



**Rīgas domes
Pilsētas attīstības departaments**
Amatu iela 4, Rīga, LV1050
tālr.67012947, pad@riga.lv
www.rdpad.lv

Rīgas brīvostas pārvalde
Kalpaka bulvāris 12, Rīga, LV1010
www.rop.lv

SIA „METRUM”
Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV1011
tālr.80008100,
metrum@metrum.lv
www.metrum.lv

LOKĀLPLĀNOJUMS

Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu

Izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (spēkā no 01.05.2015.)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Ierosinātājs: Rīgas brīvostas pārvalde

Lokālplānojuma izstrādes vadītāja:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

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

Projekta vadītāja: Māra Kalvāne

Līguma Nr.: 90-16-00016 (20.07.2016.)

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	4
1. LOKĀLPĀRVALDĪBAS IZSTRĀDES PAMATOJUMS	5
1.1. Teritorijas attīstības mērķis un uzdevumi	5
1.2. Funkcionālais zonējums un teritorijas atļautā izmantošana saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam	7
2. LOKĀLPĀRVALDĪBAS TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS, VĒSTURISKAIS KONTEKSTS UN TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI	16
2.1. Lokālpārvaldības teritorijas vispārīgs raksturojums	16
2.1.1. Fiziski ģeogrāfiskais apraksts	16
2.1.2. Apbūve un teritorijas esošā izmantošana	18
2.1.3. Esošā publiskā ārtelpa	22
2.2. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts	23
2.3. Rīgas brīvostas darbība lokālpārvaldības teritorijā	33
2.4. Dzīvojamās apbūves un iedzīvotāju kopienas attīstība Kundziņsalā	39
2.5. Dabas vērtības	44
2.5.1. Biotopi	44
2.5.2. Ornitofauna	45
2.5.3. Saldūdens biotopi, vaskulārie augi un mieturālģes	46
2.6. Transporta infrastruktūra	48
2.6.1. Ielas, autotransporta savienojumi	48
2.6.2. Dzelzceļš	49
2.6.3. Sabiedriskais transports	50
2.6.4. Gājēji un velosatiksmē	52
2.6.5. Ūdens transports un un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra	53
2.7. Inženiertehniskā apgāde, meliorācija, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti	55
2.7.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti	55
2.7.2. Meliorācijas sistēmas raksturojums	64
2.7.3. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi	65
2.7.4. Ģeodēziskie tīkla punkti	66
2.8. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski	69
2.8.1. Piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas	69
2.8.2. Vides troksnis	69
2.8.3. Gaisa piesārņojums	71
2.8.4. Paaugstināta riska objekti un teritorijas	74
3. LOKĀLPĀRVALDĪBAS RISINĀJUMU APRAKSTS UN TO SAISTĪBA AR PIEGUĻOŠAJĀM TERITORIJĀM	76
3.1. Lokālpārvaldības risinājumi un to pamatojums	76
3.1.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums	76
3.2. Lokālpārvaldības risinājumu apraksts	77
3.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi	77
3.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums	79
3.2.3. Meliorācijas sistēmas attīstība dzīvojamā zonā un plānotie pretplūdu pasākumi	86

3.3.	Transporta būvju sistēmas attīstības priekšlikums transporta plūsmu izpētes teritorijā	91
3.3.1.	Plānotie objekti apkārtnē	92
3.3.2.	Satiksmes infrastruktūras uzlabojumi	93
4.	LOKĀLPĀRVALDES RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030.GADAM	95

IEVADS

Lokālpārvaldes izstrāde tiek veikta saskaņā ar Rīgas domes 09.06.2015. pieņemto lēmumu Nr.2631 „Par Kundziņsalas un teritorijas starp Sarkandaugavas attekā, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu Lokālpārvaldes kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu, lokālpārvaldes teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu” (protokols Nr.56, 38.§). Lokālpārvaldes izstrādes ierosinātais ir Rīgas brīvostas pārvalde.



1.attēls. Lokālpārvaldes teritorijas novietojums Rīgas pilsētā.
Avots: SIA „METRUM”, 2016

Lokālpārvalde izstrādā saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628 (spēkā no 01.05.2015.), MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - MK

30.04.2013. noteikumi Nr.240) u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 09.06.2015. lēmumu Nr.2631), 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.

Lokālpārvalde sastāv no trijām savstarpēji saistītām sastāvdaļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par lokālpārvaldes izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta lokālpārvaldes sējumā „Pārskats par lokālpārvaldes izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā 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, kas aktualizēta 2014.gadā. Lokālpārvaldes paskaidrojuma rakstā attēlu sagatavošanai ir izmantoti 2016.gadā uzņemti SIA „METRUM” fotoattēli.

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

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpārvaldes, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 17.08.2016. pieņēma lēmumu Nr.43 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Ņemot to vērā, lokālpārvaldes veikta minētā procedūra atbilstoši normatīvo aktu prasībām (Vides pārskata izstrādātājs: SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”).

1. LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS

1.1. 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 nodrošinātu Rīgas Brīvdabas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Kundziņsalā, precizētu ostas pievedceļu kategorijas (šķērsprofilus), kā arī sabalansētu Rīgas Brīvdabas un pieguļošo dzīvojamo rajonu attīstību.

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

1. Teritorijas turpmākās izmantošanas un funkcionālā zonējuma plānošana:
 - 1.1. Veikt esošās situācijas analīzi un noteikt iespējamās attīstības scenārijus Kundziņsalas un tai pieguļošās zonas Sarkandaugavā, Daudersalā un pie Uriekstes ielas (saskaņā ar grafisko shēmu “Lokālplānojuma teritorijas robeža”) teritorijas attīstībai;
 - 1.2. Izstrādāt priekšlikumu Kundziņsalas teritorijas un tai pieguļošās zonas Sarkandaugavā, Daudersalā un pie Uriekstes ielas (saskaņā ar grafisko shēmu “Lokālplānojuma teritorijas robeža”) turpmākās izmantošanas funkcionālajām zonām un to apakšzonām;
 - 1.3. Noteikt funkcionālo zonējumu Kundziņsalas teritorijā un tai pieguļošās zonas Sarkandaugavā, Daudersalā un pie Uriekstes ielas (saskaņā ar grafisko shēmu “Lokālplānojuma teritorijas robeža”). Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus un apbūves rādītājus.
 - 1.4. Izvērtējot Kundziņsalas uzņēmumu radīto ietekmi uz vidi, attēlot lokālplānojuma teritorijā esošo un plānoto paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un noteikt ierobežojumus tajās.
 - 1.5. Noteikt atbilstošus teritorijas apbūves un izmantošanas ierobežojumus transporta infrastruktūras teritorijas negatīvās ietekmes uz savrupmāju, mazstāvu dzīvojamās un daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijām mazināšanai lokālplānojuma teritorijā, kā arī sniegt priekšlikumus negatīvās ietekmes mazināšanai pieguļošajā Sarkandaugavas apkaimes dzīvojamās apbūves daļā.
 - 1.6. Lokālplānojuma teritorijā noteikt tādas turpmākās attīstības iespējas, kas nodrošina savstarpēji saskaņotu transporta infrastruktūras teritoriju un savrupmāju, mazstāvu dzīvojamās un daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju attīstības interešu ievērošanu.
2. Transporta organizācijas un izpētes teritorijas transporta lineārās infrastruktūras plānošana:
 - 2.1. Veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam. Attēlot grafiski pašreizējo vieglā, sabiedriskā un kravas autotransporta maģistrālo plūsmu lielumus un virzienus.
 - 2.2. Noteikt Kundziņsalā plānoto, ar uzņēmējdarbību saistīto būvniecības projektu radīto, transporta plūsmu apjomus un to sadalījumus pa virzieniem.
 - 2.3. Izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, izdalot vieglā un kravas autotransporta plūsmas ar uzrādītām diennakts vidējām satiksmes intensitātes vērtībām.
 - 2.4. Izstrādāt priekšlikumus un risinājumus Kundziņsalas dienvidu daļas transporta sistēmas savienojumam ar Eksporta ielu, ņemot vērā Kundziņsalu attīstības scenārijus. Pirms izstrādes minētos scenārijus saskaņot ar Rīgas domes Pilsētas attīstības un Satiksmes departamentiem.
 - 2.5. Izstrādāt priekšlikumus un risinājumus Kundziņsalas dienvidaustrumu daļas savienojumam ar Tvaika ielu, saglabājot Tvaika ielas nepārtrauktu divu joslu kustību katrā virzienā no un uz

Viestura prospekta līdz Tiltas ielai. Pirms izstrādes minētos scenārijus saskaņot ar Rīgas domes Pilsētas attīstības un Satiksmes departamentiem.

- 2.6. Lokālpārplānojuma ietvaros rast risinājumus tiltas izbūvei esošo sarkano līniju koridorā pār Sarkandaugavu, ņemot vērā SIA "Man-Tess" objektu Tvaika ielā 7A un Tvaika ielā 7 k-1 riska zonas un esošos ierobežojumus tajās.
- 2.7. Izstrādāt perspektīvos ielu šķērsprofilus visām plānotajām ielām.
- 2.8. Projektējot jaunus ielu sarkano līniju apgrūtinājumus uz zemes gabaliem, saņemt saskaņojumu no zemes īpašnieka.
3. Inženiertehniskās infrastruktūras plānošana:
 - 3.1. Izstrādāt meliorācijas sistēmas shēmu un precizēt pretplūdu pasākumus.
4. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas no LR Vides pārraudzības valsts biroja saņemt atbilstošo lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālpārplānojumam.

Saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011) un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628, apstiprinot lokālpārplānojuma risinājumus, t.i., izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālpārplānojuma 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 lokālpārplānojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

1.2. Funkcionālais zonējums un teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 15.pielikumu „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu noteikts sekojošs funkcionālais zonējums (grafiski funkcionālais zonējums attēlots 2.attēlā):

Rīgas brīvostas teritorijā:

- „Jūras ostas apbūves teritorija (O_o)”;
- “Ostas jauktas apbūves teritorija (O_j)”;
- “Ostas apstādījumu un dabas teritorija (O_A)”;
- “Ūdens teritorija (Ū)”;
- “Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām”.

Lokālpārplānojuma teritorijas dienvidu un austrumu daļā, kas atrodas ārpus Rīgas brīvostas teritorijas, noteikts funkcionālais zonējums:

- “Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju (J)”;
- “Jaukta apbūve ar ražošanas un komercdarbības funkciju (J_R)”;
- “Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām”;
- “Ūdens teritorija (Ū)”;
- “Apstādījumu un dabas teritorija (A)”.

1.tabula. Lokālpārplānojuma teritorijā noteiktie funkcionālie zonējumi, un tajos ietvertās prasības

Funkcionālais zonējums	Definīcija un galvenie izmantošanas veidi	Galvenie apbūves rādītāji un citi noteikumi
 “Jūras ostas apbūves teritorija (O_o)”  Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu	<u>Definīcija:</u> teritorija, kur atļautā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ Komerciāla rakstura objekts; ■ Transporta infrastruktūras objekts; ■ Vispārīgās ražošanas uzņēmums; ■ Navigācijas un hidrotehniskā būve; ■ Vairumtirdzniecības objekts; ■ Degvielas un gāzes uzpildes stacija; ■ 110kV un 330kV apakšstacija; ■ Šķiroto atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts; ■ Ārpustelņu (atklātai) uzglabāšanai nepieciešamā būve; ■ Virszemes ūdensobjektu tīrīšanas un padziļināšanas	<u>Maksimāla apbūves intensitāte:</u> 280% <u>Brīvās teritorijas rādītājs</u> (tiek noteikts tikai komerciāla rakstura objektiem): 10%

	rezultātā iegūtās grunts novietne; ■ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ■ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam	
 “Ostas jauktas apbūves teritorija (JO)”	<u>Definīcija:</u> teritorija, kur atļautā izmantošana ir komerciāla rakstura objektu, tirdzniecības un pakalpojumu objektu un vieglās ražošanas uzņēmumu būvju būvniecība, teritorijas un būvju izmantošana ražošanas un ar ostas darbību saistītu objektu vajadzībām. <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ Komerciāla rakstura objekts; ■ Tirdzniecības un pakalpojumu objekts (tajā skaitā tehniskās apkopes stacija); ■ Vieglās ražošanas uzņēmums; ■ Vairumtirdzniecības objekts; ■ Šķiroto atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts; ■ Transporta infrastruktūras objekts; ■ Navigācijas un hidrotehniskā būve; ■ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši RTIAN 250.¹⁷ punktam	<u>Zemesgabala minimālā brīvā teritorija:</u> 10% <u>Maksimālā apbūves intensitāte:</u> 110% (līdz 3 stāvu apbūvē) un 140% (4 stāvu apbūvē) <u>Vieglo ražošanas uzņēmumu izvietošana:</u> gar B, C, D kategorijas ielām, kā arī zemesgabalos, kas robežojas ar ražošanas un komercdarbības apbūves teritoriju vai jūras ostas teritoriju. Mājas atļauts renovēt vai rekonstruēt, piemērojot savrupmāju apbūves teritorijas prasības. Apbūves teritorijā ievēro prasības jauktas apbūves teritorijai ar ražošanas funkciju (J_R) apbūvei un izmantošanai, ciktāl Ostas teritorijas noteikumi nenosaka savādāk.
 “Ostas apstādījumu un dabas teritorija (O_A)”	<u>Definīcija:</u> dažādu funkciju, it īpaši ekoloģisko, rekreācijas un pilsētas tēla veidošanas funkciju nodrošināšanai saglabāta vai speciāli izveidota teritorija. <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ Mežs; ■ Parks; ■ Ielu un dzelzceļa joslu apstādījumi; ■ Krastmalu apstādījumi; ■ Navigācijas tehnisko līdzekļu izvietošana; ■ Biotopu apsaimniekošanai nepieciešamās īslaicīgas lietošanas būves; ■ Dabas tūrisma nepieciešamo skatu torņu, laipu un tamlīdzīgu objektu būvniecība;	Ostas apstādījumu un dabas teritorijā ievēro apstādījumu un dabas teritoriju (A) prasības apbūvei un izmantošanai, ciktāl Ostas teritorijas noteikumi nenosaka savādāk.

	Transporta infrastruktūras darbības nodrošināšanai nepieciešamās būves, izņemot īpaši aizsargājamās teritorijās.	
 “Ūdens teritorija (Ū)”	<u>Definīcija:</u> dabisku vai mākslīgu virszemes ūdensobjektu (ūdensteču un ūdenstilpju) akvatorijas gada vidējā ūdens līmeņa stāvoklī. <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ Hidrotehniskās būves (piestātnes, ūdensobjektu krasta stiprinājumi, rievienas, pāļi, moli, steķi, slipi, navigācijas būves, sezonas viļņlauži, piestātņu akvatoriju aizsardzībai u.tml.); ■ Būves, kas nepieciešamas, lai nokļūtu līdz kuģošanas līdzekļiem (krasta balsts, pieejas tilts, laipa, rampa, u.tml.); ■ Transporta infrastruktūras objekti (piemēram, tilti, gājēju tiltiņi), inženiertīklu pārvadi un zemtekas, respektējot esošās un perspektīvās kuģu satiksmes prasības būvju konstrukciju izvietojuma augstumam un dziļumam, kā arī aprobežojumus inženierkomunikāciju aizsargjoslās; ■ Laivu un jahtu osta; ■ Peldošās būves ar publiskām funkcijām atbilstoši prasībām un noteikumiem peldošo būvju un peldmāju teritorijās; ■ Peldmājas; Peldvietas.	Upes vai ezera krasta līniju drīkst izmainīt tikai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā krastu nostiprināšanai, lai novērtu to tālāku eroziju, kā arī peldvietu, laivu un motorizēto ūdens transportlīdzekļu piestātņu izbūvei. Ūdens objektu apsaimniekošanas plānos (ekspluatācijas noteikumos), lokālpārplānojumā, detālpārplānojumā vai piestātņu būvprojektos nosaka krasta līniju un muliņu (steķu) robežlīniju, kuģu ceļus līdz galvenajiem kuģu ceļiem un navigācijas aprīkojumu, pietauvošanās veidu, kā arī uzrāda dziļuma mērījumus.
 “Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām”	<u>Definīcija:</u> <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ Ceļš; ■ Laukums; ■ Transporta infrastruktūras objekts; ■ Īslaicīgas lietošanas būves un mazās arhitektūras formas; ■ Transportlīdzekļu novietne, ja tas paredzēts ar detālpārplānojamu; ■ Ielu stādījumi; ■ Inženiertehniskās apgādes tīkli un būves. Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam	
 “Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju (J)”	<u>Definīcija:</u> Jauktas apbūves teritoriju iedala jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorijā (J) un jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorijā (Jr)	<u>Maksimālā apbūves intensitāte:</u> ■ 80% (līdz 2 stāvu apbūvē); ■ 110% (3 stāvu apbūvē); ■ 140% (4 stāvu apbūvē); ■ 180% (5 stāvu apbūvē);

 Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu	Atļautā izmantošana: ■ Daudzdzīvokļu nams; ■ Komerčiāla rakstura objekts; ■ Tirdzniecības un pakalpojumu objekts; ■ Savrupmāja; ■ Dvīņu māja; ■ Rindu māja; ■ Nolikta; ■ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava); ■ Transporta infrastruktūras objekts; ■ Izglītības iestāde; ■ Sabiedriskā iestāde; ■ Kultūras iestāde; ■ Zinātnes iestāde; ■ Ārstniecības iestāde; ■ Sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāde; ■ Sporta būve; ■ Transportlīdzekļu novietne; ■ Degvielas un gāzes uzpildes stacija, kura aprīkota ar pazemes tvertnēm; ■ Viegļās ražošanas uzņēmums teritorijās, kas nerobežojas ar savrupmāju apbūves teritoriju, dzīvojamās apbūves teritoriju, publiskās apbūves teritoriju un esošu dzīvojamo vai publisko apbūvi, bet gadījumos, kad robežojas – ja tas paredzēts detālplānojumā; ■ Laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam. Izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts un atsevišķu veidu bīstamo atkritumu savākšanas punkts ārstniecības iestādēs.	■ 220% (6 stāvu apbūvē); ■ 260% (7 – 9 stāvu apbūvē); ■ 320% (10 – 12 stāvu apbūvē); ■ 400% (13 – 17 stāvu apbūvē); ■ 500% (18 – 24 stāvu apbūvē); ■ 600% (25 un vairāk stāvu apbūvē) <u>Zemesgabala minimālā brīvā teritorija:</u> ■ 50% (līdz 2 stāvu apbūvē); ■ 40% (3 stāvu apbūvē); ■ 35% (4 stāvu apbūvē); ■ 30% (5 stāvu apbūvē); ■ 25% (6 stāvu apbūvē); ■ 21% (7 – 9 stāvu apbūvē); ■ 18% (10 – 12 stāvu apbūvē); ■ 15% (13 – 17 stāvu apbūvē); ■ 12% (18 – 24 stāvu apbūvē); ■ 10% (25 un vairāk stāvu apbūvē) Pirmsskolas, pamata vai vidējo vispārējo izglītības iestāžu apbūvē ievēro šādus apbūves rādītājus: <u>Minimālā brīvā teritorija – 100% un maksimālā apbūves intensitāte – 70%</u>
 “Jaukta apbūve ar ražošanas un komercdarbības funkciju (J_R)”   Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu	Definīcija: Jauktas apbūves teritoriju iedala jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorijā (J) un jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorijā (J_R) Atļautā izmantošana: ■ Komerčiāla rakstura objekts; ■ Tirdzniecības un pakalpojumu objekts; ■ Būvju būvniecība ražošanas vajadzībām (vieglās ražošanas un vispārīgās ražošanas uzņēmums); ■ Profesionālās izglītības iestādes; ■ Sabiedriskā iestāde;	Maksimālā apbūves intensitāte: ■ 200% (līdz 5 stāvu apbūvē); ■ 300% (6 – 9 stāvu apbūvē); ■ 400% (10 un vairāk stāvu apbūvē) Minimālā brīvā teritorija: ■ 15% (līdz 5 stāvu apbūvē); ■ 13% (6 – 9 stāvu apbūvē); ■ 10% (10 un vairāk stāvu apbūvē) Profesionālo izglītības iestāžu apbūvē ievēro šādus rādītājus: <u>minimālā brīvā teritorija – 100%</u>

	■ Kultūras iestāde; ■ Zinātnes iestāde; ■ Ārstniecības iestāde; ■ Sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāde; ■ Sporta būve; ■ Transporta infrastruktūras objekts; ■ Transportlīdzekļu novietne; ■ Prāmju terminālis; ■ Kruīza kuģu terminālis; ■ Degvielas un gāzes uzpildes stacija; ■ 110 kV un 330 kV apakšstacija; ■ Šķīto atkritumu savākšanas laukums, izlietotā iepakojuma pieņemšanas punkts un atsevišķu veidu bīstamo atkritumu savākšanas punkts ārstniecības iestādēs; ■ Nolikta; ■ Vairumtirdzniecības objekts; ■ Virszemes ūdensobjektu tīrīšanas un padziļināšanas rezultātā iegūtās grunts novietne; ■ Mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava). Laivu un jahtu ostu un pietātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 250.¹⁷ punktam.	un <u>maksimālā apbūves intensitāte</u> – 70%
 “Apstādījumu un dabas teritorija (A)”	<u>Definīcija:</u> Apstādījumu un dabas teritorija (A) ir dažādu funkciju, it īpaši ekoloģisko, rekreācijas un pilsētas tēla veidošanas funkciju nodrošināšanai saglabātas vai speciāli izveidotas, ar augiem apaugušas vai apaudzētas teritorijas. <u>Atļautā izmantošana:</u> ■ mežs; ■ mežaparks; ■ parks; ■ skvērs; ■ ielu un dzelzceļa apstādījumu joslas (alejas, bulvāri, joslu veidu apstādījumi vai citi speciāli veidoti un kopti apstādījumi ielas sarkano līniju robežās, starp ielas sarkano līniju un būvlaidi, apstādījumu joslas gar dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, aizsargdambji pret teritorijas applūšanu); ■ krastmalu apstādījumi; ■ īpaši aizsargājamā dabas teritorija, mikroliegums; ■ ģimenes dārziņi;	Krastmalu apstādījumi: ■ publiski pieejama krastmala ir nenorobežota josla gar virszemes ■ ūdensobjekta krastu, kas sākas no ūdens akvatorijas un nav mazāka par tauvas joslu, izņemot esošas apbūves gadījumus tauvas joslā; ■ krastmalu apstādījumi ir stādījumu aizņemta teritorija virszemes ūdensobjektu tauvas un krastmalas joslā; ■ krastmalu apstādījumos un krastmalas izmantošanā ievēro Aizsargjoslu likuma prasības un virszemes ūdensobjektu apsaimniekošanas noteikumus, kā arī tauvas joslas izmantošanas noteikumus saskaņā ar Zvejniecības likumu.

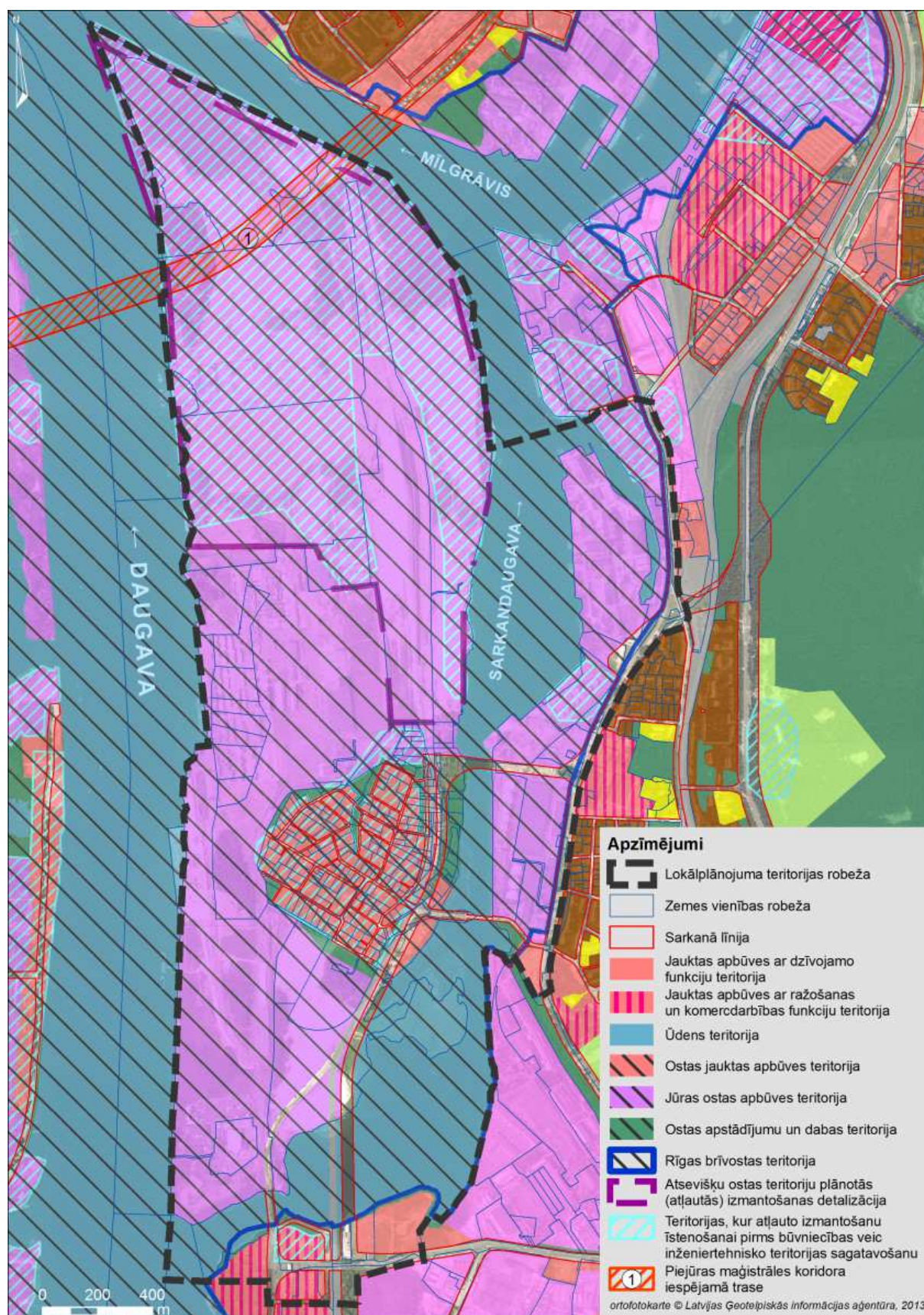
	■ dabas tūrisma nepieciešamo skatu torņu, laivu un tamlīdzīgu objektu būvniecība; ■ laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra ■ velonovietne.	
--	---	--

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 16.pielikumu "Stāvu skaita plāns", lokālpārvaldības teritorija galvenokārt ietilpst teritorijā, kurā ir noteikts maksimālais apbūves augstums - 24 metri. Lokālpārvaldības teritorijā, kas atrodas ārpus Rīgas brīvostas teritorijas, maksimāli pieļaujamais stāvu skaits ir noteikti 5 stāvi (skatīt 3.attēlu).

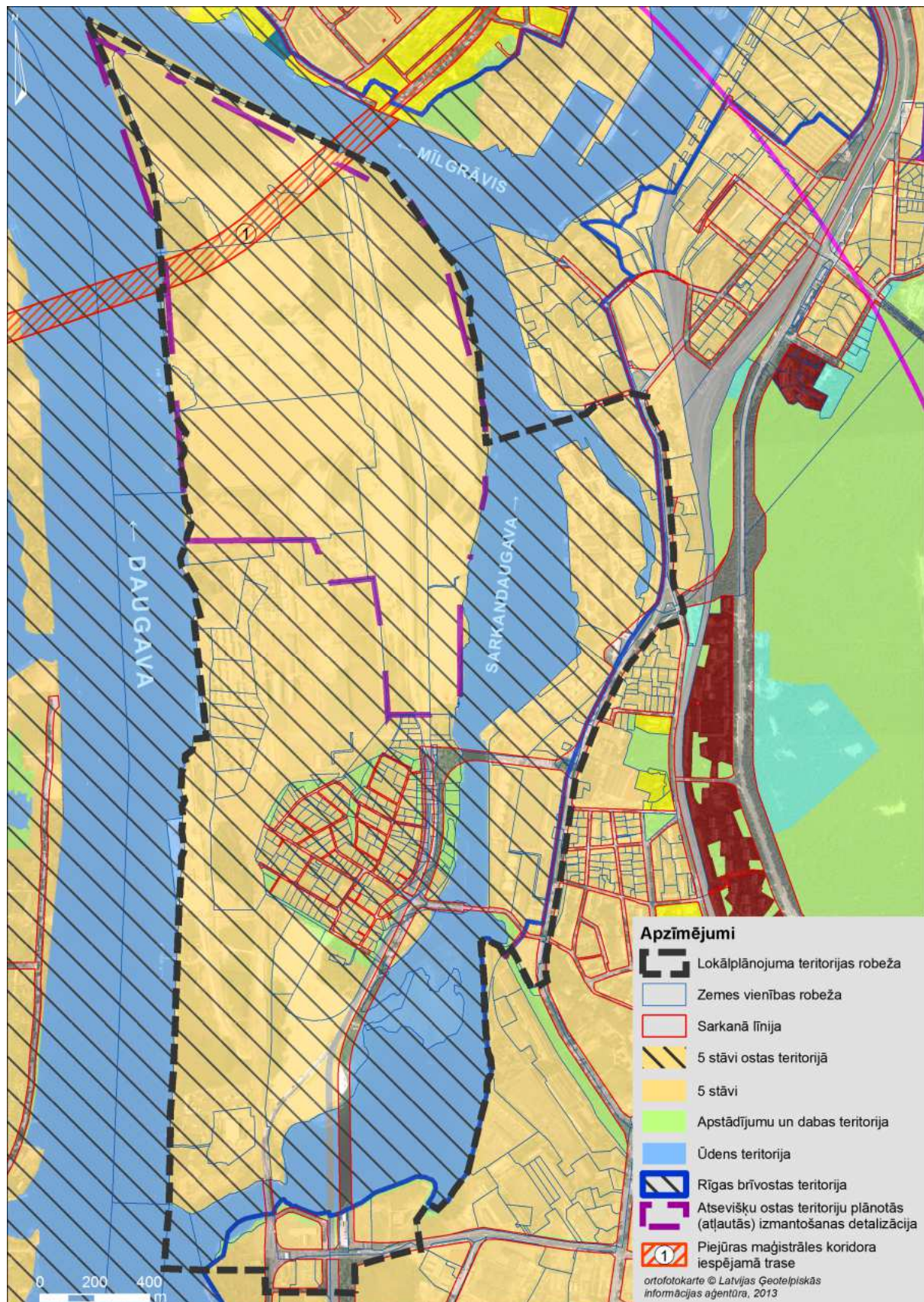
Atzīmējams, ka saskaņā ar teritorijas plānojumā noteikto, Kundziņsalas ziemeļu daļu šķērso plānotās Piejūras maģistrāles iespējamās trases koridors (skatīt 2., 3.attēlu).

1.tabula skatāma kontekstā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošo noteikumu grozījumu 11.pielikumu „Atsevišķo ostas teritoriju plānotās(atļautās) izmantošanas detalizācija” (skat. 4.attēlu), kur ir pievienotas shēma un nosacījumi, kurā norādīta detalizēta plānotā (atļautā) izmantošana atsevišķajām ostas teritorijas daļām, t.sk. Kundziņsalai. Teritorija Kundziņsalā, uz kuru attiecas Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošo noteikumu grozījumu 11.pielikums ir noteikta gan 15.pielikumā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (skatīt 2.attēlu), kā arī 16.pielikumā “Stāvu skaita plāns” (skatīt 3.attēlu) – kā “Atsevišķu ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija”.

Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošo noteikumu grozījumu 11.pielikumā „Atsevišķo ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija” ir noteikti papildus apzīmējumi un izmantošanas nosacījumi „Jūras ostas apbūves teritorijām” - „OO-1”; „OO-2”; „OO-3”; „OO-4”; „Ostas ražošanas un komercdarbības teritorijām” – „OR-1” un „OR-2”. Minētie papildinājumi ir konkrētās teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas detalizētie noteikumi, kas tika iekļauti Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos līdz ar Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu apstiprināšanu (Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošo noteikumu Nr.5 redakcijā).

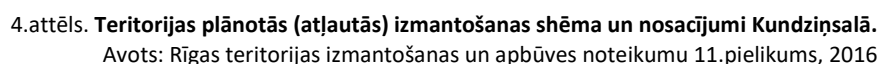


2.attēls. Zemes gabala funkcionālais zonējums atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2006.-2018.gadam
Avots: SIA "METRUM", vizualizējot Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam 15.pielikumu „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, 2016



3.attēls. Zemes gabalā atļautais stāvu skaits atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2016. – 2018.gadam
 Avots: SIA "METRUM", vizualizējot Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam 16.pielikumu "Apbūves stāvu skaita plāns", 2016

Teritorijas plānotās (atlautās) izmantošanas shēma Kundzinsalā



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

2.1. Lokālpārvaldes teritorijas vispārīgs raksturojums

Lokālpārvaldes teritorija atrodas Kundziņsalas apkaimē un Sarkandaugavas apkaimes rietumu daļā - starp Sarkandaugavas attekā, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu. Tā kopējā platība ir ~554 ha. Papildus lokālpārvaldes teritorijai ir noteikta arī transporta plūsmu izpētes teritorija (~1230 ha platībā), kurā jāveic esošās transporta sistēmas izpēte un analīze (skatīt 5.attēlu). Lokālpārvaldes teritorija gandrīz pilnībā atrodas Rīgas brīvdostā, izņemot atsevišķus zemes gabalus, no kuriem daži ir funkcionāli tieši saistīti ar Rīgas Brīvdostas darbību (piemēram teritorija Vējaķēlā pie Uriekstes ielas, kur izvietoti Rīgas Brīvdostas pārvaldes caurlaižu punkti).

Rīgas brīvdosta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī un stiepjas 14 km garumā gar Daugavas lejteci. Tā aizņem 6348 ha lielu platību, kas sastāv no 1962 ha sauszemes teritorijas un 4386 ha akvatorijas - 3115 ha ārējā reida un 1271 ha iekšējo ūdeņu¹. Rīgas osta ir pati lielākā Rīgas jūras līča osta un viena no nozīmīgākām Baltijas jūras ostām, redzams 5.attēlā.

Kundziņsala, t.sk. tās vēsturiskais dzīvojamais rajons, pilnībā ietilpst Rīgas brīvdostā. Kundziņsalas dzīvojamais rajons ir vēsturiski apbūvēts ar dzīvojamām ēkām, kas ir gan fizisko, gan juridisko personu īpašums un to lielākā daļa tiek izmantotas dzīvojamai funkcijai. Ostas teritorijas apsaimnieko vairāki desmiti nomnieku, kas darbojas noteiktās teritorijās (termināļos). Katra termināļa platība ir norobežota un iezogota, tajā izbūvēta atbilstoša infrastruktūra un norit intensīva saimnieciskā darbība. Savstarpēji termināļi savienoti ar asfaltētiem ceļiem un dzelzceļa tīklu. Starp termināļiem atrodas brīvas, līdz šim neapbūvētas platības.

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju 1997.gadā Kundziņsalā dzīvoja 449 iedzīvotāji, bet 2014.gadā - 402 iedzīvotāji. Šie dati liecina par salīdzinoši stabilu iedzīvotāju skaitu, bet ar tendenci samazināties.

Rīgas brīvdostas, lokālpārvaldes un lokālpārvaldes transporta plūsmu izpētes teritorijas attēlotas 5.attēlā.

2.1.1. Fiziski ģeogrāfiskais apraksts

Rīgas brīvdosta, t.sk. lokālpārvaldes teritorija, atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča galējā dienvidu daļā un Rīgas pilsētas teritorijā.

Kundziņsala ir liela apdzīvota sala Daugavas lejteci, iekšējās deltas paplašinājumā, ko no Daugavas upes labā krasta atdala Sarkandaugavas atteka. Salas garums ir aptuveni 4,5 kilometri, bet platums – aptuveni viens kilometrs. Kundziņsalas teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Ziemeļu rajonā un vienlaicīgi – Rīgas Brīvdostas robežās.

Kundziņsalas rajonā 17.gadsimtā bija vairākas mainīgu izmēru salas un saliņas (atsevišķos periodos pat 6 – 7 salas). Tagadējos apveidus Kundziņsala sāka iegūt 19.gs. sākumā, kad šajā rajonā tika paplašināta un padziļināta Daugavas kuģojamā gultne, izbūvēti aizsargdambji, kā arī notika atsevišķu salu saplūšana. Salas dienvidu daļā bijusi Pīļu sala, bet ziemeļu daļā – Kurpnieku, Zirgu, Gulbju un Rutku salas. Līdz ~20.gs. 80.tajiem gadiem kā atsevišķas salas pastāvēja arī Mazā Vējaķēlsala un Lakstīgalu sala - uz dienvidiem no Kundziņsalas (šodien - Uriekstes ielas rajonā). Tuvāk pie Sarkandaugavas, uz austrumiem no Kundziņsalas atradās Dauderu sala, kas līdz šodienai ir saglabājusies kā pussala.

¹ RB Vides pārskats 2014.gadam



5.attēls. Rīgas brīvostas, lokālplānojuma un transporta plūsmu izpētes teritorijas

No 20.gs. sākuma līdz 20.gs. 80-to gadu beigām, Kundziņsalas garums palielinājies par 0,7 km, virsa 0,5 - 5 m virs upes līmeņa. Visaugstākā ir salas augšējā daļa un R daļa (1,5 – 5 m), kas paaugstinātas, uzskalojot no Daugavas smiltis. Vēsturiski gar Sarkandaugavas attekas atradās zemas, purvainas, ar niedrēm aizaugušas joslas, kā arī nelielas pussalas un sīkas saliņas, kas šodien ir uzbērtas un nolīdzinātas, veidojot vienotu Kundziņsalas sauszemes teritoriju.

Salas pamatu veido 10 – 12 m biezs jaunāko aluviālo smilšaini grantaino nogulumu slānis. Salas zemākajās daļās virspusē atradās 1 – 2 m biezi māla un smilšmāla nogulumi, kūdra; aizaugušajās attekās – dūņas. (Enciklopēdija "Rīga", 1988)

Ūdens līmenis ostā atkarīgs no Daugavas upes līmeņa režīma. Stipru DR un R virziena vēju laikā ūdens līmenis upē var pacelties līdz 2 metriem un dažreiz pat vairāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni. Ūdens līmeņa krišanās Daugavā (līdz 1 m un zemāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni) ir reta un novērojama pie vasaras zemā ūdens līmeņa, ja ilgstoši pūš A un ZA virziena vēji.

Maigās ziemās ostā ledus nav. Bargās ziemās ostas akvatorija aizsalst uz četriem mēnešiem (decembra vidus – aprīļa vidus). Kuģošanu nodrošina ledlauzis un ostas velkoņi. ("Baltijas jūras locija, Latvijas piekraste", 2002).

Kurpnieku sala bija neliela sala Daugavas lejtecē iekšējās deltas paplašinājumā lejpus Kundziņsalas (šodien – Kundziņsalas ziemeļu daļā). Kurpnieku sala izveidojusies pēc Daugavas un Mīlgrāvja attekas dambja izbūves 19.gs. vidū. Vēlāk savienojās ar nelielo Zirgu salu Kundziņsalas augšgalā. Tās garums bija 0,9 km, platums 0,3 km, augstums līdz 2,5 m, lielākajā daļā – līdz 1 m. Neapdzīvota, purvainā, apaugusi ar krūmiem un niedrēm. Kurpnieku salu veidoja smalka, puteklaina smiltis ar dūnainas smiltis starpkārtām (10 -12 m) (Enciklopēdija "Rīga", 1988). 21.gs.sākumā Kurpnieku sala pievienota Kundziņsalai, aizberot purvainās zemienes un Daugavas attekas.

Sarkandaugava ir Daugavas labā pieteka, ~4 km gara un 100 - 700 m plata. Ar Sarkandaugavu ir savienotas vairākas attekas – Pīlūmuižas grāvis, Veizaļsalas līcis, kā arī Ūdru grāvis. Sarkandaugava ir sena Daugavas galvenā gultne (~13.-15.gs.). Līdz 19.gs. Sarkandaugavu sauca arī par Soda grāvi, jo raganu prāvu laikā tur pārbaudīta buršanā apsūdzēto "vaina" (Enciklopēdija "Rīga", 1988). Agrāk Sarkandaugavas pietekas augšgalā ieplūda ūdens no pilsētas ganību teritorijas (tagadējā Skanstes apkaimē). Teritorijas apbūvēšanas rezultātā Sarkandaugava līdz Ganību dambim gandrīz pilnībā ir aizbērtā. Sarkandaugavas ūdeņus pa cauruļvadu ievada tās neaizbērtajā lejasdaļā.

Kundziņsala atrodas Sarkandaugavas rietumu pusē, bet austrumu pusē bijusī Daudersala, Sarkandaugavas rūpnīcu rajoni un bijusī Lakstīgalu pussala. Sarkandaugavas kanālam ir divas ieejas – ziemeļu, kura savienojas ar Mīlgrāvja kanālu, un dienvidu, kura savienojas ar Daugavu. Kanāla kopējais garums ir 4100 m. No Sarkandaugavas kanāla kuģošanai izmanto tikai tā ziemeļdaļu – no ietekas Daugavā līdz esošajam autotiltam starp Kundziņsalu un Sarkandaugavu. ("Baltijas jūras locija, Latvijas piekraste", 2002).

2.1.2. Apbūve un teritorijas esošā izmantošana

Ostas noliktavu un ražošanas teritorijā Kundziņsalā un Sarkandaugavā (Lokālpārveidojuma teritorijā) ir izbūvēti dažādi termināļi un pietātnes, kravu laukumi, pievadceļi, un ar ostas darbību saistītas ēkas un būves, tai skaitā administrācijas (biroju) ēkas. Naftas termināls (pie Tvaika ielas) ietver gan krasta nostiprinājumu un pietātni ar tehnoloģisko laukumu un pieejas estakādi, tehnoloģiskā cauruļvadu estakādi un citas termināla krasta infrastruktūras būves, t.sk. rezervuāru parku, ugunsdzēsības sūkņu staciju, attīrīšanas ietaises, automatizācijas un sakaru sistēmas u.c. apbūvi.

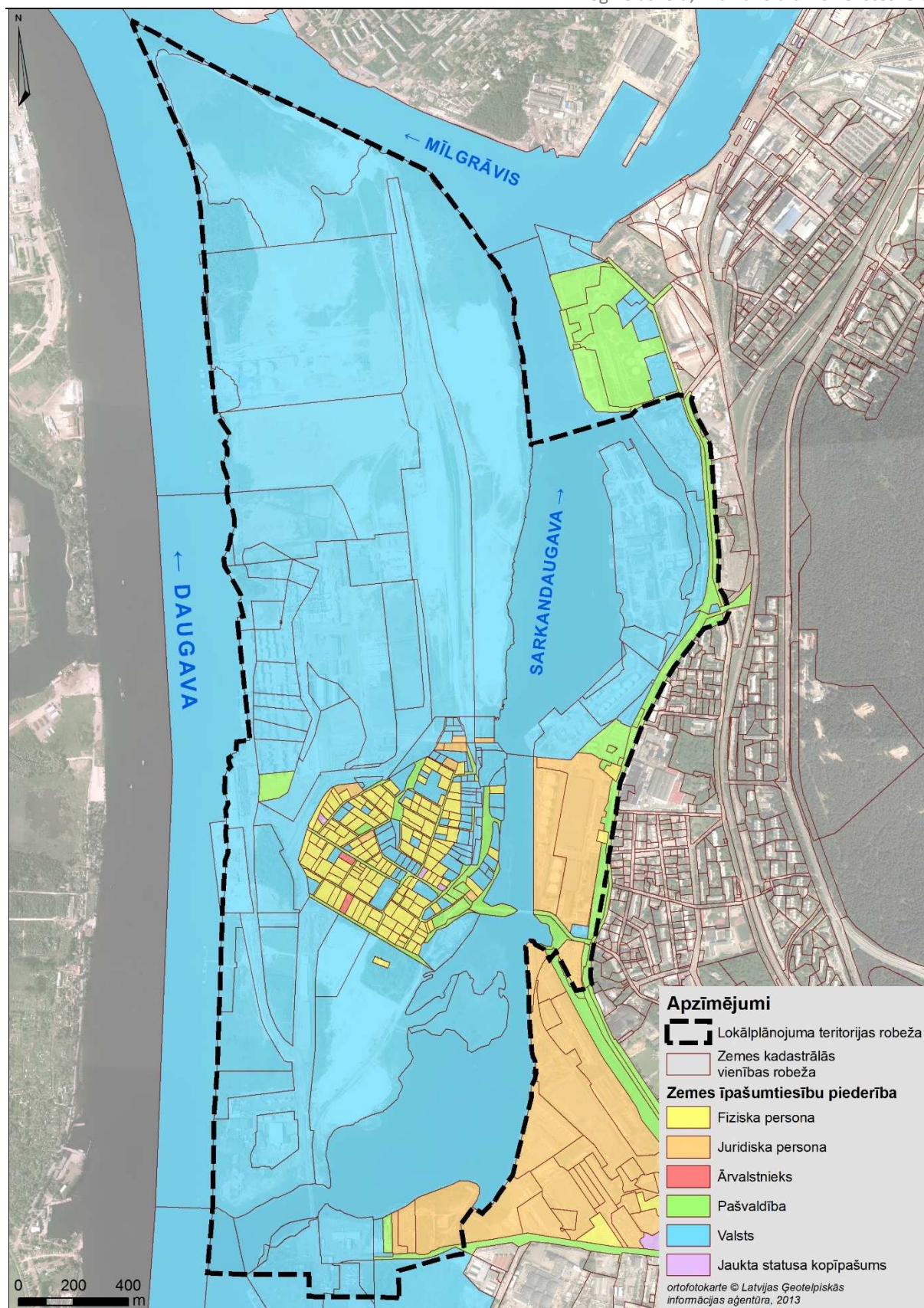
Kundziņsalas vidus daļā atrodas, ostas teritoriju ieskauja, individuālās mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (apmēram 30 ha liela). Dzīvojamais fonds ietver 1-2 stāvu dzīvojamās ēkas. Kundziņsalas apdzīvotajā daļā ir vairāk par 100 privātām dzīvojamām mājām. Vietām ir pamestas un neapdzīvotas teritorijas ar šobrīd aizaugušiem, veciem dārziem. Salas apbūvi vairāku gadsimtu garumā nelabvēlīgi ietekmējuši pavasara un rudens plūdi.

Kundziņsalas apkaimes dzīvojamās vides kvalitāte ir vērtēta, pēc Rīgas domes pasūtījuma izstrādātajā “Mājokļu attīstības tematiskajā plānojumā” (SIA “Grupa 93”, 2015.gads). Lai arī 2013.gadā veiktajās iedzīvotāju aptaujās Kundziņsalas iedzīvotāji bija atzinuši ka ir apmierināti ar dzīvi savā apkaimē, tomēr pēc ekspertu vērtējuma dzīves vides kvalitāte Kundziņsalas apkaimē ir ļoti zema – dzīves vides III kategorija ar vērtējumu tikai 5,7 punkti, kas ir ļoti tuvu viszemākajam vērtējumam Rīgā – 3,4 punkti (visaugstākais vērtējums ir Juglas apkaimē – 40,1 punkts). Sliktāka dzīves vides kvalitāte par Kundziņsalu, starp Rīgas pilsētā esošajām savrupmāju apbūves teritorijām, ir novērtēta tikai Beberbeķos un Mūkupurvā.

Dzelzceļa un kravas autotransporta satiksmei piemērotais tilts savieno Kundziņsalu ar Vējaķsalu (Uriekstes ielu), kas galvenokārt tiek izmantots kravas automašīnu satiksmei uz un no ostas, un autotransporta satiksmei paredzētais tilts savieno Kundziņsalu ar Sarkandaugavu (Tvaika ielu), kas galvenokārt tiek izmantots vieglā autotransporta un sabiedriskā transporta satiksmei, nodrošinot satiksmi no Kundziņsalas dzīvojamā rajona uz Sarkandaugavu. Ja telpiski Kundziņsala ir identificējama kā ģeogrāfiski vienota teritorija, tad funkcionāli un telpiski šī teritorija nav vienota. Ostas saimnieciskā darbība norisinās pilnīgi nesaistīti ar Kundziņsalas vidus daļā izvietoto dzīvojamo rajonu. Lielā mērā vēsturiskais dzīvojamais rajons ir kļuvis par “salu” Rīgas brīvostas teritorijā, ar ierobežotu attīstības potenciālu kā dzīvojamam rajonam, īpaši pie nosacījuma, ka arī turpmāk tiks intensificēta un paplašināta esošā ostas saimnieciskā darbība.

Lokālplānojuma teritorijā pastāv trīs veidu īpašumtiesības uz nekustamajiem īpašumiem (skatīt 6.attēlu) - valsts, pašvaldības un privātās (fiziskas personas, juridiskas personas un ārvalstnieka). Ostas termināļu teritoriju robežās zemes īpašumtiesības pieder valstij un pašvaldībai, ēku īpašumtiesības – komercsabiedrībām un valstij. Atbilstoši likumiem - „Likums par ostām” un “Rīgas brīvostas likums”, Rīgas Brīvostas pārvaldei ir valdītāja tiesības uz valstij un pašvaldībai piederošo zemi ostas robežās, kā arī tiesības lietot, iznomāt, izīrēt un citādi apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, tai skaitā attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām. RBP šādos darījumos rīkojas zemes īpašnieku vārdā. Kundziņsalas dzīvojamā rajona robežās zemes un ēku īpašumtiesības ir valstij, juridiskām personām un privātpersonām (skatīt 6.attēlu).

Lokālplānojuma teritorija tika apsekota dabā 2016.gada vasarā/rudenī. Teritorijā veiktās fotofiksācijas raksturīgākie skati apkopoti 7.attēlā “Fotofiksācija lokālplānojuma teritorijā”, kur attēloti 13 teritoriju raksturojoši skatu punkti un tiem atbilstošie attēli, aptverot visu lokālplānojuma teritoriju.



6.attēls. Zemes īpašumtiesību lokālpārplānojuma un tās tuvākās apkārtnes teritorijā
Avots: Valsts zemes dienesta 2016.gada publiski pieejamā informācija portālā www.kadastrs.lv



→ - vieta no kuras veikta foto fiksācija



7.attēls. Fotofiksācija lokālpārplānojuma teritorijā
Avots: SIA "METRUM", 2016

2.1.3. Esošā publiskā ārtelpa

Saskaņā ar MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” publiskā ārtelpa ir – sabiedrībai pieejamas teritorijas un telpa, ko veido ielas, bulvāri, laukumi, parki, dārzi, skvēri, pagalmi, krastmalas, pasāžas, promenādes un citas vietas, kas nodotas publiskai lietošanai neatkarīgi no to īpašuma piederības.

Ņemot vērā, ka lielākā daļa no Lokālpārplānojuma teritorijas atrodas Rīgas brīvostas teritorijā, t.sk. ostas slēgtās ražošanas teritorijā, kur ir ierobežota publiskā pieejamība, lokālpārplānojuma teritorijā šobrīd ir salīdzinoši maz publiski pieejamu teritoriju. Lokālpārplānojuma teritorijā ir esošs ielu un laukumu tīkls, kas ir publiski pieejams gan Sarkandaugavas, gan Kundziņsalas apkaimes iedzīvotājiem. Atsevišķās vietās publiski pieejama ir arī Sarkandaugavas krastmala, bet publiski nav pieejama Daugavmala. Kundziņsalā pie autotilta ir labiekārtota esoša peldvieta, bet Sarkandaugavas pusē publiski pieejamā krastmalas daļa ir piegružota un nekopta.

Lokālpārplānojuma teritorijā, pie Kundziņsalas 6.šķērslīnijas un Sarkandaugavā Tvaika ielā 31 atrodas laivu garāžas. No minētajām laivu garāžām ir nodrošināta ierobežotas pieejamības piekļuve pie Sarkandaugavas kanāla un laivošana Sarkandaugavā. Tvaika ielā 35 arī ir izbūvētas laivu piestātnes, SIA “OVI Rīga” teritorijā, bet minētās laivu piestātnes nav publiski pieejamas.

Kundziņsalas dzīvojamā rajonā nav speciāli veidotu vai koptu parku vai skvēru, bet kā papildus publiskās ārtelpas daļa kalpo nelielās zaļās teritorijas gar grāvjiem un dīķiem, kā arī skvērs pie sabiedriskā transporta galapunkta.

Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam ir noteiktas publiski pieejamās krastmalas. No tām uz lokālpārplānojuma teritoriju ir attiecināma esošā/plānotā publiski pieejamā krastmala Sarkandaugavas kanāla labā krasta dienvidu daļā pie Kundziņsalas autotilta un Vējzaķsalā (skat.8.attēlu)



8.attēls. Publiski pieejamās krastmalas un ūdens teritoriju izmantošana.
Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam

2.2. Teritorijas attīstības vēsturiskais konteksts

Daugava kā senākais posms starptautiskajā tirdzniecības ceļā starp Baltijas un Melno jūru izmantota jau 5.gadsimtā. Pie dzīvā tirdzniecības ceļa veidojās apdzīvotas vietas un ostas. Rīgas vietā tāda radās 12.gs., kur bija dabiski veidojušies priekšnosacījumi ostai - vieta, kur kuģi varēja patverties no vēja, viļņiem, straumes un ledus iešanas pavasara palu laikā, izkraut preces un izsēdināt pasažierus.

Daugavas lielākā sala Rīgā, Kundziņsala, radusies no vairākām mazām salām. 17.gs. beigās te bijusi zviedru kuģu būvētava un zvejnieku mājas. Liecību var atrast Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Ziņas par Kundziņsalu ir arī Doles muzejā. Sākotnēji šajā pilsētas daļā dzīvoja profesiju pārstāvji, kuriem iztiku gādāja Daugava – loči, pārcēlāji un zvejnieki.

18.gadsimtā plānveidīgi tiek veikti inženiertehnisko būvju darbi Daugavas gultnes korigēšanā. Upes padziļināšana un pilsētas aizsardzība pret ledus iešanu un plūdiem ir galvenais iemesls, lai uzsāktu dambju būvi. Sākoties 19.gadsimtam kuģošana Rīgas ostā kļūst kritiska kuģu ceļa aizsērēšanas dēļ. 1850.gadā tiek uzsākta Austrumu mola būve, no 1881. – 1885.gadam uzbūvē Rietumu molu, un Rīgas jūras vārti iegūst savu šodienas izskatu. 1894.gadā Andrejostā atklāj elevatoru un dzelzceļu uz to. 1898.gada 31.maijā tiek apstiprinātas paplašinātās ostas robežas.

Sarkandaugavas apkaime (tās rietumu daļa iekļauta lokālpārplānojuma teritorijā), atrodas uz ziemeļiem no Rīgas centra, kas pilsētas robežās iekļauta 1828.gadā. Sarkandaugavu var uzskatīt par vienu no pirmajiem Rīgas rūpniecības rajoniem, kurā gar Ganību dambi un Vecdaugavu 19. gs. 30. gados sāka koncentrēties lieli rūpnieciskie uzņēmumi. Par Sarkandaugavas centru pieņemts uzskatīt Sarkandaugavas un Tiltas ielas krustojumu, kas atrodas ārpus Lokālpārplānojuma teritorijas (skatīt 9.,10. un 11.attēlus).

Dzīvojamā teritorija Kundziņsalā vēsturiski attīstījās kā zvejnieku, vēlāk arī ostas un tuvējo rūpnīcu strādnieku apdzīvota vieta, sākot no 19.gadsimta beigām. Ārpus Rīgas 19.gs. atļāva celt tikai nelielas koka ēkas, lai tās kara laikā nenoderētu ienaidnieku atbalstam. Vēl 20. gadsimta sākumā uz Kundziņsalu arī no Vāliem ar laivām vestas ganīties govīs, no rītiem turp, vakarā atpakaļ, jo Kundziņsala vēl bija maz apdzīvota. Mājas Kundziņsalā sāktas celt līdz ar rūpnīcu „Provodņik” (Sarkandaugavā), fabrikas vadība devusi strādniekiem aizdevumu māju celtniecībai. Pirmā pasaules kara laikā, kad „Provodņiku” iekārtas evakuēja uz Krieviju, līdz tika ņemti arī strādnieki, līdz ar to daudzas mājas Kundziņsalā palika neapdzīvotas.

Tikai 1917.gadā Kundziņsala tika pievienota Rīgas pilsētai (Enciklopēdija “Rīga”, 1988).

1918.gada 18.novembrī, pēc tam kad Vācija bija zaudējusi 1.Pasaules karā, Latvija proklamēja neatkarību. Bet jau decembra sākumā no Krievijas Latvijā iebruka sarkanā armija. Latviešu komunisti ar Pēteri Stučku priekšgalā sāka būvēt Latvijas Sociālistisko Padomju republiku. Tas notika visai brutāli, no Padomju Krievijas atbraukušie latviešu komisāri un instruktori arestēja un šāva visus aizdomīgos cilvēkus, kuri gadījās pa rokami.

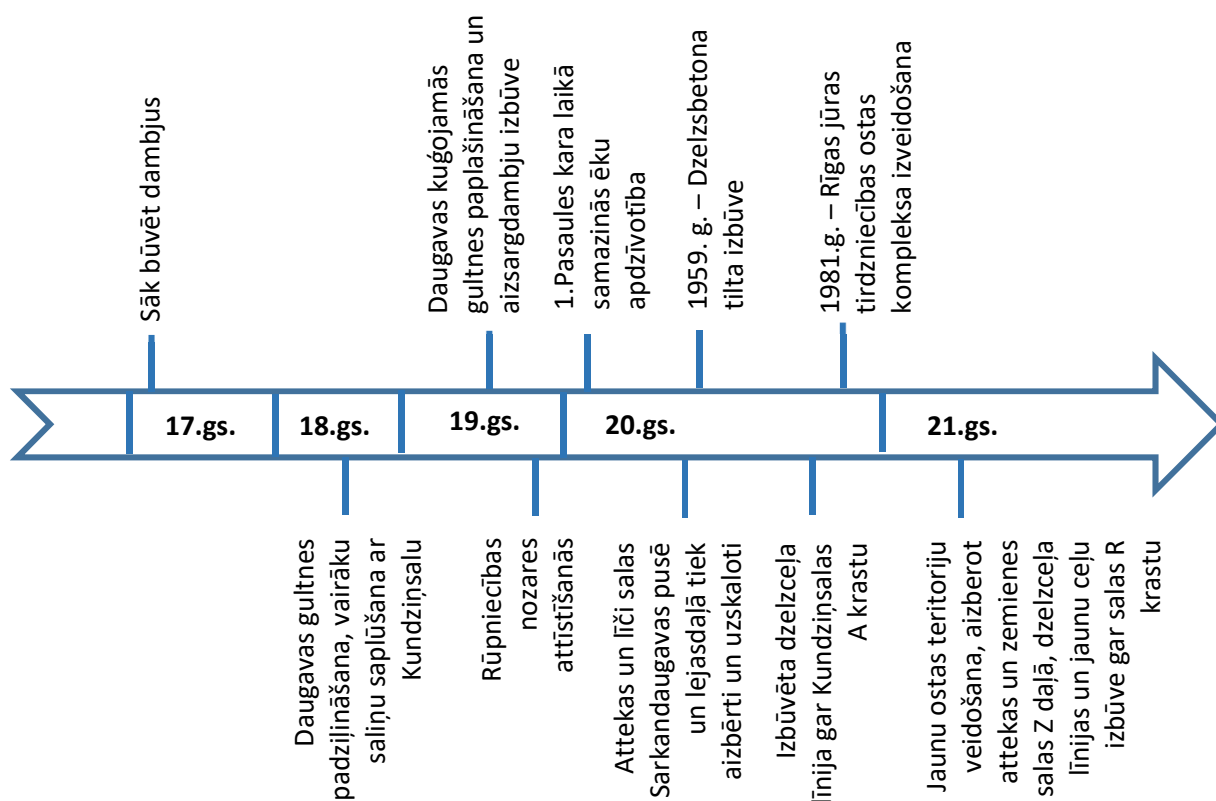
Padomju koncentrācijas nometņu vēsture sākās 1918.gada septembrī, kad Padomju Krievijā oficiāli tika sākts “sarkanais” (komunistiskais) terors. Toreiz koncentrācijas nometnes tika pieminētas kā viena no iespējamām „nevēlamo elementu” (cilvēku) ieslodzīšanas vietām. 1919.gada 24.februārī tika izsludināti noteikumi par “koncentrācijas lēģeru” veidošanu Latvijā. Tos veidoja un uzraudzīja Iekšlietu komisariāts (ministrija), tajos varēja ieslodzīt katru režimam „kaitīgo elementu” (cilvēku) uz “noteiktu vai nenoteiktu laiku”. Pēc atsevišķām ziņām Latvijas koncentrācijas nometnēs tika ieslodzīti aptuveni 10000 cilvēku. Padomju Latvijā plosījās bēdas un epidēmijas, un ieslodzīto stāvoklis bija neapskauzams. Šie dīvainie veidojumi, „koncentrācijas lēģeri”, tautā ieguva nosaukumu “zvēru dārzi”. Tādu “zvēru dārzu” bija visai daudz. Rīgā vien bija vismaz četri “zvēru dārzi” (Zaķusalā, Kundziņsalā, Sarkandaugavā, Mežaparkā). Ir ziņas, ka Kundziņsalā jau Pirmā pasaules kara laikā ir atradies tā iesauktais “zvēru dārzs”. To iemītnieku liktenis bija dažāds – daudzi nomira no bada, daudzus nošāva, bet lielu daļu 1919.gada vasarā izdevās atbrīvot vācu un igauņu karaspēkam.

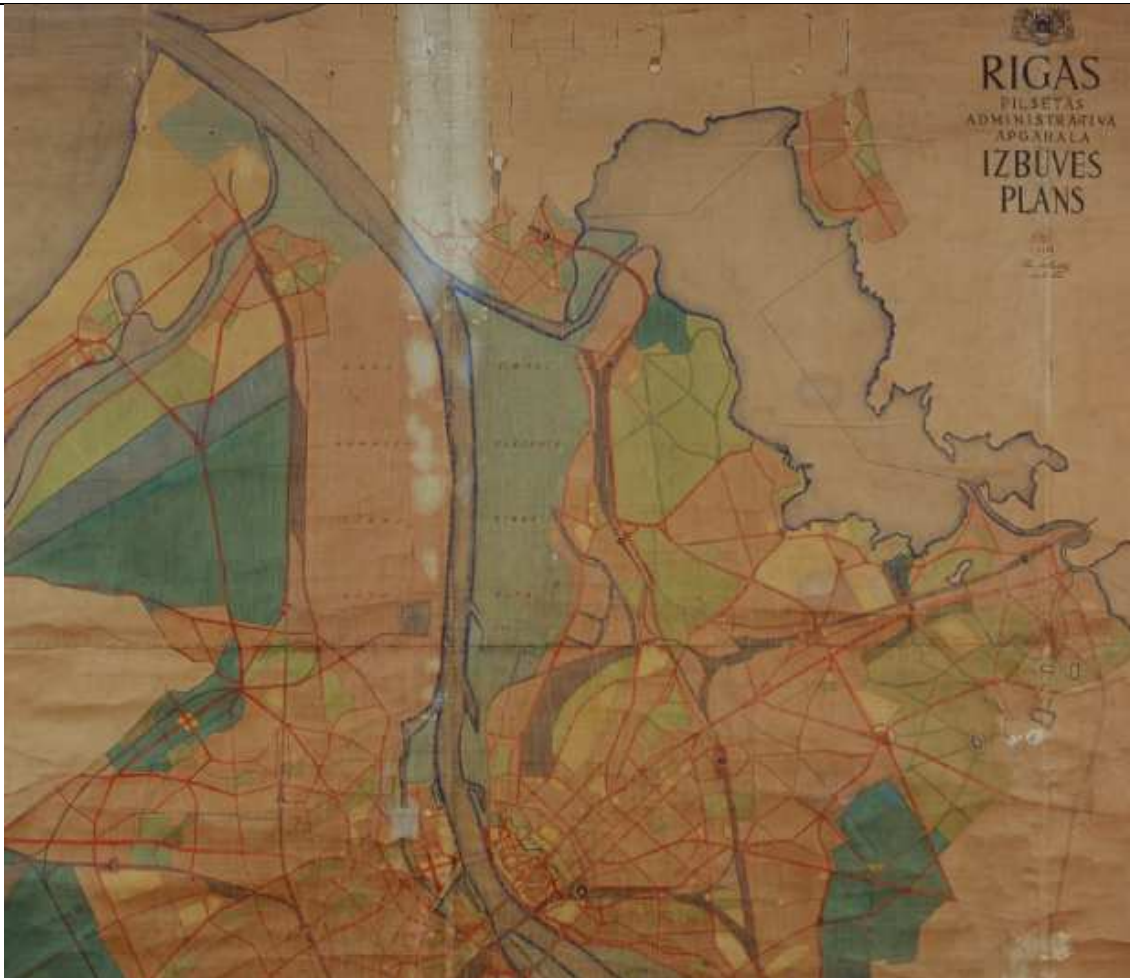
Sākotnēji Sarkandaugavu ar Ganību dambi savienoja Plosta tilts. Taču 1929.gadā pāri Sarkandaugavas attekai Ganību dambja galā vecā Plosta tilta vietā uzbūvēja masīvu dzelzsbetona tiltu, bet 1959.gadā tika atklāts jauns – 125 m garš dzelzsbetona tilts arī uz Kundziņsalu (skatīt 9.attēlu) (Enciklopēdija "Rīga", 1988). Līdz pat 1959. gadam no salas uz pārējo pilsētas daļu varēja nokļūt, izmantojot laivas vai arī ziemā šķērsojot upi pa ledu. Sabiedriskais transports pāri Sarkandaugavai – kuģītis. Līdz ar tilta uzcelšanu pāri Sarkandaugavai, sākās automašīnu satiksme ar pilsētu un salā tika ievilkts centrālais ūdensvads.

Kopš Kundziņsalu pievienoja Rīgas pilsētai, uz šo teritoriju ir attiecināmi arī Rīgas pilsētas un ostas attīstības plāni, kas šo pēdējo 100 gadu laikā ir būtiski ietekmējuši salas attīstību.

1925.gadā arhitekta A.Lamzes vadībā nodibināja Rīgas jaunizbūves biroju, kur izstrādāja Rīgas ģenerālplānu līdz ar pilsētas centrālās daļas detālplānojuma projektu un jauniem būvnoteikumiem, kā arī likumprojektu par Rīgas celtniecību. A.Lamzes 1936.gadā apstiprinātā pilsētas plānā (skat. 9.attēlu) visa Kundziņsalas teritorija, kā arī Eksportosta, Andrejsala un Andrejosta Daugavas labajā krastā tika plānota kā tirdzniecības ostas attīstības teritorija, bet teritorijas Daugavas kreisajā krastā – Krievu sala, Voleri, Krēmeru un daļa no Spilves pļavām – kā projektētā rūpniecības osta.

1955.gadā apstiprināja pirmo Rīgas attīstības ģenerālo plānu pēc II pasaules kara, kas paredzēja pilsētas rekonstrukciju un tālāko izbūvi saskaņā ar toreiz padomju pilsētībūvniecībā valdošajiem principiem (skat. 10.attēlu). 1969.gadā tika apstiprināts otrais pilsētas ģenerālais plāns, kas paredzēja jaunu tiltu celtniecību pāri Daugavai, gan vērienīgu ostas teritoriju attīstību (skat. 11.attēlu).





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



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



11.attēls. Rīgas plāna fragments, 1969.gads. Avots: foto no izstāžu cikla „Rīga, kuras nav. Kartes un plāni-
GALVENAIS UN PAMATPLĀNS”

Padomju laikā, 80.gadu sākumā Kundziņsalā tiek uzbūvēts viens no lielākajiem konteineru termināliem PSRS, izveidota piestātne un infrastruktūra šķidrās gāzes eksportam, nodota ekspluatācijā Rīgas jūras pasažieru stacija, Zvejas osta Rīnūžos. Turpmāko gadu Kundziņsalas aprīse redzamas 14., 15.,16. un 17.attēlos.



12.attēls. Lokālpārplānojuma teritorija 1925.gadā. Avots: SIA "METRUM" karšu arhīvs



13.attēls. Lokālplānojuma teritorija ap 1960.gadu. Avots: SIA "METRUM" karšu arhīvs



14.attēls. Lokālpārplānojuma teritorija ap 1980.gadu. Avots: Latvijas Nacionālā bibliotēka www.lnb.lv



15.attēls. Lokālplānojuma teritorija 2003.gadā. Avots: Google Earth



16.attēls. Lokālpārplānojuma teritorija 2011.gadā. Avots: Google Earth



17.attēls. Lokālpārplānojuma teritorija 2016.gadā. Avots: Google Earth

2.3. Rīgas brīvostas darbība lokālpārvaldes teritorijā

Ostas akvatorija ietver sevī ārējo reidu un visus ūdens baseinus, kuri atrodas Rīgas pilsētas robežās Daugavas lejtece un grīvas līdz Vanšu tiltam, ieskaitot Daugavgrīvas un Zvejas ostas, Mīlgrāvja un Sarkandaugavas kanālus. Lielā daļā no šīs teritorijas atrodas dažādi ar ostas darbību saistīti un nesaistīti uzņēmumi, taču ir arī daudz neapgūtas zemes, kā arī dzīvojamās, dabas, kultūrvēsturiskās un publiskās ārtelpas teritorijas.

Kravu pārvadājumi līdz ostai tiek nodrošināti pa dzelzceļu un ar autopārvadājumiem, izmantojot esošo Rīgas pilsētas transporta sistēmu. Ostā savukārt, loģistikas ķēde darbojas, ietverot arī pārvadājumus pa jūru. Lejamkravu un beramkravu termināli galvenokārt izmanto dzelzceļa tīklu, bet konteineru terminālis, ģenerālkravu un jaukta tipa kravu termināli galvenokārt izmanto autotransporta kravu pārvadājumus. Papildus tam, dzelzceļa līniju tīkls nodrošina kravu pārvadājumus uz Kundziņsalu. Dzelzceļa pievadi ostas teritorijā ir VAS „Latvijas dzelzceļš”, RBP un uzņēmumu īpašumā/valdījumā, kuri nodrošina infrastruktūras uzturēšanu. Pilsētas ielu tīkls nodrošina teritorijas apkalpošanu, tomēr kravu nogādāšana ar autotransportu uz pilsētas ziemeļaustrumu un ziemeļrietumu daļu, kur atrodas Rīgas brīvostas termināli, ir sarežģīta un apgrūtināša augstās satiksmes intensitātes un esošo ielu zemās caurlaidības dēļ. Ziemeļrietumu daļā transporta plūsmas papildus tiek aizkavētas uz dzelzceļa pārbrauktuviem un tiltiem pār Daugavu.

Rīgas brīvostas teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida. Lokālpārvaldes teritorijā 2017.gadā esošie uzņēmumi uzskaitīti 2.tabulā. Jāpiebilst, ka tiek plānoti arī jauni uzņēmumi gan salas dienvidos, gan ziemeļos. Lokālpārvaldes teritorijā izvietotie uzņēmumi strādā, saņemot atbilstošas kategorijas piesārņojošas darbības atļaujas. Kundziņsalā atrodas arī ar Rīgas Brīvostas Pārvaldes darbību saistītie dienesti. Vides riski, kas saistīti ar ostas un Rīgas brīvostas uzņēmumu darbību, tiek skatīti atsevišķi lokālpārvaldes Vides pārskatā.

2.tabula. **Uzņēmumi lokālpārvaldes teritorijā**, Avots: Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma projekts

Nosaukums	Adrese	Darbības veids (esošs vai plānots)	Esošās darbības apraksts	Piesārņojošās darbības atļauja
SIA "OVI Rīga"	Tvaika iela 35 un 37a	Lejamkravas	Pārkrauj un uzglabā naftas produktus, ražo automašīnu motoreļļu, tosola un logu dzerēšanas šķidrumu. Rezervuāru parks, naftas attīrīšanas iekārtas.	B
AS "BMGS"	Tvaika iela 27	Būvmateriālu ražošana, būvniecība, projektēšana	Dzelzsbetona konstrukciju ražošana un hidrobūvju un citu specifisku būvju būvniecība	B
SIA "Man-Tess Tranzīts"	Tvaika iela 7	Beramkravas, ģenerālkravas	Pārkrauj un uzglabā dažāda veida beramkravas, kā arī konteinerus	B
SIA "Man-Tess Property"	Kundziņsala	Stividoru pakalpojumi	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "PARS TERMINAL"	Tvaika iela 7a	Lejamkravas	Stividoru pakalpojumi. Naftas termināla, nekustamā īpašuma, rezervuāru parku un piestātņu uzturēšana Rīgas brīvostā. Gaišo naftas produktu pārkraušana un uzglabāšana.	B

SIA "Rīga Fertilizer terminal"	Kundziņsala	Beramkravas	Pārkrauž un īslaicīgi uzglabā ķīmiskās kravas (nefasētus minerālmēslus)	B
SIA "Systems Recycling"	Kundziņsalas 8.līnija 3	Noliktavu pakalpojumi	Noliktavas	B
SIA "Baltic Container Terminal"	Kundziņsala 1	Ģenerālkravas	Pārkrauž un apstrādā konteinerkravas	B
SIA "Frigo Baltic"	Kundziņsalas 10.šķērslīnija 16	Ģenerālkravas	Pārkrauž un apstrādā konteinerkravas un negabarīta kravas, un īslaicīgi uzglabā veterinārās un citas pārtikas kravas	-
SIA "Frigo Terminal"				
SIA "Ogļu termināls"	Eksporta iela 15k-1	Beramkravas	Pārkrauž ogles (darbība tiks pārcelta uz Krievu salu)	-
SIA "Kundziņsalas Ziemeļu projekts"	Kundziņsala	Beramkravas, ģenerālkravas	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "Kundziņsalas dienvidu projekts"	Kundziņsala	Beramkravas, ģenerālkravas	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "BSCT"	Kundziņsalas 3. līnija 36	Būvmateriālu ražošana	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "Nacionālais konteineru termināls"	Kundziņsala	Ģenerālkravas	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "Rīga Bulk Terminal"	Kundziņsala	Beramkravas	Pārkrauž beramkravas	B
SIA "TFS TRANS"	Kundziņsala	Ģenerālkravas	Pārkrauž un īslaicīgi uzglabā konteinerus	-
SIA "PERESVETS"	Kundziņsalas 2. šķērslīnija 5	Darbība nav saistīta ar ostu	Auto remonts un apkope	-
SIA "Cargo Obrustag"	Kundziņsala	Kravu apstrāde un loģistika	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, notiek teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbi, reāla darbība nav uzsākta	-
SIA "Systems Terminal"	Kundziņsala	Ģenerālkravas	Izmotātā teritorija nav apbūvēta, reāla darbība nav uzsākta	-
Kompānijas "Lakin Limited" filiāle	Kundziņsala	Nekustamā īpašuma pārvaldīšana	Noliktavas	-
SIA "Lathold" DUS	Sarkandaugava Tvaika iela 3	Degvielas uzpilde	Degvielas uzpildes stacija, ārpus ostas teritorijas	-
SIA "SERLI"	Sarkandaugava Tvaika iela 3	Nav informācijas	Nav informācijas, ārpus ostas teritorijas	-

SIA "AERONS"	Tvaika iela 3	Tirdzniecība	Noliktavas, tirdzniecības telpas, ārpus ostas teritorijas	-
SIA "Geflor-Prim"	Tvaika iela 3	Tirdzniecība	Noliktavas, tirdzniecības telpas, ārpus ostas teritorijas	-
SIA "Testserviss"	Tvaika iela 3	Zinātniskie un tehniskie pakalpojumi	Nav informācijas, ārpus ostas teritorijas	-
SIA "VERTESS"	Tvaika iela 3	Būvniecība	Noliktavas, ārpus ostas teritorijas	-
SIA "BWS"	Uriekstes iela 14A	Darbība nav saistīta ar ostu	Īpašuma pārvaldīšana	-
GIK "Mangaļi 93"	Tvaika iela 29		Garāžu īpašnieku kooperatīvā sabiedrība	-
Rīgas brīvosta, Muitas kontroles punkts	Uriekstes iela 16	Muitas kontrole	Birojs, muitas punkts, ārpus ostas teritorijas	-
LK Sarkandaugava	Tvaika iela	Darbība ir saistīta ar ostu	Laivu kooperatīvs	-
SIA "RTO Elektrotīkli"	Kundziņsala		Elektroenerģijas operators un piegādātājs Rīgas brīvostas teritorijā, kas nodrošina elektroenerģijas fizisko sadali un piegādes infrastruktūras darbību, kā arī sniedz ar to saistītus pakalpojumus	-
LR VID	Uriekstes iela		Valsts pārvalde, atrodas ārpus ostas teritorijas	-

Izstrādātajā ostas attīstības dokumentā "Rīgas brīvostas attīstības programma 2009 – 2018" (apstiprināta ar Rīgas Brīvostas pārvaldes 2009.gada 19.maija valdes lēmumu) ar 2011.gada 15.septembra grozījumiem, tiek norādīts, ka kravu pieaugums ir nepieciešams un prognozēts, ka dažādu kravu apgrozījums pieaugs, lai Rīgas brīvosta būtu konkurētspējīga Baltijas jūras osta. Tas liecina par to, ka arī lokālpārvaldības teritorijā ostas darbībai jāklūst intensīvākai un produktīvākai. Tiek plānots, ka Rīgas brīvosta, lai sasniegtu izvirzītos stratēģiskos mērķus, plāno nodrošināt Rīgas brīvostas klientus ar autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru, kas tieši ietekmēs arī lokālpārvaldības teritorijā esošos iedzīvotājus un ar ostas darbību nesaistītos uzņēmumus.

SIA "Baltic Container Terminal" (BCT) Rīgas brīvostas teritorijā sāka darboties 1996.gadā. Astoņdesmito gadu sākumā Rīgas osta tika izraudzīta kā vienīgā Baltijas valsts osta, kas ir ideāli piemērota konteineru termināļa būvniecībai, lai apmierinātu pastāvīgi augošo pieprasījumu pēc konteineru pārvadājumiem no un uz bijušās Padomju Savienības galvenajiem industriālajiem centriem. Uzņēmums ir saglabājis savu nozīmi kā vārti uz Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (NVS) valstīm un, pateicoties pēdējos divdesmit gados veiktajiem ievērojamiem ieguldījumiem infrastruktūrā, aprīkojumā un personāla apmācībā, pārkraušanas apjomu ziņā pašlaik ir kļuvis par visstraujāk augošo konteineru termināli Baltijas valstīs. Uzņēmums ir izveidojis labi integrētus loģistikas tīklus un spēj reģionam piedāvāt plašu pievienotās vērtības pakalpojumu klāstu un dažādu jauktu kravu apstrādes pakalpojumus. BCT, kas aizņem 57 hektārus no Kundziņsalas teritorijas, pašlaik spēj apstrādāt aptuveni 450 000 TEU gadā, un tā konteineru laukumā ir kopskaitā 5000 konteineru vietu. Ir pieejamas arī vairāk nekā 500 refrīžerorkonteineru pieslēgvietu, kas tiek uzraudzītas 24 stundas dienā 7 dienas nedēļā. BCT ir gandrīz 450 metru kopgarumā garas 3 piestātnes, kuras dziļums ir 11,7 metri un kuru tuvākajā nākotnē plānots pagarināt vēl par 200 metriem. Piestātnes var tikt izmantotas kā viena piestātne kuģim ar garumu līdz 230 metri. Piestātnes rietumu galā ir pieejama arī 25 metrus gara ro-ro rampa, kas dod iespēju vienlaikus veikt ro-ro un lo-lo operācijas.

SIA „Rīga fertilizer terminal” (RFT) ir SIA „Rīgas Tirdzniecības osta” (RTO) un a/s Vienotās ķīmijas kompānijas „Uralhim” meitas uzņēmuma „Uralchem Freight Limited” kopuzņēmums. Ziemeļeiropā modernākais un drošākais minerālmēsļu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas terminālis tika nodots ekspluatācijā 2013. gada beigās. Termināļa infrastruktūras sagatavošanas darbi tika uzsākti 2011.gadā. „URALHIM” ir viena no lielākajām kompānijām minerālmēslojumu tirgū Krievijas Federācijā, NVS valstīs un Austrumeiropā.



18., 19.attēls. Skats uz SIA „Rīga fertilizer terminal” būvēm Kundziņsalā

Datu avots: <http://www.rft.lv/lv/par-uznemumu/>

MAN-TESS grupas uzņēmumi ir vieni no tradīcijām bagātākajiem stividoruzņēmumiem Latvijā, kas atrodas Rīgas Brīvdabas teritorijā un darbojas šajā nozarē kopš 1990.gada. MAN-TESS ir daudzfunkcionāls terminālis, kurš specializējas ģenerālkrauvu, konteineru un beramkrauvu apstrādē. SIA “MAN-TESS Transīts” uzņēmuma pamatdarbība ir ģenerālkrauvu apstrāde un uzglabāšana. Termināļa pieredze ļauj strādāt ar plašu preču nomenklatūru. Uzņēmums nodrošina preču pārkraušanu un uzglabāšanu, un papildus uzņēmums piedāvā plašu pakalpojumu klāstu, tai skaitā muitas formalitāšu kārtotāšanu, kravu pārvadājumus un loģistikas risinājumus. Terminālam ir liela pieredze darbā ar metāla izstrādājumiem: tērauda plāksnēm ruļļos un iepakojumā, caurulēm, metāla stieniem un profiliem, čuguna un alumīnija lējumieme, kā arī dzelzs sakausējumiem un dzelzs rūdā.



20.attēls. Skats uz SIA “PARS TERMINAL” un SIA “MAN TESS tranzīts” termināļiem un piestātnēm Sankandaugavā

Datu avots: <http://www.parsterminal.lv/galerija.html>

SIA "PARS TERMINAL" Termināls paredzēts gaišo naftas produktu pieņemšanai un nosūtīšanai ar jūras vai dzelzceļa transportu. Termināls pārvadā: dīzeļdegvielu; biodīzeļdegvielu; reaktīvo dzinēju degvielu; katalītisko gāzeļļu; petroleju; kurināmo degvielu; naftu; benzīnu; benzīna frakcijas. Izbūvētajām tvertnēm ir konusa veida pamatnes, kas ir aprīkotas ar pontoniem un mūsdienīgu monitoringa drošības sistēmu. PARS Terminālam ir divas tankkuģu piestātnes: KS-28 ar 12,00 m dziļumu (pieļaujama kuģa garums 225 m) un SD-5 ar 9,00 m dziļumu (pieļaujama kuģa garums 165 m).

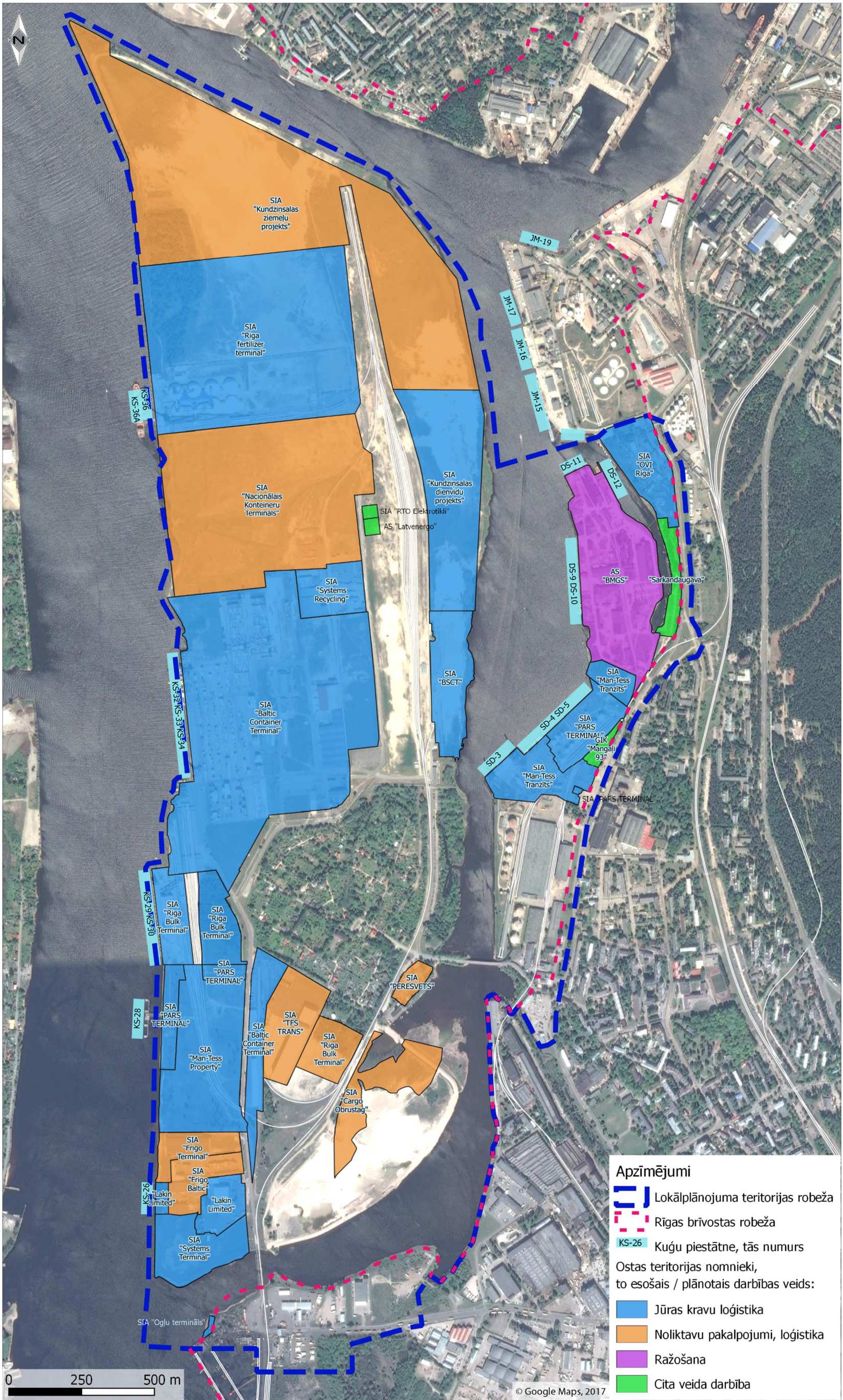
AS "BMGS" uzņēmuma Rīgas ražošanas pārvalde atrodas Sarkandaugavā, Tvaika ielā 27. Uzņēmums ir specializējies hidrotehnisko būvju, tiltu, estakāžu, satiksmes pārvadu, kā arī sliežu ceļu izbūvē un projektēšanā. Tāpat uzņēmums veic arī jebkura veida pāļu pamatu izbūvi, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu izveidi. Uzņēmumam ir uzkrāta bagātīga pieredze betona ražošanā industriālu būvju, dzelzceļu un ostu projektiem. Uzņēmums ražo augstas kvalitātes betonu jebkuru veidu būvkonstrukcijām un saliekamajām dzelzsbetona konstrukcijām. Tāpat arī tiek izstrādāti arī betona sastāvi pēc individuāla pasūtījuma. Saliekamās dzelzsbetona konstrukcijas tiek izgatavotas iepriekš uz rūpnīcas ražošanas līnijām, un būvlaukumos notiek tikai gatavo elementu montāža ar mehānizētiem līdzekļiem. Uzņēmums nodrošina ne tikai saražotās produkcijas montāžu, bet arī projektu vadību, tādā veidā nodrošinot klientus ar pilnu apkalpošanas ciklu.

Viens no jaunākajiem termināļiem, kas ir uzbūvēts lokālpārplānojuma teritorijā, ir 2014.gadā ekspluatācijā nodotais beramkravu terminālis SIA "Rīga Bulk Terminal", kas atrodas Kundziņsalā. Šis beramkravu terminālis ļauj veikt sešu ļoti atšķirīgu beramkravu pārkraušanu, tostarp, graudu, jēlcukura un mālzemes. Vērtējot būvniecības procesu, Rīga Bulk Terminal ir unikāls dažādu inženierisrīnājumu dēļ, kas pirmo reizi īstenoti būvniecības praksē Latvijā, jo termināļa būvniecība veikta apbūves laukumā ar ļoti sarežģītiem grunts hidroģeoloģiskajiem apstākļiem. Termināļa būvniecību veica AS "LNK Industries" 2012.-2014.gadā.



21.attēls. SIA "Rīga Bulk Terminal" jaunais terminālis Kundziņsalā.
Datu avots: <http://www.lnk-industries.lv/en/project/33>

Laikā no 2010. līdz 2020. gadam Kundziņsalā kopumā plānots attīstīt 181 ha plašu teritoriju, tajā investējot ~460 miljonus eiro. Ostā kopumā laika posmā no 2010. līdz 2020. gadam plānots investēt ~1145 miljonus eiro. No tiem: privātās investīcijas ~845 miljoni eiro.



22.attēls. Uzņēmumi Rīgas brīvostas teritorijā 2017.gadā

2.4. Dzīvojamās apbūves un iedzīvotāju kopienas attīstība Kundziņsalā

Kļūstot pa Kundziņsalas ielām, acīs primāri krīt kontrasts starp cilvēka apdzīvoto un pamesto vidi. Vietām ir redzami mūsdienīgi pagalmi, ar dekoratīvajiem baseiniem, līdzēni nopļautu mauriņu, jaunām siltumnīcām un koptiem sugas suņiem īpašuma sargu lomās. Taču pamatā Kundziņsalu klāj veci, 20. gadsimta sākumā celtie nami. Savulaik šeit bijis gan satiksmes kuģītis, gan tā sauktais Vecais veikals, Vecā skola, Astoņgadīgā sarkano ķieģeļu skola, bērnudārzs un Ugunsdzēsēju biedrība. Šobrīd gan maza daļa no tā visa ir autentiski saglabājusies.

Pirmās mājas Kundziņsalā jau celtas 19. gadsimta otrajā pusē. Intensīva zemju iepirkšana un privātmāju būve uz salas sākās ar 1900. gadu. To veicināja a/s "Provodņik" strādnieki. 1909. gadā bija jau 200 māju, kurās dzīvoja 1000 kundziņsaliešu. 1909. gadā tika dibināta "Kundziņsalas Brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrība", lai no ugunsnelaimes pasargātu mājas, kas bija celtas no koka.

Sākotnēji Kundziņsalas dzīvojamās ēkas bija celtas no koka, bet vēlāk apmestas. Liela daļa no salas dzīvojamām ēkām laika gaitā ir paplašinātas un izveidotas atbilstoši laika prasībām, bet daļa saglabā vēl šodien savu sākotnējo izskatu.

Kundziņsalas centrā, netālu no 3. trolejbusa galapunkta atrodas nams ar torni. Tas atgādina baznīcu, taču, patiesībā šis nams ilgu laiku kalpoja kā brīvprātīgo Kundziņsalas ugunsdzēsēju postenis. 1910. gadā tika nopirkts zemes gabals un 1913. gadā uzcelts biedrības nams par kundziņsaliešu un labvēļu saziemotiem līdzekļiem. Notika intensīva ugunsdzēsības līdzekļu iegāde un ugunsdzēsēju apmācība. Tika organizēti arī kultūras pasākumi. 1921. gadā pie Kundziņsalas BUB tika dibināta dāmu komiteja, kas nodarbojās ar dažādu kultūras pasākumu organizēšanu vietējiem iedzīvotājiem. Atsaucība bija liela un kultūras dzīve plauka. Koncerti, valsts svētki, bērnu svētki, labdarības balles, regulāras zaļumballes biedrības dārzā ar vietējo ugunsdzēsēju orķestri, kopējas ekskursijas un pārgājieni, tikšanās ar citām Rīgas pilsētas organizācijām. Šodien minētā ēka tiek izmantota kā dzīvojamā ēka.

Kundziņsalas 7. šķērslinijā Nr.10, dzeltenā koka ēkā agrāk atradās skola - 42. pamatskola, kuru vēl šodien vietējie iedzīvotāji sauc par „Veco skolu” (skat.20.att.). Pašlaik šajā ēkā atrodas dzīvokļi, tādējādi ēku pielāgojot dzīvojamai funkcijai. 1939. gadā Rīgas pašvaldība sāka celt jaunu, skaistu divstāvu pamatskolu no sarkaniem ķieģeļiem (skat.21.att.). Kundziņsalā atradās arī bērnudārzs.



23., 24.attēls. Kundziņsalas apbūve 2016. gadā – bij. veikala un skolas ēkas. Avots: SIA "METRUM", 2016

Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā Kundziņsalā bija 7 veikali, frizētava, kurpnieku darbnīca, šūšanas saloniņš. Gandrīz katrai ģimenei ir piemājas saimniecība ar mājlopiem - govīm vai kazām, ruksiem un mājputniem. Protams, katrā mājā bija arī suns un kaķis.

Otrā pasaules kara laikā izbeidzās visas sabiedriskās aktivitātes. Pēc kara tika atjaunota ugunsdzēsēju biedrības darbība, bet nu jau kā Rīgas 9. Brīvprātīgo ugunsdzēsēju komanda. Turpinājās arī dāmu komitejas organizētie kultūras pasākumi. Kultūras dzīvi Kundziņsalā uzturēja arī pamatskolas skolotāju kolektīvs. Visu skolas pasākumu organizēšanā aktīvi piedalījās vietējo skolēnu vecāki ar radošiem priekšlikumiem, morālu un materiālu atbalstu. Arī bērnudārzs bija kā maza kultūras salīņa.

60.to gadu sākumā N.Hruščova valdība pieņēma lēmumu likvidēt piemājas saimniecības pilsētā. Kundziņsaliešiem bija jāšķiras no saviem lopiņiem, kas nodrošināja iztiku ģimenei. 70-os gados sākās intensīva Kundziņsalas pļavu un daļu dārzu apbēršana ar smiltīm, kuras sūknēja no Daugavas, lai padziļinātu upes gultni tirdzniecības ostas konteineru kuģiem. Pusei salas iedzīvotāju bija jāaizvācas no savām dzimtas mājām. Dabīgie kanāliņi tika aizbērti. Laivas bija jālikvidē, peldēšanās iespējas izbeidzās.

Senāk salu regulāri tika skāruši plūdi, tāpēc dzīvojamās ēkas applūda vairākas reizes gadā. Pavasara plūdi izzuda līdz ar HES uzcelšanu uz Daugavas, kamēr rudens plūdi turpinājās līdz pat 20.gs. 90.gadiem. Ap 1980.gadu, izbūvējot tirdzniecības ostas konteineru terminālu salas Rietumu krastā, tika likvidēta bijusī Lieltaugavas krastmala un tās apbūve. Izbūvējot dzelzceļa līniju gar salas austrumu krastu, tika likvidēta tās tuvumā esošā apbūve un līniju (ielu) tīkls, zvejnieku mājas tika nojauktas arī 1. un 2. līnijā gar Sarkandaugavu.

1978.gadā padomju Rīgas pašvaldība Kundziņsalas pamatskolas un bērnudārza izmantošanu vietējo un Sarkandaugavas bērnu izglītošanai uzskatīja par nelietderīgu un slēdza. Bērnudārzā iemītināja proftehnisko šuvēju skolu, skaistajā pamatskolā sāka mācīties proftehniskās celtnieku skolas audzēkņi.

90-o gadu sākumā Rīgas Brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrības ēka tika pārdota kādai privātpersonai un kultūras dzīve Kundziņsalā tika likvidēta. Bērnudārza ēka, kas pēc savas arhitektūras izskatījās kā maza pils, palika neapsaimniekota un pamazām cilvēku un laika zoba iznīcināta pārvērtās par drupām.

1997.gadā Kundziņsala tika iekļauta Rīgas Brīvostas teritorijā.

2004.gada 15.janvārī tiek reģistrēta iedzīvotāju sabiedriska organizācija "Kundziņsala". Tās darbības mērķis un uzdevumi ir:

- apvienot un saliedēt Kundziņsalas iedzīvotājus,
- saglabāt, aizsargāt un atjaunot Kundziņsalas kultūrmantojumu,
- sadarbojoties ar vides aizsardzības organizācijām, novērst Daugavas un Baltijas jūras piesārņošanu ar naftas produktiem,
- pastāvēt par savām Latvijas Valsts Satversmē garantētajām tiesībām par privātīpašuma neaizskaramību un ekoloģiski tīru, drošu dzīves vidi.

Šobrīd Rīgas teritorijas plānojums nosaka, ka dzīvojamās mājas ir atļauts renovēt vai rekonstruēt atbilstoši noteikumiem, kas attiecas uz savrupmāju apbūves teritorijām.

Atbilstoši Rīgas domes Īpašuma departamenta tīmekļa vietnē www.grausti.riga.lv izvietotās interaktīvās kartes "Vidi degradējošās būves Rīgā", Lokālpārvaldījumā atrodas 2 vidi degradējoši objekti – privātīpašums, t.sk. kopīpašums Kundziņsalas 9. šķērslīnijā 16 (skat. 22.att.) un privātīpašums, t.sk. kopīpašums Kundziņsalas 16.līnijā 11 (skat. 23.att.).



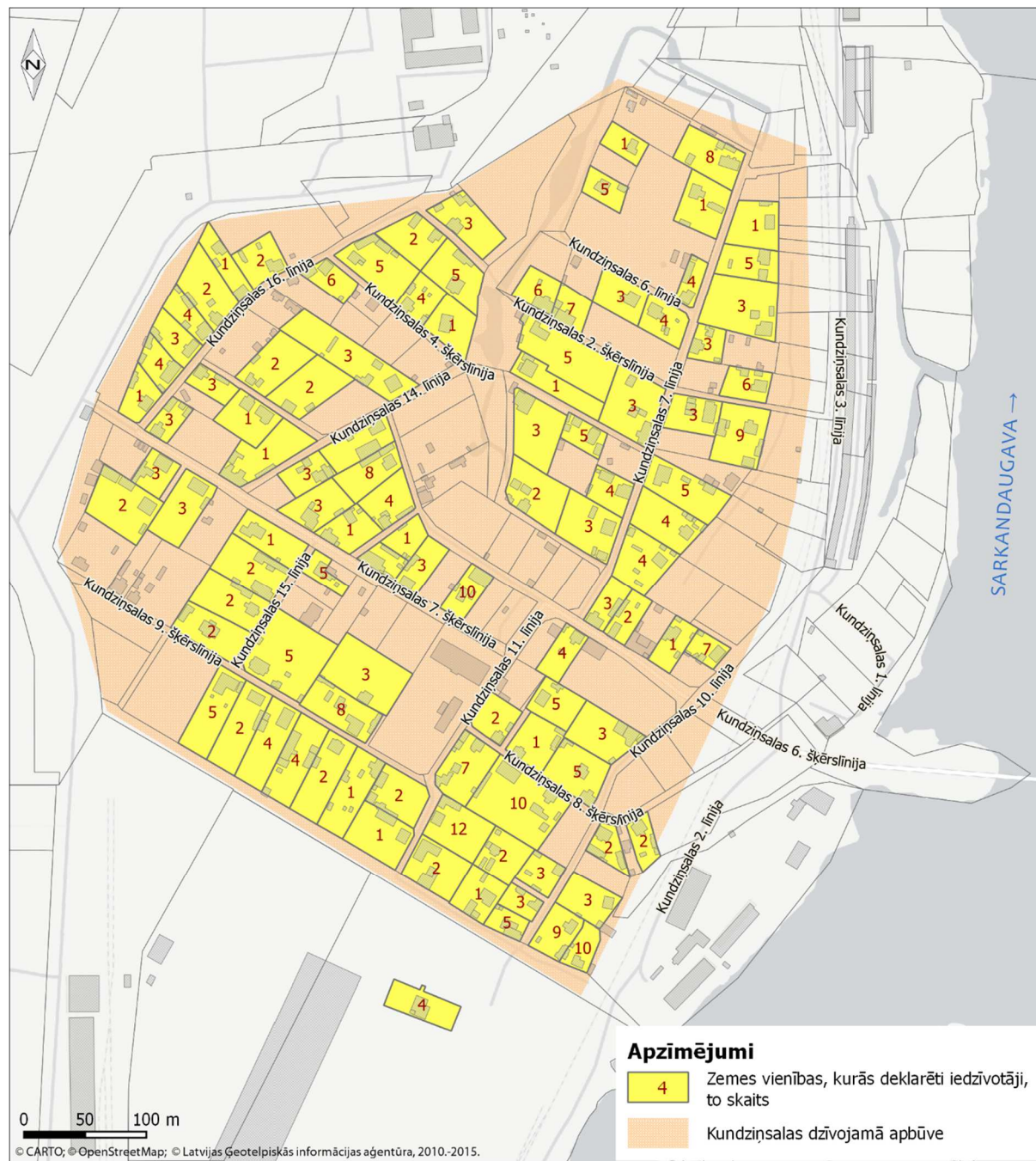
25., 26.attēls. Privātīpašumi Kundziņsalas 9. šķērslīnijā 16 un Kundziņsalas 16.līnijā 11. Avots:grausti.riga.lv, 2017

Kopumā esošā dzīvojamā apbūve Kundziņsalā ir būvēta dažādos laika posmos, pārsvarā 20.gadsimta sākumā vai vidū. Līdz ar to atsevišķu īpašumu esošās apbūves nolietojums ir vērtējams kā augsts, un

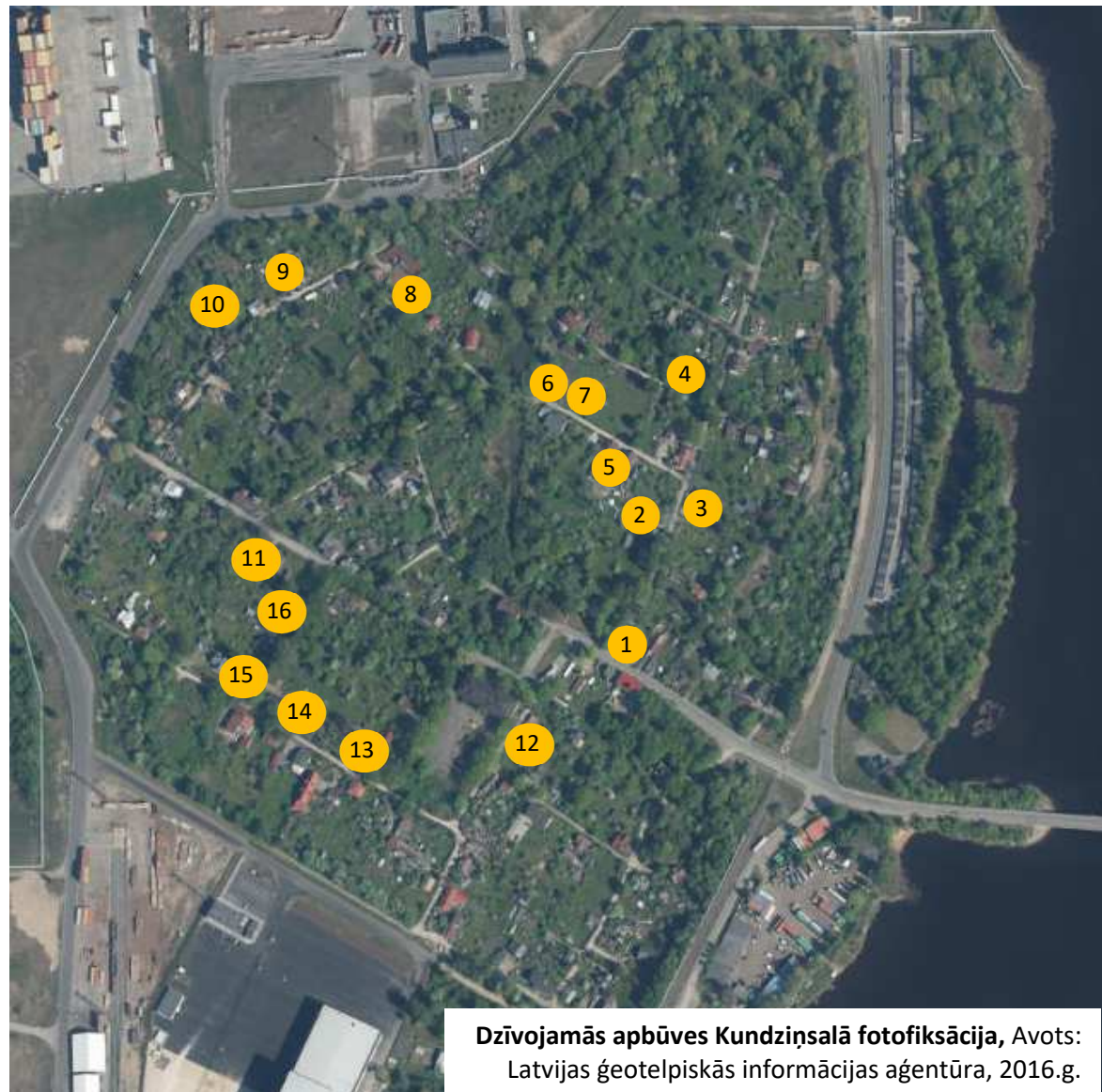
ēku tehniskais stāvoklis ir atkarīgs no ēkas ekspluatācijas un uzturēšanas režīma tieši pēdējos 10-20 gados.

Laika posmā no 2009.gada līdz 2017.gadam Kundziņsalā ir samazinājies deklarēto iedzīvotāju skaits par gandrīz 100 iedzīvotājiem vai par ~21%. Ja 2009.gadā Kundziņsalā bija deklarējušies 476 iedzīvotāji, tad 2017.gadā ir deklarēti tikai 382 iedzīvotāji, kopā 99 īpašumos (skat. 27.attēlu). 36 īpašumos ir deklarējušies tikai 1-2 iedzīvotāji, bet 51 īpašumā 3-6 iedzīvotāji. Ņemot vērā minēto var secināt, ka ~87 īpašumos dzīvo viena līdz divas ģimenes, bet tikai 12 īpašumos dzīvo 2-4 ģimenes, jo tur ir deklarējušies 7-12 iedzīvotāji.

Kopš Kundziņsalas iekļaušanas ostas teritorijā, Rīgas brīvostas pārvalde ir iegādājusies 19 zemes gabalus, t.sk. apbūvētus.



27.attēls. Deklarētie iedzīvotāji Kundziņsalā



28A.attēls. Dzīvojamā apbūve Kundziņsalā. Avots:SIA "METRUM", 2017



28B.attēls. Dzīvojamā apbūve Kundziņsalā. Avots:SIA "METRUM", 2017

2.5. Dabas vērtības

Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmas OZOLS informāciju, lokālpārvaldības teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas un mikroliegumi, nav reģistrētas īpaši aizsargājamas sugas un biotopi.

Tuvākās īpaši aizsargājamās teritorijas - rietumu virzienā 0,5 km attālumā atrodas dabas liegums "Krēmeri", ziemeļrietumu virzienā 2,1 km attālumā atrodas "Milestības saliņa", kas ietilpst dabas parkā "Piejūra", ziemeļaustrumu virzienā 1,9 km attālumā atrodas dabas liegums "Vecdaugava" un vairāki īpaši aizsargājami biotopi mežainas piejūras kāpas, no kurām tuvākās ir aptuveni 1,8 km uz ziemeļiem un 0,9 km uz austrumiem.

Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un Vides departamenta 06.11.2017. sniegto informāciju un Rīgas pilsētas būvvaldes datu bāzi "Dižkoki Rīgā", lokālpārvaldības teritorijā atrodas vietējas nozīmes dižkoks – Zviedrijas pīlādzis, Kundziņsalas 11.līnijas un Kundziņsalas 7.šķērslīnijas krustojuma tuvumā, ielas sarkano līniju zonā.

Kundziņsalā reljefs ir ar minimālām augstuma starpībām, jo ir mākslīgi veidots, aizberot zemākās vietas, upes attekas un līčus. Palienēs esošie sēkļi, pussalas un saliņas kļuvušas par pastāvīgām sauszemes teritorijām, kas tiek izmantotas apbūvei un citām ostas vajadzībām. Reljefa pārveidošanai izmantota no Daugavas gultnes izskalotā smiltis, veidojot uzskalojumus. Tā rezultātā liela daļa platības atbilst smiltājiem ar samērā skraju, nabadzīgu zemeszemes segumu.

Teritorija laika gaitā tikusi pakļauta spēcīgai antropogēnajai ietekmei – apbūve, krastu nostiprināšana, zemes virsmas līmeņa maiņa, pievedceļu izbūve, mazdārziņu platību likvidācija. Atsevišķās vietās konstatētas nelielas kokaugu platības, kas atbilst meža statusam. Meža nogabaliem ir izstrādātas meža inventarizācijas (pievienotas pielikumā), kopsavilkums redzams 3.tabulā.

3.tabula. Meža zemes lokālpārvaldības teritorijā

Nr. p. k.	Kadastra nr.	Nosaukums / adrese	Platība, ha	Meža zemes kategorija	Meža augšanas apstākļi	Sastopamās sugas (mežaudzes sastāvs)
1.	01000962020	Kundziņsalas 7.šķērslīnija 25	1,63	Mežaudze	Vēris, slapjais vēris	Melnalksnis, baltalksnis, bērzs
2.	01000682081	Kundziņsalas 8.šķērslīnija 5	4,35	Mežaudze	Sils, šaurlapu ārenis, dumbbrājs	Melnalksnis, baltalksnis, bērzs, vītols, apse, priede, kārklis
3.	01000960237	Kundziņsala 1	1,24	Mežaudze	Vēris	Melnalksnis, baltalksnis, bērzs, apse

Lai lokālpārvaldības teritorijā detalizētāk novērtētu dabas vērtības, lokālpārvaldības izstrādes ietvaros 2016.gadā ir veiktas izpētes vaskulāro augu, putnu, stāvošu un tekošu saldūdeņu jomā.

2.5.1. Biotopi

Biotopu izpēte tika veikta 2016.gada 30.septembrī (sugu un biotopu eksperts Oskars Suveizda, sertifikāta Nr.151), ar mērķi novērtēt lokālpārvaldības teritorijā esošās sugas un biotopus (ar atzinumu iespējams iepazīties lokālpārvaldības sējumā "Pielikumi"). Atzīmējams, ka pētāmās teritorijas lielāko

daļu veido atklātas smilšainas platības, kas vietām klātas ar dažādas biežības mākslīgas un dabiskas izcelsmes veģetāciju.

4.tabula. Lokālpārplānojuma teritorijā, pēc Latvijas biotopu klasifikatora (Kabucis, 2001), sastopamie rudērālie biotopi.

Biotopa kods	Biotops
K.4.5.3.	Niedrāji mākslīgi veidotos mitrājos, karjeros, utml.
K.5.	Ceļi un ceļmalas
K.5.1.	Ceļmalas
K.5.4.	Ceļi ar asfaltbetona segumu
K.5.5.	Ceļi ar citu segumu
K.6.	Dzelzceļi
K.6.1.	Sliežu ceļi
K.6.2.	Dzelzceļa malas
K.7.	Citas transporta un komunikāciju trases
K.7.1.	Elektropārvažu līniju trases
K.7.2.	Cauruļvadu un kabeļu trases
K.8.	Akmeņu/dolomītu krāvumi, kaudzes, mūrējumi (žogi, pamesti pamati, utml.)
K.8.7.	Betona pamati, plāksnes un sienas
K.9.	Pagalmi
K.9.1.	Mauriņš
K.9.2.	Citi zālieni
K.9.3.	Citi segumi
L.	Pilsētu un apdzīvotu vietu apbūve
L.2.	Ciema dzīvojamā apbūve
L.3.	Rūpniecības un citas saimnieciskās būves
L.3.1.	Rūpniecības un rūpnieciskās ražošanas objekti

2.5.2. Ornitofauna

Lai izvērtētu plānotās darbības ietekmi uz lokālpārplānojuma teritorijā esošo ornitofaunu, 2016.gadā tika veikta attiecīgā izpēte un saņemts eksperta/ornitologa atzinums (veicējs: Kārlis Millers, sert.Nr.052).

Lokālpārplānojuma teritorija iekļauj Kundziņsalu, Sarkandaugavas atteku un tās piekrasti, kas ir potenciāla aizsargājama putnu dzīvotne. Dabas aizsardzības pārvalde 2016.gada 11.marta nosacījumos norāda, ka atbilstoši dabasdati.lv mājaslapas ievietotajai informācijai, lokālpārplānojuma teritorijā novēroti Lielais dumpis *Botaurus stellaris*; Baltmugurdzenis *Dendrocopos leucotos*, Upes zīriņš *Sterna hirundo*.

Izpētes ietvaros tika veiktas četras apsekošanas (29.09.2016., 10.10.2016., 11.10.2016. un 17.10.2016.). Netika novērota neviena no īpaši aizsargājamām sugām vai ES Putnu direktīvas I pielikuma sugām. Tāpat netika konstatēta izteikta migrācija, lai arī visi faktori tai bija labvēlīgi, ne arī migrējošo putnu koncentrēšanās. Izpētes laikā tika novērotas parastas, bieži sastopamas sugas, piemēram meža pīle (*Anas platyrhynchos*), kajaks (*Larus canus*), sudrabkaija (*Larus argentatus*), melnspārnu kaija (*Larus marinus*), zeltgalvītis (*Regulus regulus*), čuņčiņš (*Phylloscopus collybita*), zaļžubīte (*Chloris chloris*), kā arī vismaz četru lapzemes stērstu (*Calcarius lapponicus*) novērojums.

Nemot vērā Latvijas Universitātes Bioloģijas institūta veikto Brīvostas teritorijas apsekošanu vairāku gadu garumā, tiek secināts, ka Kundziņsalai ir maza loma kā kaijveidīgo putnu ligzdošanas vietai. Pētījuma dati liecina, ka par ligzdošanas vietām Kundziņsalā pārsvarā izvēlās esošo būvju jumtus.

Eksperts/ornitologs norāda, ka dati par lielo dumpi lokālpārplānojuma teritorijā nav atrodam. Izvērtējot izpētes laikā konstatētos biotopus, vienīgā piemērotā šīs sugas dzīvotne varētu būt niedrājs

Kundziņsalas DA malā. Nevar izslēgt šīs sugas ligzdošanu minētajā nīdējā, lai gan ņemot vērā intensīvo antropogēno ietekmi, tā būtu maz ticama. Barošanās fakta konstatācija nenorāda uz šo sugu ligzdošanu konkrētajā teritorijā. Tas pats attiecināms uz baltmugurdzeņa novērojumu. Liela daļa dzeņveidīgo (*Piciformes*) ziemas laikā ir bieži viesi dārzos, kur vieglāk pieejama barība. Upes zīriņi u.c. kairveidīgie putni ir ārkārtīgi mobili un barojoties apseko plašas teritorijas, līdz ar to gadījuma rakstura novērojams lokālpārvaldības izstrādes procesā nav uzskatāms par būtisku un/vai vērā ņemamu.

Pamatojoties uz eksperta/ornitologa atzinumu, lokālpārvaldības realizācijas rezultātā veiktā saimnieciskā darbība neradīs būtisku ietekmi uz šīs zonas ornitofaunu. Atzinumā kā nepieciešamie monitoringa un/vai kompensējošie pasākumi norādīti:

- Veikt aizsargājamo putnu sugu (saskaņā ar ES Putnu direktīvu), kas ietver lielo ķīri (*Larus ridibundus*), upes zīriņu (*Sterna hirundo*), jūras zīriņu (*Sterna paradisaea*) un mazo zīriņu (*Sterna albifrons*) monitoringu ne tikai lokālpārvaldības teritorijā, bet arī apkārtējā ĪADT.
- Paredzēt pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai lokālpārvaldības realizācijas procesā:
 - Iespēju robežās būvdarbus organizējot ārpus putnu ligzdošanas sezonas;
 - Naftas produktu piesārņojuma noplūžu nepieļaušanai ūdensobjektos;
 - Putekļu emisiju mazināšanu;
 - Veikt atkritumu apsaimniekošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

2.5.3. Saldūdens biotopi, vaskulārie augi un mieturālģes

Lai konstatētu ES nozīmes un Latvijā aizsargājamus stāvošu un tekošu ūdeņu biotopus, 2016.gadā tika veikta attiecīgā izpēte par lokālpārvaldības teritorijā atrodošajiem saldūdens biotopiem, vaskulārajiem augiem un mieturālģēm (veica eksperte Egita Zviedre, sert.Nr.092).

Lokālpārvaldības teritorijā atrodas Sarkandaugava, kas ir aptuveni 2,5 km gara mainīga platuma ūdenstece. Tai ir vairākas tās atces. Sarkandaugava ir Daugavas atteka, kas plūst gar Kundziņsalu. Kundziņsalā atrodas arī šaurs, aizaudzis dīķis, kuru šķērso Kundziņsalas 2. un 13. šķērslīnija.

Daugavas attekas (Sarkandaugavas atces) krasti no sauszemes puses ir grūti pieejami. Piekļuvi ūdenim ierobežo iežogotās teritorijas, savukārt pieejamie krasti ir ļoti piesārņoti ar atkritumiem, kuru dēļ pastaigāties gar Sarkandaugavas atces krastiem ir nepatīkami un bīstami. Lielākā daļa Sarkandaugavas atces labā krasta ir nobetonēta, tādēļ tur sastopami tikai atsevišķi virsūdens augu puduri. Neskatoties uz piegružoto vidi, auto tilta apkārtnē ir iecienīta iedzīvotāju atpūtas un makšķerēšanas vieta. Sarkandaugava ir savienota ar Ķīsezeru, Vecdaugavu, tajā ieplūst Baltijas jūras Rīgas līča ūdeņi. Nobetonētie un apbūvētie krasti ir mākslīgi pārveidoti upes biotops.

Ūdens caurredzamība pie auto tilta ir 0,9 m (16.09.2016.) un novērota vidēji intensīva ūdens ziedēšana. Pie garāžām "Sarkandaugava" Tvaika ielā, konstatēts ūdens piesārņojums, iespējams ar naftas produktiem (18.09.2016.).

Veicot upju piekrastes virsūdens augu joslas (D.7.) izpēti, secināts, ka virsūdens veģetācijas kopējais segums ir 5%. Virsūdens veģetācija sastopama galvenokārt Sarkandaugavas atces krastos un pussalas piekrastē, kas atrodas starp dzelzceļa un auto tiltu, kas ved uz Kundziņsalu. Sarkandaugavas atces krastos gar nobetonētajiem un nenobetonētajiem krastiem, veidojas nelieli virsūdens veģetācijas ceri vai līdz 15 m platas virsūdens veģetācijas joslas nenobetonētajos krastos. Virsūdens veģetācijas joslā dominē parastās nīdres *Phragmites australis* virsūdens audzes upju piekrastē (D.7.5.). Vietām konstatēts biotops – vilkvāļīšu *Typha* virsūdens audzes upju piekrastē (D.7.10.). Gar krastiem sastopama galvenokārt šaurlapu vilkvāļīte *Typha angustifolia*, bet pussalas krastos konstatēta gan šaurlapu, gan platlapu vilkvāļīte *T. latifolia*. Reti sastopamas grīšļu *Carex* virsūdens audzes upju piekrastē (D.7.2.). Autotilta apkārtne un gar nenobetonētajiem krastiem sastopama dižā ūdenszāle *Glyceria maxima*. Starp liela auguma virsūdens augiem, sastopamas arī citas augu sugas – krastmalas skābene *Rumex hydrolapathum*, Eiropas vilknadze *Lycopus europaeus*, maigā sūrene *Polygonum mite*. Maigā sūrene sastopama galvenokārt Rīgas un Jūrmalas apkārtne, citviet Latvijā –

reti. Suga sastopama mitros upju krastos, uz applūstošiem pļavu ceļiem, slapjās nezālienēs (Prieditis 2014). Maigā sūrene ierakstīta Latvijas Sarkanajā grāmatā 3.kategorijā (Gavrilova 2003).

Viršūdens augu josla ir vienveidīga, tajā sastopamas maz augu sugas. Esošo sugu klātbūtne liecina par eitrofiem (barības vielām bagātiem) augšanas apstākļiem.

Gar nenobetonētajiem krastiem līdz 20 m platā joslā sastopamas dzeltenās lēpes *Nuphar luteum* peldlapu audzes upēs (D.8.7.). Gar pussalu konstatētas daudzlapu *Myriophyllum* zemūdens audzes upēs (D.8.6.) ar vārpaino daudzlapi *Myriophyllum spicatum*. Nereti sastopama arī iegrimusi raglape *Ceratophyllum demersum*. Glīvenes pētāmajā teritorijā sastopamas ličos, kur nav ūdens straumes. Konstatēta spožā glīvene *Potamogeton lucens*, plakanā glīvene *P. compressus*. Saliktā augu josla ir sugām nabadzīga, arī šeit sastopamas tikai tādas sugas, kas spēj augt barības vielām bagātos ūdeņos.

Kundziņsalas dzīvojamās apbūves rajonā atrodas 350 m gara, līdz 20 m plata, sekla un aizaugusi ūdenskrātuve, kuru šķērso Kundziņsalas 2. un 13. šķērslīnija. Šī ūdenskrātuve ir aizaugusi, tādēļ rekreācijai praktiski nav izmantojama, tajā ir bieža dūņu kārtā. Ūdenskrātuvē novērots salīdzinoši daudzveidīgs augājs un mozaīkveida ainava.

Viršūdens piekrastes joslā aug parastā niedre *Phragmites australis*, platlapu vilkvāļīte *Typha latifolia*, dižā ūdenszāle *Glyceria maxima*, parastā cirvene *Alisma plantago-aquatica*, krastmalas skābene *Rumex hydrolapathum*, upes kosa *Equisetum fluvatile*, indīgais velnarutks *Cicuta virosa*, platlapu cemere *Sium latifolium*. Ūdens virsu lielā platībā sedz brīvi peldošie augi – parastā mazlēpe *Hydrocharis morsus-ranae*, mazais ūdensziņģis *Lemna minor*, trejdaivu ūdensziņģis *L. Triscula*. Peldlapu joslā konstatēta dzeltenā lēpe *Nuphar lutea*, elodeīdu joslā – Kanādas elodeja *Elodea canadensis*.

Kundziņsalas 3.līnijas 2, iepretim garāžu teritorijas centrālajai daļai, aizsargjoslā, konstatēts potenciāls dižkoks baltais vītols *Salix alba*, ar apkārtmēru 1,3 m un augstumā aptuveni 5,4 m. Koks ir veselīgs un labi saglabājies.

Ekspertes apsekotajā teritorijā netika konstatētas Latvijā un Eiropā īpaši aizsargājamas augu un mieturālģu sugas, kā arī īpaši aizsargājami biotopi.

Pētītā teritorija ir spēcīgi antropogēni ietekmēta. Konstatētās augu sugas ir raksturīgas barības vielām bagātiem ūdeņiem. Sastopamas galvenokārt tikai tādas sugas, kas spēj agresīvi vairoties šādā izmainītā un piesārņotā vidē. Sarkandaugavas atteces ūdens kvalitāte lielā mērā ir atkarīga no Daugavas un Rīgas līča ekoloģiskā stāvokļa, jo tā ir atklāta ūdens sistēma. Svarīgi ir nepasliktināt esošo stāvokli, iepludinot ūdenī papildus barības vielas vai citu piesārņojumi. Lai nākotnē nodrošinātu labvēlīgus apstākļus sugu un biotopu pastāvēšanai, viens no galvenajiem faktoriem būtu biogēnu koncentrācijas samazināšana visos saistītajos ūdeņos.

2.6. Transporta infrastruktūra

Transporta infrastruktūru lokālpārvaldības teritorijā veido gan sauszemes ceļi un ielas, gan ūdens ceļi – kuģošanas un/vai rekreācijas vajadzībām izmantotās iekšējo ūdeņu teritorijas Rīgas Brīvostā. Transporta infrastruktūra tiek izmantota gan ikdienas privātā un sabiedriskā autotransporta satiksmes nodrošināšanai, gan kravu pārvadājumiem, gan gājēju un velo kustības nodrošināšanai.

Lokālpārvaldības teritorijas transporta infrastruktūras teritoriju sauszemes daļa iedalās: 1. publiski pieejamais ielu un ceļu tīkls; 2. ostas iekšējo ceļu tīkls ar ierobežotu pieejamību.

Ūdens transporta teritorijas lokālpārvaldījumā iedalās: 1. kuģošanai piemērotās ūdens teritorijas; 2. rekreācijai un laivošanai paredzētās ūdens teritorijas.

Kravu pārvadājumi lokālpārvaldības teritorijā tiek nodrošināti pa ūdensceļiem un dzelzceļu, kā arī pa ielām, izmantojot esošo Rīgas pilsētas transporta sistēmu. Lejamkravu un beramkravu terminālos pārkrautās kravas tālāk transportē galvenokārt izmantojot dzelzceļa tīklu, bet konteinerus, ģenerālkraavas un jaukta tipa kravas tālāk transportē galvenokārt izmantojot kravas autotransportu un esošo ielu tīklu. Esošās transporta plūsmas lokālpārvaldības teritorijā šobrīd galvenokārt nodrošina ostas darbību.

Lokālpārvaldības izstrādes darba uzdevumā tika noteikta transporta izpētes teritorija, kas ietver gan lokālpārvaldības teritoriju, gan plašu teritoriju ārpus lokālpārvaldības, un tās kopējā platība ir aptuveni 1230 ha. Transporta plūsmas izpētes mērķis ir veikt esošās transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt transporta infrastruktūras risinājumus lokālpārvaldības teritorijas apkārtes uzlabošanai. Transporta plūsmu izpēti veica SIA "BRD projekts". Izstrādātais transporta plūsmu izpētes projekts 2017.gada aprīlī tika iesniegts izvērtēšanai LR Satiksmes ministrijas Ceļu satiksmes drošības direkcijas Ceļu drošības audita daļā atzinuma sniegšanai. Par izstrādāto projektu 2017.gada maijā tika saņemts atzinums, kurā izteiktie iebildumi un priekšlikumi tika ņemti vērā turpmākajā lokālpārvaldības izstrādes posmā.

Ar Lokālpārvaldības izstrādes ietvaros veikto "Transporta plūsmu izpētes projektu" (SIA "BRD projekts", 2017) un LR Satiksmes ministrijas Ceļu satiksmes drošības direkcijas Ceļu drošības audita daļas atzinumu var iepazīties lokālpārvaldības "Pielikumu" daļā.

2.6.1. Ielas, autotransporta savienojumi

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu "Transporta infrastruktūras attīstības shēma", lokālpārvaldības teritorijā atrodas C, D un E kategorijas ielas un nākotnē perspektīvā B kategorijas iela.

Lokālpārvaldības teritorijas robežās atrodas sekojošas ielas ar šādām plānotajām to kategorijām atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma Transporta infrastruktūras attīstības shēmai:

- Tvaika iela – C kategorija;
- Kundziņsalas 2. līnija – C kategorija;
- Kundziņsalas 3. līnija – C kategorija;
- Eksporta iela – C kategorija;
- Uriekstes iela – D kategorija;
- Kundziņsalas 6. šķērslīnija – D kategorija.

Neuzskaitītās ielas lokālpārvaldības teritorijā atbilst E kategorijai.

Kundziņsalas dzīvojamai apkārtnei šobrīd ir tikai viens publiski pieejams transporta savienojums/saikne ar citām pilsētas teritorijām – 6. šķērslīnija un auto tilts pāri Sarkandaugavai (D kategorijas iela), kas pieslēdzas Tvaika ielai. Kundziņsalas dzīvojamā rajonā ir saglabāties vēsturiskais ielu/ceļu tīkls, kur galvenā loma ir 7. šķērslīnijai. Kundziņsalas dzīvojamā rajona ielas galvenokārt ir noteiktas kā E

kategorijas ielas. Papildus saikne ar citām teritorijām Kundziņsalai ir iespējama caur Rīgas Brīvdabas teritoriju pa dzelzceļa tiltu no Vējzaļsalas, kas šobrīd nav atvērts publiskai lietošanai.

Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam plānotais Eksporta ielas pagarinājums (t.sk. posms caur Kundziņsalu), Tvaika iela un plānotais jaunais tilts pāri Sarkandaugavai ir noteikti kā C kategorijas ielas.

Plānotā Piejūras maģistrāle, kas nākotnē šķērsos Kundziņsalas ziemeļu daļu, ir noteikta kā B kategorijas iela.

2.6.2. Dzelzceļš

Rīgas dzelzceļa tīkls ir izveidots 19.gadsimta beigās, un ticis paredzēts galvenokārt kravu transportam. Pēc strauja darba krituma 20.gadsimta deviņdesmitajos gados, jau sākot ar 21.gadsimta sākumu sācies pakāpenisks kravu apjoma pieaugums, kas pirmkārt ir saistīts ar jūras ostas darbības intensifikāciju.

Lokālplānojuma teritorijā ir izbūvēti ostas un uzņēmumu, kas saistīti ar loģistiku un kravu apkalpošanu, apkalpei nepieciešamās dzelzceļa līnijas. Ostas teritoriju apkalpi Kundziņsalā nodrošina esošais dzelzceļa līnijas atzars no Vējzaļsalas uz Kundziņsalu, ar dzelzceļa tiltu pāri Sarkandaugavas attekai. Kundziņsalā dzelzceļa tīkls sazarojas austrumu un rietumu atzaros. Kundziņsalas ziemeļu daļā ir izbūvēta jauna dzelzceļa preču stacija, kas nodrošinās dzelzceļa sastāvu komplektēšanu un šķirošanu tieši ostas teritorijā, maksimāli tuvu pie kravu pārkraušanas termināliem.

Dzelzceļa pievadi ostas teritorijā ir VAS „Latvijas dzelzceļš”, RBP un uzņēmumu īpašumā/valdījumā, kuri nodrošina infrastruktūras uzturēšanu. Lokālplānojuma teritorijā nav VAS „Latvijas dzelzceļš” īpašumā vai valdījumā esošu dzelzceļa līniju vai to pievadu.

Šobrīd Rīgas brīvdabas kravu plūsmu Daugavas labajā krastā Andrejostas, Eksporta ostas un Kundziņsalas rajonos nodrošina stacija “Rīga – Krasta”, kas ir izvietota atzara Zemītāni – Ganību parks – “Rīga-Krasta” 4.kilometrā. Stacija ir “kravas”, bet pēc veicamā darba apjoma – “ārpusklases”. Kravu apstrādes darbs stacijā tiek veikts tikai uz stacijai piegulošajiem pievedceļiem un Ganību parkā².

Lokālplānojuma teritorijā ir divas publiski pieejamas dzelzceļa vienlīmeņa pārbrauktuves, kur pilsētas ielas šķērsos ostas teritoriju apkalpei izbūvētos sliežu ceļus – Kundziņsalas 6.šķērslīnijā un Aptiekas ielā. Minētos dzelzceļa šķērsojumus ir plānots saglabāt, bet plānotais dzelzceļa krustojums ar Kundziņsalas satiksmes pārvadu (savienojums ar Tvaika ielu) ir plānots kā divlīmeņu krustojums, bez jaunas dzelzceļa vienlīmeņa pārbrauktuves ierīkošanas. Nepieciešamās dzelzceļa sliežu ceļu šķērsošanas vietas ostas teritorijā jāparedz konkrētu būvprojektu ietvaros.

VAS “Latvijas valsts dzelzceļš” jau kopš 2007.gada attīsta un īsteno projektu “Rīgas dzelzceļa mezgla attīstība un rekonstrukcija”, kura ietvaros 2009.gadā SIA “VentEco” izstrādāja ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojumu “Rīgas Brīvdabas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija” (turpmāk tekstā – Ziņojums). Ziņojumā ietver arī jauna pievedceļa būvniecību posmā no SIA “Lugaži” teritorijas pie Lugažu ielas līdz šķērsojumam ar Sarkandaugavas attekū Vējzaļsalas rajonā. Ziņojuma ietvaros tika izskatīti divi alternatīvie risinājumi plānotās dzelzceļa trases novietojumam, kur I alternatīva paredzēja savienojumu ar esošo dzelzceļa tiltu pāri Sarkandaugavas attekai, bet II alternatīva – paredzot izbūvēt jaunu dzelzceļa tiltu, paralēli plānotajai Eksporta ielas pagarinājuma trasei līdz Kundziņsalai.

Plānotā transporta koridora, kas ietver jauno dzelzceļa pievedceļu un Eksporta ielas pagarinājumu, un tā Sarkandaugavas šķērsojuma (tilta vai tiltu) šķērsprofils un garenprofils, kā arī nepieciešamā dzelzceļa nodalījuma josla jāprecizē plānotā transporta koridora būvprojekta izstrādes ietvaros.

Paredzētās darbības nepieciešamību noteica faktors, ka jau 2008.gadā dzelzceļa stacijas Rīga-Krasta noslodze bija pārsniegusi savu maksimumu, tiek plānots būtiski samazināt ostas teritorijas Rīgas

² Noslēguma ziņojums “Rīgas Brīvdabas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija”, SIA “VentEco”, 2009.gads.

centram piegulošajā teritorijā, kā arī ir nepieciešams intensificēt ostas darbību Kundziņsalā. Līdz ar to ir plānots likvidēt staciju "Rīga - Krasta" (atrodas ārpus Lokālpārvaldības teritorijas, Andrejsalā) un ir nepieciešams izbūvēt jaunu pievedceļu, lai nodrošinātu kravu padevi uz Kundziņsalu.

2.6.3. Sabiedriskais transports

Lokālpārvaldības teritorija, Sarkandaugavas apkaimē ir labi sasniedzama, jo pa Tvaika ielu kursē 5.tramvajs, kas savieno apkaimi ar Rīgas centru un Pārdaugavu (līdz Ilģuciemam) – līdz 6 reizēm stundā, kopā darba dienās 70 reisi vienā virzienā, sestdienās, svētdienās un brīvdienās – 47 reisi vienā virzienā. Lokālpārvaldības teritorijā ir viena 5.tramvaja pieturvietā "Tvaika iela" (Sliežu iela, Jaunmīlgrāvis).

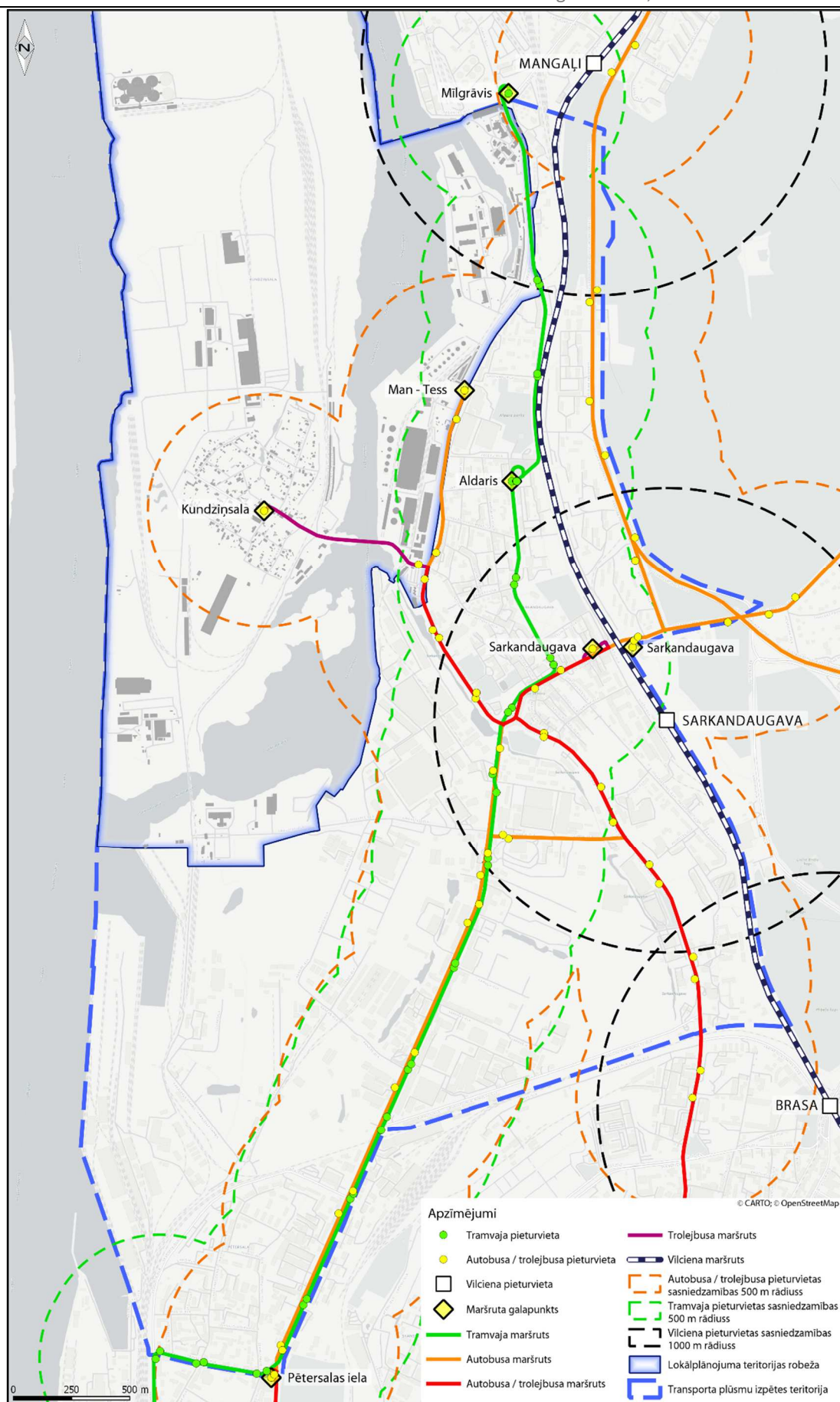
Kundziņsalas apkaimes dzīvojamā rajona sasniedzamība ar sabiedrisko transportu ir uzskatāma kā pietiekama, jo uz Kundziņsalu kursē 1 sabiedriskā transporta maršruts, un līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai Sarkandaugavā no Kundziņsalas dzīvojamā rajona ir ~500 m liels attālums. Darba dienās uz Kundziņsalu vienā virzienā kursē tikai 18 trolejbusa reisi (3.trolejbuss), kas savieno šo apkaimi ar pilsētas centru; sestdienās, svētdienās un brīvdienās – 15 reisi vienā virzienā. Kundziņsalas apkaimes robežās ir tikai 1 sabiedriskā transporta pieturvietā "Kundziņsala" (Kundziņsalas 6.šķērslīnija). Nepietiekams sabiedriskā transporta nodrošinājums ir ostas teritorijā esošajām darba vietām, taču ņemot vērā ostas teritoriju lielo platību un slēgto raksturu, minēto darba vietu sasniedzamību ar pilsētas sabiedrisko transportu nebūs iespējams uzlabot arī tuvākajā nākotnē.

Transporta plūsmu izpētes teritorijā atrodas arī dzelzceļa stacija „Sarkandaugava”, no kuras ir sasaiste gan ar Vecmīlgrāvi, Carnikavu, Saulkrastiem, gan Rīgas centru.

Intensīva sabiedriskā transporta kustība ir gan pa Ganību dambi un Dantes ielu, gan Tiltas ielu un Viestura prospektu (skatīt Pielikumā "Transporta plūsmas izpēte", izstrādātājs SIA „BRD Projekts”).

No transporta plūsmu izpētes teritorijas ir nodrošināta tieša sabiedriskā transporta sasaiste ar Rīgas centru (40x stundā), Mangaļsalu (12x stundā), Vecmīlgrāvi (8x stundā), Mežciemā (2x stundā), Purvciemā (10x stundā), Pļavniekiem (8x stundā), Āgenskalnā (6x stundā), Ilģuciemā (6x stundā), Jaunciemā (5x stundā), Sužiem (5x stundā), Bukultiem (2x stundā), Bergiem (2x stunda), Juglā (2x stundā), Ķengaragā (4x stundā), Rumbulā (4x stundā).

2013.gadā SIA "Aptauju Centrs" un SIA "Projektu un kvalitātes vadība" veica pētījumu par iedzīvotāju dzīvi apkaimē. Veiktajā pētījumā par Kundziņsalu tika noskaidrots, ka sabiedrisko transportu izmanto aptuveni 87% no respondentiem, no kuriem pilnībā apmierināti ar sabiedriskā transporta tīklu ir 38,5%.

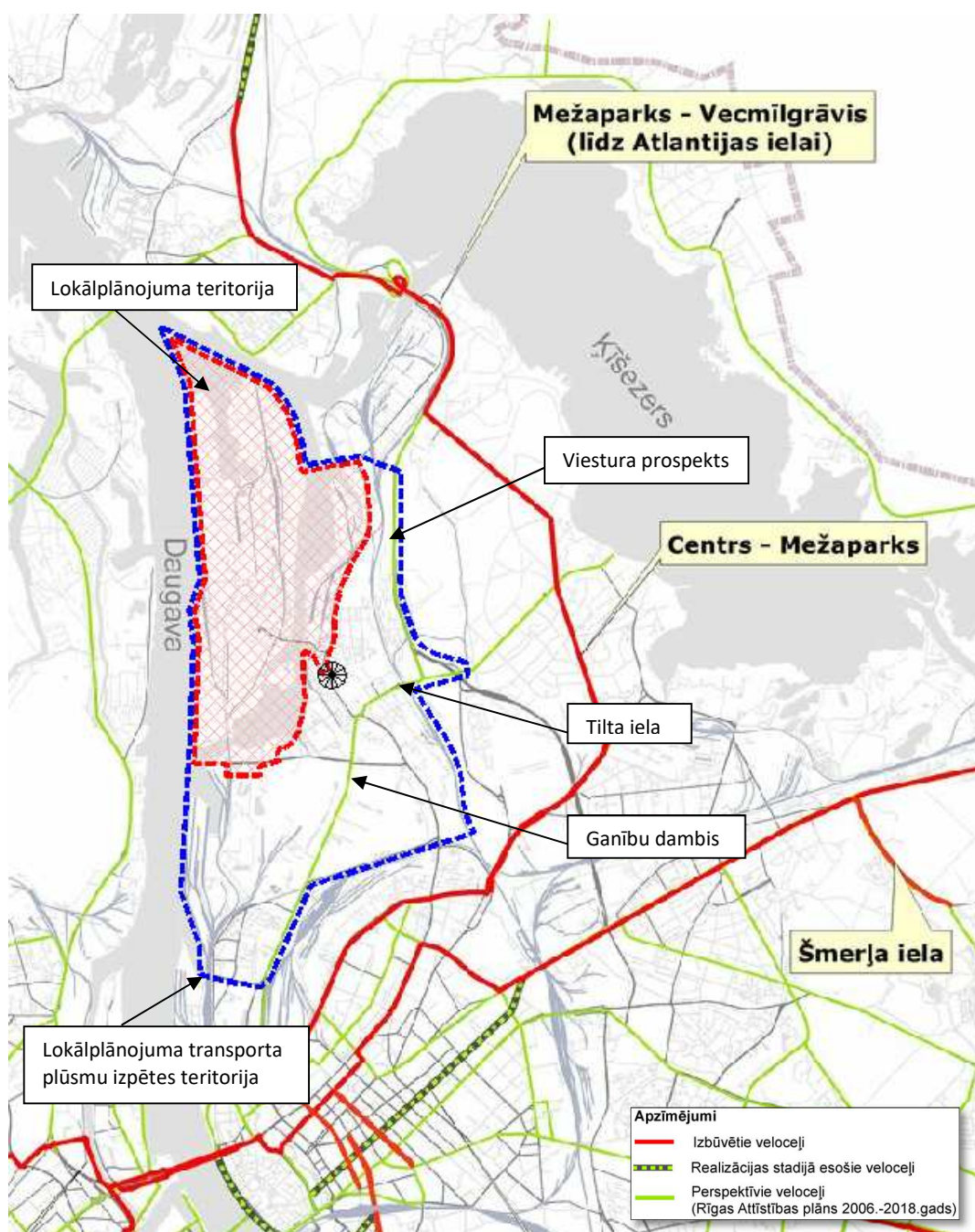


29.attēls. Sabiedriskā transporta nodrošinājums. Avots: SIA "METRUM", 2017

2.6.4. Gājēji un velosatiksmē

Kundziņsalas un Sarkandaugavas apkaimēs nav izveidots veloceliņu tīkls, līdz ar to velobraucēji pārvietojas pa brauktuvēm vai ietvēm. Gājēju ietves ir izbūvētas tikai gar galvenajām ielām lokālplānojuma teritorijā – Tvaika iela, Kundziņsalas 6.šķērslīnija, Uriekstes iela, u.c., bet gar esošajām E kategorijas ielām Kundziņsalas dzīvojamā rajonā lielākajai daļai ielu gājēju ietves nav izbūvētas.

Saskaņā ar spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu Lokālplānojuma teritorijā nav paredzēta maģistrālo vai savienojošo veloceliņu izbūve, tomēr perspektīvā ir paredzēts veloceliņš pa Ganību dambi, Tīla ielu un Viestura prospektu.



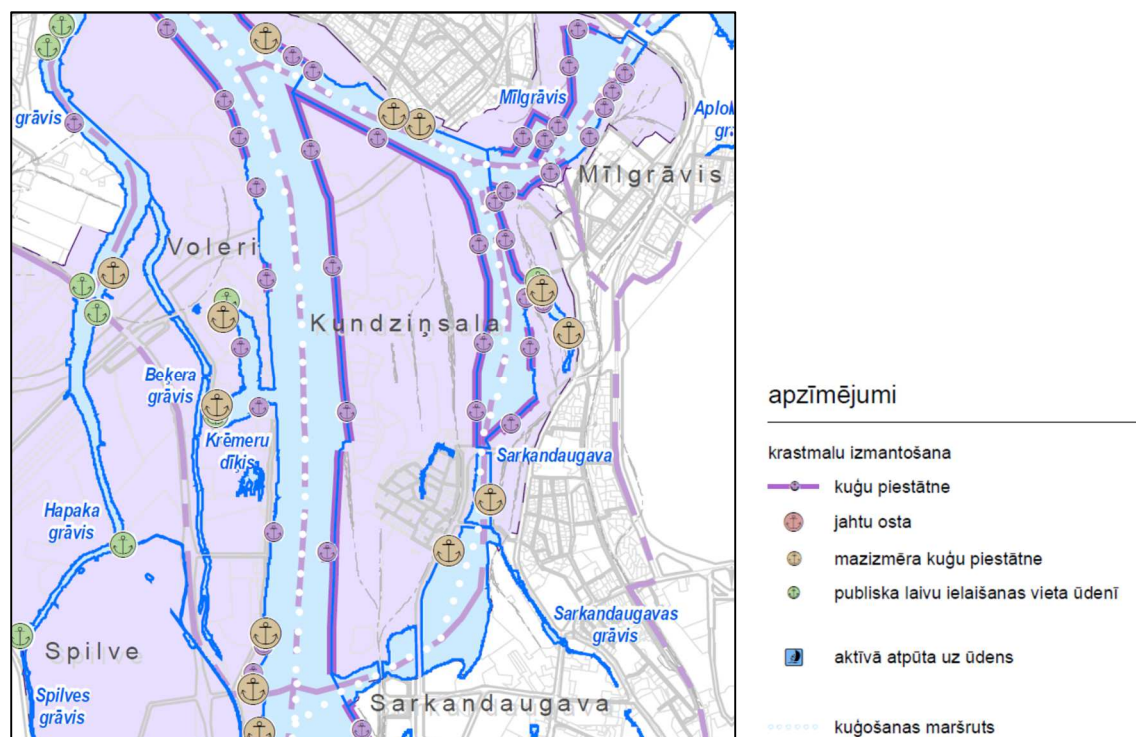
30.attēls. Velo satiksmes attīstības tīkla shēma. Avots: Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam paskaidrojuma raksts.

2.6.5. Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra

Lokālplānojuma teritorija atrodas pie Daugavas, kas, atbilstoši Civillikuma 1.pielikumam, ir publisko ūdeņu teritorija, kuras grīvā (Daugavas abos krastos 15 km garumā) atrodas Latvijā lielākā osta – Rīgas brīvosta. Saskaņā ar Rīgas domes 15.11.2011. saistošajiem noteikumiem Nr.147 “Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi” Rīgas brīvostas pārvalde uztur Daugavas lejasceces daļu ar tās attekām, grīvu un līčiem noteiktās brīvostas robežās.

Kuģu kustību Rīgas ostā nodrošina galvenie kuģu ceļi, to pieejas un ar tām saistītās hidrobūves. Galvenā kuģošanas kanāla garums ir 12,2 jūras jūdzes, kuģu ieprīme tajā atšķiras dažādos ostas rajonos. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurtece un Sarkandaugavas kuģu ceļš. Kuģošanas režīmu Rīgas brīvostas teritorijā nosaka ostas noteikumi, bet pārējā Rīgas pilsētas teritorijā kuģošanas režīms nav noteikts.

Rīgas pilsētā kuģošanai piemēroti un aprīkoti kuģu ceļi un enkurvietas atrodas tikai Rīgas brīvostas teritorijā. 2013.gadā, pēc Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma SIA “METRUM” veica “Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēti”, kuras ietvaros tika apkopota pieejamā informācija par ūdens teritoriju izmantošanu pilsētā, kā arī grafiskajā daļā attēloti esošie un ieteicamie kuģu ceļi. Pētījuma grafiskās daļas kartēs attēlotie kuģu ceļi ir noteikti ņemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktos plānotos kuģu ceļus, kā arī ņemot vērā citus projektus un 20.gs. izmantotos kuģu ceļus, kad Rīgas pilsētā aktīvi darbojās upju kuģniecība un tika organizēts sabiedriskais ūdens transports, ar regulāriem pasažieru kuģu maršrutiem pa Daugavu, Kīšezeru un Buļļupi, kas ir atzītas par kuģošanai piemērotām teritorijām. (skat. 31.attēlu)



31.attēls. Shēmas fragments – Kuģošana, laivošana un aktīvā atpūta uz ūdens.

Avots: Pētījums “Ūdensobjektu un krastmalu ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izpēti”, SIA “METRUM”, 2013.

Lokālplānojuma teritorijā ir ietverta daļa no Sarkandaugavas kanāla, posmā no Daugavas līdz Dauderu pussalas galam, bet pārējā Sarkandaugavas kanāla daļa un Daugava tieši robežojas ar lokālplānojuma teritoriju. Līdz ar to lokālplānojumā ietvertie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi ir attiecināmi tikai uz daļu no Sarkandaugavas kanāla.

No Sarkandaugavas kanāla kuģošanai izmanto tikai tā ziemeļdaļu. Sakarā ar to, ka Sarkandaugavas kanāla 1500 m garajā dienvidu daļā atrodas divi tilti, kuri savieno Kundziņsalu un Konteineru terminālu

ar pārējām ostas un pilsētas daļām, šo kanāla daļu kuģošanai neizmanto ("Baltijas jūras locija, Latvijas piekraste", 2002). Sarkandaugavas kanāla kuģu ceļa dziļums ir -9,05 m.

Saskaņā ar izstrādātā projekta "Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija" ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojumu (SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", 2010.gads) tika paredzēts veikt ostas pieejas kanāla padziļināšanu un paplašināšanu. Projektētais kanāla dziļums posmā no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (Kundziņas ziemeļu daļai) – 17 m un no Rīnūžiem līdz Kundziņas vidusdaļai – 15m (sākotnējā atzīme kanālā ~ 14m), projektētais kanāla platums – 180 m (pirms rekonstrukcijas - 100 m). Pieeja Sarkandaugavas kanālam projektēta -10m dziļumā. Kuģu kanāla rekonstrukcija ir nepieciešama, lai nodrošinātu lieltonnāžas kuģu ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā.

Projekta Sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums tika veikts jau 2008.gadā, bet atzinums par ietekmes uz vidi novērtējumu tika izsniegts 2011.gada 21.aprīlī.

Pieejas kanāla rekonstrukcijas darbus tika paredzēts veikt 2 etapos:

1. posmā no pieņemšanas bojas līdz Kundziņas vidusdaļai (piestātne KS-34) kanāla padziļināšana līdz -15 m, darbus veicot no 2012. līdz 2014.gadam;
2. ja būs pietiekams pieprasījums, tad posmā no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (piestātne MKR-1) kanāla padziļināšana līdz -17 m, darbus veicot no 2014. līdz 2018.gadam.

Dati par Lokālpārveidojuma teritorijā esošajām kuģu piestātnēm apkopoti 5.tabulā, saskaņā ar ostas kapteiņa noteikto, atbilstoši 02.05.2017. Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.255 "Rīgas brīvostas noteikumi" 1.pielikumam.

5.tabula. Kuģu piestātnes

Piestātnes apzīmējums	Piestātnes atrašanās vieta, terminālis	Piestātnes garums	Kuģa maksimālā iegrimē pie piestātnes
KS-36	Kundziņšala, Daugavas krasts, SIA "Rīga Fertilizer terminal"	210 m	7,8 m
KS-36A		119,4 m	13,2 m
KS-32	Kundziņšala, Daugavas krasts, SIA "Baltic Container Terminal"	150 m	11,7 m
KS-33		150 m	11,7 m
KS-34		149 m	11,7 m
KS-29, KS-30	Kundziņšala, Daugavas krasts, SIA "Rīga Bulk Terminal"	330 m	13,1 m
KS-28	Kundziņšala, Daugavas krasts, SIA "PARS TERMINAL"	140 m	12 m
KS-26	Kundziņšala, Daugavas krasts, Kompānija "Lakin Limited"	12 m	- (slēgta)
SD-3	Sarkandaugava, SIA "MAN TESS Tranzīts"	150 m	9 m
SD-4	Sarkandaugava, SIA "MAN TESS Tranzīts"	135 m	7,8 m
SD-5	Sarkandaugava, SIA "PARS TERMINAL"	190 m	9 m
DS-9	Daudersala, Sarkandaugava, A/S "BMGS"	105 m	5 m
DS-10		100 m	5 m
DS-11		85 m	3,5 m
DS-12		150 m	3 m

Piestātnes ir aprīkotas ar dažāda veida kravu pārkraušanas tehniku atbilstoši pārkraujamo kravu specifikai un tehnoloģijām, piestātnes aprīkojums ir piestātnes nomnieka / īpašnieka īpašums.

2.7. Inženiertehniskā apgāde, meliorācija, aizsargjoslas un ģeodēziskā tīkla punkti

2.7.1. Inženiertehniskie tīkli un objekti

(1) Ūdensapgāde

Atbilstoši SIA "Rīgas ūdens" 08.02.2016. sniegtajiem nosacījumiem (vēstule Nr. T1-7.9/148) norāda, ka lokālpārvaldes teritorijai Kundziņsalā un teritorijām starp Sarkandaugavas attekā, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu pieguļošās ielās ir iebūvēti:

- DN 800 mm maģistrālais ūdensvads Uriekstes ielā;
- DN 300 mm, DN 200 mm, DN 150 mm, DN 100 mm ielas ūdensvadi ar pievadiem Tvaika ielā;
- DN 150 mm, DN 100 mm ielas ūdensvadi ar pievadiem Aptiekas ielā;
- DN 150 mm ielas ūdensvads Degvielas ielā;
- DN 100 mm ielas ūdensvadi ar pievadiem Kundziņsalas 7. līnijā, Kundziņsalas 11. līnijā, Kundziņsalas 16. līnijā, Kundziņsalas 7. šķērslīnijā, Kundziņsalas 9. šķērslīnijā, Kundziņsalas 6. šķērslīnijā.

Rīgas Brīvostas uzņēmumu objekti Kundziņsalā un Sarkandaugavā pievienoti pilsētas ūdensvadam ar diviem DN 250 mm ūdensvadiem, kas nav SIA "Rīgas ūdens" valdījumā. Lokālas ūdenssūkšanas vietas, tīkli un ūdenstorni izbūvēti AS "BMGS" un SIA "OVI Rīga" teritorijās Sarkandaugavā. (Skat. 32.attēlu "Ūdensapgādes shēma").

Saskaņā ar minimālā būvprojekta risinājumiem "Ūdensapgādes pārbūves projekta izstrāde Ezera iela – Tvaika iela" plānota esošo ūdensvada tīklu pārbūve posmā no Degvielas ielas līdz Tvaika ielai 31k-5. Projekts izstrādāts pēc SIA "Rīgas ūdens" pasūtījuma.

Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes rīcībā esošo informāciju, lokālpārvaldes teritorijā atrodas urbumi ar Nr.7779, 6800, 24601, 1085, 1087, 1105, 6185, 12260, 11928, 11936, 7729.

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju pētījumā "Rīgas pilsētas ūdensapgādes urbumu, monitoringa un ģeoloģiskās izpētes urbumu un piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu datu bāzes izveide" (http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/atskaite_urbumu_db.pdf), kas izstrādāts 2013.gadā pēc Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta pasūtījuma, tika apkopota informācija par lokālpārvaldes teritorijā esošajiem ūdensapgādes, monitoringa un izpētes urbumiem. 32. attēlā "Ūdensapgādes shēma" ir attēloti ūdensapgādes urbumi, kuru atrašanās vietas koordinātes bija pieejamas minētajā datu bāzē. Datu bāzē nav iekļauta informācija par trīs Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes nosacījumos lokālpārvaldes izstrādei minētajiem urbumiem – Nr. 7779; 11928 un 11936.

6.tabula. Ūdensapgādes urbumi Lokālpārvaldes teritorijā

Adrese	Īpašuma piederība	Urbuma Nr.	X	Y	Ziņas par urbuma izmantošanu
Kundziņsala 1	juridiskās personas īpašums	6800	316483	505932	nav zināms
Kundziņsala 1	juridiskās personas īpašums	24601	317963	505857	tamponēts
Tvaika iela 35	juridiskās personas īpašums	1085	319001	507506	izmanto
Tvaika iela 35	juridiskās personas īpašums	1087	318877	507523	neizmanto
Tvaika iela 27	juridiskās personas īpašums	1105	318815	507338	izmanto
Tvaika iela 27	juridiskās personas īpašums	6185	318815	507355	izmanto
Kundziņsalas 16. līnija 4	Valsts īpašums	12260	317917	506400	tamponēts
Kundziņsala, 10.līnija, Nr. 10A	privātīpašums	7729	317205	506429	nav zināms

Papildus ūdensapgādes urbumiem teritorijā atrodas arī viens monitoringa urbums ar Nr. 3126, Kundziņsalas 14.līnijā 4 (tiek izmantots).

Ja urbumus plānots izmantot, tad nepieciešams noteikt un ievērot aizsargjoslu un tajā noteiktos izmantošanas aprobežojumus 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. Urbumu ekspluatācijas laikā nepieciešams nodrošināt prasības, kādas noteiktas RTAN 51. punktā (piem. nodrošināta operatīvo dienestu transportlīdzekļu, ugunsdzēsības un glābšanas tehnikas u.c. piebraukšana), ja attiecīgai izmantošanai konkrēti ūdensapgādes urbumi tiek paredzēti. Urbumus, kurus netiek plānots izmantot, nepieciešams tamponēt (likvidēt) saskaņā ar MK noteikumu Nr.696 „Zemes dzīļu izmantošanas licenču un bieži sastopamo derīgo izrakstu ieguves atļauju izsniegšanas kārtība” 21. punktu.

(2) Notekūdeņi

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

Rīgas brīvostā esošajos uzņēmumos rodas 3 veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi, ražošanas notekūdeņi un lietus notekūdeņi. Sadzīves notekūdeņi no lielākās Rīgas brīvostas teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos (skat. 33.attēlu “Saimnieciskās kanalizācijas shēma”).

SIA “Rīgas ūdens” 08.02.2016. nosacījumos Nr. T1-7.9/148 norāda, ka lokālpārvaldības teritorijā atrodas:

- Pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas 2 x DN 1420 mm spiedvadi Uriekstes ielā;
- Pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 400 mm spiedvads Tvaika ielā un Ganību dambja līdz kanalizācijas sūkņu stacijai Tvaika ielā 23A.
- Pilsētas pašteses sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 225/200 mm cauruļvads Tvaika ielā ar atzariem no Aptiekas ielas;
- Pilsētas pašteses sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 600 mm cauruļvads Tvaika ielā ar atzariem no Aptiekas ielas līdz Zāģeru ielai;
- Pilsētas pašteses sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 225/300 mm cauruļvads Tvaika ielā ar atzariem no Limbažu ielas līdz Zāģeru ielai;
- Pilsētas pašteses sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 700/1000 mm kolektors Tvaika ielā ar atzariem no Zāģeru ielas līdz kanalizācijas sūkņu stacijai Tvaika ielā 23A;
- Pilsētas pašteses sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 500 mm cauruļvads Tvaika ielā ar atzariem no Tvaika ielas 23 līdz Tvaika ielai 54 k-3.

Notekūdeņi no Rīgas brīvostas teritorijas Kundziņsalā tiek novadīti pilsētas sadzīves notekūdeņu kanalizācijas DN 1000 mm kolektorā Meldru ielā ar diviem spiedvadiem.

Ražošanas notekūdeņi veidojas uzņēmumos, kas nodarbojas ar ķīmisko produktu pārkraušanu. Lielākoties ražošanas ūdeņi tiek savākti lokālās attīrīšanas iekārtās kopā ar lietus notekūdeņiem un pirms to novadīšanas pilsētas lietussūdens kanalizācijas kolektoros vai vidē, tos attīra līdz normatīvajos aktos noteiktai maksimāli pieļaujamai koncentrācijai.

Lietus notekūdeņi lokālpārvaldības teritorijā veidojas no atmosfēras nokrišņiem, lietus ūdeņiem vai sniega kušanas ūdeņiem, notekot no ēku jumtiem, iekšējiem ceļiem, laukumiem, ielām un citām teritorijām. Lietus notekūdeņi pēc savākšanas tiek novadīti pilsētas lietussūdens kanalizācijas sistēmā vai vidē. Rīgas brīvostas teritorijā, t.sk. Sarkandaugavā, ir izvietoti pilsētas lietussūdens kanalizācijas tīklu izvadi Daugavā (skat. 34.attēlu “Lietus kanalizācijas shēma”).

Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma SIA "Vides konsultāciju birojs-serviss" 2011.gadā veica kanalizācijas tīklu un lietussūdens kanalizācijas tīklu izpēti un to tehniskā stāvokļa novērtēšanu Rīgas brīvostas teritorijā. Izstrādājot Lokālpārvaldes projektu ir izmantoti minētā izpētes projekta materiāli, ar kuriem var iepazīties Lokālpārvaldes projekta pielikumu sadaļā.

Saskaņā ar SIA „Aqua Brambis” izstrādāto „Rīgas pilsētas ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas attīstības aspekti” lokālpārvaldes teritorijai pieguļošās ielās paredzēta ūdensvada tīklu atjaunošana. Projektējot kanalizācijas tīklus un būves, lokālpārvaldē jāparedz dalītā sistēma – sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls atdalīts no lietussūdens tīkla.

(3) Elektroapgāde un Elektronisko sakaru tīkls

Lokālpārvaldes izstrādei tika saņemti 08.02.2016. AS "Latvenergo" un AS "Sadales tīkls" nosacījumi (vēstule Nr. 01VD00-17/475), kā arī AS "Augstsprieguma tīkls" 15.08.2016. nosacījumi Nr. 50SA10-08-1954. Lokālpārvaldes teritorijā, saskaņā ar AS "Latvenergo" sniegtajiem nosacījumiem atrodas AS "Latvenergo" pazemes optiskā kabeļu līnija. Tā šķērso Sarkandaugavas atteku un Daudersalu vienā tranšējā ar AS "Augstsprieguma tīkls" 110 kV elektrokabeļi.

Teritorijā ir izbūvēts elektronisko sakaru tīkls, kas projekta mēroga izstrādes dēļ netiek detalizēti apskatīts šajā lokālpārvaldē. Nosacījumi no SIA "Lattelecom" lokālpārvaldes izstrādei nav saņemti.

SIA "RTO Elektrotīkli" ir elektroenerģijas operators un piegādātājs Rīgas brīvostas teritorijā, kas nodrošina elektroenerģijas fizisko sadali un piegādes infrastruktūras darbību, kā arī sniedz ar to saistītus pakalpojumus Rīgas Brīvostas teritorijā. SIA "RTO Elektrotīkli" pārzina esošā elektrotīkla pārbūvi un/vai paplašināšanu jārīcina būvprojektēšanas posmā, veicot konkrētu objektu būvniecību, bet netiek risināta lokālpārvaldes ietvaros.

Esošo vidēja sprieguma elektroapgādes kabeļu un transformatoru apakšstaciju izvietojums Lokālpārvaldes teritorijā attēlots 35.attēlā "Elektroapgādes shēma". Visiem esošajiem lietotājiem ir nodrošināta nepieciešamā elektroapgāde.

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

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

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

Saskaņā ar Enerģētikas likuma 24.pantu energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam zaudējumus, kas tieši saistīti ar jaunu energoapgādes komersanta objektu ierīkošanu vai esošo objektu ekspluatācijas un remonta nodrošināšanu. Energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam par zemes lietošanas tiesību ierobežošanu, ja:

- 1) īpašumu izmanto jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanai;
- 2) veicot objekta pārbūvi, palielinās zemes platība, ko aizņem energoapgādes komersanta objekts vai aizsargjosla gar vai ap šo objektu.

Enerģētikas likuma 24.panta (3) daļa nosaka, ka pašvaldība un energoapgādes komersants var vienoties par ielu apgaismojuma tīkla nodošanu attiecīgajai pašvaldībai valdījumā vai īpašumā. Enerģētikas likuma 19.pantā ir noteikts, ka energoapgādes komersantam ir pienākums saskaņot ar zemes īpašnieku jaunu energoapgādes objektu ierīkošanas nosacījumus, kā arī tiesības saskaņošanas procedūru aizstāt ar zemes īpašnieka informēšanu gadījumos, ja zeme tiek izmantota jaunu energoapgādes komersanta objektu — iekārtu, ierīču, ietaišu, tīklu, līniju un to piederumu ierīkošanai, ja ir iestājies vismaz viens no pantā minētajiem nosacījumiem, t.sk. energoapgādes komersanta objekta ierīkošana paredzēta vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā vai detālplānojumā. Enerģētikas likuma 191.pantā ir noteikts, ka energoapgādes komersantu objektu (izņemot ēkas) ierīkošanai, pārbūvei, atjaunošanai un ekspluatācijai nosakāmi nekustamo īpašumu lietošanas tiesību aprobežojumi, un nekustamo īpašumu īpašnieku lietošanas tiesību aprobežojumu apjoms un izmantošanas kārtība noteikta šajā likumā un Aizsargjoslu likumā. Šie aprobežojumi jauniem energoapgādes komersantu objektiem ir spēkā no dienas, kad tie ierīkoti, ievērojot šā likuma 19.pantā noteikto kārtību. Ja zemes īpašnieks nesaskaņo jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanu, aprobežojumus nosaka ar tiesas spriedumu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

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

Ministru kabineta 21.01.2014. noteikumi Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi” nosaka elektroenerģijas lietotāju elektroapgādes kārtību, elektroenerģijas tirgotāja un elektroenerģijas sistēmas operatora un lietotāja tiesības un pienākumus elektroenerģijas piegādē un lietošanā. Atbilstoši noteikumu 3.punktam lietotāja elektroietaišu pieslēgšana elektroenerģijas sistēmai vai atļauto slodžu palielināšana notiek saskaņā ar regulatora apstiprinātiem sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem.

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

(4) Ielu apgaismojums

Lokālpārvaldības teritorijā esošajās ielās un gar gājēju celiņu apstādījumu teritorijā ir paredzēta vieta apgaismojuma kabeļu līnijām. Teritorijas apgaismojumu paredzēts izvietot zem plānoto ielu un ceļu zaļumu joslām.

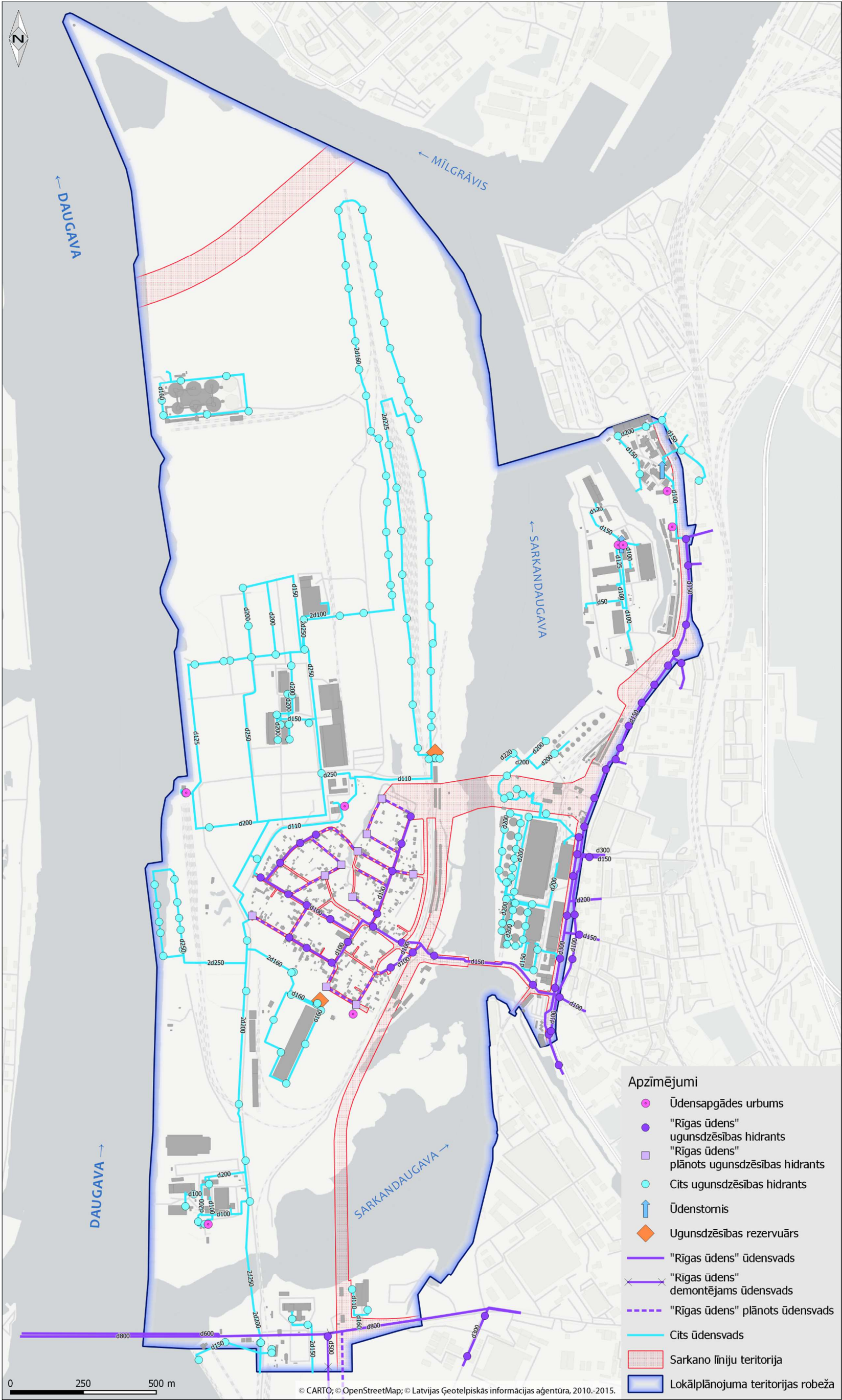
(5) Siltumapgāde

Atbilstoši AS “Rīgas siltums” 25.01.2016. sniegtajiem nosacījumiem, lokālpārvaldības teritorijā nav AS “Rīgas siltums” siltuma tīklu. Lokālpārvaldības teritorijas objektu siltumapgāde tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot dažādus kurināmā veidus un tehnoloģijas.

(6) Gāzapgāde

Lokālpārvaldības teritorijā, saskaņā ar AS “Latvijas Gāze” 01.02.2016. sniegtajiem nosacījumiem (vēstule Nr.27.4-2/328) atrodas Sabiedrības Rīgas iecirkņa ekspluatācijas zonā esoši vidēja spiediena (līdz 0,4 megapaskāliem) sadales gāzesvadi un to iekārtas Uriekstes ielā un Tvaika ielā.

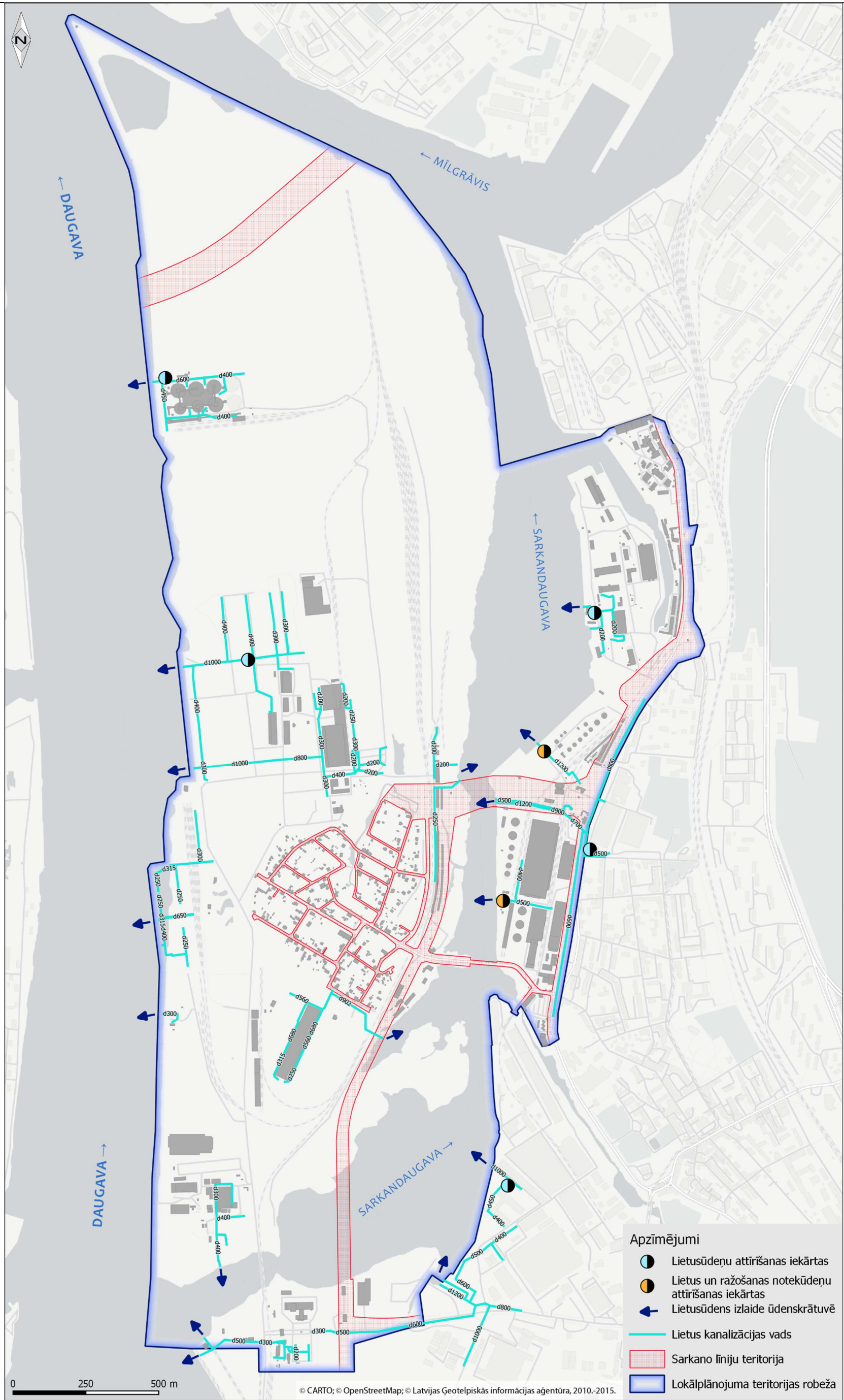
Esošie vidēja spiediena gāzapgādes tīkli un objekti, kā arī iespējamais vidējā spiediena gāzes vada ievads Kundziņsalas dzīvojamā rajonā, attēloti 36.attēlā “Gāzapgādes shēma”. Pārējās ielās gāzapgāde iespējama, ja to pieļauj attiecīgās ielas platums, kas noteikts sarkanajās līnijās. Lokālpārvaldības risinājumi neparedz gāzapgādes tīklu attīstību Rīgas brīvostas teritorijā. Nepieciešamības gadījumā, jautājums par konkrēta objekta gāzapgādi var tikt risināts būvprojektēšanas posmā.



32.attēls. Ūdensapgādes shēma



33.attēls. Saimnieciskās kanalizācijas shēma



34.attēls. Lietus kanalizācijas shēma

METRUM

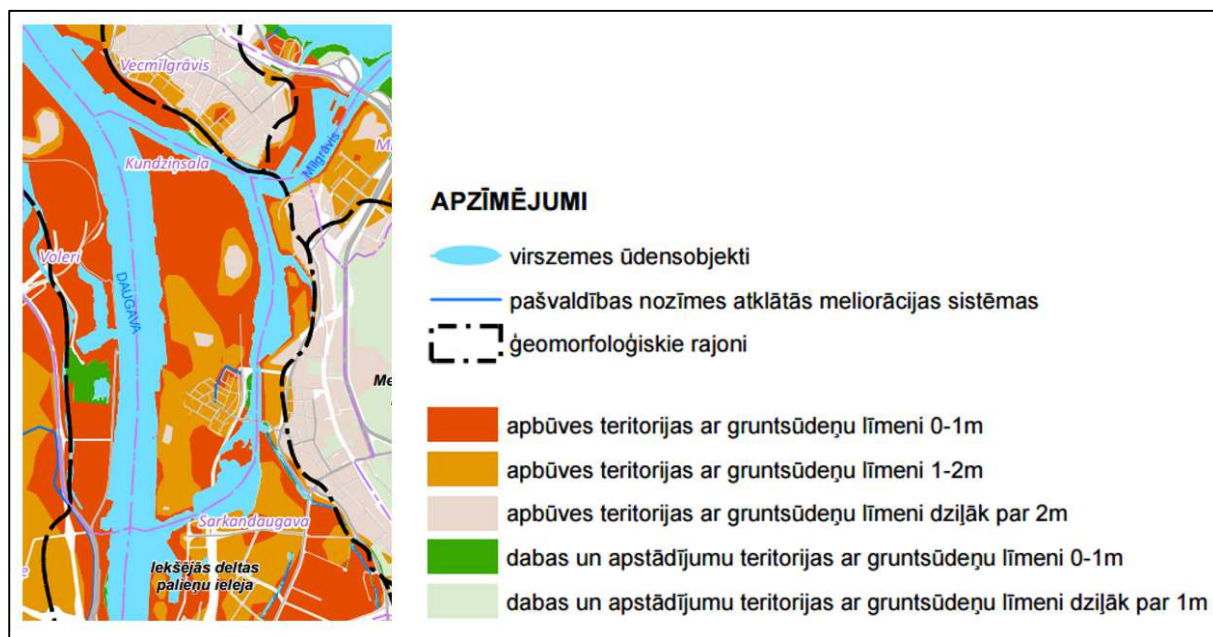


36.attēls. Gāzapgādes shēma

2.7.2. Meliorācijas sistēmas raksturojums

Kundziņsalas kreiso krastu apskalo Daugava, savukārt labo – Daugavas atteka Sarkandaugava. Salas austrumu daļu no Sarkandaugavas norobežo divi dambji, kas neļauj Daugavas ūdeņiem pavasara palos un vēju uzplūdus to appludināt. Salas rietumu daļā atrodas Rīgas brīvostas termināls, kuru no apdzīvotās salas daļas norobežo betona mūri, savukārt dienvidu daļu no pārējās ostas teritorijas norobežo neliels uzbērums – ar krūmiem un kokiem aizaugusi josla. Dzīvojamais rajons ir norobežots no blakus teritoriju virszemes ūdens pieteces, teritorijas platība ir aptuveni 30 ha. Reljefs ir līdzens, ar minimālu zemes virsmas slīpumu. Virszemes noteces novadīšana no īpašumu platībām ir apgrūtināta, jo to kavē vairāki šķēršļi. Rīgas brīvostas teritorijā tiek veikta grunts uzbēršana, lai attīstītu ostas darbību un nodrošinātu teritorijas aizsardzību no ūdens svārstībām Daugavā.

Virszemes ūdeņiem noplūstot no reljefā zemāk esošajiem īpašumiem, veidojas lokālas pārmitrinājuma zonas. Gar ceļiem nav izveidotu grāvju, kā arī apkārt nav īpašumiem izveidotu kontūrgrāvju, kas varētu pārtvert virszemes noteci uz zemāk esošajiem īpašumiem. Izveidot šādu sistēmu nav iespējams blīvās apbūves, koku un līdzenā reljefa dēļ. Teritorijā nav izbūvēta lietuss ūdens kanalizācijas sistēma. Teritoriju no vidus līdz ZA stūrim šķērso novadgrāvis, kas uzkrāj ūdeņus, jo nav izbūvēta neviena cita meliorācijas vai lietuss kanalizācijas sistēma. Novadgrāvis ZA daļā šķērso abus dambjus. Caur dambjiem uz grāvja trases ir izbūvētas 2 dzelzsbetona caurtekas 27 m (uz vecā dambja) un 32 m (uz jaunā dambja) garas attiecīgi ar 1 m un 1,2 m lieliem diametriem. Uz vecā dambja caurtekas atrodas aka ar vienkopusējas darbības vārstu, kas ir bijis paredzēts novadgrāvja noslēgšanai, lai tajā neieplūstu Daugavas ūdeņi. 34.attēlā redzams, ka praktiski visa Rīgas brīvostas teritorija ir ar augstu gruntsūdens līmeni, kas ir risināms būvprojektos.



37.attēls. Gruntsūdens līmenis. Avots: Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma 1.redakcija, 2016.gads

Kundziņsala atrodas Daugavas lejtecē pie Rīgas jūras līča, kas nosaka to, ka, pastāvot noteiktiem apstākļiem, atsevišķas teritorijas Rīgas Brīvostas teritorijā applūst. To rada dažādi apstākļi – gan vējuzplūdi, gan pavasara palu radīta ūdens līmeņa celšanās, gan stipru nokrišņu izraisīts applūdums un gruntsūdeņu paaugstināšanās.

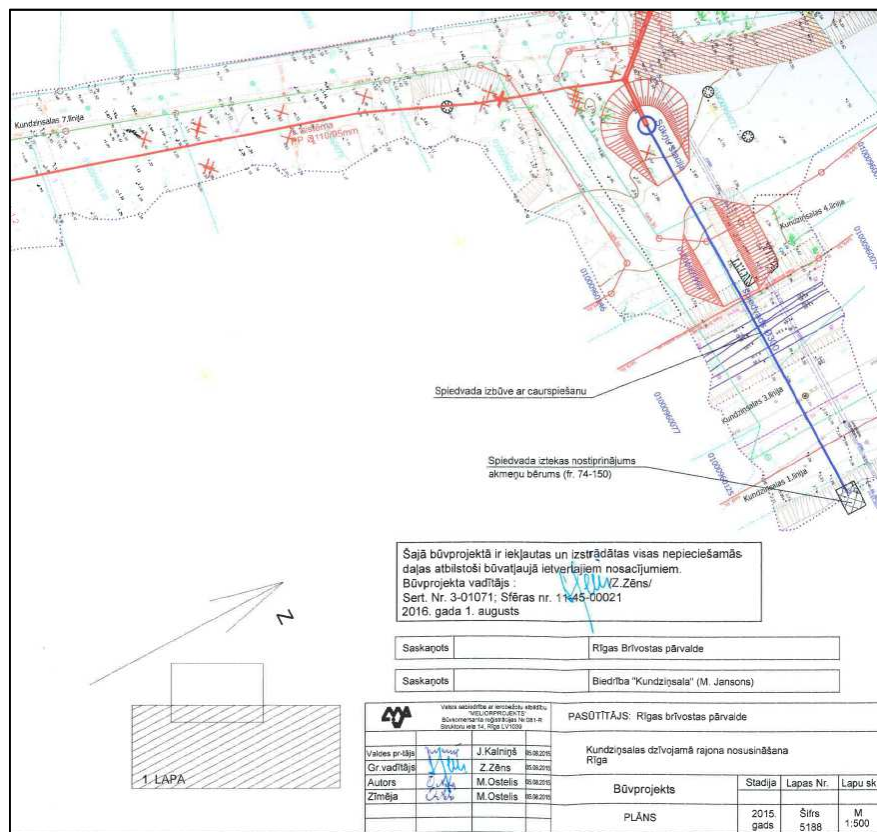
Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc minēto pasākumu īstenošanas. Plānošanā jārespektē ne tikai plūdi ar varbūtību

reizi 10 gados, bet arī klimata mainības scenārijā tuvākajai nākotnei norādītie plūdi ar varbūtību reizi 100 gados.

Saistībā ar Rīgas brīvdabas attīstību, teritorijas uzbēršanas darbi ir īpaši aktuāls jautājums, jo saskaņā ar MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 ir aizliegta ūdenstilpņu aizbēršana, izņemot gadījumos, kad tas ir nepieciešams ostas funkciju nodrošināšanai. Tādējādi Rīgas brīvdabas teritorijā ir atļauts mainīt reljefu (veikt teritoriju uzbēršanu), ja tas ir nepieciešams ostas attīstībai. Mākslīgas reljefa izmaiņas mēdz negatīvi ietekmēt apkārtējo vidi, izmaiņas nav nosakāmas īsā laika periodā. Dati par teritorijas uzbēršanas darbu ietekmi uz vidi nav pieejami, kas ļautu objektīvi noteikt reālo ietekmi uz vidi.

Lai sakārtotu virszemes ūdeņu noteci un mazinātu virsūdeņu uzkrāšanos Kundziņsalā, 2016.gadā ir izstrādāts Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšanas būvprojekts, ko izstrādāja VAS "Meliorprojekts".

Projektā paredzēts ne tikai izveidot meliorācijas sistēmu gruntsūdens līmeņa pazemināšanai pēc lietus vai plūdiem, bet arī izbūvēt sūkņu staciju, kas nodrošinās ūdeņu atsūkņēšanu no apdzīvotajām teritorijām. Sūkņu stacijas izbūve paaugstinās arī vispārējo drošības līmeni ostas teritorijā un nodrošinās ostas gatavību ārkārtas situācijām. Kopumā paredzēts izbūvēt drenāžas cauruļvadus 2,1 km garumā un 44 virszemes ūdeņu uztvērējakas. Paredzēts pārtīrīt novadgrāvi 457 m garumā un izrakt jaunu susinātājgrāvi 193 m garumā.



38.attēls. Plānotās sūkņu stacijas un spiedvada izvietojums pie Kundziņsalas 7.līnijas un 3.līnijas. Avots: Būvprojekts "Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšana", VAS "Meliorprojekts", 2016.gads

2.7.3. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi

Esošās aizsargjoslas, kuru platums ir 10m un vairāk, lokālpārplānojuma teritorijā attēlotas Lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Teritorijas pašreizējā izmantošana", atbilstoši lokālpārplānojuma izstrādes mērogam - 1:2000. Aizsargjoslas attēlotas un noteiktas saskaņā ar LR Aizsargjoslu likumu un Rīgas

pilsētas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam. Ņemot vērā LR Aizsargjoslu likuma 34.panta nosacījumus, ielū sarkano līniju robežās netiek attēlotas citas ekspluatācijas aizsargjoslas.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas sekojošas Vides un dabas resursu aizsargjoslas:

- Rīgas jūras līča ierobežotas saimnieciskās darbības josla;
- Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas (Daugavai un Sarkandaugavai);
- individuāli noteikta vides un dabas resursu aizsargjosla teritorijai ap valsts nozīmes arhitektūras pieminekli "Valdšlēshena" alus darītava (valsts aizsardzības Nr.8191)";
- aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas vietām.

Vietējās nozīmes arhitektūras piemineklis "Valdšlēshena" alus darītava", kurā izvietota A/S "Aldara" ražotne, ir nozīmīga un raksturīga 19.gadsimta Latvijas industriālās arhitektūras liecība – alus darītavas vēsturiskā apbūve veido vienotu, savam laikam raksturīgu rūpnieciskās apbūves kompleksu, kādi citur Latvijā nav saglabājušies.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas un attēlotas sekojošas Ekspluatācijas aizsargjoslas:

- ekspluatācijas aizsargjosla gar ielū – sarkanā līnija;
- ekspluatācijas aizsargjosla gar elektrisko tīklu kabeļu līniju, kura zem ūdens šķērso virszemes ūdensobjektus;
- ekspluatācijas aizsargjosla ap navigācijas tehniskiem līdzekļiem – ap lidlauka "Spilve" kontrolpunktu (visa teritorija).

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

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

Lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas un attēlotas sekojošas Drošības aizsargjoslas:

- drošības aizsargjosla aizsargjoslas ap naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisko vielu un produktu cauruļvadiem, tilpnēm, krātuvēm, pārstrādes un pārkraušanas uzņēmumiem, degvīelas uzpildes stacijām;
- aizsargjosla gar dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus.

2.7.4. Ģeodēziskā tīkla punkti

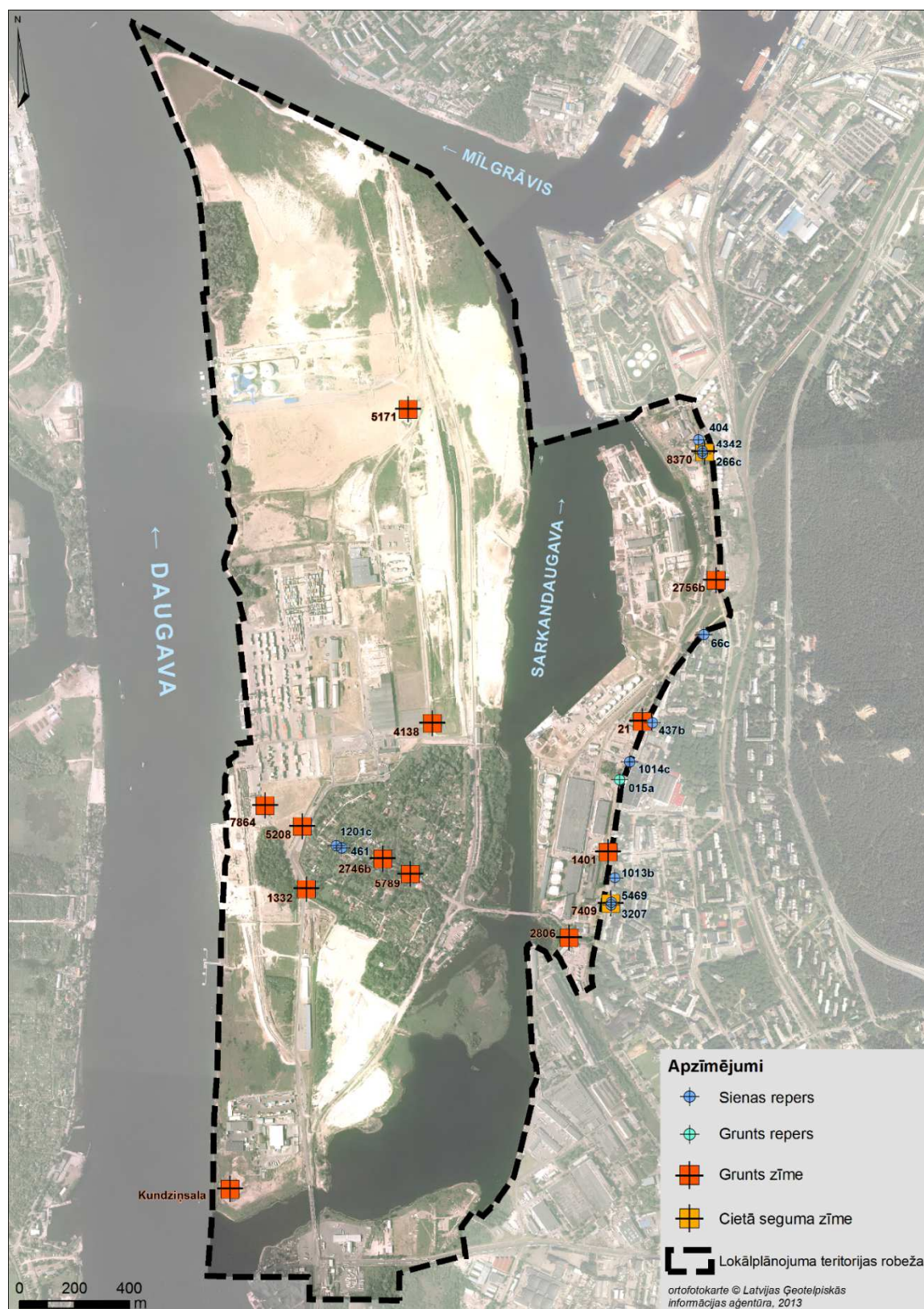
Pamatojoties uz "Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras 25.01.2016. vēstulē Nr. 58/1.1-14.4/48 sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas neviens valsts ģeodēziskā tīkla punkts.

Pamatojoties uz Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 30.08.2016. vēstulē Nr. DA-16-5116-nd sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā atrodas 26 Rīgas vietējā ģeodēziskā tīkla punkti (skatīt 6. tabulā).

6.tabula. Lokālpārplānojuma teritorijā esošie vietējie ģeodēziskā tīkla punkti

Nr.p.k.	Punkta nosaukums	X	Y	Punkta veids
1.	21	318078,808	507308,294	Grunts zīme
2.	404	319106,194	507512,322	Sienas repers
3.	461	317619	506215,742	Sienas repers
4.	1332	317468,048	506086,685	Grunts zīme
5.	1401	317603,529	507184,045	Grunts zīme
6.	2806	317290,325	507042,287	Grunts zīme
7.	3207	317418,226	507196,232	Sienas repers
8.	4138	318073,233	506544,725	Grunts zīme
9.	4342	319062,614	507526,959	Sienas repers
10.	5171	319216,352	506456,909	Grunts zīme
11.	5208	317698,129	506072,846	Grunts zīme
12.	5469	317409,418	507194,623	Sienas repers
13.	5789	317522,64	506464,577	Grunts zīme
14.	7409	317414,702	507193,292	Cietā seguma zīme
15.	7864	317773,762	505936,935	Grunts zīme
16.	8370	319059,235	507533,957	Cietā seguma zīme
17.	015a	317866,239	507225,558	Grunts zīme
18.	1013b	317509,291	507207,566	Sienas repers
19.	1014c	317931,376	507262,831	Sienas repers
20.	1201c	317627,2	506195,2	Sienas repers
21.	266c	319052,612	507527,851	Sienas repers
22.	2746b	317580,069	506364,541	Grunts zīme
23.	2756b	318592,888	507576,306	Grunts zīme
24.	437b	318073,429	507344,782	Sienas repers
25.	66c	318394,805	507531,853	Sienas repers
26.	Kundziņsala	316377,073	505810,177	Grunts zīme

Veicot plānojuma teritorijā jebkura veida būvniecību, tai skaitā esošo ēku remontu un pārbūvi, inženierkomunikāciju, ceļu un tiltu būvniecību, teritoriju labiekārtošanu un citu saimniecisko darbību, kas skar ģeodēziskā punkta aizsargjoslu, šo darbu projektētājiem ir jāveic saskaņojums: ar Latvijas Ģeotelpiskās Informācijas aģentūru – par darbiem valsts ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā, pašvaldībā – par darbiem vietējā ģeodēziskā tīkla punktu aizsargjoslā. Pārbūves projektus nepieciešams saskaņot ar ģeodēzisko punktu turētājiem, lai, pārbūvējot būvi, ģeodēziskie punkti, kas atrodas ēkās un būvēs (nivelēšanas sienas zīmes vai vietējā ģeodēziskā tīkla sienas zīmes) netiktu aizsegti, bojāti, iznīcināti vai padarīti nepieejami. Detālpārplānojumos, kas tiek izstrādāti lokālpārplānojuma teritorijā, obligāti ir jāattēlo arī ģeodēziskie punkti.



39.attēls. Rīgas vietējā ģeodēziskā tīkla punkti

2.8. Teritorijas attīstības un izmantošanas riski

2.8.1. Piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, lokālpārplānojuma teritorijā atrodas vairākas piesārņotas un potenciāli piesārņotas vietas (skatīt 7.tabulā), kas grafiski attēlotas lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā “Teritorijas pašreizējā izmantošana”.

7.tabula. Piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas lokālpārplānojuma teritorijā

Nr.p.k.	Uzņēmuma nosaukums	Adrese	Klasificēts kategorijā
1.	SIA “BALTIC CONTAINER TERMINAL”	Kundziņsalas iela 1	Piesārņota vieta
2.	Rīgas brīvosta, Muitas kontroles punkts	Uriekstes iela 16	Piesārņota vieta
3.	SIA “Lathold” DUS	Tvaika iela 3	Piesārņota vieta
4.	SIA “Man-Tess”	Tvaika iela 7A	Piesārņota vieta
5.	SIA “Ovi Rīga”	Tvaika iela 35, Tvaika iela 37A	Piesārņota vieta
6.	AS “BMGS”	Tvaika iela 27	Potenciāli piesārņota vieta
7.	SIA “PARS TERMINAL”	Tvaika iela 7A	Potenciāli piesārņota vieta

Laikā no 2012. līdz 2017.gadam Latvijas un Šveices sadarbības programmas ietvaros Valsts vides dienests sadarbībā ar Rīgas Brīvostu realizēja individuālo projektu “Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija - Sarkandaugavas teritorijā”. Projekts tika noslēgts 2017.gadā ar noslēguma konferenci 1.06.2017.

Sarkandaugavas piesārņotā teritorija Nacionālajā programmā „Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija” ir ierindota starp vietām, kas uzskatāmas par visvairāk piesārņotām Latvijas teritorijā. Šīs teritorijas vēsturiski tika izmantotas naftas produktu uzglabāšanai un pārkraušanai. Piesārņojums ar naftas produktiem Sarkandaugavā izveidojās 20. gadsimta 60.–70. gados, kad teritorijas apsaimniekotājs bija Padomju Savienības armija.

Projekta īstenošanas laikā no Sarkandaugavai un Mīlgrāvja kanālam pieguļošajām vēsturiski piesārņotajām teritorijām atsūkņētas un nodotas reģenerācijai 1721 tonna naftas produktu, kā arī ekskavētas un nodotas pārstrādei vairāk nekā 7122 tonnas ar viskoziem un asfaltveidīgiem naftas produktiem piesārņotas grunts. Gar Sarkandaugavas attekas krastu ir izbūvēta 376 metrus gara ūdens necaurlaidīga rievsienu un drenāžas sistēma. Gar Mīlgrāvja kanāla krastu - 110 metrus gara drenāžas sistēma. Patlaban ir pilnībā pabeigti visi projekta abās kārtās plānotie sanācijas darbi kopumā 8 ha platībā. Projekta ietvaros tika veikti veikti piesārņojuma sanācijas darbi piesārņotā vietā Tvaika ielā 35 un 37A – SIA “Ovi Rīga” teritorijā.

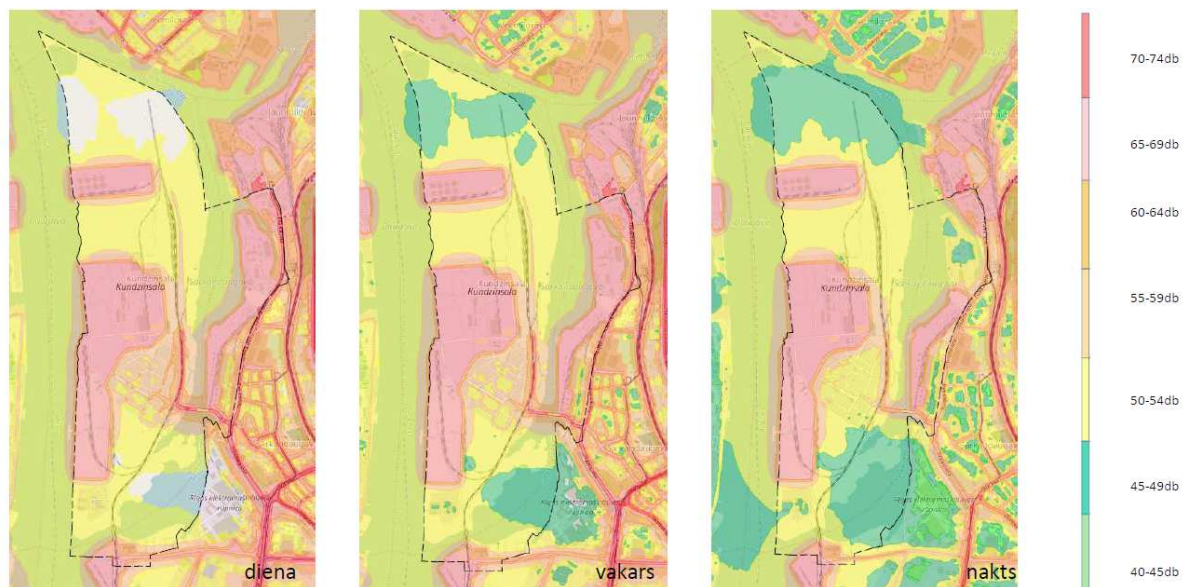
2.8.2. Vides troksnis

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.

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 stāšanos 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.

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 robežlielumos nav iekļautas ražošanas un nolikta teritorijas.

Trokšņus un vibrācijas Rīgas brīvostā rada galvenokārt atsevišķi uzņēmumi (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t.i. dzelzceļš un autoceļi. Valsts noteiktās trokšņa emisijas robežvērtības ir tikušas pārsniegtas atsevišķās Rīgas brīvostas vietās. Tā kā pēdējā laikā nav ticis veikts regulārs trokšņu monitorings Rīgas brīvostas teritorijā, pastāv tikai neregulāri dati. Prognozējams, ka dažādo ostas attīstības projektu ieviešanas rezultātā palielināsies autoceļu un dzelzceļa tīkla noslodze, tādējādi pieaugot gan trokšņa un vibrāciju līmenim, gan emisiju daudzumam atmosfērā, samazināsies satiksmes drošība, kā arī palielināsies stāvēšanas laiks pie dzelzceļa pārbrauktuvēm.



40.attēls. Trokšņu kartes daļa lokālplānojuma teritorijai

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

2014. gadā tika izbūvēta un 2015. gadā nodota ekspluatācijā prettrokšņa siena starp Kundziņsalas dzīvojamo rajonu un dzelzceļu. Prettrokšņa siena sastāv no diviem posmiem un tās kopējais garums ir 560 m. Šī siena ievērojami samazina troksni Kundziņsalas dzīvojamā rajonā.

Lokālplānojuma teritorijā atrodas kompakta savrupmāju mazstāvu dzīvojamā apbūve (Kundziņsalas 16.līnijas un 9.šķērslīnijas ar aptuveni 80 mājām), kas ir pakļauta Rīgas Brīvostas radītajam troksnim no vienas puses un autosatiksmes/dzelzceļa kustības radītajam troksnim no otras puses.

Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta 08.02.2016. vēstulē sniegto informāciju, kas sagatavota atbilstoši Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskajai kartei (2015.gads), pie Kundziņsalas 7.līnijas Nr.18 ēkas pret 3.līniju pavērstās sienas un teritorijā tiek prognozēti autosatiksmes radītā trokšņa Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr.16 pieļaujamo trokšņa robežlielumu pārsniegumi 10 dB(A) dienā, bet vakarā un naktī attiecīgi 15 dB (A). Savukārt, pie Kundziņsalas 16.līnijas Nr.12 ēkas un teritorijā tiek prognozēti ostas radītā trokšņa radītie pieļaujamo trokšņa robežlielumu pārsniegumi 5 dB(A), 10 dB(A) un 15dB(A) attiecīgi dienā, vakarā un naktī. Lokālplānojumam piegulošajā teritorijā ārpus Kundziņsalas, dzīvojamā apbūve ir attālināta vismaz par 200 m (Vecmīlgrāvis Emmas iela, Meldru iela), izņemot Tvaika ielu, kas ir lokālplānojuma teritorijas robeža ar ievērojamu autosatiksmes intensitāti. Pie Tvaika ielas Nr.16 daudzdzīvokļu mājas tiek prognozēti līdz 20 dB(A) dienā, vakarā un naktī pieļaujamo trokšņa robežlielumu pārsniegumi no Tvaika ielas, ar ostas darbību saistītas autosatiksmes.

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

gadījumos ir atļauts ierīkot prettrokšņu sienas, kuru izbūves nepieciešamība un parametri jāpamato un jānosaka būvprojektā.

2.8.3. 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 dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀ un benzolam Rīgā.

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

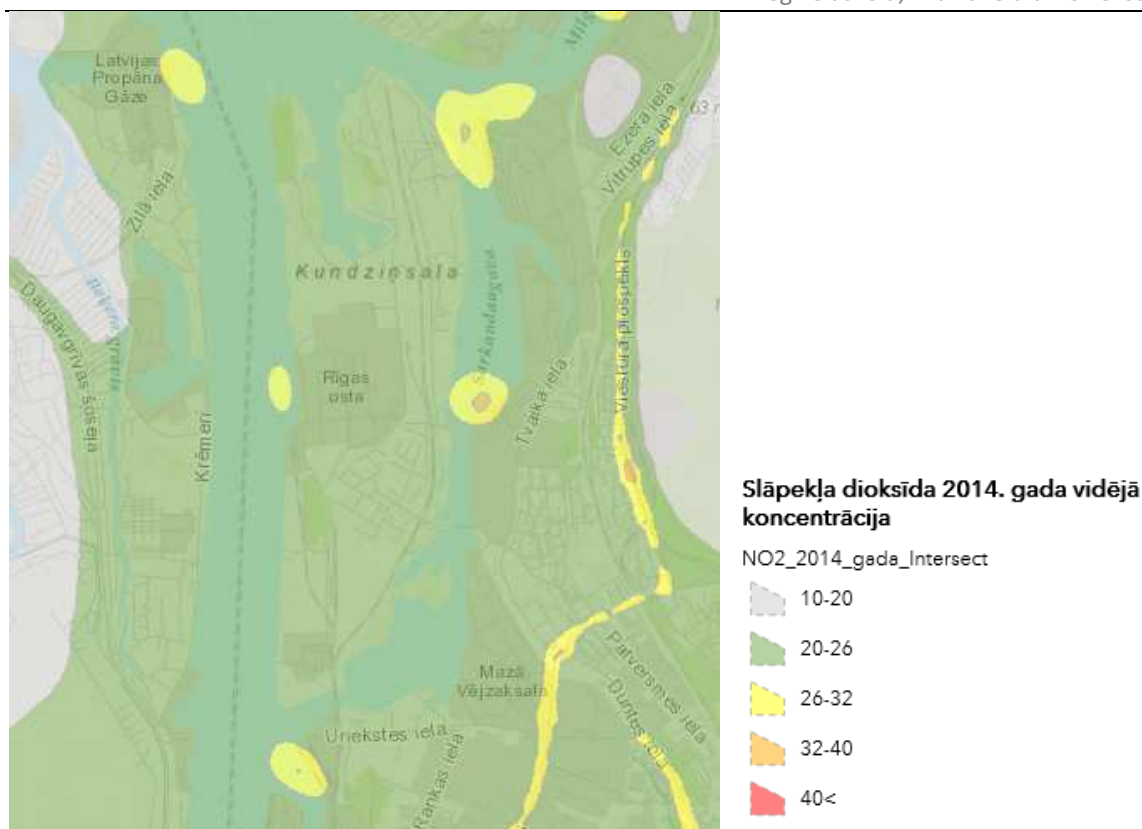
- autotransports,
- sabiedriskais transports,
- individuālā apkure,
- rūpniecības objekti,
- kuģu kustība un stāvēšana piestātnēs.

Programmā noteiktie pasākumi autotransporta radītā gaisa piesārņojuma samazināšanai:

Līdz 2020. gadam paredzēts realizēt divus satiksmes infrastruktūras projektus, kas ietekmē gaisa kvalitāti Rīgas pilsētā - Austrumu maģistrāles posma (Ieriķu iela–Vietalvas iela) pabeigšana un satiksmes pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga–Skulte ar pievedceļiem – izbūve.

Saskaņā ar Rīgas domes 2015.gada 22.septembra saistošajiem noteikumiem Nr.167 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli", lielākā lokālplānojuma teritorijas daļa atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējā koncentrācija ir zemāka par 30 µg/m³, taču daļa teritorijas (Sarkandaugavā un Daudersalā) atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējā koncentrācija ir robežās no 30 līdz 40 µg/m³. Daļiņu PM₁₀ gada vidējā koncentrācija pārsniedz pieļaujamo normatīvu un ir lielāka par 40 µg/m³. Lokālplānojuma teritorijas daļā pie Tvaika ielas Sarkandaugavā, bet pārējā lokālplānojuma teritorijā daļiņu PM₁₀ gada vidējā koncentrācija ir no 30 līdz 40 µg/m³.

II un III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlei un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.



41.attēls. Interaktīvās piesārņojuma izkliedes kartes fragments. Avots:
<https://elle.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=029543d39ae441b9a011c385465f66b6>

Pamatojoties uz RTIAN 130.³ punktu, izstrādājot lokālplānojumu teritorijās, kur piesārņojošās vielas slāpekļa dioksīda (NO_2) pieļaujamais robežlielums gadā cilvēka veselības aizsardzībai pārsniedz vai ir tuvu pieļaujamajam normatīvam $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (I un II gaisa piesārņojuma teritoriālās zonas), 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.

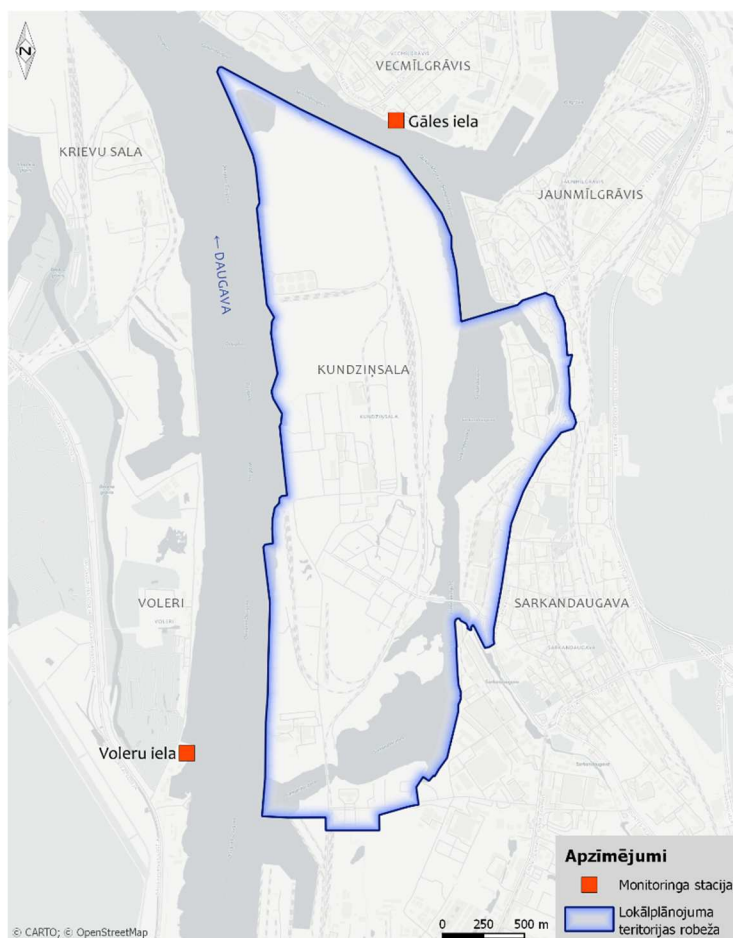
Autotransports (īpaši vieglās automašīnas un smagais autotransports) ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais. Lai novērtētu gaisa piesārņojuma līmeni un iegūtu aktuālo informāciju par gaisa kvalitāti. Rīgas dome nodrošina gaisa monitoringu pašvaldības līmenī ar trim nepārtrauktas darbības monitoringa stacijām.

Lokālplānojuma teritorijā esošās ēkas nav pieslēgtas Rīgas centralizētajiem siltumapgādes tīkliem, kā arī nav nodrošinātas ar gāzes apkuri. Tātad lokālplānojuma teritorijā esošo ēku apkure tiek nodrošināta ar cita veida kurināmo. Paaugstinātas daļiņu PM_{10} un benzola koncentrācijas novērojamas apkaimēs, kur tiek izmantota individuālā apkure, t.sk. Kundziņsalā.

Galvenie gaisa piesārņojuma avoti Rīgas brīvostas teritorijā ir beramkravu un lejamkravu pārkraušanas procesi, kuģu dzinēju radītās emisijas, uzņēmumu lokālo katlumāju un autotransporta līdzekļu radītās emisijas. Gadījumos, kad beramkravas ilgstoši tiek uzglabātas atklātos laukumos, arī uzglabāšana var būt nozīmīgs gaisa piesārņojuma avots. Vecākā Rīgas domei piederošā mēraparatūra no 1999. gada februāra tika izmantota piesārņojuma kontrolei Rīgas ostas rajonā, kas šobrīd ir viena no ekonomiski aktīvākajām vietām pilsētā. Mēraparatūra bija novietota Sarkandaugavā, Tvaika ielā 44. Aparatūrai novecojot, stacija 2015. gadā tika slēgta, un Rīgas dome iegādājās jaunu, kura 2016. gada martā uzsāka darbu Sarkandaugavā, Mīlgrāvja ielā 105. Laikā no 2002. līdz 2012. gadam Rīgas brīvostas

pārvalde sadarbībā ar LVĢMC nodrošināja gaisa piesārņojuma monitoringu divās vietās ostas teritorijā, konkrētāk uzņēmumu SIA „MAN-TESS” un a/s „B.L.B. Baltijas termināls” teritorijās. Kopš 2013. gada janvāra monitoringa tiek nodrošināts divās citās vietās Rīgas brīvdabas teritorijā. Daļiņu PM_{10} monitoringa iekārtas ir novietotas Gāles ielā 2 un Voleru ielā 2. Ikmēneša pārskati par gaisa kvalitāti un piesārņojošo daļiņu PM_{10} koncentrāciju monitoringa rezultāti ir sabiedrībai brīvi pieejami Rīgas brīvdabas mājaslapā.

Gaisa kvalitātes kontrolei Daugavas labajā krastā, kur savu darbību veic lielākās stīvdorkompānijas, ir izveidota monitoringa sistēma. Gaisa kvalitātes novērtējums veikts pamatojoties uz divu SM200 „ADAM” tipa staciju veiktajiem operatīvajiem mērījumu datiem. Izvērtētas daļiņu PM_{10} vērtības, saskaņā ar noteiktajiem gaisa kvalitātes normatīviem, atbilstoši 2009. gada 3. novembra Ministru Kabineta noteikumiem Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”. Nepārtrauktā režīmā tiek mērītas daļiņu PM_{10} koncentrācijas. Monitoringa staciju izvietojums dots 42.attēlā.



42.attēls. Monitoringa staciju izvietojums Rīgas Brīvostā

Tā, piemēram, daļiņām PM_{10} 2016. gada decembrī nav novēroti diennakts normatīva pārsniegšanas gadījumi novērojumu stacijās „Voleru iela” un „Gāles iela”. Atbilstoši LR likumdošanai, normatīva pārsniegšana ir pieļaujama 35 reizes gadā, tātad diennakts gaisa kvalitātes normatīvs šajā gadā nav pārsniegts. Daļiņām PM_{10} 2016. gada decembrī nav reģistrēti diennakts normatīva pārsniegšanas gadījumi novērojumu stacijās „Voleru iela” un „Gāles iela”. Atbilstoši LR likumdošanai, PM_{10} diennakts normatīva pārsniegšana ir pieļaujama 35 reizes gadā. Pēc novērojumu rezultātiem, daļiņām PM_{10} 2016. gadā novēroti 23 diennakts normatīva pārsniegšanas gadījumi: novērojumu stacijā „Voleru iela” 15 diennakts normatīva pārsniegšanas gadījumi un „Gāles iela” – 8 diennakts normatīva pārsniegšanas gadījumi, līdz ar to gaisa kvalitāte atbilst LR likumdošanā noteiktajām prasībām.

2.8.4. Paaugstināta riska objekti un teritorijas

Latvijā drošības aizsargjoslas nosaka Aizsargjoslu likums. Saskaņā ar Aizsargjoslu likumā ietvertu aizsargjoslas definīciju, aizsargjosla ir noteikta platība, kuras uzdevums ir aizsargāt dažāda veida objektus (gan dabiskus, gan mākslīgus) objektus no nevēlamas ārējās iedarbības, nodrošināt to ekspluatāciju un drošību vai pasargāt vidi un cilvēku no kāda objekta kaitīgās ietekmes.

Tai pat laikā, Ministru kabineta 2016. gada 1. marta noteikumi Nr. 131 "Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi" paredz, ka objektu izvietojuma minimālos drošības attālumus un teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumus nosaka pašvaldības teritorijas plānojumos, lokālpārvaldes vai detālpārvaldes atbilstoši teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu prasībām un ņemot vērā katra objekta civilās aizsardzības plānu, rūpniecisko avāriju novēršanas programmu vai drošības pārskatu un citu informāciju. Pašvaldības var noteikt vienotus kritērijus (tai skaitā riska līmeni, ja nepieciešams) drošības attālumu noteikšanai.

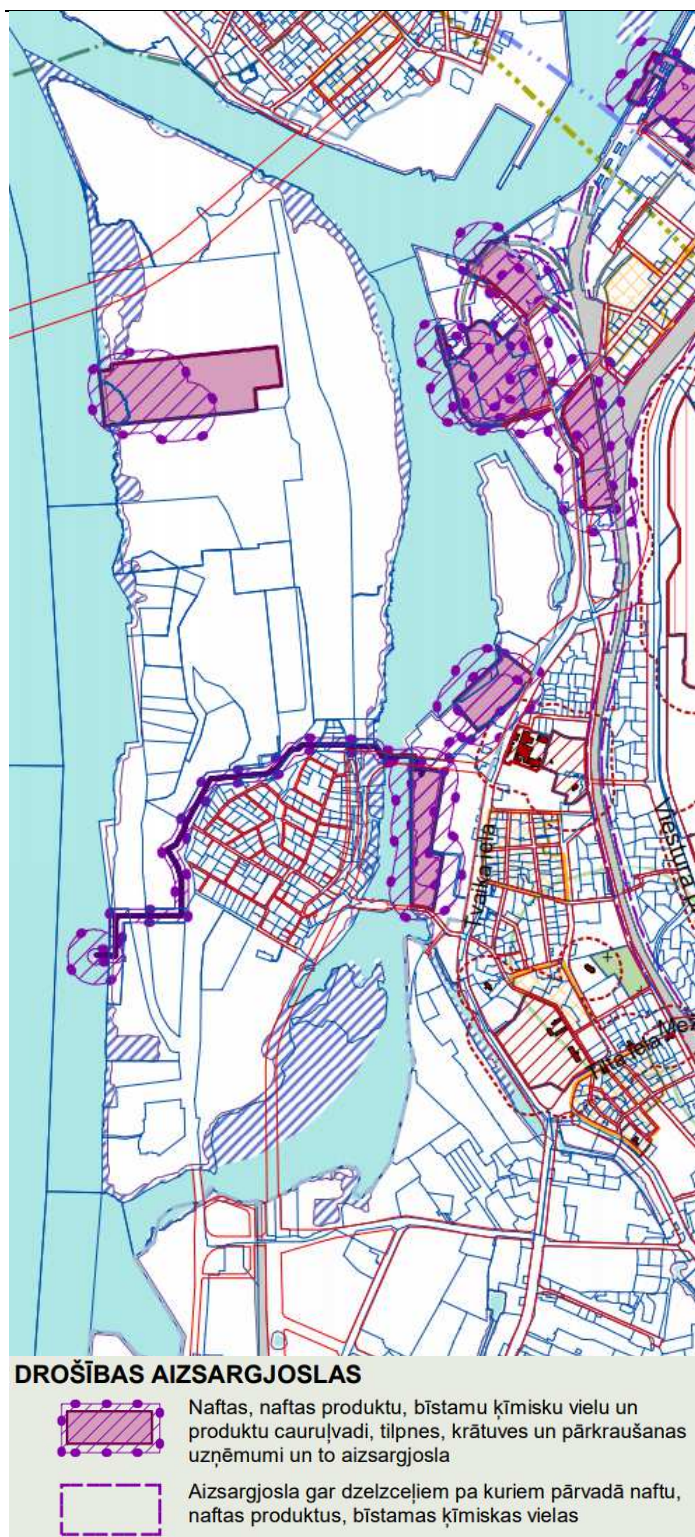
Ar noteiktu riska līmeni ir saistīta arī vietējas nozīmes paaugstinātas bīstamības objektu darbība. Šobrīd piederību noteiktas kategorijas paaugstinātas bīstamības objektu grupai nosaka Ministru kabineta 18.09.2007. noteikumi Nr. 626 "Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai". Kā kritērijs objekta iekļaušanai paaugstinātas bīstamības objektu sarakstā ir maksimāli iespējama bīstamo vielu daudzums tajā. Katrai bīstamajai vielai vai vielu grupai, atkarībā no to īpašībām, ir noteiktas atšķirīgas robežvērtības.

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. Atbilstoši Rīgas pilsētas Civilās aizsardzības plānam, lokālpārvaldes teritorijā atrodas rūpniecisko avāriju riska objekti (SIA “Rīga fertilizieru termināls” Kundziņsalā un SIA “PARS TERMINĀLS” Tvaika ielā 7 un 7A, kā arī SIA “PARS TERMINĀLS” bīstamo vielu pārkraušanas pieturvieta un cauruļvads Kundziņsalā).

Minētie objekti ir potenciāli bīstami, un noteiktu apstākļu sakritības gadījumā tajos var atgadīties avārija, kas apdraud to apkārtnē esošus cilvēkus, tehnoloģijas un vidi. Ministru kabineta noteikumi Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (30.04.2013.) nosaka, ka, izstrādājot teritorijas plānošanas dokumentus, ir jāņem vērā paaugstinātas bīstamības objekti.

Paaugstināta riska objektu apdraudētās teritorijas nosaka, balstoties uz riska novērtējuma rezultātiem un tās attēlo grafiski teritorijas plānošanas dokumentos. Saskaņā ar šiem MK noteikumiem pašvaldības avāriju riska zonā var noteikt ierobežojumus esošās apbūves blīvuma palielināšanai un jaunu objektu izvietojumam, kas var izraisīt rūpniecisko avāriju iespējamību.

43.attēlā redzami Lokālpārvaldes teritorijā esošie paaugstinātas bīstamības objekti (turpmāk – PBO), saskaņā ar izstrādes stadijā esošā Rīgas Brīvostas tematiskā plānojuma 1.redakcijas materiāliem (2016.gads).



43.attēls. Drošības aizsargjoslas lokālpārplānojuma teritorijā.

Avots: Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums, 7. pielikums

3. LOKĀLPĀRVALDĪBAS RISINĀJUMU APRAKSTS UN TO SAISTĪBA AR PIEGUĻOŠAJĀM TERITORIJĀM

3.1. LOKĀLPĀRVALDĪBAS RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

3.1.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālpārvaldības izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Kundziņsalā, mainot teritorijas atļauto izmantošanu, precizētu ostas pievedceļu kategorijas (šķērsprofilus), kā arī sabalansētu Rīgas Brīvostas un pieguļošo dzīvojamo rajonu attīstību, ir nepieciešams izstrādāt lokālpārvaldības kā grozījumus Rīgas teritorijas plānojumā.

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

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

3.2. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU APRAKSTS

3.2.1. Funkcionālā zonējuma noteikšana un teritorijas izmantošanas veidi

Lai īstenotu lokālplānojuma izstrādi, primāri nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu zemesgabaliem no „Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorijas (J)” un “Ostas jauktas apbūves teritorija (OJ)” Rīgas brīvostas teritorijā uz “Jauktas centra apbūves teritoriju (JC)”. “Jūras ostas apbūves teritorija (OO)” un “Jauktas apbūves ar ražošanas un komercdarbības funkciju teritorija (JR)” tiek grozīta uz “Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)” un “Tehniskās apbūves teritorija (TA)”. Savukārt, “Ostas apstādījumu un dabas teritorija (OA)” tiek grozīta uz “Dabas un apstādījumu teritorija (DA)”. “Ūdens teritorija (Ū)” tiek grozīta uz “Ūdeņu teritorija (Ū)”, bet “Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām” tiek grozīta uz “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240) funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem, kopsavilkums dots 8.tabulā.

Funkcionālā zonējuma maiņu pamato sekojoši priekšnoteikumi:

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

Lokālplānojuma teritorijā, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240 noteiktajai funkcionālo zonu klasifikācijai, tiek noteikts funkcionālais zonējums „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)”, atbilstoši plānotai izmantošanai, tiek indeksēta. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)” ir funkcionālā zona, ko pielieto teritorijai, kas plānota attīstīt par apkaimes centru.

1. Jauktas centra apbūves teritorija (JC44) – Kundziņsalas dzīvojamā rajona kodola teritorija, kurā pieļaujams realizēt jaunu dzīvojamo apbūvi un pārbūvēt esošās ēkas bez ierobežojumiem.
2. Jauktas centra apbūves teritorija (JC45) – Kundziņsalas dzīvojamā rajona teritorijas, kas atrodas ostas ražošanas teritoriju ietekmes zonā (aizsargjoslā), kur nav pieļaujams realizēt jaunu dzīvojamo apbūvi, bet ir pieļaujams pārbūvēt esošās ēkas ar ierobežojumiem. Šīs apbūves teritorijas kalpos kā trokšņu slāpējoša buferzona starp ostas teritoriju un salas dzīvojamo zonu.

Tehniskās apbūves teritorija ar indeksu (TA4) – Noliktavu apbūves attīstībai noteiktās teritorijas.

Lokālplānojumā Dabas un apstādījumu teritorija (DA27) – tiek paredzēta rekreācijas zonas un tauvas joslas teritorija gar Sarkandaugavas atteku un galveno meliorācijas grāvi Kundziņsalā, bet ar indeksu (DA28) – aizsargstādījumu joslas gar ielām, dzelzceļu un starp esošo dzīvojamo rajonu un ostas ražošanas teritorijām.

Ūdeņu teritorijas tiek dalītas ar diviem indeksiem - Ūdeņu teritorija (Ū3) – kuģojami un ostas darbības nodrošināšanai un saimnieciskai izmantošanai paredzētas ūdeņu teritorijas, bet Ūdeņu teritorija (Ū4) – tikai rekreācijas nolūkiem paredzētās ūdeņu teritorijas, kurās aizliegta kuģošana.

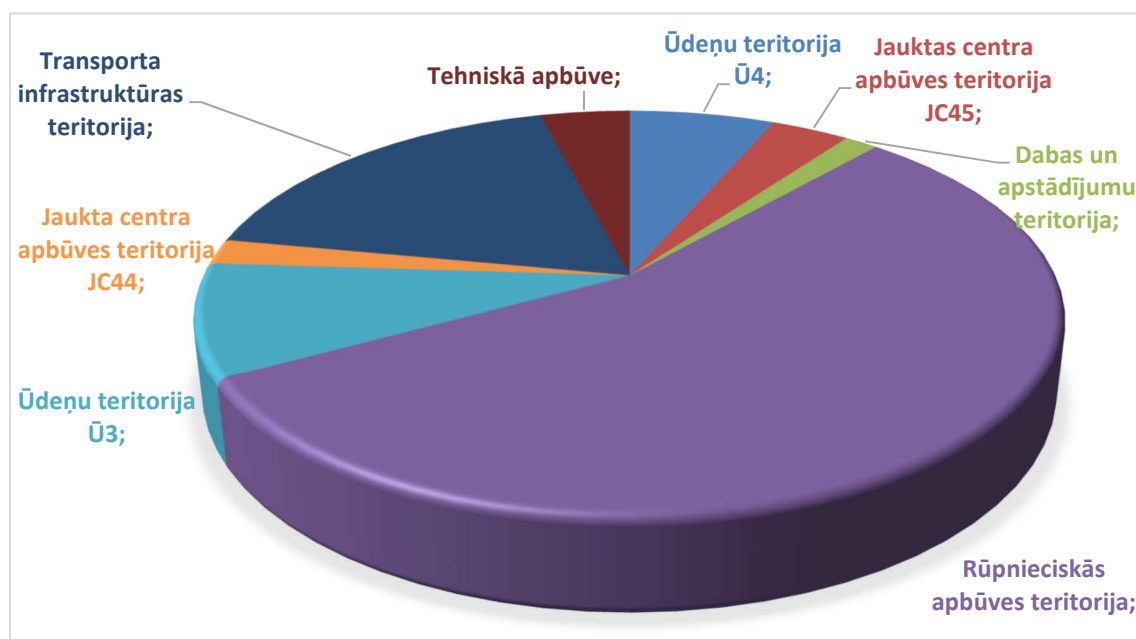
Rūpnieciskās apbūves teritorijās ir plānota viena indeksētā teritorija “R4” – rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas, kur atļauts izvietot un attīstīt uzņēmumus ar A, B vai C kategorijas piesārņojošās darbības atļaujām.

Transporta infrastruktūras attīstībai tiek noteiktas teritorijas ar indeksu “TR21”. Funkcionālajā zonā ietilpst teritorijas, kas paredzētas ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmākai attīstībai.

Lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai.

8. tabula. Teritorijas funkcionālā zonējuma pārejas tabula lokālpārvaldības teritorijā

Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana atbilstoši Rīgas TP	Esošais atļautais stāvu skaits (ēku maksimālais augstums)	Esošā maksimālā apbūves intensitāte (%)	Teritorijas funkcionālais zonējums atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”	Indekss	Atļauto stāvu skaits (ēku maksimālais augstums)	Plānotā maksimālā apbūves intensitāte (%)
Ostas Jauktas apbūves teritorija (O _j)	3	110	Jauktas centra apbūves teritorija (JC)	JC44	3	110
	4	140				
Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju (J)	5	180		JC45	5	180
Jaukta apbūve ar ražošanas un komercdarbības funkciju (J _R)	5	200	Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)	R4	5(24)	280
Jūras ostas apbūves teritorija (O _o)	5 (24)	280	Tehniskās apbūves teritorija (TA)	TA4	-(24)	280
Ielu teritorija (I)	-	-	Transporta infrastruktūras teritorija (TR)	TR21	-	-
Ostas apstādījumu un dabas teritorija (O _A)	-	-	Dabas un apstādījumu teritorija (DA)	DA27	-	-
Apstādījumu un dabas teritorija (A)	-	-		DA28	-	-
Ostas Ūdens akvatorija teritorija (O _ū)	-	-	Ūdeņu teritorija (Ū)	Ū3	-	-
				Ū4	-	-



44.attēls. Teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas balance

3.2.2. Teritorijas attīstības priekšlikums

Lokālpārvaldes risinājumi paredz sabalansēt esošās dzīvojamās apbūves teritorijas vides prasības ar mūsdienīgas un attīstīties spējīgas ostas apbūves prasībām.

Tiek ņemts vērā sarežģītais teritorijas raksturs:

1. esošā transporta infrastruktūra nenodrošina ostas un pilsētas vajadzībām atbilstošu kapacitāti;
2. dažādu inženiertīklu izvietojums ir savstarpēji konkurējošs;
3. plānotie un esošie ceļi un satiksmes pārvadi (Ziemeļu koridors, dzelzceļa līnijas, Eksporta ielas turpinājums u.c.) telpiski sadala teritoriju;
4. infrastruktūras un apbūves plānošanu apgrūrina esošais virszemes naftas vads, kuram ir aprēķinātas nepieciešamās drošības zonas.

Lokālpārvaldes teritorijas lielāko daļu aizņem rūpnieciskās apbūves, tehniskās apbūves un transporta infrastruktūras teritorijas, kas atrodas Rīgas brīvostas robežās. Minētās teritorijas ir ar ierobežotu publisko pieejamību vai slēgtas, jo ir saistītas ar ostas darbību un ražošanas procesiem. Teritorijā ir plānots turpināt ar ostas darbību saistītu uzņēmumu un tam nepieciešamās infrastruktūras attīstību.

Valsts ieņēmumu dienesta (turpmāk- VID) Muitas pārvaldes Rīgas brīvostas muitas kontroles punkts 0210 šobrīd atrodas Uriekstes ielā 16, Rīgā. Izstrādājot Lokālpārvaldes risinājumus ir izvērtēts un ņemts vērā priekšlikums par muitas kontroles punkta un ap to esošā tehniskā aprīkojuma pārcelšana plānotās kravu un transportlīdzekļu plūsmas tuvumā, proti transportlīdzekļu iebraukšanas un izbraukšanas vietā Rīgas brīvostas teritorijā Kundziņsalā. Muitas procedūrās tostarp ir iesaistīts gan Pārtikas un veterinārais dienests, gan Valsts robežsardze, gan arī VID Muitas pārvalde.

Pēc Rīgas domes pasūtījuma izstrādātajā "Mājokļu attīstības tematiskajā plānojumā" (SIA "Grupa 93", 2015.gads) ir minēts, ka Kundziņsala ir lielākā dzīvojamās apbūves teritorija kas šobrīd atrodas Rīgas Brīvostas robežās, un Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam brīvostas teritorijā ir noteiktas funkcionālās zonas, kurās turpmāka dzīvojamās apbūves attīstības ir ierobežota / aizliegta. Tematiskā plānojumā risinājumus ir ieteikts ierobežojumus saglabāt arī turpmāk un Brīvostas teritorijā neplānot dzīvojamās apbūves teritorijas.

Kundziņsalas vēsturiskā dzīvojamā rajona apbūves teritoriju ir plānots attīstīt kā jauktas izmantošanas teritoriju, kurā ir gan pieļaujams saglabāt un attīstīt dzīvojamo apbūvi, gan publisko apbūvi. Biroju, un tirdzniecības/pakalpojumu objektu apbūvi plānots attīstīt galvenokārt teritorijās, kas atrodas tiešā brīvostas ražošanas teritoriju tuvumā, tam paredzot atsevišķu apakšzonu ar indeksu JC45. Apbūves zonu iedalījums apakšzonās plānots, lai samazinātu iespējamo ražošanas darbību ietekmi uz dzīvojamo apbūvi – trokšņus un vibrācijas no ostas uzņēmumiem.

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

Vietās, kurās ir konstatēts vai tiek prognozēts paaugstināts trokšņa līmenis, ēkas jāapriko ar īpašu skaņas izolāciju pret viena veida vai vairāku veidu vides trokšņiem un tādām ventilācijas un gaisa kondicionēšanas iekārtām, kas dod iespēju pastāvīgi saglabāt izolētību no vides trokšņa. Teritorijās, kas robežojas ar "Rūpnieciskās apbūves teritoriju" (R4) vai Transporta infrastruktūras teritoriju (TR21), atjaunojot esošās dzīvojamās ēkas maksimāli jā saglabā esošo koku un krūmu grupas un/vai jāierīko jaunas, vismaz divpakāpju apstādījumu joslas (koku un krūmu) ne mazāk kā 10 metru platumā gar zemes gabala ārējo robežu, nodrošinot esošo dzīvojamo ēku un teritoriju aizsardzību no iespējamā vides piesārņojuma.

Lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 2.punkts nosaka, ka lokālpārvaldības teritorijas izmantošanā un apbūvē piemēro Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – RTIAN) prasības, kas nav pretrunā ar augstāka juridiskā spēka normatīvajos aktos noteikto, vienlaicīgi nosakot izņēmumus. Līdz ar to uz lokālpārvaldības teritoriju ir attiecināmas arī RTIAN nodaļas 2.14. “Aizsardzība pret troksni” prasības, kas izpildāmas izstrādājot konkrētu objektu būvprojektus, to starp sekojošās:

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

130. Prettrokšņa ekrāns:

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

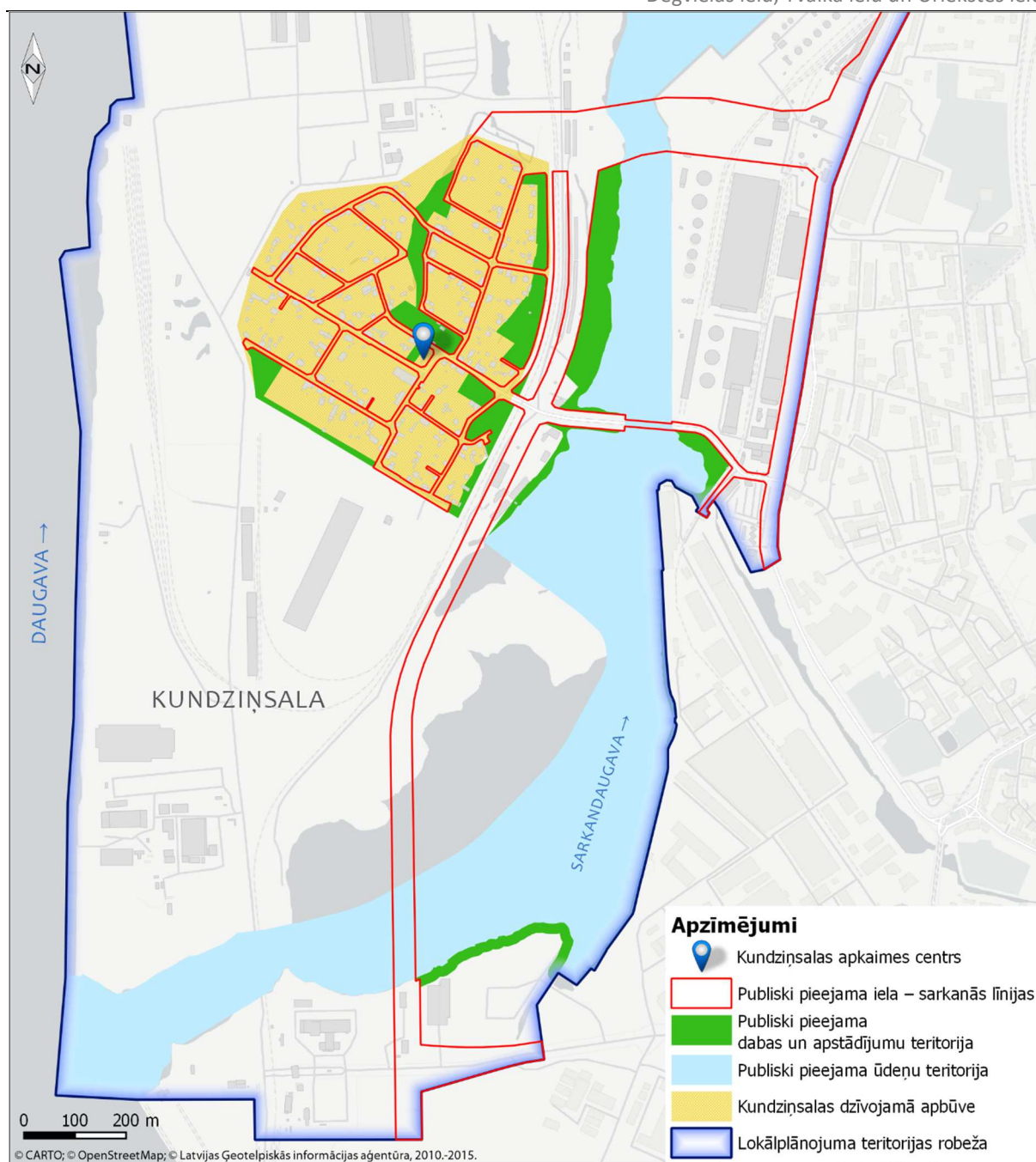
130.2. veidojot prettrokšņa ekrānus esošās apbūves gadījumā, tos var izmantot žogu vietā;

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

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

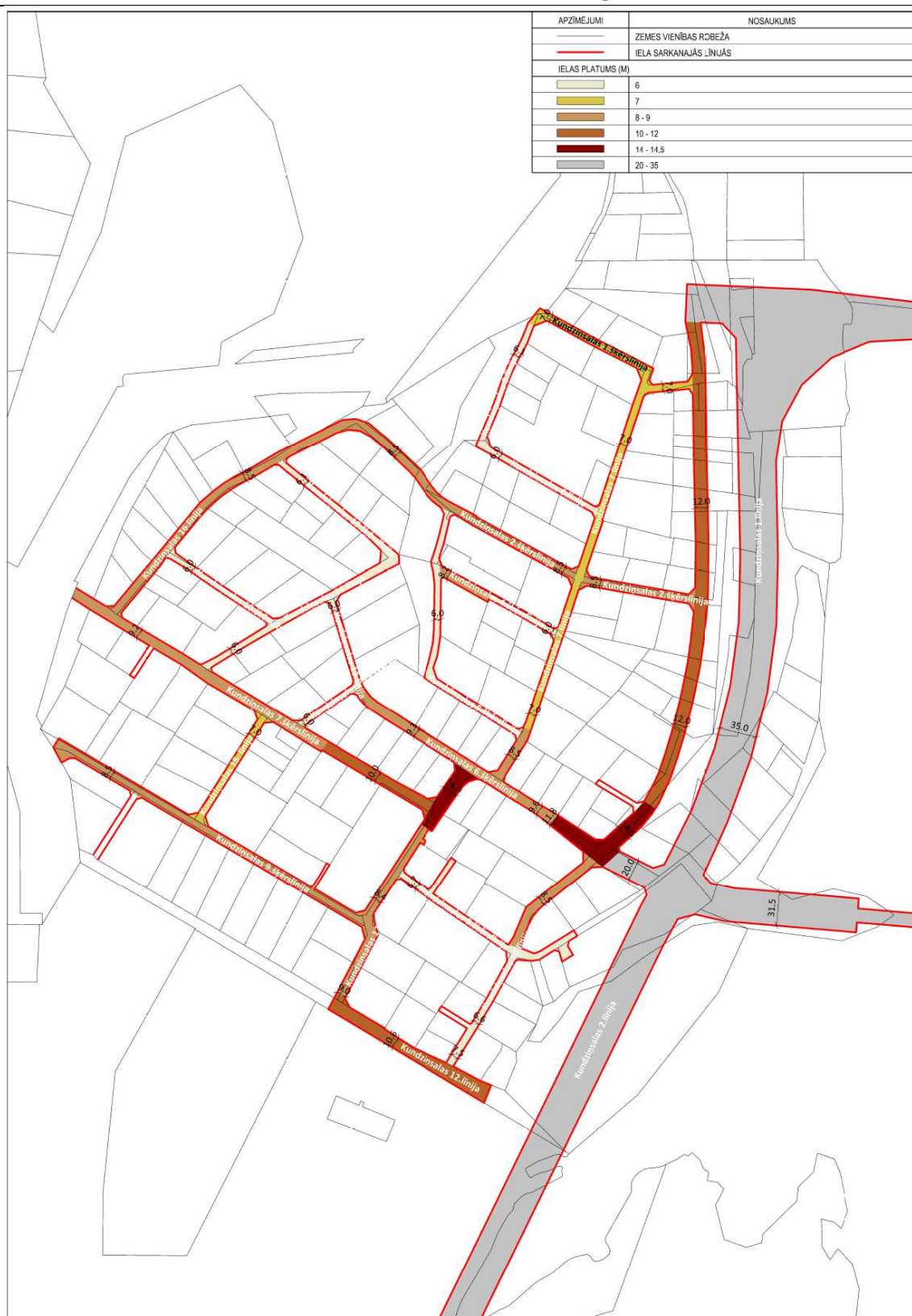
Ņemot vērā gan likumu “Par piesārņojumu”, gan Kundziņsalas vēsturiskā dzīvojamā rajona iedzīvotāju priekšlikumus par dzīvojamās funkcijas maksimālu saglabāšanu un attīstības iespējām lokālpārvaldības teritorijā, vides risku samazināšanas, t.sk. prettrokšņu pasākumu īstenošana jāveic gan operatoriem, kas veic piesārņojošo darbību (Rīgas brīvosta, pašvaldība, atsevišķi objekti īpašnieki un/vai nomnieki), gan iedzīvotājiem un nekustamo īpašumu īpašniekiem, kas vēlas attīstīt dzīvojamo vai publisko apbūvi lokālpārvaldības teritorijā, ņemot vērā lokālpārvaldības nosacījumus.

Lokālpārvaldības teritorijas daļu ir plānots saglabāt un attīstīt kā publisko ārtelpu, kas nepieciešama Kundziņsalas un Sarkandaugavas iedzīvotājiem. Plānotās publiskās ārtelpas teritorijas attēlotas 45.attēlā un tās ietver – plānotās dabas un apstādījumu teritorijas (t.sk. publiski pieejamās krastmalas), ūdeņu teritorijas, ielas, to sarkano līniju robežās. Kā publiskās ārtelpas daļa nākotnē būtu jāattīsta un jāsakārto arī funkcionāli nepieciešamais Kundziņsalas apkaimes centrs, kura indikatīvā atrašanās vieta ir iezīmēta shēmā.



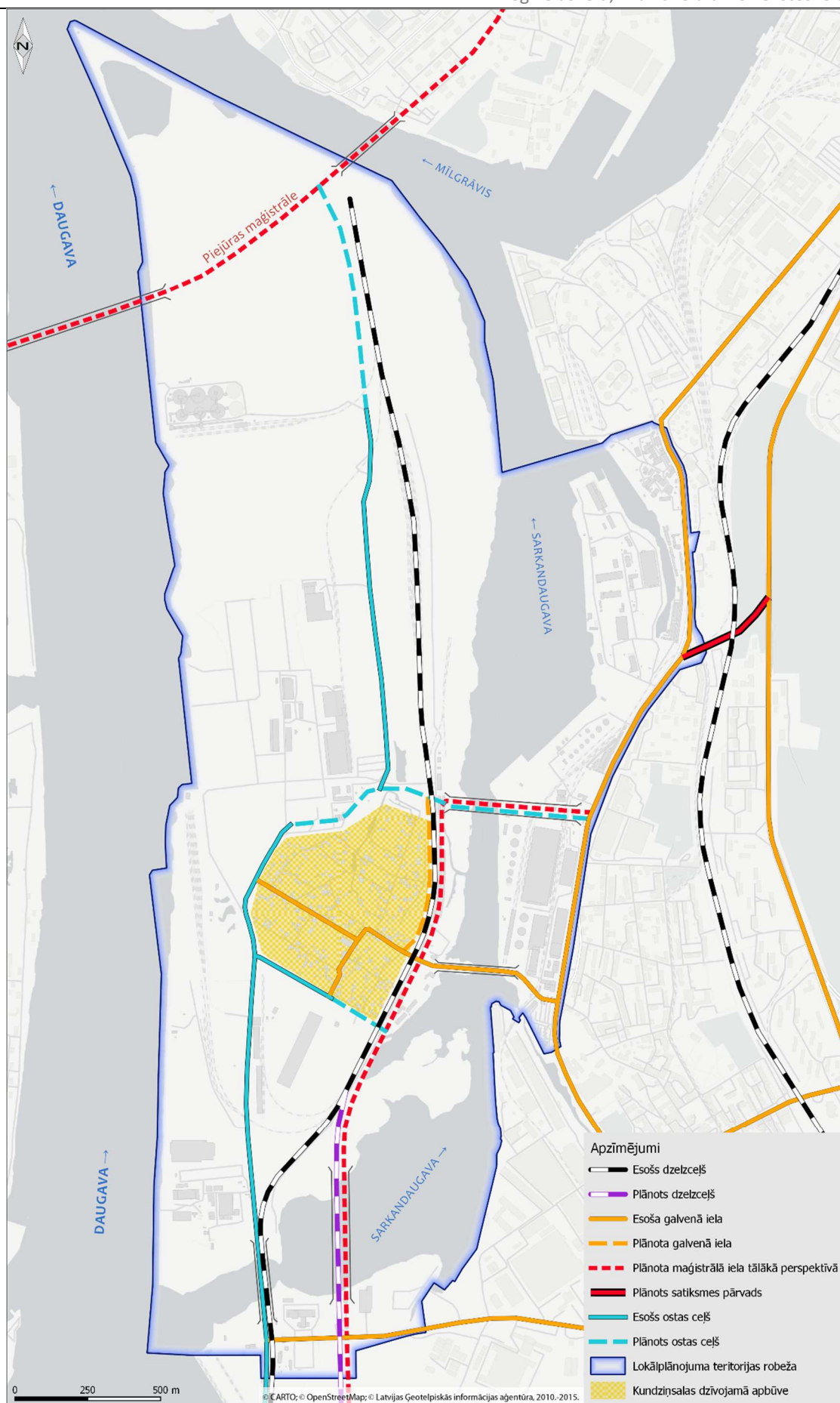
45.attēls. Publiskās ārtelpas teritorijas

Lai sabalansētu transporta plūsmu vienmērīgumu, 46.attēlā attēlotas dzīvojamā kvartāla galvenās ielas un to pieslēgumi. Jāņem vērā, ka daļa no esošajām ielām Kundziņsalā ir šauras, to platums sarkano līniju robežās ir tikai 6 metri. Minētā iemesla dēļ, lai pēc iespējas nepalielinātu trokšņa līmeni esošās dzīvojamās apbūves teritorijā un organizētu satiksmi, izdalītas gan esošās galvenās ielas, kā arī attēlota plānotā galvenā iela ar pieslēgumu plānotai maģistrālajai ielai, kur turpmāk organizējama galvenā transporta plūsma Kundziņsalas apkaimes iekšienē.



46.attēls. Ielu platumi sarkano līniju robežās lokālpārplānojuma teritorijā

Kundziņsalas dzīvojamās apbūves teritorijas un Rīgas Brīvostas funkcionēšanas nodrošināšanai tiek plānota atbilstoša transporta infrastruktūra. Transporta infrastruktūras nodrošināšanai ir plānots attīstīt Kundziņsalas 2.līniju kā Eksporta ielas pagarinājumu (maģistrālā iela) un ir plānots jauns satiksmes pārvads apkaimes austrumu pusē, kas nodrošinās transporta infrastruktūras savienojumu ar Tvaika ielu, neskarot dzīvojamās apbūves teritoriju Kundziņsalā. Dzīvojamā rajona transporta

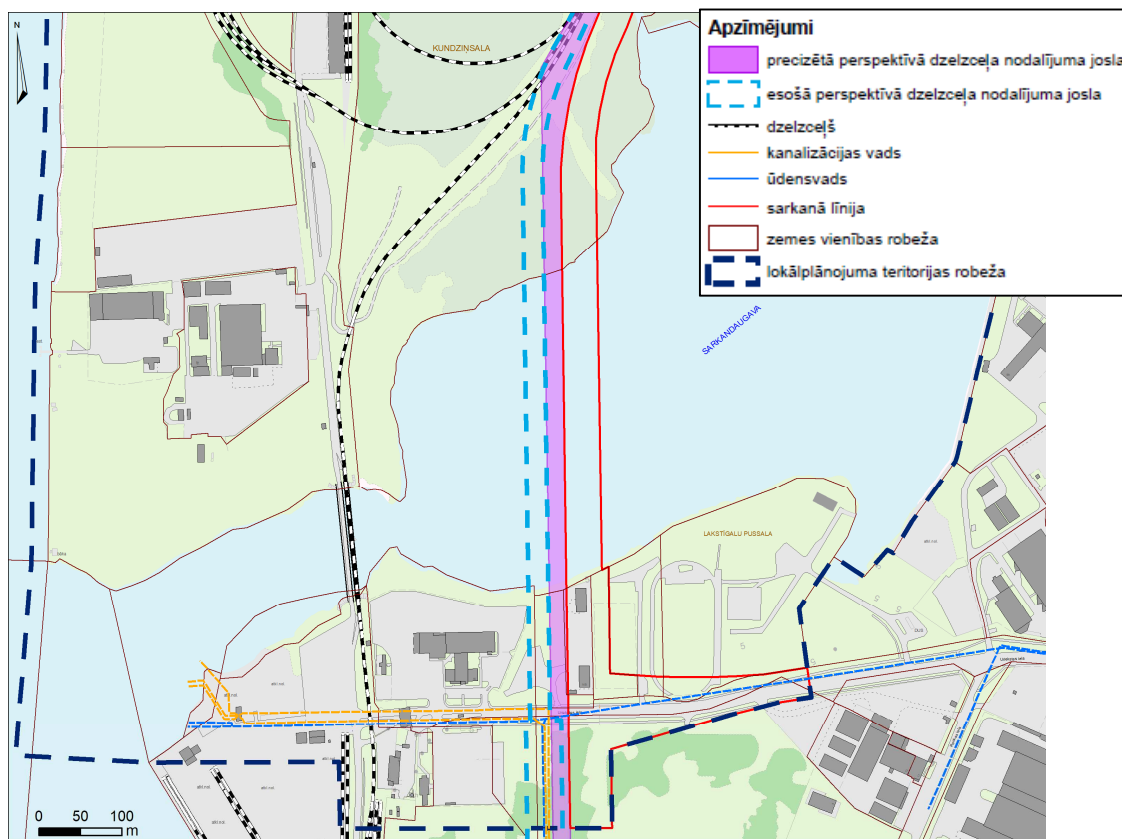


48.attēls. Plānotās transporta infrastruktūras attīstības shēma lokālplānojuma teritorijā

Transporta infrastruktūras attīstības ietvaros ir paredzēts, ka nākotnē tiek izbūvēts jauns dzelzceļa pievedceļš, kas pieslēdzas esošajam dzelzceļa pievedceļam Kundziņsalas teritorijā. Lokālpārplānojuma risinājumos tiek saglabāti arī visi esošie dzelzceļa pievedceļi un dzelzceļa tilts pāri Sarkandaugavai, jo nav zināmi konkrēti plānotā dzelzceļa pievedceļa un jaunā tilta izbūves plāni un termiņi. Pēc A/S "Latvijas dzelzceļš" sniegtās informācijas, esošais dzelzceļa tilts var nodrošināt Kundziņsalas ostas teritoriju apkalpi līdz 23 dzelzceļa pāriem dienā. Pārsniedzot minēto esošā dzelzceļa tilta un pievedceļu kapacitāti var rasties nepieciešamība izbūvēt jaunu dzelzceļa tiltu un pievedceļus, kas nākotnē varēs nodrošināt lielāku pārvadājumu skaitu, kas neizslēdz iespēju plānoto dzelzceļa pievedceļu un tiltu izbūvēt arī ātrāk.

Lokālpārplānojuma teritorijā, paralēli plānotajam Eksporta ielas pagarinājumam, posmā no Lokālpārplānojuma robežas pie Uriekstes ielas līdz esošajai dzelzceļa līnijai Kundziņsalā, ir rezervēta teritorija plānotā dzelzceļa pievedceļa un jauna dzelzceļa un/vai auto tilta būvniecībai pāri Sarkandaugavas attekai (skat. 48.attēlu). Lokālpārplānojuma izstrādes ietvaros ir sagatavots priekšlikums plānotās dzelzceļa trases novietojuma precizēšanai, ņemot vērā esošo inženierkomunikāciju (maģistrālais pilsētas kanalizācijas spiedvads un ūdensvads) izvietojumu un plānotā Eksporta ielas pagarinājuma ielas sarkanās līnijas (skat. 49.attēlu). Lokālpārplānojuma risinājums paredz nākotnē izbūvēt kopīgu transporta koridoru, tajā izvietojot gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju (jauno dzelzceļa pievedceļu), gan arī Eksporta ielas pagarinājumu, nodrošinot vismaz divas braukšanas joslas katrā virzienā.

Plānotā transporta koridora, kas ietver jauno dzelzceļa pievedceļu un Eksporta ielas pagarinājumu, un tā Sarkandaugavas šķērsojuma (tilta vai tiltu) šķēršprofils un garenprofils, kā arī nepieciešamā dzelzceļa nodalījuma josla jāprecizē plānotā transporta koridora būvprojekta izstrādes ietvaros. Plānotā transporta koridora krustojums ar Uriekstes ielu detalizēti jāplāno būvprojekta ietvaros, paredzot divlīmeņa satiksmes mezgla izveidi. Jaunas publiskas lietošanas dzelzceļa pārbrauktuves vai gājēju ceļu šķērsojumi Lokālpārplānojuma ietvaros netiek paredzēti.



49.attēls. Plānotā dzelzceļa pievada trases novietojuma detalizācija

3.2.3. Meliorācijas sistēmas attīstība dzīvojamā zonā un plānotie pretplūdu pasākumi

Meliorācijas sadaļā apskatīta Lokālpārplānojuma teritorija, kas nosacīti iedalīta piecās daļās (skat. 50.attēlu):

1. Ostas ražošanas un termināļu teritorija Kundziņsalā;
2. Esošās dzīvojamās apbūves rajons;
3. Sarkandaugavas rajons;
4. Daudersala;
5. Uriekstes ielas apkārtnē.



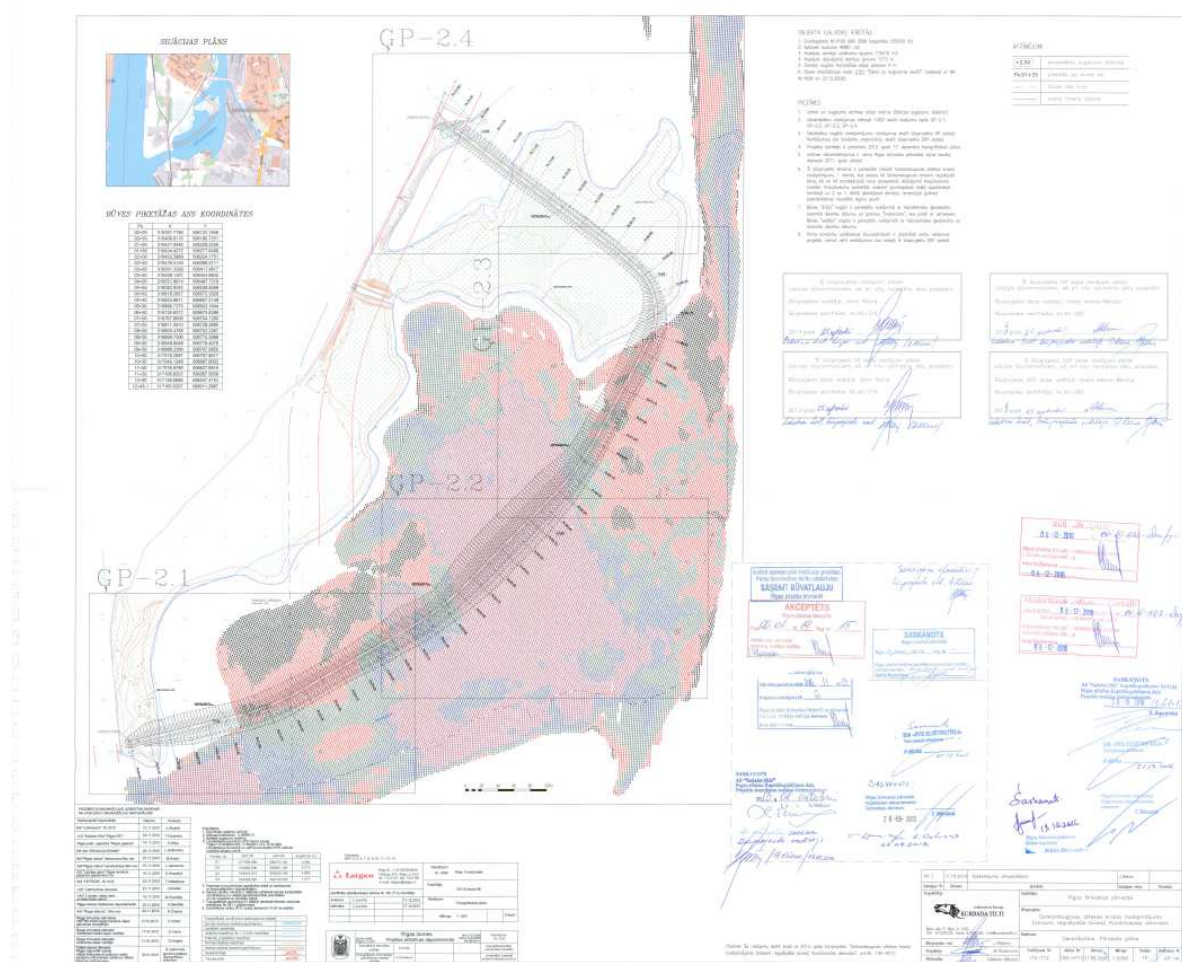
50.attēls. Teritorijas sadalījums zonās

(1) Ostas ražošanas un termināļu teritorija Kundziņsalā

Veidojot jaunu apbūvi, ir jāņem vērā lietusūdens novadīšana. Iespējama vai nu grāvju izveide, vai drenāžas kolektoru izbūve. Grāvju sistēma ir vieglāk kopjama tomēr samazina lietderīgi izmantojamo zemes platību. Drenāžas kolektoru izbūve prasa lielākus finanšu resursus gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, tomēr drenu kolektori ļauj izmantot esošo teritoriju pilnā apjomā. Ņemot vērā, ka grāvju meliorācijas sistēmas fragmentē pieejamo teritoriju, ieteicama būtu drenāžas kolektoru izbūve, tomēr gala lēmums jāpieņem konkrēta būvprojekta izstrādātājam, atbilstoši pieejamajiem resursiem un konkrētās lokālās teritorijas iespējām. Liela uzmanība jāpievērš ūdeņu kvalitātei, kas tiek novadīti. Katrā konkrētā būvprojektā jāizvērtē ūdeņu piesārņošanas riski un to attīrīšanas iespējas. Jāievēro "Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi", izdoti Rīgā 2011. gada 15. novembrī.

Vietot jaunu būvniecību ostas teritorijās nav pieļaujams pasliktināt apkārt esošo teritoriju hidroloģisko stāvokli. Katrā konkrētā būvprojektā nepieciešams iekļaut sadaļu par lietusūdeņu novadi. Projektējot grāvju vai drenāžas kolektoru izvadi Daugavā vai Sarkandaugavā, jāņem vērā vējuzplūdu risks. Tas nozīmē, ka meliorācijas sistēmām, kas tiek izvadītas upē, ir jābūt augtākām par 2,00m vjl. vai arī jāierīko vienvirziena vārsti. Pieļaujama arī sistēmu izvadu ierīkošana zemāk, ja tas nerada draudus appludināt Kundziņsalas teritorijas, kas atrodas zemāk par vējuzplūdu radīto ūdens līmeni.

Vējuzplūdu riska mazināšanai ir 2016.gadā izstrādāts tehniskais projekts "Sarkandaugavas attekas krasta nostiprinājums (straumi regulējošās būves) Kundziņsalas dienvidos", autors inženieru birojs "Kurbada tilti", 51.attēls.



Ostas apbūves būvprojektu izstrādes gaitā ir ieteicams izskatīt iespējas izveidot iztvaikošanas grāvjus vai dīkus, kas kalpotu kā spēcīgu lietavu ūdens akumulējošas vietas. It īpaši tas attiecināms uz Kundziņsalas vidieni, kur, iespējams, nav nepieciešams ūdeņus aizvadīt līdz Daugavai, bet koncentrēt šādās, speciāli izveidotās vietās.



52.attēls. Teritorijas, kurās tiek veikti uzbēršanas darbi. Pārējās teritorijās uzbēršanas darbi jau ir pabeigti.

(2) Esošās dzīvojamās apbūves rajons

Dzīvojamā rajona reljefs ir zemāks par apkārtējām teritorijām, kas rada problēmas novadīt ūdeņus. Dzīvojamā rajonā sastopamas lokālas pārmitras vietas, izkaisītas pa visu dzīvojamā rajona teritoriju, kas visizteiktāk novērojamas pavasara periodā, kā arī stipru lietavu gadījumā. Gar ceļiem nav izveidotu ceļu grāvīšu un apkārt īpašumiem nav izveidotu kontūrgrāvju, kas varētu pārtvert virszemes noteci uz zemāk esošajiem īpašumiem. Izveidot šādu grāvju sistēmu nav iespējams, blīvas apbūves, lielo koku un līdzenā reljefa dēļ. Nav arī izveidots lietusu kanalizācijas tīkls, kurā varētu novadīt virszemes un drenu noteces ūdeņus.

Rīgas brīvostas pārvalde 2014. gadā pasūtījusi VSIA “Meliorprojekts” skicējamā projektu Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšanai, tur izstrādāti risinājumi iepriekš minēto problēmu novēršanai. Skicējamā projektā paredzēts sakārtot centrālo novadgrāvi, izveidot susinātājgrāvi un drenāžas sistēmas, kā arī ierīkot sūkņu staciju savāktu ūdeņu novadīšanai Sarkandaugavā.

Veicot jaunu būvniecību Kundziņsalas dzīvojamā rajona robežās nav pieļaujams pasliktināt apkārt esošo teritoriju hidroloģisko stāvokli. Katrā konkrētā būvprojektā iekļaujama sadaļa par lietusu ūdeņu novadi. Projektējot grāvju vai drenāžas kolektoru izvadi Daugavā vai Sarkandaugavā, jāņem vērā vējuzplūdu risks. Tas nozīmē, ka meliorācijas sistēmām, kas tiek izvadītas upē, ir jābūt augstākām par 2,00m vjl., vai arī jāierīko vienvirziena vārsti. Pieļaujama arī sistēmu izvadu ierīkošana zemāk, ja tas nerada draudus appludināt Kundziņsalas teritorijas, kas atrodas zemāk par vējuzplūdu radīto ūdens līmeni.

Kundziņsalas apbūves būvprojektu izstrādes gaitā ir ieteicams izskatīt iespējas izveidot iztvaikošanas grāvjus vai dīķus, kas kalpotu kā spēcīgu lietavu ūdens akumulējošas vietas. It īpaši tas attiecināms uz Kundziņsalas vidieni, kur, iespējams, nav nepieciešams ūdeņus aizvadīt līdz Daugavai, bet koncentrēt

šādās speciāli izveidotās vietās. Teritorijā starp Kundziņsalas 2. līniju un Sarkandaugavu atrodas konteineru novietnes laukums ar mazākām un nojumēm, kā arī peldlīdzekļu novietne ar mazākām. Šo teritoriju augstums vietām ir ap 1,50m vjl., tādējādi tām ir applūšanas risks. Būtu jāizvērtē iespējas izveidot aizsargdambi gar Sarkandaugavas krastu, ja teritorija tiks turpmāk izmantota darbībām, kas nepieļauj īslaicīgu applūšanu. Teritorijā starp Kundziņsalas 3. līniju un Sarkandaugavu atrodas viena dzīvojamā ēka un garāžu komplekss. Šīs teritorijas atrodas zem atz. 2,00m vjl. Tāpat teritorija no garāžu kompleksa uz Sarkandaugavas pusi šobrīd ir applūšanas riska zonā. Tā kā nākotnē šajā vietā paredzēta Eksporta ielas pagarinājuma trase, un atstājama zaļā zona, darbības veikt nav nepieciešams.

Izstrādājot būvprojektus, jāņem vērā Rīgas domes mājojumu un vides departamenta Vides pārvaldes noteikumos minētais, ka vietās, kur grāvju un ielas šķērsojums paredzēts slīpā leņķī vai arī perspektīvās ielas trase sakrīt ar grāvja trasi, jāveic esošā grāvja aizbēršana, paredzot jaunu grāvju būvniecību atbilstoši ielas būvniecības tehniskajiem risinājumiem.

Tā kā brīvostas teritorija Kundziņsalā uzbērtā ar smilšainām gruntīm, paaugstinātu gruntsūdeņu problēma nav sagaidāma. Skiču projekts paredz risinājumus, kas paredzēti pēc polderu principa, kad drenāžas sistēma savāktu ūdeni ārpus teritorijas novada ar sūkņu un spiedvada palīdzību.

Sūknēšanas intensitāte un periods atkarīgs no mitruma apstākļiem dzīvojamā rajona teritorijā. Tā būs nepieciešama sniega kušanas laikā un stipru lietavu periodā. Periodos, kad ūdens nosusināšana nav nepieciešama, sūkņu stacija var nedarboties.

(3) Sarkandaugavas rajons

Sarkandaugavas pusē apskatīta teritorija starp Sarkandaugavu, Tvaika ielu un Daudersalu. Šī teritorija ir intensīvi apbūvēta ar administratīvajām ēkām, noliktavām un citām komerciālām būvēm. Teritorija pārsvarā atrodas uz augstuma atzīmes 2,50 – 3,00m vjl. Teritorijā izveidots plašs lietusūdens novadīšanas tīkls. Tā kā liela teritorijas daļa ir klāta ar asfaltbetonu vai betonu, spēcīgu lietavu gadījumā iespējami lokāli applūdinājumi. Nepieciešams sekot līdzi izveidoto ūdens novades sistēmu stāvoklim un veikt uzturēšanas darbus.

(4) Daudersala

Daudersala ir Sarkandaugavas ostas teritorijas turpinājums. Daudersala ir pussala, kurai piekļaujas Sarkandaugavas atteka un kanāls austrumu pusē. Arī Daudersala ir intensīvi apbūvēta ar komercplatībām un noliktavām, kā arī dažādiem asfaltbetona un betona laukumiem. Daudersalas zemes virsmas augstuma atzīmes pārsvarā ir robežās no 2,00 līdz 3,00 m vjl. Tieši applūšanas riski nav sagaidāmi. Teritorijā izveidots plašs lietusūdens novadīšanas tīkls. Tā kā liela teritorijas daļa ir klāta ar asfaltbetonu vai betonu, spēcīgu lietavu gadījumā iespējami lokāli applūdinājumi. Nepieciešams sekot līdzi izveidoto ūdens novades sistēmu stāvoklim un veikt uzturēšanas darbus.

(5) Uriekstes ielas apkārtnē

Uriekstes ielas apkārtnē ir izvietots caurlaižu punkts, ogļu pārkraušanas terminālis, administratīvās ēkas. Uriekstes ielu un Kundziņsalu savieno tilts un dzelzceļa tilts. Zemākā vieta šajā reģionā ir Lakstīgalu pussala, kur augstuma atzīmes ir robežās no 1,00 līdz 2,00 m vjl. Šī vieta vistiešāk ir pakļauta applūšanas riskiem. Teritorija šobrīd nav apbūvēta, bet tiek izmantota kā konteineru un tehnikas novietnes laukums.

Uriekstes iela atrodas uz atz. 2,60 – 2,70m vjl. Pārējā teritorijā augstuma atzīmes variē pārsvarā no 2,50 līdz 3,50m vjl. Ja nākotnē tiks paredzēts apbūvēt Lakstīgalu pussalu, jāņem vērā, ka būs nepieciešams grunts uzbērums, lai sasniegtu atzīmi vismaz 2,50m vjl. Šie risinājumi jāizskata konkrēta būvprojekta ietvaros.

Istenojot Rīgas brīvostas attīstību, izstrādājamajos būvprojektos ietverama sadaļa par lietus ūdens (virsūdens) novadīšanu un meliorācijas sistēmas sakārtošanu. Ņemot vērā, ka plūdu skarto teritoriju

pasargāšanai no applūšanas, paaugstināta gruntsūdens līmeņa un spēcīgu nokrišņu izraisītiem plūdiem, jāveic pasākumu komplekss, kas ietver:

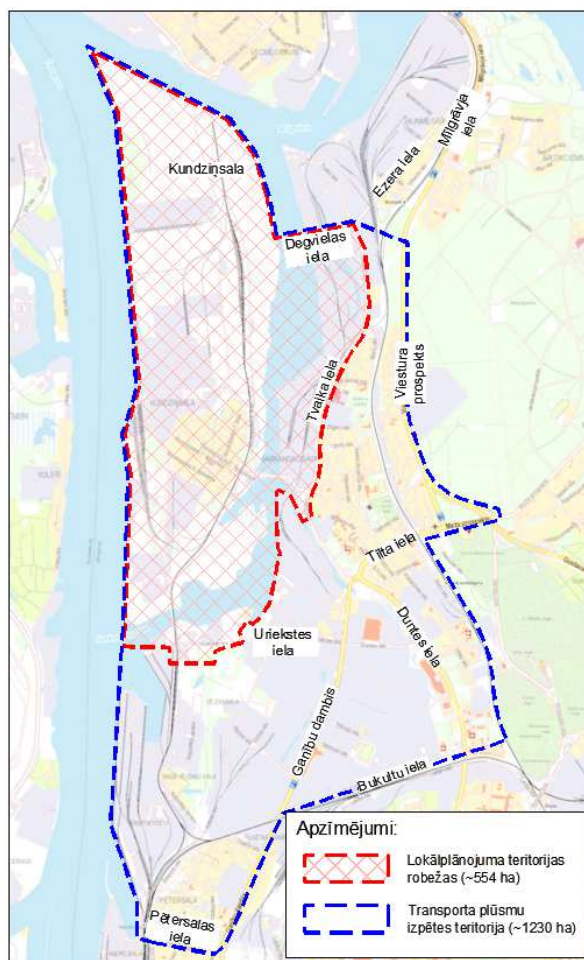
1. pretplūdu būvju izbūvi,
2. meliorācijas sistēmas ierīkošanu vai pārkārtošanu,
3. slēgto lietus ūdens novadīšanas sistēmu izveidi.

Papildus veicami arī citi pasākumi, kas nevar tikt īstenoti viena zemesgabala ietvaros, kompleksas plānošanas un nosusināmās teritorijas un prasības to attīstībai saglabājamās arī RTP2030.

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

3.3. TRANSPORTA BŪVJU SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMS TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES TERITORIJĀ

Lokālpārveidojuma teritorijai, skatīt 53.attēlu, veikta transporta plūsmas izpēte (skat. Lokālpārveidojuma Pielikumu sadaļu), autors – SIA “BRD projekts”. Transporta plūsmas izpētes mērķis ir veikt esošās transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt transporta infrastruktūras risinājumus lokālpārveidojuma teritorijas apkalpes uzlabošanai.



53.attēls. Lokālpārveidojuma robežas un transporta plūsmu izpētes teritorija

Izpētes robežās atrodas sekojošas ielas ar plānotajām to kategorijām, atbilstoši Rīgas pilsētai Transporta infrastruktūras attīstības shēmai:

- Viestura prospekts – B kategorija;
- Bukultu iela (Rīgas Ziemeļu transporta koridors) – B kategorija;
- Tvaika iela – C kategorija;
- Dantes iela – C kategorija;
- Tīta iela – C kategorija;
- Kundziņsalas 2. līnija – C kategorija;
- Kundziņsalas 3. līnija – C kategorija;
- Eksporta iela – C kategorija;
- Lugažu iela – D kategorija;
- Ganību dambis – D kategorija;
- Pētersalas iela – D kategorija;
- Uriekstes iela – D kategorija;

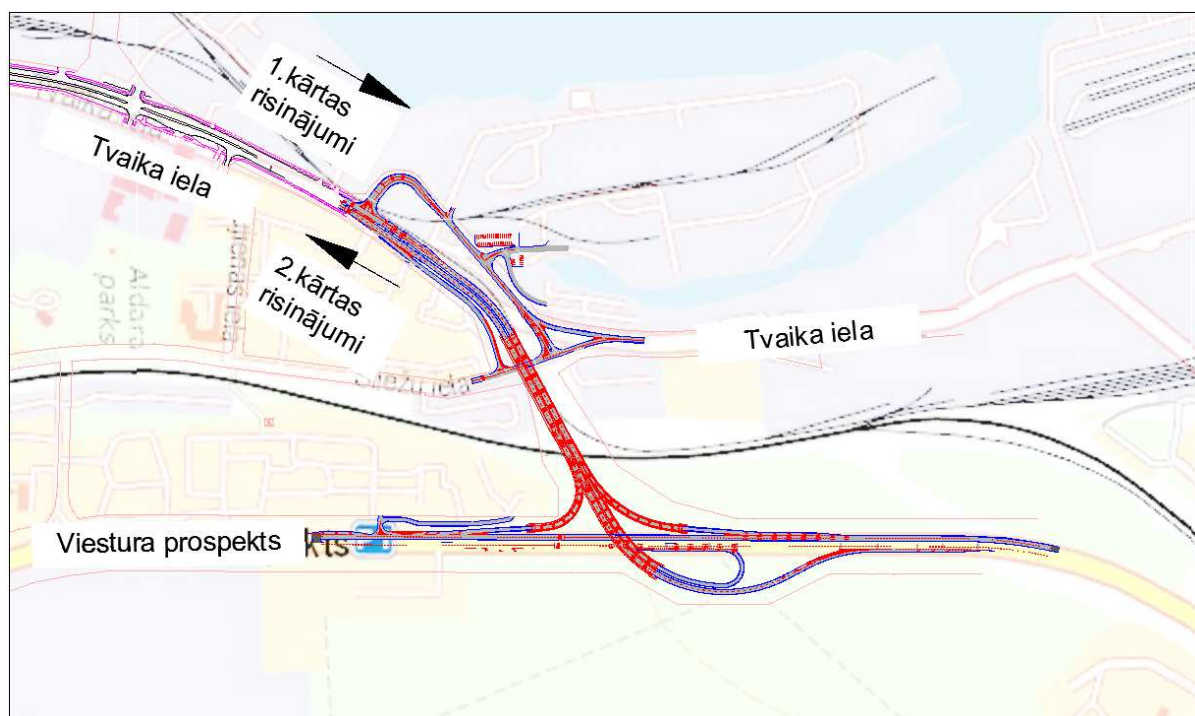
- Sarkandaugavas iela – D kategorija;
- Allažu iela – D kategorija;
- Aptiekas iela – D kategorija;
- Kundziņsalas 6.šķērslīnija – D kategorija;

Neuzskaitītās ielas transporta plūsmu izpēti teritorijā atbilst E kategorijai.

3.3.1. Plānotie objekti apkārtnē

Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte ar pievadceļiem 1. kārtā

Tiek izstrādāts būvprojekts „Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte ar pievadceļiem 1.kārta”. Tas paredz Tvaika ielas un Viestura prospekta divlīmeņu mezgla izveidi, kā arī dzelzceļa sliežu šķērsošanu divos līmeņos.



54.attēls. Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīgā – Skulte ar pievadceļiem 1. kārtas risinājumi pēc SIA „E.Daniševska biroja” projekta 2014.gadā

Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte ar pievadceļiem 2. kārtā

Pašlaik tiek izstrādāts būvprojekts Tvaika ielas pārbūvei. Projekts paredz Tvaika ielas pārbūvi sarkanajās līnijās, paaugstinot tās caurlaidspēju. Caurlaidspējas palielinājums ir nepieciešams paredzētā vairāklīmeņu mezgla ar Viestura prospektu un pārvada pār dzelzceļu realizācijas gadījumā (ši objekta, 1.kārta), kura mērķis ir atslogot Tiltu ielu Sarkandaugavā un samazināt satiksmes intensitāti pār regulējamajai dzelzceļa pārbrauktuvei, radot maršrutu alternatīvas.

Projektā tiks izstrādāta satiksmes drošībai atbilstoša transporta un gājēju satiksmes risinājumi visā Tvaika ielas trases posmā, esošajos krustojumos un pieslēgumos.



55.attēls. Tvaika ielas pārbūves variants ar 2 braukšanas joslām katrā virzienā

Kundziņsalas transporta shēma

2013.gadā pēc Rīgas Brīvostas pārvaldes pasūtījuma tika izstrādātas mets „Kundziņsalas transporta shēma”, kuru izstrādāja AS „Ceļu inženieri”. Metā tika izstrādāti nepieciešamie ceļu uzlabojumi gan sekmīgas teritorijas attīstībai, gan nosprausta plānotā (pārceļamā) VID Muitas pārvaldes Rīgas brīvostas muitas kontroles punkta 0210 (šobrīd atrodas Uriekstes ielā 16, Rīgā) un ap to esošā tehniskā aprīkojuma ieteicamā vieta, gan ieskicēti nepieciešamie laukumi termināļu darbībai. Metā tika ņemts vērā Satiksmes pārvada pār dzelzceļu sliežu ceļiem 1.kārtas projekts. Mets 2013.gadā saskaņots Rīgas brīvostas institūcijās.

3.3.2. Satiksmes infrastruktūras uzlabojumi

Kundziņsalas savienojums ar Tvaika ielu

Šobrīd Kundziņsalas sasaiste ar Tvaika ielu ir nodrošināta pa vienu tiltu pāri Sarkandaugavai – pa Aptiekas ielas turpinājumu jeb Kundziņsalas 6. šķērslīniju, bet aptuveni 630m uz ziemeļiem ir atvēlēta vieta – noteiktas sarkanās līnijas – perspektīvajam Sarkandaugavas šķērsojumam, kas atbilstoši sarkanajām līnijām un transporta infrastruktūras attīstības shēmai kopā ar Eksporta ielas un Kundziņsalas savienojumu, ir paredzēts kā C kategorijas iela.

Kā uzrāda transporta plūsmu prognoze, tad Kundziņsalā ir sagaidāms gan ievērojams dzelzceļa noslogojuma palielinājums, gan ievērojami palielināsies kravas transporta plūsmas, kas radīs nepieciešamību pēc alternatīvas Kundziņsalas sasaistes ar Tvaika ielu (C kategorijas ielu). Reizē ar pārvadu ir rekomendējams paredzēt arī divlīmeņu dzelzceļa sliežu šķērsojumu un sasaisti ar Kundziņsalas dzīvojamo apbūvi.

Lokālplānojuma risinājums paredz stadiālās būvniecības iespējamību. Proti, 1.kārtā realizējot vienu pārvadu pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā, bet 2.kārtā līdz ar Eksporta ielas turpinājuma izbūvi paredzot otru pārvadu, kā rezultātā būtu pa divām braukšanas joslām katrā virzienā. Šāds risinājums tika pamatots ar to, ka esošo sarkano līniju platums, kā arī apkārtējā apbūve neļauj realizēt gan Tvaika ielas pārbūves projektu ar divām braukšanas joslām katrā virzienā, gan pārvadu pāri Sarkandaugavai bez apkārtējās uzņēmējdarbības ierobežošanas un ēku nojaukšanas.

Lokālplānojuma variants arī paredz attālināt pārvada izvietošanu no PARSS TERMINĀLS naftas uzglabāšanas būvēm, pārceļot sarkano līniju. Tomēr, tā rezultātā būtu nepieciešama gan naftas vada pārceļšana, gan dažādu būvju nojaukšana.

Savienojums ar perspektīvo Eksporta ielas turpinājumu lokālplānojumā ir risināts ar regulējamu krustojumu, bet ievads ostas teritorijā ir veidots caur apļveida krustojumu, neskarot Kundziņsalas dzīvojamo apbūvi. Caur apļveida krustojumu tiktu organizēta arī sasaiste ar dzīvojamo apbūvi.

Balstoties uz transporta izpēti (pielikumā) makrosimulācijas datiem ir sagaidāms, ka Eksporta ielas pagarinājumu diennaktī izmantos līdz 30000 automašīnu. Atbilstoši LVS 190-2 pie šādas satiksmes plūsmas tiek rekomendēts izmantot normālprofilu NP20,5.

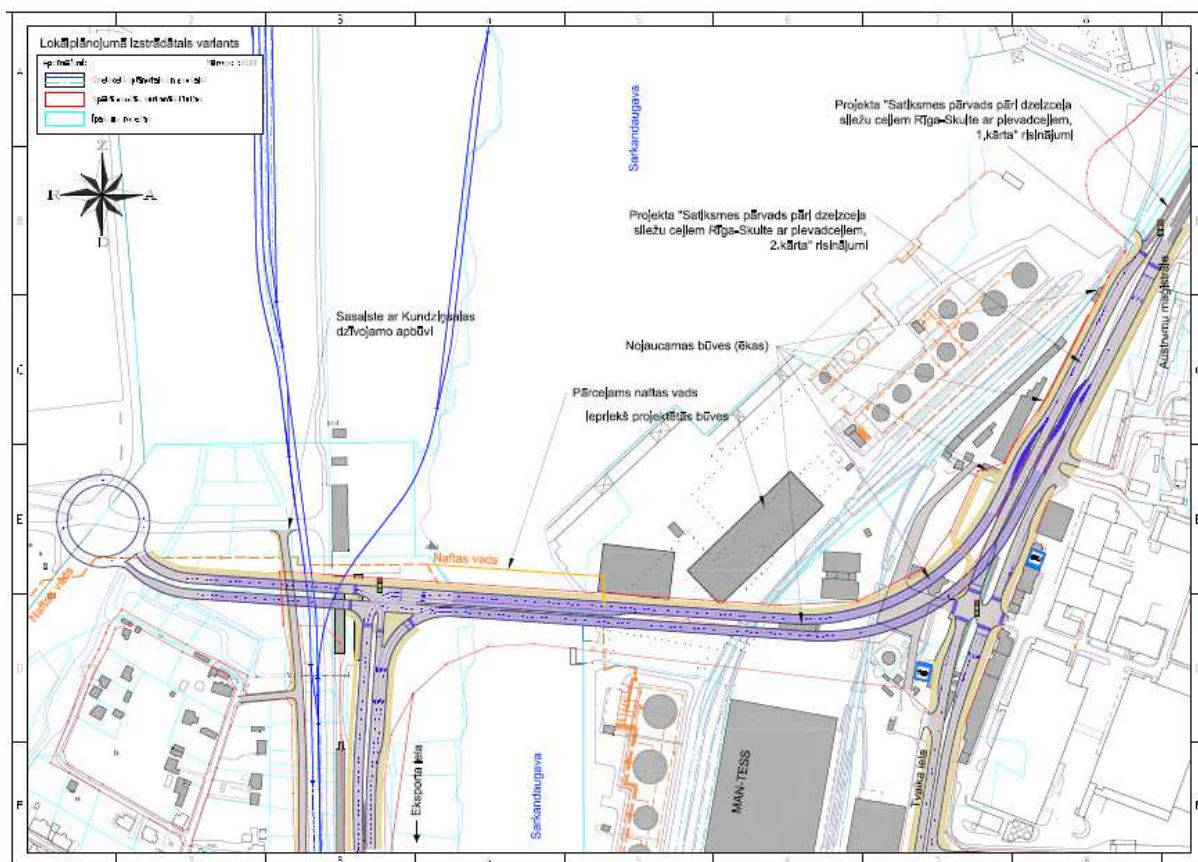


56.attēls. Kundziņsalas satiksmes pārvads un Tvaika ielas šķēsgriezumums

Rīgas brīvostas pārvalde 2017.gadā noslēdza līgumu ar Pilnsabiedrību "Vektors TB" par "Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu būvprojekta izstrādi", kura ietvaros, 2017.gada rudenī tika sagatavoti priekšlikumi Būvprojekta trases izvietojumam (četri varianti), izvērtējot to priekšrocības un trūkumus:

- V1 Kundziņsalas transporta shēmas meta variants;
- V2 Lokālpārveidojuma sākotnējais variants;
- V3 Alternatīvais variants;
- V4 Satiksmes pārvads – augstais tilts.

Kā pamatvariants turpmākai Lokālpārveidojuma un būvprojekta izstrādei ir ieteikts "V2 Lokālpārveidojuma sākotnējais variants", bet kā salīdzinošais variants – "V3 Alternatīvais variants".



57.attēls. Kundziņsalas satiksmes pārvada trases novietojuma pamatvariants (V2)

V2 "Lokālpārvaldes sākotnējais variants" izvēli pamato ne tikai trases pamatotais novietojums no transporta kustības viedokļa, bet arī noteica būvniecības procesā esošās ēkas un būves, kuru attīstība ir plānota ņemot vērā spēkā esošās ielas sarkanās līnijas. Tvaika ielā 7A 8.03.2017. ir izdota Rīgas pilsētas Būvvaldes būvatļauja Ostas termināla divu beramkravu noliktavu jaunai būvniecībai.

Ar Pilsabiedrības "Vektors TB" izstrādāto Būvprojekta ieceres dokumentāciju "Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu būvprojekta izstrāde" materiāliem var iepazīties Lokālpārvaldes Pielikumu sadaļā.

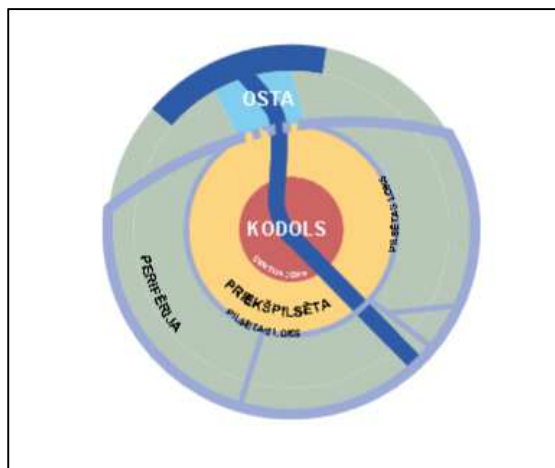
4. LOKĀLPĀRVALDES RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030.GADAM

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

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM2 „Inovātīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika”** – nosakot, ka:
[30] „Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”
- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”**
[51] Rīga ir starptautiski atzīts un pievilcīgs zaļo inovāciju centrs. Pilsētā atbildīgi patērē resursus un efektīvi izmanto enerģiju. Pateicoties ievērojami samazinātam izmešu daudzumam, gaisa kvalitāte visur pilsētā atbilst ES standartiem un pilsētā ir samazinājies trokšņa piesārņojums. Ostā veiktie ievērojamie ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attieksmē pret iedzīvotāju drošību un dzīves kvalitāti.
- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM4 “Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole”**
[55] Pilsētas starptautiskās nozīmes palielināšanā viens no svarīgākajiem faktoriem ir tās pieejamības uzlabošana – gaisa, jūras, dzelzceļa un autoceļu transporta infrastruktūras paplašināšana un modernizēšana. Rīgas brīvostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors.
[64] Pilsēta efektīvi izmanto savu ģeogrāfisko novietojumu. Šeit satiekas Rietumu un Austrumu tirgi Rīgas centrālajā biznesa rajonā darbojas pasaulē lielāko banku un starptautisko korporāciju pārstāvniecības. Rīgas brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs, un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti.

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam Telpiskās attīstības perspektīvas Stratēģijas daļā, kurā rakstveidā un grafiski ir noteiktas teritorijas attīstības vadlīnijas, attīstības prioritātes un vēlamās izmaiņas ilgtermiņā. Tematiskajā daļā “Transporta infrastruktūra” noteikts, ka:

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



58.attēls. Kravas un tranzīta autotransporta plūsmas organizācija Rīgā.

Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Lokālpārvaldības risinājumi ir izstrādāti atbilstoši Transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijām, jo paredz un risina galvenos radiālos savienojumus – nodrošina transporta plūsmu uz/no pilsētas centra, plānojot teritorijas, kas paredzētas un ir piegulošas [130] Ziemeļu transporta koridoram un [133] Piejūras maģistrālei.

Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni, kur definēti arī ir: “**Labā vides kvalitāte**”, “**Labvēlīga uzņēmējdarbības vide un augsta ekonomiskā aktivitāte**” un “**Augoša daudzprofilu osta**”. Rīcības virzienu detalizētāks izklāsts, tajos noteiktie uzdevumi, plānotie pasākumi, rīcības plāns un investīciju plāns – ietverti Rīgas Attīstības programmā.

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

▪ **SN7 Rīgas brīvdostas attīstība**

[273] *Rīgas brīvdosta ir nozīmīgs pilsētas ekonomikas dzinējspēks, tomēr ostas attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši pilsētnieku interesēm un tai piegulošo apkaimju dzīves kvalitātes uzlabošanai.*

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

[275] *Pašvaldībai jākoordinē Rīgas brīvdostas attīstībai nepieciešamo pievadceļu un inženierkomunikāciju plānošana un izbūve.*

[276] *Pašvaldība nosaka prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvdostas teritorijā.*

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

Lai garantētu līdzsvarotu Kundziņsalas attīstību, daudz veltīts vides kvalitātes uzlabošanai – trokšņu novēršanai un meliorācijas sistēmas sakārtošanai salas dzīvojamā teritorijā, kā arī noteiktas prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvdostas teritorijā.