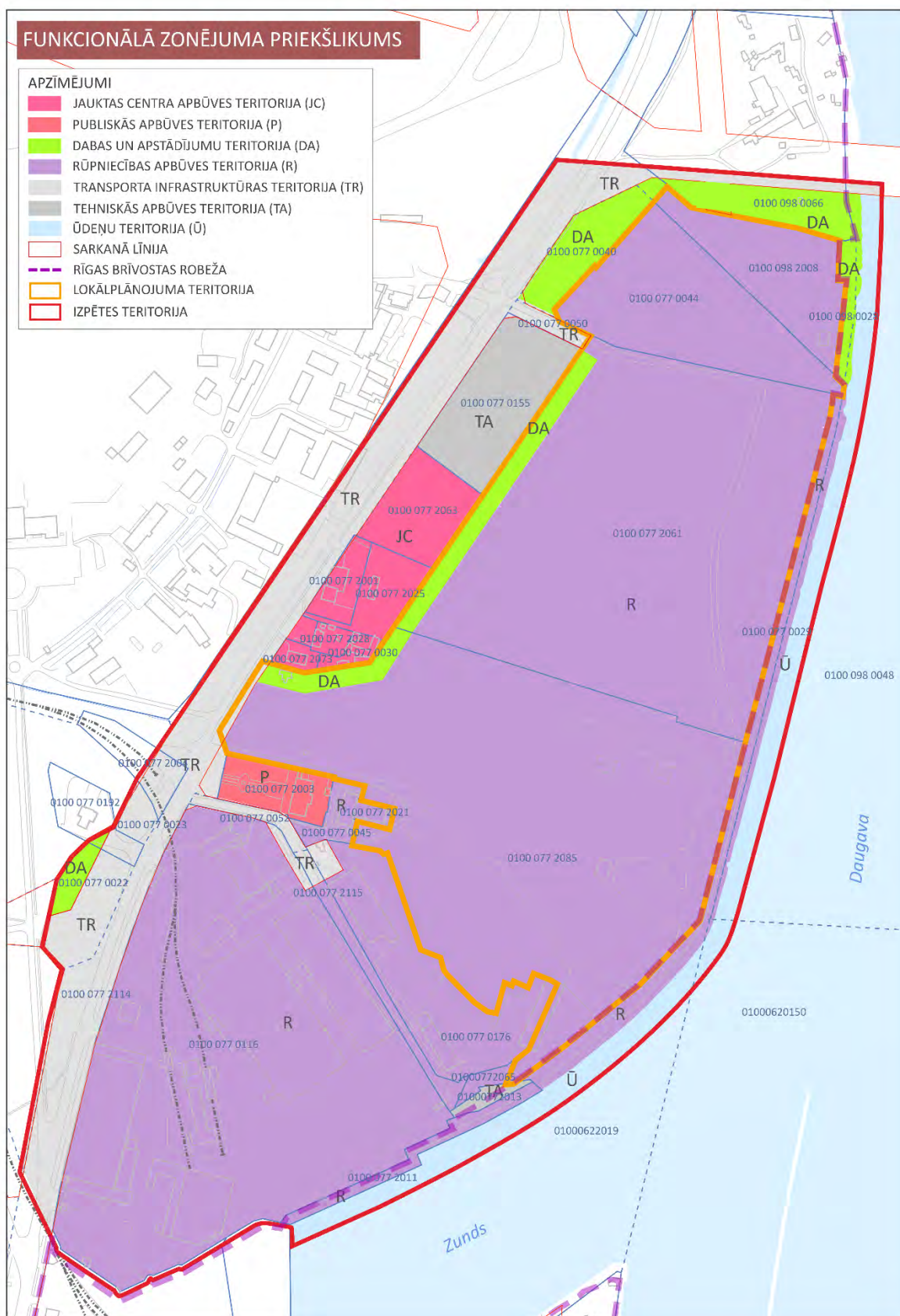
Plānotā lokālpārvaldības teritorija piekļaujas un faktiski iekļaujas Rīgas pilsētas Struktūrplānā attēlotajās ražošanas teritorijās – Spilves dzelzceļa lokā un tai piegulošajās ražošanas teritorijās.

4.5. Priekšlikums izpētes teritorijas funkcionālajam zonējumam un telpiskajai attīstībai

Kā liecina pašreizējā situācija, Rīgas teritorijas plānojumā paredzētās vērienīgās Centra apbūves teritorijas izpētes teritorijā nav īstenojušās. Ņemot vērā teritorijas vēsturisko izmantošanu, novietojumu un reālo ekonomisko situāciju un Rīgas pilsētas attīstības prognozes, secināms, ka pašlaik, kā arī vidējā termiņā un ilgtermiņā, šajā teritorijā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais teritorijas funkcionālais zonējums nav pamatojams un būtiski apgrūtina zemes īpašnieku iespējas pilnvērtīgi izmantot īpašumu saimnieciski un ekonomiski pamatotiem mērķiem.

Veicot lokālpārvaldības izpētes teritorijas izpēti lokālā līmenī, kā arī apstiprināto lokālpārvaldības zemesgabalam Daugavgrīvas ielā 93, lokālpārvaldības izpētes teritorijai ir izstrādāts priekšlikums jaunam teritorijas funkcionālajam zonējumam atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240 (skatīt 56. attēlu). Lai nodrošinātu esošās dzīvojamās un komercdarbības apbūves vizuālu aizsardzību no plānotās rūpnieciskās apbūves, papildus plānota Dabas un apstādījumu josla izpētes teritorijas Z daļā.

Izstrādātais priekšlikums, pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izvērtējuma, ir integrējams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.



56. attēls. Priekšlikums izpētes teritorijas funkcionālajam zonējumam. Avots: SIA „METRUM”, 2017.