



Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

**Plānošanas risinājumi Rīgas brīvostas
teritorijai, kas īstenojami ar teritorijas
plānošanas instrumentiem**

RĪGA, 2013

Saturs

IEVADS	3
1. RĪGAS BRĪVOSTAS DARBĪBA UN IETEKME UZ PILSĒTVIDI UN INFRASTRUKTŪRU	4
1.1. KRAVU APGROZĪJUMS UN VEIDI	4
1.2. OSTAS TERITORIJA	5
1.3. SASAISTE AR SAUSZEMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRU	7
1.4. OSTAS AKTIVITĀŠU IETEKME UZ VIDI UN APKĀRTĒJĀM TERITORIJĀM	8
1.5. SECINĀJUMI	14
2. STARPTAUTISKĀ PLĀNOŠANAS PRAKSE	16
2.1. PIEMĒRU IZVĒLE UN APTAUJA.....	16
2.2. SECINĀJUMI	17
3. PRIEKŠLIKUMI	22
3.1. OSTAS TERITORIJAS ZONĒŠANA VAI SEGMENTĒŠANA	22
3.2. ZONĒJUMS OSTAI PIEGULOŠAJĀS TERITORIJĀS, TRANZĪTA CEĻI	23
3.3. OSTAS NOVIETOJUMS	24
3.4. SADARBĪBA AR SABIEDRĪBU	24
3.4. PRIEKŠLIKUMI TEMATISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDEI	25
I PIELIKUMS. VĒRTĒTĀS ĀRVALSTU OSTAS	26
II PIELIKUMS. IESNIEGTĀS ATBILDES	31
INSTITŪCIJAS, KAS IESNIEDZA ATBILDES	31
UZDOTIE JAUTĀJUMI	31
ATBILDES	32

Ievads

Rīgas brīvostai adaptētie priekšlikumi par ostas teritorijas plānošanas risinājumiem, kas īstenojami ar teritorijas plānošanas instrumentiem ir izstrādāti 2013.gada novembrī – decembrī ar mērķi sniegt priekšlikumus par starptautiskajā vidē sekmīgi ieviestiem pilsētu teritorijās esošu ostu plānošanas risinājumiem, kas ieviesti ar teritorijas plānošanas instrumentiem un būtu piemērojami Rīgas brīvostas attīstības plānošanā.

Priekšlikumus Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta uzdevumā izstrādāja uzņēmums „Exportea”, eksperts Gatis Pāvils.

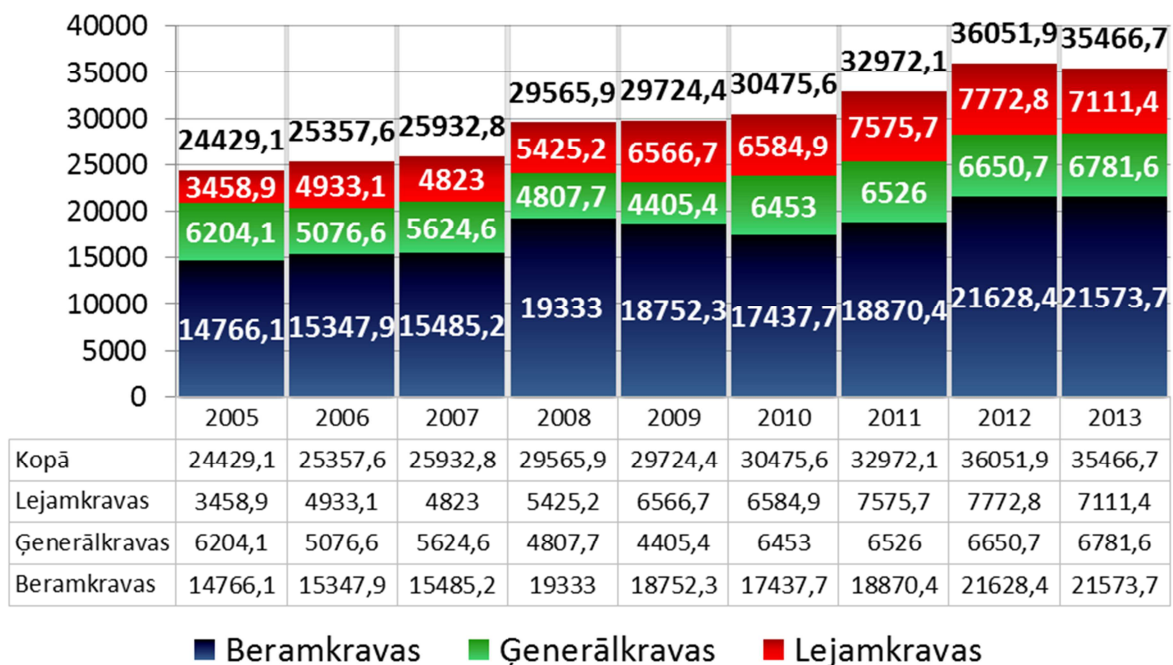
1. Rīgas brīvostas darbība un ietekme uz pilsētvidi un infrastruktūru

1.1. Kravu apgrozījums un veidi

Rīgas brīvosta ir lielākā Latvijas osta, nozīmīgs posms globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā.

Pārkrauto kravu apjoms Rīgas ostā kopumā ir pieaugošs, pie kam pieaugums vērojams visos kravu segmentos (sk. 1.attēlu).

1.attēls. Pārkrauto kravu apjomi Rīgas brīvostā 2005. – 2013.gadā. (tūkstoši tonnu)



Avots: www.rop.lv

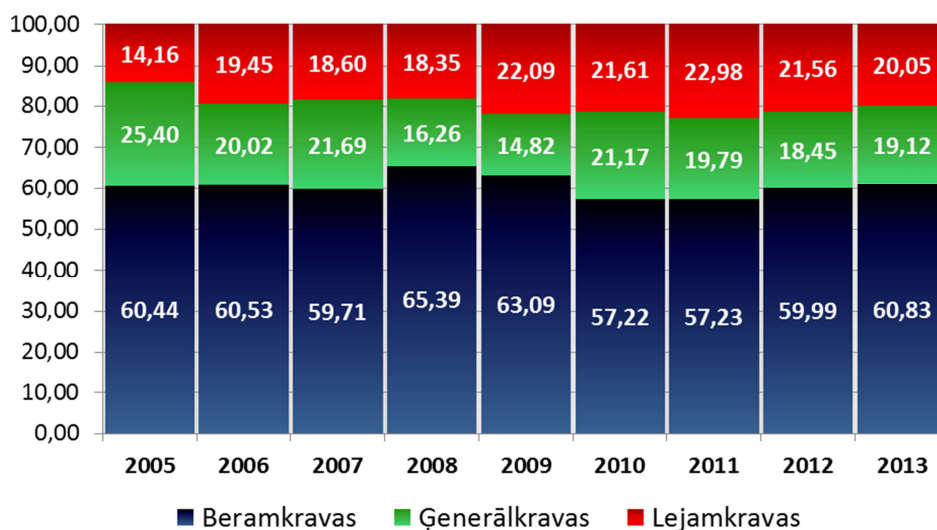
Lielākā daļa ostā pārkrauto kravu 2013.gadā bija ogles (14 041,8 tūkst. t, 39,6%), naftas produkti (7 030,2 tūkst. t, 19,8%), konteineri (3 908,8 tūkst. t jeb 381 099 TEU, 11,0%) un kokmateriāli (2 070,6 tūkst. t, 5,8%).

Rīgas brīvostā 2013.gadā tika pārkrauti arī tādi **potenciāli bīstami produkti**, kā ķīmiskās beramkravas (1 414,0 tūkst. t, 4,0%), no kurām lielāko daļu sastāda minerālmēsli (1 411,5 tūkst. t). Bez tam ostā tika pārkrauta sašķidrināta gāze (53,2 tūkst. t) un citas šķidrās ķīmiskās lejamkravas (16,6 tūkst. t).¹

Rīgas ostai nav raksturīga specializēšanās uz noteiktu kravu tipu, tā apkalpo daudzveidīgas kravas. Tomēr laika posmā no 2005. līdz 2013.gadam ir vērojamas izmaiņas kravu segmentu sadalījumā. Kopš 2005.gada par 5,89 procentpunktiem pieaudzis lejamkravu īpatsvars kopējā kravu apjomā, un par 6,28 procentpunktiem samazinājies ģenerālkraavu īpatsvars. Beramkravu īpatsvars nav īpaši mainījies (sk. 2.attēlu).

¹ Rīgas brīvostas interneta vietne www.rop.lv

2.attēls. Pārkrauto kravu apjomi Rīgas brīvostā 2005. – 2013.gadā. (procentuālais sadalījums)



Avots: www.rop.lv

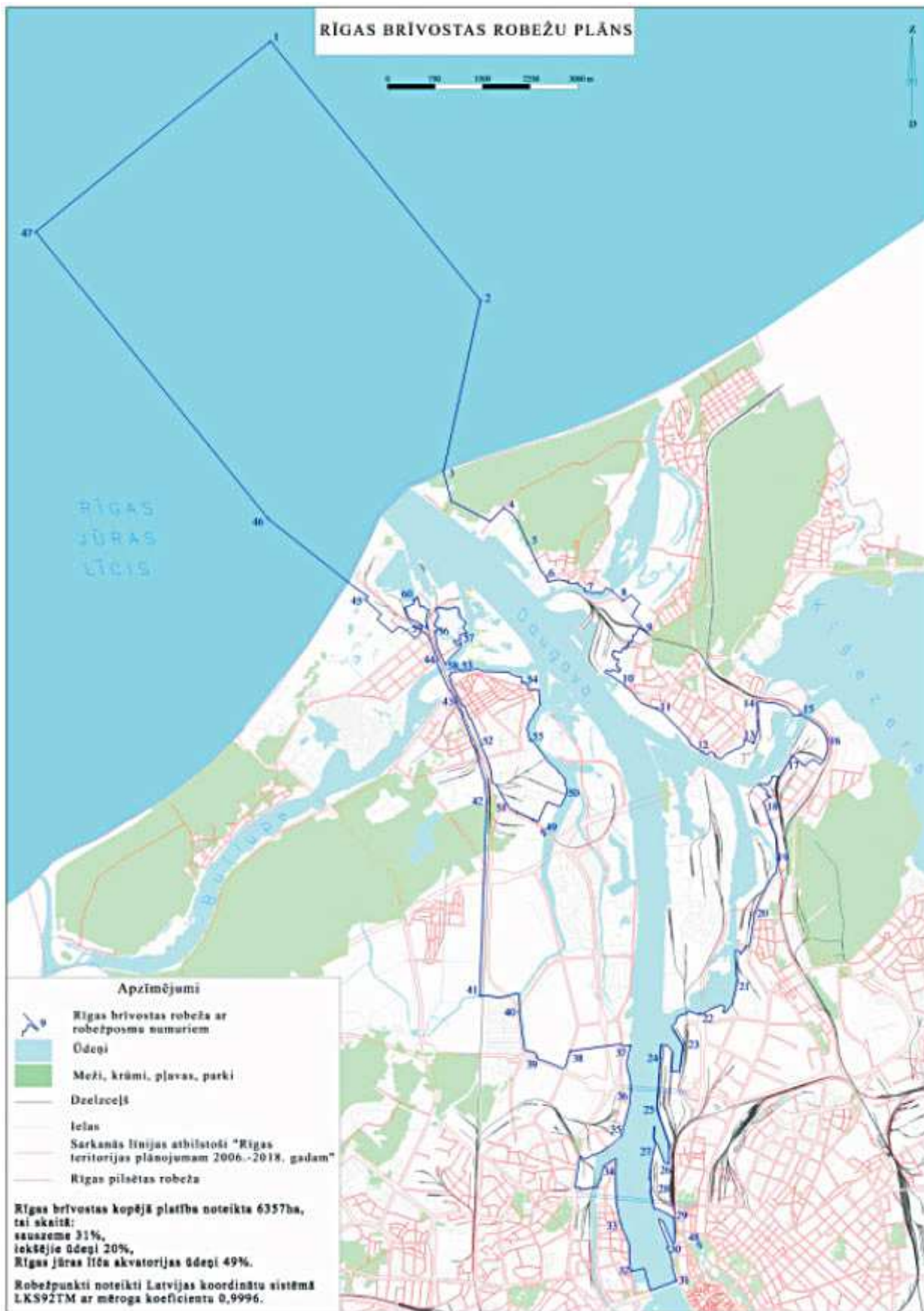
1.2. Ostas teritorija

Rīgas brīvostas platība (ieskaitot akvatoriju) ir 6 348 ha.² 51% no šīs teritorijas atrodas Rīgas pilsētā – 31% aizņem sauszeme un 20% Rīgas iekšējie ūdeņi. Rīgas jūras līcī atrodas 49% no ostas teritorijas. Līdz ar to Rīgas brīvostas teritorija sastāda 11% no Rīgas pilsētas teritorijas (30 405 ha).

Osta aizņem Daugavas lejteci leļpus Vanšu tiltam un jūras akvatoriju iepretī Daugavas ietekai, kā arī tādas sauszemes teritorijas, kā Kundziņsalu, Spilves pļavas, Krievusalu un citas teritorijas abos Daugavas krastos (sk. 3.attēlu). Attālums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai „B” ārējā reidā ir 22,2 km.

² Rīgas brīvostas attīstības programma 2009 – 2018.

3.attēls. Rīgas brīvdostas robežu plāns

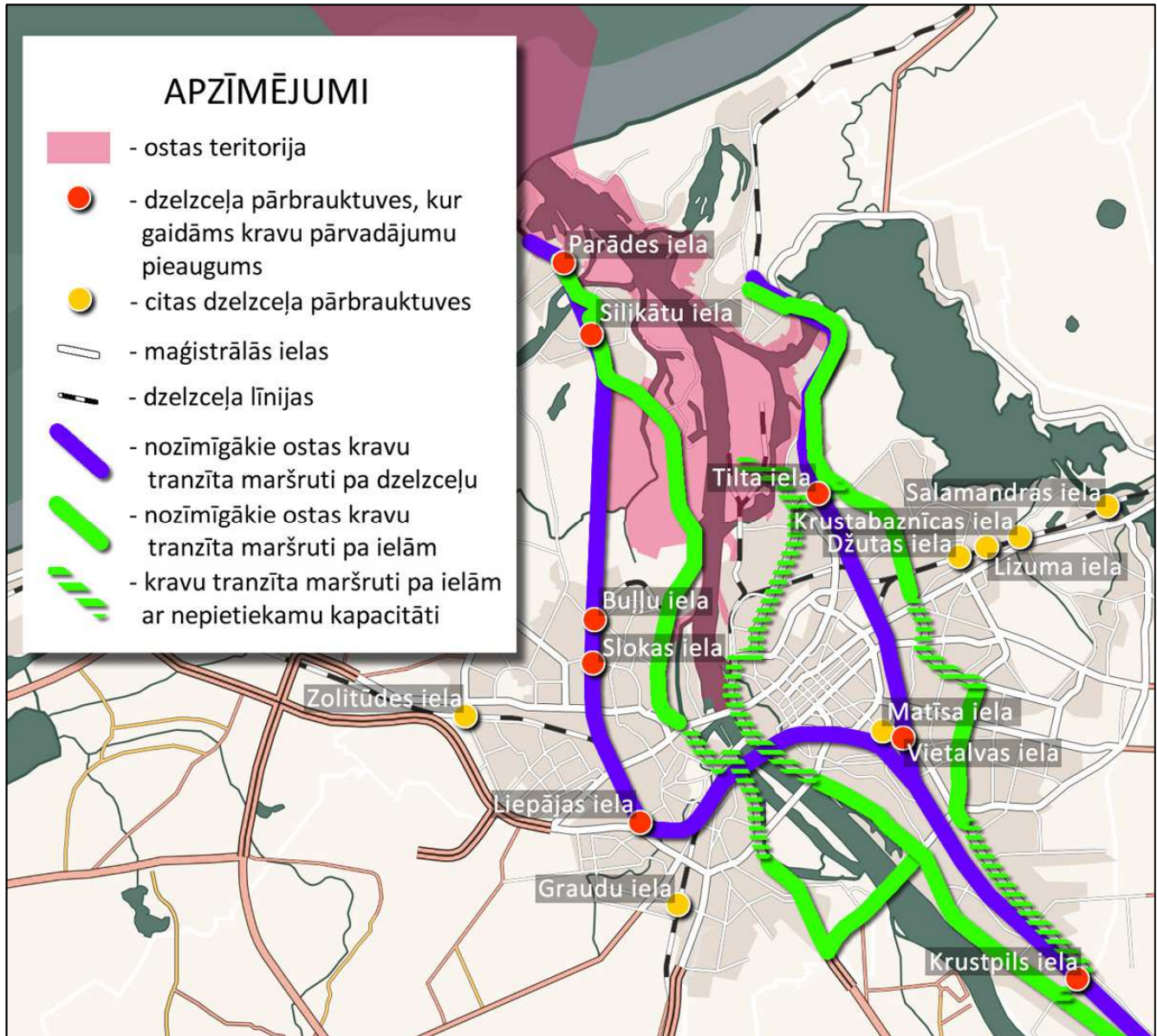


Avots: MK Noteikumi Nr. 690 par Rīgas brīvdostas robežu noteikšanu

1.3. Sasaiste ar sauszemes transporta infrastruktūru

Rīgas brīvostai ir saikne ar dzelzceļa līnijām un ielu tīklu, kas nodrošina piekļuvi ostas teritorijām abos Daugavas krastos (sk. 4.attēlu).

4.attēls. Nozīmīgākie ostas kravu tranzīta maršruti Rīgas pilsētā



Karte: Gatis Pāvils

Kravas pa **dzelzceļu** tiek transportētas cauri pilsētai, tai skaitā pāri vienīgajam dzelzceļa tiltam Daugavas lejtecē, kas šķērso Daugavu Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā. Vairākās vietās ielas šķērso dzelzceļu pa dzelzceļa pārbrauktuvēm³ (sk. 1.tabulu), radot kavējumus ostas kravu tranzīta plūsmai, draudus satiksmes drošībai un gaisa piesārņojumu.

³ Pārbrauktuve atbilstoši Dzelzceļa likumam: sliežu ceļa un autoceļa krustojums vienā līmenī.

1.tabula. Dzelzceļa pārbrauktuves Rīgas pilsētā

Iela	Šķērsojamās dzelzceļa līnijas nozīme
Baltezera / Salamandras iela	Nozīme kravu pārvadājumiem ziemeļaustrumu virzienā
Buļļu iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar ostas terminālu attīstību Krievu salā
Džutas iela / Viskaļu iela	Nozīme kravu pārvadājumiem ziemeļaustrumu virzienā
Graudu / Cēres iela	Nozīme kravu pārvadājumiem dienvidu virzienā
Krustabaznīcas iela	Nozīme kravu pārvadājumiem ziemeļaustrumu virzienā
Krustpils iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar visas Rīgas ostas attīstību
Liepājas iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar ostas terminālu attīstību Krievu salā
Lizuma iela	Nozīme kravu pārvadājumiem ziemeļaustrumu virzienā
Matīsa iela	Ostas tranzītam salīdzinoši nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams noslogojuma pieaugums līdz ar ostas attīstību
Parādes iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar ostas terminālu attīstību Daugavgrīvā
Silikātu iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar ostas terminālu attīstību Daugavgrīvā
Slokas iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar ostas terminālu attīstību Krievu salā
Tilta iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar visas Rīgas ostas attīstību
Vietalvas iela	Ostas tranzītam nozīmīga dzelzceļa līnija, paredzams būtisks noslogojuma pieaugums līdz ar visas Rīgas ostas attīstību
Zolitūdes iela	Izmanto g.k. pasažieru pārvadājumiem Jūrmalas virzienā

Lai gan Rīgas pilsētai pieslēdzas A klases **autoceļu tīkls**, līdz ostas teritorijai neved īpaši tranzīta ceļi, tā pieejama tikai pa pilsētas ielām, kuras tiek izmantotas arī sabiedriskajam transportam un vietējai satiksmei. Līdz ar Dienvidu tilta un Austrumu maģistrāles pakāpenisku izbūvi ir vērojama situācijas uzlabošanās Daugavas labajā krastā, tomēr arī šeit tranzīta ceļi vēl neved tieši līdz ostas teritorijām. Daudzviet tranzīta satiksme papildina vietējās satiksmes sastrēgumus. Vairākas Rīgas apkaimes (Bolderāja, Daugavgrīva, Mangaļsala, Voleri, Vecmīlgrāvis, Vecdaugava, Vecāķi) ir pieejamas tikai pa tām ielām, pa kurām pārvietojas arī ostas tranzīta satiksme.

Rīgā var izdalīt šādas prioritārās ielas un ielu posmus, kas ir nozīmīgi vietējai satiksmei un sabiedriskajam transportam, un kuru kapacitāte ir nepietiekama:

- Mūkusalas iela, jo īpaši Raņķa dambja – Uzvaras bulvāra – Mūkusalas ielas posmā;
- Krasta iela – 11.novembra krastmala – Eksporta iela – Ganību dambis – Tilta iela, jo īpaši Krasta ielas – 11.novembra krastmalas un Tilta ielas posmos. Gaidāma šo ielu atslogošana pēc Austrumu maģistrāles izbūves un pēc ostas termināļu pārceļšanas prom no Rīgas centra.
- Gustava Zemgala gatve no Gaujas ielas pāri Brīvības ielai līdz Dzelzavas ielai – dažādas ielas līdz Dārziema un Piedrujas ielām. Gaidāma situācijas uzlabošanās pēc Austrumu maģistrāles posma izbūves pa Piedrujas – Vestienas – Braslas ielām, tomēr pie viena līmeņa krustojuma ar Brīvības ielu veidosies aizvien lielāki satiksmes sastrēgumi.
- Krustpils iela.

1.4. Ostas aktivitāšu ietekme uz vidi un apkārtējām teritorijām

Aktivitātes Rīgas brīvostā rada vai potenciāli var radīt vairāku veidu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi un riskus:

- Ostas teritorijas uzņēmumos radītais gaisa un smaku piesārņojums;
- Ostas teritorijas uzņēmumos radītais virsūdens un gruntsūdens piesārņojums;

- Ostas teritorijas uzņēmumos radītais troksnis un vibrācijas;
- Ostas teritorijas uzņēmumu radītais avāriju risks;
- Ostas tranzīta satiksmes radītais gaisa, trokšņa un cita veida piesārņojums, avāriju risks.

1.4.1. Vides piesārņojums

Galvenie **gaisa piesārņojuma** avoti ostā ir beramkravu un lejamkravu pārkraušanas un uzglabāšanas procesi, kuģu dzinēju radītie izmeši uzņēmumu lokālo katlumāju emisijas. Kuģu dzinēju radītās emisijas galvenokārt ir NO₂, CO, SO₂, PM₁₀ un PM_{2,5}, taču gaisa kvalitātes normatīvi ostā pārsniegti netiek, izņemot teritoriju pie Eksporta ielas starp Muitas un Valdemāra ielām.⁴ Taču arī šajā vietā, kur pārsniegta NO₂ pieļaujamā koncentrācija, to izraisa galvenokārt autotransporta radītais gaisa piesārņojums: NO₂ fona koncentrācija šeit sasniedz 40,2 μg/m³, kuģu satiksme no tā rada tikai 0,08 μg/m³.

Būtisks ir naftas produktu **smaku** radītais traucējums un potenciālā ķīmisko vielu ietekme uz Jaunmīlgrāvja un Vecmīlgrāvja iedzīvotājiem.

Vairāku ostas uzņēmumu teritorijās ir **grunts un gruntsūdeņu piesārņojums**. Daļā gadījumu tas ir vēsturiski radies piesārņojums (Tvaika iela 39 un citas), taču būtisku grunts piesārņojuma risku rada arī pašreizējās aktivitātes ostas teritorijā, tai skaitā naftas produktu un ķīmisko vielu pārkraušana.

Lielāko **trokšņa un vibrācijas** traucējumu ostas tuvumā dzīvojošajiem rada vilcienu pārvietošanās pa dzelzceļa pivedceļiem Sarkandaugavā, Daugavgrīvā, Atgāzenē un citur.

1.4.2. Vides riski

Brīvostas teritorijā atrodas seši uzņēmumi, kam saskaņā ar MK 19.07.2005. noteikumu Nr. 532 „Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novēršanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem” 14. punkta prasībām ir izstrādāta **rūpniecisko avāriju** novēršanas programma (RANP) (sk. 2.tabulu un 5.attēlu).

2.tabula. Uzņēmumi Rīgas brīvostas teritorijā, kam ir izstrādāts RANP⁵

Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
SIA „AGA”, Bolderājas gāzu uzpildes stacija	Flotes ielā 9	Skābeklis, acetilēns, propāns un citas bīstamas vielas
SIA „Pro gāze SNGB”	Aplokiema iela 3	Propāna / butāna maisījums
SIA „VL Bunkering”	Tvaika iela 68	Naftas produkti
SIA „Woodison Terminal”	Tvaika iela 39	Naftas produkti
SIA „VEXOIL Bunkering”*	Atlantijas iela 27	Naftas produkti
SIA „OVI”	Tvaika iela 35 un 37A	Naftas produkti

* Rīgas brīvostas vides pārskatā par 2012.gadu ir norādīts, ka uzņēmumam ir izstrādāts RANP, savukārt Vides pārraudzības valsts biroja sarakstā tas nav ietverts.

Bez tam ostas teritorijā atrodas astoņi uzņēmumi, kam saskaņā ar MK 19.07.2005. noteikumu Nr. 532 „Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novēršanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem” 15. punkta prasībām ir izstrādāts drošības pārskats un civilās aizsardzības plāns (sk. 3.tabulu un 5.attēlu).

3.tabula. Uzņēmumi Rīgas brīvostas teritorijā, kam ir izstrādāts drošības pārskats un civilās aizsardzības plāns⁶

Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
SIA „Alpha Osta”	Atlantijas iela 35	Amonija nitrāta minerālmēsli
AS „B.L.B. Baltijas Termināls”	Ezera iela 22	Naftas produkti

⁴ Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas uz vidi novērtējums. SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, 2010.

⁵ Vides pārraudzības valsts birojs, objektu saraksts, kuriem jāizstrādā rūpniecisko avāriju novēršanas programma.

<http://www.vpvb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>

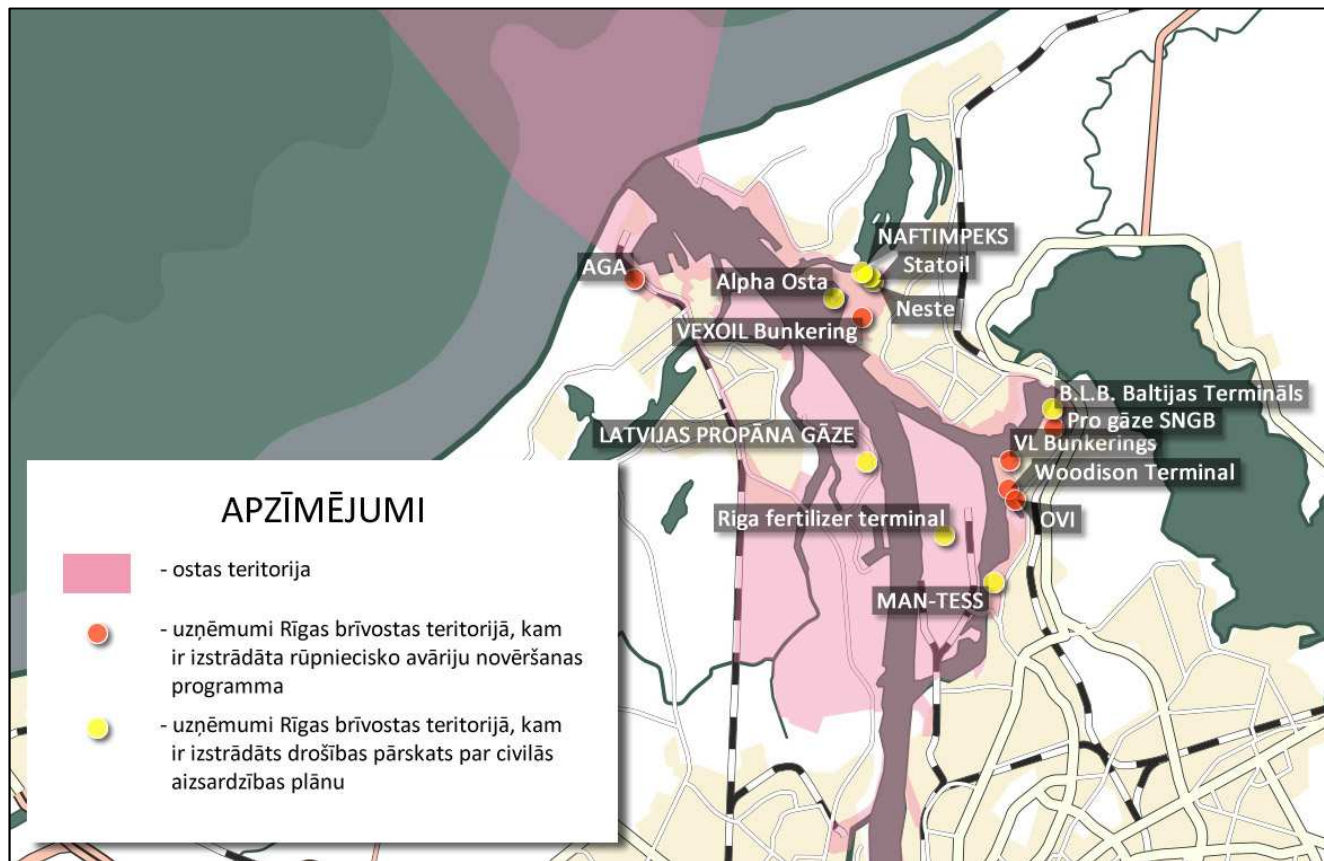
⁶ Vides pārraudzības valsts birojs, objektu saraksts, kuriem jāizstrādā drošības pārskats un civilās aizsardzības plāns.

<http://www.vpvb.gov.lv/lv/avariju-risks/objektu-saraksts>

Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
SIA „Statoil Fuel & Retail Latvia”	Laivinieku iela 7	Naftas produkti
SIA „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE”	Zilā iela 20	Propāns – butāns
SIA „T2 Terminal” (bij. „MAN-TESS”)	Tvaika iela 7k-1	Naftas produkti
SIA „NAFTIMPEKS”	Laivinieku iela 11	Naftas produkti
SIA „Neste Latvija”	Laivinieku iela 5	Naftas produkti
SIA „Rīga fertilizer terminal”	Kundziņsala	Minerālmēsli

5.attēls. Uzņēmumi Rīgas brīvostas teritorijā, kuri var radīt rūpniecisko avāriju risku



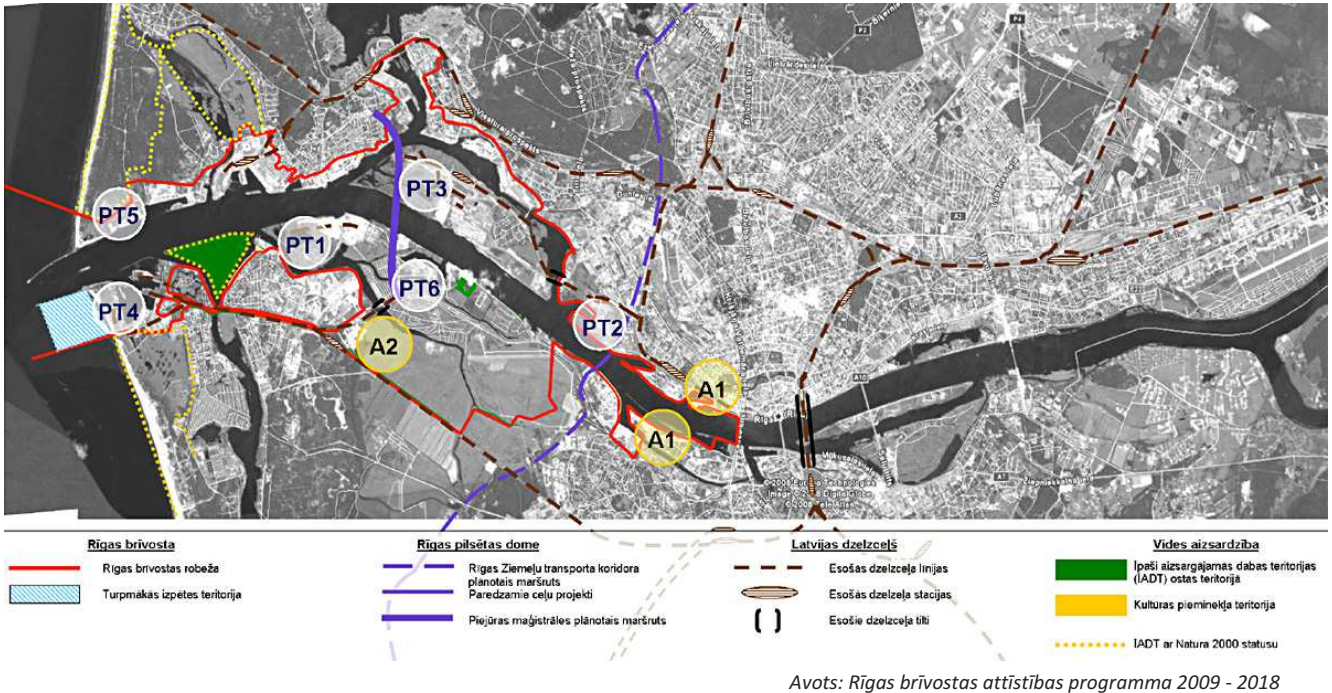
Karte: Gatis Pāvils

Ostai pieguļ vairākas blīvi apdzīvotas apkaimes, tai skaitā Bolderāja, Daugavgrīva, Vecmīlgrāvis, Kundziņsala un citas. Vairums no 1. un 2.tabulā uzskaitītajiem uzņēmumiem atrodas netālu no dzīvojamajām teritorijām. Ostas tranzīta satiksme rada vides piesārņojumu un avāriju draudus lielā daļā Rīgas pilsētas arī ārpus ostas teritorijas. Mainoties kravu terminālu atrašanās vietai un attīstoties jauniem kravu termināliem, var mainīties arī kravu piegādes maršruti, šādi radot ietekmi uz teritorijām, kur pirms tam ostas tranzīta ietekmes nebija jeb vai tā bija nebūtiska.

1.4.3. Ostas attīstības projekti

Rīgas ostas teritorijā notiek vai tiek **plānotas apjomīgas investīcijas**, tai skaitā notiek intensīvi Krievu salas attīstības darbi, tiek attīstīts beramkravu termināls Kundziņsalā, tiek plānots naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināls Daugavgrīvā un citi projekti, kam var būt potenciāli liela ietekme uz vidi. Daži no šiem projektiem atrodas tuvu dzīvojamajām teritorijām, šo projektu rezultātā mainīsies tranzīta kravu maršruti, tai skaitā ļoti krasi pieaugs dzelzceļa kravu pārvadājumi Daugavas kreisajā krastā (sk. 6.attēlu).

6.attēls. Plānotā Rīgas brīvostas termināļu attīstība



Nozīmīgākie attīstības projekti ir:

- **Projekts PT1:** Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra, plānots pabeigt 2014.gadā. Jaunu teritoriju attīstība beramkravu un ģenerālkraavu termināļiem 65 ha platībā, izbūvējot septiņas jaunas piestātnes. Šeit plānots pārkraut ogles, graudus, kokmateriālus, konteinerus.
- **Projekts PT2:** Jauna RoPAX un kruīza kuģu termināļa attīstīšana. Plānots īstenot līdz 2017.gadam.
- **Projekts PT3:** Nacionālais Konteineru Terminālis (NKT). Projektu bija plānots īstenot līdz 2020.gadam, izveidojot termināli ar jaudu līdz 400 000 TEU gadā, tomēr pašlaik projekta virzība ir lēnāka un nākotnes perspektīvas – neskaidras.⁷
- **Projekts PT4:** Baltic Oil Terminal. Jauna naftas produktu pārkraušanas termināļa izbūve ar pārkraušanas apjomu līdz 10 miljoniem tonnu gadā.
- **Projekts PT5:** Sašķidrīnātās dabas gāzes terminālis 34 ha platībā. Apjoms un būvniecības laiks nav zināmi.
- **Projekts PT6:** Biodegvielas rūpnīca. Bioetanola un jaukšanas rūpnīca ar ostas termināli, kura jauda ir līdz 1,5 miljoni tonnu gadā.

Bez tam tiek plānota arī papildus termināļu attīstība, tai skaitā:

- **A1:** Kruīza kuģu piestātnes abos Daugavas krastos – kreisajā krastā Ķīpsalas rajonā, bet labajā krastā – esošajā pasažieru terminālī un Andrejsalas rajonā;
- **A2:** Loģistikas centrs Guberņciemā.

Bez tam Kundziņsalā ir plānota un notiek:

- Termināļa „**Riga Fertilizer Terminal**” būvniecība. Ķīmisko beramkravu (minerālmēsļu) terminālis ar jaudu līdz 2 miljoniem tonnu gadā, būvniecību plānots pabeigt 2014.gadā.
- SIA „**Senpasaule**” beramkravu termināļa būvniecība ar jaudu līdz 2,65 miljoniem tonnu gadā un plānoto apjomu līdz 1 miljoniem tonnu gadā. Šeit plānots pārkraut pārtikas eļļas un to produktus, karbamīdu, mālzemi, jēlcukuru, sojas produktus.

⁷ http://financenet.tvnet.lv/zinas/485801-atklaj_ka_puse_iznomato_zemju_rigas_brivosta_nekas_notiek

1.4.4. Vides risku atainojums teritorijas plānojumā – Jaunmīlgrāvja piemērs

Brīvostā esošo uzņēmumu darbība rada rūpniecisko avāriju risku, kas ir atainots pilsētas teritorijas plānojuma dokumentos.

Raksturīgs piemērs atrodas Jaunmīlgrāvī – vietā ar lielāko Rīgas brīvostā esošo paaugstināta riska objektu koncentrāciju, kurā atrodas četri no sešiem uzņēmumiem, kam izstrādātas rūpniecisko avāriju novēršanas programmas un viens no astoņiem uzņēmumiem, kam ir izstrādāts drošības pārskats un civilās aizsardzības plāns.

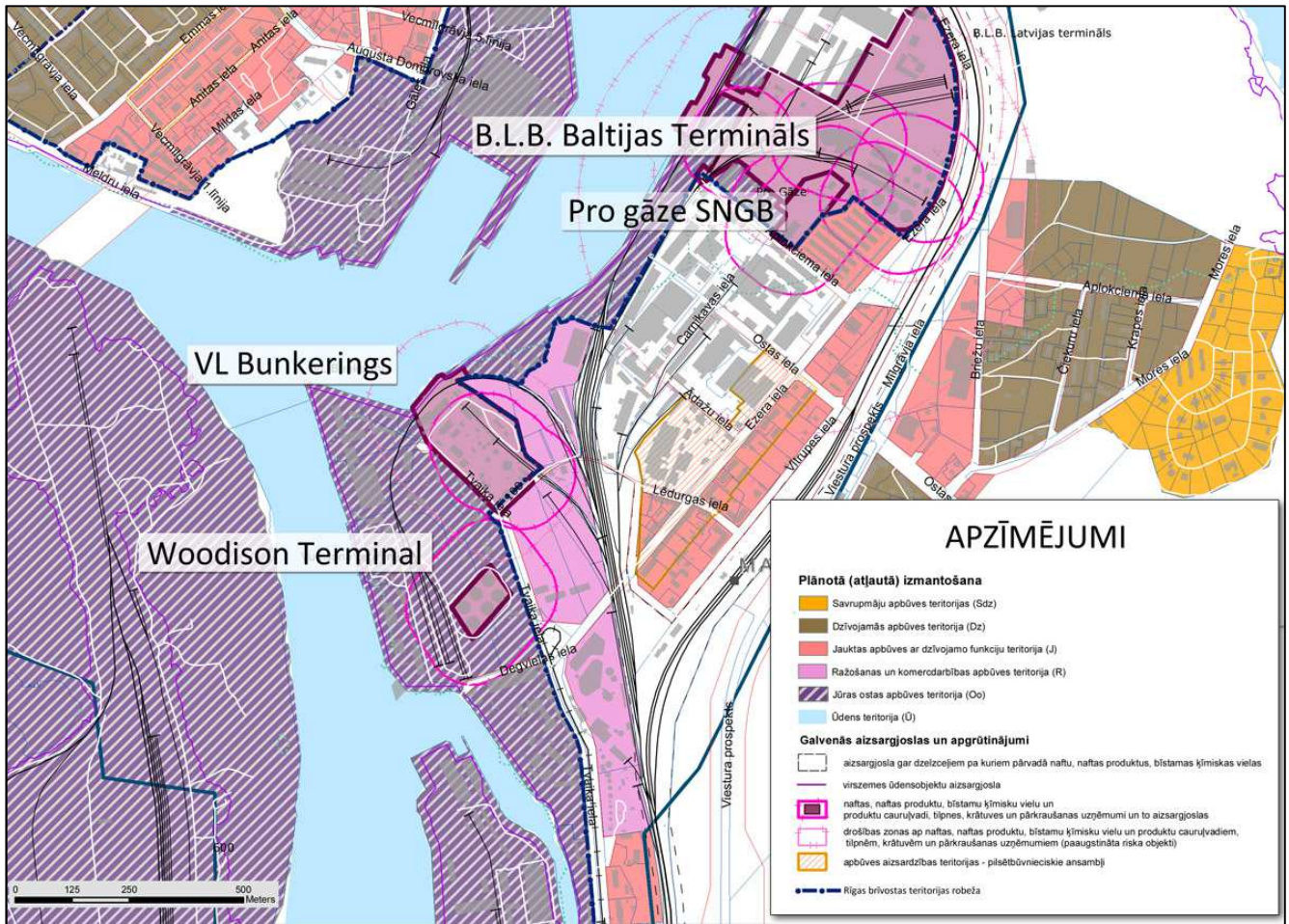
Atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu prasībām teritorijas plānā ap šiem objektiem ir atainotas šādas aizsargjoslas (sk. 7.attēlu):

- **Drošības aizsargjosla** – teritorija ap potenciāli bīstamo objektu, kurā jāievēro virkne nosacījumu, lai nodrošinātu vides, cilvēku, paša objekta un tā tuvumā esošo objektu drošību. Teritorijas plānojumā atzīmētā drošības josla ap bīstamajiem objektiem Jaunmīlgrāvī ir 100 m plata, tā ir noteikta atbilstoši normatīvo aktu prasībām.⁸
- **Drošības zona** (ierobežojumu zona) ap paaugstināta riska objektiem. Drošības zonas ir noteiktas individuāli katram no paaugstināta riska objektiem, uzskaitot, kādu objektu būvniecība šajā zonā aizliegta.⁹ Piemēram, ap uzņēmuma SIA „Pro gāze SNGB” rezervuāriem ir noteikta 500 m plata drošības zona, kurā aizliegts celt sabiedriskas celtnes un dzīvojamās mājas.

⁸ Aizsargjoslu likums, 30. pants un Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.34. „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, izdoti 20.12.2005.

⁹ Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.34. „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, izdoti 20.12.2005.

7.attēls. Paaugstināta riska objektu un dzīvojamo namu izvietojums Jaunmīlgrāvī



Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam

SIA „Pro gāze SNGB” rezervuāra avārijas gadījumā ir iespējama ugunsloides izveidošanās, tās iespējamais diametrs ir 199 m, augstums 326 m un pastāvēšanas laiks 13,7 sekundes. Šādas avārijas rezultātā 100% letālās zonas diametrs ap avārijas vietu sasniegtu 216 metrus, 1% letālās zonas diametrs – 428 metrus.¹⁰

Avārijas bīstamību pastiprina tas, ka paaugstināta riska objektu drošības zonas šeit pārklājas – SIA „Pro gāze SNGB” zona pārklājas ar „B.L.B. Baltijas Termināls” drošības zonu, t.i. gadījumā ja notiek avārija vienā no šiem uzņēmumiem, tas rada avārijas draudus arī otrā uzņēmumā.

Rūpniecisko avāriju iespējamību apliecina pieredze citās pasaules valstīs: laika posmā no 1960.gada līdz 2003.gadam pasaulē ir notikušas 242 rezervuāru aizdegšanās un eksplozijas, tai skaitā 145 aizdegšanās un 61 eksplozijas.¹¹

Lai gan uzņēmuma „Pro gāze SNGB” drošības zonā ir aizliegta jaunu dzīvojamo namu celtniecība, šeit atrodas jau agrāk uzcelti dzīvojamie nami. Tā, piemēram, nams Ezera ielā 20 no SIA „Pro gāze SNGB” rezervuāriem atrodas tikai ap 180 – 200 m attālumā, t.i. daļa no nama atrodas 100% letālajā zonā. Tādējādi aizsargjoslu noteikšana ir ierobežojusi turpmāko būvniecību bīstamajā teritorijā, taču nav novērsusi draudus tiem iedzīvotājiem, kas bīstamajā teritorijā jau dzīvo. Bez tam „Pro gāze SNGB” drošības zona iziet ārpus Rīgas brīvdostas teritorijas robežām.

¹⁰ SIA „Pro gāze SNGB” rūpnieciskās avārijas novēršanas programma, 2007.

¹¹ James I. Chang, Cheng-Chung Lin. A study of storage tank accidents. Journal of Loss Prevention in the Process Industries 19 (2006) 51 – 59.

Teritorijas plānojumā nav atainots, cik plašā teritorijā iedzīvotājus ietekmē Rīgas brīvostas teritorijā esošo uzņēmumu radītais vides piesārņojums, jo īpaši smakas un gaisa piesārņojums. Šādu aizsargjoslu noteikšanu normatīvie akti neparedz, lai gan Rīgas brīvostas uzņēmumu darbības radītais piesārņojums atstāj būtisku ietekmi uz vairāku Rīgas apkaimju iedzīvotāju ikdienu arī ārpus teritorijas plānojumā noteiktajām aizsargjoslām.¹² Šādas ietekmes areāls netiek mērīts un uzraudzīts.

1.5. Secinājumi

Rīgas brīvostā notiekošā saimnieciskā darbība rada vai potenciāli var radīt vairāku veidu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi (sk. 4.tabulu):

4.tabula. Rīgas brīvostas uzņēmumu darbības radītās vides problēmas un riski

Problēmas un riski	Ietekmētās apkaimes	Uzņēmumi (piemēri)	Piezīmes
Naftas un naftas produktu terminālos radītais ūdens, grunts, gaisa piesārņojums un smaka	Kundziņšala, Mīlgrāvis, Sarkandaugava Vecmīlgrāvis	B.L.B. Termināls, „T2 Terminal”, „Woodison Terminal” un citi	Esoša problēma, prognozējams, ka naftas pārvadājumu apjoms arī turpmāk būs liels, jaunas tehnoloģijas samazina ietekmi uz vidi.
Terminālos radītais akmeņogļu putekļu piesārņojums ¹³	Andrejosta, Spilve, Voleri	„Rīgas centrālais termināls” un vairāki nelieli termināli	Esoša problēma, tiek plānota kravas termināla pārvietošana uz Krievusalu un tehnoloģiju maiņa, kas samazinās putekļu piesārņojumu.
Terminālos radītais eksploziju un aizdegšanās risks, ko rada gāzes: propāns – butāns, skābeklis, acetilēns u.c.	Bolderāja (skābeklis, acetilēns, propāns u.c.), Krievusala (propāns – butāns), Mīlgrāvis (propāns – butāns).	„AGA”, „Pro gāze SNGB”, „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE”.	Esoša problēma. Vietām apdraudētajā teritorijā atrodas dzīvojamās mājas. Paredzams, ka eksplozīvu vielu pārvadājumi turpināsies. Tiek vērtēta iespēja attīstīt jaunu sašķidrinātās gāzes termināli Mangaļsalā.
Terminālos radītais amonija nitrāta aizdegšanās un eksplozijas risks.	Vecmīlgrāvis	„Alpha Osta”	Esoša problēma.
Vides piesārņojums, ko varētu radīt minerālmēslu (kaļķa-amonija salpetris, diamonija fosfāts, amonija salpetris, karbamīds) pārkraušana.	Kundziņšala	„Rīga fertilizer terminal”	Tikko uzcelts termināls ar modernu aprīkojumu un nelielu iespēju, ka var notikt vides piesārņojums. Amonija salpetris ir ugunsbīstams un sprādzienbīstams.
Vides piesārņojuma, eksplozijas un aizdegšanās risks, ko rada bīstamu kravu pārvadājumi cauri Rīgas pilsētai pa dzelzceļu, autoceļiem, ūdensceļiem.	Lielākā daļa Rīgas pilsētas	Visi bīstamo kravu pārvadājumos iesaistītie uzņēmumi	Esoša problēma, ko īpaši saasina tas, ka transporta infrastruktūra Rīgas pilsētā nav piemērota apjomīgiem bīstamu kravu pārvadājumiem – trūkst drošu tranzīta ceļu uz ostu, pilsētā ir liels skaits dzelzceļa pārbrauktuviņu, maģistrālais dzelzceļš šķērso Rīgas centrālo daļu. Problēmu var saasināt jaunu terminālu attīstība Krievusalā, kas palielinās dzelzceļa satiksmes un autosatiksmes intensitāti Iļģuciemā, Dzirciemā un citās apkaimēs.

Jebkura no augstāk uzskaitītajām vides problēmām un riskiem ietekmē un potenciāli var ietekmēt rīdziniekus:

- **Tiešā** ostas termināļu radītā piesārņojuma un vides risku radošu objektu **tuvumā** atrodas vairāki **daudzstāvu ēku dzīvojamie rajoni**: Bolderāja (ap 14,5 tūkstoši iedzīvotāju), Daugavgrīva (ap 9,7 tūkstoši iedzīvotāju), Vecmīlgrāvis (ap 25 tūkstoši iedzīvotāju) un Sarkandaugava (ap 19,1 tūkstoši iedzīvotāju), kā arī retāk apdzīvotas teritorijas (Mangaļsala, Voleri). Ostas teritorijā esošo uzņēmumu radītā vides piesārņojuma ietekmētajā teritorijā kopā dzīvo ap 70 tūkstoši iedzīvotāju;

¹² http://www.tvnet.lv/zala_zeme/zala_dzive/438087-smakas_var_negativi_ietekmet_sarkandaugavas_iedzivotaju_veselibu

¹³ K.Funta fotoattēli: <http://funtsmblog.wordpress.com/2010/02/08/rigas-brivosta-ridziniekim-liek-elpot-oglu-puteklus/>

- **Videi bīstami produkti** tiek **pārvadāti** arī cauri citām blīvi apdzīvotām Rīgas daļām: Centram, Ilģuciemam, Dzirciemam, Āgenskalnam, Ķengaragam un daudzām citām;
- Rūpnieciskas avārijas rezultātā lielā piesārņojošo vielu apjoma dēļ var tikt negatīvi ietekmēts vides stāvoklis **plašākā teritorijā**, tai skaitā arī ārpus Rīgas pilsētas robežām.

Esošais normatīvo aktu regulējums un Rīgas pilsētas plānošanas dokumenti neparedz risinājumu šādām problēmām:

- **Nav novērsti riski** tiem iedzīvotājiem, kas pašlaik dzīvo paaugstināta riska objektu apdraudētajā teritorijā. Rīgas teritorijas plānojums ataino rūpniecisko avāriju riska zonas, taču šajās zonās atrodas dzīvojamie nami.
- Nav noteiktas **vides piesārņojuma ietekmes zonas** ap Rīgas brīvostas teritorijā esošajiem uzņēmumiem, šī vides piesārņojuma (g.k. smakas un gaisa piesārņojums) ietekmes zonas netiek mērītas un uzraudzītas, tajās nav noteikti ierobežojumi.

Nemot vērā augstāk secināto, ir nepieciešams izvērtēt iespējas mainīt esošo teritorijas plānošanas praksi un normatīvos aktus, lai turpmāk novērstu Rīgas brīvostā strādājošo uzņēmumu radītos draudus pilsētas iedzīvotājiem.

Šī darba ietvaros tika izvērtēta labākā teritorijas plānošanas prakse citu valstu ostu pilsētās ar mērķi atrast **tādus teritorijas plānošanas instrumentus un normatīvā regulējuma paraugus**, kas turpmākajos Rīgas teritorijas plānojuma dokumentos ļautu novērst vai samazināt ar Rīgas brīvostas darbību saistītā vides piesārņojuma ietekmi un rūpniecisko katastrofu risku.

2. Starptautiskā plānošanas prakse

2.1. Piemēru izvēle un aptauja

Izvēloties ar Rīgas ostu salīdzināmas ostas ārvalstīs, tika ņemti vērā šādi faktori:

- Ostas atrašanās valstī ar augstu sociālās un ekonomiskās attīstības līmeni, līdz ar to palielinot iespēju, ka ostas un tai piegulošo teritoriju plānošana notiek atbilstoši tiem principiem pēc kādiem tiecas Latvija un Rīga;
- Ostas atrašanās vieta lielā pilsētā (iedzīvotāju skaits aglomerācijā pārsniedz 300 tūkstošus);
- Liels ostas kravu apgrozījums (gadā pārsniedz 10 miljonus tonnu);
- Ostas uzņēmumi atrodas tiešā dzīvojamo teritoriju tuvumā;
- Ostā tiek pārkrautas tādas kravas, kā naftas produkti, minerālmēsli, bīstamas kravas.

Sākotnējās analīzes ietvaros tika atlasītas 126 ostas, no kurām augstāk uzskaitītajiem kritērijiem atbilda 43 ostas (sk. I pielikumu). Šo pilsētu un ostu izvietojums tika aplūkots ar programmas *Google Earth* palīdzību, kā arī tika aplūkotas pašvaldību un ostu pārvalžu mājaslapas, ar pašvaldību un ostu darbību saistītās preses publikācijas.

Aptaujai tika atlasītas 14 ostas, kas pārstāv atšķirīgas valstis ar atšķirīgu plānošanas pieredzi:

- Amsterdamā (Nīderlande)
- Antverpene (Beļģija)
- Bergena (Norvēģija)
- Brisbena (Austrālija)
- Cincinati (ASV)
- Dublina (Īrija)
- Gēteborga (Zviedrija)
- Hamburga (Vācija)
- Kopenhāgena (Dānija)
- Liverpūle (Apvienotā Karaliste)
- Ņujorka (ASV)
- Roterdama (Nīderlande)
- Sidneja (Austrālija)
- Vankūvera (Kanāda)

Šo pilsētu pašvaldību plānotāji, kā arī ostu pārvalžu attīstības plānotāji tika aicināti sniegt informāciju par savu pieredzi un labo praksi pilsētu un ostu attīstības plānošanā un šo plānu savstarpējā koordinācijā (sk. II pielikumu). Jautājumi no Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2013.gada novembrī un decembrī tika nosūtīti pa e-pastu.

Atbildes tika saņemtas no astoņām pilsētām un ostām. Lai gan atbildēs tika sniegta informācija par atbildības sadalījumu starp dažādām institūcijām un par atsevišķiem attīstības virzieniem, kopumā tika sniegts ļoti maz konkrētas informācijas, piemēram, netika dots aizsargjoslu platums metros, netika minēti konkrēti sadarbības vai konfliktsituāciju un to risinājumu piemēri. Tas, visdrīzāk, ir skaidrojams ar iekšējām instrukcijām šo iestāžu darbiniekiem, jo īpaši ostu darbiniekiem, kas paredz, ka par ostu un tās uzņēmumu attīstības plāniem detāla informācija netiek sniegta, jo īpaši elektroniskajā vidē.

Tomēr šīs atbildes apvienojumā ar Internetā publicēto informāciju sniedz ieskatu par aktuālajiem procesiem ostu un pilsētu plānošanā un nozīmīgākajiem instrumentiem, lai regulētu attiecības starp ostās strādājošiem uzņēmumiem un iedzīvotājiem.

Lai gūtu precīzākus rezultātus, daudz ieteicamākas ir klātienes vizītes uz šīm ostām, uzstādot šīm vizītēm iepriekš skaidri definētus mērķis un šādi sniedzot partneriem ārvalstīs iespēju sagatavot un sniegt to informāciju, kas ir droši izplatāma. Vislabākos rezultātus, visdrīzāk, dotu pieredzes apmaiņa ar Latvijai salīdzinoši tuvākajām Amsterdamu, Gēteborgu, Hamburgu un Gēteborgu, jo šo pašvaldību un ostu darbības normatīvais regulējums ir salīdzināms ar Latvijā pielietoto un tāpēc to ir salīdzinoši vienkāršāk pārņemt.

2.2. Secinājumi

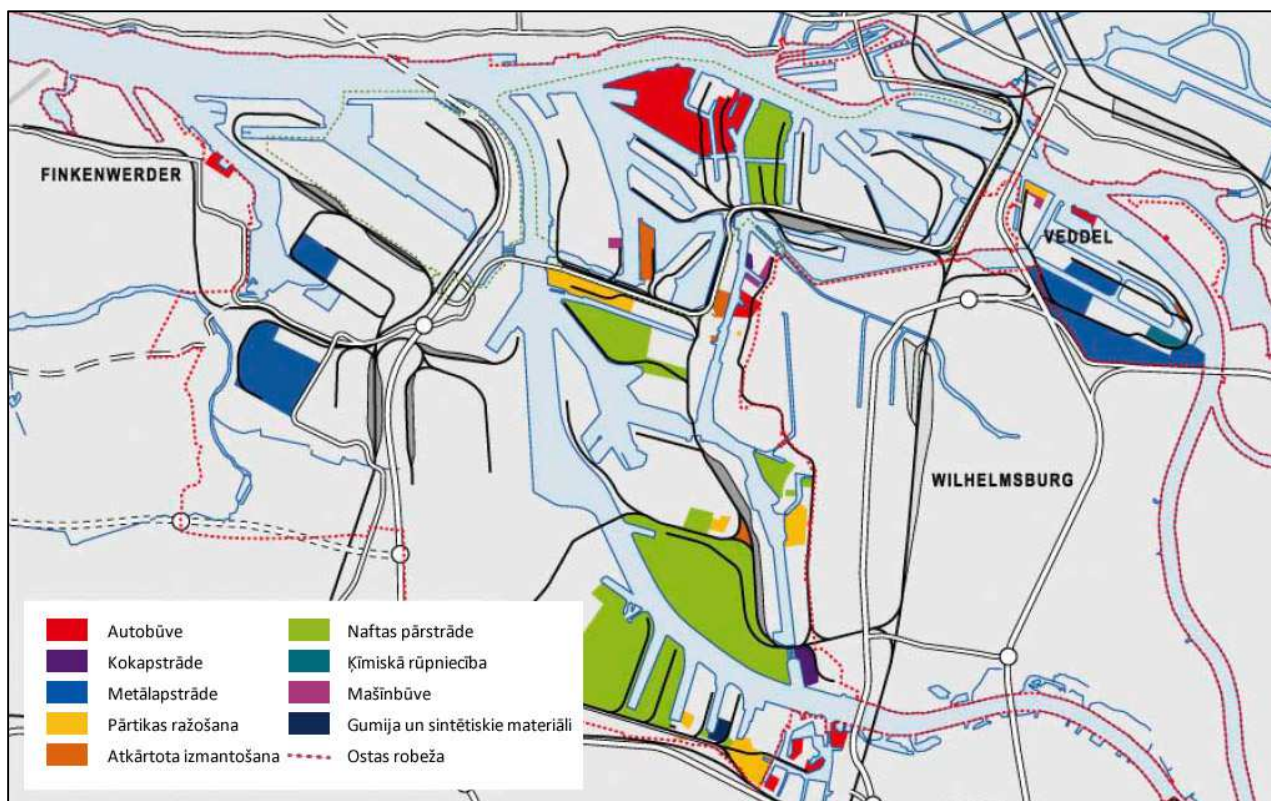
Balstoties uz aptaujā iegūto informāciju, kā arī ostu un pašvaldību plānošanas dokumentu analīzi, pašvaldību un ostu darbības plānošanā nozīmīgas ir šādi aspekti un instrumenti:

2.2.1. Funkcionālais zonējums un segmentētā plānošana ostu teritorijā

- Valstīs ar augstu sociālās attīstības līmeni ostas teritorijas plānojumam un ar to saistītajiem nosacījumiem ir pievērsta liela sabiedrības un uzņēmēju uzmanība, šo regulējumu izstrāde un izmaiņas ir atklāts un nereti ilgstošs, masu informācijas līdzekļos plaši diskutēts process (Vankūvera un citas).
- Ostas teritorijā tiek atbalstītas tikai tādas aktivitātes, projekti, kas saistīti ar tiešo ostas darbību, ar precīzi definētiem izņēmumiem, ja tādi ir nepieciešami (Hamburga).
- Ostas teritorija plānošanas ietvaros tiek sadalīta **zonās** vai **segmentos** (Austrālijā – *precincts* (angl.)):
 - Zonas ir teritorijas ar vienādiem izmantošanas nosacījumiem un ierobežojumiem;
 - Segmentētās plānošanas ietvaros osta tiek sadalīta mazākās teritorijās, katrai no tām definējot attīstības mērķus un ierobežojumus;
 - Salīdzinoši nelielās ostu teritorijas dēļ mērķtiecīgāka ir segmentētā plānošana.
- Hamburgas ostā ir izdalītas zonas a) kravu pārkraušanai, b) ražošanai, c) kravu loģistikai un uzglabāšanai; d) citiem nolūkiem. Ražošanas zonas Hamburgas ostā tiek iedalītas detālāk¹⁴ (sk. 8.attēlu).

¹⁴ Hamburg. Der Hafentwicklungsplan bis 2025: <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Hafentwicklungsplan.pdf>

8.attēls. Ražošanas zonas Hamburgas ostas teritorijā

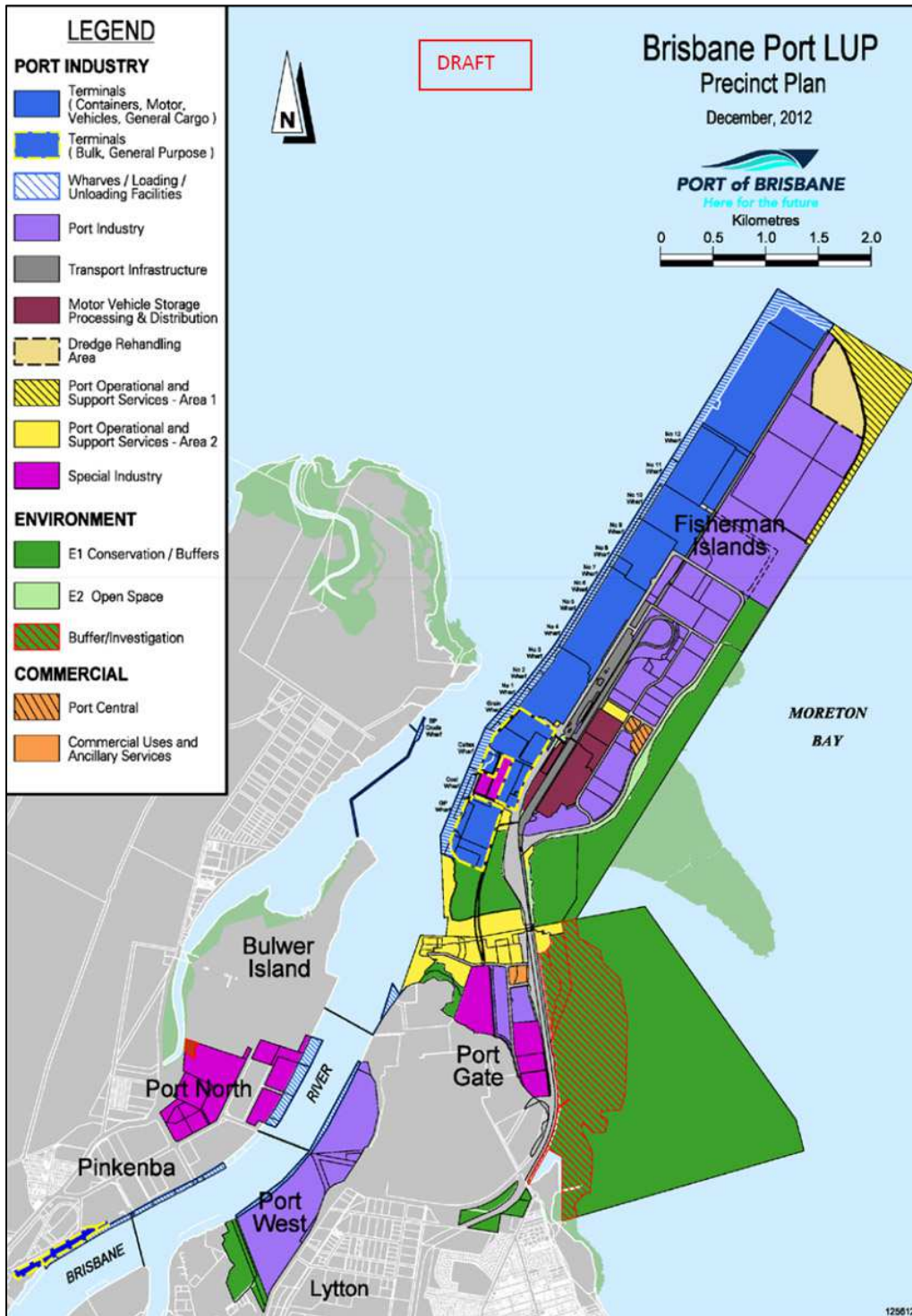


Karte: Hamburgas ostas attīstības plāns

Brisbenas osta nerobežojas ar dzīvojamiem rajoniem, tai līdzās atrodas tikai četru veidu teritorijas: smagās rūpniecības teritorijas, rūpniecības teritorijas, nākotnes rūpniecības teritorijas un dabas aizsargājamās teritorijas. Līdz ar to, plānojot ostas segmentēšanu (Austrālijā šie segmenti tiek saukti par „*precincts*” (angl.)) Brisbenā nav īpaši jāreķinās ar pieguļošajām teritorijām. Brisbenas ostā tiek izdalīti 15 segmenti, katram no tiem nosakot izmantošanu un ierobežojumus¹⁵.

¹⁵ Brisbane Port – Land Use Plan 2013. Draft.

9.attēls. Brisbenas ostas zonējums



Karte: Brisbane Port – Land Use Plan 2013. Draft.

Antverpenes ostā ar zonējumu tiek izdalītas teritorijas bīstamām ostas aktivitātēm, nosakot pieļaujamo attālumu līdz sabiedriski nozīmīgām būvēm un dzīvojamiem namiem. Kodolmateriālu gadījumā šī distance sasniedz pat 2 km (vienīgais konkrētais skaitlis, kas minēts pieejamajos ostas plānošanas dokumentos saistībā ar drošības zonām). Līdzīgs zonējums, atbilstoši darbības veidam un, mazākā mērā, potenciālajai ietekmei uz vidi, tiek piemērots arī Hamburgas ostā.

- Ostai (Hamburga) savā teritorijā ir jāatpērk pārdošanā nonācis nekustamais īpašums, ja to vēlas tā īpašnieks. Īpašniekiem, kuru plānotā darbība tiek ierobežota, osta to kompensē. Ostai ir pirmpirkuma tiesības.

2.2.2. Aizsargjoslas, drošības zonas

- Termins „**aizsargjosla**” ir attiecināms uz objektiem, kurus nepieciešams aizsargāt no ārējās iedarbības. Faktiski arī bīstamās iekārtas (piemēram, naftas rezervuāri) ir uzskatāmas par šādiem objektiem, jo tos ir nepieciešams pasargāt no ārējās ietekmes, kas var novest pie rūpnieciskās katastrofas.
- Termins „**drošības zona**” raksturo drošu attālumu, kādā var atrasties no bīstamās iekārtas avārijas gadījumā.
- Informācija par aizsargjoslu platumu ārvalstu ostās netika sniegta, tā nav atrodamā arī plānošanas dokumentos. Tomēr šī darba kontekstā būtiskāka ir informācija par drošības zonām.
- Apskatītajos ārvalstu piemēros drošības zonas tiek noteiktas individuāli, atbilstoši aprēķinātajai ietekmes zonai ap katru bīstamo iekārtu. Šāda pieeja tiek īstenota arī Rīgas brīvostā.

2.2.3. Zonējums ostai piegulošajās teritorijās, tranzīta ceļi

- Lielās ostas tiek uzskatītas par nacionālas nozīmes objektiem, drīzāk tiecoties pakārtot ostai piegulošo pilsētas daļu attīstību ostas interesēm, nevis otrādi (Gēteborga, Vankūvera). Vēlamāks risinājums ir ostas pārcelšana ārpus pilsētas (Helsinki, Kopenhāgena).
- Antverpenes un Vankūveras ostās¹⁶ ar zonējumu tiek izdalītas ostas robežzonas ar pilsētu, kas paredz gan ierobežotu ostas attīstību, gan arī ierobežotu pilsētas attīstību, lai samazinātu šajā zonā ikdienā esošo cilvēku skaitu. Zonā tiek izvietoti ražošanas uzņēmumi (Vankūvera). Šim zonējumam nav noteikts platums, tas tiek analizēts specifiski katrā posmā.
- Ja starp ostas uzņēmumu un dzīvojamajiem namiem attālums ir neliels, tad netiek izdalīta īpaša zona ostai piegulošajā teritorijā bet gan veidots īpašs sadarbības modelis ar vietējiem iedzīvotājiem, iesaistot tos ostas plānošanas aktivitātēs (Vankūvera).
- Pašvaldība nosaka ostas tranzītam izmantojamus ceļus (Gēteborga).
- Tiek definētas plānotās ostas teritorijas izmaiņas, nosakot arī skaidru mehānismu nekustamā īpašuma darījumiem šādās teritorijās (Hamburgas ostas attīstības likums) un definējot, ka šajās teritorijās drīkst attīstīt tikai rūpniecisko apbūvi, nedrīkst veikt īpašumu robežu izmaiņas.
- Tiek izdalīti un plānojuma kartēs atzīmēti ostas tranzīta ceļu problemātiskie posmi ārpus ostas teritorijas (Vankūvera).

2.2.4. Plānošanas pilnvaru sadalījums

- Aplūkotajās pilsētās plānojumu ostas teritorijas attīstībai izstrādā **pati ostas pārvalde** (Gēteborga, Hamburga, Roterdama, Vankūvera), jeb vai šāds plānojums tiek izstrādāts plašāka reģiona plānojuma ietvaros (Antverpene).
- **Pašvaldībām ir tiesības** ietekmēt ostas plānojumu un tā realizāciju, piemēram, izvērtējot un saskaņojot izstrādāto plānojumu (Gēteborga, Dublina), izsniedzot būvatļaujas (Antverpene).
- Pašvaldība un osta var vienoties par kopīgiem, atklātiem sadarbības principiem (Vankūvera).

¹⁶ Port Metro Vancouver Consolidated Land Use Plan: http://www.portmetrovancover.com/docs/default-source/planning/2010-12-14_PMV_Consolidated_Land_Use_Plan.pdf?sfvrsn=0

- Ostas darbību var regulēt ar īpašu likumu (Hamburga)¹⁷, Hamburgas gadījumā likums izstrādāts vienīgajai šīs Vācijas federālās zemes ostai.
- Aizvien populārāka prakse ostu plānošanā ir **iedzīvotāju grupu** un **nevalstisko organizāciju** iesaiste ostas un piegulošo pašvaldības teritoriju plānošanā. Pēdējās desmitgadēs šīs prakses ietvaros tiek apgūti daudzveidīgi mehānismi, tai skaitā **sabiedrības virzīta attīstība**, kuras ietvaros gan pašvaldības, gan arī ostu teritorijas plānošanas atbildība daļēji gulstas īpašām nevalstisko organizāciju pleciem (Vankūvera).

2.2.5. Ostas novietojums

- Arī augsti attīstīto valstu ostās līdzās dzīvojamajām zonām tiek veiktas darbības ar bīstamajām kravām. Tā, piemēram, Bostonā (ASV) pilsētas centra apbūves tiešā tuvumā pārvietojas tankeri ar sašķidrināto gāzi.
- Vietās, kur tas ir fiziski iespējams, ostas aktivitātes tiek **pārceltas** pēc iespējas tālu no dzīvojamās apbūves un dzīvojamās apbūves attīstība jaunās ostas tuvumā vairs netiek pieļauta (Vuosāri osta Helsinkos, Kopenhāgenas ostas attīstība u.c.).
- Pilsētu centros tiek saglabāti kruīza kuģu termināļi (Helsinki, Kopenhāgena) un, retāk, konteineru kravu termināļi (Kopenhāgena). Kopenhāgenā plānots ārpus centra pārvietot pat kruīza kuģu termināli.

2.2.6. Sabiedrības integrācija (Societal integration)

Aktuāla tendence un rīks ostas attīstības plānošanā ir **societal integration**, kas aptuveni tulkojams, kā sabiedriskā integrācija.¹⁸ Šī procesa nepieciešamība ir pamatojama ar to, ka ir notikusi sabiedrības atsvešināšanās no ostām un to interesēm un pieaug neuzticība attiecībā uz ostu darbību kopš drošības nolūkos tiek slēgtas ostu teritorijas un ostu uzņēmumi. Tāpēc ostām ir jātiecas veidot harmoniskas attiecības ar sabiedrību: esošajiem un nākotnes darbiniekiem, ostā un tās tuvumā dzīvojošajiem un sabiedrību kopumā. Šai rīcībai tiek ieteiktas tādas metodes, kā:

- Sabiedrības ieinteresēšana par ostas darbību, piemēram, ar ostas svētkiem, publikācijām, informāciju par ostas sniegto ieguldījumu ekonomikas attīstībā;
- Ostas teritorijas atvēršana sabiedrībai, papildinot pilsētas ikdienu ar vairumam iedzīvotāju neierasto ostas dzīvi. Šāda rīcība ir jāsabalansē ar ostas drošības prasībām.
- Jāpadara osta saredzama – piemēram, veidojot ostas vērtus ar muzeju, diorāmu, pieminekli vai līdzīgu interesantu objektu.

Gadījumos, ja ostai līdzās atrodas dzīvojamie rajoni, attīstība ostā tiek saskaņota ar iedzīvotāju pārstāvjiem. Tā, piemēram, Brisbenā osta regulāri organizē konsultatīvos forumus ar iedzīvotājiem.¹⁹

¹⁷ <http://www.juris.de/jportal/portal/page/bshaprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-HfEntwGHArahmen&doc.part=X&doc.origin=bs&st=lr>

¹⁸ Code of Practice on Societal Integration of Ports, ESPO Secretariat, 2010.

¹⁹ Brisbane Port – Land Use Plan 2013. Draft.

3. Priekšlikumi

Izskatītie ārvalstu pieredzes piemēri nesniedz tiešu atbildi uz divām īpaši aktuālajām ar Rīgas brīvdostu saistītajām problēmām (sk. 1.5.nodaļu):

- Kā novērst riskus tiem iedzīvotājiem, kas pašlaik dzīvo paaugstināta riska objektu apdraudētajā teritorijā, Rīgas teritorijas plānojumā atainotās rūpniecisko avāriju riska robežlīnijas iekšpusē;
- Kā noteikt un uzraudzīt ostas uzņēmumu radītās vides piesārņojuma ietekmes zonas un kā regulēt pilsētas attīstību tā, lai šajās zonās ikdienu pavadītu pēc iespējas neliels cilvēku skaits.

Tomēr izpēte sniedz netiešas atbildes uz šiem jautājumiem, tā sniedz arī virkni ar citām nozīmīgām rekomendācijām, kuras turpmāk būtu ieteicams ņemt vērā. Zemāk uzskaitīti priekšlikumi, kas sagatavoti, ņemot vērā to piemērotību Latvijas un Rīgas kontekstam.

3.1. Ostas teritorijas zonēšana vai segmentēšana

- Rīgas ostā ir jāvērtē iespēja veidot **segmentētu plānojumu** līdzīgi, kā Brisbenas ostā, katrā no segmentiem nosakot saimnieciskās darbība, veides, attīstības mērķus un ierobežojumus. Segmentētā plānošana, visdrīzāk, ļautu arī daudz precīzāk plānot ar ostas darbību saistītās infrastruktūras (transporta infrastruktūra, energoapgāde u.c.) attīstību ārpus ostas teritorijas, šādi veicinot konstruktīvu sadarbību starp ostu, pašvaldību, valsts iestādēm un sabiedriskajām organizācijām. Gadījumā, ja tiek izlemts ieviest šādu segmentētās plānošanas principu, sākotnēji kopīgi ar brīvdostas pārvaldi ir nepieciešams vienoties par šādām tēmām:
 - ilgtermiņa un vidēja termiņa segmentēšanas mērķi. Ja neizdodas vienoties par to, ka ar segmentēšanas palīdzību var sasniegt Rīgas pilsētai, brīvdostai un tajā strādājošajiem uzņēmumiem nepieciešamus uzlabojumus, tad segmentēšana, visdrīzāk, nav nepieciešama jeb vai ir pāragra.
 - segmentēšanas plāna izstrādes un apstiprināšanas kārtība, dokumenti, kuros tiks atainota segmentēšanas darba rezultāti (iespējams, Rīgas teritorijas plānojums, Rīgas attīstības programma, ostas attīstības programma, kā arī, iespējams, īpaši detālplānojumi un tematiskie plāni);
 - segmentēšanas pamatprincipi, t.i. principi, kas atšķir vienu segmentu no otra. Segmentus var nošķirt, balstoties uz dažādiem pamatprincipiem, piemēram, kopīgām infrastruktūras nepieciešamībām jeb vai sadalot pēc kravu bīstamības.
- Patreizējā prakse, kas paredz, ka katram no bīstamajiem objektiem tiek individuāli aprēķinātas **drošības zonas**, atbilst pieņemtajai praksei citās ostās. Taču tā daļēji zaudē jēgu, ja drošības zonā pēc tās noteikšanas turpina, piemēram, dzīvot cilvēki. Gan Rīgas iedzīvotājiem, gan arī Rīgas brīvdostai un tajā strādājošiem uzņēmumiem daudz vēlamāks un izdevīgāks būtu regulējums, kas paredz, ka bīstamais objekts var uzsākt darbību tikai pēc tam, kad drošības zonā vairs nedzīvo neviens cilvēks, nav dzīvojamo namu un neatrodas neviena sabiedriska iestāde.
- Īpaša vērība ir jāpievērš situācijām, kad vairāku uzņēmumu **drošības zonas pārklājas**. Šādā gadījumā ir jābūt īpašām garantijām tam, ka katram no bīstamajiem objektiem ir pietiekami augsta noturība pret iespējamo avāriju kaimiņos esošajā bīstamajā objektā. Brīvdostai ir jāveicina informācijas apmaiņa starp šiem uzņēmumiem un jānosaka papildus atbildība par zaudējumiem, kas rodas nepietiekamas, neprecīzas vai nepareizas informācijas sniegšanas gadījumā.

- Vietās, kur drošības zona iziet ārpus Rīgas brīvostas teritorijas robežām, ap ostu būtu jāveido buferjosla, kurā nav pieļaujama dzīvojamo namu un sabiedrisku iestāžu atrašanās. Kopumā šādas situācijas veidošanās ir uzskatāma par nevēlamu, jo šādā gadījumā osta negatīvi ietekmē pilsētas attīstību ārpus savas teritorijas.
- Ostai ir jāplāno, vai nākotnē tai būs nepieciešamas jaunas teritorijas, un, vienojoties par to ar pašvaldību un nevalstiskajām organizācijām, jāatbilst šīs teritorijas pilsētas plānošanas dokumentos. Šādās teritorijās jānosaka aizliegums veidot dzīvojamo apbūvi un izvietot sociālās infrastruktūras objektus (skolas, pensionātus, kultūras iestādes u.tml.). Bez tam ir jāvienojas, ka šādās teritorijās līdz iekļaušanai ostā netiek mainītas īpašumu robežas.

Ieteicamie informācijas avoti par ostas teritorijas zonēšanu vai segmentēšanu:

- Par ostas zonējumu: Hamburgas ostas attīstības plāns. *Hamburg. Der Hafentwicklungsplan bis 2025:* <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Hafentwicklungsplan.pdf>
- Par ostas dalījumu segmentos: Brisbenas ostas zemes izmantošanas plāns, *Brisbane Port Land Use 2013, Draft for Consultation. December 2012.* <http://www.portbris.com.au/property-planning/land-use-planning>
- Par ostas teritorijas izmaiņu plānošanu: Hamburgas ostas attīstības likums, <http://www.juris.de/jportal/portal/page/bshaprod.psm1?showdoccase=1&doc.id=jlr-HfEntwGHArahmen&doc.part=X&doc.origin=bs&st=lr>

3.2. Zonējums ostai piegulošajās teritorijās, tranzīta ceļi

- Atbilstoši segmentētajam ostas plānojumam (sk. iepriekšējo sadaļu) ir nepieciešams noteikt varbūtējās **vides ietekmes zonas** ap brīvostā strādājošiem uzņēmumiem, atzīmējot tās Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma dokumentos. Šīs zonas var tikt veidotas atsevišķi katram piesārņojuma veidam (trokšnis, putekļi un smakas piesārņojums utt.). Ir jānosaka piesārņojuma uzraudzības sistēmas izveides un uzturēšanas principi un jānosaka attīstības ierobežojumi, rīcības plāni un atbildīgās puses gadījumam, ja piesārņojums regulāri tiek fiksēts dzīvojamajos rajonos un sabiedrisku iestāžu tiešā tuvumā.
- Rīgas plānošanas dokumentos ieteicams definēt **ostas tranzīta ceļus**, potenciāli attīstāmos tranzīta ceļus un **problēmteritorijas**, t.i. vietas, kur tranzīta satiksme un bīstamās kravas tiek pārvietotas dzīvojamo māju un sociālās infrastruktūras objektu tuvumā. Jādefinē problēmteritoriju izdalīšanas kritēriji (ceļu kvalitāte, drošība, zonējums un objekti gar ceļiem).

Ieteicamie informācijas avoti par zonējumu ostai piegulošajās teritorijās:

- Par ostai piegulošas robežzonas izveidi: Vankūveras ostas zemes izmantošanas plāns, *Port Metro Vancouver Consolidated Land Use Plan:* http://www.portmetrovancover.com/docs/default-source/planning/2010-12-14_PMV_Consolidated_Land_Use_Plan.pdf?sfvrsn=0
- Par ostas darbības radīto trokšņu kartēšanu: Hamburgas ostas radīto trokšņu kartes, <http://www.hamburg.de/laermkarten/>
- Par ostai nepieciešamo tranzīta ceļu iezīmēšanu ārpus ostas teritorijas: Vankūveras pašvaldības vecākais plānotājs Randy Pecarski, randy.pecarski@vancouver.ca, +604 873 7810

- Par ostai nepieciešamo tranzīta ceļu iezīmēšanu ārpus ostas teritorijas: *Port Metro Vancouver Consolidated Land Use Plan:* http://www.portmetrovancover.com/docs/default-source/planning/2010-12-14_PMV_Consolidated_Land_Use_Plan.pdf?sfvrsn=0
- Par ostai nepieciešamo tranzīta ceļu iezīmēšanu ārpus ostas teritorijas: Gēteborgas ostas attīstības plānotājs Fredrik Ternström, fredrik.ternstrom@portgot.se, tel. +46 31 368 76 79.

3.3. Ostas novietojums

- Rīgas brīvostai sadarbībā ar pilsētu ir jāmeklē iespējas atvirzīt ostas uzņēmumus pēc iespējas tālu no esošām dzīvojamām mājām un sociālās infrastruktūras objektiem.
- Jāizvērtē nepieciešamība saglabāt kruīza kuģu termināli Rīgas centrā, tā vietā izskatot iespēju veidot kruīzu termināli Eksportostā, šādi samazinot plānotā Ziemeļu transporta koridora izmaksas.
- Plānojot ostas uzņēmumu pārvietošanu tālāk no esošām dzīvojamajām mājām un sociālās infrastruktūras objektiem, ir jāizstrādā vienota Rīgas pilsētas pieeja šo ostas teritoriju turpmākajai pārveidei un izmantošanai.

Ieteicamie informācijas avoti saistībā ar ostas novietojuma plānošanu:

- Par ostas pārvietošanu prom no centra un atbrīvotās teritorijas pārveidi: Kopenhāgenas ostas attīstības uzņēmumus „By & Havn”, vadītāja Rita Justesen, rju@byoghavn.dk, tel. +45 3376 9946.

3.4. Sadarbība ar sabiedrību

- Nozīmīgākais risinājums augstākminētajām problēmām, uz ko norāda arī aptaujātie ārvalstu ostu un pašvaldību pārstāvji, ir cieša ostas, pašvaldības un vietējo nevalstisko organizāciju **sadarbība**. Līdz ar to ir jāvērtē iespēja iesaistīt nevalstiskās organizācijas arī Rīgas ostas un piegulošo teritoriju plānošanā. Šāda aktivitāte uzliek augstas prasības ne tikai ostas pārvaldei un pašvaldībai bet arī sabiedriskajām organizācijām:
 - Tā prasa no nevalstiskās organizācijas biedriem **labu kvalifikāciju** ostas un pašvaldības plānošanā, atbildības sajūtu par līdzsvara saglabāšanu starp savas kopienas ekonomiskajām un dzīves vides kvalitātes interesēm un,
 - Tā liek nodrošināt, ka nevalstiskās organizācijas biedri saglabā savu **neatkarību**, uztur un saglabā sabiedrības interešu pārstāvja statusu;
- Šādas sabiedrības grupas ir īpaši nepieciešamas **apkaimēs**, kur ostas aktivitātes notiek līdzās dzīvojamajiem namiem un sociālās infrastruktūras (skolas, slimnīcas u.tml.) objektiem. Rīgā šādas apkaimes ir Mīlgrāvis, Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava, Kundziņsala, Bolderāja, Daugavgrīva, Voleri un vairākas citas.
- Sabiedrības virzītas attīstības prakses ieviešanai ir nepieciešams apzināt, kāda ir šādu nevalstisko organizāciju darbība **ārvalstu ostas pilsētās**, tai skaitā to finansēšanas mehānisms un ar to saistītie normatīvie akti.

Ieteicamie informācijas avoti par ostas un sabiedrības sadarbību:

- Par sabiedrisko integrāciju: Code of Practice on Societal Integration of Ports, ESPO Secretariat, 2010. http://www.espo.be/images/stories/Publications/codes_of_practice/ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf
- Par ostas konsultācijām ar iedzīvotāju pārstāvjiem: Brisbenas ostas plānošanas vadītājs David Hertweck, david.hertweck@portbris.com.au, tel. +61 732584868.

3.4. Priekšlikumi tematiskā plānojuma izstrādei

Izstrādājot Rīgas brīvostas tematisko plānojumu, īpaši svarīgi ir risināt šādus uzdevumus:

- Izstrādāt rīcības plānu, lai pilnībā novērstu draudus tiem iedzīvotājiem, kas pašlaik dzīvo **paaugstināta riska objektu** apdraudētajā teritorijā, Rīgas teritorijas plānojumā atainoto rūpniecisko avāriju riska robežlīniju iekšpusē. Risinājumi var ietvert iedzīvotāju pārvietošanas kompensācijas un dzīvojamo māju nojaukšanu apdraudētajās teritorijās jeb vai uzņēmumu pārvietošanu.
- Izstrādāt metodiku ostā strādājošo uzņēmumu radītā **vides piesārņojuma ietekmes zonas noteikšanai** un faktiski noteikt šīs zonas – ostas radītā vides piesārņojuma buferjoslu.
- Izstrādāt rīcības plānu, lai novērstu ostā strādājošo uzņēmumu radītā **vides piesārņojuma ietekmi**, izvērtējot vai ir iespējas samazināt ietekmes areālu jeb vai kompensēt iedzīvotāju un sociālās infrastruktūras objektu pārcelšanu ārpus šī areāla.
- Izstrādāt rīcības plānu, lai novērstu iespēju, ka rūpnieciskā avārija vienā no ostas uzņēmumiem vai transporta līdzekļiem rada citas rūpnieciskās avārijas risku jebkurā citā ostas uzņēmumā (**domino efekts**). Īpaša uzmanība ir pievēršama situācijām, kad pārklājas vairākas bīstamo rūpniecisko objektu drošības zonas.
- Iezīmēt **ostas drošības buferjoslu** ārpus Rīgas brīvostas teritorijas robežām, ietverot tās teritorijas, kur ārpus brīvostas robežām iziet bīstamu objektu drošības zonas un izstrādāt rīcības plānu, lai novērstu situāciju, ka šajās zonās tiek apdraudēta iedzīvotāju drošība.
- Kopā ar Rīgas brīvostu pieņemt lēmumu, vai ostai ir nepieciešams **segmentētais plānojums**. Gadījumā, ja tiek izlemts šādu plānojumu izstrādāt, sākotnēji, ieteicams, tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros ir jānosaka tā izstrādes mērķi, dokumenta izstrādes un apstiprināšanas kārtība un tā saskaņošana ar citiem plānošanas dokumentiem, kā arī jānosaka segmentēšanas pamatprincipi.
- Iezīmēt plānotās brīvostas **teritorijas izmaiņas**, kā arī izstrādāt nosacījumus šo teritoriju attīstībai un apsaimniekošanai. Teritorijām, kuras osta plāno atbrīvot, ir jānosaka turpmākās attīstības mērķi un vadlīnijas, savukārt teritorijām, kur osta nākotnē paplašināsies, jānosaka attīstības un nekustamā īpašuma izmantošanas ierobežojumi.
- Definēt **ostas tranzīta autoceļus / ielas un dzelzceļus**, katram no tiem nosakot attīstāmos posmus un pārbūvējamus krustojumus, kā arī nosakot drošības zonu ap šiem transporta infrastruktūras objektiem. Izstrādāt rīcības plānu, lai novērstu bīstamo kravu pārvadājumu radītos riskus pilsētas iedzīvotājiem un būvēm, jo īpaši dzīvojamām ēkām, sociālās infrastruktūras objektiem un kultūras pieminekļiem.
- Apzināt **sabiedriskās organizācijas un tās iedzīvotāju kopienas**, ar kurām būtu jāsadarbojas Rīgas brīvostai, kopīgi plānojot ostas attīstību. Izstrādāt rīcības plānu sabiedrības virzītas attīstības prakses ieviešanai.

I pielikums. Vērtētās ārvalstu ostas

Vērtēšanas kritēriji: i) iedzīvotāju skaits aglomerācijā virs 300 tūkst.; ii) ostas apgrozījums gadā virs 10 milj t.; iii) osta atrodas pilsētā; iv) ostā tiek pārkrauti naftas produkti, ogles vai bīstamās kravas.

Skaitļi ir orientējoši, informācijas ieguvei izmantoti ostu asociāciju un individuālu ostu dati un citi avoti.

osta atbilst kritērijiem
osta neatbilst kritērijiem

Osta	Pilsēta	Valsts	Iedz. skaits aglomer.	Apgroz. gadā, milj t.	Osta pilsētā?	Galvenās kravas	Naftas prod., milj.t.	Bīstamās kravas, milj.t.	Ogles, milj .t.
Baltimore	Baltimore	ASV	620 000	40,7	jā	auto, konteineri, kokmateriāli, mašīnbūves produkti			
Bridgeport/ Black Rock Harbour	Bridgeport	ASV	925 899	2,3					
Charleston / Chatanooga	Charleston, SC	ASV	548 404	20,3	jā	konteineri u.c.	ir		ir
Clearwater	Clearwater / Tampa / St.Petersburg	ASV	2 783 243	maz					
Des Moines	Seattle	ASV	29 673						
Duluth - Superior		ASV	115 224						
Everet / Revere	Boston	ASV	4 180 000	18,4	jā			LNG	
Port Everglades	Fort Lauderdale	ASV	5 762 717	kruīzi					
Galveston	Galveston	ASV	47 743						
Gloucester	Gloucester, MA	ASV	28 789						
Honolulu	Honolulu	ASV	953 207	12,7	jā	dažādas, gk. kruīzu apkalp.	ir		
Huntington Beach / Long Beach / El Segundo	Los Angeles	ASV	12 828 837	72,8	jā	konteineri, nafta	ir		
Los Angeles	Los Angeles	ASV	12 828 837	59	jā	konteineri			
Miami	Miami	ASV	5 564 635	7,2					
Mobile	Mobile	ASV	413 936	50,4	jā	dažādas		gāze	daudz
New York / Newark / Gallup / Elizabeth	New York City	ASV	19 831 858	126,3	jā	konteineri, auto u.c.	ir	ir	
Norfolk / Hampton Roads / Sewells Roads	Norfolk, Virginia	ASV	1 672 319	65,8	jā	konteineri, ogles			ap 45
Philadelphia / Camden / Eddystone	Philadelphia	ASV	6 018 800	30,6	jā	augļi, konteineri, tērauds, koksne			
Port Chester	Rye	ASV	45 928						

Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

Osta	Pilsēta	Valsts	Iedz. skaits aglomer.	Apgroz. gadā, milj. t.	Osta pilsētā?	Galvenās kravas	Naftas prod., milj. t.	Bīstamās kravas, milj. t.	Ogles, milj. t.
Port Everglades	Fort Lauderdale	ASV	5 762 717	21	jā	nafta, konteineri	ir		
Portland	Portland, Maine	ASV	518 117	13,2	jā	konteineri, kruīzi, zivis			
Portsmouth	Portsmouth	ASV	1 547 000	3					
Salem	Salem, MA	ASV	41 340						
San Diego	San Diego	ASV	3 095 313	1,4					
San Francisco / Alameda / Oakland / Richmond	San Francisco	ASV	4 335 391	44,2	jā	kravas ostas ārpus centra			
Seattle	Seattle	ASV	3 905 026	26,6	jā	dažādas, konteineri			
St. Petersburg	Clearwater / Tampa / St. Petersburg	ASV	2 783 243	maz					
Tacoma	Tacoma	ASV	3 500 026	24,2	jā	graudi, auto, iekārtas			
Tampa	Clearwater / Tampa / St. Petersburg	ASV	2 783 243	31,4	jā	konteineri, nafta, kruīzi	16		
Albany	Albany	Austrālija	33 650						
Brisbane	Brisbane	Austrālija	2 189 878	37,2	jā	konteineri, nafta, ogles, auto	12,3	minerālmēsli u.c.	8,9
Cairns	Cairns	Austrālija	153 075						
Darwin	Darwin	Austrālija	129 062						
Devonport	Devonport	Austrālija	27 887						
Fremantle	Fremantle	Austrālija	24 835						
Hobart	Hobart	Austrālija	216 656						
Geelong	Geelong (Melbourne)	Austrālija	215 000	12,5	jā	graudi, nafta, sprāgstvielas	5	ir	
Melbourne	Melbourne	Austrālija	4 246 345	35,9	jā	konteineri, mašīnas, koksne, cements, cukurs, graudi, naftas pr.	4,4		
Sydney	Sydney	Austrālija	4 627 345	30	jā	nafta, konteineri, graudi	11,6		
Newcastle	Newcastle	Austrālija	308 308	129,3	jā	ogles, konteineri, graudi	0,4		121,2
Fremantle Ports	Perth	Austrālija	1 897 548	28,2	jā	konteineri, nafta, graudi	6,3		0,5
Port Adelaide	Adelaide	Austrālija	1 225 235	15,7	jā	graudi, konteineri	2,4		
Antwerp	Antwerp	Beļģija	502 604	187,2	jā	konteineri	daudz	ir	ir
Ostend	Ostend	Beļģija	70 284						
Aalborg	Aalborg	Dānija	106 916						
Aarhus	Aarhus	Dānija	1 245 046	9,4					
Esbjerg	Esbjerg	Dānija	71 491						

Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

Osta	Pilsēta	Valsts	Iedz. skaits aglomer.	Apgroz. gadā, milj. t.	Osta pilsētā?	Galvenās kravas	Naftas prod., milj. t.	Bīstamās kravas, milj. t.	Ogles, milj. t.
Kolding	Kolding	Dānija	57 583						
Copenhagen	Copenhagen	Dānija	1 956 278	18,3	jā	konteineri, nafta, ro-ro, automašīnas, ogles	7,2 (2007)		
Odense	Odense	Dānija	191 610						
Vejle	Vejle	Dānija	52 449						
Tuborg Havn	Copenhagen	Dānija	1 956 278			nav vairs industriāla			
Dublin / Dun Laoghaire / Howth	Dublin	Īrija	2 804 156	28	jā	ro-ro, kruīza pakalp.	ap 3		
Dundalk	Dundalk	Īrija	31 149						
Galway	Galway	Īrija	76 778						
Limerick / Shannon Foynes	Limerick	Īrija	91 456						
Hafranfjordur	Reykjavik	Islande	202 341						
Auckland	Auckland	Jaunzēlande	1 529 300	~5	jā	konteineri			
Christchurch	Christchurch	Jaunzēlande	375 900			kruīza pakalp.			
Dunedin / Otago Harbour	Dunedin	Jaunzēlande	118 400						
Lyttelton	Christchurch	Jaunzēlande	3 072						
Onehunga	Auckland	Jaunzēlande	1 529 300	maz	jā				
Wellington	Wellington	Jaunzēlande	395 600	ap 10	jā	konteineri, ro-ro, nafta	ir		
Belfast	Belfast	Apvien. Karaliste	641 638	19,6	jā	graudi, nafta, ogles, minerālmēsli	1,8	0,2	1,1
Cardiff	Cardiff	Apvien. Karaliste	1 097 000	2	jā				
Dartford	Dartford	Apvien. Karaliste	85 911						
Dundee	Dundee	Apvien. Karaliste	156 561						
Glasgow Apt	Glasgow	Apvien. Karaliste	2 850 000	maz	jā				
Leith	Edinburgh	Apvien. Karaliste	817 800	maz	jā				
Liverpool / Port Sunlight	Liverpool	Apvien. Karaliste	1 381 200	32,7	jā	konteineri	11,9		
Middlesbrough / Teesport	Middlesbrough	Apvien. Karaliste	138 400						
Plymouth	Plymouth	Apvien. Karaliste	256 384						
Southampton / Fawley	Southampton	Apvien. Karaliste	1 000 000	37,9	jā	konteineri	25,1		
South Shields - Port of Tyne	Newcastle upon Tyne	Apvien. Karaliste	1 650 000	?	jā				
Bathurst	Bathurst	Kanāda	30 424						
Halifax	Halifax	Kanāda	413 700	6,9		konteineri, ro-ro, tērauds, koki, graudi	ir		
Port of Vancouver /	Vancouver	Kanāda	2 463 700	122,5	jā	dažādi	ir	daudz	daudz

Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

Osta	Pilsēta	Valsts	iedz. skaits aglomer.	Apgroz. gadā, milj. t.	Osta pilsētā?	Galvenās kravas	Naftas prod., milj.t.	Bīstamās kravas, milj.t.	Ogles, milj. t.
Fraser Port / North Fraser Port									
Saint John	Saint John	Kanāda	127 761						
Quebec / St.Romuald	Quebec City	Kanāda	765 706	maza osta pilsētā, lielās - ārpus tās		gk. kruīzi			
Trois-Rivières	Trois-Rivières	Kanāda	151 773						
Yarmouth		Kanāda	6 761						
Amsterdam / Zaanstad	Amsterdam	Nīderlande	2 349 870	92,9	jā	nafta, ogles, kakao	ir		ir
Europort / Vlaardingen / Schiedam / Rotterdam	Rotterdam	Nīderlande	1 175 032	434,5	jā	konteineri	ir, daudz		ir
Scheveningen	The Hague	Nīderlande	1 048 563	maza	jā				
Bergen	Bergen	Norvēģija	398 200	51	jā		ir		
Oslo	Oslo	Norvēģija	1 502 604	5,7	jā				
Drammen		Norvēģija	62 566						
Kristiansand	Kristiansand	Norvēģija	154 362						
Stavanger	Stavanger	Norvēģija	297 569						
Trondheim	Trondheim	Norvēģija	180 000						
Gdansk	Gdansk	Polija	1 080 700	26,9	jā		ir	fosfāti	1,9
Gdynia	Gdynia	Polija	249 139	15,8	jā	gk. konteineri	0,2		2
Szczecin	Szczecin	Polija	777 000	21,3 (kopā ar Svinoujscie)	jā	koksne			4,3
Hamina / Kotka	Hamina, Kotka	Somija	54 849						
Helsingborg	Helsingborg	Zviedrija	97 122						
Helsinki	Helsinki	Somija	1 369 813	10,8	nē	centrā gk. pasažieri, Vuossaari ir krava - konteineri, ro-ro			
Oulu	Oulu	Somija	190 000						
Pori	Pori	Somija	83 427						
Rauma	Rauma	Somija	39 870						
Vaasa	Vaasa	Somija	65 768						
Turku / Naantali	Turku	Somija	315 751	ap 4	jā				
Bermerhaven	Bremerhaven	Vācija	112 895						
Hamburg / Harburg	Hamburg	Vācija	5 000 000	132,2	jā	konteineri u.c.		12	
Kiel	Kiel	Vācija	239 866						
Lubeck	Lubeck	Vācija	211 713						
Rostock	Rostock	Vācija	202 887						
Gothenburg	Gothenburg	Zviedrija	956 119	49,5	jā	konteineri,	22	ir	
Lulea	Lulea	Zviedrija	46 000						
Malmo	Malmo	Zviedrija	664 428		jā	mašīnas			

Priekšlikumi Rīgas brīvostas tematiskajam plānojumam

Osta	Pilsēta	Valsts	Iedz. skaits aglomer.	Apgroz. gadā, milj. t.	Osta pilsētā?	Galvenās kravas	Naftas prod., milj. t.	Bīstamās kravas, milj. t.	Ogles, milj. t.
<i>Oxelosund</i>	<i>Oxelosund</i>	Zviedrija	10 870						
<i>Trelleborg</i>	<i>Trelleborg</i>	Zviedrija	28 290						
<i>Baton Rouge</i>	<i>Baton Rouge</i>	ASV	815 298	52,5	jā	nafta, graudi, tērauds, ķīmija		ir	ir
<i>Port of Houston</i>	<i>Houston</i>	ASV	6 177 035	215,7	jā	konteineri, tērauds, nafta			
<i>Port of South Louisiana</i>	<i>New Orleans</i>	ASV	1 167 764	223,6	jā	nafta, ķīmikālijas, minerālmēsli, pārtika	ir	ir	
<i>New Orleans</i>	<i>New Orleans</i>	ASV	1 167 764	70	jā	nafta, tērauds, ķīmikālijas	ir	ir	
<i>Corpus Christi</i>	<i>Corpus Christi</i>	ASV	469 134	64	jā	nafta u.c.	ir		
<i>London</i>	<i>London</i>	Apvien. Karaliste	15 010 295	48,8	jā	konteineri	19		
<i>Savannah</i>	<i>Savannah</i>	ASV	361 941	35,5	jā	konteineri, koksne, tērauds, mēbeles			
<i>Pittsburgh</i>	<i>Pittsburgh</i>	ASV	2 360 733	33,8	jā	ogles	1	ir	25,5
<i>Portland</i>	<i>Portland, Oregone</i>	ASV	2 289 800	25,5	jā	ļoti dažādas	ir	ir	
<i>Chicago</i>	<i>Chicago</i>	ASV	9 461 105	20,4	jā	graudi, ļoti dažādas			
<i>Jacksonville</i>	<i>Jacksonville</i>	ASV	1 360 251	16,8	jā	kruīzi, auto	ir		
<i>Detroit</i>	<i>Detroit</i>	ASV	4 292 000	13,7	tuvu	tērauds, rūda, akmens, cements, ogles			ir
<i>Memphis</i>	<i>Memphis</i>	ASV	1 316 100	12,6	diezgan nodalīts	nafta, ogles, ķīmija	ir	ir	ir
<i>Cincinnati</i>	<i>Cincinnati</i>	ASV	2 130 151	11,7	jā	tērauds, ogles, akmens			ir
<i>Cleveland</i>	<i>Cleveland</i>	ASV	2 068 283	11,6	jā	sāls, akmens, graudi, tērauds, cements			
<i>Toledo</i>	<i>Toledo</i>	ASV	651 429	11,1	jā	cements, ogles, nafta utt	ir	ir	

II pielikums. Iesniegtās atbildes

Institūcijas, kas iesniedza atbildes

Institūcija	Vārds, uzvārds, amats	E-pasts	Telefons	Mājaslapa
Antverpenes pašvaldība	Valerie Van de Velde un Peter Geerts , pilsētas plānotāja galvenais birojs	valerie.vandevelde@stad.antwerpen.be	+32033385117 +32496965820	Pašvaldība: http://www.antwerpen.be Osta: http://www.portofantwerp.com/en
Brisbenas osta	David Hertweck , plānošanas vadītājs, plānošanas vadītājs	david.hertweck@portbris.com.au	+61 732584868, +0410 640 177	Pašvaldība: http://www.brisbane.qld.gov.au Osta: http://www.portbris.com.au
Dublinas osta	Charlie Murphy , sabiedrisko sakaru vadītājs	cmurphy@dublinport.ie	+353 (0) 1 88 76820 +353 (0) 87 679 0414	Pašvaldība: http://www.dublin.ie Osta: http://www.dublinport.ie
Gēteborgas osta	Fredrik Ternström , ostas attīstības plānotājs	fredrik.ternstrom@portgot.se	+46 31 368 76 79, +46 703 24 21 79	Pašvaldība: http://goteborg.se Osta: http://www.portofgothenburg.com
Hamburgas ostas pārvalde	Heike Naumann , telpiskā plānotāja	heike.naumann@hpa.hamburg.de	+49 40 428473900 +49 40 428473028	Pašvaldība: http://www.hamburg.de Osta: www.hamburg-port-authority.de
Kopenhāģenas ostas attīstības uzņēmums „By & Havn”	Rita Justesen , vadītāja	rju@byoghavn.dk	+45 3376 9946 +45 2075 6682	Ostas uzņēmums: http://www.byoghavn.dk
Roterdamas pašvaldība	Tim Langelaan , Roterdamas rietumu daļas plānošanas sekretārs	tjm.langelaan@rotterdam.nl	+316 1006 6909	Pašvaldība: http://www.rotterdam.nl Osta: http://www.portofrotterdam.com
Vankūveras pašvaldība	Randy Pecarski , vecākais plānotājs	randy.pecarski@vancouver.ca	+604 873 7810	Pašvaldība: http://vancouver.ca/ Osta: http://www.portmetrovancover.com

Aptauja tika veikta 2013.gada novembra beigās – decembra sākumā.

Uzdotie jautājumi

- Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.** Vai pašvaldībai ir pilnvaras plānot ostas teritoriju? Ar kādiem rīkiem pašvaldība var ietekmēt šo plānojumu, piemēram, kā tā regulē būvju un potenciāli bīstamas kravas konteineru atrašanās vietu? Vai eksistē atšķirīgs plānojuma / zonējuma regulējums dažāda veida kravām?
- Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumu.** Vai eksistē īpaši nosacījumi attiecībā uz drošības zonām vai buferjoslām ostas tuvumā, piemēram, attiecībā uz skolu vai dzīvojamo namu novietojumu noteiktā attālumā no noteikta veida ostas aktivitātēm. Vai šie nosacījumi atšķiras atkarībā no kravu veidiem?
- Sabiedrības līdzdalība.** Kādu lomu ostu un tām piegulošo teritoriju plānošanā ieņem nevalstiskās organizācijas?

Tiem, kuri atbildēja, tika uzdoti precizējoši jautājumi, tomēr ne visos gadījumos tika iesniegtas atbildes uz šiem papildinošajiem jautājumiem (sk. zemāk iesniegtās atbildes).

- Aizsargjoslas.** Vai Jūs varētu precīzāk informēt par aizsargjoslām? Vai pastāv nacionāla / reģionāla / pašvaldības līmeņa normatīvais regulējums, kas nosaka aizsargjoslu platumu ap potenciāli bīstamiem

termināliem. Ja tāds ir, tad kāds ir, piemēram aizsargjoslas platums ap naftas rezervuāriem vai ap citiem potenciāli bīstamiem rezervuāriem (ļoti vēlami ir precīzi skaitļi). Vai ir bijuši gadījumi, kad terminālu nācās slēgt vai pārvietot tādēļ, ka tas atrodas pārāk tuvu dzīvojamām teritorijām?

5. **Sabiedrības ietekme.** Vai ir bijuši gadījumi, kad jauns termināls vai ostas paplašināšana ir noraidīti dēļ sabiedrības iebildumiem? Vai vietējai sabiedrībai ir tādas pilnvaras gadījumam, ja tādas būtu nepieciešamas?

Atbildes

Atbildes šeit dotas angļu valodā – valodā, kādā tās tika iesniegtas, lai pēc iespējas precīzāk saglabātu teiktajā ietverto jēgu.

Amsterdamas pašvaldība

Atbilde netika saņemta, tomēr e-pasta automātiskais atbildētājs sniedza šādu informāciju:

Looking for information about zoning for metropolitan area?

Look at www.ruimtelijkeplannen.nl for the spatial planning procedure and www.amsterdam.nl/ruimtelijkeplannen with many examples of "older" plans.

The team and Legal Environment of the Planning Department (DRO) creates and manages the zoning for those parts in the city that are designated as metropolitan area. This means that the central city is the competent authority in this area. Examples of metropolitan area IJburg, Zuidas, North - South Line, Northern IJ banks or Zuidoostlob.

Zoning defines what is possible within a range of functions, building heights, floor areas, building volumes and so on.

If you are looking for zoning information for an address within one of the designated metropolitan areas, you can:

- The national website or consult www.ruimtelijkeplannen.nl and the Amsterdam site www.amsterdam.nl/ruimtelijkeplannen;
- Send an e - mail to bestemmingsplannen@dro.amsterdam.nl;
- Contact the Secretariat of the Environment and Legal team via telephone: 020-255 1508

We will answer to your questions within one week. In periods of vacations, holidays, or when traffic on our side, you should consider a longer waiting period.

By using the city map on <http://www.amsterdam.nl/> you can find in which district is an address. If the address is outside the metropolitan area, you can go to the district in which the address falls.

A permit for activities takes place in a final decision under the General Provisions Environmental Law (Wabo). For information and to apply for permits, please contact your district or in the service environment Noordzeekanaalgebied www.omgevingsdienst.nl.

Antverpenes pašvaldība

1. Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.

The port area in Antwerp is situated over the territory of 3 municipalities (Antwerpen, Beveren and Zwijndrecht). Each of these municipalities has the authority to issue building permits (on their respective territories). This is of course an important tool to influence planning. E.g. demands for placement of structures and containers with potentially dangerous freight is subject of an advisement by the fire department.

There has been a recent development: the regional (Flemish) government has approved a zoning plan for the totality of the port area, which contains zoning regulations. These regulations are quite general, they do not

take into account different kinds of cargo. There is however a difference in scale and type of activity. (see link below)

2. Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumu.

In the zoning plan (mentioned above) there is a strict border around the port area, which separates the living environment (urban as well as rural) from the port area, including buffer-areas (green-zones).

Rules of safety distances are incorporated in environmental laws, which are applicable in the whole region.

3. Sabiedrības līdzdalība.

The regional government is taking a leading role in the further development of the Port of Antwerp. This has resulted so far in a zoning plan on one hand and on the other hand a process which includes counselling by several public organisations.

More information:

<http://www.portofantwerp.com/en>

<http://www.mow.vlaanderen.be/sph/antwerpen/>

http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/grup/00200/00202_00001/index.html

4. Aizsargjoslas.

-

5. Sabiedrības ietekme.

-

Brisbenas osta

1. Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.

No. The municipality (Brisbane City Council) does not have direct strategic planning or development assessment control over port land (~1800 ha). The Port of Brisbane Pty Ltd (PBPL) administers the Brisbane Port Land Use Plan to this end. The Land Use Plan is developed by PBPL with community and stakeholder input and must be approved by 2 State Government departments – the Department of State Development, Infrastructure and Planning and the Department of Transport and Main Roads with the input of Brisbane City Council.

A copy of the LUP can be found here: <http://www.portbris.com.au/property-planning/land-use-planning>

This document is intended to (and does) dove-tail / match / integrate with the broader town planning scheme for the City of Brisbane – i.e. City Plan: <http://www.brisbane.qld.gov.au/planning-building/planning-guidelines-and-tools/city-plan-zones-codes/index.htm>

City Plan, along with a number of smaller Local Area Plans, is administered by Brisbane City Council. These plans collectively seek to interface with the Port's LUP where relevant by seeking to:

- buffer port and trade-related industrial activities from surrounding community uses and environmental reserves (thus optimising residential and industrial amenity);
- allowing for incremental industrial growth around port areas;
- identifying and reserving transport corridors to optimise access to the port (rail, roads and sea channels).

The port's LUP uses a precinct planning approach to accommodate a range of trade-related industrial uses including provisions for terminals, port industry (general industry) and special industry (including dangerous goods storage and major hazard facilities). See the maps in Appendix 4 of the LUP.

2. Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumu.

The segregation / buffering of incompatible land uses (e.g. residential development, schools etc) is a fundamental principle of both our LUP and the Brisbane City Council's City Plan. Consequently, such uses are well separated.

Above and beyond such land use planning requirements, separate State Government legislation regarding buffering from large dangerous goods locations and major hazard facilities (e.g. oil refineries, chemical / fertilizer storage facilities etc) set buffers for health and safety preservation based on the class and volume of the types of goods being processed and/or stored on a particular site. There are a number of these facilities within or immediately adjacent to the port.

3. Sabiedrības līdzdalība.

Public participation (including community, environmental and indigenous groups, industry stakeholders and the State and Local Government) is a legislative requirement for the development and review of the port's Land Use Plan and Council's City Plan.

In certain circumstances, the public may also be consulted on specific development projects whereby they are afforded the opportunity to review and question aspects of specific (generally larger, "assessable" development proposals).

In Queensland, the development assessment process is largely a function of the Sustainable Planning Act 2009 – an overview of this very complex and sophisticated legislation can be found here: <http://www.dsdip.qld.gov.au/development-applications/development-assessment-process.html>

4. Aizsargjoslas.

The greenspace that buffers the port and its transport linkages from more sensitive uses / environs is not prescribed by legislation to be a particular width or size. These areas are however recognised and protected in our Land Use Plan and Brisbane City Council's City plan – they were flagged and negotiated several decades ago and have been reviewed regularly since. In terms of safety buffers around hazardous sites, we do have state legislation that requires development set-backs and/or a suite of site and issue-specific design measures (e.g. blast walls, bunds, building codes etc) around dangerous goods locations and major hazard facilities. Such requirements are addressed on a case by case basis with consideration given to the size of the site, its proximity to other / adjoining uses, the class and volume of dangerous / hazardous material being produced / stored and how long goods might be stored on site. This last point (i.e. time stored) is important in the context of wharves... presently, the port's wharves and terminals are not classified as a dangerous goods location or major hazard facility as goods are not stored on site for more than 72 hours... this is however, presently being reviewed by the State.

5. Sabiedrības ietekme.

No port expansion or terminal development has ever been rejected due to public objections...this is largely a result of the 20-30 year strategic planning processes that in some shape or form have been undertaken with regard to the port since the 1970's. The regular review of our Land Use Plan enables us to build a case based on trade projections, population growth, environmental management systems, precinct planning etc which effectively delivers the day-to-day development of trade-related land uses and infrastructure at the port as a 'self-assessable' stream of development (with the appropriate State licensing of environmental conditions, works over tidal waters, disturbance to marine vegetation etc as required).

That is to say, very little of the day-to-day development activity at the port has third party / public review or input as this has already been undertaken at the strategic / land use planning level – on rare occasions, the public has been able to influence the review of the Land Use Plan in a manner that has not correlated with the development agenda of port management. This has however, been the exception rather than the rule due to proactive engagement with the community and the port's good record on land use planning and environmental stewardship.

Dublinas osta

1. Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.

Yes we must apply to the Municipality for planning permission. It does not regulate on the placement of containers. Potentially dangerous freight is regulated by the Environmental Protection Agency (EPA)

2. Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumu.

If it is a SEVESO Site there cannot be any residential nearby.

3. Sabiedrības līdzdalība.

The Port company holds regular consultation with the local Communities and other interested organisations. See Dublin Port Company's recently launched Masterplan 2012 to 2040 at www.dublinport.ie/masterplan.

4. Aizsargjoslas.

-

5. Sabiedrības ietekme.

-

Gēteborgas osta

1. Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.

According to the Swedish Environmental Code, the port operations seek permission for hazardous activities. The decision to allow port activities taken by the County Administrative Board, which also is the regulator for the port, which means that they must ensure that our activities are carried out by the environmental permit mentioned above. Although the city's environmental management is on the follow-up meetings held with County Administrative Board every six months. In state regulated such as how much business may make a noise for the nearest dwelling. The state also regulates the protective measures that it must be prepared for the port in an accident with a risk of contamination occurs. In our state, they also state that we will work to the number of powered vessels while at berth increases. City Planning must also take into account the port in their planning of new housing, schools, etc..

According to the Swedish Planning and Building Act, the Swedish municipal planning monopoly. This means that detailed plans for such port areas are put forward local planning office. The port ordering plans that must be developed or needs to be changed, and follow the process carefully to provide comments on documents and be on both project meetings and information meetings with stakeholders. Through risk analysis, zoning and municipality can control where dangerous goods are placed. Through in-depth comprehensive plans, recommendations are what the different zones can be used with regard to dangerous and disruptive activities and so on. County Board decides together with the Swedish Transport Administration which roads it may be transported dangerous goods.

The port is designated as a national interest, ie, the port represents a unique value for the nation and therefore should have priority in planning.

During the planning and permitting process, both the relevant authorities and interested individuals opportunities to provide feedback. They also have the opportunity to appeal both the planning and permitting decisions. The appeal is then handled by the Swedish courts.

Examples of how a process is done:

The port is a master plan on how we want the port to be developed and implemented. The city's urban planning office will then forward depth comprehensive and detailed to ensure that the port can be developed according to our master plan in the balance between individual and public interests such as the impact on nearby homes and schools. During the planning takes in the views of relevant agencies and individuals. City Planning makes an assessment of the impact on the public and neighboring verksamnet, called EIA. The plans

may be appealed by the parties concerned. When the plans are completed searching Port approve construction both for the extension of water and to carry on environmentally hazardous activities. The permit application is submitted to the County Board or the land and Environment Court , which sends documents for comments to relevant agencies and individuals. Subsequently, the County Board or the Land and Environment Court ruling on the matter that describes the conditions that should apply to port activity and the port claims made in the application can be accepted. The decision may be appealed by the parties concerned. After all the planning and permitting decisions are absolutely ready start the building process.

2. Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumu.

-

3. Sabiedrības līdzdalība.

-

4. Aizsargjoslas.

Guidance on safe distance to environmentally hazardous activities when planning new buildings come in a handbook from The Swedish National Board of Housing, Building and Planning. The manual , however, is from 1995 and not current in all its parts. Appropriate protection distance is controlled not by any special law but subject to case by case in the permit application for an environmentally hazardous activities, as a port. There, the court looks at the impact of noise and safety issues. Applicants must report how much activity is noisy and what can be improved in order to reduce the noise. Applicants must also present the risks that businesses entails and how it can affect nearby businesses and residences. For noise is normative and now revised by The Swedish Environmental Protection Agency. In an application for environmentally hazardous activities, the applicant shall respond to these guidelines. As for green zones between environmentally hazardous activities and settlements, it is very much up to the municipal comprehensive planning .

5. Sabiedrības ietekme.

Outside Nynäshamn will Ports of Stockholm build a new port facility, Norvik. During the court proceedings chose the port to redraw the port facility to meet the complainant and got through his application. In Gothenburg has no port facility been stopped.

As I described in the previous e-mails require a development of environmentally hazardous activities a detailed plan. When municipalities in Sweden have monopoly development detailed plans, they can say no to develop a detailed plan and thus say that they believe that a port facility or other environmentally hazardous activities are inappropriate. For the port part is both existing and future facilities also stated that national interest , which means that in our case The Municipality of Gothenburg has come hard to say no to our development.

6. Ostas teritoriālais iedalījums pēc apkalpoto kravu veidiem.

In terms of logistics in the port area so has usually distinguish between the different terminal portions of the practical reason that handling of goods made in the same place and that vessels that handle similar goods bound for the same berth. In Gothenburg we have a terminal for rolling cargo, a terminal for cars, a terminal for container and two energy ports.

Hamburgas ostas pārvalde

Sniegtā atbilde netika strukturēta sadalījumā pa uzdotajiem jautājumiem.

For the port planning we have some own instruments. For example, we have a special statute (Hafenentwicklungsgesetz / Port Development Ordinance) and we have our Port Development Plan.

I feel very sorry, but the ordinance is only available in German:

<http://www.juris.de/jportal/portal/page/bshaprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlrfHfEntwGHArhmen&doc.part=X&doc.origin=bs&st=lr>

Here we have the possibility to plan special zones in the port. For example: we have got a port zone really close to the city. In order to reduce the annoyance for the inhabitants in the city, we have regulated the noise emissions with this planning instrument while we have limited the noise in this area (A,B,C). You can see this in the attached PPTX "HPA PortPlanning...".

Therefore we use special studies, for example the ones for the noise situation in Hamburg:

<http://www.hamburg.de/laermkarten/>

Please have a look at the bottom of this website!

Our Port Development Plan is available in English:

<http://www.hamburg-port-authority.de/en/press/Brochures-and-publications/Documents/port-development-plan2025.pdf>

Please have a look at chapter "Port City of Hamburg" (p 87). There you can find some general statements on how we organize the cooperation between the port and the city.

We are also committed to the residents who live near the port boundary. Three years ago, for example, HPA and 7 other European ports have discussed various instruments and exchanged their experiences in how responsibility towards the inhabitants living near the port boundary could be taken. This project is called "People around the Port".

For further information, please visit the following link:

http://www.espo.be/images/stories/Publications/codes_of_practice/ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf

We also have ordered some expertises with focus on optimizing the port-city-relationship. The aims are: analyzing the deficits at the border to the city, searching for possibilities for a good and sustainable cooperation, creating measures and developing practicable ideas to reduce the conflicts. Essential: all ideas and solutions have to fit with our regulations. It is also necessary to discuss these regulations with the HPA colleagues (especially with the HPA Department of Real Estate Management) and of course we have to inform our management board.

In particular cases we also organize meetings with our colleagues from the Department of Spatial and Urban Planning to discuss problems in the interface between the port and the city.

Kopenhāgenas ostas attīstības uzņēmums „By&Havn”

Sakarā ar specifisko atbildētāja situāciju („By&Havn” ir uzņēmums bijušo ostas teritoriju attīstīšanai), tika sniegta kopīga atbilde, nevis īpašas atbildes uz katru jautājumu:

In Copenhagen the situation is:

Back in the 1980'es and the beginning of the 90'es many industries and factories located along the harbour of Copenhagen either moved away or were closed down. The result was that there were a lot of "waste overs" along the harbour and from the start that neither the stakeholders nor the planning authorities or the developers could see how to use these areas in the future.

Today most of these areas have been transformed into urban districts with a mixed use with both housing and businesses.

As I understood you the situation in Riga is that you still have a lot of commercial harbour activities – also close to housing areas.

In Copenhagen we do not allow that – as by you because of noise and other environmentally problems.

The only commercial activities left here are the container terminal and the 400 cruise ships that call for Copenhagen during the summer.

To get on with the transformation of harbour areas into city districts is has been decided by the parliament to establish a new containerterminal as well as a new cruise ship terminal further out in the north harbour – in a distance from the new developments.

That gives us 30-40 years where we can continue the transformation the harbour without that kind of problems.

It was very hard to the city to loose a lot of industries and workplaces but today it has changed the city into a much better city to live and work.

We are working on a new homepage, so for the moment it is not possible to read our homepage in english but a send you a link to a presentation on the new harbour areas. It is a huge investment but is - to us- the only reasonable thing to do.

Look at: http://www.byoghavn.dk/english/development/districts-uk/district-nordhavnen-uk/land_reclamation-uk.aspx .

Roterdamas pašvaldība

1. Pašvaldības plānošanas aktivitāšu ietekme uz ostas teritoriju.

Municipality does not have the authority over the planning of the inside of the harbour area. The port is and its development is operated by the Port of Rotterdam Authority. Originally a municipal body of the municipality of Rotterdam, but since 1 January 2004, a government corporation jointly owned by the municipality of Rotterdam and the Dutch State.

2. Ostas aktivitāšu ietekme uz piegulošo pilsētas teritoriju plānojumū.

-

3. Sabiedrības līdzdalība.

-

4. Aizsargjoslas.

-

5. Sabiedrības ietekme.

-

Vankūveras pašvaldība

Sniegtā atbilde netika strukturēta sadalījumā pa uzdotajiem jautājumiem.

At the outset we should state that the City of Vancouver and Port Metro Vancouver are independent and autonomous organizations. Also, that the Port has lands adjacent to other municipalities within the Metro Vancouver Regional District (n.b., there are 22 local municipalities within Metro Vancouver). Thus, Port and city planning occurs not just in the City of Vancouver but within several municipalities in the larger Metro Vancouver region.

All Port operations are controlled by [Port Metro Vancouver](#). Their website states, “the Vancouver Fraser Port Authority, doing business as Port Metro Vancouver, is a non-shareholder, financially self-sufficient corporation, established by the Government of Canada in January 2008, pursuant to the *Canada Marine Act*, and accountable to the Federal Minister of Transport.”

Most of the Port lands are owned by the Government of Canada. Municipalities do not have authority over Port operations on Crown land (owned by the federal government). However, the Port has agreed to cooperate with the City of Vancouver in determining how the port is utilized. In Vancouver, this has included the voluntary submission of Port development applications to the City for comment and review. The Port also

involves local communities in preparing their own Land Use Plan (currently under development). See: <http://www.portmetrovancover.com/en/projects.aspx>

Historically, the City has used a variety of processes and procedures to make this relationship effective. Our working relationship with the Port has evolved over time and you could look at a 2007 report to our City Council entitled "Update on Port Issues" to get a flavour of this (see: <http://former.vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/20071127/documents/a8.pdf>).

Port lands located in the City of Vancouver where container terminals are located do not have any specific City land use policies. However, these areas are adjacent to existing industrially-zoned lands in the City which act as a buffer to our residential and commercial areas. The City has established policies to protect and preserve these industrial lands for employment uses and to exclude residential uses from locating within them. These policies support Port activities and help promote regional economic development.

In other areas of the City we do not have industrial areas to provide a buffer to between residents and Port uses. In these areas we have implemented innovative, community-based plans that included local citizens, Port and City representatives to identify land use and development issues, opportunities and solutions. Examples of the City of Vancouver's plans and policies that address this interface are:

[East Vancouver Port Lands Area Plan](#) addresses port/residential interface issues. Appendix D outlines the development approval process.

[East Vancouver Port Lands CD-1 Guidelines](#) are used in conjunction with the East Vancouver Port Lands CD-1 By-law to assist applicants in preparing and staff in assessing development applications.

Other examples of Port-related city plans include:

[Central Waterfront Hub Framework](#) . This report presents a planning Framework for the Central Waterfront Hub that describes how this key area of Vancouver, where multiple transportation modes converge, could develop into a world-class transportation interchange and dynamic extension of the downtown waterfront.

[Central Waterfront Port Lands Policy Statement](#) guides development of Port lands adjacent to the Central Business District.

The City does not have control over the movement of dangerous goods. Transportation of dangerous goods is controlled by senior government – federal and provincial. Here's a link to the BC Transport of Dangerous Goods Act: http://www.bclaws.ca/Recon/document/ID/freeside/00_96458_01.

And the Canada Transportation of Dangerous Goods: <http://www.tc.gc.ca/eng/tdg/safety-menu.htm>.

I also recommend contacting a planner at the Port, Mr. Greg Yoemans (Greg.Yeomans@portmetrovancover.com) as he has been a planner at Metro Vancouver and the City of Vancouver before joining the Port. He could provide a valuable perspective on Port planning and perhaps additional municipal contacts as well.

I have also learned that our City Manager's office set up a Port Metro Vancouver - City of Vancouver Leadership Group about four years ago. I understand that this Group has been a very effective forum for collaboratively addressing mutual issues and opportunities.