



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, e-pasts [pasts@vpvb.gov.lv](mailto:pasts@vpvb.gov.lv), [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv)

Rīgā

21.01.2022

**Atzinums Nr. 4-03/1/2022**  
**Par lokālplānojuma Eksportostas dienvidu daļai, Rīgā**  
**Vides pārskatu**

**Vides pārskata izstrādātāja:**

Rīgas valstspilsētas pašvaldība, reģistrācijas Nr. 90011524360, adrese: Rātslaukums 1, Rīga, LV-1539 (turpmāk – Izstrādātāja).

**Vides pārskata sagatavotāja:**

SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*”, reģistrācijas Nr. 40003374818, adrese: Vīlandes iela 3–6, Rīga, LV-1010, e-pasts: [elle@environment.lv](mailto:elle@environment.lv).

**Plānošanas dokuments:**

**Lokālplānojums Eksportostas dienvidu daļai, Rīgā**

2021. gada 23. novembrī SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) ir iesniegusi plānošanas dokumenta “*Lokālplānojums Eksportostas dienvidu daļai, Rīgā*” (pilnveidotā redakcija) (turpmāk – Lokālplānojums) stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – Stratēģiskais novērtējums) vides pārskata projektu (turpmāk – Vides pārskats). Programmu izstrādāja Rīgas valstspilsētas pašvaldība.

Likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk – Novērtējuma likums) 23.<sup>5</sup> panta sestā daļa noteic, ka Birojs sniedz atzinumu par vides pārskatu, ņemot vērā vides pārskata atbilstību normatīvo aktu prasībām un izraudzītā risinājuma pamatojumu, kā arī nosaka termiņus, kādos izstrādātājs pēc plānošanas dokumenta apstiprināšanas iesniedz kompetentajai institūcijai ziņojumu par plānošanas dokumenta īstenošanas tiešu vai netiešu ietekmi uz vidi, arī vides pārskatā neparedzētu ietekmi. Turpat noteikts, ka gadījumā, ja izraudzītais risinājums nav pietiekami pamatots, Birojs atzinumā norāda iebildumus, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

Šis Biroja atzinums par Vides pārskata projektu sagatavots atbilstoši Novērtējuma likuma 23.<sup>5</sup> panta sestās daļas prasībām, vērtējot izraudzītā risinājuma pamatojumu un tā ietekmes uz cilvēku veselību un vidi būtiskumu, un tajā ietverti iebildumi, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

**I. Vides pārskatā ietvertā informācija un izraudzītā risinājuma pamatojums:**

Plānošanas dokumenta Vides pārskats atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 “*Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums*” IV

nodaļas “*Vides pārskatā iekļaujamā informācija*” (turpmāk – Noteikumi Nr.157) 8. punktā noteiktajam ietver šādu informāciju:

## **1. Plānošanas dokumenta galvenie mērķi, risinājumi un iespējamās alternatīvas**

1.1. Vides pārskatā ietverta informācija par Lokālpilnošuma un tā ietekmes novērtēšanas mērķiem, ar Lokālpilnošuma īstenošanu saistītajiem risinājumiem, kā arī vides problēmām un ietekmes aspektiem, kas ar šādu risinājumu īstenošanu varētu būt saistīti.

1.2. Lokālpilnošuma teritorija sastāv no 9 zemesgabaliem vai to daļām (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 01000122002 un daļa no zemes vienībām ar kadastra apzīmējumu 01000112025, 01000132008, 01000120117, 01000100079, 01000119999, 01000122055, 01000120015 un 01000122032), kas atrodas Rīgas pilsētas<sup>1 2</sup> administratīvās teritorijas Ziemeļu rajonā, Daugavas lejteces labajā krastā, Pētersalas – Andrejsalas apkaimes vidus daļā. Lokālpilnošums ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 “*Rīgas vēsturiskais centrs*” aizsardzības zonas robežās. Lokālpilnošuma teritorijas kopējā platība ir ~13,14 ha.

1.3. Stratēģiskā novērtējuma procedūra Lokālpilnošuma izstrādei piemērota ar Biroja 2018. gada 12. decembra lēmumu Nr. 4–02/84 “*Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”<sup>3</sup>, secinot, ka Lokālpilnošuma teritorijas turpmākā attīstība saistīta ar līdzšinējās laivu un jahtu ostas izmantošanas aizstāšanu ar pasažieru un ro/ro tipa kuģu apkalpošanu, vienlaikus, ņemot vērā Lokālpilnošuma teritorijai blakus esošo teritoriju (gan Eksportostas, gan Andrejsalas, gan Kundziņsalas) attīstības scenārijus, plānojamo pasažieru kuģu un ro–ro kuģu piestātņu ierīkošanu, transporta infrastruktūru (transporta risinājuma attīstība/pilnveide un autostāvvietu izveide) un inženiertehniskās apgādes tīklu iespējamo attīstību, kā arī raksturīgās ietekmes un vides problēmas, kas saistītas ar plānotajām aktivitātēm, t.sk. gaisa piesārņojuma un trokšņa jomā u.c. (Likuma 23.<sup>2</sup> panta 1. punkta “a” un “d” kritēriji un 2. punkta “a” un “b” kritēriji), kā arī ņemot vērā faktu, ka plānotās darbības tiks realizētas Rīgas vēsturiskajā centrā un tā aizsardzības zonā un to, ka tuvumā atrodas dzīvojamās apbūves teritorijas.

1.4. Lokālpilnošuma izstādes mērķi ir:

1.4.1. radīt priekšnoteikumus Eksportostas dienvidu 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;

1.4.2. sasniegt Rīgas brīvostas pārvaldes uzsāktā infrastruktūras attīstības projekta “*Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra*” mērķus un mazināt ostas aktivitātes, kas saistītas ar kravu pārkraušanu pilsētas centrā un to radīto negatīvo ietekmi uz vidi;

1.4.3. nodrošināt Eksportostas teritorijā esošās infrastruktūras efektīvas un racionālas izmantošanas iespējas, t.sk. pasažieru kuģu un ro–ro kuģu piestātņu ierīkošanu, kā arī precizēt teritorijas atļauto izmantošanu un apbūves parametrus;

1.4.4. pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus, t.sk. izstrādāt perspektīvā sabiedriskā transporta nodrošinājuma risinājumus, nodrošināt nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus transporta infrastruktūras

<sup>1</sup>Kopš 2021. gada 1. jūlija – Rīgas valstspilsēta (<https://likumi.lv/ta/id/315654-administrativo-teritoriju-un-apdzivoto-vietu-likums> (skatīts 5.1.2022.)).

<sup>2</sup>Kopš 2021. gada 1. jūlija – Rīgas valstspilsētas pašvaldība (Turpat (skatīts 5.1.2022.)).

<sup>3</sup>Pieejams: <https://www.vpvb.gov.lv/lv/lemumi>

attīstībā, nepieciešamības gadījumā veikt ielu sarkano līniju korekciju, precizēt Eksportostas teritorijas pievedceļus un noteikt transporta infrastruktūras izbūves secību.

1.5. Ar Lokālplānojuma izstrādi paredzēts nodrošināt pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai, t.sk. radīt iespēju turpināt izmantot esošo ostas infrastruktūru un izbūvētās piestātnes arī pēc infrastruktūras attīstības projekta *“Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”* īstenošanas. Izvērtējis Vides pārskatu un Lokālplānojuma risinājumus, Birojs konstatē, ka atbilstoši Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošo noteikumu Nr. 34 *“Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”* (ar 2013. gada 30. septembra grozījumiem) 15. pielikumam *“Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”* (turpmāk – Teritorijas plānojums) Lokālplānojuma teritorijā noteiktais funkcionālais zonējums ir *Centru apbūves teritorija (C)*, *Ūdens teritorijas (Ū)* apakšzona *Ū1–2* (laivu un jahtu ostu teritorija Eksportostas līča akvatorijā) un *Ielu teritorija (I)*. Turpinot līdzšinējās ar ostas darbību saistītās aktivitātes Lokālplānojuma teritorijā, tiktu turpināta neatbilstoša izmantošana, jo ar ostas darbību saistīta izmantošana neietilpst *Centra apbūves teritorijā (C)* atļautajā izmantošanā. Ar Lokālplānojumu paredzēts mainīt Teritorijas plānojumā noteikto (atļauto) izmantošanu, kā arī precizēt un noteikt teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus (turpmāk – TIAN). Apstiprinot Lokālplānojuma risinājumus, t.i., izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, Lokālplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas Teritorijas plānojumā (turpmāk – RVC un AZ TP) noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums, bet Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi (turpmāk tekstā – Lokālplānojuma TIAN) darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie RVC un AZ TIAN. Līdz ar to Lokālplānojums pēc savas būtības aizstāj Teritorijas plānojumu attiecīgajai pilsētas daļai un kā būtiskākās ar Lokālplānojuma īstenošanu paredzētās izmaiņas teritoriju izmantošanai un attīstībai ir saistāmas ar Teritorijas plānojumā noteiktajām (atļautajām) teritorijas izmantošanas veida izmaiņām, turpmāk Lokālplānojuma teritorijai nosakot šādus funkcionālos zonējumus:

1.5.1. ***Jauktas centra apbūves teritorija (JC67)*** – tiek noteikta visai Lokālplānojuma apbūves teritorijai, kas šobrīd spēkā esošajā Teritorijas plānojumā, galvenokārt, ir noteikta kā *Centru apbūves teritorija (C)*. *Jauktas centra apbūves teritorija ar indeksu JC67* ir funkcionālā apakšzona, kas noteikta ar mērķi nodrošināt teritorijā plašu jauktas apbūves 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, Lokālplānojuma teritorijas dienvidu daļā gar Eksportostas līča krastmalu ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – *“Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde” (TIN130)*, bet promenādes nobeigumā, lai nodrošinātu saikni ar Eksporta ielu, ir noteikta teritorija ar īpašiem noteikumiem – *“Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134)*. Eksportostas 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. 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 Eksportostas līcim Lokālplānojuma teritorijā<sup>4</sup>.

- 1.5.2. **Transporta infrastruktūra teritorija (TR35)** – funkcionālajā zonā ietverta Eksportostas un Lugažu ielas esošā un to attīstībai nepieciešamā teritorija, kas paredzēta pievedceļu un ielu turpmākai attīstībai, t.sk. plānotā Eksportostas ielas turpinājuma (ziemeļu virzienā) attīstībai rezervētās teritorijas. Lai detalizētu plānotos transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumus un rezervēt teritoriju iespējamai tramvaja līnijas attīstībai, kā arī atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 5. pantam, Lokālplānojuma 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 Lokālplānojuma teritorijā, kā arī, lai nodrošinātu sabiedriskā sliežu transporta trases un/vai tramvaja līnijas gala punkta izbūvi.
- 1.5.3. **Ūdeņu teritorija (Ū9)** ir funkcionālā zonējuma *Ūdeņu teritorija (Ū)* apakšzona Eksportostas līča akvatorijā, kas ietver vertikāli izbūvētās kuģu piestātnes EO6 un ūdens teritorijas daļu.
- 1.5.4. **Ūdeņu teritorija (Ū10)** ir funkcionālā zonējuma *Ūdeņu teritorija (Ū)* apakšzona Eksportostas līča akvatorijā, kas ietver daļu no līča teritorijā plānotās laivu un jahtu ostas teritorijas. *Ūdeņu teritorija (Ū10)* Lokālplānojuma teritorijā ir izveidota, ņemot vērā RVC AZ TIAN noteikto *Ūdeņu teritoriju (Ū1–2)* Eksportostas līča akvatorijā, piemērojot analogus noteikumus, ar mērķi nodrošināt vienotas jahtu ostas attīstības iespējas gan *Ūdeņu teritorijā (Ū10)* (Lokālplānojuma teritorijā), gan *Ūdeņu teritorijā (Ū1–2)* (ārpus Lokālplānojuma teritorijas), atbilstoši Andrejsalas detālplānojumam. Ar mērķi detalizēt *Ūdeņu teritorijas (Ū10)* izmantošanu Lokālplānojuma 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, kas piekļaujas publiski pieejamai krastmalai (gājēju promenādei).
- 1.6. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 1. panta 7. punktu un Noteikumu Nr. 157 8.7. punktu Vides pārskatā identificē, apraksta un izvērtē plānošanas dokumenta un iespējamo alternatīvu ietekmi uz vidi, ņemot vērā plānošanas dokumenta izstrādes mērķus un teritoriju, kura varētu tikt ietekmēta. Dažādu risinājumu novērtēšanas mērķis ir izvēlēties un pamatot piemērotāko risinājumu. Izvērtējot Vides pārskatu, Birojs konstatē un pozitīvi novērtē, ka konkrētajam plānošanas dokumentam Vides pārskatā apskatītas trīs alternatīvas, kas ir izskatītas atbilstoši Eksportostas dienvidu daļas Lokālplānojuma teritorijā iespējamajiem turpmākajiem izmantošanas scenārijiem:
- 1.6.1. **Alternatīva AI** – teritorijas apbūves rezultātā radītās transporta plūsmas, ja tiek attīstīts pasažieru prāmju terminālis. Šajā variantā vislielāko ietekmi uz apkārtējo infrastruktūru veido prāmju terminālis, uz/no kura plūsmas sastāv gan no tiešajām plūsmām uz/no prāmja, gan blakus plūsmām, kas atved–aizved pasažierus u. tml.<sup>5</sup> Vienlaikus plūsmas uz/no prāmju termināļa netiek uzskatītas par jaunām plūsmām pilsētas mērogā, jo prāmju termināļa izveides rezultātā plūsmas tiktu “*pārceltas*” no teritorijas tiešā Rīgas vēsturiskā centra tuvumā uz teritoriju tās aizsardzības zonas malu, tādējādi samazinot gan kravas transporta, gan vieglo automašīnu plūsmu ietekmi uz Rīgas vēsturiskā centra teritoriju, kas atbilst Rīgas Ilgtermiņa stratēģijas

<sup>4</sup> Šādas prasības noteiktas Zemes pārvaldības likuma 5. un 6.pantā, pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/270317-zemes-parvaldibas-likums> (skatīts 10.01.2022.)

<sup>5</sup> Detalizēta informācija par iespējamajām transporta plūsmām uz/no teritorijas, attīstot katru no izmantošanas veidiem, sniegta SIA “*Transportbūvju konsultācijas*” sagatavotajā ziņojumā “*Transporta plūsmu izpēte Eksportostas dienvidu daļas lokālplānojuma ietvaros*”

līdz 2030. gadam un Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma nostādņēm. No vides aspektiem nozīmīgākās ietekmes tiek saistītas ar gaisa un trokšņa piesārņojumu.

- 1.6.2. **Alternatīva AII** – teritorijas apbūves rezultātā radītās transporta plūsmas, ja netiek attīstīts prāmju terminālis. Alternatīvais apbūves variants bez prāmju termināļa mazāk ietekmēs apkārtējo infrastruktūru, kā arī radīs mazākas kravas transporta plūsmas pat tad, ja tiks veidota vieglās rūpniecības apbūve (maksimums 2–3 kravas automašīnas stundā). No gaisa un trokšņa piesārņojuma aspektiem šim attīstības scenārijam būs relatīvi mazāka ietekme uz vidi lokālā mērogā nekā AI un AIII alternatīvu gadījumā. Līdz ar to Vides pārskatā šai alternatīvai kvantitatīvs gaisa un trokšņa novērtējums nav veikts.
- 1.6.3. **Alternatīva AIII** – teritorijas apbūves rezultātā radītās transporta plūsmas, ja tiek attīstīti ro–ro kravu pārvadājumi. Saskaņā ar transporta izpēti “*Transportaplūsmu izpēte Eksportostas dienvidu daļas lokālplānojuma ietvaros*” secinājumiem esošā apkārtējā transporta infrastruktūra (Ganību dambja un Lugažu ielas krustojums) ārpus maksimuma stundām spēs uzņemt 60 kravas automašīnas stundā. Attiecīgi transporta plūsma, ko rada kravu transportēšana ar prāmi, no tehniskās apbūves teritorijas vai pietātnes Lokālplānojuma teritorijā būtu jāorganizē ārpus transporta plūsmas maksimuma stundām, jo kopējais kravas transporta apjoms nevar pārsniegt transporta intensitāti, kas bija raksturīga līdzšinējai izmantošanai. Pie nosacījuma, ka ro–ro tipa kuģis pietāj ostā ārpus maksimuma stundām, šāds kravas transporta apjoms no kuģa nobrauktu 20 minūšu laikā, bet tā ietekme uz infrastruktūru ilgtu 40 minūtes. Attiecīgi tikai pēc šāda laika posma ostā būtu pieļaujama cita prāmja pietāšana. Ja tomēr šāda tipa kuģu ietilpība būs lielāka, tad, pārsniedzot 60 kravas automašīnu intensitāti stundā no teritorijas, ir nepieciešams kravas transporta plūsmas novirzīt no Ganību dambja un Lugažu ielas krustojuma pa alternatīviem kravas transporta ceļiem uz ziemeļiem no Lokālplānojuma teritorijas, ja netiek veikti transporta infrastruktūras uzlabojumi ārpus Lokālplānojuma teritorijas. AIII alternatīvai Vides pārskatā ir veikts kvantitatīvs gaisa un trokšņa novērtējums.
- 1.7. Vienlaikus Lokālplānojuma izstrādes procesā veiktajā izpētē “*Transportaplūsmu izpēte Eksportostas dienvidu daļas lokālplānojuma ietvaros*” tika aplūkoti dažādi sabiedriskā transporta organizēšanas varianti:
  - 1.7.1. **Alternatīva A1** – ar autobusu un/vai trolejbusu, izveidojot pieturvietas un jaunu maršrutu. Variants izvēlēts kā īstermiņa risinājums;
  - 1.7.2. **Alternatīva A2** – ar tramvaju, izveidojot jaunus sliežu ceļus un jaunas pieturvietas termināļa tuvumā. Variants izvēlēts kā labākais risinājums ilgtermiņā;
  - 1.7.3. **Alternatīva A3** – ar vilcienu.
- 1.8. Tramvaja infrastruktūrai Lokālplānojuma ietvaros papildus tika izskatīti dažādi varianti, kas savietoti gan ar esošajiem un projektētajiem sliežu ceļiem uz Eksporta ielas un Pētersalas ielas, gan sliežu ceļiem, kas paredzēti Andrejsalas detālplānojumā:
  - 1.8.1. 1. variantā tika aplūkota iespēja virzīt sliežu ceļus gar Daugavas līci trajektorijā, kā paredzēts Andrejostas detālplānojumā un pie termināļa izveidot apgriešanās loku ar pieturvietām (alternatīva A2.1.). Šajā variantā būtu nepieciešamas izmaiņas teritorijas plānojuma dokumentos ārpus Lokālplānojuma teritorijas, kādēļ rodas risks, ka tramvaja infrastruktūra pie šāda izvietojuma var nebūt realizējama;
  - 1.8.2. 2. variantā tika izskatīta iespēja izveidot tramvaja sliežu savienojumu ar Ganību dambi pa Eksporta ielu un Lugažu ielu, izveidojot jaunu iespējamo maršrutu (alternatīva A2.2.). Tomēr arī šajā variantā būtu nepieciešamas izmaiņas teritorijas plānojuma dokumentos ārpus Lokālplānojuma teritorijas, kādēļ arī rodas risks, ka

tramvaja infrastruktūra pie šāda izvietojuma var nebūt realizējama. Šāds variants izmaksu ziņā, aptuveni novērtējot, varētu būt arīvisdārgākais, jo nepieciešama būtu vairāk nekā 2 jaunu pieturvietu izveide, gan esošo pieturvietu un krustojumu pārbūve. Arī sliežu ceļu kopgarums šajā variantā būtu visgarākais. Vides pārskatā norādīts, ka šajā variantā, lai cilvēki nokļūtu no tramvaja pieturvietām terminālī, būtu jāšķērso Eksporta iela;

- 1.8.3. Kā 3. variants ir piedāvāts tramvaja sliedes virzīt gar Eksporta ielu tās rietumu pusē (Daugavas pusē) un pie termināļa veidot apgriešanās loku, kas ir izvēlēts kā pamatvariants (alternatīva A2.3.). Šādā variantā tramvaja pieturvietas atrastos vistuvāk terminālim. Veidojot savienojumu ar esošajiem sliežu ceļiem uz Eksporta ielas un Pētersalas ielas, risinājums būtu realizējams bez izmaiņām citos plānošanas dokumentos. Vienlaikus Vides pārskatā atzīmēts, ka pie būvprojekta izstrādes ir jāprecizē tehniskie sliežu pārmiju rādus novietojuma parametri.
- 1.9. Vides pārskatā norādīts, ka, Lokālplānojuma TIAN 1. redakcija pieļāva visu trīs iepriekš aprakstīto teritorijas izmantošanas variantu attīstību nākotnē. Lai arī savstarpēji salīdzinot no gaisa un trokšņa piesārņojuma viedokļa, alternatīvu radītais ietekmes līmenis ir atšķirīgs, nevienas alternatīvas īstenošanai nav konstatēti izslēdzoši faktori, ja alternatīvas tiek realizētas, ņemot vērā Lokālplānojuma TIAN nosacījumus to īstenošanai. Kā nozīmīgs pozitīvs aspekts vērtēts, ka prāmju termināļa pārcelšana uz teritoriju, kas atrodas tālāk no Rīgas vēsturiskā centra, un kravas autotransporta kustības organizēšana ar iebraukšanu teritorijā no ziemeļu puses pilsētas mērogā radīs labvēlīgu ietekmi uz vidi centra teritorijā. Vienlaikus, izstrādājot Lokālplānojuma sākotnējo variantu, tika paredzēti arī citi alternatīvi risinājumi Lokālplānojuma TIAN nosacījumiem:
  - 1.9.1. 3.6. nodaļā. Prasības krastmalu teritoriju izmantošanai – netiek noteikta prasība pēc piestātņu aprīkošanas ar elektroapgādes sistēmām (alternatīva 9A);
  - 1.9.2. 3.6. nodaļā. Prasības krastmalu teritoriju izmantošanai – ir iekļauta prasība aprīkot piestātnes ar elektroapgādes sistēmām (izvēlētais risinājums) (alternatīva 9);
  - 1.9.3. 4.5.1. nodaļā. *Jauktas centra apbūves teritorija (JC67)* – atļauta veselības aizsardzības iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu apbūve (alternatīva 10A);
  - 1.9.4. 4.5.1. nodaļā. *Jauktas centra apbūves teritorija (JC67)* – nav atļauta veselības aizsardzības iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu apbūve (izvēlētais risinājums) (alternatīva 10).

## **2. Esošā vides stāvokļa apraksts, īpaši teritorijās, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt, un iespējamās izmaiņas, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots**

- 2.1. Vides pārskatā iekļauta publiski pieejamā pašvaldības, valsts u.c. informācijas, tostarp VSIA “*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk – LVGMC), informācija par esošo vides stāvokli, analizējot pieejamo informāciju, tai skaitā izpētes rezultātus par esošo vides stāvokli teritorijās, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt:
  - 2.1.1. Tā kā Lokālplānojuma tuvumā neatrodas neviena gaisa kvalitātes novērojumu stacija, tad, lai izvērtētu gaisa kvalitāti Eksportostas dienvidu daļā un tās tiešā tuvumā, ir veikta piesārņojuma izkliedes modelēšana līdzšinējai teritorijas izmantošanai, izmantojot datorprogrammu ADMS Urban un informāciju, kas ietverta “*Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.*–

2020. gadam”<sup>6</sup>, kā arī citu aktuālāku informāciju. No modelēšanas rezultātiem secināms, ka Lokālpilnojumā teritorijā un tās tiešā tuvumā no izpētītajām piesārņojošām vielām (daļiņas PM<sub>10</sub>, slāpekļa dioksīds un benzols) tikai daļiņu PM<sub>10</sub> diennakts koncentrācijas pārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus, no tām augstākās koncentrācijas Lokālpilnojumā teritorijā konstatētas uz Eksporta ielas un tās tiešā tuvumā. Vienlaikus, pamatojoties uz veiktajiem gaisa piesārņojuma aprēķinu rezultātiem, secināts, ka, neīstenojot Lokālpilnojumā, konkrētajā teritorijā emisiju pieaugums var būt iespējams, ja palielināsies autotransporta intensitāte nākotnē, kas varētu būt saistīta ar neatbilstošas teritorijas izmantošanas, kura saistīta ar piesārņojošām darbībām, turpināšanu. Tāpat pieļaujot neatbilstošas izmantošanas turpināšanu un nenosakot specifiskus ierobežojumus ražošanas attīstībai šajā teritorijā, iespējama jaunu emisijas avotu rašanās Lokālpilnojumā teritorijā.

- 2.1.2. Lai izvērtētu vides trokšņa līmeni Eksportostas dienvidu daļā un tās tiešā tuvumā, ir veikta trokšņa rādītāju novērtēšana un modelēšana<sup>7</sup>. Veicot trokšņa piesārņojuma līmeņa aprēķinus līdzšinējam teritorijas izmantošanas veidam *Centra apbūves teritorija*, tika ņemts vērā autotransporta, rūpniecības, dzelzceļa, kā arī tramvaju kustības radītais trokšnis. Ņemot vērā, ka *Centra apbūves teritorijā* ir atļauta ārstniecības iestāžu, sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestāžu attīstība, tad atbilstoši normatīvo aktu prasībām<sup>8</sup>, uz Lokālpilnojumā teritoriju attiecināmi vides trokšņa robežlielumi (trokšņa rādītājam  $L_{\text{diena}}$  55 dB (A),  $L_{\text{vakars}}$  50 dB (A) un  $L_{\text{nakts}}$  45 dB (A)). No trokšņa līmeņa aprēķinu rezultātiem, kas raksturo līdzšinējo trokšņa piesārņojuma līmeni Lokālpilnojumā un tai tuvumā esošajās apbūves teritorijās, ir secināts, ka aprēķinātais trokšņa līmenis pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos vides trokšņa robežlielumus gandrīz visā Lokālpilnojumā teritorijā gan dienas, gan vakara, gan nakts periodos. Aprēķinu rezultāti augstāko trokšņa līmeni uzrāda Lokālpilnojumā ziemeļu daļā, kur pēc līdzšinējās teritorijas izmantošanas veida atrodas ar ostas darbību saistītu uzņēmumu ražošanas teritorija, kā arī Eksporta ielas un dzelzceļa līnijas “*Rīga–Krasta*” tuvumā. Augstākais aprēķinātais trokšņa līmenis Lokālpilnojumā teritorijā, kur piemērojami vides trokšņa robežlielumi, trokšņa rādītājam  $L_{\text{diena}}$  sasniedz 71 dB (A), bet rādītājiem  $L_{\text{vakars}}$  un  $L_{\text{nakts}}$  – 69 dB (A). Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem, lielākās trokšņu pārsniegumu platības konstatētas dienas laikā – 4,5 ha platībā, vakara periodā – 4,2 ha platībā un nakts laikā – 4,4 ha platībā, bet nozīmīgākie trokšņa avoti, kas rada vides trokšņa robežlieluma pārsniegumus visos diennakts periodos, ir autotransporta kustība pa Eksporta ielu, kravas vilcienu pārvietošanās pa dzelzceļa līniju un rūpnieciskā darbība. Ņemot vērā spēkā esošos Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, secināts, ka, neīstenojot Eksportostas dienvidu daļas Lokālpilnojumā, konkrētajai teritorijai ar plānoto (atļauto) izmantošanas veidu *Centru apbūves teritorija*, ir jāpiemēro visstingrākie trokšņa robežlielumi, līdz ar to šajā teritorijā nebūtu vēlams izveidot trokšņa jutīgus objektus, jo citādi nelabvēlīgākajā teritorijas attīstības variantā šeit izveidotos jaunas konfliktsituācijas, ja tiktu attīstītas šobrīd atļautās ārstniecības, sociālās aprūpes un rehabilitācijas funkcijas.

<sup>6</sup> Apstiprināta ar Rīgasdomes 2016. gada 20. decembra lēmumu Nr. 4641 (protokola Nr. 85, 31.§). Izstrādātājs: SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” sadarbībā ar Cambridge Environmental Research Consultants Limited.

<sup>7</sup> Modelēšanā izmantota Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G izstrādātā trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI 2019 (Licences numurs S72/317).

<sup>8</sup> Ministru kabineta 2014. gada 24. janvāra noteikumu Nr. 16 “*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*”, 2. pielikums

- 2.1.3. Lokālplānojuma teritoriju veido izmainīts reljefs, kas veidots, uzberot grunti un mainot vēsturisko Daugavas krasta līniju, līdz ar to teritoriju pamatā veido ruderāli biotopi. Lokālplānojuma teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamo sugu atradnes un ES vai Latvijas nozīmes īpaši aizsargājami biotopi, kā arī nav izveidoti mikroliegumi īpaši aizsargājamo sugu aizsardzības nodrošināšanai, tāpat nav konstatēti koki, kas atbilst valsts aizsargājamā koka (dižkoka) vai Rīgas pilsētas nozīmes aizsargājama koka statusam. Neviens no teritorijas turpmākās attīstības variantiem neradīs būtisku ietekmi uz augu sugu vai biotopu daudzveidību.
- 2.1.4. Saskaņā ar Rīgas domes Īpašuma departamenta uzturēto karti, kurā apkopotas vidi degradējošās būves Rīgas pilsētā<sup>9</sup>, Lokālplānojuma teritorijā neviena šāda būve nav izvietota. Informācija par citu veidu degradētajām teritorijām ir pieejama 2012. gadā SIA “Datorkarte”<sup>10</sup> sagatavotajos kartogrāfiskajos materiālos par degradēto teritoriju izvietojumu Rīgas teritorijā. Saskaņā ar kartē pieejamo informāciju Lokālplānojuma teritorijā neatrodas degradētās teritorijas.
- 2.1.5. Lokālplānojuma teritorijā nav piesārņoto un potenciāli piesārņotvietu<sup>11</sup>. Pieņemot, ka turpmākā teritorijas attīstība notiek atbilstoši faktiskai izmantošanai, būtiskas izmaiņas attiecībā uz piesārņojumu un teritoriju vai ēku degradāciju, ja Lokālplānojuma risinājumi netiek īstenoti, nav sagaidāmas. Savukārt pie nosacījuma, ka netiek mainīti teritorijas izmantošanas nosacījumi, kādi šobrīd ir spēkā esošajā Teritorijas plānojumā noteiktajā *Centra apbūves teritorijā (C)*, palielinās risks, ka nākotnē šeit veidojas degradēta teritorija.
- 2.1.6. Sadzīves notekūdeņi no lielākās Lokālplānojuma teritorijas daļas tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajos sadzīves kanalizācijas tīklos, savukārt lietus notekūdeņu savākšanai ir izbūvētas atsevišķas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot nepieciešamo lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu Daugavā.
- 2.1.7. Daugava noteikta kā riska ūdenstece un Rīgas pilsēta – kā plūdu riska teritorija<sup>12</sup>, savukārt projektā “*Rīga pret plūdiem*”, Lokālplānojuma teritorijas applūstamības iespējamība ir novērtēta kā maza (0,5 %), t.i., reizi 200 gados, bet applūstamības iespējamība gar krasta līniju ir augstāka. Saskaņā ar projekta “*Rīga pret plūdiem*” ietvaros veikto pētījumu analīzes rezultātiem Rīgas pilsētu rekomendēts aizsargāt no plūdiem, kādi tuvās nākotnes (līdz 2050. gadam) klimatā iespējami ar 1 % varbūtību. Daugavas lejteces ūdens līmeņa režīms ir ievērojami atkarīgs no jūras līmeņa svārstībām, kā arī no vējuzplūdiem un vējatplūdiem. Lokālplānojuma teritorijā atrodas kuģu piestātne EO–6 un daļa no piestātnes EO–7, kur ostas akvatorijā noteikti maksimāli pieļaujamie kuģu gabarīti ostas kuģu ceļos un pie piestātnēm<sup>13</sup>, ņemot vērā ostas akvatorijas stāvokli (ūdenslīmeni, straumes ātrumu, dziļumu u.c.), kā arī noteikta piestātņu specializācija, ievērojot spēkā esošus vietējās pašvaldības teritorijas attīstības plānošanas dokumentus un vides aizsardzības prasības.
- 2.1.8. Tematiskā plānojuma *Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajā plānojumā* Lokālplānojuma Eksportostas akvatorijas krastmalanoteikta kā teritorijas daļa, kur labiekārtojums risināms kopā ar ielas profilu sarkanajās līnijās un labiekārtojuma

<sup>9</sup> Vidi Degradējošās Būves Rīgā. Pieejams: <https://grausti.riga.lv/> (skatīts 10.01.2022.)

<sup>10</sup> Degradēto teritoriju un objektu apsekojums Rīgā. SIA “Datorkarte.”, Pieejams: <http://www.sus.lv/lv/petijumi/degradeto-teritoriju-un-objektu-apsekojums-riga> (skatīts 10.01.2022.)

<sup>11</sup> Saskaņā ar VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru. Pieejams: <https://www.meteo.lv/lapas/vide/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs?id=1527&nid=375> (skatīts 10.01.2022.)

<sup>12</sup> Daugavas upju baseinu apgabala plūdu riska pārvaldības plāns 2016.–2021. gadam, LVĢMC, 2015. gads

<sup>13</sup> Rīgas domes 2017. gada 2. marta saistošo noteikumu Nr. 255 “*Rīgas brīvostas noteikumi*”, 1. pielikums



līmenis jārisina RVC un AZ plānošanas dokumentos<sup>14</sup>. Tematiskajā plānojumā paredzēts, ka nepieciešams nodrošināt pietiekama skaita un racionāla izvietojuma jaunu publisku piestātņu izveidi, tādējādi tas pamato Lokālplānojuma ieceri attīstīt pasažieru kuģu piestātņi, kā arī laivu un jahtu piestātnes Eksportostā. Vides pārskatā ir secināts, ka teritorijas turpmākā attīstība atbilstoši *Ūdens teritoriju unkrastmalu tematiskajam plānojumam* būtu apgrūtināta, ja Lokālplānojums netiktu īstenots.

- 2.1.9. Lokālplānojuma teritorijā esošā apbūve pēc tās pašreizējās izmantošanas funkcionālajā zonējumā norādīta kā rūpnieciskā un ostas teritorija, kuras izmantošana saistīta ar ostas uzņēmumu darbības jomu (kravu pārkraušana), līdz ar to Izstrādātāju ieskatā nav pamata uzskatīt, ka Lokālplānojuma teritorijā uzturētos pastāvīgi iedzīvotāji. Neskatoties uz to, atbilstoši spēkā esošajam Teritorijas plānojumam, ja Lokālplānojums netiek īstenots, teritorijā saskaņā ar spēkā esošajiem TIAN ir pieļaujama trokšņa jutīgas apbūves izvietošana, kurai īstenojoties, tiktu radīta konfliktsituācija starp plānoto un trokšņa jutīgo apbūvi.
  - 2.1.10. Visa Lokālplānojuma teritorija ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 *“Rīgas vēsturiskais centrs”* aizsardzības zonas robežās un Lokālplānojuma teritorijai ir veikta *“Kultūrvēsturiskā izpēte un ietekmes uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu novērtējums”*. 2018. gadā Lokālplānojuma teritorijas esošās apbūves izvērtējumu veica Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes eksperti, nosakot kultūrvēsturiskās vērtības līmeni būvēm Eksporta ielā 15, 15A un Andrejostas ielā 27, 29. Saskaņā ar minēto izvērtējumu Lokālplānojuma teritorijā esošās ēkas ir novērtētas kā ēkas un būvesbez kultūrvēsturiskas vērtības.
- 2.2. Novērtējis sniegto informāciju, Birojs secina, ka Vides pārskatā ir iekļauta informācija par esošo vides stāvokli galvenajos ietekmes aspektos, ar ko saistīti Lokālplānojuma attīstības scenāriji un vides problēmas. Vides pārskatā identificētas vides jomas, kuras varētu tikt ietekmētas ar plānošanas dokumentā paredzētajiem attīstības risinājumiem. Savlaicīgi identificējot riskus, iespējams novērtēt, kā ar plānošanas dokumentu vides stāvokli var uzlabot, pasliktināt vai saglabāt esošajā stāvoklī, savlaicīgi novēršot negatīvo ietekmi. No Vides pārskatā sniegtās informācijas Birojs secina, ka ar plānošanas dokumentu, galvenokārt, jāņem vērā šādi vides aspekti:
- 2.2.1. Kā viena no galvenajām problēmām Vides pārskatā tiek saistīta ar trokšņa piesārņojumu, kas atbilstoši veiktajiem aprēķiniem pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos vides trokšņa robežlielumus gandrīz visā Lokālplānojuma teritorijā gan dienas, gan vakara, gan nakts periodos. Līdz ar to, ja Lokālplānojuma teritorijā tiktu saglabāts spēkā esošajā Teritorijas plānojumā noteiktais izmantošanas veids *Centru apbūves teritorija* un nākotnē tiktu attīstītas šobrīd atļautās ārstniecības, sociālās aprūpes un rehabilitācijas funkcijas, nākotnē šajā teritorijas attīstības variantā izveidotos jaunas konfliktsituācijas. Tādējādi Izstrādātāji rekomendējuši neparedzēt iespēju Lokālplānojuma teritorijā attīstīt iepriekš minētos īpaši jutīgos apbūves veidus un šis ieteikums ņemts vērā Lokālplānojuma TIAN izstrādē. Vienlaikus Birojs konstatē, ka Lokālplānojuma TIAN *Jauktas centra apbūves teritorijas (LC67)* galvenajos izmantošanas veidos tiek paredzēta cita starpā daudzdzīvokļu māju apbūve, kultūras iestāžu apbūve, izglītības un zinātnes iestāžu apbūve u.c., kā arī papildizmantošanas veids – vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve. Savukārt, lai izvērtētu Lokālplānojuma teritorijā attīstīt Lokālplānojuma TIAN atļauto apbūvi, ir veikta trokšņa piesārņojuma modelēšana alternatīvām AI un AIII, no kā secināts, ka nebūtiski lielāku (līdz 0,3 dB(A)) ietekmi uz tuvumā esošajām/plānotajām apbūves teritorijām pie *“Transporta plūsmu izpētē Eksportostas dienvidu daļas*

<sup>14</sup> *“Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums”*, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, 2017

*lokālpilnvarotņu ietvaros” noteiktajiem transporta plūsmu ierobežojumiem var radīt pasažieru prāmju terminālis (alternatīva AI), jo vieglo un kravas automašīnu radītais summārais trokšņa līmenis sagaidāms augstāks nekā veicot tikai ro-ro kravu pārvadājumus. Tomēr, vērtējot katras alternatīvas devumu summārajā trokšņa līmenī, tiek secināts, ka starp AI un AIII izmantošanas veidiem nav būtiskas atšķirības, jo fona trokšņa līmenis Lokālpilnvarotņu un tam tuvumā esošajās apbūves teritorijās ir ievērojami augstāks, kā rezultātā trokšņa līmeņa starpība starp abām alternatīvām būtiski neietekmē kopējo trokšņa līmeni. Vienlaikus ir secināts, ka kopumā sagaidāms trokšņa līmeņa samazinājums salīdzinājumā ar līdzšinējo situāciju, tomēr teritorijā, kur Lokālpilnvarotņu paredz nodrošināt daudzdzīvokļu māju, izglītības un zinātnes iestāžu, kultūras iestāžu, kā arī tūrisma un atpūtas iestāžu apbūves attīstības iespējas, trokšņa līmenis arī nākotnes scenārijā pārsniegs vides trokšņa robežlielumus gan dienas, gan vakara, gan nakts periodos gandrīz visā teritorijā, kur atļauts plānot minēto apbūvi. Dominējošie trokšņa avoti arī nākotnes scenārijā ir autotransporta kustība pa Eksporta ielu un ostas uzņēmumu darbība piegulošajās teritorijās. Līdz ar to Vides pārskatā ir secināts, ka Lokālpilnvarotņu teritorijā trokšņa jutīgie izmantošanas veidi var tikt attīstīti tikai, īstenojot troksni samazinošus pasākumus vai izvirzot apbūvei īpašas prasības.*

- 2.2.2. Vienlaikus Vides pārskatā atzīmēts: *“atbilstoši pētījuma “Apbūves un vides veidošanas vadlīniju izstrāde Rīgas apdzīvotuma telpiskās struktūras stiprināšanai”<sup>15</sup> noteiktajiem dzīves vides kvalitātes standartiem, mājokļa atrašanās līdz 300 m attālumā no pieejama ūdensobjekta tiek vērtēta kā ekskluzīva priekšrocība.”* Tā kā *Jaukta centra apbūves teritorijā (LC67)* ir atļauta arī daudzdzīvokļu māju apbūve, un, pārceļot ostas aktivitātes no Lokālpilnvarotņu teritorijas, Izstrādātājas vērtējumā Lokālpilnvarotņu teritorijā tiks veicināta dzīvojamās apbūves attīstība. Tomēr Birojs vērs uzmanību jau iepriekš norādītajam trokšņu piesārņojumam, tostarp gan AI, gan AII alternatīvas scenārija gadījumā, kā arī tam, ka Lokālpilnvarotņu teritorijā un tās tiešā tuvumā no izpētītajām piesārņojošām vielām daļiņu PM<sub>10</sub> diennakts koncentrācijas jau pārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus. Vienlaikus minētajā zonējumā iespējama arī ar ražošanu saistīta turpmākā teritorijas attīstība, tādējādi šādā kontekstā Biroja ieskatā uzskatīt Lokālpilnvarotņu teritoriju kā ekskluzīvu teritoriju daudzdzīvokļu māju apbūvei būtu diezgan pārsteidzīgi, tāpēc tās izveidei Lokālpilnvarotņu teritorijā būtu jāpievērš pastiprināta vērība. Birojs vērs Izstrādātājas uzmanību arī tam, ka Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 *“Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”* 147. punktā noteikts, ka: *“plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.”* Līdz ar to jāņem vērā iepriekš minētie apstākļi, nodrošinot tādus Lokālpilnvarotņu risinājumus, lai daudzdzīvokļu māju apbūve un izglītības un zinātnes iestāžu apbūve tiktu izvietota Lokālpilnvarotņu teritorijā, kur piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus, vai arī pie nosacījuma, ja tiek nodrošināti pasākumi Vides pārskatā konstatētā trokšņa piesārņojuma mazināšanai. Vienlaikus Lokālpilnvarotņu TIAN 50. punktā noteikts: *“Jaukta centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 ziemeļu daļā, kas tieši robežojas ar esošo piestātņi EO6 un atrodas starp Eksportostas līci, Rīgas*

<sup>15</sup> Priekšlikumi apdzīvotuma struktūras un tās elementu, kā arī pilsētvides attīstībai un kvalitātes paaugstināšanai. Pētījums *“Apbūves un vides veidošanas vadlīniju izstrāde Rīgas apdzīvotuma telpiskās struktūras stiprināšanai”*. ID Nr. RD PAD 2014/11. SIA “Grupa 93”, Rīga, 2014

vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, Lugažu ielu, Eksportostas ielu un teritoriju ar īpašiem noteikumiem "Gājēju un velosatiksmes kustības koridors" (TIN134), atļauta Daudzdzīvokļu māju apbūve (11006) un Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve (12007), ja to paredz detālplānojums". No Lokālplānojuma TIAN 50. punkta viennozīmīgi neizriet, vai konkrētajā teritorijā minētā apbūve ir pieļaujama, ja tiek izstrādāts jauns detālplānojums. Birojs konstatē, ka minētajā teritorijā atbilstoši Vides pārskatā veiktajiem aprēķiniem, gan AI, gan AIII alternatīvas variantā, ir potenciāli augstākais aprēķinātais trokšņa līmenis, līdz ar to Biroja vērtējumā šajā teritorijā vispār nebūs iespējams izvietot dzīvojamo un izglītības iestāžu apbūvi, neveicot trokšņu samazināšanas pasākumus.

- 2.2.3. Vienlaikus, Lokālplānojuma TIAN iekļautās prasības attiecībā uz teritorijā plānoto promenādes attīstību, kas veicinātu publiski pieejamas ūdensmalas attīstību un attiecīgas labiekārtotas sabiedriskās infrastruktūras izbūvi, Birojs pievienojas Izstrādātājas viedoklim, ka, izpildot Lokālplānojuma TIAN nosacījumus iekļautās prasības veloinfrastruktūras nodrošināšanai, ir vērtējamas pozitīvi iedzīvotāju dzīves kvalitātes kontekstā un var atstāt netiešu pozitīvu ietekmi uz sabiedrības veselību un dzīves kvalitāti.

### **3. Plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums**

- 3.1. Vides pārskata 4. nodaļā sniegts plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmes uz vidi novērtējums. Stratēģiskā novērtējuma procesā ir izdalītas būtiskākās vides jomas: gaisa kvalitāte, vides trokšnis, bioloģiskā daudzveidība, ūdens kvalitāte un plūdu risks, degradētās teritorijas, kā arī iedzīvotāju veselība, kurām tika veikts plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmju novērtējums un piedāvāti risinājumi būtisko ietekmju novēršanai un samazināšanai:

- 3.1.1. Attiecībā uz gaisa kvalitāti ir norādīts, ka augstākās piesārņojuma koncentrācijas pie līdzšinējās izmantošanas Lokālplānojuma teritorijā konstatētas uz Eksporta ielas un tās tiešā tuvumā. Vides pārskatā secināts, ka, neīstenojot Lokālplānojumu, konkrētajā teritorijā emisiju pieaugums iespējams autotransporta intensitātes palielināšanās rezultātā. Tāpat pieļaujot neatbilstošas izmantošanas turpināšanu un nenosakot specifiskus ierobežojumus ražošanas attīstībai Lokālplānojuma teritorijā, iespējama jaunu emisijas avotu rašanās. Izstrādātāji rekomendējuši Lokālplānojuma TIAN ietvert nosacījumu par krasta elektroapgādes sistēmām izveidi, veicot pietātņu pārbūvi, kas ņemts vērā plānošanas dokumenta pilnveidošanā, tādējādi sagaidāma labvēlīga ietekme uz gaisa kvalitāti. Tāpat pozitīvi tiek vērtēta Lokālplānojuma TIAN ietvert prasību jaunas būvniecības gadījumā nodrošināt pieslēgumu centralizētai vai lokālai siltumapgādes sistēmai. Nozīmīgi ir arī risinājumi, kas saistīti ar transporta sistēmu attīstību, tai skaitā Lokālplānojumā rezervētas teritorijas Eksporta ielas trases pagarinājumam, tramvaja trases izbūvei, kā arī izvirzītas minimālās prasības elektrotransporta kontakttīklu izbūvei un velonovietņu skaitam.

- 3.1.2. Lokālplānojuma teritorijā vides trokšņa piesārņojumu rada autotransporta, dzelzceļa un ostas uzņēmuma darbība un saskaņā ar aprēķinu rezultātiem esošais trokšņa līmenis pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos vides trokšņa robežlielumus gandrīz visā Lokālplānojuma teritorijā visos diennakts periodos. Novērtējot Lokālplānojuma risinājumu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni, tiek paredzēts, ka Lokālplānojuma teritorijā, atvirzot ostas uzņēmumu ražošanas teritoriju un demontējot dzelzceļa stacijas Rīga – Krasta sliežu ceļus, un izbūvējot jaunu tramvaja līniju, sagaidāms vides trokšņa līmeņa samazinājums visos diennakts periodos, jo īpaši vakara un nakts laikā, vienlaikus daļā no Lokālplānojuma teritorijas pārsniegumi, visticamāk, saglabāsies. Līdz ar to, lai Lokālplānojuma teritorijā varētu

attīstīt trokšņa jutīgos izmantošanas veidus, Lokālpilnojuma TIAN paredz nepieciešamību veikt troksni samazinošus pasākumus un izvirza apbūvei īpašas prasības.

- 3.1.3. Lokālpilnojuma teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamo sugu atradnes, ES vai Latvijas nozīmes īpaši aizsargājami biotopi, kā arī nav izveidoti mikroliegumi īpaši aizsargājamo sugu aizsardzības nodrošināšanai. Lokālpilnojuma teritorijā sastopami tikai ruderāli biotopi – cilvēka veidotas un uzturētas teritorijas, kurām nav īpašas nozīmes reto vai aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai. Vides pārskatā tiek rekomendēts veicināt pilsētvidei atbilstošu bioloģisko daudzveidību uzturošu apstādījumu ierīkošanu. Apstādījumu augu izvēlei, iespēju robežās, būtu jāveicina apputeksnētāju piesaiste un jānodrošina ligzdošanas iespējas sīkputniem. Apstādījumu ierīkošanā būtu nepieciešams izvairīties no ekspansīvām augu sugām, kas var pāriet savvaļā un ieviesties piegulošajās teritorijās.
  - 3.1.4. Lokālpilnojuma teritorijā nav konstatētas piesārņotas vai potenciāli piesārņotas teritorijas vai vidi degradējošas būves, līdz ar to plānošanas dokumentam nav būtiska ietekme uz degradētām un piesārņotām teritorijām.
  - 3.1.5. Vides pārskatā sniegta informācija par ūdens kvalitāti un plūdu riskiem. Lokālpilnojuma teritorija robežojas ar Daugavu, kuras kvalitāte 2010.– 2015. gadā raksturota kā vidēja. Projektā “*Rīga pret plūdiem*” Lokālpilnojuma teritorijas daļai applūstamības iespējamība ir novērtēta kā maza (0,5 %), t.i., reizi 200 gados, savukārt applūstamības iespējamība gar krasta līniju ir augstāka. Pretplūdu pasākumi Lokālpilnojuma teritorijai nav izstrādāti, ņemot vērā zemo applūstamības iespējamību. Izvērtējot Lokālpilnojumā ietvertos risinājumus, Vides pārskatā nav prognozēta nozīmīga vai vērā ņemama negatīva ietekme uz ūdeņu kvalitāti.
  - 3.1.6. Iedzīvotāju veselība, dzīves apstākļi un kvalitāte. Atbilstoši spēkā esošajam Teritorijas plānojumam Lokālpilnojuma teritorijā ir atļauta dzīvojamā apbūve, bet šī funkcija nav attīstīta un tur nedzīvo pastāvīgi iedzīvotāji. Lokālpilnojuma īstenošanas rezultātā tiks noteikta jauna funkcionālā zona – *Jaukta centra apbūves teritorija* –, kurā būs atļauta arī daudzdzīvokļu māju apbūve, un, pārceļot ostas aktivitātes no Lokālpilnojuma teritorijas, tiks veicināta dzīvojamās apbūves attīstība. Izvērtējot Lokālpilnojuma iekļautos risinājumus, lielākā daļa nosacījumu Vides pārskatā vērtēti pozitīvi. Lai veicinātu aktīvu dzīvesveidu, ir iekļauti risinājumi veloinfrastruktūras attīstībai.
  - 3.1.7. Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums. Visa Lokālpilnojuma teritorija ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 “*Rīgas vēsturiskais centrs*” aizsardzības zonas robežās. Lokālpilnojuma teritorijai ir veikta “*Kultūrvēsturiskā izpēte un ietekmes uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu novērtējums*”. Saskaņā ar šo novērtējumu Lokālpilnojuma teritorijā esošās ēkas ir novērtētas kā ēkas un būves bez kultūrvēsturiskas vērtības un vidi degradējošas ēkas. Izvērtējot konkrētu Lokālpilnojuma TIAN risinājumu ietekmi uz ainavām un kultūrvēsturisko mantojumu, Vides pārskatā lielākoties tā identificēta kā neitrāla ietekme, kā arī dažos gadījumos – pozitīva ietekme, kas primāri saistāma ar Lokālpilnojuma TIAN konkrētām prasībām apbūvei, kas orientēta uz kultūrvēsturiskā arhitektoniskā rakstura saglabāšanu un kravu pārkraušanas darbību pārceļšanu no Lokālpilnojuma teritorijas.
- 3.2. Ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs secina, ka Vides pārskatā ir sniegts plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskāko ietekmju novērtējums, vērtējot plānotos risinājumus Lokālpilnojuma teritorijas turpmākajai attīstībai. Vides pārskatā netiek prognozēts, ka varētu tikt īstenoti tādi turpmākās Lokālpilnojuma attīstības scenāriji, kuru rezultātā tiktu

radīta būtiska negatīva ietekme. Tomēr Birojs vērš uzmanību faktoriem, kas ņemami vērā, īstenojot plānošanas dokumentu:

- 3.2.1. Plānojot dzīvojamās un izglītojošās iestādes apbūvi, jāņem vērā jau iepriekš norādītie vides aspekti, tostarp attiecībā uz gaisa<sup>16</sup> un trokšņu piesārņojumu<sup>17</sup>, lai tiktu ievērotas normatīvajos aktos noteiktās prasības;
- 3.2.2. Attiecībā uz *Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67* pieļauto vieglās rūpniecības uzņēmumu būvniecību ir attiecināmas iepriekš minētās normatīvo aktu un Lokālplānojuma TIAN 55. punktā ietvertās prasības, kā arī Lokālplānojuma TIAN 52. punktā noteiktie ierobežojumi vieglās rūpniecības uzņēmumu vietas izvēlē: *“Jauktas centra apbūves teritorijas ar indeksu JC67 dienvidu daļā, starp Eksporta ielu, teritorijām ar īpašiem noteikumiem “Gājēju un velosatiksmes kustības koridors” (TIN134) un “Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde (TIN130)”*, un lokālplānojuma teritorijas dienvidu robežu, nav atļauts realizēt lokālplānojuma teritorijā atļautos papildizmantos veidus - Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001) un Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003), izņemot atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas un daudzstāvu autostāvvietas”;
- 3.2.3. Atbilstoši Lokālplānojuma TIAN 6.4. punktam norādīts: *“projektējot ēkas un citas būves, visā lokālplānojuma teritorijā atļauts veikt nepieciešamos meliorācijas pasākumus, tai skaitā, teritorijas kolmatēšanu (uzbēršanu), ievērojot Aizsargjoslu likumā noteiktos ierobežojumus, un veikt nepieciešamos lietusūdens savākšanas un novadīšanas pasākumus”*. Birojs vērš uzmanību, ka Vides pārskatā nav vērtēti iespējamie meliorācijas pasākumi un to ietekme uz Lokālplānojuma teritoriju un ārpus tās, savukārt ir norādīts uz to, ka Lokālplānojuma teritorijā lietus notekūdeņu savākšanai ir izbūvētas tikai atsevišķas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu Daugavā, bet Daugava noteikta kā riska ūdenstece un Rīgas pilsēta – kā plūdu riska teritorija. Ņemot vērā Lokālplānojuma teritorijas atrašanos tiešā Daugavas tuvumā un iepriekš norādītos faktus, Lokālplānojuma teritorijas potenciālajiem meliorācijas pasākumiem un/vai kolmatēšanai būtu jāveic papildus izvērtējums, lai nepieļautu vides stāvokļa pasliktināšanos ne Daugavā, ne arī ārpus Lokālplānojuma teritorijas pieguļošajās sauszemes teritorijās.

#### **4. Risinājumi iespējamās ietekmes uz vidi samazināšanai**

- 4.1. Vides pārskata 6. nodaļā ietverti ieteikumi plānoto pasākumu ietekmes mazināšanai. Risinājumi sagatavoti, ņemot vērā esošās vides problēmas. Ietekme uz gaisa kvalitāti un trokšņa piesārņojumu, kas saistīta ar izmaiņām transporta plūsmās, ko radīs dažādas plānotās teritorijas izmantošanas funkcijas (pasažieru vai kravu pārvadājumu attīstība, vai vieglās ražošanas un dzīvojamās apbūves attīstība), vērtēta, ņemot vērā *“Transporta plūsmu izpēti”* ietvaros noteiktās rekomendācijas un aprobežojumus. Vides pārskatā kā būtiskākie risinājumi ietekmes mazināšanai tiek norādīti Lokālplānojuma TIAN, kas paredz, ka trokšņa samazināšanas pasākumi projektējami atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, tostarp attiecinot uz šādiem gadījumiem:
  - 4.1.1. Eksporta ielas pagarinājumu projektēšana, paredzot nepieciešamos prettrokšņu pasākumus gar ielu. Ja trokšņa izkliedes ierobežošanai tiek plānotas trokšņa barjeras, to tehniskie rādītāji jānosaka būvprojektā, pamatojot tos ar prognozējamā trokšņa līmeņa aprēķiniem;

<sup>16</sup> Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumi Nr. 1290 *“Noteikumi par gaisa kvalitāti”*

<sup>17</sup> Ministru kabineta 2014. gada 24. janvāra noteikumi Nr. 16 *“Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”*

- 4.1.2. ja tiek plānots izvietot trokšņa jūtīgu objektu, tad prettrokšņa un skaņas izolācijas pasākumus jānosaka būvprojektā, ņemot vērā tā izvietojumu teritorijā. Tā kā trokšņa robežlielumi ir piemērojami ne tikai vidē, bet arī iekštelpām, tad ieteicams, projektējot jaunās ēkas, veikt aprēķinus, nosakot trokšņa līmeni uz plānoto ēku noteiktas fasādes daļas. Šāda pieeja nodrošina iespēju paredzēt pietiekami efektīvus pasākumus skaņas izolācijai, lai ievērotu trokšņa piesārņojuma līmeņa atbilstību normatīvajos aktos<sup>18</sup> noteiktajiem trokšņa robežlielumiem telpās;
- 4.1.3. jauna vai esoša ar vieglās rūpniecības uzņēmumiem saistīta objekta būvniecību vai pārbūvi var atļaut tad, ja darbības radītais trokšņa līmenis ārpus uzņēmuma teritorijas tiek izvērtēts, tajā skaitā pie ēku fasādēm tādos relatīvajos augstumos, kas atbilst esošajam apbūves augstumam un nepārsniedz trokšņa robežlielumus, ja 100 m rādiusā ap attiecīgo uzņēmumu izvietota apbūve, kurai saskaņā ar normatīvo aktu prasībām ir piemērojami vides trokšņa robežlielumi. Ievērojot šo nosacījumu, vieglās rūpniecības uzņēmumiem pirms to darbības uzsākšanas nepieciešams izstrādāt vides trokšņa novērtējums, un gadījumā, ja tiek konstatēts, ka uzņēmuma darbības rezultātā tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, realizēt trokšni samazinošus pasākumus, pamatojot tos ar aprēķiniem.
- 4.2. Vides pārskatā ietverti ieteikumi plānoto pasākumu ietekmes mazināšanai, kas jāievēro Lokālpilnvarotāja īstenošanas gaitā:
- 4.2.1. transporta infrastruktūras attīstība jāīsteno saskaņā ar saistošo noteikumu grafiskās daļas karti "*Transporta un apbūves attīstības shēma*" un atbilstošajiem Lokālpilnvarotāja TIAN nosacījumiem par piekļuvi Lokālpilnvarotāja teritorijā plānotajām apbūves teritorijām "*Jauktas centra apbūves teritorijā*" (JC67);
- 4.2.2. izveidojot piekļuvi gan kravas transportam, gan vieglajam autotransportam atbilstoši ar saistošo noteikumu grafiskās daļas kartei "*Transporta un apbūves attīstības shēma*", jāņem vērā, ka līdz brīdim, kad tiek veikti transporta infrastruktūras uzlabojumi tuvumā esošajās teritorijās: 1) pietātnēs EO–6 un EO–7 var tikt apkalpoti ne vairāk kā divi ro–ro kuģi dienā ārpus maksimuma stundām un 2) pārsniedzot 60 kravas automašīnu intensitāti stundā no teritorijas, ir nepieciešams kravas transporta plūsmas novirzīt no Ganību dambja un Lugažu ielas krustojuma pa alternatīviem kravas transporta ceļiem uz ziemeļiem no Lokālpilnvarotāja teritorijas;
- 4.2.3. iepriekš norādītie nosacījumi var tikt pārskatīti, kā arī lokāli transporta infrastruktūras uzlabojumi nākotnē ir jānosaka, izmantojot transporta plūsmas modeli, ņemot vērā tā brīža infrastruktūru, realizētos objektus un informāciju par satiksmes plūsmām.
- 4.3. Vides pārskatā norādīts izstrādes gaitā notikušo konsultāciju rezultāts, atzīmējot ieteikumus ietekmes mazināšanai, kā arī to, vai sniegtie risinājumus potenciālās ietekmes mazināšanai ir iestrādāti Lokālpilnvarotāja pilnveidotajā redakcijā:
- 4.3.1. Precizējami nosacījumi par teritoriju uzbēršanu. Teritoriju uzbēršana pieļaujama, ievērojot Aizsargjoslu likumā noteiktos ierobežojumus. Precizēt apbūvei paredzētās teritorijas uzbēršanai un/vai grunts nomaīnai atļauto materiālu veidu. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnvarotāja pilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.2. Jāizvirza nosacījumi elektrotransporta kontakttīklu izbūvei, Nosakot minimālo transportlīdzekļu stāvvietu nodrošinājumu, jānosaka arī minimālās prasības

---

<sup>18</sup> Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" 4. pielikums

elektrotransporta kontakttīklu izbūvei. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.

- 4.3.3. Ieteikumi pilsētvides aerācijas veicināšanai: 1) ierīkot pēc iespējas lielākas apstādījumu platības, veidojot ventilējošās zaļo “*ķīlu*” struktūras, 2) apbūves augstumu pakāpeniski palielināt tikai attālinoties no atklātās ūdens virsmas, 3) būvniecībā maksimāli izmantot materiālus ar zemāku siltuma absorbcijas spēju, 4) iekārtot maksimāli plašas atpūtas vietas pagalmos, veicinot labvēlīga mikroklimata veidošanos un teritorijas vēdināšanu un 5) izvietot strūklakas un citus ūdens objektus apstādījumu struktūrā. Rekomendēts ņemt vērā būvniecības procesa ietvaros.
- 4.3.4. Papildināmi nosacījumi prāmju termināļa un kruīza kuģu piestātnes apkalpošanai plānotajām autonovietnēm un tūristu autobusu novietnēm. Prāmju termināļa un kruīza kuģu piestātnes apkalpošanai plānotās autonovietnes un tūristu autobusu novietnes nodrošina ar publiski pieejamām tualetēm un paredz atkritumu konteineru (tvertņu) novietni dalītās atkritumu savākšanas un šķirošanas tvertņu izvietošanai. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.5. Veicināt pilsētvidei atbilstošu bioloģisko daudzveidību uzturošu apstādījumu ierīkošanu. Ierīkojot apstādījumus, jāizvēlas bioloģisko daudzveidību uzturoši un ainavu veidojoši koku un krūmu stādījumi. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.6. Sašaurināt *Jaukta centra apbūves teritorijā (JC67)* atļautos izmantošanas veidus. Ņemot vērā augsto trokšņa līmeni Lokālpilnveidotajā teritorijā, neparedzēt jaunu trokšņa jutīgu apbūves veidu (veselības aizsardzības iestāžu apbūve un sociālās aprūpes iestāžu apbūve) attīstību šajā teritorijā. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.7. Izvirzīt īpašus nosacījumus vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūvei. Ņemot vērā, ka Lokālpilnveidotajā teritorija atrodas RVC, pieļaujama tādu vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve, kas nerada būtisku slodzi uz vidi un nepalielina esošo piesārņojuma līmeni, ja tas jau esošajā situācijā pārsniedz vides kvalitātes normatīvus. Priekšlikums daļēji ņemts vērā (iestrādāts ar izmaiņām).
- 4.3.8. Lokālpilnveidotajā TIAN prasības infrastruktūras attīstībai papildināmas ar nosacījumu, ka, izbūvējot autonovietnes, jānodrošina velonovietņu skaits, kas nav mazāks par 5% no autostāvvietu skaita. Viens no Lokālpilnveidotajā darba uzdevumiem iekļauj prasību noteikt ne tikai autonovietņu, bet arī velonovietņu skaitu atbilstoši plānotajai attīstībai. Ņemot vērā, ka Lokālpilnveidotajā teritorijā ir plānots izbūvēt veloceļus, ir būtiski noteikt saistošas prasības arī velonovietnēm. Priekšlikums ir ņemts vērā (iestrādāts ar izmaiņām).
- 4.3.9. Prasības veloinfrastruktūras nodrošināšanai Eksportostas gājēju promenādes teritorijā. Lokālpilnveidotajā TIAN “*Eksportostas līča krastmalas gājēju promenāde (TINI30)*” nosacījumos jāiekļauj prasības velosipēdu ceļa ierīkošanai. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.10. Papildināt nosacījumus peldbūvēm. Peldbūvju izvietošanai un/vai būvniecībai izvirzāmas detalizētas prasības, kas vērstas uz drošu dzīves vidi un ņem vērā plūdu riskus/hidroloģiskos apstākļus. Priekšlikums ir iestrādāts Lokālpilnveidotajā redakcijā.
- 4.3.11. Papildināt nosacījumus aizsardzībai pret troksni. Rekomendējams noteikt īpašus nosacījumus ar mērķi nodrošināt teritoriju aizsardzību pret troksni: 1) projektējot Eksporta ielas pagarinājumu (C kategorijas iela), jāparedz nepieciešamie

prettrokšņupasākumi gar ielu, 2) ja tiek plānots izvietot trokšņa jūtīgu objektu, tad prettrokšņa pasākumus nosaka būvprojektā, ņemot vērā tā izvietojumu teritorijā un 3) atļauts ierīkot/uzstādīt prettrokšņa ekrānus/sienas pret objektu “Rīgas tirdzniecības ostas dzelzceļa infrastruktūras pārbūve Eksporta rajonā”. Priekšlikums ir daļēji ņemts vērā (iestrādāts ar izmaiņām, zaudējis aktualitāti.)

- 4.4. Birojs pozitīvi novērtē, ka plānošanas dokumenta izstrāde un tā Stratēģiskais novērtējums ir veikts paralēli, tādējādi plānošanas dokumentā jau secīgi tiek iestrādāti Izstrādātājas ieteikumi plānošanas dokumenta uzlabošanai vai arī tiek rekomendēti ņemt vērā, īstenojot Lokālpilnošanu. Vienlaikus Birojs vērs uzmanību, ka darbībām, kas saistītas ar transporta infrastruktūras objektu būvniecību, tostarp jaunu tramvaju līniju izbūvi, ūdenssaimniecības sistēmu attīstības projektu īstenošanu, jāveic sākotnējais izvērtējums, ja to apjomi sasniedz Novērtējuma likuma 2. pielikumā noteiktās robežvērtības. Tāpat Lokālpilnošanas īstenošanā jāņem vērā jau Vides pārskatā identificētie esošie vides riski un ieteikumi, kā arī Biroja šā atzinuma 2.2. un 3.2. punktos ar apakšpunktiem konstatētie būtiskākie vides aspekti, kuriem īpaši jāpievērš uzmanība, lai nepieļautu vides kvalitātes pasliktināšanos, bet sekmētu esošās situācijas uzlabošanu.

## 5. Iespējamie kompensēšanas pasākumi

Atbilstoši likumā “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteiktajam kompensējošie pasākumi ir jāparedz tādos gadījumos, ja plānošanas dokumenta īstenošana var negatīvi ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*) vai Latvijā sastopamās Eiropas Savienības prioritārās sugas vai biotopus šajās teritorijās.

Vides pārskatā nav konstatēts, ka būtu nepieciešami kompensējošie pasākumi likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” izpratnē, jo Lokālpilnošanas teritorija neskar nevienu no *Natura 2000* teritorijām.

## 6. Pārrobežu ietekme

Vides pārskatā sniegta informācija, ka ar plānošanas dokumenta īstenošanu nav sagaidāma būtiska pārrobežu ietekme.

## 7. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Izstrādātāji, ņemot vērā izvērtētā plānošanas dokumenta saturu un tā ietekmes novērtējumu, rekomendē monitoringam izmantot šādus indikatorus (kritērijus): 1) normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits (izmantojot Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģisko karti (tiek pārskatīta un atjaunota ik pēc 5 gadiem)<sup>19</sup> un 2) gaisa kvalitāte jaukta centra apbūves teritorijā (izmantojot Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma teritoriālo zonu kartes (zonu kartes tiek atjaunotas ik pēc trim gadiem)<sup>20</sup>.

Biroja ieskatā Lokālpilnošanas teritorijai monitoringa nodrošināšanai paredzēts nekorekts indikators - “normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits” -, ņemot vērā, ka atbilstoši Vides pārskatā sniegtajai informācijai konkrētajā Lokālpilnošanas teritorijā nav deklarējušies pastāvīgi iedzīvotāji, bet ar plānošanas dokumentu nav pieļaujama dzīvojamās apbūves izveidošana teritorijā, kur jau ir konstatēts trokšņu robežlielumu pārsniegums. Līdz ar to Biroja vērtējumā šādu indikatoru varētu iekļaut, ja monitoringa ziņojums aptvertu plašāku teritoriju, t.i., arī Lokālpilnošanas piegulošo teritoriju, kur jau ir izveidota dzīvojamā apbūve un ir konstatēti normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumu pārsniegumi.

<sup>19</sup> Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģiskā karte, pieejams: <http://mvd.riga.lv/> (skatīts 15.01.2022.)

<sup>20</sup> Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma teritoriālo zonu kartes, pieejams: [www.rigis.lv](http://www.rigis.lv) (skatīts 15.01.2022.)



## II Vides pārskata sabiedriskā apspriešana

Atbilstoši Noteikumu Nr. 157 noteiktajām prasībām paziņojums par sabiedrisko apspriešanu plānošanas dokumentam un tā Vides pārskatam tika publicēts laikrakstos “*Latvijas Vēstnesis*” un “*Diena*” 2021. gada 31. maijā, kā arī ievietots Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta un Biroja tīmekļvietnē.

Ar plānošanas dokumentu un Vides pārskata projektu varēja iepazīties interneta portālā [https://geolatvija.lv/geo/tapis#document\\_12651](https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_12651), kā arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta tīmekļvietnē: [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv) sadaļā Sabiedrības līdzdalība.

Sabiedriskā apspriešana notika laika posmā no 2021. gada 31. maija līdz 2021. gada 2. jūlijam. Sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 2021. gada 14. jūnijā attālināti - video konferences režīmā MSTEAMS vidē, kā arī tika pārraidīta [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv) un Pilsētas attīstības departamenta Facebook kontā.

Vides pārskatā aprakstīta plānošanas dokumenta un Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas gaita. Vides pārskata sagatavošanas laikā notikušas konsultācijas ar Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi, Dabas aizsardzības pārvaldi un Veselības inspekciju. Konsultācijas ar kompetentajām institūcijām tikušas uzsāktas laicīgi, institūcijām un sabiedrībai tikusi dota iespēja pilnā mērā izteikt savu viedokli par plānošanas dokumentu un Vides pārskatu.

Vides pārskata un plānošanas dokumenta projekti atzinumu saņemšanai tika nosūtīti šādām institūcijām: Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālai vides pārvaldei, Dabas aizsardzības pārvaldei un Veselības inspekcijai. Minētās institūcijas savos atzinosos konceptuāli neiebilda plānošanas dokumenta un tā Stratēģiskā novērtējuma redakcijai. Plānošanas dokumenta un Vides pārskata projekta sabiedriskās apspriešanas gaita un konsultāciju rezultāti aprakstīti Vides pārskata 2.2. sadaļā.

### Izvērtētā dokumentācija:

Lokalplānojums Eksportostas dienvidu daļai, Rīgā un tā Vides pārskats.

### Piemērotās tiesību normas:

1. Aizsargjoslu likums.
2. Atkritumu apsaimniekošanas likuma 5. pants.
3. Likums “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
4. Likuma “*Par piesārņojumu*”.
5. Ūdens apsaimniekošanas likuma 5. pants.
6. Teritorijas attīstības plānošanas likums.
7. Ministru kabineta 2002. gada 22. janvāra noteikumi Nr. 34 “*Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī*”.
8. Ministru kabineta 2002. gada 13. decembra noteikumi Nr. 118 “*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti*”.
9. Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr.157 “*Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums*” III, IV, V, VI, VII, VIII daļa.
10. Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumi Nr. 1290 “*Noteikumi par gaisa kvalitāti*”.
11. Ministru kabineta 2014. gada 24. janvāra noteikumi Nr. 16 “*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*”.

## **Biroja viedoklis:**

Atbilstoši Novērtējuma likuma 23.<sup>5</sup> panta sestās un septītās daļas prasībām Birojs konstatē:

- 1. Lokālplānojuma Vides pārskats kopumā atbilst normatīvo aktu prasībām, tajā ietverti secinājumi par vides problēmām un nepieciešamajiem risinājumiem to novēršanai. Īstenojot plānošanas dokumentu, ņemams vērā šajā Biroja atzinumā (2.2. un 3.2. punktos ar apakšpunktiem) un Vides pārskatā norādītais.**
- 2. Lai konstatētu Lokālplānojuma īstenošanas radīto tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi, Rīgas valstspilsētas pašvaldībai vismaz vienu reizi plānošanas periodā (2028. gadā) jāizstrādā monitoringa ziņojums un jāiesniedz (arī elektroniskā veidā) Birojā.**

Birojs vērs uzmanību, ka Rīgas valstspilsētas pašvaldībai atbilstoši Noteikumu Nr. 157 27. punktā noteiktajam jā sagatavo informatīvais ziņojums par to, kā plānošanas dokumentā integrēti vides apsvērumi, kā ņemts vērā Vides pārskats, Biroja atzinums un sabiedriskās apspriešanas rezultāti, jāsniedz izvēlēta risinājuma pamatojums un jānorāda pasākumi ietekmes monitoringam. Atbilstoši Noteikumu Nr. 157 28. un 29. punktā noteiktajam jā sagatavo un jāpublicē arī paziņojums par plānošanas dokumenta pieņemšanu.

Direktore

(paraksts\*)

D. Avdejanova

*\*Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu*

Atzinums nosūtīts:

1. Rīgas valstspilsētas pašvaldībai, *E.Adresē*.
2. SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*”, e-pasts: [elle@environment.lv](mailto:elle@environment.lv).