

2014. gada 6.novembris

**Skanstes apkaimes lokālpārskats**

## **STRATĒGISKAIS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS**

**Vides pārskata projekts**

**SIA „Vides eksperti”**

**Rīga, 2014**

**Apzīmējumi**

ANO – Apvienoto Nāciju Organizācija

As - arsēns

Cd - kadmījs

CO – oglekļa oksīds

CO<sub>2</sub> - oglekļa dioksīds

CSDD – ceļu satiksmes drošības direkcija

DAP – Dabas aizsardzības pārvalde

ES – Eiropas Savienība

LP –lokālplānojums

LR – Latvijas Republika

LVĢMC – VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”

MK – Ministru kabinets

NAP – Nacionālais attīstības plāns

Ni – niķelis

NO<sub>x</sub> - slāpekļa oksīdi

NO<sub>2</sub> - slāpekļa dioksīds

O<sub>3</sub> – ozons

Pb – svins

PM<sub>2,5</sub> – cietās daļiņas ar diametru <2,5µm

PM<sub>10</sub> – cietās daļiņas ar diametru <10µm

RD MVD – Rīgas domes Mājokļa un vides departaments

RD PAD – Rīgas domes pilsētas attīstības departaments

RVC AZ – Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zona

RVP – reģionālā vides pārvalde

SIVN – stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums

SO<sub>2</sub> - sēra dioksīds

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VARAM – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

VAS – valsts akciju sabiedrība

Vides pārskats – ietekmes uz vidi stratēģiskā novērtējuma ietvaros sagatavots dokuments, kurā aprakstīta, novērtēta plānošanas dokumenta, tā iespējamo alternatīvu īstenošanas ietekme uz vidi un aprakstīti pasākumi negatīvās ietekmes mazināšanai

VPVB vai Birojs – Vides pārraudzības valsts birojs

VVD – Vides valsts dienests

## Saturs

|   |    |
|---|----|
| Ievads .....  | 5  |
| 1. LOKĀLPLĀNOJUMA PAMATNOSTĀDNES UN SAISTĪBA AR CITIEM PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM ..... | 6  |
| 1.1. Lokālpilnoojuma izstrādes galvenie mērķi un pamatprincipi .....                | 6  |
| 1.2. Lokālpilnoojuma saturs .....   | 6  |
| 1.3. Lokālpilnoojuma saistība ar Rīgas un citiem plānošanas dokumentiem .....       | 8  |
| 2. NACIONĀLIE UN STARPTAUTISKIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI .....                      | 11 |
| 2.1. Nacionālie vides aizsardzības mērķi .....                                      | 11 |
| 2.1.1. Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam .....                     | 11 |
| 2.1.2. Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2013. – 2020. gadam .....            | 14 |
| 2.2. Starptautiskie vides aizsardzības mērķi .....                                  | 15 |
| 2.2.1. ANO Konvencijas vides aizsardzības jomā .....                                | 17 |
| 2.2.2. Eiropas Kopienas Direktīvas, Konvencijas un Stratēģijas .....                | 18 |
| 3. VIDES PĀRSKATA SAGATAVOŠANAS PROCEDŪRA .....                                     | 21 |
| 3.1. SIVN process un metodoloģija .....   | 21 |
| 3.1.1. Lēmums par SIVN piemērošanu ( <i>Screening</i> fāze) .....                   | 21 |
| 3.1.2. SIVN novērtēšanas metode un veikšanas galvenie paņēmieni .....               | 22 |
| 3.1.3. SIVN apjoma noteikšana ( <i>Scoping</i> fāze) .....                          | 23 |
| 3.1.4. Sabiedrības līdzdalība .....   | 24 |
| 4. ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS .....   | 25 |
| 4.1. Trokšņa līmenis .....  | 25 |
| 4.2. Gaisa kvalitāte .....  | 29 |
| 4.2.1. Gaisa kvalitātes raksturlielumi .....  | 29 |
| 4.2.2. Gaisa kvalitāti ietekmējošie avoti .....                                     | 34 |
| 4.3. Inženierģeoloģiskie apstākļi .....   | 37 |
| 4.4. Potenciāli piesārņotās un piesārņotās vietas .....                             | 37 |
| 4.5. Ainava .....   | 38 |
| 4.6. Daba .....   | 38 |
| 4.7. Klimats .....  | 39 |
| 4.8. Ar vides aizsardzības teritorijām saistītās vides problēmas .....              | 39 |
| 5. Nulles scenārijs .....   | 40 |
| 5.1. Funkcionālais zonējums .....   | 40 |
| 5.2. Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta .....              | 41 |
| 5.3. Lietusūdeņu apsaimniekošana .....  | 41 |
| 5.4. Dabas un apstādījumu teritorijas .....   | 41 |

|      |  |    |
|------|--|----|
| 5.5. | Kultūras mantojums .....   | 42 |
| 6.   | Lokālpilnojuma īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi un ietekmju samazināšana. Alternatīvu izvērtējums ..... | 43 |
| 6.1. | Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta .....  | 44 |
| 6.2. | Jaunas autonomvietnes .....  | 46 |
| 6.3. | Jaunas tramvaja līnijas būvniecība .....   | 49 |
| 6.4. | Jauna apbūve un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājums .....                                  | 51 |
| 6.5. | Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu .....   | 52 |
| 6.6. | Dabas un apstādījumu teritorijas .....   | 54 |
| 6.7. | Ražošanas objekti.....   | 55 |
| 6.8. | Kopējais ietekmju novērtējums būtiskajiem vides aspektiem .....  | 57 |
| 7.   | Risinājumi ietekmju novēršana un samazināšana .....  | 59 |
| 8.   | Kompensēšanas pasākumi.....  | 61 |
| 9.   | Pārrobežas ietekmes novērtējums.....   | 61 |
| 10.  | Monitorings.....   | 61 |

## Ievads

Vides pārskata projekts ir sagatavots stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Skanstes apkaimes lokālplānojuma 1.redakcijai, balstoties uz Vides pārraudzības valsts biroja 2013.gada 24. jūlija lēmumu Nr.37 par SIVN piemērošanu. Skanstes apkaimes lokālplānojuma izstrāde ir uzsākta, pamatojoties uz Rīgas domes 2013.gada 18. jūnija lēmumu Nr.6330 „Par Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojuma izstrādes uzsākšanu, lokālplānojuma teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu”.

Vides pārskata projekta mērķis ir novērtēt attīstības plānošanas dokumenta iespējamo būtisko ietekmi uz vidi un noteikt pasākumus iespējamās negatīvās ietekmes novēršanai vai mazināšanai. Vides pārskata projektā ir iekļauta informācija un veikta pieejamās informācijas un datu analīze atbilstoši prasībām un tādām detalizācijas līmenim, ko nosaka vides aizsardzības jomas normatīvie akti un Vides pārraudzības valsts birojs.

Vides pārskata projekts sastāv no 11 nodaļām. Vides pārskatā sniegts esošās situācijas raksturojums, informācija par Rīgas pilsētai saistošajiem vides kvalitātes mērķiem, aprakstīta lokālplānojuma saistība ar citiem Rīgas pilsētas un valsts attīstības plānošanas dokumentiem, aprakstīts ietekmes uz vidi novērtējums, kas veikts, izvērtējot lokālplānojuma pozitīvās, negatīvās, tiešās, netiešās, īstermiņa, ilgtermiņa un summārās ietekmes. Vides pārskata projektā iekļauti gan jau ieviestie, gan rekomendētie risinājumi, rekomendācijas iespējamo negatīvo ietekmju uz vidi mazināšanai, kā arī rekomendējamie vides monitoringam un pasākumiem plānošanas dokumentu īstenošanas monitoringa nodrošināšanai.

## **1. LOKĀLPLĀNOJUMA PAMATNOSTĀDNES UN SAISTĪBA AR CITIEM PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM**

### **1.1. Lokālpilnoojuma izstrādes galvenie mērķi un pamatprincipi**

Skanstes apkaimes lokālpilnoojums tiek sagatavots, atbilstoši Darba uzdevumam (apstiprināts ar Rīgas domes 18.06.2013. Lēmumu Nr.6330), ņemot vērā Teritorijas attīstības plānošanas likumā noteiktos teritorijas plānošanas principus, Ministru kabineta 2012.gada 16.oktobra noteikumus Nr.711 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. teritorijas plānošanas jomu regulējošos normatīvos aktus, Rīgas pilsētas attīstības plānošanas dokumentus, Skanstes apkaimes teritorijai saistošus pētījumus un izvērtējumus (tostarp, veicot nepieciešamās papildus izpētes), institūciju nosacījumus, valsts un pašvaldības speciālistu viedokļus, Skanstes apkaimes iedzīvotāju, zemes īpašnieku, attīstītāju u.c. sabiedrības locekļu intereses.

Lokālpilnoojuma izstrādes mērķi:

- 1) Radīt priekšnoteikumus Skanstes apkaimes ilgtspējīgai teritorijas attīstībai, kas izriet no Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentiem, ka arī noteikt risinājumus ar mērķi sabalansēt īpašnieku un sabiedrības intereses.
- 2) Pārskatīt un aktualizēt/izstrādāt detalizētus teritorijas attīstības noteikumus, kas sekmē apkaimes funkcionāli telpisko attīstību atbilstoši Rīgas stratēģiskajām interesēm un RVC saglabāšanas un aizsardzības statusam, kā arī paredzēt nepieciešamos papildinājumus un uzlabojumus publiskās infrastruktūras attīstībā.
- 3) Definēt turpmākos teritorijas attīstības risinājumu stādā detalizācijas pakāpē (attiecībā uz objektu funkcijām, novietni, platībām, vizuāli telpisko veidolu, īstenošanas kārtību u.c.), kas nosaka skaidru un pamatotu teritorijas attīstības scenāriju un lokālpilnoojuma risinājumu īstenošanas iespējas, apzinoties to izmaksas un īstenošanas secību, pašvaldības, privātā un valsts sektora sadarbības iespējas.

Galvenais fokuss lokālpilnoojuma izstrādē ir sagatavot argumentētu pamatojumu pašvaldības turpmākai politikai attiecībā uz ieguldījumiem, t.sk. ES finanšu resursu piesaistei Skanstes apkaimes attīstības veicināšanai, atbilstoši šīs apkaimes lomai Rīgas pilsētas prioritāri attīstāmo teritoriju skaitā.

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra ir piemērota saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 24.07.2013. lēmumu Nr.37.

### **1.2. Lokālpilnoojuma saturs**

Saskaņā ar darba uzdevumu, lokālpilnoojuma sastāvā ir šādas daļas:

- Paskaidrojuma raksts,
- Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi,
- Grafiskā daļa,
- Pielikumi (izpētes un izvērtējumus),
- Lokālpilnoojuma īstenošanas ietekmes novērtējums.

Kā pamats teritorijas attīstībai, paredzētas plašas apstādījumu teritorijas, dažāda rakstura apbūve un jauni transporta risinājumi, piemēram, pieslēgums pie Ziemeļu transporta koridora, jauna

tramvaja līnija un iespēja izmantot dzelzceļu. Ir plānota arī sociālās infrastruktūras attīstība, ilgtspējīga lietus ūdeņu novades sistēma, domāts par turpmāko rīcību ar esošajiem mazdārziņiem, iespējamām jaunām sabiedriski nozīmīgām ēkām. Skanstes lokālpilnplānojuma īstenošana ir plānota trīs attīstības kārtās līdz 2050.gadam, pakāpeniski apgūstot visu teritoriju.

Tika izstrādāti vairāki Skanstes apkaimes attīstības funkcionālie telpiskie risinājumi lokālpilnplānojuma sadaļām:

- Apbūves plānojums un telpiskā struktūra;
- Pilsētvides ainava, tostarp publiskā ārtelpa un apstādījumi;
- Kultūras mantojums;
- Transporta infrastruktūra un apkalpe;
- Sociālā infrastruktūra;
- Inženiertehniskā infrastruktūra;
- Pilsētvides kvalitāte, tostarp, vides piesārņojums, aerācija, izsauļojums un aizsardzība pret vēju;
- Lietusūdeņu apsaimniekošana un meliorācija.

Apbūves veidošanas priekšlikums izstrādāts, balstoties uz apkaimes attīstības koncepciju, analizējot esošās apbūves kontekstu apkaimē un tas apkārtnē, Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas (RVC AZ) teritorijas plānojuma prasības, jaunās apbūves iespējamo ietekmi uz RVC un Vecrīgas siluetu. Piedāvāts apkaimes centrālajā daļā ap Skanstes ielu noteikt maksimālu apbūves augstumu 9 stāvi, kāpinot augstumu Skanstes ielas un Zirņu ielas rajonā līdz maksimums 15 stāviem, bet apkaimes perifērijas kvartālos, kontekstā ar apkārtējām apkaimēm, būvēt līdz 6 stāviem augstas ēkas. Šādi nosacījumi nodrošina gan iespējas racionālai zemes izmantošanai, gan izslēdz negatīvu ietekmi uz RVC un Vecrīgas siluetu.

Liela uzmanība tiek pievērsta lokālpilnplānojuma zaļajām zonām. Papildus teritorijas plānojumā noteiktajiem parkiem un skvēriem apkaimē plānoti pieci nelieli parki ar dažādām funkcijām. Pēc to izveidošanas parku un skvēru kopējā platība apkaimē būs 18 ha. Parki un skvēri izvietoti tā, lai nodrošinātu vajadzīgo teritorijas pārklājumu – iedzīvotājiem zaļās zonas būtu līdz 5 minūšu sasniedzamībā. Lokālpilnplānojumā iecerēts ilgtermiņā pārveidot par parku vēl palikušos preču stacijas sliežu atzarus paralēli Ganību dambim. Tas būs lielākais jaunais parks teritorijā - 5,7 hektāri. Šajā teritorijā paredzēts ierīkot arī jaunu ūdensobjektu aptuveni 1,5 hektāru platībā lietusūdeņu savākšanai.

Izstrādājot iekšējā transporta loka šķērssavienojumus, tika pievērsta uzmanība apstādījumu joslām. Kā piemēram, ir paredzētas arī apstādījumu joslas starp sarkano līniju un būvlaidi – centrālā kodola (multifunkcionālā kompleksa) būves ir atvēršas no sarkanās līnijas. Kā rezultātā, ielu apstādījumu joslas veido gājējiem un velobraucējiem patīkamu vidi.

Skanstes apkaimes daļā starp Skanstes ielu un ganību dambi paredzēts ierīkot lietusūdeņu atklāto novadīšanas sistēmu. Ūdens elementi – kanāli un dīķi papildus utilitārām funkcijām padarīs ielas un parkus krāšņākus un daudzveidīgākus.

Lokālpilnplānojuma risinājumos ir akcentētas kultūrvēsturiskās vērtības telpiskajā struktūrā, cenšoties paaugstināt Skanstes apkaimes un kopumā RVC dzīves vides vērtību un kvalitāti. Piemēram, izstrādātajos risinājumos ir uzsvērtā vēsturiskās skanstes atrašanās vieta – virzienu iezīmē parku robeža un kanāls, arī iekškvartāla gājēju ceļš, zudušo Sarkandaugavu ļauj atcerēties jaunā ūdensobjektu (grāvju, kanālu, dīķu) sistēma, kā arī vēsturiskā strādnieku dzīvojamā apbūve pie Ganību dambja tiek saglabāta kā autentiska vēsturiskā pilsētvide un apbūves plānojuma un apbūves veidošanas pamatprincipi tai ir pakārtoti.

### 1.3. Lokālpārvaldības saistība ar Rīgas un citiem plānošanas dokumentiem

Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija 2030. gadam ir pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā ietverts pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskie mērķi, telpiskās attīstības perspektīva un prioritātes laika periodam līdz 2030. gadam. Stratēģijas mērķis ir definēt Rīgas pilsētas pašvaldības ilgtermiņa telpiskās attīstības politiku un sniegt vadlīnijas citiem pašvaldības attīstības plānošanas dokumentiem. Rīgas ilgtermiņa attīstības mērķi ir: prasmīga, nodrošināta un aktīva sabiedrība; inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika; ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide un Rīga - starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole.

Jaunajā pilsētas stratēģijā ir noteiktas prioritārās attīstības teritorijas, kuras ir koncentrētas ap pilsētas kodolu, kļūstot par tā papildinājumu. Skanstes apkaime saskaņā ar Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģiju ir definēta kā viena no prioritārajām attīstības teritorijām pilsētas paplašinātā kodola ietvaros. Skanstes apkaimes attīstības vīzija un lokālpārvaldības risinājumu filozofija ir balstīta stratēģijā definētajās pamatnostādņēs.

Rīgas attīstības programma 2014.-2020. gadam pilsētas pašvaldības vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums Stratēģijā izvirzīto uzstādījumu un mērķu sasniegšanai.

Skanstes apkaime Attīstības programmā ir noteikta kā viena no prioritārajām apkaimēm, kurām tiek izvirzīti uzdevumi, kā piemēram, veidot un attīstīt infrastruktūru uzņēmējdarbības uzsākšanai un nozīmīgu privāto investīciju piesaistei. Izvirzītie pasākumi un aktivitātes ir vērstas uz centralizētas inženierinfrastruktūras un augstvērtīgas publiskās telpas attīstību.

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības teritorijas plānojums. Plāns ir saistošs politisks dokuments, kas nosaka RVC un tā AZ turpmāko izmantošanu, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un attīstību un izstrādāts, lai strukturāli iekļautos Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018. gadam kā tā sastāvdaļa. Teritorijas plānojums ir tiesisks pamats lēmumu pieņemšanai par konkrētās teritorijas izmantošanu, tas ir, būvatļauju, plānošanas un arhitektūras uzdevumu, ekonomiskās darbības atļauju un detālplānojumu uzdevumu sagatavošanai. Skanstes lokālpārvaldības risinājumi izstrādāti, vērtējot to īstenošanas iespējas RVC un tā AZ teritorijas plānojumā definēto politiku, teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas, apbūves veidošanas pamatprincipu un parametru ietvaros.

Rīgas vides programmas 2011.- 2017. gadam ir pašvaldības vides politikas plānošanas dokuments, kas turpina iesāktos Rīgas Vides stratēģijas 2000.-2010. gadam noteiktos virzienus, izvirzītos mērķus un uzdevumus, jo līdzekļu trūkuma dēļ ne visas apņemšanās un ieceres ir realizētas, kā arī, Latvijai, kļūstot par Eiropas Savienības dalībvalsti, vides politikā ir noteikti jauni sasniedzamie mērķi, kas ir viena no galvenajām prioritātēm Eiropas Savienībā. Vides programma ir izstrādāta, balstoties uz tobrīd aktuālo Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025. gadam un Rīgas attīstības programmu 2006.-2013. gadam, līdz ar to Programma nav balstīta uz šobrīd apstiprinātiem dokumentiem (Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija 2030.gadam un Rīgas attīstības programma 2014.-2020.gadam) un satur 2011.gada Rīgas vides stāvokļa novērtējumu (indikatori un to sniegtā informācija, datu trūkums un nepieciešamie pētījumi), vides programmas vispārējos mērķus un uzdevumus un atbildības sadalījumu Rīgas vides programmas ieviešanā. Vides Programmas mērķis ir sasniegt augsta līmeņa un mūsdienīgu vides pārvaldību, kas dotu iespēju dzīvot kvalitatīvā, drošā un harmoniskā pilsētvidē.

Programmā noteikti 13 sasniedzamie mērķi, kas balstīti uz tobrīd spēkā esošo Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025. gadam:

1. Nodrošināt efektīvu pilsētas dabas un apstādījumu un rekreācijas teritoriju apsaimniekošanu un labiekārtošanu
2. Veicināt atkritumu apsaimniekošanas sistēmas attīstību
3. Veikt slēgto izgāztuvju sanāciju un rekultivāciju

4. Nodrošināt ūdens resursu aizsardzību
5. Veikt pasākumus gaisa kvalitātes uzlabošanai
6. Pilnveidot un uzturēt vides monitoringu un informācijas sistēmas
7. Samazināt trokšņu piesārņojumu pilsētā
8. Nodrošināt pilsētas iedzīvotājus ar ES standartiem atbilstošu dzeramo ūdeni
9. Nodrošināt meliorācijas pasākumus pilsētā
10. Saglabāt bioloģisko daudzveidību Rīgā
11. Nodrošināt pilsētā labvēlīgu situāciju attiecībā uz bezsaimnieku dzīvniekiem (patversme, klaiņojošo dzīvnieku populācijas kontrole)
12. Veicināt videi draudzīgu rīcību iedzīvotāju vidū
13. Veicināt siltumenerģijas un elektroenerģijas racionālu izmantošanu

Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015. gadam. Tā satur informāciju par 2010. gada situāciju Rīgā gaisa kvalitātes ziņā un rīcības gaisa kvalitātes uzlabošanai. Programmā ir apkopota informācija par galvenajiem gaisa piesārņojuma avotiem Rīgā, izvērtēta Rīgā no 2004. gada līdz 2009. gadam veikto gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumu efektivitāte piesārņojuma samazināšanai ar daļiņām un slāpekļa oksīdiem, veikta pieredzes un labās prakses piemēru literatūras analīze, izstrādāti priekšlikumi gaisa kvalitātes uzlabošanai Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanai, izstrādāta prognoze attiecībā uz  $PM_{10}$  un  $PM_{2.5}$ , kā arī  $NO_2$  par termiņiem un apjomu kā ieteiktie pasākumi nodrošinās gaisa kvalitātes uzlabošanu, ņemot vērā Latvijas un Eiropas normatīvajos aktos noteiktos mērķus un robežlielumus Rīgā.

Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015. gadam rīcību aktualizācija 2014.-2015. gadam darba uzdevums ietver Rīcības programmā iekļauto pasākumu izvērtēšanu, atsakoties no pasākumiem, kas līdz 2015. gadam netiks īstenoti, un tās papildināšanu ar citiem tikpat efektīviem pasākumiem, kas ļautu līdz 2015. gadam uzlabot gaisa kvalitāti Rīgā un izpildīt Latvijas normatīvajos aktos noteiktās prasības. Rīcības programmas precizēšanas un papildināšanas gaitā Rīcības programmā tika iekļauta arī informācija par katra pasākuma īstenošanas laika grafiku un nepieciešamo finansējuma apjomu tā īstenošanai.

Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā. Tas ietver pamatinformāciju par normatīvo aktu prasībām, aglomerācijas teritorijas aprakstu un tajā izvietoto trokšņa avotu raksturojumu, pārskatu par trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātiem un cilvēku skaitu, uz kuriem iedarbojas troksnis, novērtējumu, plāna izstrādes metodikas aprakstu, līdz šim veikto un plānoto pasākumu trokšņa samazināšanai, kā arī attīstības plānu apskatu un analīzi, rīcības plānā iekļauto pasākumu izmaksu efektivitātes novērtējumu, ieteikumus rīcības plāna īstenošanas un rezultātu novērtēšanas kārtībai.

Rīgas pilsētas Ilgtspējīgas enerģētikas rīcības plāns 2012. - 2020. gadam satur  $CO_2$  emisiju sākotnējo pārskatu bāzes gada izvēli un emisiju prognozi līdz 2020. gadam, energopatēriņa samazināšanas un energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, atjaunojamo energoresursu izmantošanu. Pasākumu ieviešanas nodrošināšana ietver: vadības struktūru Rīcības plāna ieviešanai, sabiedrības iesaisti Rīcības plāna realizācijā, iespējamās finanšu instrumentus un finanšu apjomus Rīcības plāna ieviešanai, ES, valsts un pašvaldības atbalsta pasākumus Rīcības plāna ieviešanai un nepieciešamo likumdošanu un reglamentējošo dokumentu Rīcības plāna ieviešanai. Katru gadu tiek izstrādāts plāna ieviešanas progress ziņojums.

Rīgas pilsētas apstādījumu attīstības koncepcija 2007.-2018. gadam ir izstrādāta 2006. gadā, tomēr līdz šim brīdim nav apstiprināta. Koncepcija izstrādāta balstoties uz Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā definētajiem uzdevumiem. Apstādījumu koncepcija ir pilsētas esošās apstādījumu un dabas teritoriju situācijas analīze un ilgtermiņa darbības attīstības virzienu saturošs dokuments. Tās uzdevumi ir: nodrošināt vienotas terminoloģijas ieviešanu Rīgas pilsētas saistošajos dokumentos saistītus ar

apstādījumu un dabas teritoriju apsaimniekošanu, novērtēt apstādījumu un dabas teritoriju pašreizējo stāvokli un noteikt galvenās problēmas, noteikt un pamatot apstādījumu un dabas teritoriju sistēmas attīstības mērķi un funkcijas, konceptuāli nospraust apstādījumu un dabas teritoriju telpiskās sistēmas attīstības virzienus Rīgas pilsētā, noteikt prasības apstādījumu plānošanā, projektēšanā un apsaimniekošanā dažādiem apstādījumu veidiem, izvērtēt esošos pilsētas saistošos noteikumus, kas regulē apstādījumu saglabāšanu un apsaimniekošanu un izstrādāt priekšlikumus to pilnveidošanai un izstrādāt rīcības soļus vienotas apstādījumu apsaimniekošanas sistēmas izveidošanai un apstādījumu teritoriju plānošanā, rekonstrukcijā, jaunu ierīkošanā un apsaimniekošanā.

Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas 2005. - 2018. gadam attīstības mērķis ir nodrošināt kvalitatīvu un ar vieglajām personīgajām automašīnām konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām. Nepieciešams nodrošināt transporta līdzekļu veidu izmantošanas modālo sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam, izstrādājot un realizējot atbilstošas ilgtermiņa attīstības stratēģijas. Galvenie uzdevumi:

- vienota pilsētas sabiedriskā transporta uzņēmuma nostiprināšana, iekļaujot arī struktūras, kas ļautu piesaistīt papildus līdzekļus sabiedriskā transporta un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai,
- operatoru kompānijas darbības nodrošināšana uz ilgtermiņa līgumu pamata,
- elektrotransporta- tramvaju un trolejbusu attīstība, t.sk. ritošā sastāva un infrastruktūras atjaunošana un modernizācija,
- integrētas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas maršrutu tīkla izveide, t.sk. diferencējot pakalpojumus kvalitātes un cenas ziņā,
- velotransporta līdzsvarotas attīstības nodrošināšana.

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna mērķis ir izveidot kopēju struktūru, kurā tiks izvērtēti visi esošie un jaunie Rīgas un Pierīgas satiksmes un transporta sistēmas izveidošanas un uzlabošanas projekti un tiem tiks noteiktas prioritātes, ietverot teritoriālo, ekoloģisko, ekonomisko, sociālo un institucionālo optimizāciju.

## 2. NACIONĀLIE UN STARPTAUTISKIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI

### 2.1. Nacionālie vides aizsardzības mērķi

#### 2.1.1. Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (VPP2020) ir vides aizsardzības nozares vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments. VPP2020 aizstāj Vides politikas pamatnostādnes 2009.–2015. gadam. VPP2020 izvirza pasākumus, lai sasniegtu noteikto vides politikas virsmērķi – nodrošināt iedzīvotājiem iespēju dzīvot tīrā un sakārtotā vidē, īstenojot uz ilgtspējīgu attīstību veiktas darbības, saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli.

VPP2020 plānošanas periods ir līdz 2020.gadam, savukārt lokālplānojuma teritorijas plānojuma periods ir 2050. gads, kas par 30 gadiem pārsniedz VPP2020 laika horizontu. 2010. gadā izveidotajā Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam uzsvērts Latvijas dabas kapitāls, tā relatīvā bagātība Latvijā pretstatā globālajam mērogam, kur tas strauji izzūd un kā stratēģisks mērķis izvirzīts šī dabas kapitāla saglabāšana un saprātīga izmantošana. Varētu pieņemt, ka dominējošā paradigma par dabas kapitāla saglabāšanu nemainīsies arī līdz 2025. gadam un pat ilgāk.

VPP2020 ir sadalītas tematiskajās sadaļās, kurās ir apkopotas problēmas, nosaukti sasniedzamie mērķi un tiem atbilstošie rīcības virzieni, kas izriet no esošās situācijas raksturojuma vides aizsardzības politikā:

1. **Augsne un zemes dzīles, otrreizējās izejvielas** - Šajā sadaļā apskatīti augsnes un zemes dzīļu izmantošanas un aizsardzības, kā arī atkritumu apsaimniekošanas jautājumi. Zemes izmantošanas jautājumi skarti arī citu jomu politikās – teritoriālās attīstības plānošanā, lauku attīstības politikā, meža politikā.

*Politikas mērķi:*

- Nodrošināt augsnes ilgtspējīgu izmantošanu un aizsardzību;
- Nodrošināt sabiedrību ar mūsdienīgu, aktuālu informāciju par zemes dzīļu resursiem un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem, kas tiek ņemta vērā attīstības plānošanā
- Novērst atkritumu rašanos un nodrošināt apglabājamo atkritumu daudzuma samazināšanu, nodrošināt atkritumu kā resursu racionālu izmantošanu, kā arī atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā.

Kā galvenie pasākumi mērķa sasniegšanai tiek minēti zemes dzīļu izmantošanas stratēģijas izstrāde, sagatavot augšņu kartes, kas atbilst starptautiskajai klasifikācijai, īstenojot atkritumu rašanās novēršanas programmas pasākumus, atkritumu dalītās vākšanas sistēmas un atkritumu pārstrādes un reģenerācijas attīstīšana.

2. **Dabas aizsardzība** – sadaļā tiek minēts, ka savvaļas augi un dzīvnieki ir nozīmīga ikvienas ekosistēmas sastāvdaļa, īpašu uzmanību pievēršot īpaši aizsargājamās dabas teritorijām. Šobrīd īpaši aizsargājamās dabas teritorijas aizņem 17% valsts teritorijas. Tiek uzsvērts, ka īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ir ļoti būtisks dabas aizsardzības sistēmas elements un ar tām vien nepietiek lielākās daļas sugu un biotopu aizsardzībai, tāpēc ir nepieciešams veikt īpaši aizsargājamo sugu un biotopu kartēšanu visā Latvijā.

*Politikas mērķis:*

- Nodrošināt ekosistēmu kvalitāti, dabas aizsardzības un sociāli - ekonomisko interešu līdzsvarotību, sekmēt Latvijas kā „zaļas” valsts tēla veidošanos.

Kā galvenie pasākumi ir aktuālās informācijas par īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izplatību sagatavošana, izplatības karšu izstrādāšana un apsaimniekošanas vadlīniju izstrādāšana biotopiem, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas aizsardzības plānu un pašvaldību teritorijas attīstības plānojumu integrēšana.

3. **Gaisa aizsardzība** – ir novērtēts, ka gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir salīdzinoši labā stāvoklī, bet atsevišķās teritorijās pastāv gaisa kvalitātes un smaku ietekmes izraisītās problēmas. Tiek uzsvērts, ka rīcības programma šobrīd nepieciešama Rīgas pilsētai, no kuras tiek saņemtas regulāras sūdzības par gaisa kvalitāti un smakām. Kā galvenie emisiju radītāji tiek minēti autotransports, novecojošās apkures iekārtas, rūpniecības objektu emisiju avoti, kā arī ostu teritorijā strādājošie uzņēmumi. Lai gan kopumā situācija gaisa kvalitātes ziņā tiek vērtēta kā laba, tomēr tiek saņemtas iedzīvotāju sūdzības par rūpniecības radīto gaisa piesārņojumu un smaku traucējumiem Ventspilī un Liepājā.

*Politikas mērķis:*

- Līdz 2020.gadam samazināt gaisa piesārņojuma ietekmi uz iedzīvotājiem un ekosistēmām līdz līmenim, kas nerada draudus veselībai un neizraisa ekosistēmu degradāciju. Prasību minimums šā mērķa sasniegšanai ir spēkā esošo gaisa kvalitātes normatīvu izpilde un faktiskā emisiju apjoma samazināšana zem emisijas griestu līmeņa.

Kā galvenie pasākumi gaisa aizsardzībai ir vērsti uz „Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas 2011. - 2015.gadam” aktualizēšanu atbilstoši esošajai situācijai, Rīcības programmas izstrāde daļiņu PM<sub>2,5</sub> koncentrācijas samazināšanai normatīvā regulējuma pilnveidošana gaisa un smaku piesārņojuma samazināšanai no ostas termināļiem un dzelzceļa cisternām, no vidējām un mazām sadedzināšanas iekārtām.

4. **Klimata pārmaiņas** – tiek minēts, ka sākot ar 2000.gadu vērojams, ka SEG emisijas atkal pieaug, salīdzinot ar 1990.gada tendenci. Kā regulējošais instruments SEG emisiju samazināšanai ir ES Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (turpmāk – ETS). Tomēr Latvijā SEG emisijas rada ETS neiekļautās darbības un nozares – transports (rada 36% emisiju), lauksaimniecība (26%), arī enerģētika un ETS neiekļautās rūpniecības nozares, māsaimniecības un atkritumu saimniecība.

*Politikas mērķi:*

- Nodrošināt Latvijas ieguldījumu globālo klimata pārmaiņu samazināšanā, ņemot vērā Latvijas vides, sociālās un ekonomiskās intereses;
- Veicināt Latvijas gatavību pielāgoties klimata pārmaiņām un to izraisītajai ietekmei.

Pasākumi, kas tiek izvirzīti mērķa sasniegšanai ir vērsti uz SEG emisiju samazināšanas pasākumu īstenošanu visos tautsaimniecības sektoros, klimata politikas mērķu integrēšana citu nozaru politikā, efektīvu pielāgošanās pasākumu īstenošana un to integrēšana teritoriju attīstības plānošanā un nozaru politikā, sabiedrības izglītošana par klimata pārmaiņām.

5. **Ūdens resursi un Baltijas jūra** – Latvija ūdens resursu ziņā tiek novērtēta, kā viena no bagātākajām valstīm pasaulē, ņemot vērā uz vienu iedzīvotāju pieejamos ūdens resursus. Bet tai pašā laikā mūsu valstij raksturīga vislielākā pārrobežu ietekme uz virszemes ūdeņu kvalitāti un augstākie ar to saistītie riski ne tikai Baltijas jūras reģionā, bet visā ES. Rīgas līcī lielā biogēno elementu pieplūde no upēm būtiski ietekmē eitrofikācijas procesu gan pašā līcī, gan arī Baltijas jūru kopumā. Latvijas iekšējo ūdeņu stāvoklis vērtējams kā salīdzinoši labs. Vairāk kā pusei no virszemes iekšzemes ūdensobjektiem ekoloģiskā kvalitāte novērtēta atbilstoši labai vai augstai kvalitātei. Arī ūdeņu ķīmiskās kvalitātes ziņā Latvija ir labākā situācijā nekā vairums ES dalībvalstu. Vislielākie riski nesasniedz noteiktos ūdeņu kvalitātes mērķus konstatēti Lielupes upju baseinu apgabalā.

*Politikas mērķis:*

- Nodrošināt labu ūdeņu stāvokli un to ilgtspējīgu izmantošanu.

Noteiktie pasākumi ir vērsti uz jūras stratēģijas izstrādāšanu atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumam, centralizētās kanalizācijas un ūdensapgādes pakalpojumu pieejamību un kvalitāti, normatīvo regulējumu izstrādi prasību noteikšanai ūdenssaimniecības pakalpojumu sniegšanai un lietošanai, plūdu riska informācijas sistēmas izveidi visai Latvijas teritorijai plūdu apdraudējuma un seku prognozēšanai.

6. **Vides piesārņojums un riski** – kā galvenie riski vides piesārņojumam tiek minēti darbojošies rūpnieciskie objekti, bīstamo kravu pārkraušana un pārvadājumi, kā arī vēsturiski piesārņotās vietas, no kurām piesārņojums izplatās tālāk un apdraud vidi.

*Politikas mērķis:*

- Nodrošināt dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu un aizsardzību, veicinot vides risku mazināšanu un pārvaldību.

Izvirzītie pasākumi ir vērsti uz tiesiskā regulējuma pilnveidošanu par rīcību avāriju situācijās, piesārņoto vietu sanācijas turpināšanu, kā arī potenciāli piesārņoto vietu reģistra aktualizēšanu, ilgtermiņa drošības uzlabošanu radioaktīvo atkritumu glabātavā „Radons”, Salaspils kodolreaktora likvidēšana.

7. **Vides veselība** - vides piesārņojums un riski tiek minēti kopējā kontekstā ar vides veselību. Kā lielākie draudi tiek minēti darbojošies rūpnieciskie objekti, bīstamo kravu pārkraušana un pārvadājumi, kā arī vēsturiski piesārņotās vietas, no kurām piesārņojums izplatās tālāk un apdraud vidi, tai skaitā cilvēka veselību.

*Politikas mērķis:*

- Samazināt nelabvēlīgo vides faktoru ietekmi uz cilvēku veselību un labklājību, t.sk. novēršot pēc iespējas psihosomatisko ietekmi, ko rada vides veselības informācijas trūkums vai neadekvāta tās komunikēšana sabiedrībai.

Mērķa sasniegšanai tiks optimizēts vides veselības faktoru monitorings, iekļauts cilvēku biomonitoringu kopējā monitoringa sistēmā, izstrādātas vides veselības riska komunikācijas vadlīnijas, novērtēts sabiedrības veselības riska faktorus, ko izraisa klimata pārmaiņas

8. **Vides monitorings** – tiek minēts, ka nepietiekama valsts budžeta finansējuma dēļ kopš 2009.gada vides monitorings veikts ierobežotā apjomā, netika īstenotas vispār vai arī tika izpildītas dažādu īstermiņa projektu laikā. Šobrīd papildus piešķirtie līdzekļi monitoringa veikšanai nav pietiekami. Nepieciešamais finansējums būtu vajadzīgs, lai vides monitoringa rezultāti tiktu ne tikai iegūti un apkopoti, bet arī izvērtēti un analizēti. Datu bāzu trūkums traucē sasniegt sasniegt vides monitoringa mērķi un nodrošināt sabiedrībai pieejamus vides kvalitātes un dabas resursu datus.

*Politikas mērķis:*

- Nodrošināt savlaicīgu un visaptverošu vides un klimata pārmaiņu datu un informācijas apkopošanu un vispusīgu analīzi, lai noteiktu politikas mērķus un atbilstošus pasākumus vides stāvokļa uzlabošanai un savlaicīgai reaģēšanai uz klimata pārmaiņām, kā arī novērtētu līdzšinējo pasākumu un ieguldītā finansējuma lietderību un efektivitāti.

Mērķa izpildei izvirzīti pasākumi, kas nodrošina sabiedrību ar operatīvu informāciju par gaisa kvalitātes bīstamām izmaiņām, ikgadējo SEG emisiju un SEG prognožu monitoringu, informācijas iegūšanu un analīzi par ūdeņu kvalitāti un kvantitāti, kā arī zemes monitoringa īstenošanas pilnveidošanu un informācijas apkopojuma par sugām un biotopiem Natura 2000 vietās un ārpus tām.

### 2.1.2. Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2013. – 2020. gadam

Valsts politiku atkritumu apsaimniekošanas jomā nosaka Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāna 2013. – 2020. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 100 "Par Atkritumu apsaimniekošanas valsts plānu 2013.-2020.gadam" (prot.Nr.11 35.§)).

Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāna mērķi:

- novērst atkritumu rašanos, palielinoties ekonomiskajai izaugsmei, un nodrošināt kopējā radīto atkritumu daudzuma ievērojamu samazināšanu, izmantojot maksimāli visas labākās pieejamās atkritumu rašanās novēršanas iespējas un labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, palielinot resursu izmantošanas efektivitāti un veicinot ilgtspējīgākas patērētāju uzvedības modeļa attīstību;
- nodrošināt atkritumu kā resursu racionālu izmantošanu;
- nodrošināt, ka radītie atkritumi nav bīstami vai arī tie rada nelielu risku videi un cilvēku veselībai, atkritumi pēc iespējas tiek atgriezti atpakaļ ekonomiskajā apritē, it īpaši izmantojot pārstrādi, vai arī tiek atgriezti vidē noderīgā (piemēram, komposts), un, ka atkritumi tiek pārstrādāti pēc iespējas tuvāk to rašanās vietām;
- nodrošināt apglabājamo atkritumu daudzuma samazināšanu un atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā.

Rīgai ir izstrādāts pilsētas atkritumu apsaimniekošanas plāns 2006.-2012.gadam, kura darbības laiks ir beidzies. Izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus, Rīgai ir saistošs valsts atkritumu apsaimniekošanas plāns 2013.-2020.gadam.

### 2.1.3. Plūdu riska novērtēšanas un pārvaldības nacionālā programma 2008.- 2015. gadam

Vidējā termiņa politikas plānošanas dokuments. Programmas mērķis ir izveidot tādu ūdeņu aizsardzības sistēmu, kas sekmētu plūdu ietekmes samazināšanu, ka arī tādu plūdu radītu apdraudējumu izvērtēšanas un pārvaldības sistēmu, lai mazinātu ar Kopienā notikušiem plūdiem saistītu nelabvēlīgo ietekmi uz cilvēku veselību, vidi, kultūras mantojumu un saimniecisko darbību.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, programma koncentrējas uz praktiskiem un minētajā laika periodā realizējamiem pasākumiem, uzstādot sekojošus apakšmērķus un uzdevumus:

1. Plūdu apdraudēto teritoriju detāla izpēte atbilstoši plūdu riska kritērijiem.
2. Plūdu riskam pakļauto teritoriju sākotnējais plūdu riska izvērtējums un tālāko rīcību plānošana.
3. Prioritāro plūdu riskam pakļauto teritoriju precizēšana un konkrēto pasākumu plūdu riska novēršanai vai samazināšanai noteikšana.
4. Veicamo pasākumu īstenošana plūdu riska novēršanai un plūdu apdraudējuma samazināšanai prioritārajās teritorijās.

Pēc sākotnējā plūdu riska novērtējuma kritērijiem Rīgas pilsētas teritorija iekļauta pirmajā plūdu riska vai ārkārtas scenārijā, kas paredz mazas varbūtības plūdus (ārkārtējus, ekstremālus plūdus ar atkārošanās periodu  $\geq 200$  gadiem). Uz Rīgu attiecināti kritēriji:

- 1A – Augstākās „A” drošuma klases HES hidrotehnisko būvju avārijas gadījumiem,
- 1C – Pilsētām, kuras apdraud vairāku plūdu cēloņu kombinācija,
- 1D – Pilsētām, kurās ir vairāk par 10000 iedzīvotāju
- 1E – Ūdenskrātuvju kaskādes uz lielajām un vidējām upēm, kuru avārija var radīt plūdu vilni, kas var izsaukt zemāk esošo ūdenskrātuvju aizsprostu pārrāvumu, kā arī piegulošo teritoriju applūdumu.

Programmā ir definēti kritēriji plūdu riska novērtēšanai, izvērtēti plūdu riski Latvijas teritorijā, veikta īsa plūdu vēsturisko seku un materiālo zaudējumu analīze un noteikts prioritāro plūdu riska vietu saraksts, kurās jāveic detalizēti izpēti vai pretplūdu aizsardzības pasākumi. Programma ietver pasākumus apdraudējuma samazināšanai prioritārajos objektos. Noteikti arī plūdu riska scenāriji un izstrādāti tā novērtējuma kritēriji.

Rīgai 2012.gadā ir izstrādāts Plūdu riska pārvaldības plāns, kurā ir detalizētas nacionālajā plūdu riska novērtēšanas un pārvaldības programmā noteiktās prioritātes un izvirzītie uzdevumi. Izstrādājot pilsētas plānošanas dokumentus, jāņem vērā, ka Rīgā atrodas applūstošās teritorijas un atbilstoši ir jāparedz šo teritoriju izmantošana un vai aizsardzība.

## 2.2. Starptautiskie vides aizsardzības mērķi

Starptautiskie vides aizsardzības mērķi ir noteikti Eiropas 7 vides aizsardzības rīcības programmā *„Vide 2010: mūsu nākotne, mūsu izvēle”* (pieņemta 2002. gada 22. jūlijā Eiropas Komisijā). Uz Rīgas pilsētas plānošanas dokumentiem ir attiecināmi šādi mērķi:

- klimata izmaiņu jomā: stabilizēt siltumnīcas efekta gāzu koncentrāciju atmosfērā līmenī, kas neizraisa klimata izmaiņas;
- dabas un bioloģiskā daudzveidības jomā: aizsargāt un atjaunot dabiskās ekosistēmas un apturēt bioloģiskās daudzveidības samazināšanos Eiropas un globālā mērogā;
- vides, veselības un dzīves kvalitātes jomā: sasniegt tādu vides kvalitāti, ka cilvēka radītais piesārņojums, tai skaitā dažādi starojumi, nepalielina ietekmi vai risku sabiedrības veselībai;
- dabas resursu un atkritumu jomā: nodrošināt, ka atjaunojamo un neatjaunojamo dabas resursu patēriņš nerada papildus slodzi videi, un panākt, ka ekonomisko izaugsmi nosaka nevis resursu izmantošanas, bet gan izmantošanas efektivitātes pieaugums.

Eiropas 6. vides aizsardzības rīcības programmā minētie mērķi izstrādātajai Rīgas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam (projekts) ir saistoši. Stratēģijā un Attīstības programmā ir pievērsta uzmanība klimata pārmaiņām un tā iespējamām sekām, un dokumenti paredz plānveidīgi realizēt nepieciešamos pretplūdu pasākumus atbilstoši Plūdu riska pārvaldības plānā noteiktajām rīcībām. Saistībā ar klimata pārmaiņām stratēģijā ir pievērsta uzmanība ilgtspējīgai lietus ūdeņu apsaimniekošanai. Rīgai ir saistoši arī programmā noteikti mērķi attiecībā uz dabas un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, jo Rīgā atrodas *Natura 2000* teritorijas, kā arī valsts nozīmes aizsargājamas teritorijas un plašas mežu teritorijas (ieskaitot mikroliegumu teritorijas). Dabas daudzveidības saglabāšanai pilsētā attīstības plānošanas dokumentos paredzēts veidot zaļos koridorus un uzlabot apstādījumu kvalitāti apkaimēs. Ievērojot programmā noteiktos mērķus vides veselības un sabiedrības veselības saglabāšanai, stratēģijā jāparedz pasākumi gaisa kvalitātes uzlabošanai un trokšņu samazināšanai un ūdeņu kvalitātes uzlabošanai.

*ES ilgtspējīgas attīstības stratēģija* (akceptēta 2009. gadā Eiropas Komisijā)

ES ilgtspējīgas attīstības stratēģijas vispārējais mērķis ir noteikt un izstrādāt darbības, kas palīdz ES sasniegt pastāvīgu dzīves kvalitātes uzlabojumu gan pašreizējām, gan nākamām paaudzēm, radot ilgtspējīgas kopienas, kas ir spējīgas pārvaldīt un izmantot resursus efektīvi un pilnībā izmantot ekoloģisko un sociālo jauninājumu potenciālo tautsaimniecībā, nodrošinot labklājību, vides aizsardzību un sociālo kohēziju.

Ņemot vērā pieaugošās negatīvās tendences vides jomā, ES ekonomiskos un sociālos uzdevumus kopā ar jaunu konkurences spiedienu un jaunām starptautiskām saistībām, ES IAS ir noteikti 7 galvenie uzdevumi un attiecīgi mērķi, darbības uzdevumi un pasākumi. To tālākā izstrāde un īstenošana balstīsies uz iepriekš minētajiem principiem.

Stratēģijā noteikti 4 detalizēti mērķi, no tiem vides aizsardzības galvenais mērķis ir saglabāt Zemes spēju nodrošināt dzīvību visā tās daudzveidībā, ievērot, ka planētas dabas resursi ir ierobežoti, un nodrošināt augsta līmeņa vides aizsardzību, kā arī uzlabot vides kvalitāti. Nepieļaut un mazināt vides

piesārņojumu un veicināt ilgtspējīgu patēriņu un ražošanu, lai likvidētu saikni starp ekonomikas izaugsmi un vides degradāciju.

Rīgas pilsētai ir saistoša ES ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteiktie uzdevumi vides kvalitātes uzlabošanā: šobrīd Rīgā tiek pārsniegtas gaisa kvalitātes robežvērtības, kas rodas no autotransporta emisijām. Tāpat tiek pārsniegtas trokšņa robežvērtības. Rīgas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir paredzēti pasākumi ēku energoefektivitātes uzlabošanai, kas saskan ar ES stratēģijas mērķiem uzlabot gaisa kvalitāti un samazināt ietekmi uz klimatu. Rīgai ir jāstrādā pie ilgtspējīga patēriņa un ilgtspējīgas ražošanas modeļa izveidošanas un ieviešanas, tai skaitā uzlabojot atkritumu savākšanas un pārstrādes sistēmas.

#### Tematiskā pilsētvides stratēģija

Rezolūcija apstiprināta 2006.gada 11.janvārī. Pilsētvides tematiskās stratēģijas mērķis ir „ar integrētās pieejas palīdzību sniegtu ieguldījumu labākas dzīves kvalitātes nodrošināšanā, īpašu uzmanību veltot pilsētu teritorijām” un sekmēt „iedzīvotāju augstu dzīves līmeni un sociālo labklājību, nodrošinot vidi, kurā piesārņojuma līmenis nerada draudus cilvēku veselībai un videi, un veicinot pilsētu ilgtspējīgu attīstību”.

Stratēģija apraksta problēmas, ar kurām nākas saskarties daudzām Eiropas Savienības pilsētu teritorijām. Stratēģija kā tāda neierosina nekādus vienotus, saistošus pasākumus, bet gan norāda uz citiem veidiem, kā varētu risināt pilsētu problēmas.

#### Stratēģiskais dokuments „Eiropa 2020”

2010. gada 17. jūnijā Eiropadome formāli apstiprināja *Eiropa 2020* stratēģiju un tās galvenos elementus: ES līmeņa kvantitatīvos mērķus 2020. gadam.

Galvenais „ES 2020” stratēģijas mērķis ir veicināt izaugsmi un nodarbinātību ES kopumā un katrā ES dalībvalstī atsevišķi. „ES 2020” stratēģijai ir trīs galvenās prioritātes: gudra, ilgtspējīga un iekļaujoša izaugsme. Lai sasniegtu augstākminētās prioritātes, „ES 2020” stratēģijai ir pieci kvantitatīvie mērķi, kuri aptver nodarbinātības politikas, pētniecības un inovācijas politikas, enerģētikas un klimata pārmaiņu politikas, izglītības politikas un sociālās politikas jomas. „ES 2020” stratēģija balstās uz Integrētajām vadlīnijām, uz kā pamata ES dalībvalstis gatavo nacionālās reformu programmas „ES 2020” stratēģijas.

Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai (VASAB) (akceptēta 1994.gadā Tallinā). Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai (VASAB) ir starpvaldību forums par Baltkrievijas, Dānijas, Igaunijas, Krievijas Federācijas, Latvijas, Lietuvas, Norvēģijas, Polijas, Somijas, Vācijas un Zviedrijas telpisko plānošanu un attīstību atbildīgo ministru sadarbībai.

Baltijas jūras reģiona telpiskās attīstības vīzijā 2030.gadam ir izklāstītas rīcībpolitikas pamatnostādnes un noteikta darba kārtība trijās tematiskajās jomās:

- Pilsētu tīklojuma izveides un pilsētas un lauku sadarbības veicināšana;
- Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana
- Jūras telpiskās plānošanas un apsaimniekošanas uzlabošana.

Rīgai, kā Baltijas jūras pilsētai, ir jāņem vērā VASAB stratēģijā izvirzītie nosacījumi.

Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību – Helsinku konvencija (HELCOM) (1974., 1992.). Helsinku konvencija apvieno visas valstis, kuras apdzīvo Baltijas jūras krastu, kopīgai cīņai pret jūras piesārņojumu. Konvencijas mērķis - samazināt, aizkavēt un novērst Baltijas jūras vides piesārņošanu, sekmēt Baltijas jūras vides atveseļošanu un tās ekoloģiskā līdzsvara uzturēšanu.

HELCOM rekomendācija 28/5 nosaka attīrīšanas standartus, kas būtu jāsasniedz tādām pilsētām, kā Rīga:

- BSP<sub>5</sub> samazināšana par vismaz 80% no ienākošās piesārņojuma slodzes vai izplūdēs BSP<sub>5</sub>koncentrācijas ir zemākas par 15mg/l;

- $P_{kop}$  samazināšana par vismaz 90% no ienākošās piesārņojuma slodzes vai izplūdes  $P_{kop}$  koncentrācijas ir zemākas par 0.5mg/l;
- $N_{kop}$  samazināšana par vismaz 90% no ienākošās piesārņojuma slodzes vai izplūdes  $N_{kop}$  koncentrācijas ir zemākas par 10mg/l;

Otrs būtisks dokuments ir HELCOM rekomendācija 23/5 par lietussūdeņu sistēmu pareizu pārvaldību, samazinot noteces no pilsētu teritorijām. Šī rekomendācija akcentu liek gan uz noteces samazināšanu, gan naftas produktu nokļūšanas lietussūdeņos ierobežošanu. Rekomendācija iesaka pēc iespējas vairāk izmantot dabisko infiltrāciju vietās, kur nav piesārņojuma avotu. Savukārt vietās, kur tiek izmantoti naftas produkti, ir jāierīko attiecīgas attīrīšanas ietaises, lai naftu saturoši lietussūdeņi nenokļūtu virszemes un pazemes ūdeņos<sup>1</sup>.

### 2.2.1. ANO Konvencijas vides aizsardzības jomā

*Konvencija par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību – UNESCO konvencija (1972.)*

Valsts pienākums ir nodrošināt tās teritorijā kultūras un dabas mantojuma identifikāciju, aizsardzību, konservāciju, popularizāciju un saglabāšanu nākamajām paaudzēm. Tādēļ valstij maksimāli jāizmanto esošie resursi un nepieciešamības gadījumā – arī starptautiskā palīdzība, t.sk. jebkura tai pieejamā finansiālā, mākslinieciskā, zinātniskā un tehniskā palīdzība un sadarbība.

Konvencijas kultūras mantojuma pieminekļu sarakstā ir iekļauts Rīgas vēsturiskais centrs. Lai nodrošinātu pēc iespējas efektīvāku tā aizsardzību, konservāciju un popularizāciju, Rīgai savu iespēju robežās un atbilstoši valsts apstākļiem jācenšas:

- īstenot atbilstošu politiku, kuras mērķis būtu piešķirt kultūras un dabas mantojumam zināmas funkcijas sabiedrības dzīvē, kā arī iekļaut šī mantojuma aizsardzību aptverošas plānošanas programmās;
- attīstīt zinātnes un tehnikas studijas un pētījumus un pilnveidot darba metodes, kas ļauj valstij novērst briesmas, kas draud tās kultūras mantojumam;
- veikt atbilstošus juridiskus, zinātniskus, tehniskus, administratīvus un finanšu pasākumus, lai atklātu, aizsargātu, konservētu, popularizētu un atjaunotu šo mantojumu;
- atbalstīt tādu nacionālu vai reģionālu centru izveidošanu vai attīstību, kas sagatavo speciālistus kultūras mantojuma aizsardzībai, konservācijai vai popularizācijai, kā arī lai veicinātu zinātniskos pētījumus šajā jomā.

Konvencijas dabas mantojuma pieminekļu sarakstā pašlaik nav izvērtēts, noteikts un iekļauts neviens Latvijā esošs pasaules dabas mantojuma objekts.

*Konvencija „Par cīņu pret pārtuksnešošanu/ zemes degradāciju valstīs, kurās novērojami ievērojami sausuma periodi un/vai pārtuksnešošanās, jo īpaši Āfrikā”.* Konvencija attiecībā uz Eiropas valstīm, t.sk. Latviju atsedz šī reģiona problēmas – ievērojama lauksaimnieciskās ražošanas samazināšanos, zemes auglības pazemināšanos, vēja un ūdens erozijas pastiprināšanos, kā arī dažāda veida augsnes degradāciju. Konvencijas ieviešana nodrošinās augsnes aizsardzības pasākumu īstenošanu, veicinot augšņu produktivitātes pieaugumu, ieviešot ilgtspējīgu zemes un ūdens resursu apsaimniekošanu. Latvijā šī Konvencija parasti tiek attiecināta ne vien uz vēja un ūdens erodētajām augsnēm (vēja erozija piekrastē, jūras krasta erozija, lielo upju palieņu krastu erozija), un punktveida un difūzo piesārņojumu, ko izsauc augšņu apbūvēšana un ainavas piesārņošana ar pamestām būvēm, bet arī uz degradētajām teritorijām (bijušās militārās bāzes, karjeri) kuras, pat ja tajās atbilstoši valsts normatīvo aktu nosacījumiem nav jāveic sanācija, tās ir revitalizējamas, pamatojoties uz šo Konvenciju.

Konvencija tieši attiecas uz Rīgu, jo tajā ir apzinātas teritorijas, kuras ir atzītas par degradētām, Konvencijas nosacījumi attiecas arī uz tām Rīgas potenciāli piesārņotajām vietām, kurās pēc to

<sup>1</sup> Rīgas vides programma 2012.-2017.gadam (projekts)

izpētes tiks konstatēts, ka piesārņojuma līmenis nav tik augsts, lai būtu nepieciešams veikt to sanāciju. Lokālplānojuma teritorijā atrodas viena piesārņota un septiņas potenciāli piesārņotas vietas.

### 2.2.2. Eiropas Kopienas Direktīvas, Konvencijas un Stratēģijas

Eiropas Kopienas Direktīvas tieši attiecas uz Latviju kā ES dalībvalsti, tiek iestrādātas valsts likumdošanā un ir saistošas visu līmeņu plānošanas dokumentiem.

Eiropas Parlamenta un Padomes 96/61/EK „Par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli”(1996.). Direktīvas mērķis ir panākt tāda piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli, ko rada I pielikumā minētās darbības. Tā nosaka pasākumus, kas paredzēti, lai novērstu vai – gadījumos, kad novēršana nav iespējama – samazinātu tās emisijas gaisā, ūdenī un zemē, kuras rodas no iepriekš minētajām darbībām, tostarp arī pasākumus, kas attiecas uz atkritumiem, lai sasniegtu augstu vides aizsardzības līmeni kopumā, neierobežojot Direktīvas 85/337/EEK par dažu valsts un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu noteikumus un citus attiecīgus Kopienas noteikumus. Direktīvā noteikti vispārīgie principi, kas regulē operatoru pamatsaistības tās I pielikumā noteiktajos rūpnieciskās darbības veidos, prasības un nosacījumus atļauju izsniegšanai, noteikta integrētā pieeja atļauju izsniegšanai, informācijas apmaiņas nosacījumi ar Eiropas Komisiju, emisijas robežvērtības un piesārņojošās vielas.

Šīs direktīvas prasības ir iestrādātas likumā „Par piesārņojumu”, MK 25.10.2005. noteikumos Nr.804 „Noteikumi par augšnes un grunts kvalitātes normatīviem”, MK 03.11.2009. noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, MK 12.03.2002. noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti”, MK 13.07.2004. noteikumos Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”. MK 22.01.2002. noteikumos Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī”.

Eiropas Kopienas Direktīva 2000/60/EC (2000.) nosaka struktūru Eiropas Kopienas rīcībai ūdens aizsardzības politikas jomā (turpmāk – ŪSD). Direktīvas mērķis ir nodrošināt ūdeņu pārvaldības struktūras izveidi, kas garantē nepārtrauktu un pēctecīgu procesu, lai nepieļautu ūdeņu stāvokļa pasliktināšanos, lai nodrošinātu ūdens resursu ilgtspējīgu izmantošanu un to kvalitātes uzlabošanu.

No šīs direktīvas izrietošās tiesību normas ir ietvertas LR 12.09.2002. „Ūdens apsaimniekošanas likumā”, MK 19.10.2004. noteikumos Nr.858 „Noteikumi par virszemes ūdensobjektu tipu raksturojumu, klasifikāciju, kvalitātes kritējiem un antropogēno slodžu noteikšanas kārtību, MK noteikumos Nr.12.03. 2002. 118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” un MK 23.12.2003. noteikumos Nr.736 „Noteikumi par ūdens resursu lietošanas atļauju”. Lokālplānojuma teritorijas atrodas Daugavas upju baseinu apgabalā. Tam 2009.gadā ir izstrādāts un LR Vides ministrijā apstiprināts apsaimniekošanas plāns, kas ietver pasākumu programmas laba ūdens stāvokļa nodrošināšanai arī Rīgas pilsētā esošajos ūdensobjektos.

Eiropas Padomes Direktīva 96/82/EK (1996.) par tādu smagu nelaimes gadījumu briesmu pārzināšanu, kuros iesaistītas bīstamas vielas (Seveso II direktīva). Direktīvas mērķis ir novērst smagus nelaimes gadījumus, kas saistīti ar bīstamām vielām, un to seku ietekmi uz cilvēkiem un vidi, lai nodrošinātu augsta līmeņa aizsardzību visā Kopienā konsekventi un efektīvi. Direktīvas prasības Latvijā ir ietvertas LR „Civilās aizsardzības likumā” un saskaņā ar to izdotajos normatīvajos aktos, kā arī 2005. gada 19. jūlija Ministru kabineta noteikumos Nr. 532 “Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem” (izdoti saskaņā ar Ķīmisko vielu un ķīmisko produktu likuma 11.panta otro daļu).

Direktīva 2007/60/EK „Par plūdu riska novērtējumu un pārvaldību” 2007. gada 23. oktobrī pieņemtā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/60/EK „Par plūdu riska novērtējumu un pārvaldību” uzdod veikt plūdu riska sākotnējo novērtējumu visā valsts teritorijā, uz tā pamata noteikt plūdu apdraudētās teritorijas un sagatavot plūdu riska pārvaldības plānus katram upju baseinu apgabalam. Plūdu direktīva reglamentē dažādu ar plūdu riskiem un plūdu risku pārvaldību saistītu novērtējumu sagatavošanu iesniegšanu Eiropas Komisijā. Plūdu riska pārvaldības plānos uzmanība būtu

jākoncentrē uz novēršanu, aizsardzību un sagatavotību. Viens no direktīvā paredzētajiem pasākumiem veiksmīgas plūdu pārvaldības veikšanai un plūdu apdraudējuma samazināšanai ir atbilstoša plūdu riska kartogrāfiskā materiāla izstrāde.

Plūdu riska pārvaldības plāna Rīgas pilsētai ietvaros 2010.-2011. gadā tika veikta ar klimata pārmaiņām saistīto hidroloģisko procesu izpēte un prognozēšana Rīgas pilsētas teritorijai, modelējot vēja uzplūdu un pavasara palu scenārijus trīs laika periodiem, kas atšķiras no klimata viedokļa un papildus tika veikta izpēte par lietusgāžu un sniega kušanas ietekmi. Plūdu riska pārvaldības plānā Rīgas pilsētai ir veikta applūstošo teritoriju izvērtēšana atbilstoši teritoriju applūšanas apdraudējumam mūsdienu situācijai, tuvai un tālai nākotnei. Šāds izvērtējums ir ļāvis noteikt, kuriem no potenciāli apdraudētajiem objektiem būtu nepieciešami plānveida pasākumi to aizsardzībai un plānveida sagatavotībai to likvidācijas vai pārcelšanas gadījumā.

Eiropas Padomes Direktīva 1975/442/EEK (1975.) „Par atkritumiem” un Eiropas Padomes Direktīva 1991/689/EEC „Par bīstamajiem atkritumiem”. Latvijā šīs Direktīvas pārņēma Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2003.-2012.gadam, kuru šobrīd aizstāj Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2013.-2020.gadam. Plāns paredz valstī veidot reģionālus sadzīves atkritumu poligonus un uzstādīt atbilstošas atkritumu apstrādes iekārtas, bet esošo, normatīviem neatbilstošo izgāztuvju slēgšanu un rekultivēšanu. Direktīvu 75/442/EEK un 91/156/EEK prasības Latvijā ir ietvertas LR 28.10.2010. „Atkritumu apsaimniekošanas likumā” un saistībā ar to izdotajos normatīvajos aktos. Lokālplānojuma teritorija atrodas Rīgas atkritumu apsaimniekošanas reģionā. Tajā ir jānodrošina sadzīves atkritumu dalītas savākšanas iespējas iedzīvotājiem un jārisina bioloģiski noārdāmo atkritumu kompostēšanas un uzglabāšanas jautājumi.

Eiropas Padomes Direktīva 2001/42/EK (2001.) „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”. Šīs direktīvas mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un veicināt noturīgu attīstību, sekmējot ekoloģisko apsvērumu integrēšanu plānu un programmu sagatavošanas un pieņemšanas procesā, nodrošinot, lai saskaņā ar šo direktīvu veiktu vides novērtējumu tādiem plāniem un programmām, kam var būt būtiska ietekme uz vidi. Direktīvas prasības ir ietvertas LR 14.10.1998. likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un MK 23.03.2004. noteikumos Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. Saistībā ar šīs direktīvas prasību nodrošināšanu tiek veikts Lokālplānojuma ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums.

Eiropas Ainavu konvencija (2000.). Konvencijas mērķis ir veicināt ainavu aizsardzību, apsaimniekošanu un plānošanu, kā arī organizēt sadarbību par ainavu jautājumiem Eiropā. Konvencija atzīst ainavas kā svarīgu cilvēku dzīves kvalitātes daļu jebkurā vietā –pilsētās un laukos. Ņemot vērā pārmaiņas reģionālajā un pilsētu plānošanā, transportā, infrastruktūrā, tūrismā un atpūtā, notiek ainavu pārveidošanās. Lai saglabātu ainavu nozīmīgo loma kultūras, ekoloģijas, vides un sociālajā jomā, kā arī ainavas kā saimnieciskajai darbībai labvēlīgu resursu, konvencija uzsver ainavu aizsardzības, apsaimniekošanas un plānošanas nepieciešamību. Latvijai, balstoties uz Eiropas ainavu konvenciju, 2013.gadā izstrādāts dokuments „Ainavu politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam”. Rīgai 2009. gadā Rīgai ir izstrādāta „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana”, kas balstīta Eiropas ainavu konvencijā noteiktajās vadlīnijās un paredz nodrošināt Eiropas ainavu konvencijas prasību īstenošanu Rīgā. Izstrādājot pilsētas attīstības plānošanas dokumentus, jāņem vērā ainavu aizsardzības plānošanas dokumentos noteiktie mērķi un izvirzītie uzdevumi, nosakot prasības dažāda veida ainavu saglabāšanai un aizsardzībai.

Lisabonas stratēģija, ko Eiropas Savienības Padome pieņēma 2000.gada 23.-24.martā, noteica „jaunu stratēģisko mērķi ES, lai stiprinātu nodarbinātību, ekonomiskās reformas un sociālo saliedētību kā uz zināšanām balstīta ekonomikas daļu”. Gadu vēlāk – 2001.gadā stratēģija tika papildināta Gēteborgas Eiropas Savienības Padomes sanāksmē par ilgtspējīgo attīstību, pievienojot ekoloģisko aspektu Lisabonas procesam. Līdz ar to stratēģija balstās uz 3 pīlāriem – ekonomiskā atjaunotne, sociālā

atjaunotne un ekoloģiskā atjaunotne. Gēteborgā Eiropas Savienības Padome noteica galvenos ekoloģiskos mērķus un termiņus, kā arī 4 prioritātes:

- klimata maiņa: siltumnīcas efekta samazināšana, palielinot elektrības ražošanu no atjaunojamiem avotiem;
- pāreja no „ceļu transporta” uz citiem- videi draudzīgākiem transporta veidiem;
- sabiedrības uzvedība: reaģēt uz iedzīvotāju bažām par pārtikas drošību un kvalitāti, ķīmisko vielu lietošanu, infekcijas slimībām;
- resursu racionāla pārvaldība.

### 3. VIDES PĀRSKATA SAGATAVOŠANAS PROCEDŪRA

#### 3.1. SIVN process un metodoloģija

##### 3.1.1. Lēmums par SIVN piemērošanu (*Screening* fāze)

SIVN procedūra ir piemērota saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2013.gada 24. jūlija lēmumu Nr.37 (turpmāk - lēmums). Plānošanas dokuments attiecas uz likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.panta trešajā daļā minētajiem plānošanas dokumentiem, kuriem jāveic stratēģiskais novērtējums.

Iesniegumā VPVB, pēc Rīgas domes attīstības departamenta viedokļa Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojumam SIVN nav nepieciešams, jo:

- teritorija neatrodas Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslā un īpaši aizsargājamā dabas teritorijā;
- paredzētie infrastruktūras risinājumi, kas atbilst likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.pielikuma 9.punktam un 2.pielikuma 10.punktam, ir iekļauti spēkā esošajā teritorijas plānojumā, kura grozījumiem 2011.gadā ir veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.

Vides pārraudzības valsts birojs lēmumu par SIVN piemērošanu pamato ar paredzēto infrastruktūras objektu attīstību, kas atbilstu likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.pielikuma 9.punktam (jaunbūvējamas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas) un 2.pielikuma 10.punktam pilsētvides attīstības projekti, dzelzceļa līniju būvniecība, tramvaja līniju būvniecība, mākslīgu ūdensteču un ūdenstilpju izveidošana). Attiecīgi vides ietekmju vērtējums atbilstoši plānošanas dokumenta detalizācijas pakāpei ir veicams lokālplānojumam.

VPVB savā lēmumā vērš uzmanību vides ietekmju izvērtējumam sekojošām darbībām/objektiem:

- pilsētvides attīstības objekti;
- dzelzceļa līnijas būvniecība;
- starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta;
- tramvaja līnijas būvniecība;
- stāvparki un autonomvietnes.

Bet saistībā ar pašreizējo Skanstes apkaimes teritorijas vides stāvokli VPVB lēmumā vērš uzmanību uz:

- Inženierģeoloģiskiem apstākļiem lokālplānojuma teritorijā;
- Potenciāli piesārņotām vietām;
- Augsto gruntsūdens līmeni;
- Lietus ūdens apsaimniekošanas iespējamajiem risinājumiem;
- Centralizēto pilsētas ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu;
- Trokšņa līmeņa robežvērtību pārsniegumu.

Kā galvenos vides aspektus plānojumā iekļauto darbību attīstības gaitā VPVB izvirza atmosfēras gaisa kvalitāti un trokšņa aizsardzību, akcentējot sistemātisku datu ieguves un datu apstrādes nodrošināšanu. Summārās ietekmes izvērtējumā jāņem vērā arī iespējamās problēmsituācijas saistībā ar infrastruktūras objektu un inženierkomunikāciju savlaicīgu izbūvi un pietiekamību plānotajai teritorijas attīstībai.

### 3.1.2. SIVN novērtēšanas metode un veikšanas galvenie paņēmieni

Izmantojot VPVB sniegtos metodiskos norādījumus SIVN veikšanai<sup>2</sup>, Skanstes lokālplānojuma stratēģiskajā novērtējumā izmantota "Ietekmes novērtējuma metode" (jeb t.s. IVN pieeja) kombinācijā ar "Vides stāvokļa novērtējuma metodi" (angl. *baselineled*).

IVN pieeja ir piemērota uz konkrētiem projektiem orientētu plānu vai programmu novērtējumam. Skanstes lokālplānojuma gadījumā Biroja lēmums par SIVN nepieciešamību lielā mērā pamatots ar šādu konkrētu projektu iespējamību (skat. 3.1.1. nod.), kuri potenciāli atbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. un 2. pielikuma daļām. Līdz ar to IVN pieeja izvēlēta kā piemērota metode Skanstes lokālplānojuma ietekmju novērtējumam.

Savukārt "Vides stāvokļa novērtējuma metode" pielietojama plānošanas dokumentiem, kurus izstrādā saistībā ar konkrētu ģeogrāfisku vietu un novērtējums balstās uz esošā vides stāvokļa datu analīzi un konstatāciju par pieļaujamajiem aktivitāšu veidiem konkrētajā vidē. Šajā gadījumā metode arī ir piemērota novērtējumam, jo lokālplānojums ietver ģeogrāfiski precīzi definētu vietu un ne visi lokālplānojuma risinājumi ir raksturojami un analizējami saistībā ar konkrētiem projektiem kā IVN pieejas gadījumā.

SIVN izstrādes laikā izmantotie paņēmieni

#### 1. Pieejamās rakstiskās un grafiskās informācijas analīze:

- Skanstes apkaimes teritorijas plānojuma materiāli – gan tekstuālā daļa (īpaši apbūves noteikumi, kur aprakstītas atļautās darbības), gan kartogrāfiskā informācija;

- Vides politikas plānošanas dokumentācija, dažādas valsts programmas un plāni (piem. Rīgas ilgtspējīga attīstības stratēģija 2025.g., teritorijas plānojuma paskaidrojuma raksts, „Plūdu riska pārvaldības plāns Rīgas pilsētai”, „Metodoloģisko vadlīnijas teritorijas plānošanai applūstošajās teritorijās”, pēdējos gados līdz šim veikto SIVN Vides pārskati, transporta infrastruktūras objektu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumi, nozaru plāni vides jomā (Rīgas vides programma, Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015. gadiem, Rīcības plāns trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā),;

- Datubāzes (LVGMC Gaiss-2, potenciāli piesārņotās vietas)

- Palīgmateriāli (piem. ortofoto kartes, Rīgas gaisa piesārņojuma izkliedes kartes, Rīgas aglomerācijas trokšņu kartes, vispārēja informācija par teritoriju u.c.)

- VPVB lēmums<sup>3</sup>

#### 2. Pētījumi un jauna informācija

- Pasūtīts pētījums "Grunts un gruntsūdens kvalitātes izpētes un kompleksas ģeotehniskās izpētes izstrāde Skanstes apkārtnē". SIA "L4", 2014.

- Nosūtīta vēstule un saņemta atbilde no Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvaldes (Lielrīgas reģionālā vides pārvalde. 05.08.2014. Vēstule Nr. 4.5-11/4993)

#### 3. Darba grupa, konsultācijas, diskusijas

- SIVN izstrādes laikā tika veiktas darba grupas tikšanās

- ar vides speciālistiem;
- ar plānošanas speciālistiem, kas strādā pie lokālplānojuma praktiskās izstrādes;

<sup>2</sup>Metodiskie norādījumi stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma pieredzi, Vides pārraudzības valsts birojs <http://www.vpnb.gov.lv/lv/strategiskais-ivn/informacija>

<sup>3</sup> Vides pārraudzības valsts birojs, Lēmums Nr.37 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”, Rīga, 2013.gada 24.jūlijs

Darba grupas sanāksmēs tika apspriests noteikts jautājumu loku un lemts par atspoguļojumu teritorijas plānojumā.

- SIVN izstrādes laikā tika veiktas konsultācijas ar:

- Vides mājoķļu un vides departaments Vides pārvalde, Gaisa un ūdens aizsardzības nodaļu;
- Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijas centra Informācijas analīzes daļas Gaisa un klimata nodaļu;
- Vides pārraudzības valsts biroju;
- Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Piesārņojuma novēršanas nodaļu.

- Plānotas diskusijas un konsultācijas kā metode SIVN Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas procesā – sanāksmēs un konsultācijās ar speciālistiem, sabiedrisko organizāciju pārstāvjiem un citiem interesentiem.

#### 4. Apsekojumi dabā

- Skanstes apkaimes teritorijas un atsevišķu objektu apsekojums dabā, fotofiksācija notika 2014. gada 17. jūlijā.

#### 3.1.3. SIVN apjoma noteikšana (Scoping fāze)

SIVN apjoma noteikšanas posmā – *scoping* fāzē – tika apzināts esošais vides stāvoklis un galvenie plānošanas dokumenta vidi ietekmējošie aspekti, uz kuriem pēc tam tiek koncentrēta uzmanība ietekmju vērtēšanas fāzē.

Skanstes apkaimes lokālplānojuma teritorija nav abstrakta, izolēta zona, bet tā ir daļa no visas Rīgas pilsētas un aglomerācijas - faktiski viena no centrālajām daļām. Līdz ar to lokālplānojuma teritoriju ietekmē pārējās Rīgas pilsētas un aglomerācijas daļas, kā arī otrādi - Skanstes teritorija atstāj iespaidu uz pārējām pilsētas daļām. Līdz ar to vērtējot Skanstes vides stāvokli, tiek ņemtas vērā visas Rīgas pilsētas vides problēmas - un īpaši tās centra daļas.

Apjoma noteikšanas uzdevuma izpildē tika apzināts vides stāvoklis un izvirzīti būtiskākie vides aspekti:

- Trokšņa līmenis;
- Gaisa kvalitāte;
- Gruntsūdens kvalitāte;
- Augsnes kvalitāte;
- Kultūras mantojums;
- Sabiedrības veselība;
- Socioekonomiskie aspekti.

Izvirzītie būtiskākie vides aspekti Skanstes apkaimes lokālplānojumu izvērtēšanai tika noteikti balstoties uz:

- 1) Rīgas pilsētā vides stāvokli;
- 2) Skanstes apkaimes ģeoloģiskajiem apstākļiem;
- 3) Skanstes apkaimes kultūrvēsturisko kontekstu.

Balstoties uz izvirzītajiem vides aspektiem, SIVN izstrādes gaitā tiek vērtēti lokālplānojuma izstrādātie risinājumi (skat. 6. nodaļu):

- Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta;
- Jaunas autonomvietnes;
- Jaunas tramvaja līnijas būvniecība;
- Jauna apbūve un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājums;

- Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu;
- Dabas apstādījumu teritorijas;
- Ražošanas objekti

Lokālpāņojumā izstrādātie risinājumi, kas nerada būtisku ietekmi uz izvirzītajiem vides aspektiem, SIVN netiek apskatīti.

SIVN ir veidots kā stratēģisks instruments, tāpēc kopējā novērtējumā nav iekļauta pārlietu detalizēta un specifiska informācija, kas neattiecas uz izvirzītajiem būtiskajiem vides aspektiem un galvenajiem ietekmējošajiem procesiem.

#### **3.1.4. Sabiedrības līdzdalība**

Lokālpāņojuma un Vides pārskata izstrādē sabiedrības, sabiedrisko organizāciju un institūciju līdzdalība tiek nodrošināta vairākos SIVN posmos:

- Analizējot esošo vides stāvokli un veicot tā novērtējumu par būtiskiem vides aspektiem saistībā ar lokālpāņojuma izstrādi;
- Organizējot lokālpāņojuma 1.redakcijas Vides pārskata projekta sabiedriskās apspriešanas procesu, tai skaitā sabiedriskās apspriešanas sanāksmi par Vides pārskata projektu,;
- Iestrādājot sabiedrības pārstāvju, institūciju un pašvaldības struktūrvienību speciālistu komentārus Vides pārskata projektā – ņemot vērā lokālpāņojuma un SIVN Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos komentārus un priekšlikumus par vides pārskata projektu un lokālpāņojuma 1. redakciju;
- Iestrādājot Vides pārraudzības valsts biroja ieteikumus Vides pārskata galīgajā redakcijā – ņemot vērā VPVB izsniegtajā atzinumā par Vides pārskata projektu iekļautās rekomendācijas.

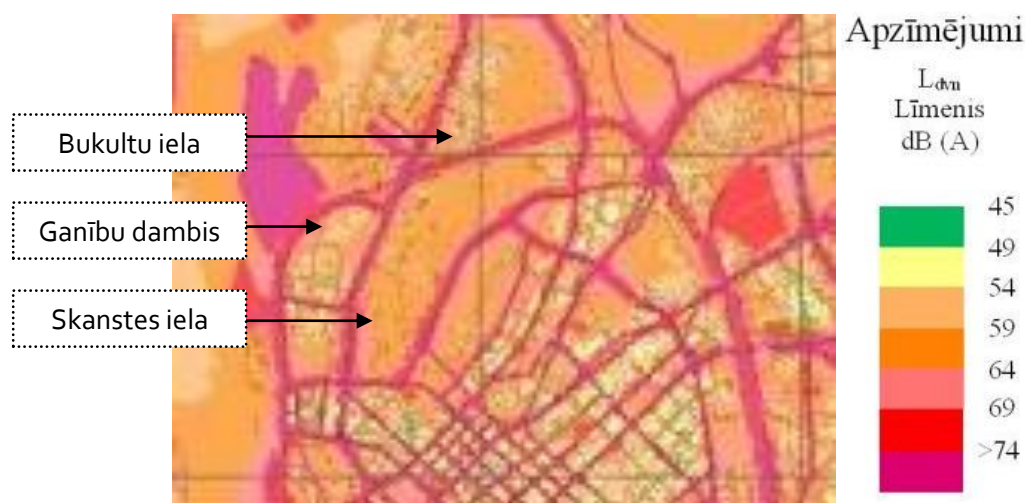
## 4. ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Skanstes apkaimes teritorijas dabiskie apstākļi (reljefs, ģeoloģiskie, hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, hidrogrāfiskais tīkls, bioloģiskā daudzveidība, dendrofloras un ainavas raksturojums), aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas ierobežojumi, kā arī vides stāvoklis (augšnes, grunts un pazemes ūdeņu kvalitāte piesārņotajās un potenciāli piesārņotajās vietās, gaisa kvalitāte, trokšņa līmenis, virszemes ūdeņu kvalitāte, riska objekti un teritorijas) ir aprakstītas Skanstes apkaimes lokālplānojuma I daļā Paskaidrojuma rakstā un tā 1., 3., 5., 6., 7. pielikumā. Tādēļ vispārējā aprakstošā informācija Vides pārskatā netiek dublēta, bet tiek izcelts nepieciešamais lokālplānojuma ietekmju novērtējuma kontekstā vai sniegta jauna informācija.

### 4.1. Trokšņa līmenis

Pamatojoties uz 2006.-2008. gadā veikto izpēti par trokšņa līmeni Rīgas aglomerācijā<sup>4</sup>, redzams, ka Rīgas pilsētas centra daļā ir novērojami trokšņa līmeņa pārsniegumi. Šī problēma Rīgā eksistē ilgstoši un trokšņa līmeņa pārsniegumiem ir pakļauta nozīmīga iedzīvotāju daļa - tā klasificējama kā vides problēma gan Rīgā kopumā, gan arī Skanstes lokālplānojuma teritorijā un līdz ar to arī kā viens no svarīgākajiem vērtējamajiem vides aspektiem.

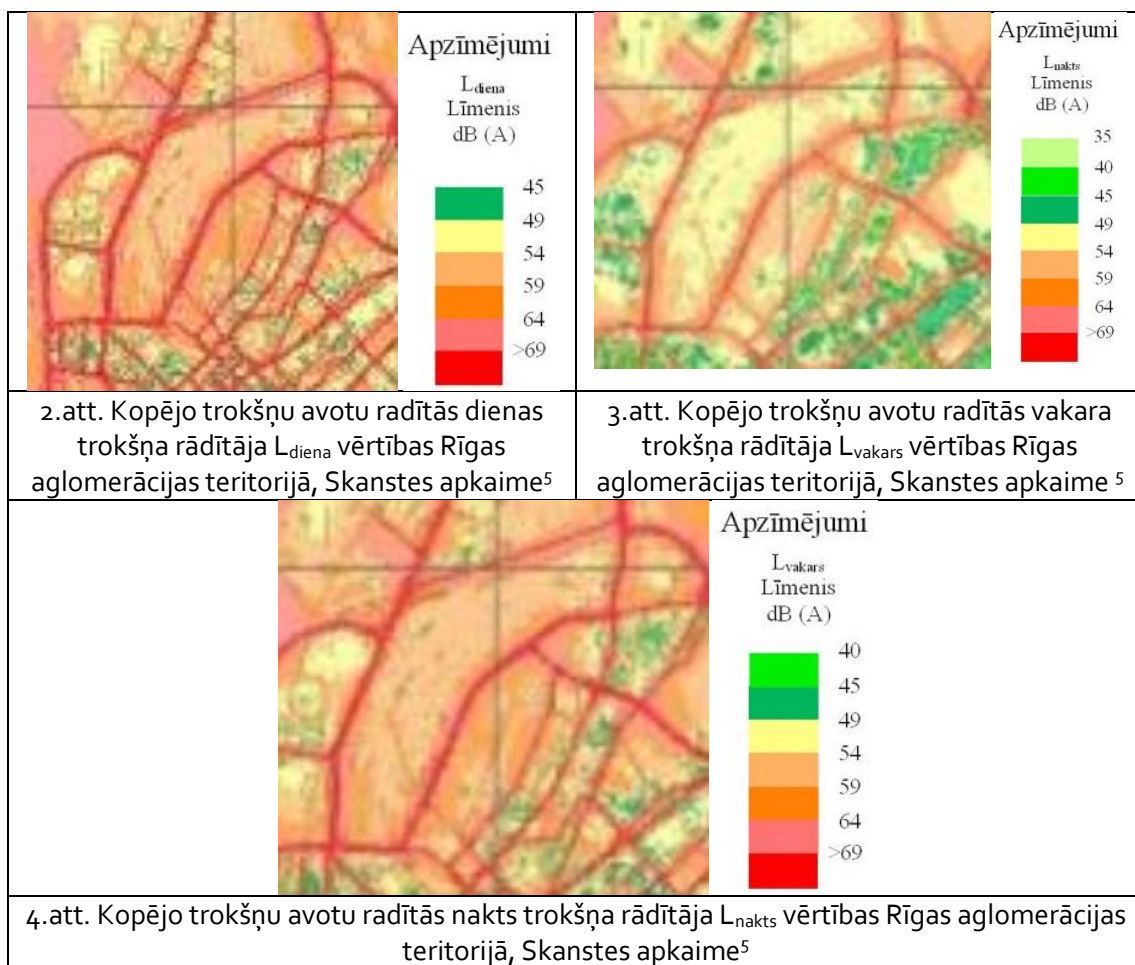
Lokālplānojuma teritorijas diennakts trokšņa līmeņa zonējums ir parādīts 1.att., dienas - 2.att., vakara - 3.att, nakts - 4.att.



1.att. Kopējo trokšņu avotu radītās diennakts trokšņa rādītāja  $L_{dvn}$  vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā, Skanstes apkaime <sup>4</sup>

Veiktajā trokšņa līmeņa izpētē ir redzams, ka Skanstes lokālplānojuma teritorijā tiek pārsniegts toreiz spēkā esošos normatīvos definētais robežlielums visu diennakts periodu lielākajā daļā apkaimes teritorijas intensīvās satiksmes apgabalos: pārsniegtais robežlielums (sk.1.tabulu) ir diapazonā no 5 līdz 15 dB (A) (dažviet tuvojoties 20 dB(A)), atkarībā no atrašanās vietas un diennakts laika (sk.5.att., 6.att., 7.att.).

<sup>4</sup> Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkums, SIA Estonian, Latvian&Lithuanian Environment, 2008



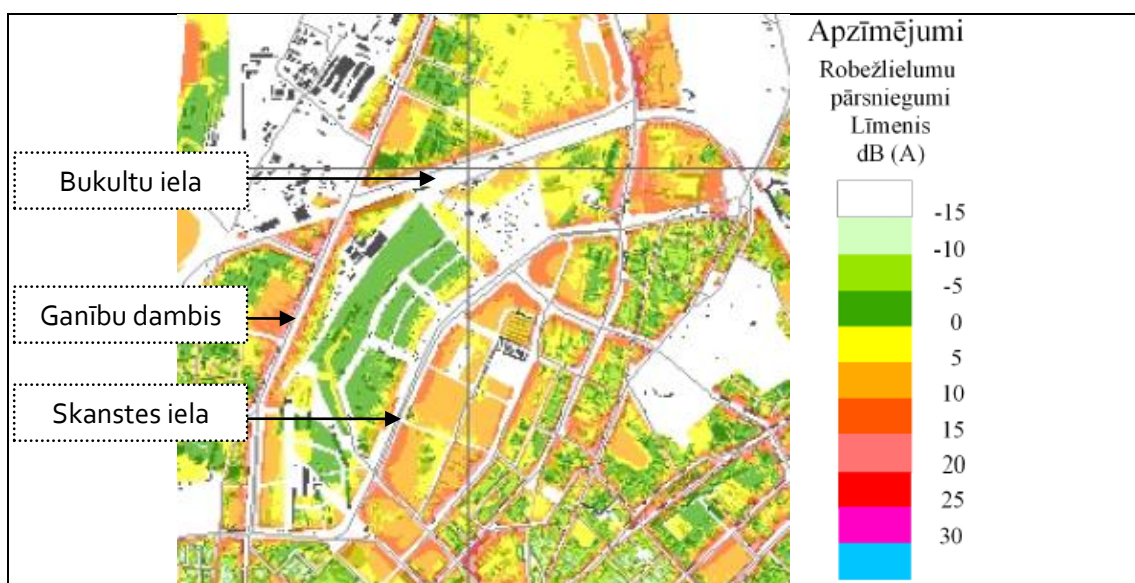
1.tabula

Trokšņa robežlielumi, kuri bija spēkā trokšņa līmeņa izpēti laikā<sup>6</sup>

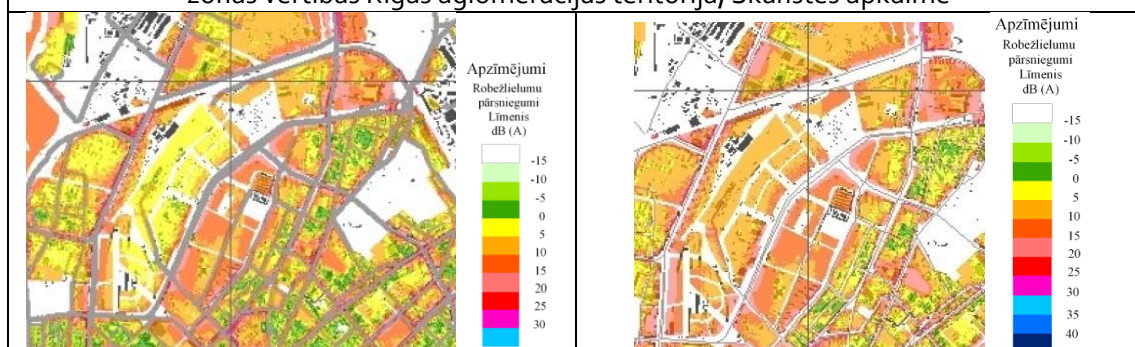
| Teritorijas lietošanas funkcija   | Trokšņa robežvērtības          |                                 |                                |
|---|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
|   | $L_{\text{diena}}$<br>( dB(A)) | $L_{\text{vakars}}$<br>( dB(A)) | $L_{\text{nakts}}$<br>( dB(A)) |
| Mazstāvu dzīvojamo ēku, kūrortu, slimnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorija                     | 50                             | 45                              | 40                             |
| Daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku teritorijas, kultūras, izglītības, pārvaldes un zinātnes iestāžu teritorijas | 55                             | 50                              | 45                             |
| Dažādu funkciju ēku (ar dzīvokļiem) teritorijas   | 60                             | 55                              | 45                             |
| Viesnīcu, darījumu, tirdzniecības un pakalpojumu, sporta un sabiedrisko iestāžu teritorija                          | 60                             | 55                              | 50                             |

<sup>5</sup>Rīgas aglomerācijas trokšņu karte, SIA Estonian, Latvian&Lithuanian Environment, 2008

<sup>6</sup> MK noteikumi Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, Rīga, 2004.gada 13.jūlijā



5.att. Kopējo trokšņu avotu radītās dienas trokšņa rādītāja  $L_{\text{diena}}$  robežlielumu pārsniegumu zonas vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā, Skanstes apkaime <sup>5</sup>



6.att. Kopējo trokšņu avotu radītās vakara trokšņa rādītāja  $L_{\text{vakars}}$  robežlielumu pārsniegumu zonas vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā, Skanstes apkaime <sup>5</sup>

7.att. Kopējo trokšņu avotu radītās nakts trokšņa rādītāja  $L_{\text{nakts}}$  robežlielumu pārsniegumu zonas vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā, Skanstes apkaime <sup>5</sup>

Veiktā izpēte ir balstīta uz trokšņa līmeņa robežvērtībām, kas bija noteiktas MK noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, kuri 2014.gada 24.janvārī zaudēja spēku. Šobrīd ir spēkā Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”. Noteikumos definētie vides trokšņa robežlielumi ir apkopoti 2.tabulā.

2.tabula

Pašreiz spēkā esošie vides trokšņa robežlielumi<sup>7</sup>

| Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija   | Trokšņa robežlielumi          |                                |                               |
|---|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
|   | $L_{\text{diena}}$<br>(dB(A)) | $L_{\text{vakars}}$<br>(dB(A)) | $L_{\text{nakts}}$<br>(dB(A)) |
| Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija | 55                            | 50                             | 45                            |
| Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija  | 60                            | 55                             | 50                            |

<sup>7</sup> MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, 2014.gada 7.janvāris

| Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija  | Trokšņa robežlielumi |                      |                     |
|--|----------------------|----------------------|---------------------|
|  | L diena<br>( dB(A))  | L vakars<br>( dB(A)) | L nakts<br>( dB(A)) |
| Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi) | 60                   | 55                   | 55                  |
| Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)   | 65                   | 60                   | 55                  |
| Klusie rajoni apdzīvotās vietās  | 50                   | 45                   | 40                  |

Šajos jaunajos MK noteikumos ir mainīti apbūves teritorijas izmantošanas funkciju formulējumi, kā arī ieviesta vēl viena izmantošanas funkcija – „klusie rajoni apdzīvotās vietās”. Kopumā salīdzinot noteikumos (MK noteikumos Nr.597 un MK noteikumos Nr.16) ieviestās izmaiņas, var secināt, ka vides trokšņa robežlielumi ir palielinājušies. Līdz ar to iepriekš attēlotajās trokšņa līmeņa pārsnieguma kartēs netiek atspoguļotas pareizās pārsnieguma vērtības. Robežlielumi, ņemot vērā tā brīža spēkā esošos MK noteikumos Nr.597, bija par 5 dB(A) zemāki, līdz ar to pārsniegumi bija lielāki nekā, ja tiktu vērtēti pēc spēkā esošajiem MK noteikumiem Nr.16.

Taču kamēr nav izveidotas jaunas trokšņu kartes, kas balstītas uz MK noteikumos Nr.16 noteiktajiem vides trokšņa robežlielumiem, šīs kartes ir izmantojamas un tās ataino trokšņa līmeņa tendences. Salīdzinot dienas, vakara un nakts trokšņa robežlielumus (sk.5., 6., 7.att.), ir novērojama tendence, ka vislielākie robežlielumu pārsniegumi ir naktīs un nozīmīgākais trokšņa avots ir intensīva autotransporta satiksme (Skanstes, Vesetas, Skanstes, Pulkveža brieža, Duntē, Hanzas iela), dzelzceļa satiksme (Bukultu iela) un tramvaja satiksme (Duntē iela).

Pašreizējā situācijā radītais trokšņa piesārņojums neatstāj būtisku pastāvīgu ietekmi uz cilvēka veselību, jo lielākā teritorijas daļa ir neapbūvēta un attiecīgi neapdzīvota. Šobrīd Skanstes apkaimē ir tikai 1305<sup>8</sup> iedzīvotāji - nav salīdzinoši liels skaits receptoru, uz kuriem var iedarboties paaugstināta trokšņa līmeņa radītā negatīvā ietekme. Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019.gadam iekļautajā kartē „Akustiskā diskomforta zonu un kluso teritoriju izvietojums Rīgas aglomerācijas teritorijā” Skanstes teritorija nav iekļauta nevienā no trim prioritārajām aglomerācijas nozīmes akustiskajām diskomforta zonām. Taču palielinoties dzīvojamajai apbūvei, līdz ar to arī iedzīvotāju skaitam, var palielināties akustiskās diskomforta zonas. Kā vieni no minētajiem pasākumiem Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai ir minēti „Teritorijas plānošana”: Receptora vai avota likvidēšana; Izmaiņas teritorijas izmantošanas nosacījumos (zemes izmantošanas veids un robežlielumu definēšana); Jūtīgo objektu attālināšana no avota. Šie paņēmieni izmantoti veidojot rekomendācijas ietekmju mazināšanai (skat.6.nodaļu).

Pašlaik salīdzinoši mazā apbūve un apstādījumu trūkums sekmē trokšņa izplatību. Teritorijā nav piemēroti satiksmes ierobežojumi, kas varētu mazināt trokšņa izplatību. Kā piemēram, ātruma ierobežojumi vai kravas auto satiksmes ierobežojumi, noteiktās diennakts stundās.

Taču jau pašreiz tiek prognozēta vēl intensīvāka satiksme Skanstes apkaimes teritorijā. Kā galvenie ilgtermiņa pasākumi un projekti, kas ir minēti Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019.gadam<sup>9</sup>, kuru attīstība var ietekmēt Skanstes apkaimes teritoriju minēti:

- Ziemeļu koridors;
- Hanzas šķērsojums;
- Iebraukšanas maksas pilsētā ieviešana.

<sup>8</sup>[http://www.apkaimes.lv/stat/iedzivotaju\\_skaits/2014/](http://www.apkaimes.lv/stat/iedzivotaju_skaits/2014/)

<sup>9</sup> Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019.gadam, SIA Estonian, Latvian&Lithuanian Environment, 2009.

Sagaidāms, ka divi pirmie minētie projekti atstās negatīvu ietekmi uz teritoriju (skat. 6.5.nodaļu). Palielinoties gan satiksmes intensitātei, gan iedzīvotāju skaitam, sagaidāma kumulatīva trokšņa iedarbības ietekme. Satiksmes intensitātes palielināšanās var būtiski ietekmēt trokšņa un diskomforta līmeņa paaugstināšanos un var atstāt tiešu ietekmi uz apkāmes iedzīvotāju veselību. Būtisks aspekts ir arī apstādījumu un prettrokšņu barjeru trūkums.

Iebraukšanas maksa pilsētas centrā kopā ar stāvparku attīstību varētu nedaudz samazināt transporta intensitāti Rīgas pilsētā, tai skaitā Skanstes apkāmes teritorijā kopumā.

*Secinājumi:*

Paaugstināts trokšņa līmenis ir būtisks vides aspekts, kas rada tiešu ietekmi uz Skanstes apkāmes teritoriju. Šis aspekts ir jāņem vērā tālākās attīstības plānošanā. Būtiski ir pievērst uzmanību tām zonām/teritorijām, kuras būs pakļautas tiešai ietekmei Rīgas ilgtermiņa pasākumu īstenošanas gadījumā un neradīt potenciāli jaunas trokšņa diskomforta zonas.

#### **4.2. Gaisa kvalitāte**

Lai raksturotu gaisa kvalitāti, normatīvajos aktos noteiktas robežvērtības vairākām vielām vai parametriem: SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> (NO<sub>x</sub>), PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Pb, O<sub>3</sub>, benzols, CO, As, Cd, Ni, benz(a)pirēns.<sup>10</sup> Vēl gaisa kvalitāti nosaka iespējama smaku izplatīšanās, ko arī regulē normatīvie akti<sup>11</sup>. Taču smakas var veidoties no daudz dažādām vielām, kuras individuāli bieži vien ir grūti identificēt un kuras katru atsevišķi normatīvie akti var arī nereglamentēt. Vēl iespējami citi gaisa kvalitātes traucējumi, kurus normatīvie akti nereglamentē (vizuāli redzami putekļi, kuru daļiņas lielākas par 10 μm, ziedputekšņi, citas vielas).

Savukārt gaisa kvalitāti ietekmējošos avotus parasti klasificē kā stacionārus (siltuma ražošanas avoti, rūpnieciskie emisiju avoti (piem. ventilācijas)) vai mobilus (autotransports, dzelzceļa transports).

Lokālplānojuma teritorija gaisa kvalitātes novērtējuma ziņā nav apskatāma atrauti no pārējās Rīgas teritorijas, jo atrodas tās centrālajā daļā un, lai arī gaisa kvalitātei ir atšķirīgs raksturs dažādās Rīgas vietās, pārneses procesu rezultātā lokālplānojuma teritoriju ietekmēs arī visa Rīgas gaisa kvalitāte kopumā.

##### **4.2.1. Gaisa kvalitātes raksturlielumi**

###### ***Normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības***

SO<sub>2</sub> piesārņojuma cēlonis Rīgā ir procesi, kuros tiek sadedzināts sēru saturošs kurināmais - siltumenerģētikas uzņēmumi, privātmāju kurtuves un katli, kā arī dīzeļdegvielu izmantojoši transportlīdzekļi. Līdz ar to SO<sub>2</sub> koncentrācijai gaisā ir raksturīgs sezonāls raksturs (apkures sezonas laikā tā vienmēr ir lielāka). SO<sub>2</sub> izmeši var tikt atnesti no dažādiem Rīgas rajoniem, tāpēc bieži vien SO<sub>2</sub> izmešu radītā koncentrācija varbūt lielākas attālināti nekā pie piesārņojuma avota apkārtnē.<sup>12</sup>

NO<sub>x</sub> izmešu galvenais avots ir siltumenerģētikas uzņēmumu un privātmāju apkures krāsnis, kā arī automašīnu iekšdedzes dzinēji. Degšanas procesā augstās temperatūrās (virs 650°C) slāpekļis, savienojoties ar skābekli, veido dažādus oksīdus, no kuriem nozīmīgākais gaisa piesārņotājs ir slāpekļa dioksīds. NO<sub>2</sub> galvenais avots apkārtējā gaisā Rīgā ir transports (dod apmēram 80-85% no reģistrētajām NO<sub>2</sub> koncentrācijām).<sup>12</sup>

Daļu PM<sub>10</sub> izcelsme galvenokārt ir māsaimniecības (56%), rūpnieciskie objekti (30% - tostarp siltumapgādes katlu mājas) un transports (14%) - riteņu sacelti putekļi uz ielām, dažādi celtniecības

<sup>10</sup>MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, Rīga, 2009.gada 3.novembris

<sup>11</sup> MK noteikumi Nr.626 „Noteikumi par piesārņojošās darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”

<sup>12</sup>Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, Vides pārskata projekts, ELLE, 2012.

darbi, birstošu kravu transports un pārkraušana Brīvēstā (akmeņogles, minerālmēsli).<sup>13</sup> Daļiņas PM<sub>2,5</sub> ir saistītas ar sadegšanas procesu radīto piesārņojumu: autotransporta izplūdes gāzes, mājsaimniecībās vai rūpniecībā izmantoto sadedzināšanas iekārtu emisijas. Sausajos gada periodos gan PM<sub>10</sub>, gan PM<sub>2,5</sub> koncentrācija gaisā varbūt paaugstināta.

O<sub>3</sub> koncentrācija Rīgā tiek mērīta vairākās monitoringa stacijās, kas raksturo pilsētas apstākļus dažādās tās vietās (blīva transporta noslodzes iela, pilsētas fons, rūpnieciskās zonas tuvums).

Benzola (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) galvenais emisiju faktors Rīgā ir transports, kas kā degvielu izmanto benzīnu, un naftas produktu pārkraušana Rīgas Brīvēstā.

Arsēna, kadmija, niķeļa, benz(a)pirēna koncentrācija gaisā ir saistīta ar PM<sub>10</sub> cēloni. Kopējais šo elementu un to savienojumu saturs ir daļiņu PM<sub>10</sub> frakcijā.<sup>14</sup>

Gaisa kvalitātes raksturojošie parametri Skanstes teritorijas apkaimei ir apkopoti 3. tabulā.

3.tabula

Gaisa kvalitātes raksturojošie rādītāji Skanstes apkaimes teritorijā<sup>15,16</sup>

| Gaisa kvalitātes raksturojošie parametri | Gada vidējā koncentrācija, µg/m <sup>3</sup> (2008.gads) <sup>15</sup> | Gada vidējā koncentrācija, µg/m <sup>3</sup> (2009.gads) <sup>16</sup> | MK noteikumos definētais robežlielums, µg/m <sup>3</sup> |
|--|--|--|--|
| Benzols                                  | 4 – 6  | n.d.   | 5  |
| Slāpekļa dioksīds, NO <sub>2</sub>       | 30–55  | 18 - 27  | 40   |
| PM <sub>10</sub>                         | 12.50 – 34.06  | n.d.   | 40   |
| Sēra dioksīda, SO <sub>2</sub>           | 0.1–0.5  | n.d.   | 20   |

*n.d. - nav pieejami dati*

Kā redzams no apkopotajiem datiem, robežvērtības, kuras tiek pārsniegtas, ir benzola un slāpekļa dioksīda (2008.gads). Pārsniegums ir izskaidrojams ar intensīvu autotransporta satiksmi lokālpilnījuma teritorijā un notiekošajiem procesi Rīgas Brīvēstā, kas atrodas salīdzinoši tuvu lokālpilnījuma teritorijai.

Gaisa kvalitātes novērtējums aglomerācijās un zonās ir jāveic ne retāk kā reizi trijos gados<sup>17</sup> un saskaņā ar LVĢMC sniegto informāciju pašlaik publiski pieejams ir tikai gaisa kvalitātes novērtējums par 2008.-2010.gadu.<sup>18</sup> Šobrīd tiek gatavots gaisa kvalitātes novērtējums par laika periodu 2011.-2013.gads. Novērtējumā ir iekļautas gaisa piesārņojuma izkliedes kartes, kuras tiek veidotas balstoties uz stacionāro avotu un mobilo piesārņojumu avotu radītājiem emisijām.<sup>19</sup> (skat. 8.-11.att.)

Lai noteiktu stacionāro avotu radītājās emisijas, tiek izmantotas valsts statistiskā pārskata par gaisa aizsardzību „Nr.2-Gaiss” atskaites par uzņēmumu radītājiem emisijām. Atskaites sagatavo un iesniedz uzņēmumu operatori. Līdz ar to par atskaišu kvalitāti ir atbildīgi operatori. Visbiežāk pieļautās kļūdas ir saistītas ar mērvienību neievērošanu (piem., plūsmas ātrumu norāda m<sup>3</sup>/h nevis m<sup>3</sup>/s), nepareizas emisiju avotu koordinātes, u.c. Nekvalitatīvas atskaites traucē sagatavot

<sup>13</sup>Rīgas vides programma 2011. – 2017. gadam, 2011.gads

<sup>14</sup> MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, Rīga, 2009.gada 3.novembris

<sup>15</sup> Skanstes apkaimes lokālpilnījuma 1.redakcija, I daļa Paskaidrojuma raksts

<sup>16</sup>Pārskats, Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2008. - 2010. gads, VAS „Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijas centrs”, 2011.

<sup>17</sup> MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, Rīga 2009.gada 3.novembrī

<sup>18</sup>Pārskats, Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2008. - 2010. gads, Va/s „Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijascentrs”, 2011.

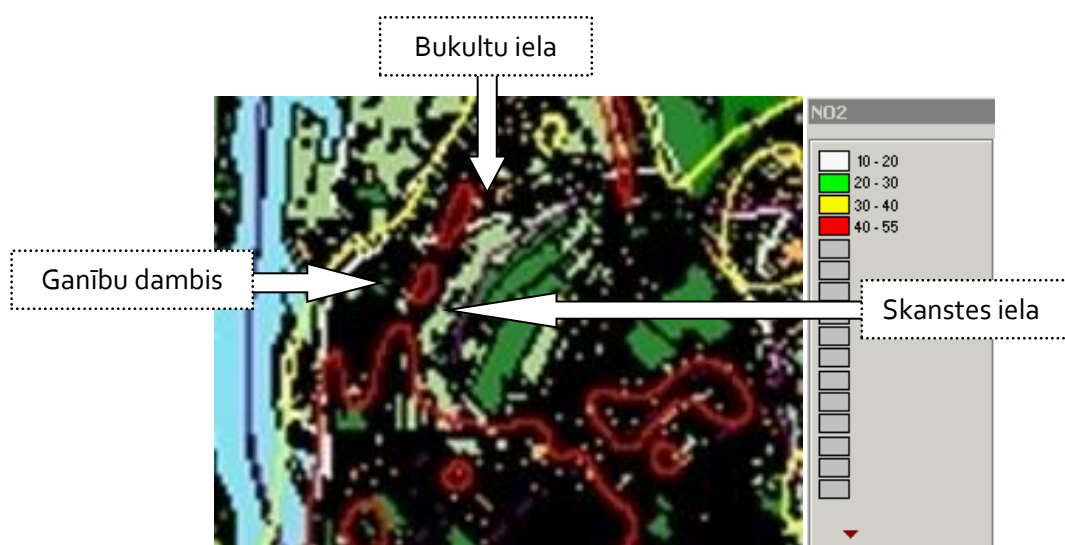
<sup>19</sup> Piesārņojamo vielu izkliedes modelēšana ar datorprogrammu EnviMan, Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs, Informācijas analīzes daļa, Gaisa un klimata nodaļa., 2014.14.maijs

kvalitatīvas gala atskaites, ziņojumus vai aprēķinus. Balsoties uz iesniegtajām atskaitēm tiek pieņemti lēmumi par esošo situāciju un turpmākajām darbībām. Līdz ar to operatoru pieļautās kļūdas iesniegtajās atskaitēs var ietekmēt esošās situācijas atspoguļojumu un tālākās darbības, kā rezultātā reālā situācija netiek atspoguļota korekti.

Savukārt mobilo piesārņojumu avotu radītās emisijas ir balstītas uz satiksmes intensitāti, izmantojot VAS Latvijas Valsts ceļi apkopotos ikgadējos statistiskos datus par autotransporta intensitāti. Transporta sadalījumam tiek izmatota CSDD statistiskā informācija.

Balstoties uz LVĢMC sniegto informāciju pašlaik publiski pieejamā jaunākā NO<sub>2</sub> emisiju izkļedes karte ir no 2009.gada. Salīdzinot 2008.gadu ar 2009.gadu, ir samazinājusies maksimālā NO<sub>2</sub> koncentrācija (sk. 8.att. un 9.att.), attiecīgi no 55 µg/m<sup>3</sup> līdz 35.8 µg/m<sup>3</sup>. 2009.gads ir raksturojams kā krīzes gads, kas būtiski ietekmēja gan privātā autotransporta izmantošanas intensitāti, gan rūpniecisko darbību, kas ir galvenie faktori NO<sub>2</sub> emisijām Rīgā. Daudzi ražošanas uzņēmumi samazināja vai pat pārtrauca savu darbību, kas sekmēja NO<sub>2</sub> koncentrāciju samazināšanos. Kā vēl viens faktors, kas samazina NO<sub>2</sub> emisijas no transporta, ir ieviestie ES standarti automašīnām – EURO IV un EURO V.

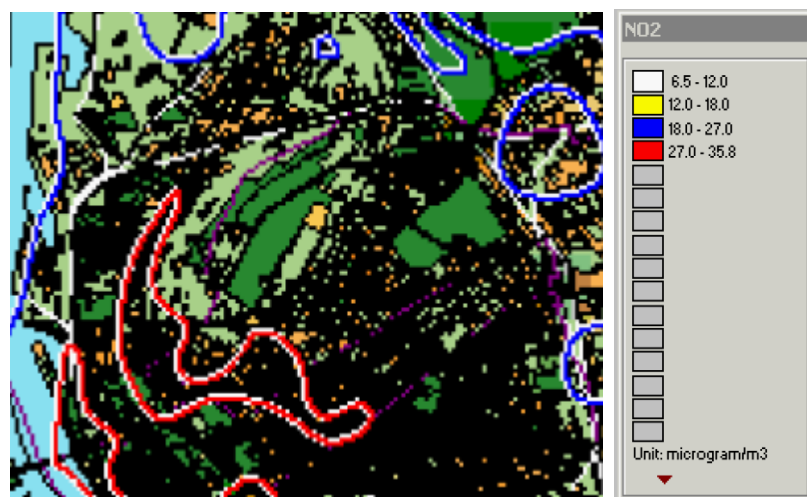
Izstrādātie nosacījumi vieglo un vieglo-kravas automobiļu emisijām tika pastiprināti 2005. gadā, līdz ar to EURO IV prasības ir stājušās spēkā. Izstrādātās prasības jaunajiem ražotajiem transportlīdzekļiem samazina oglekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu emisijas par 50%. EURO V prasības ir stājušās spēkā ar 2008.gadu, kā rezultātā vēl vairāk kā par 40% samazinās slāpekļa oksīdu emisijas. Taču šo standartu ātra masveida ieviešana ir problemātiska.<sup>20</sup>



8.att. NO<sub>2</sub> gada vidējās koncentrācijas pēc modelēšanas rezultātiem Rīgā 2008.gadā, Skanstes apkaime<sup>21</sup>

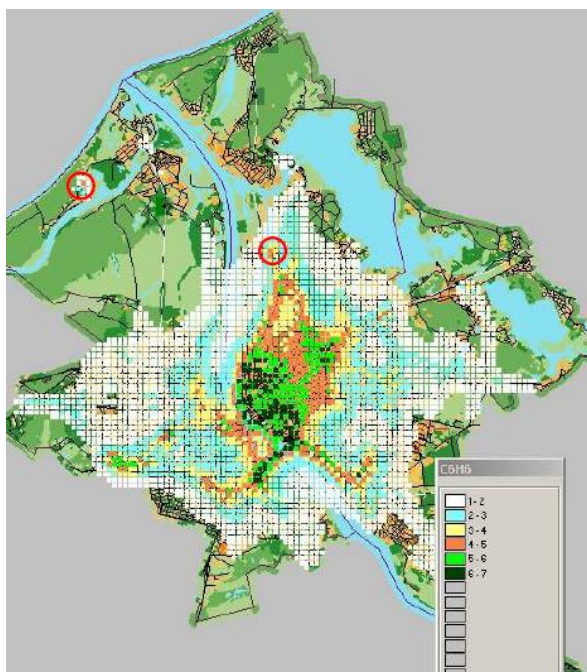
<sup>20</sup> Informatīvais ziņojums "Par pasākumiem Valsts kopējo emisiju gaisā samazināšanai", 2006.gads

<sup>21</sup> Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015. 2011. Biedrība „Baltijas Vides Forums”



9.att. NO<sub>2</sub> gada vidējās koncentrācijas pēc modelēšanas rezultātiem 2009.gadā Rīgā, Skanstes apkaime<sup>18</sup>

10. attēls raksturo benzola gada vidējās koncentrācijas Rīgā pēc modelēšanas rezultātiem. Kā redzams, lokālplānojuma teritorija atrodas zonā ar vienu no augstākajām šīs vielas koncentrācijām (sasniedzot 4 līdz 6 µg/m<sup>3</sup>)<sup>22</sup>. Šī vērtība pārsniedz MK Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” definēto gada robežlielumu benzolam – 5 µg/m<sup>3</sup>. Galvenais benzola izmešu avots ir transports, kā arī radītais fona piesārņojums no naftas produktu pārkraušanas Rīgas Brīvēstā<sup>23</sup>. Modelēšanas dati ir balstīti uz 2007.gada apkopotajiem datiem. Līdz ar to šī brīža benzola piesārņojuma izklīde varētu būt mainījies.



10.att.Benzola koncentrācijas gada vidējās vērtības Rīgā pēc modelēšanas rezultātiem, µg/m<sup>3</sup>, 2009. gads (modelēšana balstīta uz 2007. gada datiem)<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumu stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma vides pārskats. 2009. SIA „Vides Konsultāciju Birojs”

<sup>23</sup> Rīgas vides programma 2001.-2017. gadam. 2011. Biedrība „Baltijas Vides Forums”

<sup>24</sup> Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumu stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma vides pārskats. 2009. SIA „Vides Konsultāciju Birojs”

PM<sub>10</sub> gada vidējās koncentrācijas norāda (sk.11.att), ka Skanstes apkaimes teritorijā vidējās koncentrācijas ir 12.50 – 34.06µg/m<sup>3</sup>, līdz ar to netiek pārsniegta robežvērtība. Lai gan pēc modelēšanas datiem daļiņu PM<sub>10</sub> robežvērtība nepārsniedz robežlielumu, būtu jāpievērš uzmanība, galvenajiem faktoriem (transports, mājāsaimniecības, rūpnieciskie objekti), kas veicina PM<sub>10</sub> koncentrācijas paaugstināšanos.



11.att. PM<sub>10</sub> gada vidējās koncentrācijas no visiem avotiem Rīgā 2008. g., Skanstes teritorijas apkaime<sup>25</sup>

Papildus uz piesārņojuma izkļedes modelēšanas balstītiem datiem ņemts vērā, ka Rīgā atrodas astoņas monitoringa stacijas, kurās tiek apkopoti dati par gaisa kvalitāti. Divas monitoringa stacijas kontrolē gaisa piesārņojumu uz transporta noslogotām ielām, trīs kontrolē pilsētas fona gaisa piesārņojumu un vēl trīs kontrolē rūpniecisko teritoriju radīto gaisa piesārņojumu. Monitoringa rezultāti ir pieejami gan tiešsaistē (Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra mājas lapā – [www.lvgmc.lv](http://www.lvgmc.lv)), gan arī katru gadu tiek sagatavoti pārskati par gaisa kvalitāti.

2013.gada pārskatā „Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2013.gadā”<sup>26</sup> tiek minēts, ka pēdējos 5 gados NO<sub>2</sub> gada vidējām koncentrācijām vērojama tendence pieaugt, kas liecina, ka transportlīdzekļu skaits pilsētas centra ielās nesamazinās, un/vai tomēr pasliktinās to tehniskie parametri (izplūdes gāzēs lielākas NO<sub>2</sub> koncentrācijas). Vidēji gadā NO<sub>2</sub> koncentrācija Rīgas centrā jumtu līmenī palielinājusies par 0,7 µg/m<sup>3</sup>. Tas ir nozīmīgs pieaugums, un nepieciešams plānot pasākumus NO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai pilsētas centrā. Pārskatā tiek minēts, ka, lai samazinātu NO<sub>2</sub> koncentrāciju, būtu jāpievērš arī uzmanība stacionārajiem emisiju avotiem, kāda veida kurināmais tiek izmantots un kāda ir siltumenerģijas iegūšanas efektivitāte.

Pārskatā ir arī norādīts PM<sub>10</sub> koncentrācijas pārsniegums Rīgas centrā 2013. gadā. Iepriekšējo gadu tendence (līdz 2012.gadam) rādīja, ka putekļaino dienu skaits Rīgas centrā ir samazinājies, bet 2013. gads šo tendenci ir izjaucis.

Kā tika iepriekš minēts Skanstes apkaimes teritorijas gaisa kvalitāte ir pielīdzināma Rīgas pilsētas centrālajai daļai. Līdz ar to pārskatā „Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2013.gadā” minētās izmaiņas gaisa kvalitātes parametros ir jāņem vērā, vērtējot pašreizējo situāciju gaisa kvalitātei Skanstes apkaimes teritorijā.

<sup>25</sup> Pārskats, Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2008. - 2010. gads, Va/s „Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijascentrs”, 2011.

<sup>26</sup>Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2013.gadā, Rīgas dome Mājokļu un vide departaments, Vides pārvalde, Gaisa un ūdens aizsardzības nodaļa. Rīga, 2014

Skanstes apkaimes lokālpārvaldes I daļā - Paskaidrojuma raksta apakšnodaļā 1.6.3. „Gaisa kvalitāte” tiek minēts, ka Skanstes lokālpārvaldes teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma zonā, vadoties pēc Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma ar NO<sub>2</sub> teritoriālo zonu kartes (2010.gads). III gaisa piesārņojuma teritoriālajai zonai ir noteikta slāpekļa koncentrācija mazāka par 30 µg/m<sup>3</sup>. Pamatojoties uz šo informāciju, Skanstes lokālpārvaldes teritorijai formāli nav jāpiemēro pasākumi gaisa piesārņojuma mazināšanai, kā arī nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlē un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana. Jāatzīmē, ka NO<sub>2</sub> koncentrācijas tika balstītas uz 2009.gada datiem, kas bija krīzes gads un NO<sub>2</sub> koncentrāciju samazinājums ir izskaidrojams ar saimniecisko darbību un autotransporta intensitātes samazināšanos, kas pamatoti ar finansiāliem apstākļiem.

Tādējādi Skanstes lokālpārvaldes teritorijai noteiktā NO<sub>2</sub> koncentrācija Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma ar NO<sub>2</sub> teritoriālo zonu kartē pilnībā neatbilstošu pašreizējo situāciju un iespējams ir pat pretrunā ar pārskatā „Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2013.gadā” minēto informāciju.

Rīgas domes saistošajos noteikumos Nr.60 ir noteikts, ka: „Zonu kartes ir atjaunojamas ik pēc trim gadiem, ņemot vērā reālās NO<sub>2</sub> piesārņojuma izmaiņas Rīgā”. Vadoties pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izstrādātās mājas lapas Stratēģijas uzraudzības sistēmai<sup>27</sup> un Mājokļa un vides departamenta sniegtās informācijas pēdējā pieejamā Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma ar NO<sub>2</sub> teritoriālo zonu karte ir izstrādātā 2010.gadā. Jaunā zonu karte ir plānota izstrādāt līdz 2014.gada beigām. Atjaunojot zonu kartes, noteiktā koncentrācija Skanstes lokālpārvaldē varētu mainīties.

### ***Smakas un normatīvajos aktos nereglamentētas vielas***

Smaku veidošanos var izraisīt daudz dažādu vielu, taču to traucējošais efekts saistīts ar subjektīvu smaku uztveri. Smaku avoti var būt arī nedefinēti vai nezināmi, tiem var būt īslaicīga darbība vai arī salīdzinoši pastāvīga. Tomēr visbiežāk tie saistīti ar ražošanas vai līdzīgām komercaktivitātēm. Smaku izplatību un ierobežošanu nosaka MK noteikumi Nr.626 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”.

Līdz šim Skanstes lokālpārvaldes teritorijā, kā arī tās tuvākajā apkārtnē nav saņemtas sūdzības par smakām.<sup>28</sup>

Likumdošanā nenoteiktie, vizuālie gaisa piesārņotāji ir putekļi, bioloģiskie (ziedputekšņi, pūkas, utt.). Šo daļiņu izmērs ir lielāks par 10 µm.

### **4.2.2. Gaisa kvalitāti ietekmējošie avoti**

#### ***Mobilie***

Gaisa kvalitāte Skanstes apkaimes teritorijā galvenokārt nosaka ielas ar intensīvu transporta satiksmi, līdz ar to transporta radītais piesārņojums tiek minēts kā būtiskākais aspekts gaisa kvalitātes novērtēšanā.<sup>29</sup> Galveno ielu tuvumā (Hanzas iela, Skanstes iela, Dunties iela, Ganību dambis, Bukultu iela) gaisa kvalitāte atbilst situācijai Rīgas pilsētas centrālajā daļā.

Šobrīd kā viena no Rīgas pilsētas gaisa uzlabošanas prioritātēm ir intensīvās autotransporta satiksmes novirzīšana ārpus centra.<sup>18</sup> Tādā veidā tiks uzlabota gaisa kvalitāte Rīgas centrā. Galvenie pasākumi, kas atvieglo Rīgas pilsētas centra satiksmes noslogojumu ir Ziemeļu koridora un Hanzas šķērsojuma izbūve. Šo abu pasākumu īstenošana atstāj tiešu ietekmi uz Skanstes apkaimes teritoriju. Hanzas šķērsojums novadīs satiksmes plūsmas pa Hanzas ielu, Skanstes ielu un Dunties ielu. Ziemeļu koridora satiksmes plūsma ies gar lokālpārvaldes robežu – Bukultu ielu. Palielināsies satiksmes plūsmu intensitāte un sagaidāms gaisa piesārņojums.

<sup>27</sup>Stratēģijas uzraudzības sistēmas mājas lapa // <http://sus.devel.lv/en/petijumi/rigas-pilsetas-gaisa-piesarnojuma-ar-slakekla-dioksidu-nozteritorialo-zonu-kartes>

<sup>28</sup> Lielrīgas reģionālā vides pārvalde. 05.08.2014. Vēstule Nr. 4.5-11/4993

<sup>29</sup>Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas 2011.-2015.gadam rīcību aktualizācija 2014.-2015.gadam

Jāpiemin, ka gar lokālpilānojuma ziemeļu daļu ir dzelzceļa sliedes (ostu apkalpojošais dzelzceļš), kur notiek preču vilcienu pārvadājumi saistībā ar Rīgas Brīvostu. Preču vilcieni tiek darbināti ar dīzeļdegvielu. Līdz ar to sadegot dīzeļdegvielai, tiek palielināts kopējais koncentrācijas līmenis gaisa piesārņojumam – paaugstinās  $\text{NO}_x$ ,  $\text{CO}_2$ ,  $\text{SO}_2$ , cietās daļiņas ( $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ), u.c.

### Stacionārie

Viens no stacionārajiem gaisa piesārņojuma avotiem ir lokālie siltumavoti (mājsaimniecības). Piesārņojuma daudzumu būtiski ietekmē gan izvēlētais energoresurss (t.i. kurināmā veids), gan iekārtas efektivitāte. Kā viens no minētajām pasākumu grupām Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas 2011.-2015.gadam rīcību aktualizācija 2014.-2015.gadam ir gaisa kvalitātes aspektu ievērošana kurināmā izvēlē.

Skanstes apkaimes teritorijā pa Skanstes ielu iet maģistrālā siltuma trase, kas nodrošina siltumenerģiju daļai no Skanstes esošajām ēkām. Centralizētas siltumapgādes priekšrocības ir likvidēt izmešu avotus tiešā iedzīvotāju tuvumā, kā arī centralizētā siltuma avotā var efektīvāk attīrīt aizejošās dūmgāzes.

Daļa no Skanstes apkaimes mājsaimniecībām ir celtas 20.gs. sākumā un vidusdaļā. Apkures sistēmas bieži vien šāda tipa mājās ir novecojusi un nav veikti efektivitātes paaugstināšanas pasākumi. Līdz ar to gaisā nonāk degšanas procesā nesadeģušās daļiņas, kā arī liela daļa siltums aiziet kopā ar dūmgāzēm. Izveidojot pieslēgumu pie centralizētās siltumapgādes, tiktu mazināts gaisa piesārņojums no mājsaimniecībām ar individuālo apkuri.

Skanstes apkaimē esošais maģistrālie gāzes vadi nodrošina iespēju mājsaimniecībām un publiskās izmantošanas ēkām. Sadedzinot gāzi tiek paaugstināta  $\text{NO}_x$  koncentrācija. Ņemot vērā, ka Skanstes teritoriju aptver ielas ar intensīvu satiksmi, gāze izmantošana kā kurināmais siltumenerģijas iegūšanai būtu jāsamazina līdz minimumam.

Kā otrs stacionārais piesārņojuma avotu veids ir minami ražošanas uzņēmumi. Skanstes lokālpilānojuma teritorijā darbojas septiņas ražotnes, kurām ir izsniegta atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai: SIA „Foneks metāls”, A/s „Latvijas balzāms”, SIA „BURBO”, SIA „DARO un Co”, SIA „Koliber”, SIA „MOBIL ASFALTS” un A/S „Laima”.<sup>30</sup> Skanstes lokālpilānojuma tuvējā apkārtnē esošie stacionārie piesārņojuma avoti arī dod ieguldījumu kopējā gaisa piesārņojuma līmeni lokālpilānojuma teritorijā. Piesārņojuma avoti var negatīvi ietekmēt un paaugstināt kopējo piesārņojuma līmeni Skanstes lokālpilānojumā. Emisiju avoti ir sekojošiem uzņēmumiem<sup>31</sup>:

- AS „Ceļu pārvalde” asfaltbetona ražotne Bukultu ielā 3;
- SIA „Rīgas firma „Lugaži”” dzelzsbetona konstrukciju ražotne Lugažu ielā 2;
- SIA „Rīgas centrālais termināls” beramkravu terminālis Eksporta ielā 15;
- AS „Rīgas elektromašīnbūves rūpnīca” Ganību dambī 31;
- SIA „Strek” ogļu pārkraušanas terminālis Uriekstes ielā 9;
- SIA „Rīgas kombinētās lopbarības rūpnīca” Gaujas ielā 5a;
- AS „Krāsainie lējumi” alumīnija sakausējumu ražošanas uzņēmums Ganību dambī 21a;
- SIA „Latekss” kokapstrādes uzņēmums Ganību dambī 30b un 40c;
- AS „Rīgas miesnieks” Atlasa ielā 7;

<sup>30</sup>Lielrīgas reģionālā vides pārvalde. 05.08.2014. Vēstule Nr. 4.5-11/4993

<sup>31</sup>SIA „Riga Bulk Terminal” atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai

- SIA „Tezei-S” kokapstrādes uzņēmums Ilzenes ielā 2a;
- Citi uzņēmumi.

Skanstes lokālpilānojumā esošajam SIA „MOBIL ASFALTS” atbilstoši MK noteikumiem Nr. 1082 piesārņojošās darbības veids ir sadedzināšanas iekārtas, kuru ievadītā siltuma jauda ir no 5 līdz 50 megavatiem, ja sadedzināšanas iekārtā izmanto biomasu (arī koksni un kūdru) vai gāzveida kurināmo; ķīmiskā rūpniecība un darbības ar ķīmiskajām vielām un ķīmiskajiem produktiem; iekārtas asfalta un ceļu seguma materiālu ražošanai; ķīmijas un bioloģijas laboratorijas. SIA „MOBIL ASFALTS” struktūrvienības „Asfalt-betona rūpnīca, materiālu glabāšanas laukums” ražotnes teritorijā ir deviņi piesārņojošo vielu emisijas avoti, kuru darbības rezultātā atmosfēras gaisā izplūst piesārņojošās vielas (CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, ogļūdeņraži, o-kxilols, vaitspirts). Emisiju avoti ir:

- Granīta šķembu atklāta noliktava (laukumi 6650 m<sup>2</sup>) – betonētas krautnes (daļēji no trim pusēm iežogotas ar dzelzsbetona aizsargsienu)
- Dolomīta šķembu atklāta noliktava (laukumi 4500 m<sup>2</sup>) - betonētas krautnes (daļēji no trim pusēm iežogotas ar dzelzsbetona aizsargsienu)
- Atklāta smilšu noliktava - betonētas krautnes (daļēji no trim pusēm iežogotas ar dzelzsbetona aizsargsienu)
- Inerto materiālu žāvētavas cilindrs - siltuma jauda 12,4 MW, dabasgāze kā kurināmais
- Minerālpulvera noliktava (siloss)
- Bituma uzglabāšanas konteiners „EBIT”- izolēti, ar elektrību apsildāmi
- Asfalta uzglabāšanas bunkurs - izolēts, apsildāms
- Divas laboratorijas

Kā kurināmais ražotnē tiek izmantota dabasgāze - 970 tūkst. m<sup>3</sup>/gadā.<sup>32</sup>

A/S „Laima” piesārņojošās darbības veids ir sadedzināšanas iekārtas, kuru ievadītā siltuma jauda ir no 5 līdz 50 megavatiem, ja sadedzināšanas iekārtā izmanto biomasu (arī koksni un kūdru) vai gāzveida kurināmo; iekārtas maizes cepšanas un konditorejas izstrādājumu rūpnieciskai ražošanai, kuru ražošanas jauda pārsniedz divas tonnas gadā; ķīmijas un bioloģijas laboratorijas. Ražotnē ir divi piesārņojošo vielu emisijas avoti:

- Katlu mājas dūmenis – 25 m augstums, divi tvaika katli (1979., 1981) – ievadītā siltuma jauda 9.6 MW, kurināmais – dabas gāze
- Zefīra-mandeles ceha ventilācijas izvads - 20m augstums

Galvenās gaisā emitētās piesārņojošās vielas ir CO, NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>; PM<sub>2,5</sub>. Kā kurināmais tiek izmantota dabasgāze - 1500 tūkst. m<sup>3</sup>/gadā.<sup>33</sup>

Ražošanas uzņēmumu galvenās piesārņojošās vielas ir daļiņas PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub> un CO<sub>2</sub>.

#### *Secinājumi:*

Skanstes apkaimes teritorijas gaisa kvalitātes novērtējuma ziņā jāapskata kopumā, vērā ņemot pārējās Rīgas teritorijas. Līdz ar to attiecīgie plānošanas pasākumi ir jāveic saskaņā ar apkārt notiekošajām darbībām/procesiem. Galvenais gaisa piesārņojuma avots Skanstes lokālpilānojuma teritorijā ir autotransports. Plānojot tālākās darbības un to ietekmi uz vidi, kā galvenie indikatori ir jāņem slāpekļa dioksīda, PM<sub>10</sub> un benzola koncentrācijas. SIVN procesā jāizvērtē, kuras lokālpilānojuma zonas būs pakļautas negatīvai ietekmei uz gaisa kvalitāti un kādi būtu nepieciešamie risinājumi, lai gaisa kvalitāti nepasliktinātu, vai pat virzītu uz uzlabošanu.

<sup>32</sup> SIA „MOBIL ASFALTS” atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai

<sup>33</sup> A/S „Laima” atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai

#### 4.3. Inženierģeoloģiskie apstākļi

Skanstes lokālpārvaldes teritorijā ir vājas grunts, kuras pamatā veido smilšu slāņi, kas mijas arorganiski-minerālo dūņu slāņiem. Gruntsūdens līmenis lokālpārvaldes teritorijā tiek raksturots kā augsts. Minētie teritorijas apstākļi ir klasificējami kā sarežģīti un būvniecībai nelabvēlīgi. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grafiskajā daļā lielākajai daļai lokālpārvaldes teritorijas ir noteikts veikt inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu. Nepieciešama arī teritorijas nosusināšana. Inženiertehniskā teritorijas sagatavošana ir noteikta Rīgas Domes saistošajos noteikumos Nr.220 „Grozījumi Rīgas domes 2006.gada 7.februāra saistošajos noteikumos Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi””. Teritorijas sagatavošanu veic atbilstoši katras konkrētās teritorijas īpašajiem apstākļiem, un tā ietver vienu vai vairākus pasākumus (teritorijas meliorācija, teritorijas uzbēršana, piesārņotās grunts sanācija vai nomaiņa, maģistrālo inženierkomunikāciju izbūve, ar piekļūšanas nodrošināšanu saistītu ielu vai ceļu izbūve, apakšstaciju izbūve vai transformatoru apakšstaciju izbūve, u.c.).

Lokālpārvaldes teritorijas inženierģeoloģisko izpēti, inženiertehniskās sagatavošanas pasākumu veikšanas nepieciešamības izvērtēšanu lokālpārvaldes teritorijas grunts nestspējas, hidroģeoloģisko un citu apstākļu uzlabošanai un apbūves izvietojuma vajadzībām nosaka Lielrīgas reģionālās vides pārvalde<sup>34</sup>.

*Secinājumi:*

Inženierģeoloģiskie apstākļi ir būtisks aspekts tālākai teritorijas attīstībai. Izvērtējot nepieciešamos sagatavošanas darbus konkrētai teritorijai, var tālāk secināt kādu un cik lielu ietekmi var radīt apkārtējai videi un iespējamās sekas.

#### 4.4. Potenciāli piesārņotās un piesārņotās vietas

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras datu bāzē „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs” tika identificētas septiņas Lokālpārvaldes teritorijā esošas piesārņotas un potenciāli piesārņotas vietas.

Tikai pēc veiktiem pētījumiem potenciāli piesārņotajās vietās un pēc piesārņoto vietu sanācijas var secināt vai datu bāzē norādītā informācija ir aktuāla arī šobrīd. Laikam ejot pamazām zūd šādu teritoriju izdalīšanas jēga, jo piesārņojums vai nu jau ir izplatījies tālāk, samazinājusies tā koncentrācija vai arī notiek pašattīrīšanās procesi, kā rezultātā datubāze zaudē aktualitāti.

Pēc SIA „L4” veiktā pētījuma „Grunts un gruntsūdens kvalitātes izpēti un kompleksas ģeotehniskās izpēti izstrāde Skanstes apkaimē”, tiek secināts, ka kopumā lielākā daļa Skanstes lokālpārvaldes teritorijas vērtējama kā vāji piesārņota vai ar zemu dabisko kvalitāti.

Vislielākais piesārņojums koncentrējas ir bijušajā dzelzceļa stacijas „Rīga-Preču” teritorijā, kuras apkārtnē iepriekš tika identificētas trīs potenciāli piesārņotas vietas. Piesārņojums vērtējams kā punktvēda piesārņojums, kas atrodas augsnes un grunts aerācijas zonas līmenī. Gruntsūdens piesārņojums vērtējams kā sekundārs piesārņojums. Detalizētāka piesārņojuma izpēti ir nepieciešama teritoriju apgabalos, kur ir konstatētas paaugstināta Cu un Pb koncentrācija gruntī un paaugstināta Cr un Cu koncentrācija gruntsūdenī.

*Secinājumi:*

Skanstes teritorijas ziemeļu daļa vērtējama kā nepiesārņota vai vāji piesārņota (ar zemu dabisko kvalitāti). Šajā izpēti teritorijas daļā nav piesārņojošo vielu, kas pārsniegtu noteiktās robežvērtības piesārņojošām vielām, un līdz ar to nav nepieciešams veikt sanācijas pasākumus gruntij vai gruntsūdenim. Šajā teritorijā nav ierobežojumu plānotai attīstībai.

---

<sup>34</sup> Lielrīgas reģionālās vides pārvalde. 25.07.2013. Vēstule Nr. 4-5-7/3343

Teritorijas dienvidu, dienvidrietumu daļā konstatētais piesārņojums ar smagajiem metāliem nosaka to, ka pirms būvdarbu uzsākšanas ir jāveic šo teritoriju detalizēta izpēte ar mērķi noskaidrot piesārņojuma avotus, un ja nepieciešams, veikt šo teritoriju sanācijas pasākumus. Teritorijās, kur nepieciešams veikt piesārņojuma detalizētāku izpēti.

Konstatētajām piesārņojuma vietām ar paaugstinātu koncentrāciju ir jāpievērš īpaša uzmanība, attīstot iecerētās darbības teritorijā.

#### 4.5. Ainava

Skanstes apkaimes teritorija robežojas ar Rīgas vēsturisko centru. Līdz ar to gan plānojuma risinājumi, gan konkrētas apbūves attīstības ieceres jāvērtē attiecībā uz to ietekmi uz Rīgas vēsturiskā centra kultūras mantojumu un Vecrīgas siluetu.

Ainava Skanstes teritorija tiek vērtēta dažādos aspektos - kultūrvēsturiskā, vides, vizuālā, ekonomiskā un sociālā kontekstā. Ainavas struktūru veidojošie elementi ir telpiskās dominantes, kultūrvēsturiski vērtīgi un funkcionāli nozīmīgi objekti.

Skanstes apkaimes teritorijā ir nozīmīgi vēsturiskie pilsētveidojošie elementi:

- vēsturiskā nocietinājuma skanstis (novietojums, iespējamie pazemes artefakti);
- hidrogrāfiskais tīkls (grāvji, zudusī Sarkandaugava un tās attekas);
- dzelzceļa teritorijas un trases – dzelzceļa loka attīstība;
- teritorijas dalījums Pilsētas ganībās un Siena pļavās;
- vēsturiskā strādnieku dzīvojamā apbūve pie Ganību dambja;
- pagājušā gadsimta sākuma mazdārziņu kultūra;
- industriālās apbūves mantojums – vēsturiskās 19. gs. beigās, 20. gs. sākuma ražotņu ēkas (gar Dantes ielu un starp Hanzas, Vesetas un Sporta ielām).
- teritorija kā sporta un atpūtas (kultūras) vieta rīdniekiem.

Daļa no minētajiem vēsturiskajiem elementi jau ir zuduši un tos atjaunot nebūtu iespējams.

Pilsētvides kvalitātes nodrošināšanai īpaši nozīmīgas ir Rīgas dabas teritorijas, kas veido pilsētas ainavas un bioloģisko daudzveidību, mikroklimatu, nodrošina ekoloģiskos procesus, kā arī iedzīvotāju atpūtas un izglītošanās iespējas. Šobrīd liela daļa Skanstes apkaimes teritorijas ainavas raksturs ir klasificējama kā nekoptas un neapbūvētas teritorijas. Lokālplānojuma teritorijas biotopa izpētē tika norādīts, ka nezāliene ir viens no plašākajiem biotopiem Skanstes apkaimes teritorijā.

Apkaimes teritorijā nav strukturēta publiskās ārtelpas plānojuma, integrēta, savstarpēji saistīta labiekārtojuma, publiski pieejamas labiekārtotas un dažādām atpūtas aktivitātēm izveidotas teritorijas (parks). Visā teritorijā atrodama tikai viena labiekārtota publiskā teritorija - skvērs 0,2 ha platībā (Hanzas un Strēlnieku ielu krustojuma apkārtnē).

*Secinājumi:*

Nekoptās un neapbūvētās teritorijās infrastruktūras attīstīšana ir nepieciešama un pozitīvi vērtējama. Attīstot kopējo Skanstes teritorijas ainavu, jāņem vērā dabas un apstādījumu īpatsvars. Pēc iespējas saglabāt nozīmīgākos vēsturiskos pilsētveidojošos elementus, integrējot tos apkaimes telpiskajā struktūrā vai veidot atsauces uz tiem, kā piemēram Pilsētas ganību saglabāšana.

#### 4.6. Daba

Lokālplānojuma teritorijā 2013.gadā tika veikta bioloģiskās daudzveidības izpēte, kuru veica sertificēta sugu un biotopu eksperte. Pēc izpētes tika secināts, ka teritorijā īpaši aizsargājamās augu sugas un biotopi nav konstatēti. Ekspertes atzinumā tiek minēts, ka pēc pieejamajiem datiem ([www.dabasdati.lv](http://www.dabasdati.lv)), 2010.gada jūlijā zemes gabala centrālajā daļā, nojaukto mazdārziņu teritorijā, atrasti 17 Baltijas dzegužpirstītes *Dactylorhiza baltica* eksemplāri. Dzežužpirstīte ir Latvija īpaši

aizsargājama un Latvijas Sarkanās grāmatas 4.kategorijā iekļauta augu suga. Sugas atradnes precizēšanai un fiksēšanai atzinumā, nepieciešama šīs teritorijas un tas apkārtnē esošo līdzīgo biotopu (Nitrofilu augstzāļu sabiedrību) atkārtota izpēte auga konstatēšanai atbilstošā sezonā - no jūnija līdz jūlija vidum.

*Secinājumi:*

Vietā, kur 2010. gadā tika atrasti dzegužpirkstītes eksemplāri, pirms būvniecības būtu nepieciešams veikt konkrētā zemesgabala apsekojumu un izpēti auga konstatēšanai atbilstošā sezonā.

#### **4.7.Klimats**

Skanstes apkaimes teritorijas klimatu ietekmējošie faktori ir pielīdzināmi kopējiem Rīgas pilsētas ietekmējošiem faktoriem. Skanstes teritorijā darbojošies ražošanas uzņēmumi no emisiju avotiem izvada atmosfērā CO<sub>2</sub> emisijas, kas ir vienas no visvairāk siltumnīcas efekta veicinošajām gāzēm. Klimata pārmaiņas veicinošais faktors ir intensīvā satiksme gan gar Skanstes lokālplānojuma robežām, gan cauri teritorijai.

Skanstes apkaimei ir zināma nozīme Rīgas centra aerācijā. Aerāciju pilsētvidē veicina plati ielu koridori un apstādījumu īpatsvars.

*Secinājumi:*

Grūti ir novērtēt Skanstes teritorijas tiešu ietekmi uz klimatu, jo nav iespējams nodalīt kopējo Rīgas pilsētas radīto fonu.

Ieteicams būtu atstāt platus ielu koridorus, kā arī pietiekamu apstādījumu īpatsvaru aerācijas saglabāšanai.

#### **4.8. Ar vides aizsardzības teritorijām saistītās vides problēmas**

Lokālplānojuma teritorijā nav īpaši aizsargājamu dabas teritoriju, mitrāju, mikroliegumu, īpaši aizsargājamu sugu un to dzīvotņu. Teritoriju neskar Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjosla. Līdz ar to lokālplānojuma izstrāde neietekmē šādu kategoriju teritorijas un teritorijas attīstība nav saistīta ar šāda veida problēmām.

## 5. Nulles scenārijs

Nulles scenārijs apraksta iespējamās vides stāvokļa izmaiņas, ja lokālplānojums netiktu īstenots.

Īstenojot pašreizējo plānojumu Skanstes apkaimes teritorijai, tiktu saasinātas vides problēmas, kas ir aktuālas Rīgas pilsētas teritorijā. Atsevišķām plānojuma daļām ir izteikta negatīva ietekme gan uz trokšņa, gan uz gaisa piesārņojumu. Jāatzīmē, ka ilgtermiņa scenārijā ietilpst Ziemeļu koridora un Hanzas šķērsrojuma izbūve, kas atvieglos pilsētas centru, bet uzliks lielāku slogu Skanstes teritorijai.

### 5.1. Funkcionālais zonējums

RVC un tā AZ teritorijas plānojumā Skanstes apkaimē dominē centru un jauktās apbūves teritorijas, attiecīgi – 35% un 45% no kopējās Skanstes apkaimes teritorijas. Centru apbūves teritorijās Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.38 442.punkts nosaka, ka nav atļauta ražošanas funkcija, bet 444.punkts to faktiski pieļauj vēsturiski piemērotās vietās (gan vieglo, gan vispārējo). Jauna būvniecība vai rekonstrukcija (vairāk par 30%) ir atļauta, ja ir veikta publiskā apspriešana un ietekmes uz kultūrvēsturisko vidi novērtējums. Ja ražošanas uzņēmuma ir nepieciešama atļauja piesārņojošas darbības veikšanai, tad to nosaka Noteikumu 464.punkts, kas nosaka:

- ierobežojumus darbībām ar bīstamām vielām un ķīmiskām vielām un maisījumiem;
- darbībai ir jābūt slēgtās telpās;
- teritorija ir inženiertehniski sagatavota;
- NO<sub>2</sub> summārā gada vidējā koncentrācija (kopā ar fonu) attiecīgajā teritorijā ir mazāka par noteikto gada robežlielumu cilvēka veselības aizsardzībai.

Šajos Noteikumos nav noteikti ierobežojumi daļiņām PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub>, kas bieži vien ir būtiskākās piesārņojošās vielas rūpnieciskos procesos.

Savukārt jaukta apbūves teritorija ir teritorija, kur vēsturiski izveidojusies vai plānota apbūve, kas raksturojas ar ļoti plašu iespējamo funkciju spektru no savrupmājas un dvīņu mājas līdz daudzdzīvokļu mājai un vieglās un vispārīgās ražošanas objektam, ko pieļauj Līdzīgi kā centra apbūves teritorijā, arī jauktas apbūves teritorijās jauna būvniecība vai rekonstrukcija ir atļauta, ja ir veikta paredzētās būves publiskā apspriešana. Kā arī atļauju piesārņojošas darbības veikšanai var saņemt, ja tiek ievērots Noteikumu 464.punkts. Jaukta apbūve pieļauj vieglās un vispārīgās ražošanas uzņēmumus teritorijās, kas nerobežojas ar dzīvojamās apbūves teritoriju, publiskās apbūves teritoriju, esošu dzīvojamo vai publisko apbūvi, bet gadījumos, kad robežojas, – ja tas paredzēts detālplānojumā. Jauktas apbūves teritorijās būvvalde plānošanas un arhitektūras uzdevumā nosaka prasības aizsargstādījumu izvietojumam vai citus risinājumus, lai pasargātu apkārtējās teritorijas no piesārņojuma, trokšņa vai citiem traucējošiem faktoriem.

Publiskās apbūves teritorija apņem apmēram 7% no teritorijas plānojuma. Publiskās apbūves teritorijā atļauts būvēt ēkas, kuru izmantošana ir publiskiem, sabiedriskiem vai sociāliem nolūkiem (sabiedriska iestāde, izglītības iestāde, kultūras iestāde, u.c.). Šajās teritorijās nav pieļaujami ražošanas objekti. Tehniskās apbūves teritorijās plānotā izmantošana ir saistīta ar dzelzceļa un transporta infrastruktūras attīstību, apakšstaciju novietojums, kā arī pieļaujamas degvielas uzpildes stacijas. Kopējā tehniskās apbūves platība ir apmēram 8% no kopējās teritorijas.

Teritoriju izmantošanas noteikumi formāli pieļauj, ka līdz 45% no visas teritorijas varētu notikt rūpnieciska darbība (gan vieglās, gan vispārīgās ražošanas uzņēmumi) un līdz 35% no teritorijas atļauta rūpnieciska darbība, ja ir vēsturiski izveidojusies ražošanas funkcija vai infrastruktūra atļauta. Taču atbilstoši apkaimes attīstības tendencēm, jaunu ražošanas uzņēmumu teorētiskai īpatsvars varētu būt 10% vai mazāks.

Vieglās ražošanas uzņēmuma definīcijas vienīgais noteiktais ierobežojums ir darbības procesā nedrīkst izmantot videi, cilvēka veselībai bīstamas vielas un maisījumus. Savukārt MK noteikumi Nr. 240 nosaka, ka vieglās ražošanas uzņēmumi nedrīkst radīt būtisku piesārņojumu. Tomēr var būt

atsevišķas darbības, kuras neizmanto bīstamas ķīmiskas vielas, tomēr citā veidā konkrētajā vietā atstāt negatīvu ietekmi (skat. 6.7. nodaļu).

Tādējādi, atļaujot kā vispārējās, tā vieglās ražošanas uzņēmumu izveidi, lielākajā daļā teritorijas un pietiekami telpiski neatdalot vai nenorobežojot tos no dzīvojamās apbūves vai izglītības iestādēm, var tikt negatīvi ietekmēts sabiedrības veselības stāvoklis.

Pašreizējais plānojums pieļauj arī individuālo apkures risinājumu izmantošanu. Sagaidāma negatīva kumulatīvā ietekme uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni no:

- Transporta plūsmu pieaugums (plānotā transporta infrastruktūra (Hanzas šķērsojums un Ziemeļu maģistrāle), dzīvojamās apbūves attīstība,
- iespējamiem jauniem ražošanas objektiem,
- individuāli apkures risinājumi dzīvojamās un publiskās apbūves rezultātā (Individuālā apkure Skanstē sastāda nelielu daļu. Situācija varētu mainīties, ja NO<sub>2</sub> zonējuma kartes tiek mainītas).

Kvartālā nr.29 (sk.12.att.) (starp Sporta ielu, Skanstes ielu, Hanzas ielu un Pulkveža Brieža ielu ielām) ir apstiprināts detālplānojums un šajā zonā funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi netiek mainīti. Respektīvi, no SIVN metodiskā viedokļa šajā zonā nenotiek nekādas plānošanas dokumenta izmaiņas un attiecīgi nevar tieši vērtēt iespējamās ietekmes. Taču, protams, arī šī teritorija ir iekļauta vērtēšanas kontekstā.

## 5.2. Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta

Spēkā esošajā teritorijas plānojumā ir iekļauta vietējās nozīmes autoostai un starppilsētu dzelzceļa stacijai. Balstoties uz teritorijas zonējumu, abās pusēs plānotajām dzelzceļa sliedēm ir jau esoša un arī turpmāk ir iespējama dzīvojamā apbūve. Tuvējie iedzīvotāji var izjust diskomfortu, dzelzceļa sliežu tuvumā. Autoosta palielinātu satiksmes intensitāti Sporta ielas, Laktas ielas un Ganību dambja apkārtnē, kas ietekmētu gan jau esošās dzīvojamās mājas, gan plānotās dzīvojamās mājas Detālplānojumā teritorijai starp Pulkveža Brieža, Hanzas, Skanstes un Sporta ielām, kā arī radītu vides kvalitātes pasliktināšanos lokālā līmenī.

## 5.3. Lietusūdeņu apsaimniekošana

Skanstes lokālplānojuma teritorijā pašreizējā lietusūdeņu kolektora jauda ir nepietiekama. Līdz ar to teritorijas zemākās vietas ir pakļautas lietusgāzu un sniega kušanas 20% plūdiem. Attīstot un apbūvējot Skanstes apkaimes teritoriju un neizstrādājot jaunus lietusūdeņu apsaimniekošanas plānus, var rasties nopietni teritorijas applūšanas draudi.<sup>35</sup> Pašreiz spēkā esošajā plānojumā nav iekļauti Skanstes apkaimes lietusūdeņu novadīšanas risinājumi.

## 5.4. Dabas un apstādījumu teritorijas

Apstādījumu teritorijas vai zonas galvenokārt ir koncentrējusies lokālplānojuma vidus daļā gar ielu sarkanajām līnijām, kā arī ieplānoti divi nelieli parki - Olimpiskais parks (2,7 ha) starp Grostonas, Ēveles un Vesetas ielu un parks Pulkveža Brieža, Hanzas un Skanstes ielu kvartāla (1,5 ha). Teritorijas ziemeļu daļā nav plānotas konkrētas teritorijas ne parkiem, ne arī ielu apstādījumu joslām: Laktas iela, Jāņa Krūmiņa iela, Zirņu iela, Ierēdņu iela, Dunties iela. Minēto ielu iedzīvotājiem parku sasniedzamība būtu ilgāka par 5 minūtēm (tālāk par 400 m). Pieaugot satiksmes intensitātei (tostarp Ziemeļu koridora un Hanzas šķērsojuma attīstībai) un iedzīvotāju skaitam, zaļo zonu īpatsvaram ir svarīga nozīme gan gaisa kvalitātes līdzsvarošanai, gan trokšņu absorbēšanai. Parkiem ir svarīga loma arī rekreācijā, kvalitatīvas dzīves vides nodrošināšanā. Pašreizējais zaļo zonu īpatsvars Skanstes teritorijas plānojumā ir salīdzinoši neliels un ieplānojot lielāku apstādījumu teritoriju, tiktu vairāk veicināta vides kvalitātes saglabāšana un līdzsvarošana.

<sup>35</sup> Vides pārraudzības birojs, Lēmums Nr.37 Par stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu.

### 5.5. Kultūras mantojums

Skanstes apkaimes teritorija ir īpaša ar nozīmīgiem vēsturiskiem pilsētveidojošos elementiem. Kā piemēram vēsturiskā nocietinājuma skanstis, hidrogrāfiskais tīkls - grāvji, zudusī Sarkandaugava un tās attekas, teritorijas dalījums Pilsētas ganībās un Siena pļavās, vēsturiskā strādnieku dzīvojamā apbūve pie Ganību dambja. Tomēr lielākā daļa no materiālā kultūras mantojuma ir zudusi. Pašreiz spēkā esošais plānojums neparedz kultūrvēsturiskā mantojuma iezīmju akcentēšanu un saglabāšanu. RVC un tā AZ teritorijas plānojumā vairākās apkaimes vietās noteiktais maksimālais apbūves augstums var negatīvi ietekmēt RVC un Vecrīgas siluetu.

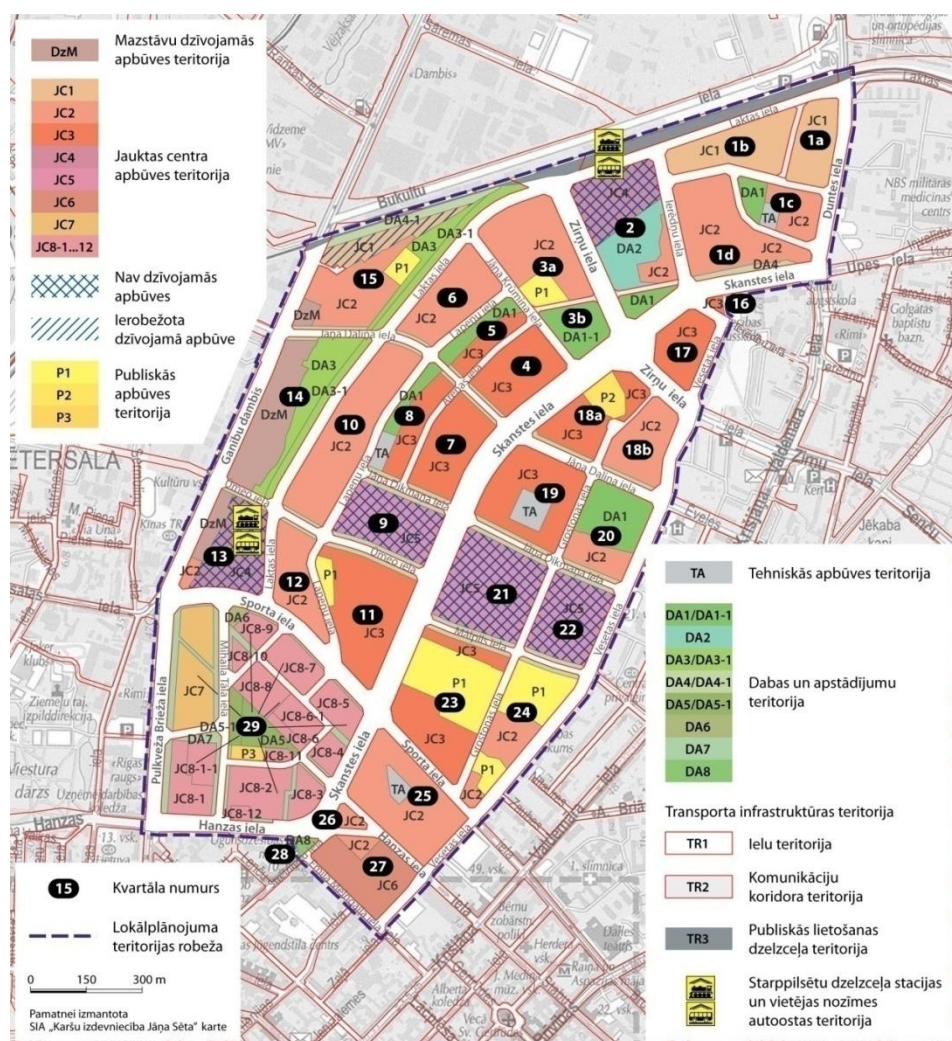
## 6. Lokālplānojuma īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi un ietekmju samazināšana. Alternatīvu izvērtējums

Kā jau aprakstīts 3.1.3. nodaļā, veicot lokālplānojuma ietekmju novērtējuma apjoma noteikšanu (angl. val. - *scoping*) tika izvēlēti konkrēti vides aspekti, kuri ir būtiski ietekmju novērtējumam:

- Trokšņa līmenis;
- Gaisa kvalitāte;
- Gruntsūdens kvalitāte;
- Augsnes kvalitāte;
- Kultūras mantojums;
- Sabiedrības veselība;
- Socioekonomiskie aspekti.

Šie aspekti secīgi analizēti konkrētu lokālplānojuma risinājumu (projektu)griezumā, kuri potenciāli atbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. un 2. pielikuma daļām (6.1., 6.2., 6.3. un 6.5.apakšnodaļas), kā arī uz visu lokālplānojuma ģeogrāfisko vietu attiecināmu risinājumu griezumā (6.4., 6.6. un 6.7. apakšnodaļas). Visbeidzot 6.8. apakšnodaļā uzskatāmības labad sniegts iepriekšējās apakšnodaļās analizēto ietekmju apkopojums.

Veicot šo analīzi, noteikts ietekmes veids (tieša vai netieša), kā arī ietekmju ilglaicīgums šī plānošanas dokumenta kontekstā (īstermiņa, vidēja termiņa, ilgtermiņa).



12.att. Lokālplānojuma kvartālu iedalījums

### 6.1. Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta

Lokālpāņojumā iekļautais starppilsētu dzelzceļa stacijas un vietējās nozīmes autoostas risinājums pieļauj dzelzceļa staciju un autoostu izbūvēt divās vietās: (Pašreiz spēkā esošajā plāņojumā ir iekļauta tikai viena vieta):

- 1) pie Laktas ielas iepretim Bukultu ielai kvartālā Nr.2 (skat 12. att)
- 2) Sporta ielas, Lakatas ielas un Umeo ielas kvartālā Nr.13 (t.s. strupceļa stacija - Pētersalas (Skanstes) stacija).

Saistītā infrastruktūras izveide ar strupceļa dzelzceļa staciju VPVB lēmumā ir noteikta kā potenciāli atbilstoša likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. pielikuma 9. punktam (jaunbūvējamas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas). Darbību atbilstība likuma 1.pielikuma 9.punktam tiek analizētā šajā nodaļā. Nodaļā tiek izvērtētas abas iespējamās alternatīvas un to ietekme īstenošanas gadījumā.

#### 1. Alternatīva – iepretim Bukultu ielai kvartālā nr.2

Lokālpāņojumā ietvertā starppilsētu dzelzceļa stacija ir stratēģiski izdevīgā vietā, kur ir jau esošs un funkcionējošs sliežu ceļš - ostu apkalpojošais dzelzceļš (kravu pārvadājumi). Plānotā dzelzceļa infrastruktūra, t.i. dzelzceļa sliedes, neiet cauri lokālpāņojuma teritorijai, bet gar apkaimes robežu tās ziemeļu daļā. Gar dzelzceļa sliedēm ir ierobežota dzīvojamā apbūve dzelzceļa tuvumā. Tas nozīmē, ka tiek samazināts potenciālais iedzīvotāju skaits, kas varētu izjust tiešu ietekmi dzelzceļa darbības rezultātā. Tādejādi ietekme uz sabiedrības veselību vērtējama kā neitrāla. Novietojuma ziņā ir iespējams izveidot caurbraucamu dzelzceļa staciju, kas dotu iespēju ilgtermiņā plānot tālāku pasažieru dzelzceļa tīkla izveidi – transporta elektrifikācijas attīstība. Pašreizējie kravas pārvadājuma vilcieni Skanstes apkaimē darbojas ar dīzeļdegvielu un šajā teritorijā nav attīstīta elektrovilcienu infrastruktūra. Plānojot Latvijas dzelzceļa tīkla ilgtermiņa attīstību, VAS „Latvijas Dzelzceļš” ir pieņēmis lēmumu par pāreju uz elektrisko vilci galvenajās dzelzceļa līnijās.<sup>36</sup> Latvijas Dzelzceļš ir parakstījis līgumu ar Čehijas uzņēmumu AŽD "SudoPraha" par Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projekta izstrādi. Pēc projekta skiču izstrādes un izpētes būtu iespējams novērtēt turpmākās ietekmes.<sup>37</sup>

Ņemot vērā Latvijas dzelzceļa ilgtermiņa plānus, iespējams arī Skanstes teritorijā esošo dzelzceļa līniju pāreju uz elektrisko vilci, kas pozitīvi ietekmēs vides kvalitāti.

Kopā ar dzelzceļa stacijas izveidi ir plānota arī vietējās nozīmes autoosta. Autoostas izveidošana paralēli Bukultu ielai līdzīgi kā dzelzceļa stacija novietojuma ziņā nesaasinātu vides problēmas (gaisa kvalitāte, trokšņa piesārņojums) uz intensīvas satiksmes ielām. Gaisa un trokšņa piesārņojums veidotos lokālā līmenī. Stacijas un autoostas izveides gadījumā (publiskā infrastruktūra) prognozējams, ka palielināsies to iedzīvotāju skaits, kas privāto auto nomainīs pret sabiedrisko transportu arī starppilsētu braucienos. Tādā veidā tiek sekmēta netieši pozitīva ietekme gan uz gaisa kvalitāti, gan trokšņa piesārņojuma līmeni.

Šobrīd plānotās dzelzceļa stacijas un autoostas teritorijā atrodas SIA „MOBIL ASFALTS” ražotne. Zemes gabala izmantošana ir likumīgi iesākta, līdz ar to uzņēmums var to turpināt bez ierobežota laika termiņa. Ņemot vērā, ka dzelzceļa stacijas un autoostas izveide ir ilgtermiņa plānā (līdz 2050.gadam), tad situācija varētu būt mainījusies.

<sup>36</sup> Par Latvijas Dzelzceļa ilgtermiņa plāniem // <http://www.ldz.lv/lv/content/%E2%80%99Elatvijas-dzelzce%C4%BC%C5%A1%E2%80%9D-sagaida-95-gadi-sp%C4%93c%C4%ABg%C4%81ks-k%C4%81-jebkad>

<sup>37</sup> Par Latvijas Dzelzceļa ilgtermiņa plāniem [http://lat.mixnews.lv/lv/ekonomika/33431\\_cehi-izstradas-ldz-tikla-elektrifikacijas-skicu-projektu](http://lat.mixnews.lv/lv/ekonomika/33431_cehi-izstradas-ldz-tikla-elektrifikacijas-skicu-projektu)

## Vides aspektu un ietekmju novērtējums dzelzceļa stacijas un autoostas 1.alterantīvai

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgttermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|-------------|
| Gaisa kvalitāte                       | -     | -/+     |           | -                 |             |
| Trokšņa<br>piesārņojums               | -     | -/+     |           | -                 |             |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte              | o     |         |           |                   |             |
| Augsnes kvalitāte                     | o     |         |           |                   |             |
| Kultūras<br>mantojums                 | o     |         |           |                   |             |
| Sabiedrības<br>veselība               | o     |         |           |                   |             |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           |                   | +           |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

## 2.alternatīva – Strupceļa dzelzceļa stacija - Pētersalas (Skanstes) stacija

Atbilstoši lokālpilnījumam, ir iespēja izveidot arī strupceļa dzelzceļa staciju - Pētersalas (Skanstes) staciju un vietējās nozīmes autoostu Sporta ielas, Laktas ielas un Umeo ielas kvartālā. Strupceļa stacija labi kombinējas ar esošo sabiedrisko transportu, plānoto tramvaja satiksmi un piekļuves iespējām pilsētas maģistrālajām ielām (Socioekonomiskais aspekts – infrastruktūras uzlabošana). Lai šo projektu varētu realizēt, tiek saglabāta zona dzelzceļa pievadceļu izbūvei. Lokālpilnījumā iekļautā dabas un apstādījumu teritorijas DA3 viena no paredzētajām izmantošanas iespējām ir sliežu ceļa izbūve līdz strupceļa stacijai. Šajā gadījumā nevarēs ierīkot jaunu parku visā pašreizējā dzelzceļa pievadceļu teritorijā. Mazāka jaunā apstādījumu teritorija var sniegt mazāku pozitīvu efektu gaisa kvalitātes uzlabošanai un trokšņa piesārņojumu absorbēšanai. Sliežu ceļš ved cauri teritorijām, kurās viens no galvenajiem izmantošanas veidiem ir dzīvojamā apbūve. Strupceļa stacijas izveides gadījumā līdz ar to parādīsies zināmas trokšņa un vibrāciju ietekme uz tuvāko māju iedzīvotājiem vilcienu kustības rezultātā. Tomēr ar tehnoloģiskajiem risinājumiem vilciena kustības optimizēšanai –ātruma ierobežojumi, kas veicina trokšņa līmeņa samazināšanu – būtu iespējams samazināt dzelzceļa radīto ietekmi, piemēram, šajā posmā piebraucot stacijai vilcienu ātrumu būtiski samazināt un līdz ar to trokšņa un vibrāciju ietekmi.

Precizējot informāciju, kā arī pētot kartogrāfisko materiālu un situāciju uz vietas, var secināt ka, izvēloties strupceļa staciju kā alternatīvu, dzelzceļa līnijas izveide līdz šai stacijai nav uzskatāma par jaunbūvējamu. Pašreizējā situācijā eksistē dzelzceļa sliedes uz koka gulšņiem paralēli Ganību dambim. Ja tiktu veidota strupceļa stacija, netiktu veidota jaunbūvējama publiskās lietošanas dzelzceļa līnija, bet gan no konstruktīvā viedokļa tā būtu uzskatāma par rekonstrukciju un attiecīgi šāda darbība neatbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. pielikuma 9. punktam, kura gadījumā būtu jāveic pilna ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Taču dzelzceļa līniju būvniecība iekļauta arī 2. pielikumā un tā kā iespējamās stacijas izveide pagaidām paredzēta tikai tālākā nākotnē (ap 2050.gadu) un šajā laika periodā apbūves un apdzīvojuma situācija var vēl ievērojami mainīties, kā arī var rasties arī jauna informācija par ietekmēm. Līdz ar to no šodienas normatīvo aktu prasību un esošo IVN procedūru viedokļa raugoties, būtu rekomendējams veikt sākotnējo IVN.

Prognozējams, ka esošos sliežu ceļus būs jāpārbūvē un būvdarbi varētu tiešā veidā ietekmēt gan gruntsūdens kvalitāti, gan augsnes kvalitāti. Lai gan autoostas novietojums blakus strupceļa stacijai ir pozicionēts kā izdevīgs no sabiedriskā transporta piekļuves viedokļa, autoostas izveide radīs tiešu

negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti no pastiprinātās autotransporta kustības, ko izjutīs tuvējo māju iedzīvotāji (galvenā apbūve apkārtējā teritorijai ir dzīvojamā apbūve). Taču jāatzīmē, ka projekts tiks īstenots vidējā līdz ilgtermiņā (2030. – 2050. gads) un prognozējams ka, šajā laikā būs ievērojami mainījies transportlīdzekļu sastāvs (elektroauto, hibrīdauto) un līdz ar to samazināsies negatīvā ietekme uz vidi (gaisa piesārņojums, trokšnis).

5.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums dzelzceļa stacijas un autoostas 2.alterantīvai

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                       | -     | -/+     |           | -                 |            |
| Trokšņa<br>piesārņojums               | -     | -/+     |           | -                 |            |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte              | -/o   |         | -         |                   |            |
| Augsnes kvalitāte                     | -/o   |         | -         |                   |            |
| Kultūras<br>mantojums                 | -/o   |         | -         |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība               | -     |         |           | -                 |            |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           | +                 |            |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

#### Ieteikumi:

Ieteikums, izvēloties vienu no alternatīvām, ņemt vērā norādītās ietekmes, kas ir apkopotas 4. un 5.tabulā.

Dzelzceļa staciju izveides gadījumā ir nepieciešama infrastruktūras izveide atbilstoši elektrovilcienu ieviešanai.

Kvartāla nr.3a (sk.12.att.) apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti (Zirņu un Laktas iela, kvartāla ziemeļrietumu daļa) publiskajai apbūvei.

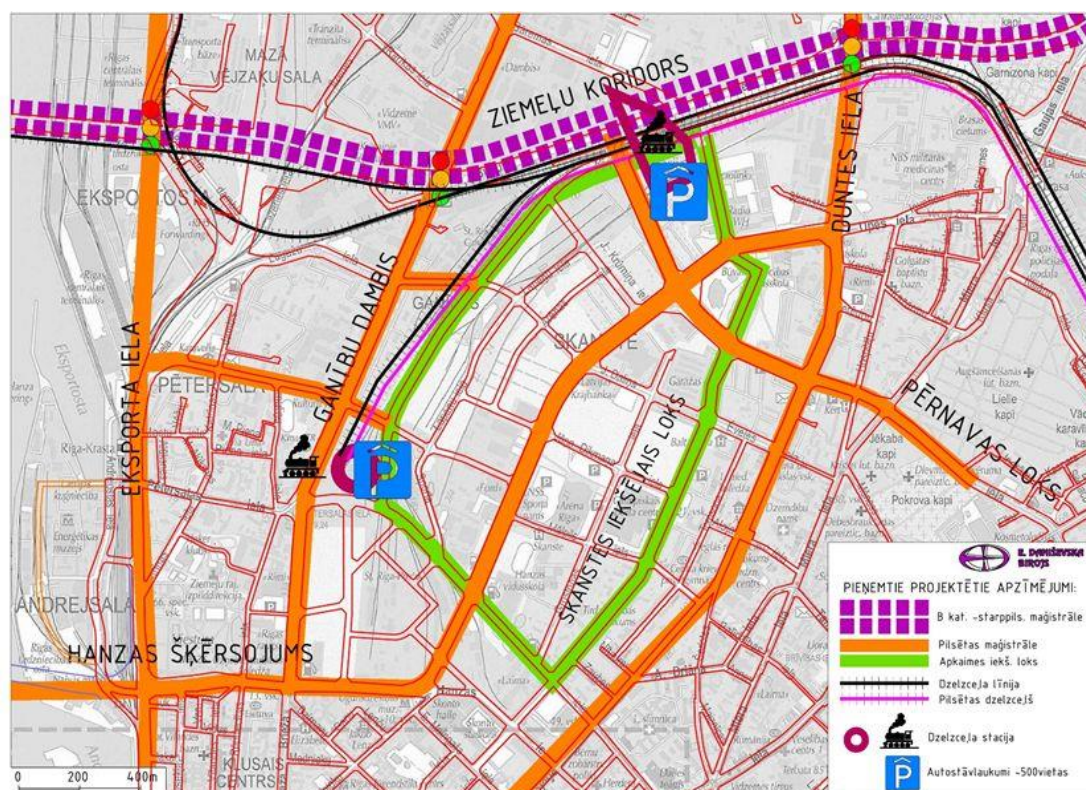
Kvartālā nr.13 (JC2) un kvartālā nr.12 gar Laktas ielu apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti un dzelzceļam tuvējās teritorijas publiskajai apbūvei. Tiktu samazināts potenciālais iedzīvotāju skaits, kam būtu tieša ietekme (gaisa kvalitāte, trokšņa līmenis) dzelzceļa stacijas un autoostas attīstības gadījumā.

#### 6.2.Jaunas autonomvietnes

Stāvvietu izveide, kurās paredzēts novietot vairāk kā 300 automašīnas, ir pilsētvides attīstības projekts, kas atbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2. pielikuma 10. punktam (infrastruktūras projekti). Lokālpilānojuma īstenošanas gaitā objektu būs nepieciešams nodrošināt ar autostāvvietām. Lokālpilānojuma teritorijā divās teritorijās, funkcionālajās zonās JC4 (zonas, kur atļauta staciju būvniecība) atļauts ierīkot arī stāvparku ar maksimālo ietilpību – 500 stāvvietas.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 ir iekļauts stāvparku attīstība Rīgas pilsētā. Stāvparku sistēmas ieviešana Rīgā ir nepieciešama kā kopējās transporta politikas sastāvdaļa, kas ļautu uzlabot

Rīgas pilsētas centra vides kvalitāti. Stāvparku izvietojumu Skanstes apkaimē nosaka pilsētas mēroga transporta infrastruktūras attīstības plāni – pasažieru dzelzceļa attīstības perspektīva; tramvaja līnijas plānotā būvniecība un lielmēroga transporta būves – Ziemeļu transporta koridors un Hanzas šķērsojums.



13.att. Stāvparku izvietojuma shēma

Lokālplānojuma teritorijā ir iekļauti divi stāvparki (sk.13.att.), kuru ietilpība ir ~500 vietas. Plānotie stāvparki (Strupceļa stacijas tuvumā un paralēli Bukultu ielai pie dzelzceļa stacijas) ir iekļauti Stāvparku sistēmas attīstības plānā, kas ir sagatavots jaunā Rīgas teritorijas plānojuma, attiecīgi Transporta attīstības tematiskais plānojuma ietvaros<sup>38</sup>. Stāvparku būvēs vienotā kompleksā ar dzelzceļa staciju un autoostu (multimodālo transporta mezgls). Līdz ar to Skanstes lokālplānojumā ir apskatāmas divas alternatīvas stāvparku izvietojumam.

#### 1.alternatīva – stāvparks paralēli Bukultu ielai

Stāvparka novietojums ir atbilstošs plānotajai teritorijas izmantošanai tuvējā apkārtnē. Kvartāli nr.1a un nr.1b ir ar ierobežotu dzīvojamo apbūvi. Kvartāla nr.2 ziemeļu daļa ir paredzēta dzelzceļa stacijas un autoostas izbūvei. Kvartāla nr.15 ziemeļaustrumu daļa ir ar ierobežotu dzīvojamo apbūvi, tam blakus ir plānots parks. Vienīgais tiešā tuvumā esošais kvartāls ar dzīvojamo apbūvi ir nr. 3a. Kā jau tas tika iepriekš minēts 6.1.apakšnodaļā, kvartālā nr.3a būtu ieteicams apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti publiskajai apbūvei.

Stāvparka izbūve radītu piesārņojuma koncentrācijas pieaugumu lokālā līmenī, bet tai pašā brīdī tiktu samazināt fona līmenis, ko rada pilsētas centra ielas ar intensīvu satiksmi.

#### 2.alternatīva – stāvparks pie strupceļa stacijas

Stāvparka novietojums ir tiešā tuvumā dzīvojamās apbūves teritorijām un veicinātu gaisa kvalitātes pasliktināšanos un trokšņa līmeņa paaugstināšanos, kas radītu tiešu ietekmi Skanstes teritorijas

<sup>38</sup> Rīgas Domes pilsētas attīstības departaments // [http://www.rdpad.lv/services/press\\_release/article.php?id=107914](http://www.rdpad.lv/services/press_release/article.php?id=107914)

iedzīvotājiem. Stāvparka novietojums ir pozicionāli izdevīgs, lai īsā laikā sasniegtu sabiedrisko transportu. Novietojums veicinātu lielāku sabiedrības daļu izmantot stāvparku.

Autostāvvietas plānotas ielu teritorijā starp sarkanajām līnijām ar paredzētiem ierobežojumiem atkarībā no ielu kategorijām. Apbūves teritorijās autonovietnes ir jāizvieto konkrētā objekta zemes vienībā. Virszemes atklāto autonovietņu platības ierobežo lokālpārplānojumā noteiktais minimālās brīvās teritorijas īpatsvars. Lokālpārplānojuma TIAN ir noteikts arī ierobežojums stāvvietu platībām - maksimālais atklāto stāvvietu (stāvlaukumu) īpatsvars zemesgabalā ir 25% no zemesgabala kopējās platības.

Stāvparku un citu autonovietņu ietekmes uz vidi novērtējuma tabulā (sk.6.tab.) tiek vērtēta kopā, neizdalot iespējamās alternatīvas stāvparku novietojumam.

Stāvparku un stāvvietu tuvumā ir novērojama gaisa kvalitātes pasliktināšanās (NO<sub>2</sub> un daļiņu PM<sub>10</sub> un PM<sub>2.5</sub> koncentrācijas pieaugums), ko veicina satiksmes koncentrācijas palielināšanās un dzinēju intensīva iedarbināšana, braukšanas uzsākšanas un apstāšanās dēļ. Plānojot Skanstes attīstību, ir jāņem vērā paredzētās dzīvojamās apbūves teritorijas novietojums, lai maksimāli samazinātu tiešu negatīvu ietekmi Skanstes iedzīvotājiem.

Iepārplānotā stāvvietā kvartālā nr.19, tehniskā apbūves teritorijas (TA) (starp Skanstes, Jāņa Daliņa, Grostonas un Jāņa Dikmaņa ielām) ir atļauts būvē autonovietni kvartāla iedzīvotājiem. Ja plānotajā autonovietnē būs vairāk nekā 300 automašīnām paredzētas stāvvietas, tad uz objektu attieksies likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2. pielikuma noteiktais gadījums, kad jāveic sākotnējais IVN.

Autonovietņu tiešā negatīvā ietekme var atsaukties uz gruntsūdens un augsnes kvalitāti (automašīnu eļļas, degvielas noplūde), ja stāvvietas netiek pareizi apsaimniekotas un radušies atkritumi netiktu attīrīti un tiktu novadīti ar lietussūdeņiem. Var pieņemt, ka šāds risks ir salīdzinoši neliels, jo pastāv attiecīgas prasības autonovietņu projektēšanā, kas paredz iekļaut šādu noplūžu savākšanas risinājumus. Tomēr pastāvēs risks ja savākšanas sistēmas izbūvētas nekvalitatīvi, vai ilglaicīgi netiek apsaimniekotas, tīrītas utml. Ja autostāvvietā tiek būvēta kā daļēji iedziļināta, var tik negatīvi ietekmēta gruntsūdens kvalitāte būvniecības laikā, kas var atsaukties kā ilgtermiņa ietekme.

Stāvparku izveide pozitīvi ietekmē infrastruktūras attīstību (socioekonomiskais aspekts), veicinot iedzīvotājus privātās automašīnas novietot stāvparkos un pilsētas centrā izmantot sabiedrisko transportu. Sabiedriskā transporta izmantošanas aktivizēšana netiešā veidā veicinās gaisa piesārņojuma koncentrācijas un trokšņa līmeņa samazināšanos no privātajām automašīnām.

6.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums jaunām autonovietnēm

| <b>Ietekme</b><br>-----<br><b>Aspekts</b> | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                           | -     | +       |           | -                 |            |
| Trokšņa<br>piesārņojums                   | -     | +       |           | -                 |            |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte                  | -/0   |         |           |                   | -          |
| Augsnes kvalitāte                         | -/0   |         |           |                   | -          |
| Kultūras<br>mantojums                     | 0     |         |           |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība                   | -     |         |           | -                 |            |

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           |                   | +          |

*Ieteikumi:*

Apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālos:

- Kvartālā nr.13 prioritāri atvēlēt publisko apbūvi frontāli pret stāvparku;
- Kvartālā nr.12 prioritāri atvēlēt publisko apbūvi gar Laktas ielas un Sporta ielas robežām;
- Kvartālā nr.3a prioritāri atvēlēt publisko apbūvi gar kvartāla ziemeļaustrumu daļas ielas fronti.

Stāvparkos ieviest monitoringu, sistemātiskai datu ieguvei un gaisa kvalitātes uzraudzībai.

### 6.3. Jaunas tramvaja līnijas būvniecība

Lokālpārplānojumā iekļauta plaša sabiedriskā transporta attīstība (sk.14.att.), kas ietver arī jaunas tramvaja līnijas būvniecību. Tramvaja līniju ir plānots izbūvēt ir līdz 2020.gadam.

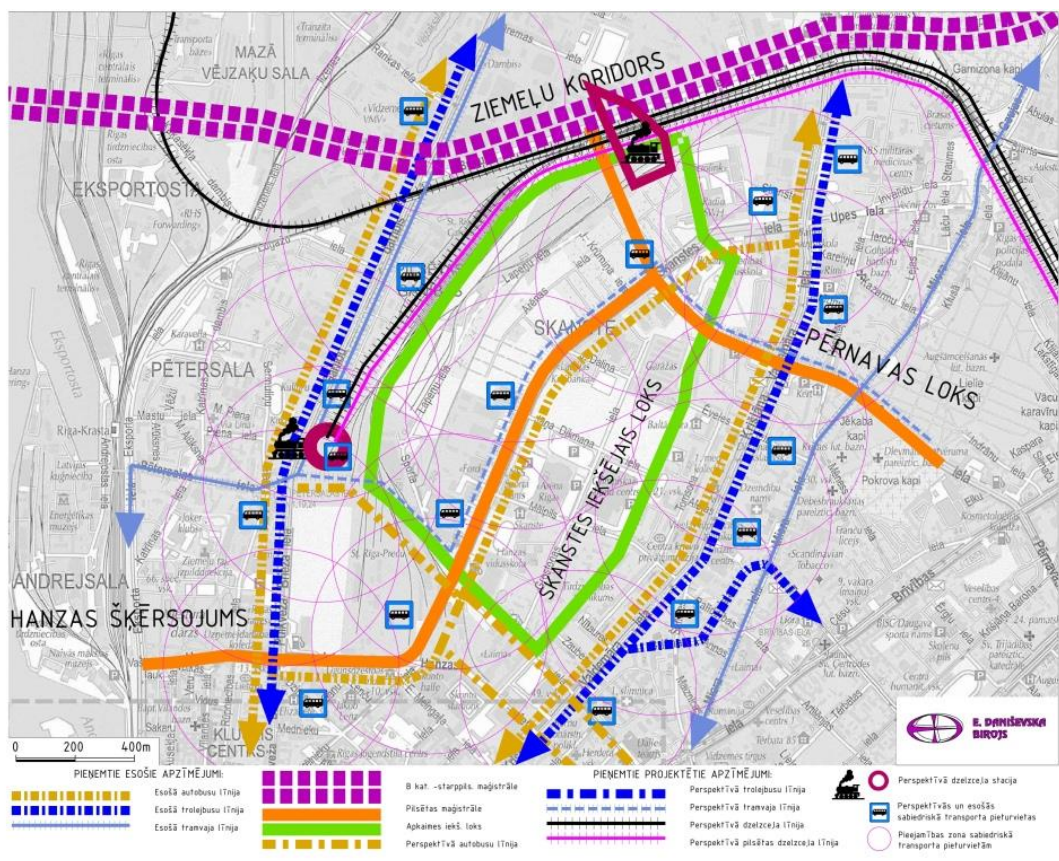
Likuma „Par ietekmi uz vidi novērtējumu” 2.pielikums nosaka darbības, kurām nepieciešams sākotnējais izvērtējums. Jaunas tramvaja līnijas būvniecība ir minēta šī pielikuma 10.punktā kā viens no infrastruktūras projektiem, kam jāveic sākotnējais izvērtējums.

Tramvaja līnijas izbūve Skanstes teritorijas apkaimē palielinās elektrificētā (tātad bez gaisu piesārņojošām izplūdes gāzēm) transporta īpatsvaru pilsētā un tā centra daļā. Līnijas darbība tiešā veidā nepalielinās piesārņojošo vielu koncentrācijas gaisā. (Izņēmums var būt sacelti putekļi (un līdz ar to arī PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub> daļiņas) sausā laikā no netīra (putekļaina, smilšaina) tramvaja ceļa bez cietā seguma vai bez kopta zāliena). Bet iedzīvotājiem izvēloties tramvaju personiskā autotransporta vietā, netiešā veidā tiks samazināts kopējais gaisa piesārņojums.

Attiecībā uz trokšņa ietekmēm - tramvaja kustība kā tāda dos savu ieguldījumu un radīs tiešu ietekmi uz trokšņa līmeni. Taču ielas, kur plānota jaunbūvējamā līnija ir (un būs) ar intensīvu satiksmi un salīdzinoši platas (Skanstes, Pērnavas) ar platām sānoslām un atstarpēm līdz mājām. Līdz ar to, summējot trokšņa ietekmes, tiešā trokšņa ietekme nebūs jūtama. Tas izriet no trokšņu summēšanas fizikālajām likumsakarībām, kur pie esoša trokšņa līmeņa pieskaitot mazāka vai tāda pat skaļuma troksni summārais trokšņa līmenis nemainās). Ir noteikts arī pietiekošs attālums līdz mājām gar ielām un papildus tam, iedzīvotājiem izvēloties tramvaju personiskā autotransporta vietā, netiešā veidā var tikt samazināts kopējais trokšņa līmenis tramvaja maršrutā. Tādēļ kopumā trokšņa ietekme novērtēta kā neitrāla.

Tramvaja līnijas izbūves laikā var tikt negatīvi ietekmēti tramvaja līnijas apkārtnes iedzīvotāji (tipiskās būvniecības ietekmes: troksnis, putekļi, satiksmes traucējumi). Taču ņemot vērā jau pieminēto tramvaja maršruta ielu raksturu (maģistrālās, pietiekošs attālums līdz mājām, izplatīta publiskā funkcija), būvniecības fāzes ietekmes nav sagaidāmas kā būtiskas.

Līnijas būvniecībai ir pozitīva sociāli ekonomiskā ietekme– tiktu attīstīta teritorijas sabiedriskā transporta infrastruktūra un tā pieejamība Skanstes teritorijā. Sabiedriskā transporta pieejamība ir viens no svarīgiem faktoriem kas nosaka dzīvesvietas vai darbavietas atrašanās vietas kvalitāti - līdz ar to arī paaugstina to vērtību.



14.att. Sabiedriskā transporta shēma. Maksimāla attīstība

7.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums jaunas tramvaja līnijas būvniecībai

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                       | 0     | +       |           |                   |            |
| Trokšņa<br>piesārņojums               | 0     | +       |           |                   |            |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte              | 0     |         |           |                   |            |
| Augsnes kvalitāte                     | 0     |         |           |                   |            |
| Kultūras<br>mantojums                 | 0     |         |           |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība               | 0     | +       |           |                   | +          |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           | +                 |            |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „0“ neitrāla ietekme.

Ieteikums:

Stratēģiskā IVN līmenī nav konstatētas ietekmes uz vidi, kuru dēļ uzlabojami lokālplānojuma risinājumi.

Nav saskatāma nepieciešamība pēc IVN procedūras, kura varētu tikt piemērota sākotnējā IVN rezultātā.

#### 6.4. Jauna apbūve un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājums

Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2. pielikums nosaka gadījumus, kad jāveic sākotnējais IVN - 10.punkts nosaka to veikt arī pilsētvides attīstības projektiem un mākslīgu ūdensteču un ūdenstilpju izveidošanai.

Šajā apakšnodaļā ietekmes vērtējums ir vērsts uz jaunas apbūves ietekmi, respektīvi dzīvojamo un publisko ēku apbūvi un inženiertehniskās apgādes nodrošinājumu.

Izstrādājot lokālplānojumu, iespēju robežās ir ņemts vērā Skanstes ainaviskais un kultūras mantojums: Teritorijas ziemeļu daļā ar zaļo zonu robežām ir "iezīmēta" kādreizējā pilsētas nocietinājuma sienas ar skanstīm atrašanās vieta. Šajā apvidū ir izstrādāta arī lietusu notekūdeņu savākšanas sistēma ar kanāliem, kā arī ir paplašināta apstādījumu teritorija, kas akcentē kultūrvēsturisko mantojumu.

Izstrādātie apbūves priekšlikumi ir balstīti uz apkaimes attīstības koncepciju, analizējot esošās apbūves kontekstu apkaimē un tas apkārtnē, RVC AZ teritorijas plānojuma prasības, kā arī jaunās apbūves iespējamo ietekmi uz RVC un Vecrīgas siluetu. Apbūves veidošanas principi salīdzinājumā ar RVC AZ teritorijas plānojumu, ir vienkāršoti. Plānojuma noteiktais maksimālais apbūves augstums respektēt RVC vērtības un apkārtnes kontekstu (tuvumā esošās vēsturiskās apbūves stāvu skaitu un apbūves raksturu), Vecrīgas siluetu. Samazinot maksimālo atļauto apbūves intensitāti, samazinās arī iespējamā autotransporta piesaiste (daudzums) un objektu ģenerētās transporta plūsmas.

Lokālplānojumā ir izstrādāts pilnvērtīgs inženiertehniskās apgādes (elektroapgāde, ielu apgaismojums, siltumapgāde, ūdensapgāde, sadzīves kanalizācija, gāzes apgāde, elektronisko sakaru tīkli, lietusu ūdeņu apsaimniekošana un meliorācija) nodrošinājums, kas veicina teritorijas līdzsvarotu attīstību un būtiski samazina negatīvu ietekmju uz vidi riskus.

Nepieciešamo jaudu un patēriņa aprēķini inženiertehniskās apgādes nodrošinājumam Skanstes apkaimē ir aplēsti trim attīstības scenārijiem – kārtām. Kārtas saskaņotas ar plānoto ielu tīkla izbūves secību un prognozēto apbūves attīstību. Lokālplānojuma risinājumos izvērtētas arī alternatīvās enerģijas izmantošanas risinājumi - lokālu vēja-saules ielu apgaismojuma sistēmas elektroapgādi apgaismojuma balstos. Šāds risinājums būtu piemērots parkos un atsevišķās zaļajās zonās, kur apgaismojuma kabeļu guldīšana nav lietderīga.

Lietusu ūdeņu apsaimniekošana un meliorācija ir izstrādāta, lai uzlabotu teritorijas hidroloģiskā režīmu, nodrošinātu augstas vides kvalitāti un atslogotu esošās sistēmas. Konceptuālie risinājumi tika izstrādāti Igaunijas-Latvijas pārrobežu sadarbības programmas projekta „(D)rainforLife” ietvaros<sup>39</sup>. Lietusu ūdeņu apsaimniekošanas risinājumi ietver gan slēgtos (kolektorus) un atklātos (kanālus un dīķi) lietusu ūdeņu novadīšanas un uzkrāšanas elementus. Atklātā dīķa platība ir 1,5 ha ar aktīvo tilpumu 25 000 m<sup>3</sup>. Atklātā dīķa ūdens tilpums nepārsniedz likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2. pielikumā noteikto, līdz ar to likumā noteiktais punkts nav attiecināms uz plānoto dīķi.

Plānotā apbūve, salīdzinājumā ar pašreizējo Skanstes teritorijas apbūvi, ir vērtējama kā apjomīga un visā lokālplānojuma teritorijā veicamo zemes darbu rezultātā pastāv augsnes un gruntsūdens piesārņojuma risks. Tas nozīmē, ka lai nepieļautu šādu risku būtisks būs pareizu un drošu būvniecības tehnoloģiju izmantošana, t.i., risinājumi ir ārpus plānošanas kompetences. Vērtējuma tabulā šis risks izteikts kā o/- attiecīgi nerealizējoties vai realizējoties riskam.

Jauna apbūve tiešā veidā var ietekmēt un izmantīt gruntsūdens hidroloģisko režīmu, kā rezultātā var rasties jaunas ar gruntsūdeni saistītas problēmas citās lokālplānojuma teritorijās.

<sup>39</sup> Projekta pilns nosaukums - „Ilgtspējīgu lietusu ūdeņu apsaimniekošanas (ILŪA) sistēmu attīstības sekmēšana Igaunijas – Latvijas pārrobežu teritorijas pilsētās aktīvu un ilgtspējīgu kopienu vides uzlabošanai”. Projektu īsteno Latvijas teritoriālplānotāju asociācija, Igaunijas Dabas zinātņu universitāte un Nodibinājums „Fonds Society Technologies”. Plašākā informācija [www.drainforlife.eu](http://www.drainforlife.eu)

Būvniecības laikā sagaidāma lokāla negatīva ietekme uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni.

8.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums jauna apbūvei un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājumam

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                       | -     |         | -         |                   |            |
| Trokšņa<br>piesārņojums               | -     |         | -         |                   |            |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte              | o/-   |         |           |                   | -          |
| Augsnes kvalitāte                     | o/-   |         |           |                   | -          |
| Kultūras<br>mantojums                 | +     |         |           |                   | +          |
| Sabiedrības<br>veselība               | o     |         |           |                   |            |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           | +                 | +          |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

Ieteikumi:

Lokālplānojuma īstenošanas pasākumu ietvaros izbūvēt visiem apkāmes patērētājiem pieejamus, kvalitatīvas, ekonomiskas siltumapgādes tīklus, lai veicinātu izvēlēties centralizēto siltumapgādi.

Tā kā esošā un plānotā apbūves un apdzīvojuma situācija, kā arī visa attīstības perspektīva var ievērojami mainīties sekojot tirgus, ekonomikas, iedzīvotāju mobilitātes un migrācijas kā arī politiskajām tendencēm, tad, neraugoties uz šo SIVN, atsevišķi lielāki attīstības projekti (īpaši tādi, kas paredz palielinātas iedzīvotāju un autotransporta plūsmu piesaisti, autostāvvietas) būtu pakļaujami sākotnējā IVN veikšanai.

### 6.5.Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu

Ilgtermiņa perspektīvā plānojot Skanstes apkāmes teritorijas attīstību, tiek izvērtēta iespēja par Zirņu ielas pagarinājuma savienojumu ar Ziemeļu koridoru (Bukultu ielu). Līdz ar to SIVN ietvaros tiek analizētas divas alternatīvas: 1) Zirņu ielas savienojums ar Ziemeļu koridoru tiek realizēts un 2) savienojums netiek realizēts.

1.Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu

9.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums Ziemeļu koridora savienojumam ar Zirņu ielu

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|-----------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte             | -     | +       |           |                   | -/+        |
| Trokšņa<br>piesārņojums     | -     | +       |           |                   | -/+        |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte    | o     |         |           |                   |            |

| Ietekme<br>-----                      | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| <b>Aspekts</b>                        |       |         |           |                   |            |
| Augsnes kvalitāte                     | o     |         |           |                   |            |
| Kultūras<br>mantojums                 | o     |         |           |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība               | -     |         |           |                   | -/+        |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | +     |         |           |                   | +          |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o“ neitrāla ietekme.

Savienojums ar Ziemeļu koridoru (Bukultu ielu) ir raksturojams, kā sarežģīts transporta mezgls starp kvartāliem Nr.2 un 3a - pārvads pār dzelzceļu, savienojums ar Bukultu un Laktas ielām, piebraukšanas risinājumi stacijai un autoostai, stāvparka izmantošana. Tādēļ sagaidāms, ka kas tas būtiski piesaistīs autotransportu un radīs satiksmes intensitātes palielināšanos lokālā mērogā. Stāvparka un stacijas/autoostas dēļ sagaidāma autotransporta dzinēju iedarbināšana, braukšanas uzsākšana un braukšana gan ar bremzēšanu, gan paātrinājumu, kas rada papildu slodzi uz gaisa piesārņojumu. Vairāku līmeņu krustojumi, lai nodrošinātu plānoto plūsmas intensitāti, plānoti gan Laktas ielas un Zirņu ielas krustojumā, gan Skanstes un Zirņu ielas krustojumā.

Vērtējot Rīgas pilsētu kopumā, savienojuma izveide uzlabos satiksmes plūsmu un alternatīvu maršrutu iespējas - viena no galvenajām savienojuma lomām būtu nodrošināt Hanzas šķērsojuma un Ziemeļu koridora savstarpējo savienojamību, kas ir pamatots arī ar transporta plūsmu modelēšanu (skat. "Transporta plūsmu situācijas analīze" lokālpilnvarojuma Paskaidrojuma rakstā). Taču lokālā mērogā (konkrēti kvartālu Nr.2 un 3a frontāli pret satiksmes mezglu vērstajā daļā) savienojuma izveidei sagaidāma tieša negatīva ietekme uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni. Savienojuma izveide palielinās piebraukšanas iespējas stāvparkam un līdz ar to arī tā izmantošanu, kā arī vispār lokālpilnvarojuma teritorijas savienojumu ar Ziemeļu koridoru nodrošinot iespējas no lokālpilnvarojuma teritorijas pa iespējami īsu maršrutu izbraukt uz Ziemeļu koridoru. Tas savukārt netiešā veidā sekmēs kopējo Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanu un trokšņa līmeņa samazināšanos.

Ja kvartālu Nr.2 un 3a frontāli pret satiksmes mezglu vērstajā daļā (arī pret stāvparku, skat. 6.2. nodaļu) izveidotos dzīvojamā apbūves funkcija, tad šajā daļā varētu veidoties trokšņa diskomforta zona, kā arī būt paaugstināts gaisa piesārņojums un līdz ar to tas vērtējams kā negatīva ietekme uz sabiedrības veselību. Līdz ar to ieteicams šajos kvartālos neizvietot dzīvojamo funkciju frontāli pret satiksmes mezglu (un arī stāvparku, skat. arī 6.2. nodaļu), tur prioritāri izvietojot publiskās funkcijas.

## 2. Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu netiek realizēts

Ja Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu netiek realizēts, Laktas iela un Zirņu iela saglabājas kā lokālas nozīmes ielas, kurās ir vidējas intensitātes satiksme (atkarībā no dzelzceļa stacijas un autoostas novietojuma). Lokālā kontekstā netiktu pasliktināta gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis. Taču arī Rīgas pilsētas kopējā novērtējumā satiksme netiktu novirzīta no intensīvas satiksmes ielām un piesārņojuma koncentrācijas pieaugums citās tās daļās netiktu atslēgāts. Socioekonomiskais aspekts, kas saistīts ar infrastruktūras attīstību, ir vērtējams kā negatīvs, ierobežojot mobilitātes iespējas.

Vides aspektu un ietekmju novērtējums - netiek realizēts Ziemeļu koridora savienojumam ar Zirņu ielu

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts           | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|---------------------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                       | o     | -       |           |                   | <b>o/-</b> |
| Trokšņa<br>piesārņojums               | o     | -       |           |                   | <b>o/-</b> |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte              | o     |         |           |                   |            |
| Dabas/ainavas<br>daudzveidība         | o     |         |           |                   |            |
| Kultūras<br>mantojums                 | o     |         |           |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība               | o     | -       |           |                   | -          |
| Socioekonomiskais<br>(infrastruktūra) | -     |         |           |                   | -          |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

#### Ieteikumi:

Lai mazinātu negatīvo ietekmi Ziemeļu koridora savienojuma ar Zirņu ielu īstenošanas gadījumā, kvartālu Nr.2 un Nr.3a (sk.12.att.) apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti un stāvparkam tuvējās teritorijas publiskajai apbūvei.

#### 6.6. Dabas un apstādījumu teritorijas

Dabas un apstādījumu teritoriju paplašināšana pilsētā pozitīvi ietekmē gaisa kvalitāti, samazina trokšņa izplatīšanos. Neveicot būvdarbus plānotajās dabas un apstādījumu teritorijās, tiek samazināti arī kopējie riski iespējamam augsnes un gruntsūdens piesārņojumam. Arī rekreācijas iespējas lielpilsētu teritorijās ir būtisks aspekts sabiedrības veselības uzlabošanai. Tādēļ lokālplānojumā tika izmantotas iespējas paplašināt dabas un apstādījumu teritorijas. Salīdzinot ar pašreiz spēkā esošo plānojumu un pašlaik lokālplānojuma teritorijā paredzētā kopējā parku un skvēru platība ir 17.6 ha, kas ir ~8% no kopējās teritorijas platības. Publiskās ārtelpas un apstādījumu teritorijas vēl papildina un nostiprina iekškvartālu gājēju ceļi un apstādījumu joslas gar ielām starp sarkano līniju un būvlaidi, kas veido šķērssaite apstādījumu teritoriju savienošanai. Lokālplānojumā ieteikts arī saglabāt liecību par savulaik nozīmīgu darbības veidu - mazdārziņiem - parka stilā, plānojumā un augu sortimentā, saglabājot dārziņu motīvu. Sagaidāms arī apstādījumu teritoriju tuvumā esošo īpašumu vērtības pieaugums.

No cilvēku veselības viedokļa vērtējot – parki un skvēri ir piemēroti fizisko aktivitāšu veikšanai, kas veicina aktīva un veselīga dzīves veida īstenošanu. Tas ir arī sociāls aspekts. Tiešā un netiešā veidā pozitīvi tas atsaucas arī uz iedzīvotāju darba spējām (garīgo un fizisko veselību).

## Vides aspektu un ietekmju novērtējums dabas un apstādījumu teritorijām

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgttermiņa |
|-----------------------------|-------|---------|-----------|-------------------|-------------|
| Gaisa kvalitāte             | +     |         |           | +                 |             |
| Trokšņa<br>piesārņojums     | +     |         |           | +                 |             |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte    | +     |         |           | +                 |             |
| Augsnes kvalitāte           | +     |         |           | +                 |             |
| Kultūras<br>mantojums       |       | +       |           | +                 |             |
| Sabiedrības<br>veselība     | +     |         |           | +                 |             |
| Socioekonomiskais           | +     |         |           | +                 |             |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

Ieteikumi/ Secinājumi:

Lokālplānojuma izstrādes laikā tika ņemta vērā nepieciešamība pēc iespējas samazināt negatīvās trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatīšanās iespējas un tika paplašinātas dabas un apstādījumu teritorijas. Pie tam risinājumi dabas un apstādījumu teritorijām lokālplānojumā ir izstrādāti ņemot vērā gan vides, gan sociālos faktorus.

Līdz ar to nav ieteicams samazināt dabas un apstādījumu teritoriju zonējumu.

**6.7.Ražošanas objekti**

Izstrādātais lokālplānojuma funkcionālais zonējums pieļauj ražošanas objektus šādās teritorijās:

- JC1:
  1. vieglās rūpniecības uzņēmumi, kuriem atbilstoši likuma „Par piesārņojumu” prasībām nav nepieciešama piesārņojošas darbības atļauja vai apliecinājums;
  2. vieglās rūpniecības ražotnes, kurās atbilstoši likuma „Par piesārņojumu” prasībām veic B vai C kategorijas piesārņojošu darbību, ievērojot nosacījumus, kas saistīti ar procesu veikšanu slēgtās telpās, ražotne ir nodrošināta ar centralizētajiem notekūdeņu un lietussūdeņu kanalizācijas tīkliem.
  3. Mazas ražotnes, kuru darbības platība nevar pārsniegt 1000 m<sup>2</sup> un:
    - nerada smaku traucējumus ārpus uzņēmuma teritorijas, t.i., tā darbībā nerodas smakas, kas pārsniedz mērķlielumu - 5 ouE/m<sup>3</sup> vairāk par piecām diennaktīm gadā;
    - nepalielina trokšņa līmeni apkārtņē vairāk nekā par 3%, salīdzinot ar esošo trokšņa līmeni un nerada trokšņa līmeņa robežlielumu pārsniegumus;
    - nepalielina gaisa piesārņojumu tuvākajā apkārtņē vairāk nekā par 3%, salīdzinot ar esošo gaisa piesārņojuma līmeni, vērtējot konkrētu piesārņojošo vielu izkliedes, un nerada gaisa kvalitātes robežlielumu pārsniegumus;
    - izmaiņas satiksmes intensitātē nerada sadzīviskus traucējumus tuvējās apkārtnes iedzīvotājiem vai nepasliktina satiksmes komfortu;
    - nerada diskomfortu radošas vibrācijas apkārtņē;
    - nakts apgaismojums nerada sadzīviskus traucējumus apkārtņē;

- būvniecība un darbība nemaina apkārtējās teritorijas hidroloģisko režīmu, vai arī to uzlabo, ja virszemes ūdeņu notece ir traucēta.
- JC2: vieglās rūpniecības uzņēmumi, kas atbilst JC1 definētajiem mazās ražotnes nosacījumiem.
- JC3, JC4, JC5, JC6 – netiek pieļauta rūpnieciskā darbība.

Ražošanas uzņēmumi parasti savas darbības rezultātā rada tiešu negatīvu ietekmi uz trokšņa līmeņa paaugstināšanos un tuvējo gaisa kvalitāti, ja tiem ir, attiecīgi, emisiju avoti. Kā vēl viens gaisa kvalitāti raksturojošs faktors ir arī smakas. Smaku izplatība visbiežāk saistīta ar ražošanas procesiem vai komercaktivitātēm un specifisku smaku ierobežošana ne vienmēr ir noteikta likumā<sup>40</sup>. Līdz ar to ir jāizvērtē plānoto ražotņu novietojums un risinājumi/ ierobežojumi iespējamajiem smaku cēloņiem.

MK noteikumi Nr.1082 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” ražošanas uzņēmumiem nepieļauj pārsniegt robežlielums. Skanstes lokālpilnojumā esošais un iespējamais piesārņojuma fona līmenis (īpaši JC1 teritorijās) var kalpot kā ierobežojošais faktors (par ko pārliecinās, sagatavojot emisiju limitu projektu) piesārņojošas darbības uzņēmuma izveidei. Ņemot vērā pašreizējo situāciju (PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub> koncentrāciju atmosfērā) un lokālpilnojumā novietojumu (tuvējā apkārtnē esošā ostas teritorija, plānotais Ziemeļu koridors), kaut neliels emisiju pieaugums nav vēlams. Īpaši tas ir atzīmējams kvartālu nr.15, nr.1d un nr.1c (JC2 teritorijā - galvenā dzīvojamā apbūve) tiešā tuvumā.

Ja tiek pieļauta B kategorijas piesārņojošo darbību veikšana, jāņem vērā, ka pastāv iespēja palielināt gaisa piesārņojošo vielu koncentrāciju JC1 teritorijā tuvējā apkārtnē.

12.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējums ražošanas objektiem

| Ietekme<br>-----<br>Aspekts                      | Tieša | Netieša | Īstermiņa | Vidēja<br>termiņa | Ilgtermiņa |
|--|-------|---------|-----------|-------------------|------------|
| Gaisa kvalitāte                                  | -     |         |           | -                 |            |
| Trokšņa līmenis                                  | -     |         |           | -                 |            |
| Gruntsūdens<br>kvalitāte                         | -/o   |         |           |                   | -          |
| Augsnes kvalitāte                                | -/o   |         |           |                   | -          |
| Kultūras<br>mantojums                            | o     |         |           |                   |            |
| Sabiedrības<br>veselība                          | -     | -       |           | -                 | -          |
| Socioekonomiskie<br>(IKP, Darba<br>vietas, u.c.) | +     |         |           | +                 |            |

„-” negatīva ietekme; „+” pozitīva ietekme; „o” neitrāla ietekme.

Pašreizējā „Viegla ražošanas uzņēmums” definīcija neierobežo būtisko aspektu ietekmi pilsētas teritorijā un kā viens no galvenajiem kritērijiem noteikts, ka nedrīkst izmantot bīstamas ķīmiskas vielas. Būtu nepieciešams precizēt šo definīciju, kā, piemēram, noteikt limitus bīstamo ķīmisko vielu apjomam vai to, ka tās nedrīkst lietot pamatražošanas procesā. Jo, piemēram, pat daži grīdas tīrīšanas līdzekļi vai tamlīdzīgi palīg līdzekļi tiek klasificēti kā bīstami. Bīstamo ķīmisko vielu lietošana

<sup>40</sup> MK noteikumi Nr.626 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”

nebūt nav vienīgais kritērijs, kas raksturotu ražošanas "vieglumu". Ņemot vērā noteiktās pilsētas teritorijas vides aspektu prioritātes, papildus ķīmisko vielu lietošanas ierobežojumiem būtu nepieciešamas limitēt arī emisijas gaisā ( $\text{NO}_x$ , vai vismaz prioritāri daļiņas  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{PM}_{2,5}$ ) un troksni, kā arī smaku veidošanos.

Apkaimes iedzīvotāju veselību var ietekmēt gan tieša, gan netiešā veidā vidējā termiņā un ilgtermiņā. Tieša veida ietekme skar iedzīvotājus, kas atrastos tiešā uzņēmuma tuvumā, un ir saistīta ar gaisa kvalitātes pasliktināšanos un trokšņa līmeņa paaugstināšanos. Šis faktors var radīt diskomfortu, ja ar laiku pieaugošā fona ietekmē robežvērtības tiek pārsniegtas. Esošo un iespējamo ražošanas uzņēmumu tiešā ietekme uz gruntsūdens kvalitāti ir vērtējama kā neitrāla, ja ražošanas procesu laikā tiek atbilstoši apsaimniekoti notekūdeņi un atkritumi. Gadījumā, ja netiek ievērotas normatīvo aktu prasības vai notiek avārija, tad atstātā ietekme uz gruntsūdeni un augsnes kvalitāti ir vērtējama kā negatīva ilgtermiņā. Ražošanas uzņēmumi ir vērtējami ar pozitīvu ietekmi uz socioekonomiskajiem aspektiem – palielinātos darba vietu skaits, IKP.

#### Ieteikumi/ Secinājumi:

Par JC1 teritoriju – ieteicams ierobežot B ražošanas uzņēmumu darbību specifiskācijas, kas var tiešā veidā ietekmēt gaisa kvalitāti ( $\text{NO}_x$ , daļiņas  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ) un trokšņa līmeni. Ņemot vērā JC1 novietojumu (ostas teritorijas tuvējā apkārtnē, plānotais Ziemeļu koridors), kā rekomendējošais ierobežojums ražošanas uzņēmumiem – lokālpārplānojuma teritorijā tiek atļautas jaunas ražotnes bez emisiju (gaisu piesārņojošām vielām) avotiem.

Par JC2 teritoriju – lokālpārplānojuma izstrādes gaitā tika ierobežota iespējamā vienas ražošanas teritorijas platība, kas potenciāli ierobežo ražošanas apjomu kā tādu

Par JC3, JC4, JC5, JC6 zonējumu - ņemot vērā potenciālās negatīvās ražošanas objektu ietekmes, lokālpārplānojuma izstrādes gaitā tika noteikts nosacījums – netiek pieļauta rūpnieciskā darbība šajās teritorijās.

Ierosinām precizēt definīciju "Vieglās ražošanas uzņēmums", nosakot limitu bīstamo ķīmisko vielu apjomam (piemēram, ne vairāk kā 1 t gadā tikai ražošanas palīgprocesos bez emisijas vidē), kā arī neatļaut  $\text{NO}_x$  vai vismaz daļiņu  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{PM}_{2,5}$  emisiju avotus.

### 6.8. Kopējais ietekmju novērtējums būtiskajiem vides aspektiem

Kopējais lokālpārplānojuma attīstības radītās ietekmes uz vides aspektiem ir apkopotas 13.tabulā.

13.tabula

Vides aspektu un ietekmju novērtējuma kopsavilkums

|  | Gaisa kvalitāte | Trokšņa līmenis | Grunts-ūdens kvalitāte | Augsnes kvalitāte | Kultūras mantojums | Sabiedrības veselība | Socioekonomiskais |
|--|-----------------|-----------------|------------------------|-------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Starppilsētu dzelzceļa stacija un vietējās nozīmes autoosta (6.1.nodaļa)           | -               | -               | o                      | o                 | o                  | o                    | +                 |
| Jaunas autonomvietnes (6.2.nodaļa)   | -               | -               | -/o                    | -/o               | o                  | -                    | +                 |
| Jaunas tramvaja līnijas būvniecība (6.3.nodaļa)                                    | +/o             | +/o             | o                      | o                 | o                  | o                    | +                 |
| Jauna apbūve un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājums (6.4.nodaļa) | -               | -               | o/-                    | o/-               | +                  | o                    | +                 |

|   | Gaisa kvalitāte | Trokšņa līmenis | Grunts-ūdens kvalitāte | Augsnes kvalitāte | Kultūras mantojums | Sabiedrības veselība | Socioekonomiskais |
|---|-----------------|-----------------|------------------------|-------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu (6.5.nodaļa) | -/+             | -/+             | 0                      | 0                 | 0                  | -                    | +                 |
| Dabas un apstādījumu teritorijas (6.6.nodaļa)           | +               | +               | +                      | +                 | 0                  | +                    | +                 |
| Ražošanas objekti (6.7.nodaļa)                          | -               | -               | -/0                    | -/0               | 0                  | -                    | +                 |

„-“ negatīva ietekme; „+“ pozitīva ietekme; „0” neitrāla ietekme.

Lokālpārveidojuma attīstības gaitā gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis tiks visvairāk negatīvi ietekmēti. Abu aspektu negatīvās ietekmes veicinošie faktori lielākoties sakrīt.

Gaisa kvalitātes pasliktināšanos, trokšņa piesārņojuma palielināšanās veicinošie faktori ilgtermiņā:

- palielinās apbūve un līdz ar to arī cilvēku skaits;
- cilvēki lielākoties pārvietojas ar mašīnām (līdz stāvparkiem, uz citiem Rīgas rajoniem vai Latvijas reģioniem);
- Ziemeļu maģistrāle un Hanzas šķērsojums - šo projektu definētais mērķis ir pārņemt daļu centra satiksmes, atvieglojot centra galvenās ielas;
- var pieaugt vispārējā automobilizācijas pakāpe (vairāk cilvēkiem auto), līdz ar to vajadzība pēc autonovietnēm.

Taču kā nozīmīgs faktors, kas jāņem vērā vērtējot gaisa kvalitāti ilgtermiņā, ir ES standartu automašīnām – EURO IV un EURO V – pakāpeniska ieviešana (par EURO IV un EURO V sk.4.2.1.apakšnodaļu), kas sekmētu vairāk kā 40% NO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu ilgtermiņā. Kā arī elektromobiļu ieviešana Rīgas pilsēta ielās ir vērtējams kā ilgtermiņa pasākums, kas nestu emisiju samazinājumu.

Tomēr pašreiz pieejamie dati un attiecīgu pētījumu (modeļu, scenāriju) trūkums neatļauj izdarīt konkrētākas prognozes par kopējo gaisa piesārņojuma samazinājumu Rīgā un t.sk. lokālpārveidojuma teritorijā.

## 7. Risinājumi ietekmju novēršanai un samazināšanai

### 1. Starppilsētu dzelzceļa stacijas un vietējās nozīmes autoosta

Ieteikums, izvēloties vienu no alternatīvām, ņemt vērā norādītās ietekmes, kas ir apkopotas 4. un 5.tabulā.

Dzelzceļa staciju izveides gadījumā ir nepieciešama infrastruktūras izbūve, atbilstoši elektrovilcienu ieviešanai.

Kvartāla nr.3a (sk.12.att.) apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti (Zirņu un Lakatas iela, kvartāla ziemeļrietumu daļa) publiskajai apbūvei.

Kvartālā nr.13 (JC2) un kvartālā nr.12 gar Laktas ielu apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti un dzelzceļam tuvējās teritorijas publiskajai apbūvei. Tiktu samazināts potenciālais iedzīvotāju skaits, kam būtu tieša ietekme (gaisa kvalitāte, trokšņa līmenis) dzelzceļa stacijas un autoostas attīstības gadījumā.

### 2. Jaunas autonomvietnes

Apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālos:

- Kvartālā nr.13 prioritāri atvēlēt publisko apbūvi frontāli pret stāvparku;
- Kvartālā nr.12 prioritāri atvēlēt publisko apbūvi gar Laktas ielas un Sporta ielas robežām;
- Kvartālā nr.3a prioritāri atvēlēt publisko apbūvi gar kvartāla ziemeļaustrumu daļas ielas fronti.

Stāvparkos ieviest monitoringu, sistemātiskai datu ieguvei un gaisa kvalitātes uzraudzībai.

### 3. Jaunas tramvaja līnijas būvniecība

Stratēģiskā IVN līmenī nav konstatētas ietekmes uz vidi, kuru dēļ uzlabojami lokālplānojuma risinājumi.

Nav saskatāma nepieciešamība pēc IVN procedūras, kura varētu tikt piemērota sākotnējā IVN rezultātā.

### 4. Jauna apbūve un nepieciešamās inženiertehniskās apgādes nodrošinājums

Lokālplānojuma īstenošanas pasākumu ietvaros izbūvēt visiem apkaimes patērētājiem pieejamus, kvalitatīvas, ekonomiskas siltumapgādes tīklus, lai veicinātu izvēlēties centralizēto siltumapgādi.

Tā kā esošā un plānotā apbūves un apdzīvojuma situācija, kā arī visa attīstības perspektīva var ievērojami mainīties sekojot tirgus, ekonomikas, iedzīvotāju mobilitātes un migrācijas kā arī politiskajām tendencēm, tad, neraugoties uz šo SIVN, atsevišķi lielāki attīstības projekti (īpaši tādi, kas paredz palielinātas iedzīvotāju un autotransporta plūsmu piesaisti, autostāvvietas) būtu pakļaujami sākotnējā IVN veikšanai.

#### 5. Ziemeļu koridora savienojums ar Zirņu ielu

Lai mazinātu negatīvo ietekmi Ziemeļu koridora savienojuma ar Zirņu ielu īstenošanas gadījumā, kvartālu Nr.2 un Nr.3a (sk.12.att.) apbūves projektos izvērtēt un izvēlēties optimālāko risinājumu funkciju izkārtojumam kvartālā, prioritāri atvēlot ielas fronti un stāvparkam tuvējās teritorijas publiskajai apbūvei.

#### 6. Dabas un apstādījumu teritorijas

Lokālplānojuma izstrādes laikā tika ņemta vērā nepieciešamība pēc iespējas samazināt negatīvās trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatīšanās iespējas un tika paplašinātas dabas un apstādījumu teritorijas. Pie tam risinājumi dabas un apstādījumu teritorijām lokālplānojumā ir izstrādāti ņemot vērā gan vides, gan sociālos faktorus.

Līdz ar to nav ieteicams samazināt dabas un apstādījumu teritoriju zonējumu.

#### 7. Ražošanas objekti

Par JC1 teritoriju – ieteicams ierobežot B kategorijas ražošanas uzņēmumu darbību specifiskācijas, kas var tiešā veidā ietekmēt gaisa kvalitāti ( $\text{NO}_x$ , daļiņas  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ) un trokšņa līmeni. Ņemot vērā JC1 novietojumu (ostas teritorijas tuvējā apkārtnē, plānotais Ziemeļu koridors), kā rekomendējošais ierobežojums ražošanas uzņēmumiem – lokālplānojuma teritorijā tiek atļautas jaunas ražotnes bez emisiju (gaisu piesārņojošām vielām) avotiem.

Par JC2 teritoriju – lokālplānojuma izstrādes gaitā tika ierobežota iespējamā vienas ražošanas teritorijas platība, kas potenciāli ierobežo ražošanas apjomu kā tādu.

Par JC3, JC4, JC5, JC6 zonējumu - ņemot vērā potenciālās negatīvās ražošanas objektu ietekmes, lokālplānojuma izstrādes gaitā tika noteikts nosacījums – netiek pieļauta rūpnieciskā darbība šajās teritorijās.

Ierosinām precizēt definīciju "Vieglās ražošanas uzņēmums", nosakot limitu bīstamo ķīmisko vielu apjomam (piemēram, ne vairāk kā 1 t gadā tikai ražošanas palīgprocesos bez emisijas vidē), kā arī neatļaut  $\text{NO}_x$  vai vismaz daļiņu  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{PM}_{2,5}$  emisiju avotus.

## 8. Kompensēšanas pasākumi

Kompensējošo pasākumu piemērošanas nepieciešamību nosaka likums „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”. Tā 43.pants nosaka, ka paredzēto darbību atļauj veikt, ja tā negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Lokālpilnojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā nav Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju, līdz ar to kompensējošie pasākumi netiek noteikti.

## 9. Pārrobežas ietekmes novērtējums

Skanstes apkaimes lokālpilnojuma teritorijā paredzētajām rīcībām kopumā nav prognozējama būtiska pārrobežu ietekme.

## 10. Monitorings

Ieteicams monitoringam pakļaut būtiskākos vides aspektus: gaisa kvalitāti (vismaz  $\text{NO}_x$ ,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ) un trokšņa līmeni.

Ieteicamās monitoringa vietas:

- Stāvparkā uz tā ārējās robežas vai tuvējās dzīvojamās apbūves zonā;
- Intensīvas satiksmes ielās (piem. Hanzas iela, Skanstes iela, Zirņu iela) izveidot vismaz vienu jaunu monitoringa staciju.

Ik pēc trīs gadiem izvērtēt  $\text{NO}_2$  zonējuma kartes un izvērtēt tendences, kā arī to vai nepieciešams ieviest korekcijas lokālpilnojumā.

Ieteicams katru gadu sadarbībā ar LVĢMC (balstoties uz valsts statistiskā pārskata par gaisa aizsardzību „Nr.2-Gaiss” atskaitēm un ikgadējiem statistiskās datiem par autotransporta intensitāti izveidot t.s. fona piesārņojuma kartes un analizēt gaisa piesārņojošo vielu izkliedes datus attiecībā uz piesārņojuma tendencēm un iespējamiem normatīvu pārsniegumiem.