



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

METRUM 

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

LOKĀLPLĀNOJUMS

Eksportostas dienvidu daļai, Rīgā

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Pasūtītājs: AS „Rīgas 1. Saldētava”, reģ. Nr. 40003020348, Eksporta iela 15 k-1, Rīga, LV-1045

Lokālplānojuma izstrādes vadītājs:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītājs

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

Projekta vadītājs: Māra Kalvāne

Rīga 2018-2021

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	3
1. LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI	4
2. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI	7
2.1. Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu	7
2.2. Lokālpilnvarojuma teritorijas plānotā attīstība un tās pamatojums Rīgas tematiskajos plānojumos	9
2.3. Piegulošajās teritorijās izstrādātie teritorijas attīstības plānošanas dokumenti	13
3. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS	16
3.1. Funkcionālais zonējums, teritorijas izmantošanas un apbūves rādītāji	16
3.2. Teritorijas attīstības priekšlikums	20
3.3. Lokālpilnvarojuma atbilstība projektam "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra"	22
3.4. Transporta infrastruktūras attīstības risinājumi	23
3.5. Inženiertehniskās apgādes infrastruktūras attīstības risinājumi	33
3.6. Publiskās ārtelpas attīstības risinājumi	36
3.7. Sociālā infrastruktūra un pakalpojumu pieejamība	40
4. LOKĀLPLĀNOJUMA UZDEVUMU UN RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILTSPĒJĪBAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030. ĢADAM	44

IEVADS

Lokālpārplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 29.08.2018. pieņemto lēmumu Nr. 1505 „Par Eksportostas dienvidu daļas lokālpārplānojuma kā Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr. 33, 80. §). Lokālpārplānojuma izstrādes pasūtītājs ir AS „Rīgas 1. Saldētava”.

Lokālpārplānojums izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta (turpmāk tekstā – MK) 14.10.2014. noteikumiem Nr. 628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr. 628), Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem 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 29.08.2018. apstiprināto darba uzdevumu, kā arī Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam (turpmāk tekstā – Rīga 2030).

Lokālpārplānojums sastāv no trim galvenajām savstarpēji saistītām sastāvdaļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem un (3) ģeorafiskās daļas.

Saskaņā ar MK 14.10.2014. noteikumu Nr. 628 4. punktu, teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādei par informatīvu materiālu izmanto pastāvīgi aktualizējamu pašreizējās situācijas raksturojumu, savukārt noteikumu 35. punkts nosaka, ka lokālpārplānojuma Paskaidrojuma rakstā ietver tā izstrādes pamatojumu, risinājumu aprakstu, tā atbilstību ar piegulošajām teritorijām un atbilstību pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijai, ja ar lokālpārplānojumu tiek mainīts teritorijas plānojumā noteiktais funkcionālais zonējums, izmantošanas nosacījumi un aprobežojumi. Ņemot to vērā, lokālpārplānojumam sagatavota atsevišķa sadaļa (sējums) „Teritorijas pašreizējās izmantošanas apraksts”, bet Paskaidrojuma rakstā sniegts lokālpārplānojuma risinājumu apraksts.

Saskaņā ar MK 14.10.2014. noteikumu Nr. 628 7. punktu, lokālpārplānojuma ģeorafiskā daļa sastāv no kartes, kurā attēlots lokālpārplānojuma teritorijas funkcionālais zonējums, aprobežojumi un citi apgrūtinājumi. Lokālpārplānojuma ietvaros sagatavotā karte „Teritorijas pašreizējā izmantošana” iekļauta pašreizējās izmantošanas apraksta sadaļā kā pielikums.

Informācija/dokumentācija par lokālpārplānojuma izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) un izstrādes gaitā veiktajām izpētēm iekļauta lokālpārplānojuma sadaļā „Pielikumi”.

Lokālpārplānojuma izstrādi veica SIA „METRUM” speciālisti – arhitekte Māra Kalvāne, teritorijas plānotāja Vita Zuicāne, kartogrāfi Jānis Skudra un Zane Lauva, ainavu arhitekte Laura Šterna un projekta vadītājas asistente Dārta Arāja.

Lokālpārplānojuma tekstuālajās daļās iekļauto kartoshēmu autors ir SIA „METRUM” (ja nav norādīts cits autors/avots). Lokālpārplānojumā iekļautas fotofiksācijas no SIA „METRUM” speciālistu veiktās teritorijas apsekošanas 2018. gada rudenī/ziemā.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr. 628, apstiprinot lokālpārplānojuma risinājumus, t.i. izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālpārplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā (turpmāk tekstā – RVC un AZ TP) noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi (turpmāk tekstā – lokālpārplānojuma TIAN) darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie RVC un AZ TIAN.

1. LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Lokālpārvaldības izstrāde tika uzsākta, lai varētu nodrošināt lokālpārvaldības teritorijas sakārtošanu un attīstību, tādēļ nepieciešams pārskatīt (precizēt) spēkā esošajā RVC un AZ TP noteikto plānoto (atļauto) teritorijas izmantošanu un noteikt atļautos izmantošanas veidus atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem.

Spēkā esošais teritorijas plānojums paredz šajā teritorijā iespēju attīstīt dažādus jauktas izmantošanas objektus, tostarp dzīvojamās ēkas (skatīt Paskaidrojumu raksta 3.2. apakšnodaļu), toties tāda atļautā izmantošana, kā prāmju terminālis un kruīza kuģu terminālis, ir atļauti tikai RVC un AZ TP grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” norādītajās attiecīgo pietātņu vietās, bet nav atļauts lokālpārvaldības teritorijā.

Minēto grozījumu veikšana nodrošinās gan ilglaicīgu teritorijas izmantošanu, gan pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai, t.sk. radīs iespēju turpināt izmantot esošo ostas infrastruktūru un izbūvētās pietātnes arī pēc infrastruktūras attīstības projekta „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” realizācijas un ostas aktivitāšu samazināšanas pilsētas centrā.

RVC un AZ TP grozījumu priekšlikums – mainīt lokālpārvaldības teritorijas funkcionālo zonējumu, ir pamatots un atbilst Rīgas domes 07.02.2006. saistošajos noteikumos Nr. 37., 9. pielikumā noteiktajiem kritērijiem:

- 1) grozījumu priekšlikums un lokālpārvaldības izstrāde nav pretrunā ar normatīvajiem aktiem;
- 2) grozījumu priekšlikums un lokālpārvaldības izstrāde nav pretrunā ar teritorijas attīstības plānošanas principiem;
- 3) atbilst RVC un AZ TP vadlīnijām un Rīga 2030, t.sk.:
 - nav pretrunā ar apkaimē iedibināto izmantošanas vai apbūves raksturu;
 - nepasliktina lokālpārvaldības teritorijas esošo teritoriju vides kvalitāti;
 - ar grozījumu priekšlikumu radītos priekšnosacījumus teritorijas turpmākajai attīstībai nav iespējams risināt ar detālpārvaldības projektu, jo to nepieļauj normatīvo aktu prasības.

Lokālpārvaldības izstrādes **mērķi**:

- 1) radīt priekšnoteikumus Ekspertu dienesta daļas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, kas izriet no Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentiem un atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas saglabāšanas un aizsardzības statusam, kā arī noteikt risinājumus ar mērķi sabalansēt īpašnieku un pilsētas/sabiedrības intereses;
- 2) sasniegt Rīgas brīvostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” mērķus un mazināt ostas aktivitātes, kas saistītas ar kravu pārkraušanu pilsētas centrā un to radīto negatīvo ietekmi uz vidi;
- 3) nodrošināt Ekspertu dienesta teritorijā esošās infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas, t.sk. pasažieru kuģu un ro-ro kuģu pietātņu ierīkošanu, kā arī precizēt teritorijas atļauto izmantošanu un apbūves parametrus;
- 4) pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus (t.sk. izstrādāt perspektīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma risinājumus, nodrošināt nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus transporta infrastruktūras attīstībā, nepieciešamības gadījumā veikt ielu sarkano līniju korekciju, precizēt Ekspertu dienesta teritorijas pievedceļus un noteikt transporta infrastruktūras izbūves secību.

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

- 1) Lokālpārvaldības pamatot risinājumus, t.sk. plānoto funkcionālo zonējumu un apbūves telpisko struktūru, ņemot vērā Rīga 2030, Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas saglabāšanas un aizsardzības statusu, teritorijas plānojumā definēto teritorijas pilsēttelpas attīstības koncepciju un

arhitektoniski telpiskās kompozīcijas pamatprincipus, kā arī izvērtējot lokālpārplānojuma teritorijas un tuvākās apkārtnes attīstības tendences.

- 2) Izstrādāt teritorijas funkcionāli telpisko risinājumu (ietverot objektu funkcijas, izvietojumu un apjomu), kas ir pamatotas ar pilsētībūvniecisko analīzi un funkcionāli telpisko izpēti.
- 3) Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus, plānotās apbūves izvietojuma zonas un atļauto apbūves augstumu.
- 4) Apzināt teritorijas kultūras mantojuma vērtības un kontekstā ar iecerēto attīstību, un izmantot tās teritorijas perspektīvā plānojuma un apbūves kompozīcijas veidošanā.
- 5) Lokālpārplānojuma risinājumam kopumā veikt vizuālās ietekmes analīzi un novērtējumu. Izvērtēt lokālpārplānojuma teritorijā plānotās izmantošanas, paredzētās apbūves un citu pārveidojumu iespējamo ietekmi uz Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas kultūrvēsturiskajām vērtībām, izmantojot UNESCO Starptautiskās pieminekļu un ievērojumu vietu padomes (ICOMOS) „Vadlīnijas ietekmes uz mantojuma novērtēšanai Pasaules kultūras mantojuma vietās”, novērtējuma metodiku saskaņojot ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu.

Vizuālās ietekmes analīze veica SIA „METRUM” speciālisti, projektu vadītājas, arhitektes Māras Kalvānes vadībā, vadoties no ICOMOS „Vadlīnijas ietekmes uz mantojuma novērtēšanai Pasaules kultūras mantojuma vietās”. Veiktās izpētes rezultāti ietverti lokālpārplānojumā kā pielikums – „Kultūrvēsturiskā izpēte un ietekmes uz rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu novērtējums” (skatīt sadaļu „Pielikumi”).

- 6) Izvērtēt teritorijas plānojumā noteiktās Eksportostas līča akvatorijas funkcionālo zonējumu laivu un jahtu ostas teritorijas Ū1-2 zonas robežās saistībā ar plānoto attīstības ieceri, izstrādāt priekšlikumu funkcionālās zonas izmaiņām, norādot kuģu ceļa, nepieciešamo navigācijas zīmju izvietojumu, un detalizētus akvatorijas un piestātņu izmantošanas noteikumus. Izvērtēt un sniegt priekšlikumu esošo piestātņu izmantošanai pasažieru/ro-ro prāmju uzņemšanai, paredzot šai funkcijai atbilstoši nepieciešamo publisko infrastruktūru.
- 7) Izstrādāt priekšlikumu publiskās ārtelpas izveidei un tās elementu izvietojumam, ietverot nosacījumus un principiālos risinājumus apstādījumiem, labiekārtojumam un krastmalas šķērsprofilēm, nodrošinot publisko pieeju Daugavai kontekstā ar vēsturiskā centra esošo un plānoto apbūves struktūru, publiskās ārtelpas tīklojumu un plānoto akvatorijas izmantošanu.
- 8) Izvērtēt sociālās infrastruktūras nepieciešamību un izveides nosacījumus atbilstoši lokālpārplānojuma teritorijas funkcionāli telpiskajai attīstībai un prognozējamam iedzīvotāju un strādājošo skaitam.
- 9) Izvērtēt plānotās darbības iespējamās ietekmes uz pilsētvides aerāciju, mikroklimatu, insolāciju, trokšņu un gaisa piesārņojuma līmeņa pieaugumu un paredzēt atbilstošus risinājumus negatīvo ietekmju samazināšanai.
- 10) Noteikt prasības teritorijas lietus ūdeņu savākšanas, uzkrāšanas vai novadišanas sistēmu attīstībai lokālpārplānojuma teritorijā. Precizēt/detalizēt aizsardzības pret plūdiem pasākumus, un izstrādāt prasības teritorijas inženiertehniskai sagatavošanai.
- 11) Transporta un satiksmes plānošanā veikt transporta plūsmu izpēti un transporta lineārās infrastruktūras plānošanu:
 - izstrādē ņemt vērā Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpārplānojuma (apstiprināts ar Rīgas domes 11.07.2018. lēmumu Nr. 1418) ietvaros izstrādāto transporta plūsmu izpēti un tās ietvaros sagatavotos secinājumus un piedāvātos risinājumus, Andrejsalas detālplānojuma (apstiprināts ar Rīgas domes 31.03.2009. lēmumu Nr. 4889) risinājumus transporta infrastruktūras un publiskās ārtelpas attīstībai un Rīga 2030 ietvaros izstrādāto Transporta attīstības tematisko plānojumu;
 - veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam, grafiski attēlot to plūsmu lielumus un virzienus;
 - veikt esošā sabiedriskā transporta, gājēju un veloceļu tīkla izpēti un analīzi;
 - izvērtēt sabiedriskā transporta kustības organizāciju, analizēt gājēju piekļuves iespēju, izstrādāt piekļuves shēmu un, ja nepieciešams, sagatavot sabiedriskā transporta maršrutu un

pieturvietu izvietojuma organizācijas izmaiņu shēmu, ņemot vērā tuvumā esošās sabiedriskā transporta pieturvietas;

- saskaņā ar Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr. 38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – Saistošie noteikumi) prasībām, aprēķināt autonomvietņu un velonovietņu skaitu atbilstoši plānotai attīstībai, ievērojot Saistošo noteikumu 83.1. apakšpunktā noteikto autonomvietņu nodrošinājuma līmeni un ņemot vērā esošo un perspektīvo sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību. Definēt prasības autonomvietņu izvietojumam un izveidei;
- noteikt lokālpārvaldības ieceres realizācijas ietvaros plānoto, ar uzņēmējdarbību saistīto darbību transporta plūsmu apjomus un to sadalījumus pa virzieniem;
- ņemt vērā piegulošo teritoriju spēkā esošo vai izstrādes stadijā esošo lokālpārvaldības, detālpārvaldības un būvprojektu transporta plūsmu risinājumus, tajā skaitā Ekspertizāņu un tai piegulošās teritorijas lokālpārvaldības un Kundziņsalas un teritorijas starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu lokālpārvaldības (apstiprināts ar Rīgas domes 11.07.2018. lēmumu Nr. 1419);
- izstrādāt priekšlikumus un risinājumus lokālpārvaldības teritorijas transporta sistēmas savienojumam ar Eksperta ielu, ņemot vērā gan Ekspertizāņu, gan Andrejsalas, gan Kundziņsalas attīstības scenārijus;
- izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, norādot autotransporta plūsmas atbilstoši transporta līdzekļu veidiem un to virzieniem, sniedzot risinājumus ērtai piekļuvei lokālpārvaldības teritorijai. Satiksmes organizācijas shēmu veidot ar mērķi mazināt smagā autotransporta negatīvo ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu;
- pēc transporta plūsmu izpēti veikšanas, izstrādāt rekomendācijas un secinājumus lokālpārvaldības teritorijas un tai piegulošās transporta infrastruktūras attīstībai. Noteikt transporta infrastruktūras izbūves prioritāro secību Ekspertizāņu attīstībai, ņemot vērā autotransporta satiksmi pa Eksperta ielu ar mērķi samazināt transporta veidu radīto ietekmi uz dzīvojamo apbūvi Rīgas vēsturiskajā centrā un tā aizsardzības zonā;
- izstrādāt risinājumus gājēju un velosatiksmes piekļuvei Daugavas publiskajai krastmalai;
- izstrādāt perspektīvos ielu šķērsprofilus visām plānotajām ielām un piebraucamajiem ceļiem.

Transporta plūsmas izpēti un transporta infrastruktūras risinājumus izstrādāja SIA „Transportbūvju konsultācijas” un veiktās izpēti rezultāti ir iekļauti šī lokālpārvaldības Pielikumu daļā.

- 12) Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.
- 13) Pirms lokālpārvaldības redakcijas izstrādes uzsākšanas saņemt no LR Vides pārraudzības valsts biroja atbilstošo lēmumu par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālpārvaldības.
Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 12.12.2018. pieņēma lēmumu Nr. 4-02/84 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” lokālpārvaldības. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējumu veica un Vides pārskatu izstrādāja SIA „ESTONIAN, LATVIAN & LITHUANIAN ENVIRONMENT”.
- 14) Lokālpārvaldības izstrādes sākumposmā izstrādātājs sniedz informatīvu ziņojumu par lokālpārvaldības ieceri Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomei.
SIA „METRUM” sniedza informatīvu ziņojumu par lokālpārvaldības ieceri un uzsākšanas posmu Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomes 12.12.2018. sēdē.
- 15) Lokālpārvaldības redakcijas izstrādes gaitā pirms tās virzīšanas izskatīšanai Rīgas domē lokālpārvaldības izstrādātājs iesniedz redakcijas projektu izvērtēšanai Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldē, kas sagatavo atzinuma pieprasījumu par projektu Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomei.

2. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS NOSACĪJUMI

2.1. Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu

Saskaņā ar Rīgas domes 07.02.2006. apstiprinātā RVC un AZ teritorijas plānojuma (ar grozījumiem, kas īstenojumi no 23.09.2013.) ģeorafiskās daļas karti „RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, lokālplānojuma teritorijā noteikta funkcionālā zona – „Centru apbūves teritorija” (C), „Ielu teritorija” (I) un „Ūdens teritorija” (Ū) apakšzona Ū1-2 (skatīt 1. attēlu).

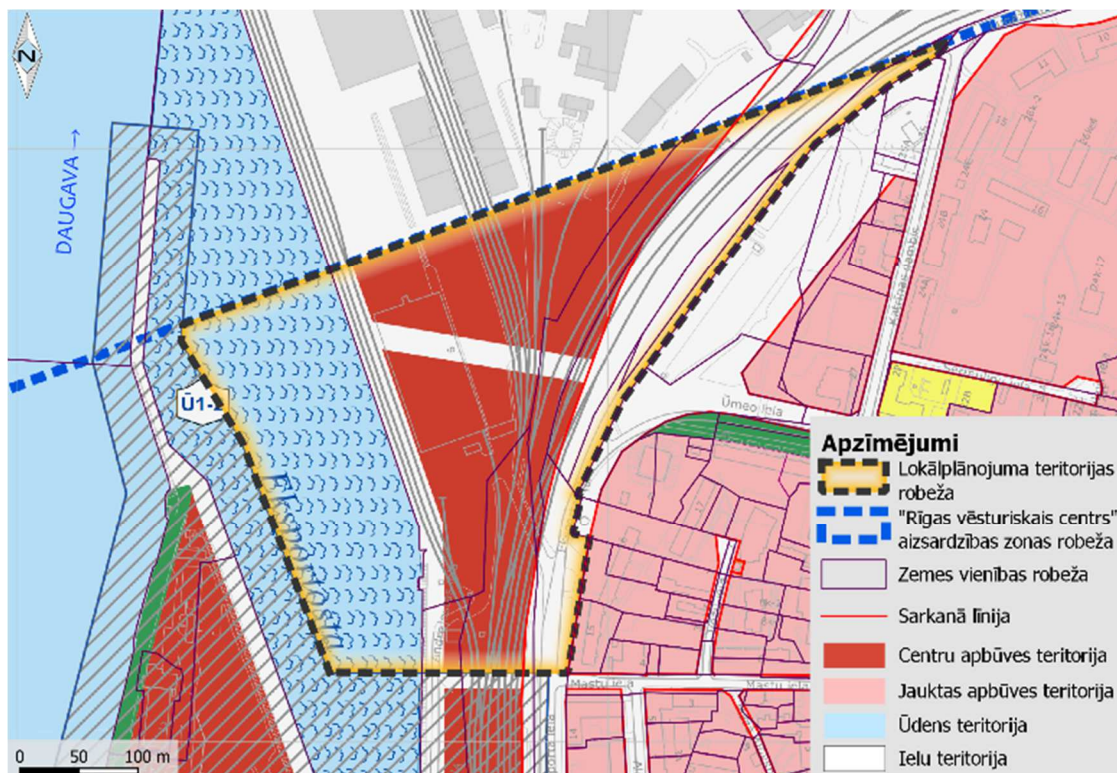
Atbilstoši Rīgas domes 07.02.2006. saistošo noteikumu Nr. 38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (18.06.2013. saistošo noteikumu Nr. 220 redakcijā) 442. un 564. punktiem:

Ūdens teritorija ar indeksu Ū1-2 ir laivu un jahtu ostu teritorija Eksportostas līča akvatorijā.

Laivu un jahtu ostu teritorijā Ū1-2 Eksportostas līča akvatorijā:

- veido pilna servisa jahtu ostu jūras jahtu apkalpošanai;
- atļauta ostas darbības nodrošināšanai nepieciešamā teritorijas izmantošana saskaņā ar RVC un AZ TIAN 551.4. apakšpunktu;
- līdz pilna servisa jahtu ostas izbūvei pieļaujama šāda terminēta izmantošana:
 - piestātnes kuģošanas līdzekļiem;
 - specializētu piestātņu izbūve peldošu būvju ar publiskām funkcijām izvietojumam;
- kopējā stacionāro un peldošo objektu aizņemtā akvatorijas daļa nedrīkst pārsniegt 30 % no noteiktās jahtu ostas akvatorijas platības;
- nodrošina vietu upju pasažieru kuģu piestātnei.

Centru apbūves teritorija (C) ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir intensīva jaukta apbūve ar daudzveidīgām komerciāla rakstura funkcijām un māju būvniecība, bet nav atļauta teritorijas izmantošana ražošanas funkcijām.



1. attēls. Lokālplānojuma teritorijas funkcionālais zonējums

Avots: SIA „METRUM”, pamatne: RVC un AZ TP ģeorafiskās daļas karte „RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”

Centru apbūves teritorijā atļauta šādu būvju būvniecība un izmantošana:

- komerciāla rakstura objekts;
- izglītības iestāde;
- sabiedriska iestāde;
- kultūras iestāde;
- zinātnes iestāde;
- ārstniecības iestāde;
- sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāde;
- daudzdzīvokļu nams;
- sporta būve;
- tirdzniecības un pakalpojumu objekts;
- prāmju terminālis un kruīza kuģu terminālis Plānojuma grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” norādītajās attiecīgo piestātņu vietās (nav atļauts lokālpārplānojuma teritorijā);
- transporta infrastruktūras objekts;

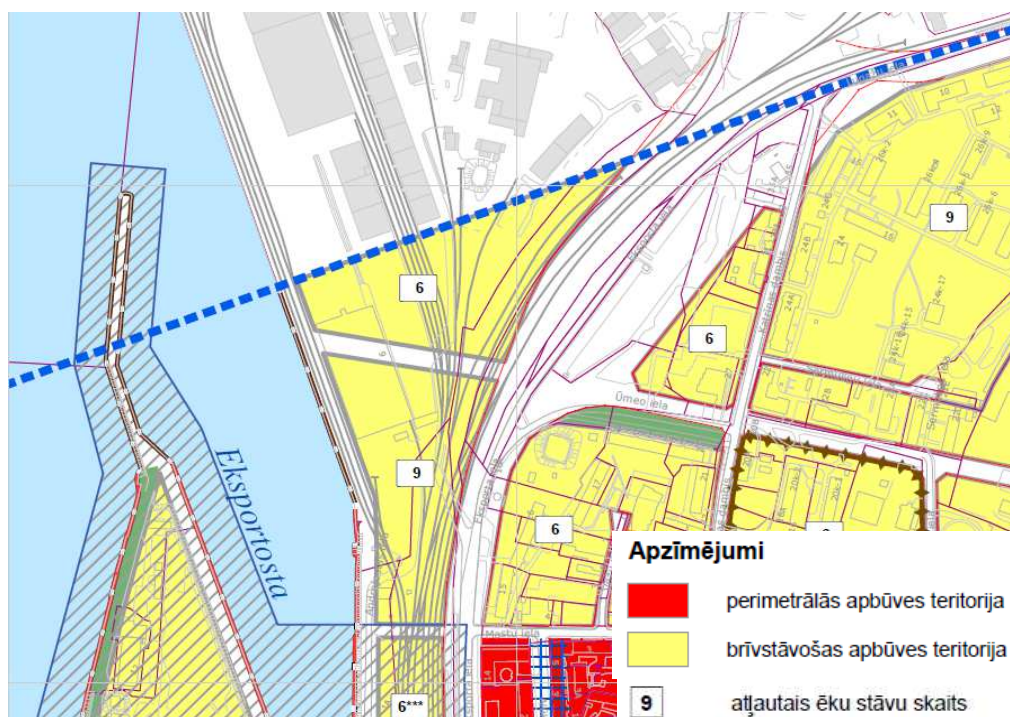
veicot paredzētās būves publisko apspriešanu:

- transportlīdzekļu novietne;
- mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīca (t.sk. automazgātava);
- degvielas uzpildes stacija, tikai ārpus RVC un Ķīpsalas vēsturiskās daļas robežām;
- 110 kV un 330 kV apakšstacija;
- dzīvnieku viesnīca.

Atbilstoši RVC un AZ TP ģrafiskās daļas kartei „RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi” (skatīt 2. attēlu), lokālpārplānojuma teritorijā šobrīd ir atļauta brīvēstāvoša apbūve, bet atļautais stāvu skaits teritorijas dienvidu daļā ir 9 stāvi, bet ziemeļu daļā – 6 stāvi. Līdz ar to, saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem lokālpārplānojuma teritorijā šobrīd ir noteikti sekojoši apbūves parametri:

- zemesgabala maksimālā apbūves intensitāte: 220 % līdz 6 stāvu apbūvē; 320 % 7-12 stāvu apbūvē;
- zemesgabala minimālā apbūves intensitāte ir 200 %.
- zemesgabala minimālā brīvā teritorija: 15 % līdz 6 stāvu apbūvē; 10 % 7-12 stāvu apbūvē.

Ielu teritorija starp ielu sarkanajām līnijām noteikta kā „Ielu teritorija” (I).



2. attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas apbūves veidošanas pamatnosacījumi

Avots: SIA „METRUM”, pamatne: RVC un AZ TP ģrafiskās daļas karte „RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi”

2.2. Lokālpārplānojuma teritorijas plānotā attīstība un tās pamatojums Rīgas tematiskajos plānojumos

Uzsākot jaunā RTP 2030 izstrādi, laika posmā no 2013.–2017. gadam tika izstrādāti 11 tematiskie plānojumi, no kuriem uz šo lokālpārplānojumu un teritorijas attīstību daļēji ir attiecināmi sekojošie:

- Rīgas brīvdostas tematiskais plānojums;
- Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums;
- Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums;

Ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumiem tika uzsākta atsevišķu tematisko plānojumu izstrāde Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijā, bet neviens no tiem vēl nav izstrādāts un publiski pieejams – lēmumu Nr. 645 „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas publiskās ārtelpas tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”, lēmums Nr. 646 „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas mājokļu attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu” un lēmums Nr. 647 „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

(1) Rīgas brīvdostas tematiskais plānojums

Rīgas brīvdostas tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 03.12.2013. lēmumu Nr. 493 „Par Rīgas brīvdostas tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Saskaņā ar Rīga 2030, Rīgas brīvdosta ir viens no pilsētas ekonomikas balstiem.

Lokālpārplānojuma teritorijas sauszemes daļa neietilpst Rīgas brīvdostas teritorijā. Rīgas brīvdostas teritorijas robeža noteikta gar krasta līniju un attiecīgi tās robežās ietilpst Daugavas ūdens teritorija (Eksportostas akvatorija).

Rīgas brīvdostas tematiskā plānojuma kartē „Ostas uzņēmumi” ir attēloti uzņēmumi, kas darbojas gan ostas, gan pieostas teritorijās, un kuru darbība ir saistīta ar ostu. Atbilstoši minētajai kartei, lokālpārplānojuma teritorijā tiek veikta kravu pārkraušana, un ir atzīmēta tāda uzņēmuma darbība kā SIA „Rīgas Centrālais termināls”, kas arī šobrīd nodarbojas ar kravu pārkraušanu (skatīt 3. attēlu).



3. attēls. Ostas uzņēmumi
Avots: Rīgas brīvdostas tematiskais plānojums

- Kravu* pārkraušana
 - Plānota kravu pārkraušana
 - Darbība ir saistīta ar ostu
 - Ar ostu nesaistīta darbība
 - Riska objekti
- *Kravas - ģenerālkraavas, lejamkraavas un beramkraavas



4. attēls. Rīgas brīvdostas teritorijas izmantošana
Avots: Rīgas brīvdostas tematiskais plānojums

Tematiskā plānojuma kartē „Rīgas brīvdostas teritorijas izmantošana” Daugavas krastmala lokālpārplānojuma teritorijā ir noteikta kā publiski pieejama (skatīt 4. attēlu). Tiek atzīmēts, ka šeit vērojama neprecizitāte, jo ar ostas darbību saistītā lokālpārplānojuma teritorijas daļa ir slēgta/norobežota no pārējās teritorijas, un tā nav publiski pieejama. Publiski

pieejama krastmala ir daļā gar Andrejostas ielu (līdz krustojumam ar dzelzceļu).

(2) Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums

Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 308 „Par Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Rīgas atrašanās Daugavas lejtecē pie Rīgas jūras līča nosaka to, ka, pastāvot noteiktiem apstākļiem, atsevišķas pilsētas teritorijas applūst. Rīgas pilsētā applūšanu rada dažādi apstākļi – gan vējuzplūdi, gan pavasara palu radīta ūdens līmeņa celšanās, gan stipru nokrišņu izraisīts applūdums un gruntsūdeņu paaugstināšanās.

Šajā tematiskajā plānojumā ir pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc tematiskajā plānojumā minēto pasākumu īstenošanas. Ar pasākumiem plūdu riska novēršanai domāti risinājumi dažādu Rīgas pilsētas teritoriju aizsardzībai, tādi kā asfaltētu ielu un zemes ceļu posmu paaugstināšana, esošu un jaunu zemes dambju paaugstināšana, jaunu zemes dambju būvniecība, slūžu – regulatoru rekonstrukcija vai jaunbūve, caurteku-regulatoru rekonstrukcija vai jaunbūve. Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma 1. pielikums „Applūstošās teritorijas Rīgas pilsētā” attēlo applūstošās teritorijas ar iespējamību reizi 2, 5, 10, 20, 100 un 200 gados.

5. attēlā redzams, ka lokālpārplānojuma teritorijas daļu applūstamības iespējamība ir ļoti maza (0,5 %) – reizi 200 gados. Applūstamības iespējamība gar krasta līniju ir augstāka.

Saskaņā ar „Rīga pret plūdiem” ietvaros veikto pētījumu analīzes rezultātiem Rīgas pilsētu rekomendēts aizsargāt no plūdiem, kādi tuvās nākotnes (2021.-2050. g.) klimatā iespējami ar 1 % varbūtību jeb reizi 100 gados. Līdz ar to Tematiskajā plānojumā nav izstrādāti pretplūdu pasākumi atsevišķi lokālpārplānojuma teritorijai.

Kā viena no teritorijām, kuru ir nepieciešams pasargāt no plūdiem, ir applūstošā teritorija ap Sarkandaugavu, kas 1. pretplūdu aizsardzības scenārijā paredz teritoriju aizsardzību bez Rīgas brīvdostas piestātņu paaugstināšanas, bet attiecīgi 2. aizsardzības scenārijs (alternatīva) – paaugstinot Rīgas brīvdostas piestātnes, kas ietver arī lokālpārplānojuma teritorijā esošās piestātnes.

Tematiskajā plānojumā ir norādīts, ka detalizēti aprakstīti pretplūdu aizsardzības būvju scenāriji ir Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai, kas apstiprināts ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr. 5535 „Par plūdu riska pārvaldības plāna Rīgas pilsētai apstiprināšanu”. Plūdu riska pārvaldības plānā ir norādīts, ka kopumā 2. alternatīvas īstenošanai nepieciešams paaugstināt 3522 m ielu/ceļu, t.sk., 3456 m ielu ar asfalta segumu Eksportostas piestātnē.

Tā kā ostas piestātņu paaugstināšana ir tālākas nākotnes jautājums, tādēļ Plūdu riska pārvaldības plāna 1. alternatīva



APPLŪSTOŠĀS TERITORIJAS
(tuvās nākotnes (2021.-2050.g.) klimatu izmaiņas scenārijs)



5. attēls. Applūstošās teritorijas
lokālpārplānojuma teritorijā



6. attēls. Pretplūdu aizsargbūvju izvietojums
Sarkandaugavā (1. alternatīva)
Avots: Plūdu riska pārvaldības plāns

paredz tikai izbūvēt slūžas-regulatoru Sarkandaugavas kanālā, kas tieši neattiecas uz lokālpārplānojuma teritoriju (skatīt 6. attēlu).

Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā tiek apskatīti arī pasākumi pret nokrišņu radītu applūdumu. Lietus notekūdeņu novadīšanai var tikt izmantotas slēgtās sistēmas (pazemes caurules, sūkņu stacijas u.c.) un atvērtais sistēmas (grāvji, lietusdārzi, caurlaidīgi segumi). Tiek norādīts, ka lietus ūdens savākšanas un novadīšanas infrastruktūru nav iespējams skatīt fragmentāri, nodalot atvērto jeb meliorācijas sistēmu no slēgtās sistēmas, jo tās ir savienotas un darbojas kā vienota sistēma lietus ūdens uzkrāšanā un novadīšanā līdz galvenajām izlaidēm atklātos ūdens objektos.

Visa Rīgas teritorija ietilpst Daugavas sateces baseinā, kuru veido mazāki virszemes ūdens objektu sateces baseini. Ņemot vērā, ka sateces baseins ir mazākā vienība, kurā iespējams plānot ūdens noteci, nosacīti neņemot vērā piegulošo baseinu teritoriju ietekmi, lietus ūdens plānošana Rīgas pilsētā turpmāk būtu jāīsteno atbilstoši ūdensobjektu sateces baseinu principam.

Atbilstoši tematiskā plānojuma kartei (2. pielikums) „Lietus ūdens novadīšanas infrastruktūra Rīgā” lokālpārplānojuma teritorijā, Eksporta ielā ir izbūvēti lietus kanalizācijas cauruļvadi ar lietus kanalizācijas izlaides vietām līcī pie Andrejsalas (skatīt 7. attēlu) un Pīļumuižas baseinā pie Eksportostas, Sarkandaugavā. Lokālpārplānojuma teritorija ir ar grunstuādeņu līmeni 0-1 m no zemes virsmas.

Pēdējo gadu laikā lietus ūdeņu noteces apsaimniekošanas principi pasaulē ir mainījušies. Par ideālu tiek uzskatīta tāda lietus ūdens apsaimniekošanas sistēma, kas ļauj lietus ūdeņus absorbēt un uzkrāt nokrišņu rašanās vietā. Lietus ūdens kanalizācijas sistēmu veidošana jāsaista ar pilsētas un ainavas plānošanu, panākot, lai nokrišņu rašanās vietu atstājošais lietus ūdeņu daudzums un kvalitāte nenozīmīgi atšķiras no tā, kāds tas būtu šo vietu neapbūvējot. Šī pieeja iezīmē arī pakāpenisku pāreju no slēgto lietus novadīšanas sistēmu būvniecības uz atvērta tipa ūdens novadīšanas sistēmām, turklāt izveidotajiem risinājumiem ir jābūt estētiskiem un funkcionāliem, tādējādi papildinot pilsētvidi un paplašinot tās izmantošanas iespējas.

(3) Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums

Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 309 „Par Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Ūdens objekti ir viens no būtiskākajiem dabas resursiem Rīgas pilsētā, kam ir ne tikai nozīmīgs ekonomiskais un ekoloģiskais potenciāls, bet arī būtiska loma pilsētas iedzīvotāju rekreācijas vajadzību nodrošināšanā. Atbilstoši tematiskajam plānojumam, lokālpārplānojuma teritorija ir funkcionāli un telpiski saistīta ar ūdens objektu (Daugavu), taču tajā pašā laikā tiek norādīts, ka teritorijā nav labiekārtotu atpūtas vietu pie ūdens.

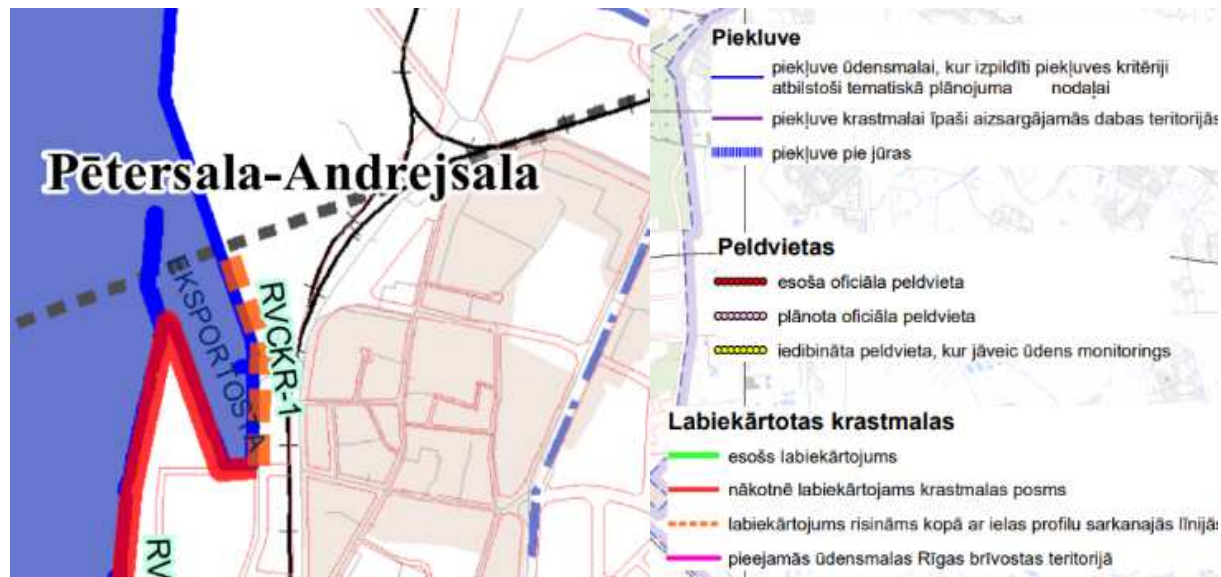
Tematiskā plānojuma 7. pielikuma kartē „Publiski pieejamās ūdensmalas, labiekārtotas krastmalas un peldvietas”, lokālpārplānojuma Eksportostas akvatorijas krastmala noteikta kā teritorijas daļa, kur



7. attēls. Lietus ūdens novadīšanas infrastruktūra Rīgā
Avots: Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums

labiekārtojums risināms kopā ar ielas profilu sarkanajās līnijās, un labiekārtojuma līmenis jārisina RVC un AZ plānošanas dokumentos (uz ko norāda kods –RVCKR-1) (skatīt 8. attēlu).

Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajā plānojumā tika definēti krastmalu labiekārtojuma līmeņi, kādos gadījumos to izveido, nosakot galvenās prasības krastam piegulošās sauszemes joslas labiekārtojumam un vispārīgas prasības, kas noteiktas, ņemot vērā paredzamo izmantošanas intensitāti. Tika izdalīti trīs labiekārtojuma līmeņi:



8. attēls. Tematiskā plānojuma kartes „Publiski pieejamās ūdensmalas, labiekārtotas krastmalas un peldvietas” fragments

Avots: Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums

- Dabas taka – dabiska krastmala ar pārvietošanās iespējām un/vai minimālu labiekārtojumu (vērtīgās dabas teritorijās, teritorijās, kur nav paredzama intensīva cilvēku kustība, teritorijās, kas paredzēta dabas vērošanai un izziņai);
- Taka – labiekārtots gājēju un velosipēdu ceļš gar ūdeni (teritorijās, kur paredzama vidēji intensīva cilvēku kustība un labiekārtojums dažādām apmeklētāju grupām, lokālas nozīmes labiekārtotu krastmalu teritorijās);
- Promenāde/ūdensmalas parks (teritorijās, kur paredzama intensīva cilvēku kustība un daudzveidīgs labiekārtojums dažādām apmeklētāju grupām, pilsētas nozīmes labiekārtotu krastmalu teritorijās).

Attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu, tematiskajā plānojumā norādīts, ka vienīgais specializētais pasažieru terminālis Rīgā atrodas Daugavas labajā krastā – Andrejostā, kurā iespējams uzņemt pasažieru prāmjus un maza līdz vidēja lieluma kruīza kuģus ar iegrimi līdz 7 m. Ja nepieciešams uzņemt lielāka izmēra pasažieru kuģus, tos iespējams pietaukot Vecmīlgrāvī, Eksportostā, Kundziņsalā vai Krievu salā, kur nav pasažieru apkalpošanai atbilstošas infrastruktūras, bet iespējams nodrošināt pietiekamu dziļumu. Primāri pasažieru pārvadājumus Rīgā varētu uzlabot pietiekama skaita, aprīkojuma un izvietojuma piestātņu izveide, kā arī jaunu galamērķu veidošanās ūdensmalās.

Tematiskais plānojums paredz, ka, lai uzlabotu ūdens objektu krastā izvietoto enkurobjektu sasniegšanu, teritoriju savienošanu pa ūdens ceļiem un aktivizētu ūdens transporta izmantošanu, nepieciešams nodrošināt pietiekama skaita un racionāla izvietojuma jaunu publisku piestātņu izveidi, kas pamato lokālplānojuma ieceri attīstīt pasažieru kuģu piestātņi Eksportostā.

2.3. Piegulošajās teritorijās izstrādātie teritorijas attīstības plānošanas dokumenti

(1) Andrejsalas detālplānojums

Lokālplānojuma teritorijas dienvidu daļā piegulošajai teritorijai ir izstrādāts un spēkā esošs detālplānojums, kas apstiprināts ar Rīgas domes 31.03.2009. lēmumu Nr. 4889 „Par Andrejsalas detālplānojuma apstiprināšanu” un izdoti Rīgas domes 31.03.2009. saistošie noteikumi Nr. 161.

Detālplānojuma mērķis – precizēt teritorijas izmantošanu un apbūves noteikumus plānojuma robežās, lai, izmantojot Rīgas vēsturiskajā centrā un plānojuma teritorijā esošo vērtīgo kultūras mantojumu, akvatorijas un krastmalas, izveidotu savdabīgu un daudzfunkcionālu darījumu, pakalpojumu, mājokļu, atpūtas un īpaši nozīmīgu sabiedrisko objektu (piemēram, muzeju kompleksa vai koncertzāles) teritoriju ar augstvērtīgu publisko ārtelpu kā atbalstu un papildinājumu Rīgas vēsturiskā centra un Vecrīgas tūrisma piesaistes un darījumu funkcijām.

Detālplānojuma īstenošanas rezultātā ir plānots kardināli rekonstruēt Andrejsalu, pārveidojot to no ostas operācijām paredzētas industriālas, pašlaik daļēji degradētas vietas par Rīgas pilsētas centra daļu ar daudzveidīgām funkcijām un kvalitatīvu pilsētvidi.

Detālplānojuma paskaidrojumu rakstā ir minēts: *Andrejsala ir plānota funkcionālā ziņā daudzveidīga, bet atbilstīgi attīstības iecerei tai jādarbojas un jātiek uztvertai kā vienotam veselumam. Tā strukturēta ar saturiski un arhitektoniski dažādām daļām: mākslas kvartāls ar Laikmetīgās mākslas muzeju kā centrālo objektu, darījumu un iepirkšanās kvartāls (intensīva apbūve; biroji, veikali, tirdzniecības ielas); biroju un dzīvojamā apbūve (dzīvojamās ēkas, biroji; restorāni, kafējnīcas un veikali tikai pirmajā stāvā); viesnīcas un atpūtas objekti. Funkcijas ir līdzsvarotas tā, lai radītu priekšnoteikumus atraktīvas, dinamiskas, norisēm bagātas vides veidošanai, kur darbība nerimst lielāko diennakts daļu.*

Andrejsalas teritorijas apbūves raksturs veidots kontekstā ar Rīgas vēsturiskā centra telpisko struktūru. Tajā dominē kvartālu apbūves tips. Apbūves kvartāli veido Rīgai raksturīgo ortogonālo sistēmu, skaidri strukturējot teritoriju un akcentējot galvenos virzienus – uz Daugavas pusi un gar upi. [...]

Detālplānojumā tiek likts pamats publiskās telpas izmantošanas scenārijam. Saskaņā ar to tiks veidota vienota publiskās ārtelpas sistēma ar plašu promenādi, kas savieno Andrejsalu ar Viesturdārzu un publiski pieejamu krastmalu. Publiskās telpas galvenie elementi būs krastmalas promenāde un Andrejsalas iekšienē izveidotā publiskās telpas struktūra. [...]

Detālplānojumā paredzēts, ka visa ūdensmala ir publiski pieejama. Tā ir daļa no pilsētas ūdeņu krastmalu joslas, kas ir ērti sasniedzama gan no sauszemes, gan ar ūdenstransportu no Daugavas.[...] Paredzot ūdenstransporta attīstību, Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018. gadam ir plānots prāmis uz Podragu ar piestātņi Andrejsalas ziemeļu daļā. [...]

Andrejsalu iecerēts veidot kā atraktīvu un unikālu pilsētas daļu. Lai uzsvērtu tās identitāti, ir iecerēts apzināti un mērētiecīgi saglabāt pagātnes liecības. Detālplānojums piedāvā iespēju jaunajā struktūrā saglabāt, integrēt un rast jaunu pielietojumu industriālajam mantojumam – liecībām par norisēm pagātnē. Nozīmīgākie kultūrvēsturiskās vides objekti un ansambļi: Andrejsalas spēkstacijas komplekss; vecais ostas elevators; bijusī dzelzceļa stacija „Rīga – Krasta”; bijusī muitas ēka.



9. attēls. Andrejsalas detālplānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana

Avots: Detālplānojuma grafiskās daļas kartes „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” fragments

(2) Andrejostas detālpļānojums

Uz dienvidiem no Andrejsalas detālpļānojuma, Rīgas pasažieru ostas un Andrejostas teritorijai ir izstrādāts un spēkā esošs detālpļānojums. Detālpļānojuma izstrāde pamatota ar SIA „Rīgas pasažieru termināls” 24.09.2003. iesniegumu, bet detālpļānojums apstiprināts ar Rīgas domes 18.12.2007. lēmumu Nr. 3228 „Par Andrejostai piegulošās teritorijas detālpļānojuma apstiprināšanu” un izdoti Rīgas domes 18.12.2007. saistošie noteikumi Nr.106 „Andrejostai piegulošās teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”.

Detālais pļānojums paredz, ka teritorija tiks attīstīta kā sabiedriska teritorija ar dažādu funkciju ēku izvietojumu tajā. Galvenā funkcija teritorijā ir Jūras pasažieru stacijas termināli un ēkas, kas nepieciešamas ostas darbības nodrošināšanai. Savukārt teritorijā starp Andrejostas līci un Eksporta ielu paredzēts izvietot ēkas, kas nepieciešamas veiksmīgas jahtu ostas darbības nodrošināšanai.

Lielākajā ostas teritorijas daļā ir atļauta 4 stāvu apbūve. Teritorijas ziemeļu galā starp Daugavas un Andrejostas akvatoriju – 7-9 stāvi. Jahtkluba teritorijā ir atļauta 2 stāvu apbūve, izņemot teritoriju no Elizabetes ielas ziemeļu virzienā, kur pieļaujama 6 stāvu apbūve.

Detālpļānojuma paskaidrojumu rakstā ir minēts:

Pirmajā attīstības posmā projektējamā teritorija pamatā nodrošina apkalpi visiem pasažieru pārvadājumu kuģiem – kā prāmjiem, tā kruīzu kuģiem. Paplašinoties pasažieru kuģu kustības intensitātei, projektējamā ostas teritorijas pamatā apkalpo kruīza kuģus. Teritorijā saglabājas un attīstās jahtu un nelielu motorkuģu osta Andrejsalas līcī.

Prāmju satiksmes lielo kuģu termināļi pārvietojas un attīstās teritorijā uz ziemeļiem, aiz Hanzas ielas perspektīvā tilta trases. [...]

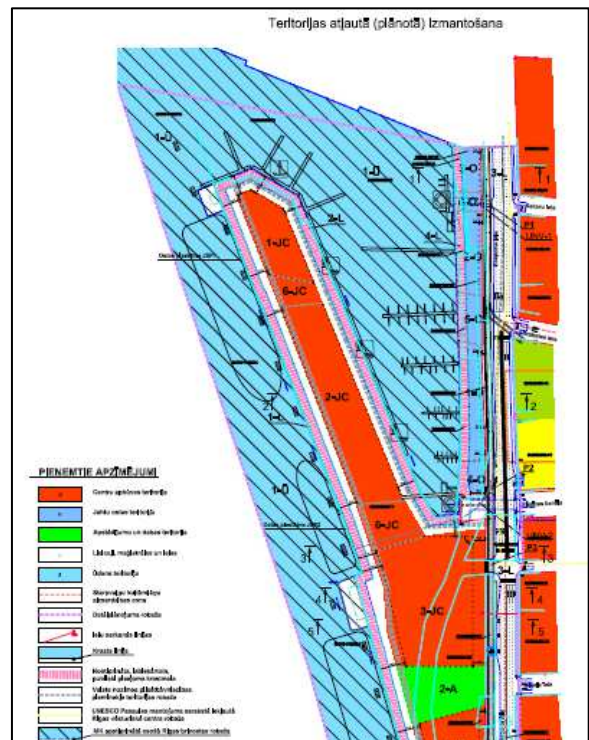
Visā teritorijā nodrošināta brīva publiska pieeja un gājēju pārvietošanās gar Daugavu un Andrejostas krastmalu, ieskaitot jahtkluba teritoriju. Tauvas joslas zonā, gar jahtklubu veidota divu līmeņu kustība. Viena uz atzīmes -1.800 nodrošina ar Jahtklubu saistītās darbības, izvietotas autostāvvietas, otra- uz atzīmes +1.200- nodrošina publisko pieeju krastmalai.

Detālpļānojuma teritorijā primāra ir pasažieru ostas darbības nodrošināšana. Pasažieru ērtībai teritorijā izvietotas mobilas galerijas, kas savieno kuģi ar terminālu uz atzīmes ~+6.000. Brīdī, kad pienāk kuģis, gājējiem paredzēti apkārtceļi.

(3) Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpļānojums

Ar Rīgas domes 14.03.2017. lēmumu Nr.4970 „Par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpļānojuma kā Rīgas teritorijas pļānojuma 2006.-2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”, lokālpļānojuma teritorijas ziemeļu daļā ir veikta **lokālpļānojuma izstrāde teritorijai Eksportostā un tai piegulošajai teritorijai** (apstiprināts ar Rīgas domes 11.07.2018. lēmumu Nr. 1418 „Par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālpļānojuma apstiprināšanu”, kas īstenojams no 17.10.2018.)

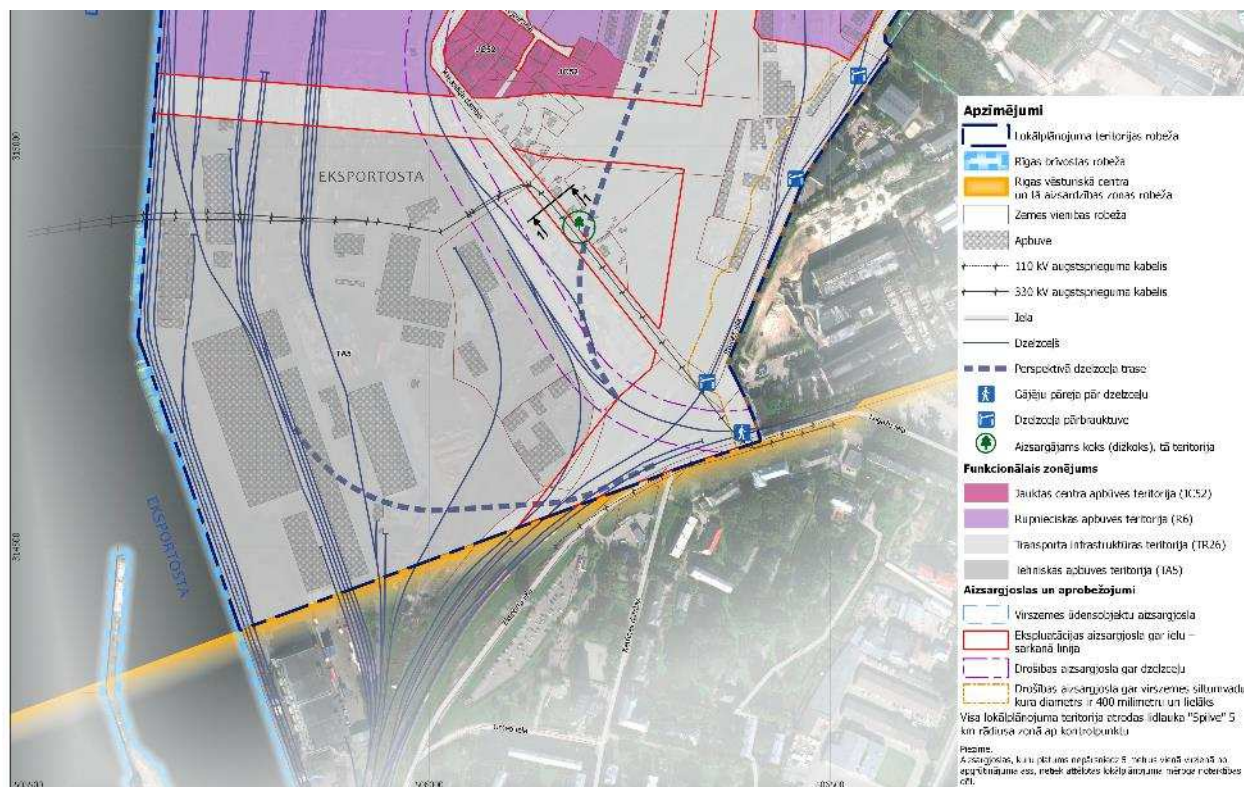
Lokālpļānojuma izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas pļānojuma grozījumu nepieciešamība, lai radītu priekšnoteikumus Eksportostas teritorijas ilgtspējīgai attīstībai un nodrošinātu projekta „Infrastrukturās attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra” īstenošanu, kā arī pēc iespējas



10. attēls. Andrejostas detālpļānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana

Avots: Detālpļānojuma grafiskās daļas kartes „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” fragments

atbrīvotu pilsētas centru no atklātām putošu beramkravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi.



11. attēls. Lokālpārplānojuma teritorijai Eksportostā un tai piegulošajā teritorijā noteiktais funkcionālais zonējums

Avots: Lokālpārplānojuma grafiskās daļas kartes „Teritorijas funkcionālais zonējums” fragments

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz sabalansēt vides prasības ar mūsdienīgas un attīstīties spējīgas rūpnieciskās apbūves un ar ostas darbību saistītas apbūves prasībām. Lokālpārplānojuma teritorijas lielāko daļu aizņem plānotās un esošās rūpnieciskās apbūves, tehniskās apbūves un transporta infrastruktūras teritorijas, kas noteiktas plānoto un esošo ielu sarkano līniju teritorijās un plānoto transporta būvju iespējamās attīstības teritorijās. Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai. Visā lokālpārplānojuma teritorijā ir noteikts vienots maksimālais apbūves augstums – līdz 5 stāviem.

Lokālpārplānojuma risinājumi saglabā jau iepriekš plānotos transporta koridorus un arī turpmāk paredz jaunu publisku ielu – Eksporta ielas turpinājuma un Ziemeļu transporta koridora, un jaunas dzelzceļa līnijas uz Kundziņsalu izbūvi lokālpārplānojuma teritorijā.

Konceptuāli lokālpārplānojuma ostas ražošanas teritorija tiek sadalīta divās funkcionāli atšķirīgās teritorijās, kuras teritoriāli nodala plānotā Ziemeļu transporta koridora trase.

Lokālpārplānojuma paskaidrojumu rakstā ir minēts:

Eksportostas teritorijas dienvidu daļā, kas noteikta kā Tehniskās apbūves teritorija ar indeksu TA5, un kas tieši robežojas ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritoriju un tajā noteikto Centra apbūves teritoriju (C), lokālpārplānojuma risinājumi paredz teritorijā samazināt rūpnieciskā rakstura apbūvi un teritorijas izmantošanu, aizliedzot teritorijā veikt ogļu kravu pārkraušanu un/vai uzglabāšanu, beramkravu un lejamkravu operācijas piestātnēs, kā arī veikt tādas ar ostas darbību saistītas funkcijas kā atklāta sauszemes beramkravu un lejamkravu krāšana un uzglabāšana. Vienlaicīgi tiek atļauts teritorijā ierīkot pasažieru un ro-ro tipa kuģu piestātnes un veikt nepieciešamo teritorijas labiekārtošanu. Lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi atļauj labiekārtot un/vai pārbūvēt esošo piestātņu infrastruktūru piestātnēs Nr. – E07; E08 un E09, nodrošinot iespēju apkalpot ne tikai kravas kuģus, bet arī pasažieru, t.sk. kruīza kuģus, un ro-ro tipa kuģus. Veicot piestātņu pārbūvi kruīza un ro-ro tipa pasažieru kuģiem, ieteicams veikt to aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām, ja šāds risinājums ir tehniski-ekonomiski pamatots.

3. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS

3.1. Funkcionālais zonējums, teritorijas izmantošana un apbūves rādītāji

Izpildot MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 prasības, lokālpārvaldības teritorijā primāri nepieciešams grozīt RVC un AZ TP noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu atbilstoši funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem MK 30.04.2013. noteikumos Nr. 240, kā arī lai nodrošinātu Ekspertu dienesta teritorijā esošās ostas infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas, paredzot jauna pasažieru termināļa izbūvi un Rīgas vēsturiskajam centram atbilstošas jauktas apbūves attīstību. Funkcionālo zonu pārejas tabula un apbūves parametru kopsavilkums dots 1. tabulā.

Lokālpārvaldības teritorijā, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240 noteiktajai funkcionālo zonu klasifikācijai, tiek noteikti šādi funkcionālie zonējumi:

Jauktas centra apbūves teritorija (JC67) – tiek noteikta visai lokālpārvaldības apbūves teritorijai, kas šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā galvenokārt ir noteikta kā „Centru apbūves teritorija”.

Jauktas centra apbūves teritorija ar indeksu JC67 ir funkcionālā apakšzona, kas noteikta ar mērķi nodrošināt teritorijā plašu jauktas izmantošanas spektru, kā arī pasažieru un ro-ro tipa pasažieru kuģu (t.sk. prāmju) termināļa un kruīza kuģu piestātnes darbību, inženiertehniskās apgādes tīklu un objektu un inženiertehniskās apgādes tīklu izbūvei, uzturēšanai, funkcionēšanai un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un transporta infrastruktūru. Teritorijā tiek nodrošināta iespēja veidot jaunu apbūvi ar kvartālu plānojuma raksturu, kas veidos „Andrejsalas detālplānojumā” plānotās apbūves turpinājumu un apbūves kompozicionālu sasaisti ielu perspektīvās.

Lai nodrošinātu plānotās gājēju promenādes Andrejsalā turpinājumu lokālpārvaldības teritorijas dienvidu daļā gar Ekspertu dienesta līča krastmalu ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Ekspertu dienesta līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130), bet promenādes nobeigumā, lai nodrošinātu saikni ar Eksperta ielu, ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134). Ekspertu dienesta līča krastmalas posms ir daļa no vienotas gājēju promenādes RVC AZ teritorijā gar Daugavu, ko veido, izbūvē un labiekārto kā publiski pieejamu, nepārtrauktu ārtelpas joslu bez nožogojuma. Atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 5. un 6.panta prasībām iepriekš minētie gājēju ceļi (TIN130 un TIN134) tiek rezervēti kā daļa no kopējās tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamās teritorijas Daugavas krastā, lai nodrošinātu publisku piekļuvi iekšzemes publiskajam ūdenim – Daugavas Ekspertu dienesta līcim lokālpārvaldības teritorijā.

Transporta infrastruktūra teritorija (TR35) – funkcionālajā zonā ietilpst Ekspertu dienesta un Lugažu ielas esošā un to attīstībai nepieciešamā teritorija, kas paredzēta pievedceļu un ielu turpmākai attīstībai, t.sk. plānotā Ekspertu dienesta ielas turpinājuma (ziemeļu virzienā) attīstībai rezervētās teritorijas.

Ar mērķi detalizēt plānotos transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumus un rezervēt teritoriju iespējamai tramvaja līnijas attīstībai, kā arī atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 5. pantam, lokālpārvaldības teritorijā ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN73), kā tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamā teritorija, kas rezervēta tramvaja trases izbūvei lokālpārvaldības teritorijā, un lai nodrošinātu sabiedriskā sliežu transporta trases un/vai tramvaja līnijas gala punkta izbūvi.

Ūdeņu teritorija (Ū9) ir funkcionālā apakšzona Ekspertu dienesta līča akvatorijā, kas ietver vertikāli izbūvētās kuģu piestātnes EO6 un ūdens teritorijas daļu.

Ūdeņu teritorija (Ū10) ir funkcionālā apakšzona Ekspertu dienesta līča akvatorijā, kas ietver daļu no līča teritorijā plānotās laivu un jahtu ostas teritorijas. Ūdeņu teritorija (Ū10) lokālpārvaldības teritorijā ir izveidota ņemot vērā RVC AZ TIAN noteiktajai Ūdeņu teritorijai (Ū1-2) Ekspertu dienesta līča akvatorijā un piemērojot analogus noteikumus, ar mērķi nodrošināt vienotas jahtu ostas attīstības iespējas gan Ūdeņu teritorijā (Ū10) (lokālpārvaldības teritorijā), gan Ūdeņu teritorijā (Ū1-2) (ārpus lokālpārvaldības teritorijas), atbilstoši Andrejsalas detālplānojumam. Ar mērķi detalizēt Ūdeņu teritorijas (Ū10) izmantošanu lokālpārvaldības teritorijā, papildus tiek noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Peldbūvju izvietojuma teritorija” (TIN131), kas paredz iespēju izvietot un/vai izbūvēt peldbūves un mazizmēra kuģu

piestātnes Eksportostas līča ūdens teritorijā, un kas piekļaujas publiski pieejamai krastmalai (gājēju promenādei).

1. tabula. Teritorijas funkcionālā zonējuma pārejas tabula lokālpārplānojuma teritorijā

Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana atbilstoši RVC un AZ TP	Atļautais stāvu skaits (ēku maksimālais augstums m)	Maksimālā (minimālā) apbūves intensitāte (%)	Minimālā brīvā teritorija (%)	Teritorijas funkcionālais zonējums atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240	Plānotais stāvu skaits (ēku maksimālais augstums)	Plānotā maksimālā apbūves intensitāte (%)	Minimālā brīvā teritorija (%)
Centru apbūves teritorija (C)	6 (24)	220 (200)	15	Jauktas centra apbūves teritorija (JC67)	6 (24)	220 -280	10 -30
	9 (31,5)	320 (200)	10				
Ūdens teritorija (Ū1-2)	Nenosaka			Ūdeņu teritorija (Ū9)	Nenosaka		
				Ūdeņu teritorija (Ū10)			
Ielu teritorija (I)	Nenosaka			Transporta infrastruktūras teritorija (TR35)	1	Nenosaka	

Lokālpārplānojuma TIAN daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai. Visā lokālpārplānojuma teritorijā ir noteikts vienots maksimālais stāvu skaits – līdz 6 stāviem, šobrīd spēkā esošo 6 un 9 stāvu vietā, kā arī noteikti apbūves tehniskie parametri visā lokālpārplānojuma teritorijā.

Atbilstoši šobrīd noteiktās funkcionālās apakšzonas „Jauktas centra apbūves teritorija” (JC67) mērķim, lokālpārplānojuma teritorijā ir noteiktas šādas izmantošanas veidu grupas, tās nepieciešamības gadījumā detalizējot:

- Daudzdzīvokļu māju apbūve (11006);
- Biroju ēku apbūve (12001);
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002);
- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve (12007);
- Labiekārtota publiskā ārtelpa (24001);
- Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve (12006);
- Sporta ēku un būvju apbūve (12005);
- Kultūras iestāžu apbūve (12004);
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003);
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve (12010).

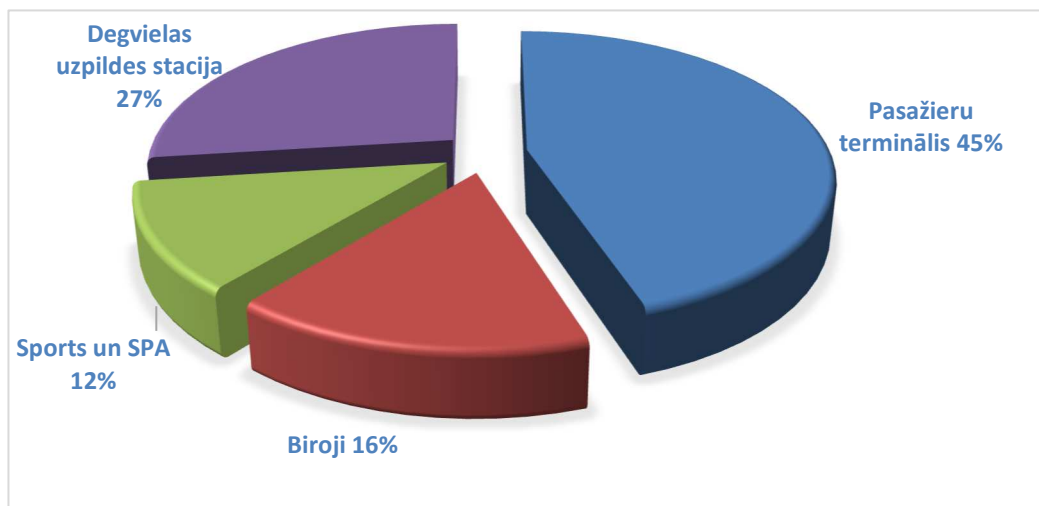
Kā teritorijas papildizmantošanas veidi tiek noteikti:

- Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003);
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001).

Lai veiktu lokālpārplānojuma darba uzdevumā norādītos aprēķinus, ir izstrādāti divi atšķirīgi irspējamās attīstības scenāriji. Zemāk minēto funkciju savstarpējais procentuālais sadalījums ir izmantots lokālpārplānojuma ietvaros izstrādātajā transporta plūsmu izpētē, bet tas var mainīties un tikt precizēts turpmākajā teritorijas attīstības plānošanas posmā (būvprojektu izstrādes ietvaros).

Pirmajā attīstības scenārijā ir pieņemts, ka lokālpārvaldes teritorijā primāri tiks attīstīta esošā kuģu piestātne un ar to saistītā infrastruktūra, un atradīsies apbūve ar šādām funkcijām un platībām:

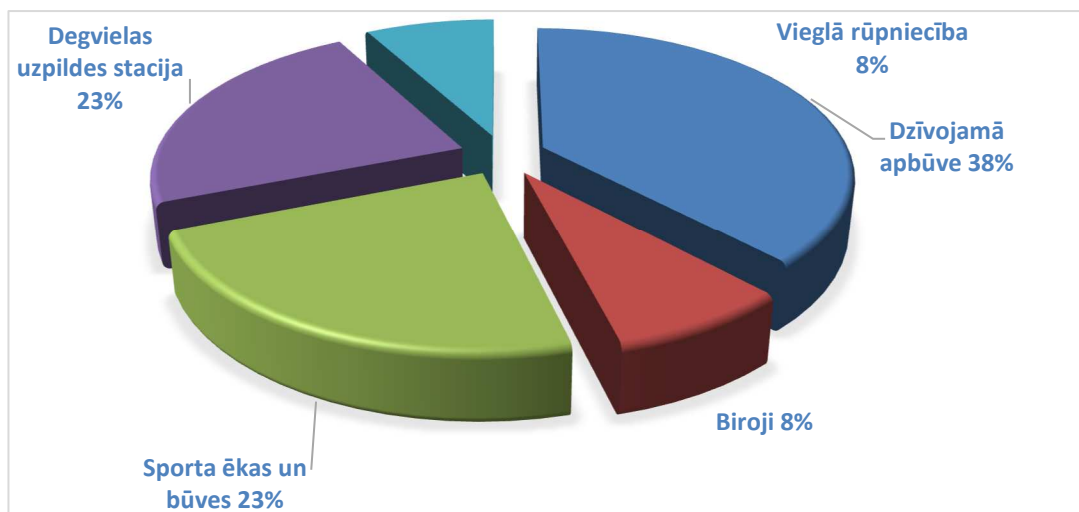
- Ro-ro tipa pasažieru kuģu un pasažieru kuģu piestātne (viena kuģa (t.sk. prāmja) apkalpošanai) un terminālis ar automašīnu uzgaidīšanas laukums pirms uzbraukšanas uz prāmja – 10 000 m²;
- Biroji – 3510 m²;
- Sporta un SPA zonu – 2825 m²,
- Degvielas uzpildes stacija – 6000 m².



12. attēls. Plānoto funkciju sadalījums – 1. attīstības scenārijs

Otrajā attīstības scenārijā ir pieņemts, ka lokālpārvaldes teritorijā netiks attīstīta esošā kuģu piestātne un ar to saistītā infrastruktūra, bet teritorijas daļā tiks attīstīta jauna dzīvojamā apbūve, un atradīsies apbūve ar šādām funkcijām un platībām:

- Dzīvojamā apbūve – 10 000 m²;
- Biroji – 2000 m²;
- Sporta ēkas vai būves – 6000 m²;
- Degvielas uzpildes stacija – 6000 m²;
- Vieglā rūpniecība – 2000 m².



13. attēls. Plānoto funkciju sadalījums – 2. attīstības scenārijs

Lai nodrošinātu kuģošanas drošību, kuģu, ostu un ostas iekārtu aizsardzību, novērstu vides piesārņošanu no kuģiem un padarītu efektīvāku jūras satiksmi Latvijā kopš 03.12.2002. spēkā ir „Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums”. Likuma mērķis ir arī noteikt valsts pārvaldes institucionālo sistēmu jūrlietās un nodrošināt jūras drošības un aizsardzības jomā pieņemto Latvijai saistošo starptautisko līgumu prasību un standartu īstenošanu un ievērošanu. Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 11. panta otro daļu, nosakot kuģu drošības prasību piemērošanu un kuģu drošības uzraudzības kārtību, tiek ņemtas vērā

starptautisko normatīvo aktu prasības attiecībā uz: piemēram, pasažieru kuģu drošību un standartiem; obligāto pārbaužu sistēmu, lai nodrošinātu kuģu ar horizontālu un vertikālu kravas apstrādi (turpmāk — ro-ro kuģi) un ātrgaitas pasažieru kuģu drošu darbību; ro-ro pasažieru kuģu drošu pārvaldi; ostu un kuģu drošību; pasažieru kuģu, ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošību, kā arī pasažieru drošību; vides piesārņojuma novēršanu; kuģu, terminālu un jūrā nostiprinātu platformu drošību u.c.

Ministru kabineta 14.06.2011. noteikumi Nr. 451 „Noteikumi par drošības prasībām vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem” nosaka drošības prasības, ko piemēro vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem, un šajos noteikumos ir lietoti šādi termini, kas tiek lietoti arī šajā lokālpilnvarojumā:

- **pasažieru kuģis** – kuģis, kas var pārvadāt vairāk nekā 12 pasažierus;
- **ro-ro pasažieru kuģis** – pasažieru kuģis ar ro-ro kravas telpām vai īpašas kategorijas telpām, kas definētas šo noteikumu 1.pielikuma II-2.nodaļas A daļas 2.punktā;
- **ātrgaitas pasažieru kuģis** – ātrgaitas kuģis (kā noteikts 1974.gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, ņemot vērā grozījumus (turpmāk – SOLAS konvencija), X nodaļas 1.noteikumā), kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus.

Ministru kabineta 01.10.2019. noteikumi Nr. 465 „Ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošības noteikumi” primāri nosaka drošības prasības regulārā satiksmē nodarbinātiem ro-ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, un šajos noteikumos ir lietoti šādi termini, kas tiek lietoti arī šajā lokālpilnvarojumā:

- **ro-ro pasažieru kuģis** – kuģis, kas var pārvadāt vairāk nekā 12 pasažieru un kura aprīkojums ļauj riteņu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā;
- **ātrgaitas pasažieru kuģis** – kuģis, kas atbilst 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) konvencijas X nodaļas 1. noteikumam un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- **regulāra satiksme** – atkārtoti ro-ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tajā pašā ostā, nepiestājot citās ostās saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu, vai tik regulāri vai bieži reisi, ka tie veido atpazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus.

Saskaņā ar IMO (International Maritime Organization) konvencijas SOLAS 74/78 definējumu par pasažieru kuģi pieņemts uzskatīt kuģi, kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus. Starptautiskajā jūrniecībā par pasažieru kuģi uzskata tādu kuģi, kurš konstruktīvi ir būvēts, lai veiktu pasažieru pārvadājumus un primāri arī veic šādas funkcijas, lai gan pasažieru kuģis var pārvadāt arī kravu. Saskaņā ar Eiropas Komisijas regulu 2016/1928 (2016. gada 4. novembris):

- **ro-pax kuģis** ir kuģis, kas pārvadā vairāk par 12 pasažieriem un kam ir ro-ro kravas nodalījums.

Saīsinājumu ROPAX (roll-on/roll-off passenger — angļu val.) lieto ro-ro kuģiem, kuri būvēti kravas transportlīdzekļu transportam, bet kuriem ir telpas arī priekš pasažieriem. Tehniski tas iekļauj visus prāmjus, kuriem ir gan ro-ro automašīnu klājs, gan vietas pasažieriem. Bet praksē, kuģus, kuri var uzņemt vairāk par 500 pasažieriem, sauc par kruīza prāmjiem.

Attiecīgi pasažieru kuģi kā vispārīgu kuģu tipu var iedalīt vairākās apakšgrupās: kravas-pasažieru kuģis (piemēram, RoPax) un kruīza kuģis (cruise vessel). Par kruīza kuģi pieņemts uzskatīt tādu kuģi, kas veic īstermiņa reisu starp vairākām secīgām ostām un šī brauciena laikā izklaides nolūkos pārvadā pasažierus. Atbilstoši starptautiskās kruīza asociācijas CRUISE EUROPE definīcijai, kruīzs ir vismaz 60 h ilgs ceļojums izpriecu nolūkā. Kruīza kuģis pārvadā tikai pasažierus, bet netiek veikti kravu un ritošā sastāva pārvadājumi. Kruīza ceļojums ietver vismaz divu ostu apmeklējums, neskaitot kruīza sākuma un beigu ostas.

Attiecībā uz Latvijas jūras ūdeņiem un ostu akvatorijām ir spēkā Ministru kabineta 2016.07.12. noteikumi Nr. 451 „Tehniskās prasības navigācijas tehniskajiem līdzekļiem un to darbības nodrošināšanas kārtība”. Noteikumi nosaka tehniskās prasības navigācijas tehniskajiem līdzekļiem (turpmāk – navigācijas līdzekļi), navigācijas līdzekļu darbības nodrošināšanas kārtību un navigācijas līdzekļu valdītāja tiesības un pienākumus. Savukārt Ministru kabineta 2016.02.09. noteikumi Nr. 92 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu

satiksmi iekšējos ūdeņos” nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos, tai skaitā prasības satiksmes dalībniekiem un izvietotajām navigācijas zīmēm un ugunīm. Noteikumi nosaka arī prasības peldbūvēm.

Kopš 01.08.2003. Latvijā ir spēkā likums „Jūras kodekss”. Jūras kodekss (turpmāk – kodekss) regulē administratīvās un privāttiesiskās attiecības, kas rodas starp tiesību subjektiem ar jūrlietām saistīto tiesisko attiecību jomā. Kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis – inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta kuģošanai. Saskaņā ar kodeksa 8. pantu, Latvijā kuģus reģistrē kuģu reģistrā vai Ceļu satiksmes drošības direkcijas reģistrā. Kuģu reģistrā reģistrē sekojošus kuģus: kravas kuģus, pasažieru kuģus, kuģošanas līdzekļus, kas pārvadā pasažierus komerciālā nolūkā, un speciāliem nolūkiem paredzētus kuģus (velkoņi, ledlauži, loču kuģi, glābšanas kuģi, mācību un pētnieciskie kuģi, kabeļu licēji, gruntssmēlētāji, liellaivas, palīguģi, peldošie celtni u.c.) neatkarīgi no garuma, kā arī kuģus, kuri paredzēti valsts dienestu funkciju (valsts robežas apsardzība, vides aizsardzība, avāriju novēršana u.c.) veikšanai un kuru maksimālais garums ir 12 metru un vairāk; kā arī buru atpūtas kuģus un zvejas kuģus. Likuma 8¹.pants nosaka prasības peldošām konstrukcijām, nosakot, ka peldošā konstrukcija ir inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens, bet nav uzskatāma par kuģi šā kodeksa izpratnē.

Ņemot vērā minēto, lokālpilnvarotajā netiek iekļautas prasības, kas ir noteiktas Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, vai citos speciālajos normatīvajos aktos, kas regulē ostu, kuģu un kuģu pasažieru darbību un/vai drošību.

3.2. Teritorijas attīstības priekšlikums

Lokālpilnvarojuma risinājumi paredz iespēju esošās Eksportostas dienvidu daļu un dzelzceļa „Krusta stacijas” esošo sliežu ceļu aizņemto teritoriju (pēc to nojaukšanas (demontāžas)) turpmāk pilntiesīgi izmantot kā Rīgas pilsētas centra apbūves teritorijas daļu, pamazām attālinot no pilsētas centra rūpnieciskās apbūves, kravu ostas un noliktavu apbūves teritorijas, kas šajā teritorijā vēsturiski bija attīstījušās sākot jau ar 19. gs. beigām.

Lokālpilnvarojuma teritoriju tiek plānots attīstīt pamatā kā jaukta centra izmantošanas teritoriju, kurā tai skaitā tiek plānota pasažieru osta, kur pieturēs gan pasažieru kuģi (t.sk. ātrgaitas pasažieru kuģi), gan “Ro-ro pasažieru kuģi” (“Ro-Pax” tipa prāmji), gan būs iespēja pieturēt kruīza kuģiem.

Pēc lokālpilnvarojuma ierosinātāju pasūtījuma, 2018. gadā tika izstrādāts attīstības priekšlikums „PRELIMINARY MASTER PLAN FOR RĪGA PORT NEW PASSENGER AREA” (izstrādātājs: „Architecture Bureau OU R-Konsult”, Igaunija, Tallina), kura ietvaros tika sagatavoti detalizēti priekšlikumi ro-ro tipa kuģu (t.sk. prāmju) pietātnes un teritorijas apkalpojošās transporta infrastruktūras attīstībai (skatīt 14. un 15. attēlu).



14. attēls. Plānotā pasažieru termināļa vizualizācija skatā no Andrejsalas un Eksportostas līča

Avots: „PRELIMINARY MASTER PLAN FOR RĪGA PORT NEW PASSENGER AREA”, „Architecture Bureau OU R-Konsult”, 2018



15. attēls. Plānotā pasažieru termināļa vizualizācija skatā no Eksportostas ielas un viesnīcas „Karavella”

Avots: „PRELIMINARY MASTER PLAN FOR RIGA PORT NEW PASSENGER AREA”, „Architecture Bureau OU R-Konsult”, 2018

Šo skici izstrādes mērķis bija piedāvāt risinājumus Rīgas pasažieru termināļa teritorijas izmantošanai, ņemot vērā visas mūsdienu vajadzības un termināļa funkcijas. Izstrādātais attīstības priekšlikums tika izmantots lokālpārplānojuma izstrādē, nosakot pasažieru kuģu, ro-ro pasažieru kuģu (t.sk. ro-pax prāmju) un kruīza kuģu piestātnes vajadzībām nepieciešamās teritorijas un platības, autostāvvietu skaitu un iespējamo apkalpes objektu izvietojumu, taču precizējot transporta infrastruktūras risinājumus atbilstoši konkrētajai pilsētībūvnieciskajai situācijai. Kopējā pasažieru termināļa attīstības vīzijā tika ņemts vērā, ka uz ziemeļiem no lokālpārplānojuma teritorijas, taisnā līnijā gar Eksportostas līča malu, atrodas ostas piestātnes EO7 un EO8, kurās saskaņā ar spēkā esošo šīs teritorijas lokālpārplānojumu, teritorijā kas noteikta kā “Tehniskās apbūves teritorija (TA5)”, ir atļauts piestāt gan pasažieru, gan kruīza kuģiem, kā arī ro-ro tipa kuģiem.

Lokālpārplānojuma risinājumos, kā galvenā funkcija, ko attīstīt esošās Eksportostas noliktavu un kravu ostas vietā, tiek izvirzīta pasažieru ostas funkcija, kas ļauj pilnībā izmantot esošo piestātņu infrastruktūru, vienlaicīgi saglabājot vēsturisko teritorijas pamatizmantošanu – ar kuģošanu saistītu teritorijas izmantošanu. Pasažieru ostas apkalpošanas vajadzībām var tikt pārbūvēta esošā ostas noliktavas ēka, vai tās vietā izbūvēta jauna ēka, kas neradīs būtiskas izmaiņas pilsētāinavā.

Lokālpārplānojuma teritorijā plānotā pasažieru termināļa ēkas attīstībai esošā ostas noliktavas ēkas vietā, ēkas īpašnieks sadarbībā ar citiem projekta attīstītājiem organizēs arhitektūras metu konkursu. Eiropā un arī Latvijā arhitektūras konkursu loma kā demokrātisks projektēšanas instruments ieņem arvien nozīmīgāku vietu arhitekta ikdienas profesionālajā praksē, kā arī tas ir instruments vairāku alternatīvu priekšlikumu vienlaicīgai izstrādei, vienas un tās pašas problēmas risinājumam.

Plānotās termināļa ēkas iespējamā novietne esošās apbūves vietā un tās iespējamā vizuālā ietekme uz Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas kultūrvēsturiskajām vērtībām ir izvērtēta šī lokālpārplānojuma ietvaros. Veiktās izpētes rezultāti ietverti lokālpārplānojumā kā pielikums – „Kultūrvēsturiskā izpēte un ietekmes uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu novērtējums”. Ņemot vērā izpētes rezultātus, lokālpārplānojuma TIAN daļā ir iekļautas prasības apbūvei, tostarp prasība projektējot jaunu apbūvi lokālpārplānojuma teritorijā veikt plānotās apbūves vizuālās ietekmes izvērtējumu no noteiktiem skatu punktiem.

Lai nodrošinātu pakāpenisku pāreju no esošās ražošanas, noliktavu un kravu ostas teritorijas uz jauktas izmantošanas teritoriju, kā arī ņemot vērā uz ziemeļiem no lokālpārplānojuma teritorijas (ārpus RVC AZ robežām) izstrādātā un spēkā esošā lokālpārplānojuma risinājumus Eksportostas pārējai daļai, šī lokālpārplānojuma risinājumi pieļauj teritoriju daļēji izmantot arī vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūvei, kas nerada būtisku piesārņojumu. Veicot piestātnes pārbūvi pasažieru kuģu (t.sk. prāmju un kruīza kuģu) un ro-ro pasažieru kuģu (ro-pax) apkalpošanai, nepieciešams nodrošināt piebraukšanu pie piestātnes,

nodrošināt ar pieslēgumu centralizētajām kanalizācijas un ūdensapgādes sistēmām, kā arī veikt tās aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām, ja šāds risinājums ir tehniski-ekonomiski pamatots.

Lokālpārvaldes teritorijā lokālpārvaldes risinājumi sniedz iespēju attīstīt dažādus jauktas izmantošanas objektus, tostarp degvielas uzpildes staciju (piemēram, Eksporta ielas un Lugažu ielas, vai Umeo ielas krustojuma tuvumā), biroju ēkas, dažādus pakalpojumu, kultūras un/vai sporta objektus un telpas.

Dzīvojamās ēkas vai telpas paredzēts attīstīt galvenokārt tikai plānotajā apbūves kvartālā starp starp Eksporta ielu, teritorijām ar īpašiem noteikumiem "Ģājēju un velosatiksmes kustības koridors" (TIN134) un "Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde (TIN130)", un lokālpārvaldes teritorijas dienvidu robežu. Šajā Lokālpārvaldes teritorijas daļā nav atļauts realizēt citviet atļautos papildizmantošanas veidus - Viegļās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001) un Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003), izņemot atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas un daudzstāvu autostāvvietas.

Lokālpārvaldes TIAN nosaka, ka jauna apbūve lokālpārvaldes teritorijas dienvidu daļā veidojama ar kvartālu plānojuma raksturu, kas nodrošina „Andrejsalas detālpārvaldē” plānotās apbūves turpinājumu un apbūves kompozicionālu sasaisti ielu perspektīvās. Apbūves raksturs – bloķētu ēku kvartālu rakstura apbūve vai brīvstāvošas ēkas – teritorijas daļā starp Eksporta ielu un Eksportostas līča krastmalu tiek noteikts atbilstoši „Andrejsalas detālpārvaldes” noteikumiem apbūves kvartālam uz dienvidiem no Mastu ielas, lai nodrošinātu nepārtrauktu un harmonisku pilsētībūvnieciskās vides attīstību. Vienlaidu būvniecības frontes maksimālais garums šajā teritorijā tiek noteikts 60 metri. Šis nosacījums nav attiecināms uz esošas ostas noliktavu ēkas pārbūvi un/vai termināļa ēkas jaunbūvi, kuras būvniecības gadījumā pieļaujams garāks vienlaidu būvniecības frontes maksimālais garums.

Atbilstoši Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 5. punktam, lai nodrošinātu esošo vai plānoto objektu funkcijas, visās teritorijās ir atļauta inženiertīklu un objektu izbūve. Tāpēc šo objektu ierīkošanai nav nepieciešama atsevišķa funkcionālā zona vai tās apakšzona.

3.3. Lokālpārvaldes atbilstība projektam "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārveidai no pilsētas centra"

Lokālpārvaldes "Eksploatareģistrācijas dienests daļas teritorijai, Rīgā" ir izstrādāts, ņemot vērā Lokālpārvaldes izstrādes darba uzdevumā noteiktos mērķus, t.sk. mērķi: "Sasniegt Rīgas brīvdabas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārveidai no pilsētas centra” mērķus un mazināt ostas aktivitātes, kas saistītas ar kravu pārkraušanu pilsētas centrā un to radīto negatīvo ietekmi uz vidi”.

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārvietotu ogļu pārkraušanu uz jauniem termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvdabas pārvalde jau 2006. gadā uzsāka projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārveidai no pilsētas centra" ieviešanu. Rīgas brīvdabas pārvaldes, nu jau realizētā projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārveidai no pilsētas centra" (projekta Nr. 2010LV161PR002) mērķis tika noteikts sekojošs: "Projekta ietvaros tiek plānots pārcelt Andrejostas un Eksploatareģistrācijas aktivitātes uz Krievu salu, kas atrodas lejup pa Daugavas straumi. Projekta ietvaros tāpat tiek plānots īstenot arī vairākus ar vides un ekoloģijas saglabāšanu saistītus pasākumus". Kā galvenie projekta ieguvumi tika definēti: "Projekta īstenošana būtiski samazinās gaisa piesārņojumu un trokšņu līmeni, kuru šobrīd rada Andrejostas un Eksploatareģistrācijas kravu pārkraušanas aktivitātes. Savukārt, ostas aktivitāšu pārveidai, būtiski cels Rīgas ostas konkurētspēju starptautiskajā tirgū."

Krievu salā šobrīd jau ir īstenotas projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārveidai no pilsētas centra" pamataktivitātes (pamatinfrastrukturā izbūve), jo laika posmā no 2010. gada līdz 2015. gada nogalei projekta infrastruktūra tika nodota ekspluatācijā. Šī projekta mērķis bija atbrīvot Rīgas vēsturisko centru no ogļu kravu pārkraušanas operācijām, pārceļot ostas termināļus uz to darbībai piemērotāku vietu – Krievu salu un vienlaikus nodrošinot Rīgas ostas konkurētspējas saglabāšanu Baltijas jūras reģionā.

Lokālpārvaldes "Eksploatareģistrācijas dienests daļas teritorijai, Rīgā" tiek izstrādāts daļai no kopējās Eksploatareģistrācijas teritorijas, kas atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijā. Lokālpārvaldes teritorijā ir

ietverta arī neliela Rīgas brīvdabas teritorijas daļa – Eksportostas līcis un esošā piestātne EO6, bet lokālpārvaldības teritorijas sauszemes daļa atrodas ārpus Rīgas brīvdabas teritorijas. Spēkā RVC un AZ TP paredz šajā teritorijā iespēju attīstīt dažādus jauktas izmantošanas objektus, tostarp dzīvojamās ēkas, toties tāda atļautā izmantošana, kā prāmju terminālis un kruīza kuģu terminālis, ir atļauti tikai RVC un AZ TP grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” norādītajās attiecīgo piestātņu vietās.

Trokšņus un vibrācijas lokālpārvaldības teritorijā līdz šim galvenokārt radīja rūpnieciskā darbība Eksportostas teritorijā (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t.i., dzelzceļš un autoceļi.

Lokālpārvaldības risinājumi neparedz tādu jaunu objektu izvietojumu, kas varētu palielināt esošo trokšņa līmeni teritorijā, un realizējot lokālpārvaldības teritorijā plānoto dzelzceļa sliežu demontāžu (t.sk. Krasta stacijas darbības izbeigšanu), pasažieru termināļa un jauktas izmantošanas apbūvi, pašas lokālpārvaldības teritorijas radītais troksnis tikai samazināsies. Lokālpārvaldības TIAN ir ietvertas prasības prettrokšņu pasākumu realizācijai gadījumos, ja tiek konstatēts paaugstināts vides troksnis, vai teritorijā plānots attīstīt trokšņu jūtīgu objektu.

Tāpat arī lokālpārvaldības TIAN daļā ir ietvertas prasības teritorijas inženiertehniskajai sagatavošanai, transporta un inženiertehniskās infrastruktūras attīstībai, kā arī apbūvei. Īpašas prasības ir izvirzītas arī krastmalu teritoriju izmantošanai, tostarp prasības esošās piestātnes EO6 teritorijai, kas tiek noteikta kā ierobežotas publiskās pieejamības teritorija, ņemot vērā Rīgas brīvdabas piestātņu tehniskās ekspluatācijas noteikumus un kuģošanas drošības noteikumus. Noteiktas arī prasības piestātnes pārbūvei, nodrošinot pasažieru kuģu (t.sk. prāmju un kruīza kuģu) un ro-ro pasažieru kuģu apkalpošanu un samazinot tās darbības negatīvo ietekmi uz vidi, piemēram, prasība veikt tās aprīkošanu ar krasta elektroapgādes sistēmām un nodrošināt ar pieslēgumu centralizētajām kanalizācijas un ūdensapgādes sistēmām.

Lai nodrošinātu mērķa “pilsētas centra atbrīvošana no atklātām beramkravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi” sasniegšanu, lokālpārvaldības TIAN ir iekļauts aizliegums lokālpārvaldības teritorijā veikt beramkravu un lejamkravu operācijas.

Lokālpārvaldības risinājumos paredzētie RVC un AZ TP grozījumi nodrošinās gan ilglaicīgu teritorijas izmantošanu, gan pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai, t.sk. radīs iespēju turpināt izmantot esošo ostas infrastruktūru un izbūvēto piestātņi EO6 arī pēc infrastruktūras attīstības projekta „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra” realizācijas un ostas aktivitāšu samazināšanas pilsētas centrā. Arī plānotā pasažieru termināļa ierīkošana lokālpārvaldības teritorijā radīs iespēju pārbūvēt vai likvidēt esošo Rīgas pasažieru termināli, kas atrodas pašā Rīgas centrā pie Vecrīgas, tādējādi samazinot vides piesārņojumu Rīgas centrā, bet vienlaicīgi saglabājot pasažieru termināļa saikni ar pilsētas centru, nodrošinot sabiedriskā transporta ērtu sasniedzamību, kā arī nepieciešamās saiknes ar citām Rīgas pilsētas apkaimēm un transporta mezgliem.

3.4. Transporta infrastruktūras attīstības risinājumi

2018.gada 20.decembrī Rīgas brīvdabas valde apstiprināja “Rīgas brīvdabas Attīstības programmu (2009-2028.)”, kurā cita starpā noteikts Rīgas brīvdabas stratēģiskais mērķis SM2 - “Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīza pasažieru un pasažieru prāmju ostu Baltijas reģionā”. Šā mērķa sasniegšanai Rīgas brīvdabas par galvenajām veicamajām darbībām ir noteikusi, t.sk. attīstīt kruīza kuģu apkalpošanas infrastruktūru, nodrošināt pietiekamu dziļumu pie piestātnēm lielāko Baltijas jūrā izmantoto kruīza kuģu apkalpošanai, sadarbībā ar nozares komersantiem veicināt Rīgas kā kruīzu pilsētas atpazīstamību.

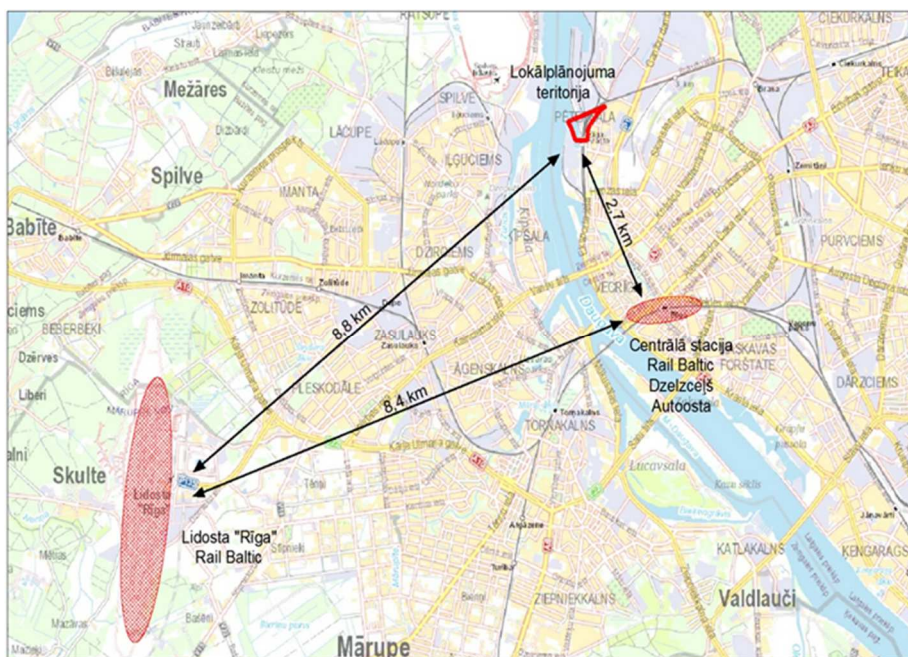
Esošajā Rīgas pasažieru ostā pasažieru skaita pieaugums pēdējos gados ir bijis 6,5% gadā, 2019.gadā sasniedzot 870 tūkstošus, un prognozējot 1,1 miljonu pasažieru 2028.gadā. Kruīza pasažieru kuģi vidēji Rīgā uzturas līdz 2 dienām.

Lokālpārvaldības tiek izstrādāts laikā, kad Rīgas pilsētā notiek aktīvs darbs pie RAIL BAL TIC dzelzceļa infrastruktūras attīstības, t.sk. ir uzsākta Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas, autoostas un lidostas “Rīga” pārbūve.

Rīgas lidosta 2019. gadu nolēda ar rekordlielu apkalpoto pasažieru skaitu – gandrīz 8 miljoni pasažieri. Rīgas lidostas attīstības stratēģija līdz 2023.gadam paredz realizēt pasažieru termināļa paplašināšanas sesto kārtu, savukārt periodā no 2024.-2036.gadam plānots izbūvēt pasažieru termināļa dienvidu piestātņi.

Pasažieru apkalpošana Rīgā noris arī pa dzelzceļu, attiecīgi 2019.gadā sasniedzot gandrīz 19 miljonu apkalpoto pasažieru skaitu. Lai pilnveidotu dzelzceļa infrastruktūru, tai skaitā, pasažieru apkalpošanai, kopš 2010.gada ir uzsākta RAIL BALTICA projekta realizācija visās Baltijas valstīs. 2020.gads ir noslēdzies ar būvniecības uzsākšanu, paredzot tās pabeigšanu Latvijā 2025.gadā.

Līdz ar to pa jūras ceļu apkalpoto pasažieru infrastruktūras uzlabošana būtu likumsakarīgs solis moderna, ilgtspējīga un savstarpēji saistīta pasažieru apkalpošanas tīkla izveidei Rīgā, un viens no lokālpilnplānojuma uzdevumiem ir iekļauties Rīgas pilsētas nozīmīgāko transporta mezglu struktūras vienotā attīstībā, nodrošinot rīdiniem un pilsētas viesiem ērtu pārvietošanos neatkarīgi no izvēlēta transporta veida – gaisa, sauszemes vai ūdens transporta.



16. attēls. Plānotā pasažieru termināļa siaknes ar Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, autoostu un lidostu "Rīga".

Balstoties uz lokālpilnplānojuma izstrādei izsniegto darba uzdevumu, SIA „Transportbūvju konsultācijas” izstrādāja transporta plūsmu izpēti Eksportostas dienvidu daļas lokālpilnplānojuma ietvaros. Ar minēto „Transporta plūsmu izpēti” var iepazīties lokālpilnplānojuma sadaļā „Pielikumi”.

Ņemot vērā to, ka ar katru gadu pieaug pasažieru skaits gan uz prāmjiem, gan krūža kuģiem, kas piestāj Rīgā, ir sagaidāms, ka ap lokālpilnplānojuma teritoriju veidosies reģionālās nozīmes transporta mezgla punkts, kur viens no lokālpilnplānojuma uzdevumiem ir radīt ērtu piekļūšanu gan kravas transportam, gan vieglajam transportam, gan arī sabiedriskajam transportam un velosipēdiem.

(1) Ielas un piebraucamie ceļi

Teritorijai šobrīd ir nodrošināta piekļuve gan no sauszemes puses – pa izbūvētajiem pievedceļiem un ielām no Eksporta ielas puses, kā arī pa esošajiem dzelzceļa pievedceļiem, gan arī no ūdens puses, izmantojot esošos kuģu ceļus pa Daugavu un izbūvētās piestātnes.

Lokālpilnplānojuma risinājumi paredz grozīt Eksporta ielas sarkanās līnijas lokālpilnplānojuma teritorijā, gan paredzot iespēju izbūvēt tramvaja līnijas pagarinājumu, gan iespēju nākotnē realizēt jau iepriekš plānoto Eksporta ielas turpinājumu ziemeļu virzienā, ņemot vērā tās iespējamo vairāklīmeņu krustojumu ar Lugažu ielu, dzelzceļu un Ziemeļu transporta koridoru (atbilstoši lokālpilnplānojuma ietvaros izstrādātajam ielas perspektīvās attīstības risinājumam). Jaunas ielu sarkanās līnijas lokālpilnplānojuma teritorijā netiek

noteiktas. Lokālpārplānojuma teritorijas iekšējie ceļi nav plānoti kā publiskas ielas, tādējādi nodrošinot šo teritoriju atbilstošu funkcionēšanu.



17. attēls. Perspektīvā ielu tīkla shēma un lokālpārplānojuma teritorijas sasaiste ar B, C un D kategorijas ielu tīklu

Avots: Transporta plūsmu izpēte, SIA „Transportbūvju konsultācijas”, 2019

Ņemot vērā sagaidāmās transporta plūsmas uz/no lokālpārplānojuma teritorijas, kā arī apkārtējo teritoriju attīstības tendences, piekļūšanu lokālpārplānojuma teritorijai tiek rekomendēts veidot gan no Lugažu ielas, gan no Ūmeo ielas un Eksporta ielas krustojuma. Tieši caur perspektīvo Ūmeo ielas un Eksporta ielas krustojumu nākotnē tiks virzītas kravas transporta plūsmas, tādējādi veidosies sasaiste ar C kategorijas ielu tīklu un ir ņemts vērā, ka nākotnē kravas transports ostā Daugavas labajā krastā nokļūs, izmantojot Austrumu maģistrāli un/vai Rīgas Ziemeļu transporta koridoru (RZTK), atbilstoši Rīga 2030. Savukārt, vieglais transports izmantos gan Eksporta un Ūmeo ielu krustojumu, gan Lugažu ielu, tādējādi tiks izveidots savienojums gan starp C, gan D kategoriju ielām.

Tomēr, lai lokālpārplānojuma risinājumi būtu realizējami neatkarīgi no citu infrastruktūras objektu attīstības, ir izstrādāti priekšlikumi pakāpeniskai transporta infrastruktūras attīstībai, nodrošinot nepieciešamo piekļūšanu lokālpārplānojuma teritorijai. Tuvākā perspektīvā tiek rekomendēts veidot divus regulējamus krustojumus pie esošās Eksporta ielas brauktuves. Risinājumi ir veidoti tā, lai teritorija varētu funkcionēt neatkarīgi no Eksporta ielas pagarinājuma un pie Eksporta ielas pagarinājuma realizācijas nepieciešamie pārbūves darbi būtu minimizēti. Piedāvātie piekļūšanas risinājumi lokālpārplānojuma teritorijai būs pietiekami arī situācijā, ja teritorija tiks attīstīta arī ar citām atļautajām funkcijām (ne tikai ro-ro pasažieru kuģu (t.sk. prāmji) un kruīza kuģu piestātne) atbilstoši lokālpārplānojuma TIAN.

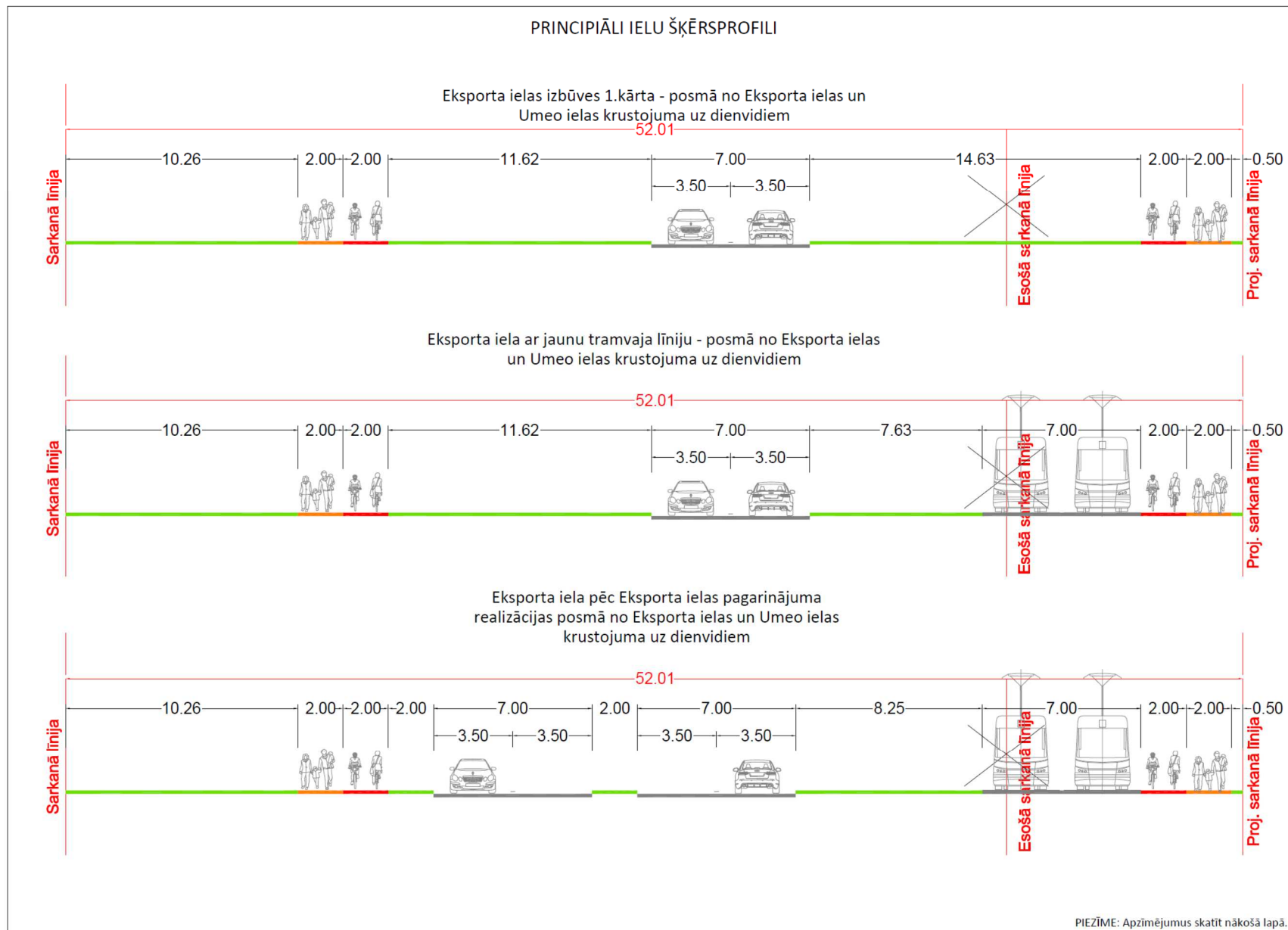
Lai veiktu autotransporta plūsmu un to izmaiņu monitoringu, Lokālpārplānojuma risinājumi paredz, ka ielu un piebraucamo ceļu krustojumos ar Eksporta ielu jāuzstāda inteligentās transporta sistēmas – (ITS) risinājumi, kas, tostarp, atpazīst un veic kravas transporta plūsmu uzskaiti un kontroli.

Līdz brīdim, kamēr tiks realizēta plānotā Ūmeo ielas posma izbūve, savienojot Eksporta ielu ar Ķānību dambi, no lokālpārplānojuma teritorijas uz Ķānību dambja un Lugažu ielas krustojumu ir atļauts novirzīt ne vairāk kā 60 kravas automašīnas stundā, pārējās kravas automašīnas no lokālpārplānojuma teritorijas būs jānovirza pa alternatīviem kravas transporta ceļiem uz ziemeļiem no lokālpārplānojuma teritorijas cauri Eksporta ostas ziemeļu daļai. Lokālpārplānojuma risinājumi pieļauj, ka pēc minētā Ūmeo ielas posma izbūves, iepriekš norādīto kravas autotransporta kustības intensitātes rādītāju var palielināt līdz 100 kravas automašīnām stundā no lokālpārplānojuma teritorijas, ja atkārtota transporta plūsmu izpēte un ietekmes uz gaisa un trokšņa piesārņojumu novērtējums apliecina, ka var tikt nodrošināts optimāls satiksmes režīms Lugažu ielas un Ķānību dambja krustojumā, kā arī nav sagaidāmi vides normatīvu pārsniegumi.

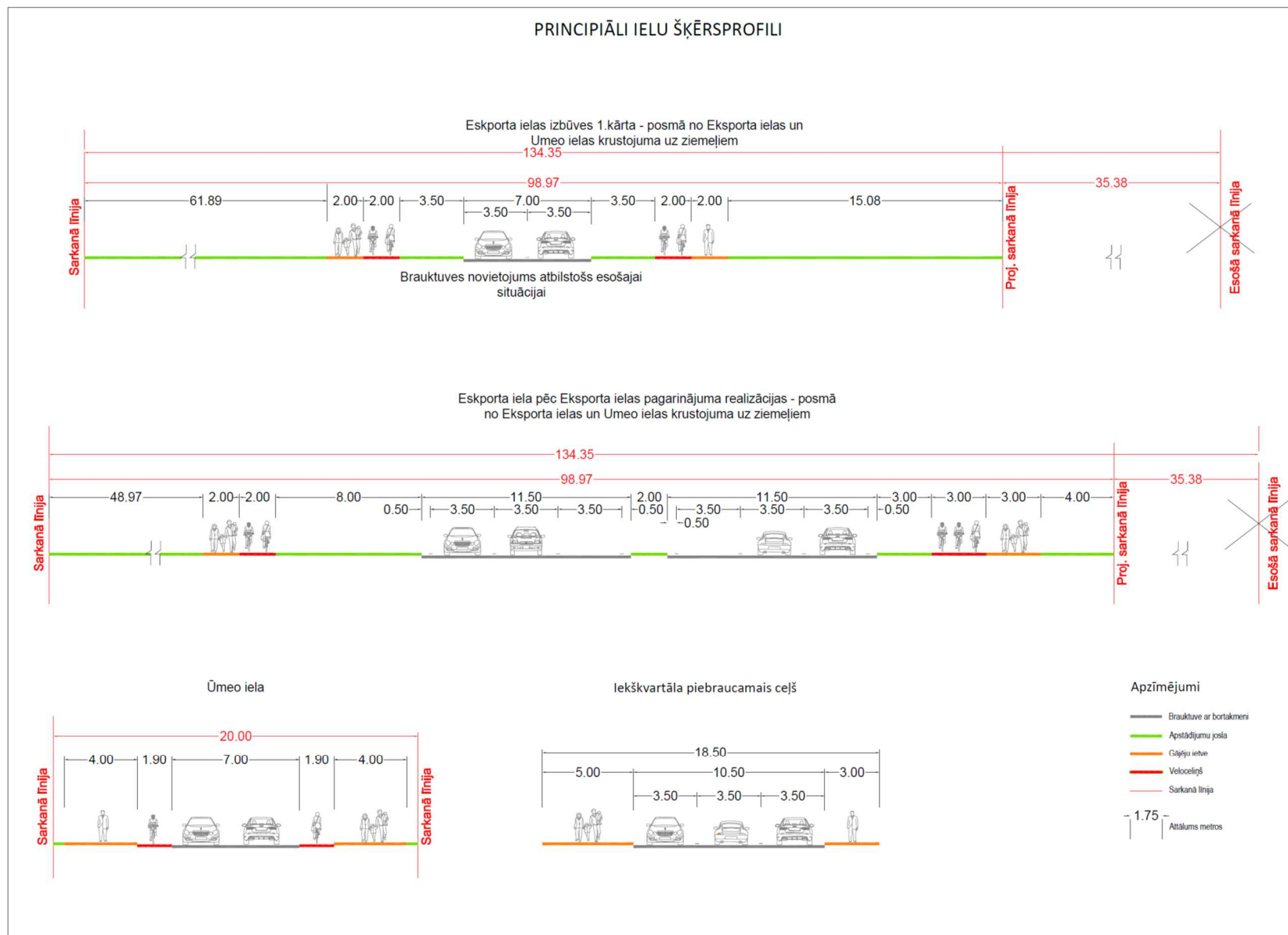
Par optimālu satiksmes režīmu tiek uzskatīts tāds, kur tiek sabalansētas visu satiksmes dalībnieku ērtības un satiksmes drošība atbilstoši laika un vietas vajadzībām. Krustojuma servisa līmenis ne vienmēr raksturo infrastruktūras atbilstību vai neatbilstību kādam mērķim, bet gan ir viens no vairākiem elementiem, kas raksturo infrastruktūru. Ņemot vērā teritorijas atrašanās vietu (RVC AZ) un teritorijas attīstības potenciālu augstāka prioritāte būtu jāizvirza sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu prioritizēšanai, ko būtu jāvērtē pēc citiem principiem kā satiksmes plūsmas. Tādēļ netiek definētas konkrētas prasības servisa līmeņiem krustojumos.

Pirms tādu objektu būvniecības ieceres izstrādes, kuri summāri var piesaistīt lielākas transporta plūsmas nekā lokālpārplānojumā aplēsts, t.i., ja sagaidāmās transporta plūsmas kādā diennakts stundā var pārsniegt 1000 vienības stundā (gan iebraucošās, gan izbraucošās kopā), Lokālpārplānojuma risinājumi paredz nepieciešamību veikt atkārtotu transporta plūsmu izpēti, nosakot radītās apbūves ietekmi uz apkārtējo infrastruktūru ar transporta plūsmu modeli.

18. un 19. attēlā ir attēloti principiālie ielu šķērsprofili gan Eksporta ielai un Ūmeo ielai (ārpus lokālpārplānojuma teritorijas), gan iekškvartāla piebraucamajam ceļam. Eksporta ielai attēlota 1. kārtā, ar tramvaja līniju un pēc ielas pagarinājuma realizācijas divos atšķirīgos ielas posmos – uz dienvidiem un uz ziemeļiem no Eksporta ielas krustojuma ar Ūmeo ielu.



18. attēls. Principiālie ielu un ceļu šķēršprofili



19. attēls. Principiālie ielu un ceļu šķēršprofili

(2) Transportlīdzekļu novietnes

Ņemot vērā plānotās objekta funkcijas, izstrādātajā „Transporta plūsmu izpētē” ir secināts, ka teritorijā ir nepieciešamība izvietot dažādas autostāvvietas, dažādiem mērķiem:

- 1) Autostāvvietas, kas apkalpos ofisus, sporta un SPA zonas, degvielas uzpildes staciju, kā arī citas lokālpilnvarojumā iespējamās funkcijas. Autostāvvietu skaits jānosaka atbilstoši teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, kā arī LVS 190-7 „Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi”;
- 2) Autostāvvietas, kas apkalpo ro-ro pasažieru kuģu termināli, kruīza kuģu piestātnei:
 - Autobusu stāvlaukumi, kas var būt gan īstermiņa, gan ilgtermiņa;
 - Kravas automašīnu īstermiņa stāvlaukumi;
 - Vieglo automašīnu īstermiņa stāvvietas un ilgtermiņa stāvvietas.

Atbilstoši RVC un AZ TIAN (07.02.2006 Rīgas domes saistošie noteikumi Nr. 38.) ir aprēķināts nepieciešamais autonomietņu skaits apbūves funkcijām, kuras ir minētas šo noteikumu 73. apakšpunktā (skatīt 2. tabulu).

Tā kā stāvvietu skaitu ro-ro tipa kuģu (prāmju) terminālim un kruīza kuģu piestātnei nereglamentē pašreizējie Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi, tiek rekomendēts precīzu skaitu noteikt būvprojektā vadoties pēc situācijas citās ostās un faktisko autostāvvietu pieprasījumu. Ņemot vērā minēto, lokālpilnvarojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļauts minimāli nepieciešamais vieglā autotransporta stāvvietu skaits ro-ro tipa kuģu (prāmju) terminālā un kruīza kuģu piestātnes apkalpošanai – 100, un noteikts, ka papildus jāparedz nepieciešamās stāvvietas kravas autotransportam un pasažieru autobusiem, kā arī īslaicīgās stāvvietas operatīvajam transportam un vieglajiem taksometriem.

2. tabula. Minimāli nepieciešamā autonomietņu skaita aprēķins

Nr.	Objekts	Stāvvietu skaits uz aprēķina vienību		Papildus stāvvietu skaits uz aprēķina vienību		Stāvvietu skaits lokālpilnvarojuma teritorijā
		skaits	vienība	skaits	vienība	skaits
1.	Biroji	1	30-40 m ²	1	3 apmeklētāji vienlaicīgi	88
2.	Sporta un SPA zona	1	3 darba vietas	1	3 apmeklētāji vienlaicīgi	7
3.	Degvielas uzpildes stacija	1	5-20 darba vietas	1	2 klienti	5
4.	Daudzdzīvokļu nami	2	dzīvokļi	1	100 dzīvokļi	51
Kopā nepieciešams:						151

Ņemot vērā RVC un ZA TIAN 83. punktu, arī lokālpilnvarojumā ir noteikta prasība, ka kopējais autonomietņu skaits nedrīkst būt mazāks par 30 % no normatīvā autonomietņu skaita, vienlaikus nepārsniedzot kopējo normatīvo autonomietņu skaitu.

Saskaņā ar Transporta attīstības tematiskā plānojuma, kas izstrādāts RTP 2030 ietvaros, paskaidrojumu rakstā ietverta informācija, velosatiksmē no kopējās satiksmes sastāda 5 % satiksmes plūsmu, bet ir vērojama izteikta velosatiksmes sezonālitate, kas ir nozīmīgs izaicinājums turpmākai velosatiksmes attīstībai. Ņemot vērā pieaugošo velotransporta popularitāti, velosatiksmē Rīgā vidēji gadā pieaug par 20 %. Pieaugums ir novērojams kopš 2009. gada līdz mūsdienām. Pēc aptaujas datiem regulāri, vismaz reizi nedēļā, ar velosipēdu pārvietojas 18 % Rīgas pilsētas iedzīvotāju (Avots: „Latvijas riteņbraucēju apvienība”). Ņemot vērā minēto, lokālpilnvarojuma teritorijā ir ieteicams precizēt nepieciešamo velostāvvietu skaitu būvprojekta izstrādes laikā, paredzot ne mazāk kā 5 % no nepieciešamā autostāvvietu skaita. Pieaugot pieprasījumam pēc velonovietnēm pie konkrēta objekta, piemēram, pēc jauna veloceļa izbūves, vai citu iemeslu dēļ, konkrētā objekta apsaimniekotājs var ierīkot papildus/jaunas velostāvvietas, izbūvēto autostāvvietu vietā. Nepieciešamās velo novietnes var izvietot gan pazemes autostāvvietās, gan speciāli izbūvētās telpās ēku pirmajos stāvos, vai teritorijā.

(3) Dzelzceļa infrastruktūra

Rīgas brīvostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivtāšu pārceļšanai no pilsētas centra” īstenošanas ietvaros – tiks slēgta dzelzceļa stacija „Rīgas – Krasta” un attiecīgi nojaukta/demontēta Andrejsalas un šī lokālpārvaldes teritorijā esošā dzelzceļa infrastruktūra. Pirms sliežu ceļu demontāžas ir nepieciešams izveidot jaunu sliežu ceļu – ievadu Ekspostostā, kas veidos savienojumu ar dzelzceļa staciju „Zemitāni”.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir izdevusi būvatļauju būvobjektam „Rīgas tirdzniecības ostas dzelzceļa infrastruktūras pārbūve Ekspostas rajonā” (akceptēts būvprojekts un izdarīta atzīme par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi), kas paredz jauna dzelzceļa ievada būvniecību Ekspostostā (ārpus šī lokālpārvaldes teritorijas).

(4) Ūdens transports un kuģošanai nepieciešamā infrastruktūra

Lokālpārvaldes risinājumi paredz lokālpārvaldes teritorijā esošās piestātnes EO6 atjaunošanu un pārbūvi tādā apmērā, lai nodrošinātu plānoto pasažieru kuģu, ro-ro pasažieru kuģu un kruīza kuģu apkalpošanu.

Tiek plānots, ka piestātnes EO6 un EO7 (atrodas ārpus lokālpārvaldes teritorijas) vienlaicīgi spēs uzņemt līdz diviem kuģiem, kas var būt gan r-pasažieru kuģi, gan ro-ro pasažieru kuģi, gan kruīza kuģi. Bet lokālpārvaldes teritorijā varēs piestāt tikai viens kuģis, izmantojot esošo piestātņu EO6. Taču ņemot vērā „Transporta plūsmu izpēti” ietvaros apkopoto izejas datu informāciju, kā arī saskaņā ar MK 04.02.2020.noteikumu Nr. 77 „Rīgas brīvostas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 77) 116. punktu vienlaicīgas kuģu tauvošanās operācijas pie blakus esošām piestātnēm ir aizliegtas. Līdz ar to, kuģu apkalpošanai nepieciešamā infrastruktūra uz sauszemes tiek plānota un aprēķināta atbilstoši viena pasažieru vai kruīza kuģa apkalpošanai. Ņemot vērā MK noteikumu Nr. 77 prasības attiecībā uz drošu piestātņu ekspluatāciju, Rīgas brīvostas piestātņu tehniskās ekspluatācijas noteikumus, kā arī kuģošanas drošības noteikumus piestātne EO6 tiek noteikta kā teritorija ar ierobežotu publisko pieejamību.

Lokālpārvaldes teritorijā, kas noteikta kā teritorija ar īpašiem noteikumiem „Peldbūvju izvietojuma teritorija” (TIN131), paredzēta iespēja izvietot un/vai izbūvēt peldbūves un mazizmēra kuģu piestātnes Ekspostostas līča ūdens teritorijā.

MK 09.02.2016. noteikumi Nr. 92 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 92) nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas iekšējos ūdeņos, tai skaitā prasības satiksmes dalībniekiem un izvietotajām navigācijas zīmēm un ugunīm. Noteikumi attiecas uz Latvijas iekšējiem ūdeņiem no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi (piemēram, upes, ezeri) un ostu akvatorijām (turpmāk – iekšējie ūdeņi), līdz ar to arī uz lokālpārvaldes teritorijā iekļauto „Ūdeņu teritoriju” (Ū9) un „Ūdeņu teritoriju” (Ū10). Navigācijas zīmēm un ugunīm ir jāatbilst šajos noteikumos minētajām prasībām (8.nodaļa un 3. pielikuma I nodaļa). Atļauts uzstādīt arī citas navigācijas zīmes un ugunis, ja tās atbilst Eiropas iekšējo ūdeņu kodeksā (CEVNI kodekss) noteiktajam. Lai saskaņotu projektu par navigācijas zīmju un ugunu izvietojumu (turpmāk – projekts) ostas teritorijā, projekta izstrādātājs Jūras administrācijā iesniedz attiecīgās ostas kapteiņa apstiprinātu projektu.

MK Noteikumu Nr. 92 6. punkts nosaka, ka kuģojot ostas akvatorijā, papildus jāievēro attiecīgās ostas noteikumus, kas šajā gadījumā ir MK noteikumi Nr. 77. MK noteikumi Nr. 77 nosaka iekšējo kārtību un kuģošanas drošības prasības Rīgas brīvostā unatbilstoši to 2.2.1. apakšpunktam, Rīgas Brīvostas galvenais kuģu ceļš ir ieeja upes (Daugava) grīvā no pieņemšanas bojas “B” un kanāls Daugavā līdz Vanšu tiltam, bet vispārīgā gadījumā kuģu ceļš ir – mākslīgi izveidots, atbilstoši aprīkots ar navigācijas līdzekļiem (bojas, vadlīnijās) kanāls ostas akvatorijā un tās pieejā, droši izmantojams jūras kuģiem. Saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 77, nepieciešams nodrošināt kuģu pieeju piestātnei (ūdenstilpes daļa starp galveno kuģa ceļu un piestātņi, kas nepieciešama kuģošanai, kuģu manevriem, pietauvošanas un attauvošanas operācijām) un no šķēršļiem brīvu kuģu piestāšanās joslu pie piestātnes (ūdenstilpes josla, kas nav šaurāka par 35 metriem). Stacionāro navigācijas zīmju darbības raksturu un peldošo navigācijas tehnisko līdzekļu izvietojumu nosaka ostas kapteinis, bet navigācijas tehnisko līdzekļu darbību nodrošina komersanti, kuriem ir noslēgti līgumi ar Rīgas brīvostas pārvaldi par komercdarbības veikšanu ostā. Piestātnes lietotājs ir atbildīgs par piestātnes sanitāri higiēniskā stāvokļa uzturēšanu atbilstoši normatīvajiem aktiem.

Ņemot vērā, ka lokālpārplānojuma teritorijā ir jau esoša Rīgas Brīvostas īpašumā esoša pietātnē (EO-6), tad nav nepieciešams ierīkot jaunu kuģu ceļu vai kuģu pietātnē.

(5) Sabiedriskā transporta attīstība

„Transporta plūsmu izpētes” ietvaros tika aplūkoti dažādi sabiedriskā transporta organizēšanas varianti:

- ar autobusu un/vai trolejbusu, izveidojot pieturvietas un jaunu maršrutu;
- ar tramvaju, izveidojot jaunus sliežu ceļus un jaunas pieturvietas termināļa tuvumā;
- ar vilcienu.

Atbilstoši teritorijas plānotajām funkcijām, sabiedriskais transports ir vitāli svarīgs teritorijas apmeklētājiem, kas gan teritorijā ierodas ar kuģi vai dodas uz kuģi, kā arī teritorijas citu funkciju nodrošināšanai. Eksportostas un tai pieguļošās teritorijas lokālpārplānojumā tika piedāvāts izveidot jaunu sabiedriskā transporta maršrutu – autobusa vai trolejbusa maršrutu, pa Eksporta ielu, kas apkalpotu teritorijas, kur esošajā situācijā ir zems sabiedriskā transporta nodrošinājums. Tādēļ pēc iespējas ātrāk ir jārod iespēja izveidot sabiedriskā transporta maršrutu, kas gan nākotnē apkalpos šo lokālpārplānojuma teritoriju, gan uzreiz spēš apkalpot gan Eksportostas teritorijas, gan jau esošās apbūvētās teritorijas.

Tramvaja infrastruktūrai lokālpārplānojuma ietvaros tika izskatīti dažādi varianti, kuri savietoti gan ar esošajiem un projektētajiem sliežu ceļiem uz Eksporta ielas un Pētersalas ielas, gan sliežu ceļiem, kas paredzēti Andrejsalas detālpārplānojumā. Tramvaja sliežu trajektorija lokālpārplānojuma teritorijā ir noteikta, lai nākotnē būtu arī iespējama sliežu ceļu turpināšana uz ziemeļiem Eksportostas teritorijā, ja rodas tādas iespējas un nepieciešamība. Ņemot vērā “Transporta plūsmu izpētes” ietvaros izstrādāto perspektīvās tramvaja līnijas novietojumu lokālpārplānojuma teritorijā tika noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Tramvaja infrastruktūras attīstības teritorija” (TIN73).

„Transporta plūsmu izpētes” ietvaros tika izskatīts arī iespējama dzelzceļa stacijas novietojums un kā piemērotākā vieta ir noteikta zona ārpus lokālpārplānojuma teritorijas, kur sliežu ceļu taisnajā posmā būtu iespējams izskatīt iespēju par dzelzceļa stacijas realizāciju, ja nākotnē tādas iespējas un nepieciešamība rodas.

(6) Gājēji un un velosliņņu tīkls

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz nepieciešamību gar Eksporta ielu izbūvēt gājēju ietves, kā arī ierīkot regulējamu krustojumu ar gājēju pārejām Eksporta ielas un Ūmeo ielas krustojumā, nodrošinot drošu un ērtu gājēju un velobraucēju kustību.

Ņemot vērā veloinfrastruktūras attīstības plānus, velosliņņi būtu jāparedz gan gar Eksporta ielu abās pusēs, gan gar Lugažu ielu vismaz vienā ielas pusē (apbūves pusē). Tā ar perspektīvo Ūmeo ielu tiek rekomendēts izveidot velosliņņu līdžīgi kā tas paredzēts Skanstes apkaimes teritorijas lokālpārplānojumā.

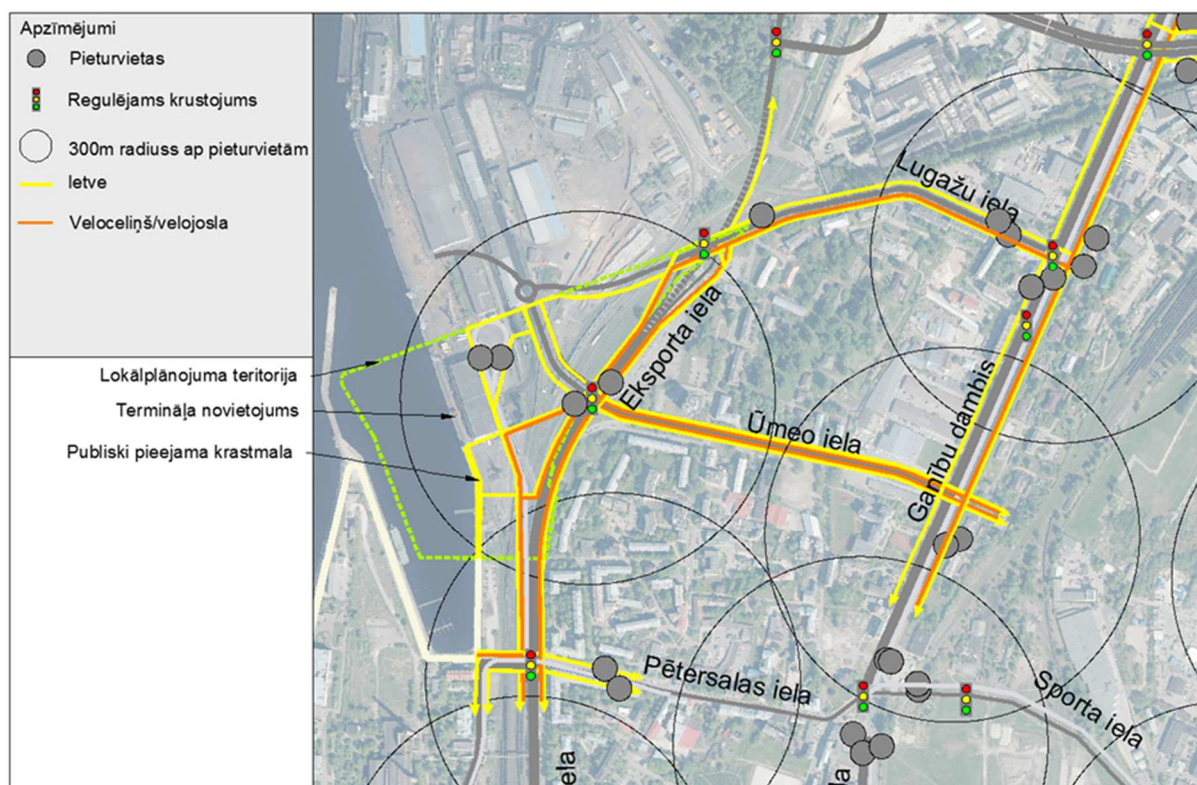
Gājēju un velosliņņistu kustība paredzēta arī gar Daugavu, pa lokālpārplānojuma teritorijā paredzēto gājēju promenādi, kā arī tās savienojumā ar Eksporta ielu (skatīt Paskaidrojuma raksta nodaļu „Publiskās ārtelpas attīstības risinājumi”).

Sagaidāms, ka līdz tramvaja infrastruktūras realizācijai lokālpārplānojuma teritorijā, tuvākās pieturvietas būs autobusa vai trolejbusa pieturvietas, kas būs izvietotas ap perspektīvās Ūmeo ielas krustojumu. Savukārt, tuvākās tramvaja pieturvietas būs uz Pētersalas ielas. Nedaudz tālāk atradīsies arī pieturvietas ap anību dambi un Lugažu ielas krustojumu, kas arī varētu piesaistīt cilvēku plūsmas, jo, iespējams, nodrošinātu plašāku galamērķu skaitu. Tādēļ primāri ir nodrošināt ietvju savienojumus šajos virzienos.



20. attēls. Sabiedriskā transporta un pieturvietu izvietojuma shēma pēc Eksporta ielas pagarinājuma realizācijas

Avots: „Transporta plūsmu izpēte”, SIA „Transportbūvju konsultācijas”, 2019



21. attēls. Ietvju un velociņu shēma pēc Eksporta ielas pagarinājuma realizācijas

Avots: „Transporta plūsmu izpēte”, SIA „Transportbūvju konsultācijas”, 2019

3.5. Inženiertehniskās apgādes infrastruktūras attīstības risinājumi

Lokālpārvaldības teritorijai ar apkārtējo teritoriju ir esošs inženiertīklu nodrošinājums. Visi inženierapgādes tīkli, pie kuriem iespējams pievienot plānotos objektus lokālpārvaldības teritorijā ir iebūvēti piegulošajā Eksporta ielā. Ņemot to vērā, plānotā inženierapgāde tiek plānota atbilstoši pieejamajām komunikācijām. Konkrētu inženiertehniskās apgādes objektu izvietojums jānosaka un jāprecizē būvprojektēšanas laikā, atkarībā no plānotā ēku un būvju izvietojuma zemesgabala.

Visu inženiertīklu un objektu pārbūves nepieciešamība, izvietojums un pieslēgumi jāprecizē turpmākās projektēšanas procesā (būvprojektu izstrādes ietvaros), paredzot tehniski un ekonomiski izdevīgākos risinājumus. Pirms būvprojekta izstrādes jāpieprasa inženierinfrastruktūras izbūvei nepieciešamos atbildīgo institūciju tehniskos noteikumus.

Veicot ēkas projektēšanu un būvniecību, kā arī izbūvējot jaunas inženierkomunikācijas jāievēro Ministru kabineta noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums”, kā arī citi spēkā esošie Latvijas būvnormatīvi un standarti.

Esošo inženiertīklu izvietojums grafiski attēlots lokālpārvaldības sadaļā „Teritorijas pašreizējās izmantošanas apraksts”. Esošo un plānoto inženiertīklu ekspluatācijas aizsargjoslas nosaka turpmākās projektēšanas un inženiertīklu izbūves gaitā, atbilstoši inženiertīklu faktiskajam izvietojumam, saskaņā ar būvprojektu un izpilduzmērījumiem.

(1) Elektroapgāde

Elektroapgādes projektēšana un būvniecība ir īpaša būvniecība, kura jāveic saskaņā ar MK 30.09.2014. noteikumiem Nr. 573 „Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvniecība”. 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 detālpārvaldības plānojumā. 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.

Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības teritorijā elektroapgāde tiek nodrošināta ar SIA „RTO elektrotīkli” u.c. piederošiem vidēja sprieguma kabeļiem un objekts ir nodrošināts ar nepieciešamo elektrojaudu, kas, iespējams, būs pietiekama arī plānoto objektu elektroapgādei, lokālpārvaldības risinājumi neparedz jaunu pieslēgumu izbūvi un/vai elektrojaudas palielinājumu. SIA „RTO Elektrotīkli” pārziņā esošā elektrotīkla pārbūve un/vai paplašināšana jārisina būvprojektēšanas posmā, veicot konkrētu objektu būvniecību, bet netiek risināta lokālpārvaldības ietvaros.

Konkrēts nepieciešamās elektrojaudas aprēķins, sadales skapju (sadales punktu) izvietojums un citi elektroapgādes objekti, kā arī 0,4 kV elektroapgādes tīkls jāparedz ēku un būvju būvprojekta stadijā.

Izstrādājot būvprojektus, jānovērtē nepieciešamība veikt 110kV elektrolīnijas pārbūvi. Jāievēro nepieciešamie savstarpējie horizontālie un vertikālie attālumi saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu „Inženiertīklu izvietojums” (šobrīd – LBN 008-14). Pārbūves nepieciešamības gadījumā, pirms projekta saskaņošanas ar AS „Augstsprieguma tīkla”, jāierosina un jāveic elektrolīnijas pārbūves projekta izstrāde. Visus izdevumus, kas saistīti ar elektrolīniju iespējamo pārbūvi, projektēšanu un būvniecību, apmaksā pārbūves ierosinātājs. Būvprojektu izstrādāšanai, kuru teritorija atrodas elektrolīnijas aizsargjoslā, sagatavojot nepieciešamos topogrāfiskos plānus, jānosaka precīza 110kV pazemes kabeļu elektrolīnijas atrašanās vieta un dziļums. Jāņem vērā, ka no 110 kV pazemes kabeļa līnijas līdz brauktuves malai jābūt ne mazāk 2 metriem.

MK 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 minēto noteikumu 3. punktam, lietotāja elektroietaišu pieslēgšana elektroenerģijas sistēmai vai atļauto slodžu palielināšana notiek saskaņā ar regulatora apstiprinātiem sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem.

(2) Elektronisko sakaru tīkli

Plānojot jaunus elektronisko sakaru tīklus un objektus jāparedz to novietne ielu sarkano līniju zonā zem gājēju ietvēm vai zaļajām zonām. Nepieciešamās jaunbūvējamās, pārbūvējamās un/vai saglabājamās sakaru komunikācijas un inženiertīklu izvietojums lokālpārvaldības teritorijā tiks risināts objekta būvprojektēšanas posmā, ņemot vērā projektējamās ēkas apjomus, izvietojumu un funkcijas.

Saskaņā ar likumu „Elektronisko sakaru likums” III nodaļas, 18. panta, 4. apakšpunktu, elektronisko sakaru tīklu pēc nekustamā īpašnieka vai valdītāja prasības pārvieto par attiecīgā nekustamā īpašnieka vai valdītāja līdzekļiem.

Ēkas iekšējos telekomunikāciju tīklus jāizbūvē pēc nepieciešamības, ievērojot normatīvos aktus un „Eiropas standarta NE 50173 1 2002” tehniskās prasības. Kabeļu kanalizācijas ievada trases izvietojumu jāprecizē un jānosaka būvprojektēšanas gaitā, lai esošās un projektējamās kabeļu kanalizācijas akas atrastos ārpus piebraucamo ceļu braucamās daļas, zaļajā zonā vai zem gājēju ietvēm. Zem ēku pamatiem kabeļu ieguldīšana nav atļauta. Pirms elektroniskā tīkla izbūves ar ģeodēzisko mērījumu palīdzību jābūt noteiktām un atzīmētām ceļu sarkano līniju robežām un veiktiem planēšanas darbiem.

(3) Ūdensapgāde un kanalizācija

Ūdensapgāde tiek paredzēta no pilsētas centralizētā un ostas teritorijā esošā ūdensvada, kas atrodas lokālpārvaldības teritorijā un tai piegulošajā Eksploatacija ielā. Sadržīves notekūdeņi no lielākās lokālpārvaldības teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos. Minētās izbūvētās inženierkomunikācijas var nodrošināt lokālpārvaldības teritorijas nepieciešamo ūdensapgādi un kanalizācijas notekūdeņu novadīšanu. Jaunbūvējamo ūdensapgādes un saimnieciskās kanalizācijas tīklu risinājumi apbūves teritorijā jānosaka būvprojektēšanas posmā, atkarībā no plānoto ēku un objektu izvietojuma un nepieciešamajām jaudām.

Nemot vērā, ka lokālpārvaldības teritorija ir nodrošināta ar centralizēto ūdensapgādi un kanalizāciju, kas, iespējams, būs pietiekami arī plānoto objektu apgādei, bet jaunu pieslēgumu izbūves vietas jārisina būvprojektā, lokālpārvaldības risinājumi šobrīd neparedz jaunu tīklu un pieslēgumu izbūvi lokālpārvaldības teritorijā.

Realizējot plānotos Eksporta ielas pārbūves risinājumus (t.sk. 1. kārtas pārbūvi) un/vai tramvaja līnijas pagarinājumu lokālpārplānojuma teritorijā, uzsākot būvprojektēšanu jāizvērtē nepieciešamība veikt arī esošā Rīgas pilsētas centralizētā sadzīves kanalizācijas un ūdensapgādes tīkla pārbūvi, t.sk. esošo komunikāciju demontāžu un pārvietošanu (izbūvi), nodrošinot normatīvajiem aktiem atbilstoši inženierkomunikāciju izvietojumu ielas telpā.

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz atdalīt sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīklu no lietus notekūdens novadīšanas tīkla. Sadzīves un ražošanas notekūdeņu novadīšana ir paredzēta Rīgas pilsētas centralizētajos notekūdeņu tīklos.

(4) Ugunsdrošība

Ugunsdrošības prasības, kas fiziskajām un juridiskajām personām jāievēro, lai novērstu un sekmīgi dzēstu ugunsgrēkus kā arī mazinātu to sekas nosaka MK 19.04.2016. noteikumi Nr. 238 „Ugunsdrošības noteikumi”. MK 30.06.2015. noteikumu Nr. 326 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves” (turpmāk tekstā – LBN 222-15) 21.punkts nosaka, ka *ārējās ugunsdzēsības ūdens patēriņu viena ugunsgrēka dzēšanai dzīvojamām ēkām, noliktavām, ražotnēm un publiskām būvēm aprēķina pēc šī būvnormatīva pielikuma 5.tabulas kā būvei ar lielāko nepieciešamo ūdens patēriņu. Ņemot vērā LBN 222-15 5.tabulā noteikto, ārējās ugunsdzēsības ūdens patēriņš (l/s) viena ugunsgrēka dzēšanai lokālpārplānojuma teritorijā plānotajai lielākajai būvei – termināļa ēkai, neatkarīgi no ēkas ugunsnoturības pakāpes ir ne mazāk kā 30 l/s, ja ēka tiek izbūvēta vismaz 3 stāvu augstumā.*

LBN 222-15 155. punkts nosaka, ka *Ugunsdzēsības hidrantus ūdensvada tīklā izvieto tā, lai nodrošinātu katras ēkas vai būves ārējo ugunsdzēsību no vismaz diviem hidrantiem, ja ugunsdzēsības šļūteņu garums ir līdz 200 metriem.* Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā atrodas vairāki SIA „Rīgas ūdens” pārziņā esoši ugunsdzēsības hidranti, kā arī lokālpārplānojuma teritorijā ir izbūvēti ostas teritorijas nodrošināšanai paredzēti hidranti. Jaunus ugunsdzēsības hidrantus izbūvē saskaņā ar Latvijas standartiem LVS EN 14339 „Apakšzemes ugunsdzēsības hidranti”, LVS EN 14384 „Virszemes ugunsdzēsības hidranti” un LVS 187 „Ugunsdzēsības hidrantu nacionālās prasības”. Jāņem vērā nepieciešamie ūdens patēriņi ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai, kā arī saimnieciskām un sadzīves vajadzībām.

Izbūvējot jaunas ēkas un būves jānodrošina to ugunsdrošība atbilstoši MK 30.06.2015. noteikumiem Nr. 333 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 „Būvju ugunsdrošība””, MK 19.04.2016. noteikumiem Nr. 238 „Ugunsdrošības noteikumi” un MK 30.06.2015. noteikumi Nr. 326 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves””.

Ugunsdrošības atstarpes starp ēkām un būvēm jānosaka ēku un būvju tehniskajos projektos saskaņā ar spēkā esošajiem Latvijas būvnormatīviem atbilstoši LBN 201-15 „Būvju ugunsdrošība” noteikumu prasībām un tā izpildei piemērojamiem standartiem.

(5) Gāzapgāde un siltumapgāde

Saskaņā ar Rīgas domes 18.12.2019. saistošajiem noteikumi Nr. 97 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” un Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta tīmekļvietnē mvd.riga.lv publicēto informāciju lokālpārplānojuma teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā aizliegts būvēt vai ierīkot iekārtas, kas izmanto ogles siltumenerģijas ražošanai vai tehnoloģisko procesu nodrošināšanai.

Eksporta ielā ir izvietoti AS „RĪGAS SILTUMS” siltuma tīkli Dn500 mm un Dn200 mm. Esošo siltumvadu pārbūves nepieciešamība un risinājumi jānosaka būvprojektēšanas posmā, atkarībā no plānoto ēku un objektu izvietojuma un nepieciešamajām jaudām.

Lokālpārplānojuma teritorijā gāzes apgāde iespējama no esošā AS „RĪGAS SILTUMS” piedrošā 400 dn gāzes vada, kas izbūvēts Eksporta ielā. Ja īstenojot konkrētu objektu nepieciešams gāzes apgādes pieslēgums pie esošajiem gāzapgādes tīkliem, tehniskos noteikumus objekta gāzes apgādei patērētājam jāpieprasa Sabiedrības gāzapgādes attīstības departamenta Klientu piesaistes daļā pēc lokālpārplānojuma apstiprināšanas pašvaldībā. Izstrādājot būvprojektus par jaunu ielu, ceļu, tramvaja līniju pārbūvi vai jaunbūvi, lai nodrošinātu piekļuvi teritorijai, jāņem vērā esošos gāzes vadus un jānodrošina to saglabāšana

vai nepieciešamības gadījumā jāparedz pārlikšana. Būvprojekts jāaskaņo ar AS „ASO” gāzapgādes attīstības departamentu un AS „ASO” Rīgas iecirkni.

(6) Lietus kanalizācija

Lokālpārvaldības risinājumi paredz lietus notekūdeņu novadīšanu Daugavā, paredzot to priekšattīrīšanu, tādējādi nodrošinot novadāmo lietus notekūdeņu kvalitātes atbilstību Rīgas domes 15.11.2011. saistošo noteikumu Nr. 147 „Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi” 2. pielikumam.

Ņemot vērā, ka lokālpārvaldības teritorijā ir izbūvēta lokāla lietus notekūdeņu novadīšanas sistēma, kas, iespējams, būs jāpārbūvē plānoto objektu izvietojumam un nodrošināšanai, lokālpārvaldības risinājumi neparedz jaunu pieslēgumu izbūvi pie pilsētas centralizētās lietus notekūdeņu sistēmas. Esošo lietus kanalizācijas tīklu un objektu pārbūves nepieciešamība un risinājumi jānosaka būvprojektēšanas posmā, atkarībā no plānoto ēku un objektu izvietojuma un nepieciešamajām jaudām.

(7) Pretplūdu aizsardzība un teritorijas inženiertehniskā sagatavošana

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” (apstiprinātas ar Rīgas domes 20.11.2012. lēmumu Nr. 5534). Vadlīniju izstrādē par pamatu tika ņemti projektā līdz šim īstenoto pētījumu rezultāti un iegūtā informācija.

Lokālpārvaldības teritorijas daļu applūstamības iespējamība ir ļoti maza (0,5 %) – reizi 200 gados. Applūstamības iespējamība gar krasta līniju ir augstāka. Saskaņā ar „Rīga pret plūdiem” ietvaros veikto pētījumu analīzes rezultātiem Rīgas pilsētu rekomendēts aizsargāt no plūdiem, kādi tuvās nākotnes (2021.-2050. g.) klimatā iespējami ar 1 % varbūtību jeb reizi 100 gados. Līdz ar to lokālpārvaldības teritorijai nav izstrādāti konkrēti pretplūdu pasākumi.

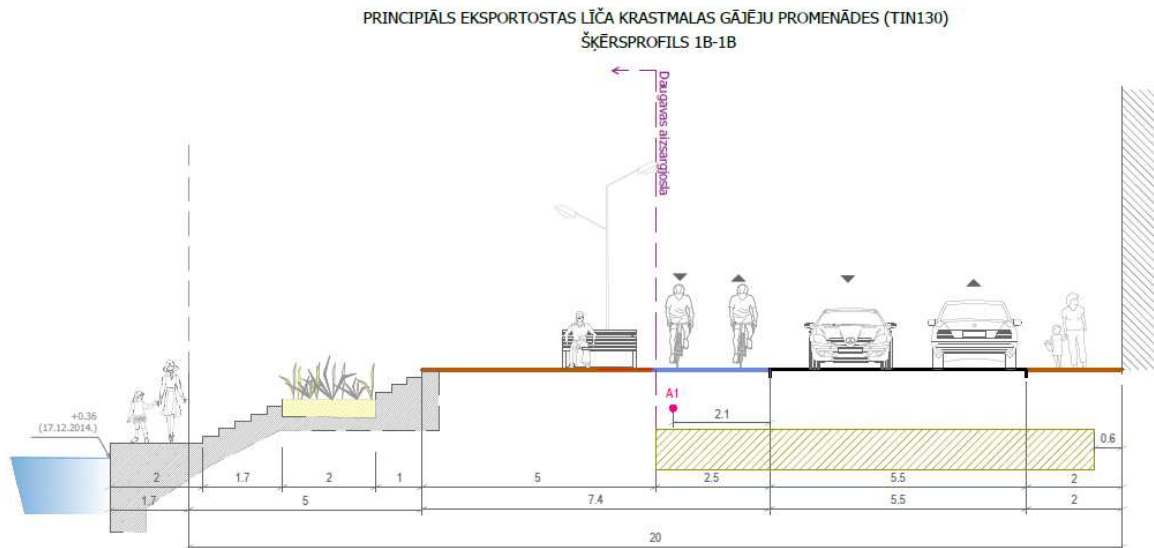
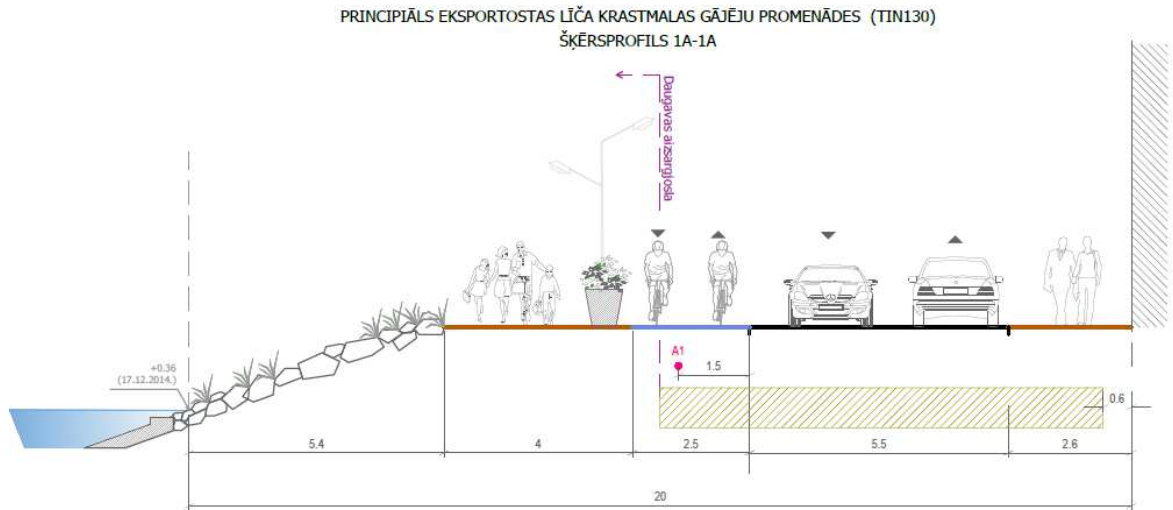
Lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļauti nosacījumi teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas veikšanai, tostarp noteikts, ka visā lokālpārvaldības teritorijā atļauts veikt teritorijas kolmatēšanu (uzbēršanu).

3.6. Publiskās ārtelpas attīstības risinājumi

Lokālpārvaldības risinājumi paredz esošo slēgto un daļēji slēgto ostas un dzelzceļa infrastruktūras teritoriju pārsvarā atvērt publiskai izmantošanai un no jauna plānot un iekārtot arī publisko ārtelpu. Lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļautas galvenās prasības kas jāievēro turpmāk plānojot un attīstot publisko ārtelpu.

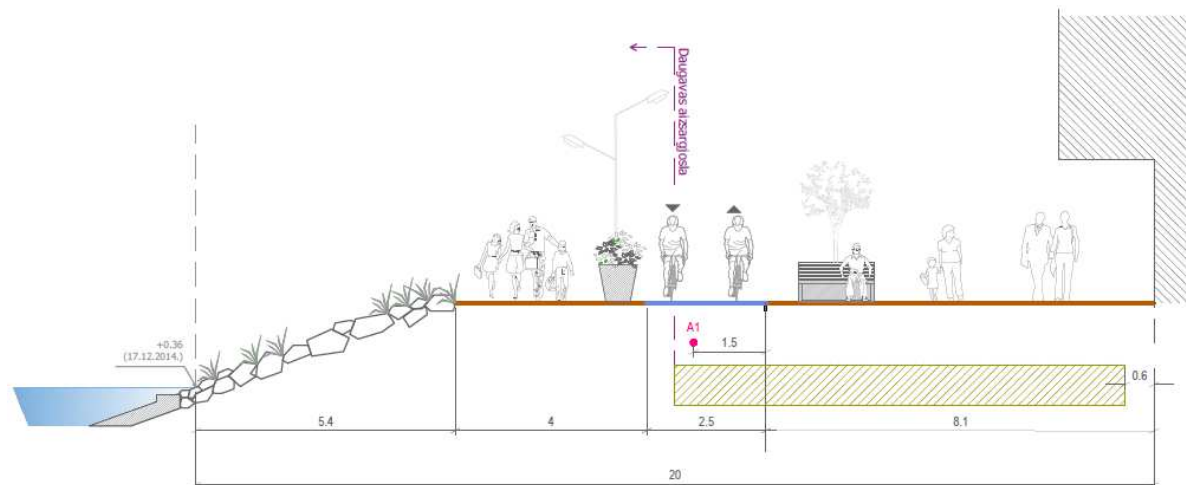
Lai nodrošinātu plānotās gājēju promenādes Andrejsalā turpinājumu arī šī lokālpārvaldības teritorijā gar Ekspertizējamās līča krastmalu, ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Ekspertizējamās līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130). Lokālpārvaldības teritorijas daļā jāparedz tās savienojums un vienots labiekārtojums ar „Andrejsalas detālpārvaldības” plānoto gājēju promenādi.

Plānotās gājēju promenādes ieteicamie savienojumi ar Eksperta ielu un plānotajām sabiedriskā transporta pieturvietām grafiski attēlotas 21. attēlā „Ietvju un veloceļu shēma pēc Eksperta ielas pagarinājuma realizācijas” (Avots: „Transporta plūsmu izpēte”, SIA „Transportbūvju konsultācijas”, 2019), bet grafiskās daļas plānā „Funkcionālais zonējums” noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – „Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134). Lokālpārvaldības ietvaros ir izstrādāti priekšlikumu varianti gan gājēju promenādes, gan krastmalas labiekārtojuma, gan gājēju savienojošā ceļa (koridora) attīstībai.



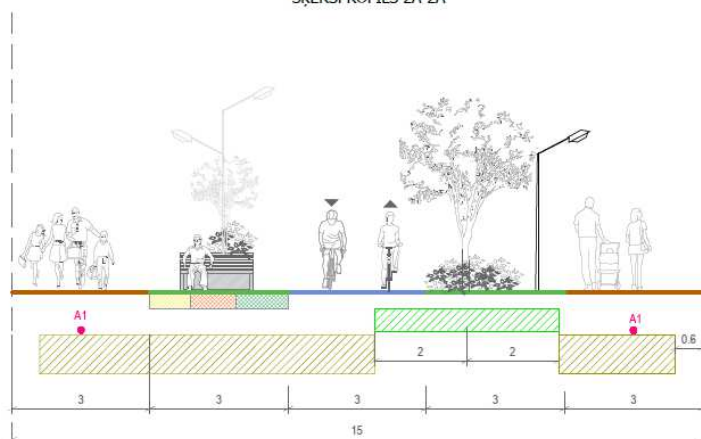
22. attēls. Gājēju promenādes principiālie šķēršprofili 1A, 1B, 1C

PRINCIPIĀLS EKSPORTOSTAS LĪČA KRASTMALAS GĀJĒJU PROMENĀDES (TIN130)
ŠĶĒRSPROFILS 1D-1D

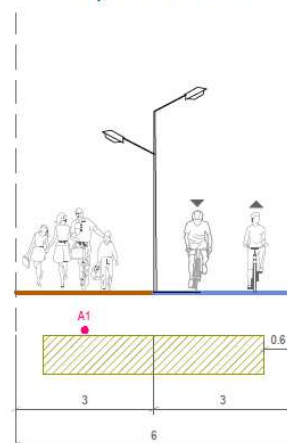


23. attēls. Gājēju promenādes principiālais šķēršprofils 1D

PRINCIPIĀLS GĀJĒJU UN VELOSATIKSMES KUSTĪBAS KORIDORA (TIN134)
ŠĶĒRSPROFILS 2A-2A



PRINCIPIĀLS GĀJĒJU UN VELOSATIKSMES
KUSTĪBAS KORIDORA (TIN134)
ŠĶĒRSPROFILS 2B-2B



APZĪMĒJUMI

Bauktuve ar bortakmeni

Ietve

Daugavas aizsargjosla

Ielu apstādījumu josla

Potenciāla ziemiešu/vasaras puķu stādījumu zona

Potenciāla ziemiešu/vasaras puķu/krūmu stādījumu zona

Potenciāla ziemiešu/vasaras puķu/krūmu/koku stādījumu zona

Ūdens (Daugava)

Potenciālā inženierkomunikāciju izvietouma zona

Koku stādījumu zona bez inženierkomunikācijām

Plānotais apgaismes kabelis

24. attēls. Principiālais gājēju promenādes un velosatiksmes koridora šķēršprofils 2A un 2B, šķēršprofilu apzīmējumi

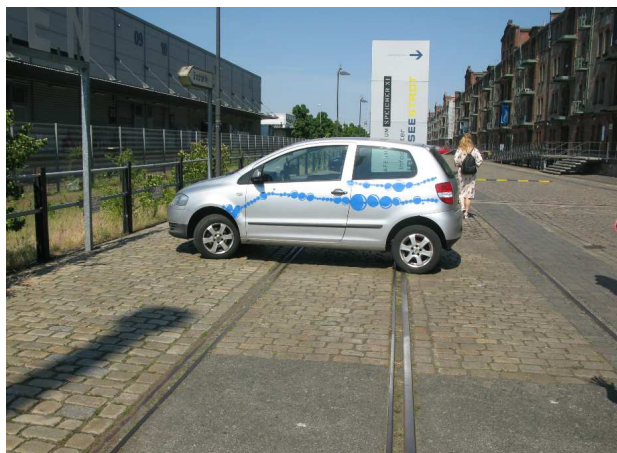
Zemes vienības un to daļas, kas paredzētas kā publiskā ārtelpa, aizliegts nožogot. Lokālpārplānojuma teritorijā drīkst iežogot teritorijas, kur funkcionāli nepieciešams ierobežot publisku piekļuvi, piemēram, nodrošinot drošu kuģu apkalpi un pasažieru drošību ostā, ievērojot MK noteikumus Nr. 77, kā arī citus normatīvos aktus.

Teritorijas labiekārtojumā ieteicams saglabāt teritorijas industriālās apbūves arhitektonisko raksturu, un gan ēkās, gan labiekārtojuma elementos var pielietot šādām teritorijām raksturīgo ķieģeļu stilu un tā elementus. Kā labiekārtojuma elementus teritorijas apstādījumu vai gājēju ceļu zonā ieteicams saglabāt arī atsevišķus dzelzceļa sliežu posmus (kā piemērus skatīt 27. attēlu), kā daļu no gājēju ceļu seguma, un papildus vēlams izmantot arī vēsturisko akmens bruģi, to kombinējot ar mūsdienīgiem ceļu ieseguma materiāliem.

Izstrādājot būvniecības ieceres dokumentāciju, konkrētas būvniecības drīkst atdalīt ar publiskās ārtelpas joslu (piebrauktuve vai gājēju ceļš) vai segtu publisku pasāžu, ņemot vērā lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus ietvertu noteikumu, ka vienlaidu būvniecības frontes maksimālais garums ir 60 metri.

Publiskā laukuma, kuģu piestātnes un gājēju promenādes teritorijas labiekārtojums risināms būvniecības ieceres dokumentācijā, nodrošinot gan vienota dizaina pielietojumu, gan teritorijas daudzfunkcionālu izmantošanu.

Veicot publisko ēku projektēšanu, būvniecības ieceres dokumentācijā jāparedz speciāli pasākumi (arī speciāls aprīkojums) pieejamas vides nodrošināšanai cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem, atbilstoši normatīvo aktu prasībām.



25.-28. attēls. Vācijas pilsētas Brēmenes ostas teritorijas revitalizācija, saglabājot vēsturisko ostas industriālā apbūves raksturu ēkās un labiekārtojumā (Foto: M.Kalvāne, 2018)

3.7. Sociālā infrastruktūra un pakalpojumu pieejamība

Sociālā infrastruktūra ir izglītības, zinātnes, ārstniecības, veselības aprūpes, rehabilitācijas, sociālās aprūpes (t.sk. sociālās mājas) un pārvaldes iestādes, kā arī publiskie rekreācijas, kultūras un sporta objekti un to izkārtojums kādā teritorijā.

Ņemot vērā apstiprināto darba uzdevumu lokālpārvaldes izstrādei, lokālpārvaldes izstrādes ietvaros jānosaka sociālās infrastruktūras nepieciešamība un izveides nosacījumi atbilstoši lokālpārvaldes teritorijas funkcionāli telpiskajai attīstībai un prognozējamam iedzīvotāju un strādājošo skaitam.

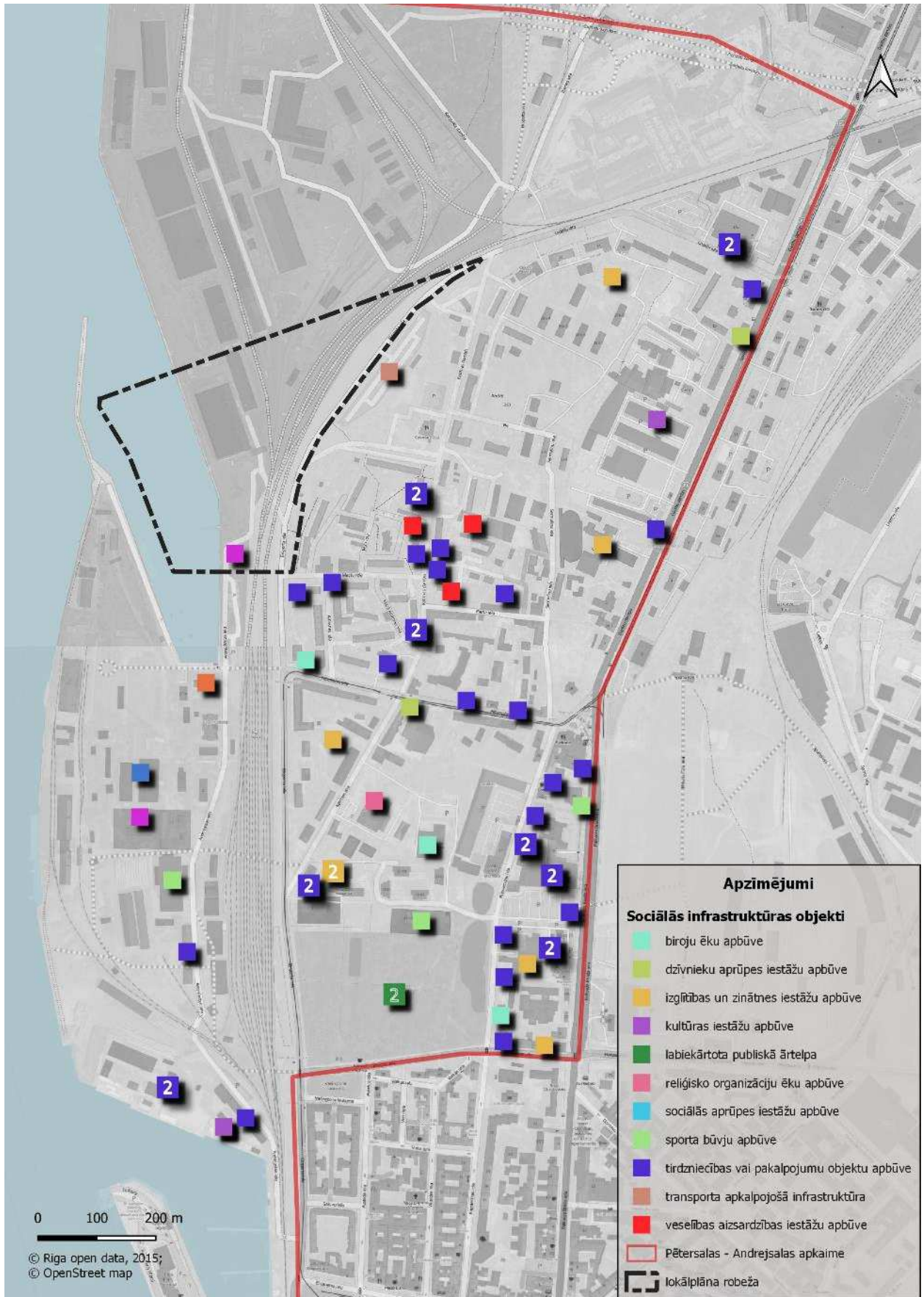
Izstrādājot lokālpārvaldes tika veikta ne tikai lokālpārvaldes teritorijas, bet arī plašākas teritorijas izpēte, lai novērtētu esošo sociālās infrastruktūras un pakalpojumu pieejamību Pētersalas – Andrejsalas apkaimē. Izpēti veikšanai tika izvēlēta teritorija starp Lugažu ielu, Ķanību dambi, Hanzas ielu un Daugavu, ietverot arī lokālpārvaldes teritoriju.

Izpēti ietvaros primāri tika analizēti un kartēti iedzīvotājiem pieejamie sociālās infrastruktūras objekti (skatīt 29. attēlu), kā piemēram – biroji, dzīvnieku aprūpes iestādes, izglītības un zinātnes iestādes, veselības aizsardzības iestāžu apbūve, kultūras iestādes, parki, sporta būves, tirdzniecības un pakalpojumu objekti, utml. Ņemot vērā, ka lokālpārvaldes teritorijas attīstība ir saistīta ar pasažieru termināļa un pietāpņu ierīkošanu, atsevišķi tika analizēti arī pilsētas viesu un tūristu vajadzībām un interesēm piemērotie objekti (skatīt 30. attēlu), kā, piemēram, sabiedriskās ēdināšanas objekti, naktmītnes (apartamenti un viesnīcas) un dažādi atpūtas un izklaides objekti.

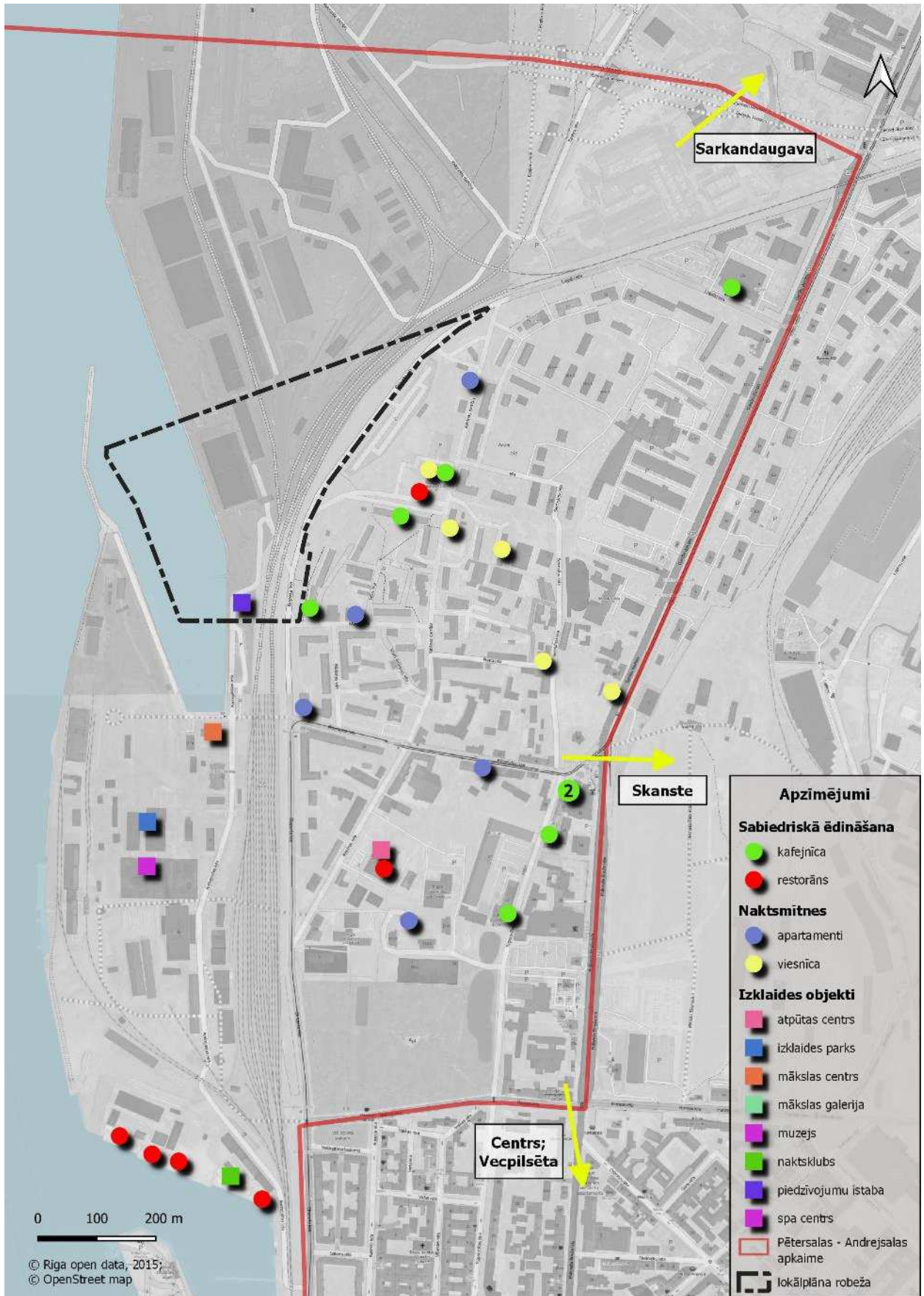
Ņemot vērā, ka apkaimē ir pieejami dažāda veida gan sociālās infrastruktūras objekti, gan pakalpojumu, atpūtas un izklaides objekti, kā arī lokālpārvaldes teritorija atrodas Rīgas centra tiešā tuvumā, secināms, ka nepieciešamo pakalpojumu pieejamība kopumā ir vērtējama kā laba.

Saskaņā ar lokālpārvaldes ietvaros veikto aprēķinu vajadzībām pieņemto teritorijas attīstības iespējamo scenāriju, tiek prognozēts, ka lokālpārvaldes teritorijā varētu tikt nodarbināti ~120 darbinieki (biroji, terminālis, SPA un sporta zona, degvielas uzpildes stacija), kā arī tiek pieņemts, ka lokālpārvaldes teritorijā var uzbūvēt ~100 dzīvokļus.

Saskaņā ar Centrālās statistikas datu bāzes informāciju 2018. gadā Rīgā vidēji ir reģistrēti 2,14 iedzīvotāji uz vienu mājāsaimniecību (data.csb.gov.lv/, resurss apskatīts 02.05.2019.). Līdz ar to aprēķinos izmantotais prognozētais iedzīvotāju skaits lokālpārvaldes teritorijā ir ~214 iedzīvotāji (skatīt 3. tabulu).



29. attēls. Sociālās infrastruktūras un pakalpojumu objektu nodrošinājums



30. attēls. Sabiedriskās ēdināšanas, izklaides un viesu izmitināšanas objektu nodrošinājums

Sociālās infrastruktūras objektu aprēķina vienības:	Nepieciešamais skaits (gab.)/platība (m ²) lokālpārvaldības teritorijā	Nodrošinājums
1. Minimālais apzaļumojums 5000 m ² uz 1000 iedzīvotājiem	min. 1070 m ²	Lokālpārvaldījumā ir plānots attīstīt Daugavas krastmalu, kā publiski pieejamu, labiekārtotu gājēju promenādi. Lokālpārvaldības teritorijā tiek paredzētas minimāli nepieciešamā apstādījumu platība.
2. Sporta objekti – mēģinājuma laukumi 1000 m ² uz 1000 iedzīvotājiem	min. ~250 m ²	Lokālpārvaldības risinājums paredz iespēju plānotās apbūves kompleksā (iekšelpās) izvietot sporta objektu (kopā ar SPA) ar platību ~ 2800 m ² .
3. Pirmskolas izglītības iestāde - 1 vieta uz 15 iedzīvotājiem; pirmskolas izglītības iestādes teritorija nav mazāka par 20 m ² uz vienu bērnu	14 vietas	Lokālpārvaldības risinājumi neparedz iespēju ierīkot pirmskolas izglītības iestādi, jo teritorija nav piemērota šādai funkcijai.
4. Vispārējās izglītības iestāde (pamatskola) – 1 vieta uz 10 iedzīvotājiem	21 vieta	Lokālpārvaldības teritorija atrodas divu esošo vispārējās izglītības iestāžu mikrorajonu teritorijā (Kultūras vidusskola un 13. vidusskola).
5. Kultūras un rekreācijas objekti un teritorijas	-	Pētersalas apkaimes iedzīvotāji ir nodrošināti ar kultūras un rekreācijas objektiem, tāpēc lokālpārvaldības teritorijā šādu objektu attīstība nav plānota.
6. Ārstniecības un veselības aprūpes iestādes	~100 m ²	Lokālpārvaldības risinājumi paredz iespēju izvietot privātas ārstniecības un/vai veselības aprūpes iestādes lokālpārvaldības teritorijā.
7. Tirdzniecība un pakalpojumi 100-120 m ² uz 1000 iedzīvotājiem	-	Apkaimē ir izvietoti vairāki lieli tirdzniecības centri, līdz ar to lokālpārvaldības teritorijā nav nepieciešama šādu objektu izvietošana. Lokālpārvaldības risinājumi paredz iespēju izvietot tirdzniecības un pakalpojumu objektu, ja nepieciešams (veikals, kafejnīca, sadzīves pakalpojumi).
8. Sabiedriskā transporta pieturvietas – ne tālāk kā 300-500 m attālumā	1	Esošās sabiedriskā transporta pieturvietas daļēji nodrošina nepieciešamo lokālpārvaldības teritorijas apkalpi, jo atrodas tālāk par 300 m no lielākās daļas projekta teritorijas. Lai uzlabotu pieejamību, ir priekšlikums izveidot jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas.

4. LOKĀLPLĀNOJUMA UZDEVUMU UN RISINĀJUMU ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030. GADAM

Izstrādātais lokālplānojums 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 (...)*

[31] *Rīgas pilsētas ekonomikas balsts ir šādas prioritārās nozares: osta, transports un loģistika, (...)*

■ 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 ievējamie ieguldījumi modernas infrastruktūras un augstas vides kvalitātes nodrošināšanai dara Rīgas brīvostu par pozitīvu paraugu attiekmē 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 brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs, un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti.*

Rīga 2030 daļā „Telpiskās attīstības perspektīva” rakstveidā un grafiski ir noteiktas teritorijas attīstības vadlīnijas, attīstības prioritātes un vēlamās izmaiņas ilgtermiņā. Attiecīgi Rīgas pilsētas telpiskās attīstības perspektīva strukturēta septiņās tematiskās daļās, no kurām tālāk tekstā tiek apskatītas tās, kuras attiecas un lokālplānojuma teritoriju, plānotajām darbībām.

Tematiskajā daļā „Apdzīvojuma telpiskā struktūra” noteikts, ka:

[106] *Publiskās ārtelpas attīstības politika priekšpilsētas daļā prioritāri izstrādājama apkaimēm ostas tuvumā. Būtiski, lai iedzīvotāju dzīves apstākļi, dzīvojot apkaimēs ostas teritoriju tuvumā, nepasliktinātos, bet gan uzlabotos, lai tiktu sabalansētas ostas un pilsētas ekonomiskās intereses ar iedzīvotāju interesēm un tiesībām uz kvalitatīvu dzīves vidi. Šajās teritorijās, kur tas iespējams, jāattīsta ūdensmalu pieejamība plašākai sabiedrībai. Jāizvērtē un jāveicina akvatoriju atjaunošanas (renaturalizācijas) iespējas, lietusūdens apsaimniekošana, bioloģiskā daudzveidība, apkaimes vēsturiskās vērtības, atpūtas, rekreācijas, socializācijas un izglītības telpa.*

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.*

Tematiskajā daļā „Nozīmīgas kultūrvēsturiskās un ainavu telpas” noteikts, ka:

[190] *Galvenā rosība Daugavas ostas telpā saistīta ar Rīgas brīvostas aktivitātēm, kā arī ar jahtu, kuteru un zvejnieku darbību. Rīgas vēsturē ostai vienmēr ir bijusi būtiska nozīme pilsētas dzīvē, tāpēc, optimizējot*

un atsevišķās vietās intensificējot ostas darbību, būtiski veidot un attīstīt publiskas piekļuves vietas Daugavas ostas ainavu telpai, kur pietuvināties uz ūdens notiekošai rosībai, vērot kuģus, jahtas, laivas vai regates, kā arī attīstīt infrastruktūru laivu ielaišanas vietām.

Tematiskajā daļā „Prioritārās attīstības teritorijas” noteikts, ka:

[200] *Prioritārās attīstības teritorijas lielākoties ir vietas, kurās jau pašlaik notiek vai tuvākajā laikā tiek plānota aktīva saimnieciskā darbība, t.sk. būvniecība.*

Lokālpārplānojuma teritorija Rīga 2030 ir noteikta kā prioritārās attīstības teritorija, ko plānots attīstīt līdz 2030. gadam.

Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni, kur definēti arī ir: „Ērta starptautiskā sasniedzamība”, „Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”, „Laba 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.



Apzīmējumi

- Prioritārās attīstības teritorijas, ko plānots attīstīt līdz 2020. gadam
- Prioritārās attīstības teritorijas, ko plānots attīstīt līdz 2030. gadam

31. attēls. Prioritārās attīstības teritorijas Rīgas pilsētā

Avots: Rīga 2030

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

■ SN3 Iedzīvotājiem draudzīga transporta infrastruktūra

[254] *Jānodrošina, ka, projektējot transporta infrastruktūru, vienlaikus ar transporta objektu tiek projektēta arī pieejama un daudzveidīga ūdensmala, kā arī vietās, kur tas iespējams, – virszemes lietusūdens savākšanas sistēma.*

■ SN4 Teritorijas izmantošana

[257] *Pirms attīstīt jaunas, neapbūvētas teritorijas, priekšroka jādod degradēto un citu jau urbanizēto teritoriju revitalizācijai un attīstīšanai. Izvēloties jaunās attīstības teritorijas, jārespektē kompakta pilsētas attīstības modelis.*

■ SN6 Dabas mantojums un vides kvalitāte

[271] *Saskaņā ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē, jāņem vērā pieaugošais plūdu risks, nodrošinot iedzīvotāju informēšanu, kā arī plānveidīgi realizējot nepieciešamos pretplūdu pasākumus atbilstoši Pretplūdu pārvaldības plānam.*

■ SN7 Rīgas brīvostas attīstība

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

■ SN8 Pārdomāta industriālā attīstība

[278] *Industriālo teritoriju atļautās izmantošanas maiņa uz jauktu izmantošanu ir neatgriezenisks process, kas ilgtermiņā negatīvi ietekmē pilsētas ekonomiku kopumā, tādēļ jāierobežo industriālo teritoriju platību samazināšanās, vienlaikus nosakot Rīgas pilsētas pašvaldības lomu un ieguldījumu industriālo teritoriju attīstīšanā.*

Lokālpārplānojuma risinājumi, atbilstoši Rīga 2030 paredz efektīvi izmantot lokālpārplānojuma teritorijā pieejamos zemes resursus, paredzot teritorijā dažādu jaukta tipa objektu attīstību. Teritoriju attīstot, lokālpārplānojuma risinājumos plānots izbūvēt nepieciešamās inženierkomunikācijas un pievadceļus teritoriju funkcionēšanas nodrošināšanai.