

Rīgas rajona padome



RĪGAS RAJONA TERITORIJAS PLĀNOJUMS

(no 2008. līdz 2020. gadam)

1. DAĻA

Paskaidrojuma raksts

2. sējums. Rajona teritorijas attīstības perspektīva

Apstiprināts ar Rīgas rajona padomes
2008. gada 22. aprīļa sēdes lēmumu
(sēdes protokols Nr. 4, 4.§).

Rajona padomes priekšsēdētājs:
/T. Puķītis/

Rīga, 2008

Saturs

Ievads	3
1. Rīgas rajona teritorijas telpiskās attīstības pamatnostādnes.....	4
1.1. Rīgas rajona pamatvērtības.....	4
1.2. Teritorijas telpiskās attīstības vīzija un mērķi	5
1.2.1. Vīzija.....	5
1.2.2. Mērķi.....	5
1.3. Ekonomiskās attīstības virzība	8
2. Augstāka līmeņa plānošanas dokumentu vadlīnijas.....	10
2.1. Eiropas telpiskās plānošanas dokumenti.....	10
2.1.1. Eiropas telpiskās attīstības perspektīva.....	10
2.1.2. Agenda Baltic 21.....	10
2.1.3. Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru (VASAB).....	11
2.1.4. Baltijas Palete.....	11
2.2. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti.....	12
2.2.1. Nacionālais attīstības plāns.....	12
2.2.2. Nacionālais plānojums.....	12
2.3. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti.....	13
2.3.1. Rīgas reģiona attīstības stratēģija (2000).....	13
2.3.2. Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums	13
3. Rīgas rajona teritorijas attīstības koncepcija.....	19
3.1. Apdzīvojuma attīstība.....	19
3.1.1. Apdzīvojama centri.....	21
3.1.2. Pakalpojumi un sasniedzamība.....	25
3.2. Transporta struktūras attīstība	26
3.2.1. Autoceļi.....	26
3.2.2. Dzelzceļš.....	31
3.2.3. Gaisa satiksme.....	32
3.2.4. Ostas un ūdens transports.....	34
3.2.5. Velotransports.....	34
3.2.6. Sabiedriskais transports.....	35
3.3. Inženiertehnisko tīklu attīstība.....	38
3.3.1. Sakari un komunikācijas	38
3.3.2. Inženiertehniskais nodrošinājums.....	38
3.4. Atvērtās telpas attīstība.....	39
3.4.1. Rīgas piepilsētas areāls.....	40
3.4.2. Piejūras urbānā, rekreācijas un vides aizsardzības teritorija.....	40
3.4.3. Piejūras vides aizsardzības un tūrisma teritorija.....	41
3.4.4. Lauksaimniecības attīstības teritorijas.....	41
3.4.5. Ražošanas attīstības teritorijas.....	42
3.4.6. Loģistikas un tranzīta pakalpojumu zona.....	42
3.4.7. Tūrisma attīstības teritorijas.....	42
3.4.8. Dabas aizsardzības teritorijas	43
3.4.9. Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas teritorija	43
3.4.10. Jaukta mozaīkveida zemes izmantošana.....	43
3.5. Kopīgo interešu teritorijas.....	45
4. Terminu skaidrojums.....	48
Izmantotā literatūra	62

IEVADS

Rīgas rajona teritorijas plānojums līdz 2020.gadam ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas rajona padomes 24.05.2005.lēmumu Nr.23 „Par Rīgas rajona teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.3), 28.06.2005., lēmumu Nr.48 „Par Rīgas rajona teritorijas plānojuma izstrādes vadītāja, darba uzdevuma un Koordinācijas grupas vadītāja apstiprināšanu” (protokols Nr.4), 27.09.2005.lēmumu Nr.30 „Par precizētā darba uzdevuma „Rīgas rajona teritorijas plānojumam līdz 2020.gadam” apstiprināšanu” (protokols Nr.7):

- ievērojot LR Ministru kabineta 11.10. 2005. Noteikumus Nr.770 „Rajona pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi” un Rīgas plānošanas reģiona telpiskā (teritorijas) plānojuma perspektīvu, kurā noteikti reģiona telpas attīstīšanas virzieni un vadlīnijas;

- ņemot vērā valsts institūciju sniegtos nosacījumus un sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos priekšlikumus, ierosinājumus un papildinājumus.

Rīgas rajona teritorijas plānojuma izstrādes vadītājs – I.Šteinbergs, Rīgas rajona padomes izpilddirektors.

Rīgas rajona teritorijas plānojuma 1.redakciju izstrādāja SIA „Reģionālie projekti”, saskaņā ar 12.12.2005. noslēgto līgumu.

Rīgas rajona teritorijas plānojuma līdz 2020.gadam 1.redakcijas pilnveidošanu veica Rīgas rajona padomes Plānošanas un attīstības pārvaldes speciālisti: rajona teritorijas plānotāja I.Valdmane, ekonomiste I.Spridzāne, galv.speciāliste attīstības jautājumos V.Kivlāne, attīstības plānotāja, arhitekte Dz.Putniņa, ĢIS speciālists J.Skudra, galv.speciālists civilās aizsardzības jautājumos J.Dudars, sabiedriskā transporta plānotāja un organizatore L.Olante.

Rīgas rajona plānojums detalizē reģiona plānojuma prasības un pamatnostādnes un nosaka izmantošanas prasības tām teritorijām, kuru ietekmes sfēra pārsniedz vienas pašvaldības robežas.

Rajona teritorijas plānojumam ir šādas sastāvdaļas:

1. daļa. Paskaidrojuma raksts, kas sastāv no četriem sējumiem „Rajona teritorijas esošā izmantošana” (1. sējums), „Rajona teritorijas attīstības perspektīva” (2. sējums), „Attēli” (3.sējums), un „Pielikumi” (4.sējums).
2. daļa. Rajona teritorijas izmantošanas noteikumi (5. sējums).
3. daļa. Grafiskā daļa – kartes (6.sējums).
4. daļa. Pārskats par Rīgas rajona teritorijas plānojuma izstrādi” (7. un 8. sējums).
5. daļa. Vides pārskats (9. sējums).
6. daļa. Civilā aizsardzība. Paaugstināta riska un bīstamie objekti. (10.sējums)

Šajā sējumā ir apskatīti rajona teritorijas attīstības priekšnoteikumi un attīstības iespējas, definēti teritorijas attīstības mērķi un iezīmēti nākotnes vēlamie attīstības virzieni apdzīvojuma struktūrai, infrastruktūrai un atvērtajai telpai.

1. RĪGAS RAJONA TERITORIJAS TĒLPISKĀS ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES

Rīgas rajona teritorijas tēlpiskās attīstības perspektīvas izstrādes mērķis ir iezīmēt tādu rajona teritorijas tēlpiskās struktūras attīstību, kas nodrošinās ilgtspējīgu rajona sociālo un ekonomisko attīstību Rīgas metropoles reģiona sastāvā.

Rajona teritorijas tēlpiskās attīstības perspektīva ir noteikta:

- apdzīvojuma struktūras attīstībai,
- transporta, satiksmes un inženiertīklu infrastruktūras attīstībai,
- atvērtajai telpai – dabas videi un lauku teritoriju attīstībai.

Perspektīva tiks īstenota, veidojot vēlamu apdzīvojuma un atvērtās telpa struktūru, attīstot transporta un satiksmes infrastruktūru un risinot atsevišķo teritoriju funkcionālo saistību.

Rīgas rajona teritorijas tēlpiskās attīstības perspektīva nosaka attīstības galvenos virzienus un mērķus 12 gadu laika periodam. Perspektīva ir izstrādāta balstoties uz Nacionālo attīstības plānu un Rīgas plānošanas reģiona tēlpisko (teritorijas) plānojumu.

Rīgas rajona teritorijas tēlpiskās attīstības perspektīva atbilst Rīgas rajona attīstības programmā nospraustajiem attīstības mērķiem un uzdevumiem.

Izstrādājot rajona teritorijas tēlpiskās attīstības perspektīvu, ir ņemti vērā dažādu nozaru plānošanas dokumenti un vietējo pašvaldību teritoriju plānojumi.

1.1. Rīgas rajona pamatvērtības

Rajona teritorijas plānojums akcentē galvenās vērtības un stiprās puses, kas ir pamats tā pastāvēšanai un attīstībai:

- labi izglītoti, augsti kulturāli, sociāli, ekonomiski un politiski aktīvi iedzīvotāji;
- daudzveidīgā dabas vide, skaistās ainavas un kultūrvēsturiskās vērtības;
- izdevīgais novietojums Baltijas metropoles reģionā, to šķērsojošie transporta koridori.

Teritorijas tēlpiskā struktūra ietekmē cilvēku dzīves un darba apstākļus, mobilitāti, nosaka pieejamību visa veida pakalpojumiem, informācijai, veselības aprūpei, kultūrai un izglītībai, tādēļ rajona teritorijas attīstība ir cieši saistāma ar sociālajiem aspektiem.

No tēlpiskās struktūras aspekta rajona plānojumā ir izceltas šādas galvenās vērtības:

1. tradicionālais apdzīvojums – dažādās rajona pilsētas kā ekonomikas un kultūras centri, lauku ciemi un viensētas kā līdzsvarotas apdzīvotības garants;
2. ūdeņi - upes, ezeri, lielās upes – Lielupe, Gauja, Daugava un to ielejas, vienotā Pierīgas ūdens sistēma;
3. Rīgas jūras līča piekraste kā viena no nozīmīgākām nacionālām vērtībām;
4. īpaši aizsargājamo dabas teritoriju kompleksi – Ķemeru nacionālais parks, Gaujas nacionālais parks, mitrāju kompleksi ar maz pārveidotu dabas vidi, lielu bioloģisko un ainavisko daudzveidību;
5. meži – nozīmīgs ekonomiskais resurss ar milzīgu ekoloģisko un sociālo nozīmi, svarīgs ainavu veidojošais faktors;
6. attīstīts transporta tīkls – starptautiskie un nacionālie transporta koridori kā rajona ekonomiskās attīstības asis, iekšējie ceļi kā rajona sekmīgas funkcionēšanas garants.

Lai nodrošinātu rajona ilgtspējīgu attīstību, ir būtiski visas šīs vērtības saglabāt un izmantot kā nākotnes attīstības potenciālu.

1.2. Teritorijas telpiskās attīstības vīzija un mērķi

1.2.1. Vīzija

Teritorijas plānojums iezīmē šādu rajona teritorijas telpiskās attīstības vīziju:

Rīgas rajons ir izveidojies par nozīmīgu Baltijas metropoles reģiona iekšējo funkcionālo telpu ar daudzveidīgu, augsti attīstītu ekonomiku, efektīvām transporta un sakaru iespējām un kvalitatīvu vidi dzīvošanai, darbam un atpūtai.

Rīgas rajona lauku teritorijas ar skaistajām ainavām, tīro vidi un labi saglabāto kultūras mantojumu ir vitālas un ekonomiski attīstītas. Daudzveidīgā dabas vide ar mežiem, pļavām un ūdeņiem, kas brīvi pieejami sabiedrībai, veido Rīgas rajonu par vienu no pievilcīgākām vietām gan dzīvei, gan atpūtai.

Rīgas rajonā ir efektīvi un labi koordinēti sabiedriskā transporta pakalpojumi, ko nodrošina vienotā reģiona sabiedriskā transporta sistēma. Integrēts sabiedriskā transporta tīkls, kas aptver autobusu un dzelzceļu satiksmi, ļauj nokļūt gan galvaspilsētā, gan citos apdzīvojuma centros visīsākā laikā un ērtākā veidā, nodrošinot labu rajona iekšējo un ārējo sasniedzamību.

Rīgas rajona apdzīvojumu veido labi organizēta dažāda lieluma apdzīvojuma centru savstarpēji pakārtota un saistīta sistēma, kurā katrai apdzīvotai vietai ir sava noteikta loma.

Visas rajona apdzīvotajās vietās ir nodrošināts augsts labiekārtojuma līmenis, pieejami dažādi pakalpojumi un kvalitatīvs sabiedriskais transports. Labā sasniedzamība un daudzveidīgais piedāvājums ļauj izvēlēties dzīves vietu gan pilsētās, gan lauku ciemos atbilstoši katras ģimenes interesēm.

1.2.2. Mērķi

Rajona teritorijas attīstības galvenais mērķis ir radīt visus nosacījumus, lai Rīgas rajonā dzīvotu veseli, izglītoti un laimīgi cilvēki. Rīgas rajona plānojums ir balstīts uz nostādni, ka visu pamatvērtību centrā ir rajona iedzīvotāji ar savām zināšanām, prasmēm, kultūru un tradīcijām.

Teritorijas plānojums nosaka rajona teritorijas telpiskās struktūras attīstības mērķus:

Apdzīvojuma attīstības mērķi

1. Veicināt Rīgas rajona telpā līdzsvarotas un savstarpēji saistītas apdzīvojuma struktūras attīstību.
2. Attīstīt rajona apdzīvojuma struktūru kā pakārtotu policentrisku struktūru, izmantojot decentralizētas koncentrācijas principu.
3. Veidot atšķirīgu apdzīvojuma attīstības politiku Rīgas piepilsētas areālā, ņemot vērā arī Rīgas pilsētas intereses un attīstību.
4. Racionāli izmantot priekšrocības, ko dod Rīgas pilsētas tuvums, tās ātrā sasniedzamība, sociālekonomiskās vides dinamiskums un augstais pieprasījums pēc mājokļiem, vienlaikus saglabājot ainavas, dabas teritorijas, pieeju ūdeņiem, kas ir galvenais faktors dzīves vietas izvēlei.
5. Integrēt dažāda līmeņa apdzīvojuma centrus kopējā funkcionālā tīklā, kas balstīts uz savstarpēju sadarbību un papildinātību.

6. Nodrošināt līdzvērtīgus dzīves apstākļus, labu sasniedzamību un komunikāciju iespējas visos apdzīvojuma centros.
7. Attīstīt rajona pilsētas un ciemus kā apdzīvojuma centrus, un izvērtējot attīstības potenciālu, noteikt to lomu un funkcijas urbānās sistēmas hierarhijā.
8. Nodrošināt rajona apdzīvotajās vietās - pilsētās un ciemos, pievilcīgu vidi gan iedzīvotājiem, gan investoriem, mazināt telpiskās un dzīves līmeņa atšķirības.
9. Veicināt esošo apdzīvojuma centru - pilsētu un ciemu attīstību un dzīvotspēju, koncentrēt tur ekonomiskās aktivitātes, veidot kvalitatīvus mājokļus un pakalpojumus, maksimāli efektīvi izmantojot teritoriju un resursus.
10. Veicināt ārpus apdzīvotajām vietām esošo, izkliedētas dzīvojamās apbūves teritoriju dzīvotspējas paaugstināšanu, uzlabot pieeju pakalpojumiem, inženierkomunikācijām, sabiedriskajam transportam. Ierobežot šādu jaunu apbūves teritoriju veidošanu.
11. Nodrošināt apdzīvotajās vietās iedzīvotājiem daudzveidīgas brīvā laika pavadīšanas iespējas dzīvesvietas tuvumā.

Transporta sistēmas un infrastruktūras attīstības mērķi

1. Veicināt Rīgas rajona integrāciju Baltijas metropoles reģionā, attīstīt multimodālos transporta koridorus - starptautiskas nozīmes autoceļus un dzelzceļu saskaņā ar starptautiskajiem standartiem. Attīstīt visus transporta veidus, veicināt gaisa satiksmes un ūdens transporta attīstību.
2. Veicināt transporta pakalpojumu un loģistikas attīstību, veidojot kombinētos transporta terminālus, kravu sadales un loģistikas centrus. Attīstīt apkalpes infrastruktūras tīklus ap starptautiskās, nacionālās un reģionālās nozīmes ceļiem.
3. Plānot perspektīvās transporta plūsmas, izvēloties optimālākos telpiskos risinājumus, paredzēt jaunus apvedceļus, satiksmes pārvadus un drošu krustojumu izbūvi.
4. Veidot efektīvas un ilgtspējīgas saites starp visu līmeņu apdzīvojuma centriem, attīstīt rajona iekšējo ceļu tīklu, lai nodrošinātu visu apdzīvoto vietu labāku sasniedzamību.
5. Attīstīt efektīvu, vienotu Rīgas reģiona sabiedriskā transporta sistēmu, integrējot dažādus transporta veidus, uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu līmeni.
6. Uzlabot pieeju pakalpojumiem, informācijai, sakariem un darbavietām, veidojot mūsdienu prasībām atbilstošas informācijas sistēmas un augstas kvalitātes infrastruktūru – telekomunikācijas un datu pārraides tīklus. Nodrošināt līdzvērtīgu pieeju informācijas un telekomunikāciju pakalpojumiem visā rajona teritorijā.
7. Veidot Rīgas rajonā videi draudzīgu infrastruktūru un nodrošināt efektīvu, ilgtspējīgu energoapgādi, paredzot arī alternatīvo enerģijas avotu – vēja, ūdens, saules enerģijas, vietējo atjaunojamo energoresursu – koksnes atkritumu, salmu, biogāzes u.c. izmantošanu.
8. Uzlabot ūdens apgādes un atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, nodrošināt iedzīvotājiem augsti kvalitatīvus vides infrastruktūras pakalpojumus.

Atvērtās telpas attīstības mērķi

1. Veicināt dažādotu lauku teritoriju attīstību, kas balstīta uz vietējo potenciālu un resursiem. Atbalstīt ilgtspējīgu lauksaimniecību, stimulējot lauksaimniecības zemju racionālu un daudzveidīgu izmantošanu.
2. Veicināt pilsētu – lauku partnerību, veidot sadarbību starp pilsētām un lauku apvidiem, attīstīt vienotu mazo un vidējo uzņēmumu tīklu.
3. Integrēt kopīgās telpiskās attīstības stratēģijās tos lauku apvidus, kas robežojas ar pilsētām, savlaicīgi saskaņojot intereses un racionāli plānojot zemes izmantošanu.
4. Paredzēt ilgtspējīgu dabas resursu izmantošanu un apsaimniekošanu, aizsargāt vērtīgās augsnes kā lauku attīstības pamatu, novērst piesārņojuma un erozijas riskus.
5. Nodrošināt saprātīgu un ilgtspējīgu ūdens resursu izmantošanu, veicināt integrētu stratēģiju un ūdenstīlpju apsaimniekošanas plānu izstrādi.
6. Veicināt integrētu telpiskās attīstības stratēģiju izstrādāšanu aizsargājamām dabas teritorijām, veidot ekoloģisko tīklojumu un zaļos koridorus starp dabas objektiem un aizsargājamajām teritorijām.
7. Nodrošināt dabas un kultūras mantojuma saglabāšanu, aizsardzību un attīstību, saglabāt un uzturēt visas vēsturiski, estētiski un ekoloģiski nozīmīgās kultūrainavas.
8. Veicināt integrētu stratēģiju un rīcības plānu izstrādi dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai un saglabāšanai, izmantot to kā attīstības potenciālu videi draudzīga tūrisma attīstībai.
9. Uzlabot lauku apdzīvoto vietu dzīvotspēju, attīstīt mazos lauku centrus kā ekonomiskās, sociālās un kultūras dzīves atbalsta punktu, veidot un dažādot pakalpojumus.
10. Saglabāt nesadalītas un neapbūvētas lielās, īpaši vērtīgās lauku zemes lauksaimnieciskās ražošanas vajadzībām.
11. Nodrošināt mežu saglabāšanu un izmantošanu gan mežsaimniecības attīstībai, gan iedzīvotāju rekreācijai.
12. Nodrošināt atvērtajā telpā publiski pieejamas teritorijas iedzīvotāju rekreācijai pie ūdeņiem, uzlabot vides kvalitāti atpūtas zonās.

1.3. Ekonomiskās attīstības virzība

Ekonomiskā attīstība ir svarīgākā sabiedrības attīstības sastāvdaļa, kas nodrošina sabiedrības materiālo pamatu un dod iespēju attīstīt citas dzīves sfēras.

Rīgas rajons ir visapdzīvotākais Latvijas rajons, tur ir visaugstākā ekonomiskā un sabiedriskās dzīves aktivitāte. Rajonā ir augsts izglītības un zinātnes potenciāls, joprojām ir labi priekšnosacījumi visu tautsaimniecības nozaru attīstībai. Rīgas rajona sekmīgu ekonomisko attīstību nosaka galvaspilsētas Rīgas tuvums, kur koncentrētas nacionāla un starptautiska mēroga ekonomiskas, finansu un kultūras aktivitātes, ir kvalitatīvi cilvēkresursi, attīstīta infrastruktūra, izdevīgs transportģeogrāfiskais novietojums un dabas resursi.

Rajona teritorijas plānojums dod to telpisko ietvaru, lai nākotnē visas šīs priekšrocības un resursi tiktu saprātīgi un ilgtspējīgi izmantoti.

Rīgas rajona ekonomiskās attīstības pamatu arī nākotnē veidos rūpniecība, būvniecība, lauksaimniecība, mežsaimniecība, transports, enerģijas ražošana, tūrisms, sakaru un citi daudzveidīgi pakalpojumi.

Zinātne un pētniecība

Rīga un Pierīga ir galvenais Latvijas zinātnes centrs. Arī nākotnē Rīgas rajonā (Salaspils, Olaine, Krimulda, Sigulda, Ulbroka) tiks attīstītas informācijas un komunikācijas tehnoloģijas un programmēšana, organiskā ķīmija, farmācija, biomedicīna, biotehnoloģija, meža un koksnes zinātnes. Šie virzieni arī nākotnē būs Rīgas rajona tautsaimniecības dzinējspēks.

Rūpniecība

Rūpnieciskajā ražošanā turpinās dominēt darba un energoietilpīgas nozares ar augstas pievienotās vērtības gala produktu, kas orientēta uz eksportu; kokapstrāde, ķīmiskā rūpniecība, būvmateriālu un būvkonstrukciju ražošana, pārtikas ražošana un pārstrāde, vieglā rūpniecība.

Rūpniecības izaugsmes galvenie priekšnosacījumi būs tehnoloģiskās atpazīšanas pārvarēšana un to rūpniecības nozaru attīstības veicināšana, kas balstās uz augstām tehnoloģijām un kvalificēta darbaspēka izmantošanu. Rajona interesēs ir panākt stabilas un konkurētspējīgas rūpniecības izveidošanu un profesionālās izglītības piesaņošanu jaunām rūpniecības vajadzībām. Rajonā turpināsies inovatīvo ražošanas nozaru attīstība – informācijas tehnoloģijas, programmatūru ražošanas un datoru komplektēšanas, farmakoloģijas u.c. nozares.

Nākotnē kā ražošanas centri attīstīsies Olaine – ķīmiskā rūpniecība, farmācija, daudznozaru industriālais parks, Vangaži – būvmateriālu un konstrukciju ražošana, Saurieši un Mālpils – būvmateriālu un celtniecības konstrukciju ražošana, metālapstrāde, Salaspils – enerģētika, zinātņu ietilpīga industrija (tehnoloģiskais parks), Ķekava – pārtikas rūpniecība, industriālā putnkopība, Ropaži, Allaži, Mālpils, Inčukalns – kokrūpniecība, un vēl citi centri.

Būvniecība

Rīgas rajonā tuvākajā nākotnē pieaugs būvniecības apjomi, stabilizēsies mājokļu būvniecība, tiks būvēti jauni pakalpojumu un ražošanas objekti, notiks esošās apbūves rekonstrukcija un renovācija. Sagaidāms, ka pieaugs inženierbūvju īpatsvars būvniecības struktūrā – tiks veikta transporta un komunikāciju tīklu, inženiertīklu, energoapgādes tīklu un objektu būvniecība un rekonstrukcija.

Lauksaimniecība

Lauksaimniecības attīstības politikas mērķis ir izveidot to par nozari, kas spētu integrēties Eiropas kopējā tirgū un ražotu pasaules tirgus prasībām atbilstošu produkciju, veiksmīgi konkurējot ar citu valstu produktiem kvalitātes un ražošanas izmaksu jomā.

Rīgas rajonā būs daudzveidīgas lauksaimniecības attīstības iespējas – tiks atbalstīta gan specializācija un lielražošana, gan ekoloģiski tīru pārtikas produktu ražošana un netradicionālo lauksaimniecības nozaru attīstība. Viena no Rīgas rajona ievērojamām priekšrocībām ir lielākā lauksaimniecības produktu patērētāja, Rīgas pilsētas, tiešais tuvums.

Rajona plānojums atbalsta lauksaimnieciskās ražošanas dažādošanu; papildus tradicionālo kultūru audzēšanai attīstīsies tehnisko kultūru audzēšana un pārstrāde, augļkopība, bioloģiskā lauksaimniecība, zvejniecība, zivsaimniecība un lauku tūrisms.

Rajonā tiks veicināta pārtikas rūpniecības attīstība un vietējās lauksaimniecības produktu pārstrādes uzņēmumu kapacitātes palielināšana, piemērojot to ES kvalitātes prasībām.

Rīgas rajonā tiks stiprinātas arī lauksaimniecības zinātnes un selekcijas tradīcijas, atbalstot un veicinot izpēti un selekcijas centru attīstību. Arī specializētās lauksaimniecības mācības iestādes, kas izvietotas lauku centros, veiks nozīmīgu lomu jaunākās informācijas un zināšanu izplatīšanā.

Lauksaimniecības attīstība ir cieši saistīta arī ar kultūrainavu, rekreācijas resursu un vides saglabāšanu. Rajonā tiks attīstītas un atbalstītas gan specializētas lielsaimniecības, gan vidējās un mazās lauku saimniecības ar daudzveidīgu profilu un saimniekošanas veidu, gan atsevišķas viensētas.

Pakalpojumi

Rīgas rajonā turpinās attīstīties visdažādākie pakalpojumi – tirdzniecība, finanšu pakalpojumi, darījumu centri un citi pakalpojumu veidi. Pieaugot ekonomiskajām aktivitātēm, radīsies pieprasījums pēc jauniem pakalpojumu veidiem, kas saistīti ar tehnisko progresu un iedzīvotāju dzīves līmeņa pieaugumu.

Rajonā ir labas iespējas transporta un loģistikas pakalpojumu attīstībai, kas turpinās veidoties transporta maģistrāļu tuvumā.

Tūrisms

Tūrisms kā tautsaimniecības nozare iegūs arvien stabilāku un nozīmīgāku vietu ekonomiskajā attīstībā. Tas ietver un apvieno ļoti daudzveidīgus pakalpojumus, tādējādi kļūstot par nozari, kas palielina darba vietu skaitu, papildinot vietējo pašvaldību ieņēmumus. Tūrisma attīstība stimulēs arī mazo un vidējo uzņēmumu attīstību citās, ar tūrisma netieši saistītās jomās, veicinās vietējo ražojumu noietu.

2. AUGSTĀKA LĪMEŅA PLĀNOŠANAS DOKUMENTU VADLĪNJAS

2.1. Eiropas telpiskās plānošanas dokumenti

2.1.1. Eiropas telpiskās attīstības perspektīva

“Eiropas telpiskās attīstības perspektīva”¹ (ETAP) ir Eiropas Komisijas apstiprinātais rekomendējošu vadlīniju dokuments. Eiropas telpas veidošanai tas izvirza šādus galvenos telpiskās attīstības modeļus un principus:

- *policentriskā attīstība* - ETAP nozīmīgākā telpiskās attīstības koncepcija, kas vērsta uz teritoriālās izlīdzinātības (kohēzijas) sasniegšanu. Šo modeli ieteikts izmantot veidojot vietējas, reģionālas, nacionālas, transnacionālas apdzīvojamības sistēmas, uzskatot, ka policentriskas urbānās sistēmas ir efektīvākas, ilgtspējīgākas un vairāk nodrošinātas Eiropas reģionu ekonomikas un sociālās izlīdzinātības sasniegšanai;
- *sadarbība (partnerattiecības)*- pilsētu un lauku sadarbības nepieciešamība kā priekšnosacījums maksimāli efektīvai esošo resursu, galvenokārt infrastruktūras izmantošanai visos līmeņos – vietējā, reģionālā, pārrobežu, transnacionālā;
- *integrācija* – dažādu infrastruktūras sistēmu savstarpēja integrēta veidošana gan vietējo un nacionālo apdzīvojamības sistēmu līmenī, gan transnacionālā līmenī, sadarbojoties viena reģiona valstīm vai pierobežas pašvaldībām;
- *sasniedzamības paaugstināšana* – balstoties galvenokārt uz sabiedriskā transporta lomas pieaugumu visos līmeņos, sākot no vietējā līdz transnacionālam.

Eiropas telpiskās attīstības perspektīvas nostādņu detalizācija un konkrētu ieteikumu izstrādāšana notiek projekta *ESPON*² ietvaros. Projekta pirmais publicētais ziņojums satur ieteikumus Eiropas nākotnes telpiskās struktūras veidošanai un uzmetumus vēlāmai policentriskai urbānai struktūrai.

Baltijas jūras telpā ir noteikti četri galvenie izaugsmes areāli³, tajā skaitā arī Rīgas areāls. Lai šo statusu iegūtu, nākotnē ir ievērojami jāpaaugstina Rīgas potenciāls. Latvijai, kā ES dalībvalstij ir jārespektē ETAP ieteikumi.

2.1.2. Agenda Baltic 21

Baltijas jūras valstu reģionālajā un vides politikā nozīmīgākais dokuments ilgtspējības principu ieviešanā ir *Agenda Baltic 21* - Baltijas jūras reģiona dienaskārtība 21.gadsimtam. Tas izstrādāts saskaņā ar globālo *Agenda 21*⁴, kuru Latvija, kā ANO dalībvalsts, ir atzinusi.

Agenda Baltic 21 satur ieteikumus plānošanas jomā, kur galvenie attiecībā uz telpisko plānošanu ir sekojoši;

- virzot ekonomisko un sociālo attīstību, vienlaikus ir jānodrošina dabas vides un kultūras mantojuma aizsardzība un saglabāšana;
- plānošanas procesā ir jānodrošina sabiedrības iesaistīšana, jārespektē savstarpējas partnerības un pakārtotības principi;
- jāveicina katra no reģiona apvidiem konkurētspēja ES un pasaulē, vienlaikus veicinot sociālo un ekonomisko apstākļu izlīdzināšanos starp vairāk un mazāk veiksmīgiem apvidiem, kā arī starp pilsētām un laukiem.

¹ ESDP, *European Spatial Development Perspective*, Eiropas komisijas oficiāla publikācija, 1999, 19.lpp.

² ESPON, *European Spatial Planning and Observatory Network*, I ziņojums, 2004.

³ Metropolitan European Growth Areas (MEGA).

⁴ 1992.gada Apvienoto nāciju Vides attīstības konferences noslēguma dokuments.

2.1.3. *Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru (VASAB)*

Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru (VASAB) ir projekts, kas uzsākts kā Agenda Baltic 21 papildinājums, lai iezīmētu ilgtspējīgu vides attīstību atbalstošas plānošanas vadlīnijas. Tas ir attīstījies par pastāvīgi darbojošos institūciju, kas izstrādājusi un ierosinājusi virkni savu un arī *Interreg IIIB* ietvaros īstenotu projektu⁵. Baltijas jūras reģiona attīstības iespējas un principi plašā kontekstā ir apskatīti *VASAB-2010 (1994) un VASAB-2010+ (2001)*. *VASAB* galvenā loma ir savstarpēja Baltijas jūras valstu telpiskās attīstības politiku saskaņošana un to sasaiste ar ES politikas nostādnēm.

VASAB-2010 izstrādāja priekšlikumus policentriska Baltijas jūras telpas pilsētu tīkla attīstībai tā augstākā karkasa līmenī un norādīja nepieciešamību stiprināt pilsētu – lauku saikni vēl pirms ETAP publicēšanas. Šajos ieteikumos Baltijas reģiona pilsētu tīkla karkasā ir iekļauta arī Rīga kā Eiropas pilsēta, Liepāja kā Baltijas jūras reģiona pilsēta un Daugavpils kā pārrobežu nozīmes centrs.

VASAB-2010 rekomendē veidot sistēmu, kas:

- būtu konkurētspējīga un spētu radīt pievienoto vērtību, sadarbojoties Baltijas jūras reģionā un Eiropas telpā;
- spētu nodrošināt Baltijas jūras reģiona telpisko līdzsvarotību;
- spētu nodrošināt tādu saikni starp pilsētām un lauku teritorijām, kas veicinātu un atbalstītu tautsaimniecību un vides sabalansētību lauku reģionos;
- piedāvātu pievilcīgu vidi iedzīvotājiem un investoriem.

VASAB-2010+ (2001) detalizē *VASAB-2010* nostādnes un analizē telpiskās struktūras, sociālās un ekonomiskās, vides un dabas vides jautājumus.

Šajā dokumentā atzīmēts, ka Baltijas jūras reģionā ir jāpaaugstina urbāno reģionu konkurētspēja, jānovērš attīstības koncentrēšanās tikai atsevišķos urbānajos centros.

VASAB-2010+ nosaka, ka jāveicina monocentrisko urbāno struktūru pārveide decentralizētās, attīstot spēcīgas publiskās transporta sistēmas, jāierobežo pilsētu „izplešanās” (*urban sprawl*), jāstiprina pilsētu spēja darboties izaugsmes veicinātāju lomā lauku areālos, jāveido saikne starp dabas un vides aizsardzības prasībām un attīstības prioritāro virzienu pasākumiem.

2.1.4. *Baltijas Paletes*

Baltijas Paletes projekts (1999-2000) izstrādāts kā Baltijas jūras centrālajā daļā atrodošos galvaspilsētu reģionu – Stokholmas, Helsinku, Sankt - Pēterburgas, Tallinas un Rīgas reģionu sadarbības tīklojuma kopīgs lolojums. Ir izstrādāta rīcības programma, kas paredz vienotu pieeju infrastruktūras attīstības, telpiskās plānošanas, vides aizsardzības un ekonomikas attīstības jautājumu risināšanai.

Baltijas Paletes tīklojuma ietvaros ir izstrādāts projekts “*Baltijas Paletes II*” (2004), kurā viens no sešiem apakšprojektiem ir *policentriskā platforma*. Tam ir tieša saistība ar Rīgas rajona telpisko plānojumu. Policentrisma idejas pamatojumā norādīts, ka:

- policentriska attīstība uzlabo un rada priekšnosacījumus uzņēmumu attīstībai, jo veido vidi, kas samazina ar transportu, informāciju, kontaktiem, mārketingu, tirdzniecību, sakariem saistītas izmaksas, kā arī veicina ekonomikas specializēšanos;
- policentriska attīstība veicina reģionu līdzsvarotu izaugsmi, ilgtspējīgas sociālās, ekonomiskās un vides veidošanos. Apvienojot vairāku mazāku centru aktivitāti, darbojoties tīklojumos un piesaistot plašāku ģeogrāfisku telpu, iespējams nodrošināt efektīvākus sociālos pakalpojumus, transporta infrastruktūru.

⁵ Projekti *VASAB 2010+*, *Matros* (jūras transporta), *SuPortNet* (jahtu ostu), *USON* (pilsētu sistēmas un tīklojums).

Projektā ir apskatīti visu Baltijas Paletes tīklojumā iesaistīto metropoļu reģionu policentriskās attīstības modeļi. Rīgas reģions tajā skatīts kā piemērs morfoloģiski monocentriskas struktūras ar monocentriskām saitēm un hierarhiskiem apakšcentriem, pārveidošanai par policentriski strukturētu reģionu.

Rīgas rajona padome 1999. – 2000. gados piedalījās Interreg IIC/PHARE kopīgajā pārrobežu plānošanas projektā “Baltijas Palete”. Projekta Stokholmas noslēguma konferences deklarācijā, ir izstrādātas galvenās turpmākās sadarbības jomas: daudzcentru apdzīvojama struktūras attīstība, transporta infrastruktūras attīstība, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšana un tūrisma attīstība, informācijas tehnoloģiju attīstība u.c.

Projektā publicētais modelis izstrādāts, pārveidojot un papildinot Rīgas rajona plānojuma priekšlikumu. *Baltijas Paletes II* priekšlikums par iespējamo Rīgas reģiona policentrisko attīstību ir izmantots, izstrādājot Rīgas reģiona telpiskās attīstības perspektīvu (2007).

2.2.Nacionāla līmeņa plānošanas dokumenti

2.2.1. Nacionālais attīstības plāns

Nacionālais attīstības plāns (NAP) (2007 – 2013) ir plānošanas dokuments, kas nosaka Latvijas galvenos attīstības virzienus un parāda valsts un sabiedrības svarīgākos uzdevumus ceļā uz tālāku mērķi.

NAP iezīmē vairākus pagriezienus:

- attieksmē, jo meklē atbildes uz visai Latvijas tautai nozīmīgiem jautājumiem: Kādam būt Latvijai? Kā nodrošināt valsts konkurētspēju? Kādam būt cilvēkam – Latvijas nākotnes veidotājam?
- plānošanā, jo pamatojas uz ilgtermiņa mērķi un nosaka vidēja termiņa stratēģiju šī mērķa sasniegšanai;
- sabiedrības līdzdalībā, jo veicina vienotas izpratnes veidošanos un visas sabiedrības iesaistīšanos.

Nacionālā attīstības plāna stratēģiskais mērķis un prioritātes ir:

- izglītība un zināšanas tautsaimniecības izaugsmei un tehnoloģiskai izcilībai;
- izglītots un radošs cilvēks;
- uzņēmumu tehnoloģiskā izcilība un elastība;
- zinātnes un pētniecības attīstība.

Tiek paredzēts, ka turpmākajos septiņos gados NAP darbības laikā ir jāpanāk lūzums izglītībā, zinātnē un ražošanā, lai veidotos stabils intelektuālais un materiālais pamats cilvēku dzīves kvalitātes pakāpeniskam pieaugumam Latvijā.

2.2.2.Nacionālais plānojums

Nacionālais plānojums pašlaik vēl nav izstrādāts. Saistoša dokumenta spēku ir ieguvušas vienīgi tā atsevišķas sadaļas - priekšlikumi par nacionālas nozīmes lauksaimniecības teritorijām, kas pieņemti kā Ministru kabineta noteikumi ”Par nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemēm”

2.3. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti

Rīgas reģionā ir izstrādāti trīs attīstības plānošanas dokumenti – Rīgas reģiona attīstības stratēģija (2000.gadā), Rīgas reģiona attīstības programma un Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas plānojums) 2007. gadā. Šie dokumenti ir saistoši, izstrādājot Rīgas rajona teritorijas plānojumu.

2.3.1. Rīgas reģiona attīstības stratēģija (2000)

Rīgas reģiona attīstības stratēģija nosaka trīs galvenos attīstības virzienus, kuros jāizmanto attīstības pozitīvās ievirzes un jāievērtē nelabvēlīgās ietekmes. Šie attīstības virzieni ir:

- integrēta attīstība un konkurētspēja, kas nozīmē Rīgas reģiona attīstību par strauji augošu metropoles reģionu ar starptautisku ietekmi.;
- ilgtspējīga attīstība, kas nozīmē iekšējas spēcīgas funkcionālas telpas veidošanos ar ilgtspējīgu tautsaimniecību un augsti kvalitatīvu dzīves vidi;
- augsta dzīves kvalitāte, kas nozīmē nodrošinājumu ar kvalitatīvu mājokli, efektīvu sabiedriskā transporta sistēmu, ērtu sasniedzamību, pieeju izglītībai, kvalitatīviem pakalpojumiem un modernām komunikācijām, saglabātu kultūrvēsturisko vidi un izkoptām unikālām ainavām.

2.3.2. Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums (2006-2026)

Rīgas plānošanas reģiona telpiskās attīstības izvēlēta stratēģija nosaka galvenos telpiskās struktūras attīstības virzienus.

Lai veidotu telpisko karkasu, kas veicinātu ekonomisko un sociālo mērķu īstenošanu iespējami īsākā laikā un ar mazāku līdzekļu patēriņu, Rīgas reģiona teritorijas plānojumā izvēlēti trīs prioritāri telpiskās struktūras attīstības virzieni:

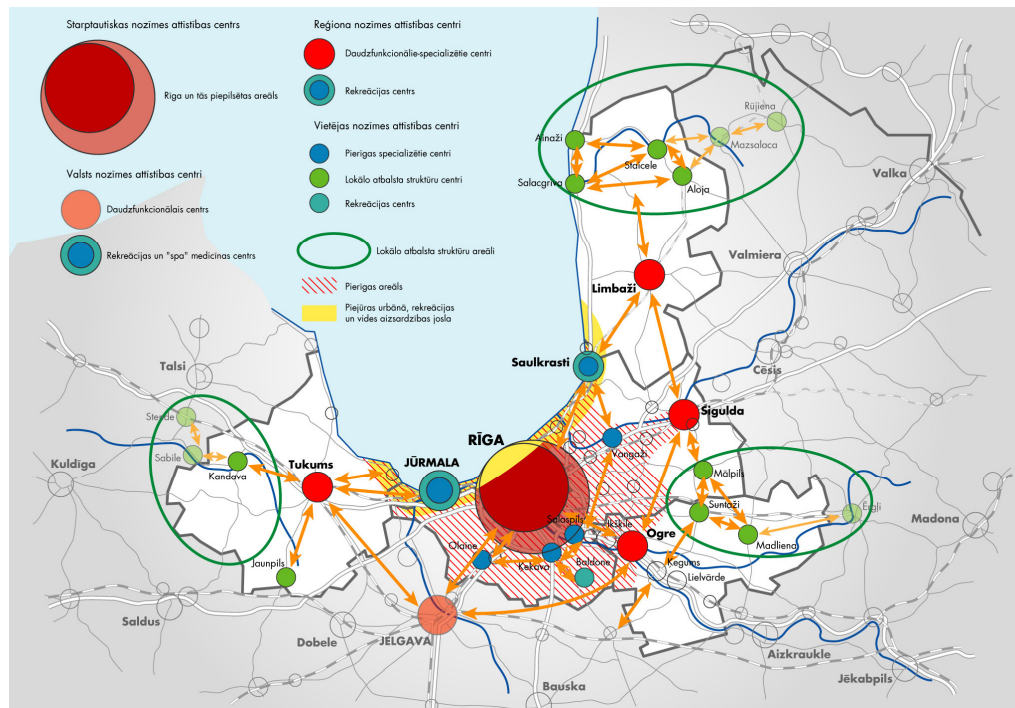
- saliedēts un policentrisks apdzīvojums,
- augstas kvalitātes infrastruktūra un satiksme,
- dinamiski lauku areāli un kvalitatīva vide.

Reģiona apdzīvojuma attīstība

Rīgas reģiona teritorijas plānojums nosaka, ka reģiona potenciāla straujāku augšanu veicinās spēcīga un telpiski saliedēta sistēma, kurā ar Rīgu kā dominējošo centru, attīstīsies citi apdzīvojuma centri, katrs ar noteiktām funkcijām un lomu. Tos savstarpēji sasaista transporta infrastruktūra – dzelzeļš un autoceļu tīkls, nodrošinot saliedētās apdzīvojuma sistēmas saites. (skatīt 2.1.attēlu).

Reģiona plānojums nosaka, ka reģiona apdzīvojuma mugurkauls ir saliedēts atbalsta karkasa pilsētu tīkls, kas tiek veidots kā policentriska struktūra. Tas ietver dažāda lieluma apdzīvotas vietas. Policentriskā karkasa galvenais mezgls ir Rīga, bet pārējo karkasa mezglu punktu izvietojumu telpā iezīmē transporta maģistrāles, kas starveidīgi satek Rīgā un tās savienojoshi loki.

Reģiona plānojums izdala Pierīgas areālu, uzsverot tās īpašo lomu un iezīmējot Pierīgas telpu. Tās nosacītās robežas ietver Rīgas pilsētu apliecošo dabas kompleksu loku – Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas telpu (sk.3.6.att.). Pierīga arī ietver Piejūras urbāno, vides aizsardzības un rekreācijas joslu, kas izvietojas gar Rīgas jūras līča piekrasti uz DR un ZA no Rīgas robežas, DR ietverot Jūrmalas pilsētu un Tukuma rajona teritoriju līdz pat Ragaciemam, ZA – Rīgas rajona teritoriju līdz Skulteī. Pierīgā ietilpst arī Rīgas piepilsētas zona - blīvi apbūvētas, Rīgai piegulošas teritorijas, kurās tiek turpināta pilsētas veida apbūve un veidota kopīga infrastruktūra.



2.1.attēls. **Rīgas reģiona apdzīvojuma perspektīvā telpiskā struktūra**

Avots: (Rīgas plānošanas reģiona telpiskais plānojums – II Perspektīva 2007.)

Policentriskā karkasa ietvaros reģionā tiek izdalītas trīs veidu telpiskās vienības:

- Pierīga, kas ietver arī Rīgas piepilsētas areālu;
- Reģiona nozīmes pilsētu loks;
- Reģiona lauku nomalēs izveidojušās ziemeļu, austrumu un rietumu lokālās atbalsta struktūras.

Reģiona plānojums nosaka, ka veidojot policentrisku atbalsta karkasu jāievēro šādi ilgtermiņa veicinošie principi:

- tajās teritorijās, kur ir pieejamas apbūvētas, bet nepietiekami efektīvi izmantotas platības, tiek ierobežota līdz šim neapbūvētu zemesgabalu apguve būvniecībai;
- netiek pieļauta vienlaidus apbūves veidošanās gar ceļiem, sapludinot neapbūvētu platību šķirtas apdzīvotas vietas nepārtrauktā apbūves joslā;
- netiek pieļauta "pilsētu atlūzu" apbūves veidošana;
- attīstāmo ceļu trases, īpaši veidojot lokus, tiek nospraustas, pēc iespējas izmantojot esošo ceļu trases. Sektoru iekšpusē pastāvošie ceļi tiek diferencēti pēc to nozīmes jaunajā sistēmā, atbilstoši veidojot to pieslēgumus lokiem.

Apdzīvoto vietu attīstība

Reģiona plānojumā ir vērtētas apdzīvoto vietu attīstības iespējas, apskatot to sagatavotību policentriskās struktūras ietvaros veikt noteiktus pienākumus un specializēties noteiktos virzienos. Ir noteikti centru līmeņi, izvēlēti specializācijas virzieni atbilstoši Latvijas attīstības stratēģisko dokumentu nostādnēm.

Starptautiska līmeņa centrs ir **Rīga** - Eiropas nozīmes metropole un Latvijas galvaspilsēta.

Nacionāla līmeņa centrs ir Jūrmala – valsts nozīmes rekreācijas un „spa” medicīnas centrs.

Reģionālā līmeņa centri

Reģionāla nozīme tiek piešķirta pilsētām, kuras pašreiz pilda lauku administratīvā rajona centru funkcijas un veido reģiona ārējo loku. To potenciāls ievērojami pārsniedz pārējo reģiona pilsētu potenciālu, pie tam tās ar apkārtējiem lauku apvidiem saista noturīgas un daudzveidīgas saiknes.

Reģiona plānojums nosaka, ka pamatojoties uz pilsētas straujo izaugsmi **Sigulda** pielīdzināta trim reģiona līmeņa pilsētām - Tukumam, Ogresi un Limbažiem, kas pilda rajona centra funkcijas. Kā Siguldas pilsētas perspektīvās pamatfunkcijas tiek noteiktas – pārvalde, pakalpojumi, darījumi, tūrisms, sports, pētniecība, kā arī iedzīvotāju pasīvās dzīvesvietas funkcijas. Siguldas speciālā loma būs starptautiskas un nacionālas nozīmes tūrisma un sporta centrs, konferenču norises vieta u.tml.

Vietēja līmeņa apdzīvojuma centri

Reģiona plānojums nosaka, ka *vietēja līmeņa apdzīvojuma centri* ir vietējas pilsētas, ciemu un lokālās atbalsta struktūras. veido reģiona iekšējo loku. Rīgas rajonā tās ir **Salaspils, Olaine, Baldone, Vangaži, Saulkrasti, Mālpils**.

Pārējās apdzīvotās vietas

Reģiona plānojums paredz, ka mazās pilsētas un lielie lauku ciemi darbosies kā papildus pakalpojumu atbalsta un darba vietu centri, kam ir teritoriāli un funkcionāli ierobežota ietekme.

Reģiona plānojumā netiek prognozēta citu jaunu apdzīvoto vietu attīstība, kam varētu būt plašāku vērā ņemama ietekme uz apkārtnes lauku teritorijā.

Reģiona plānojums veicinās viensētu un esošo viensētu grupu pastāvēšanu zemnieku vai piemājas saimniecību centru statusā. Viensētas vienlaikus kalpos kā ģimenes mājvieta un varēs piedāvāt arī pakalpojumus atpūtniekiem.

„Sezonas ciemu”- dārzkopības sabiedrību un vasarnīcu ciemu iespējas pārtapt par pastāvīgi apdzīvotām apmetnēm būs jāizvērtē katrai apmetnei individuāli, ņemot vērā iespējas nodrošināt centralizētas ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas sistēmas, kā arī ielu tīkla izbūves iespējas.

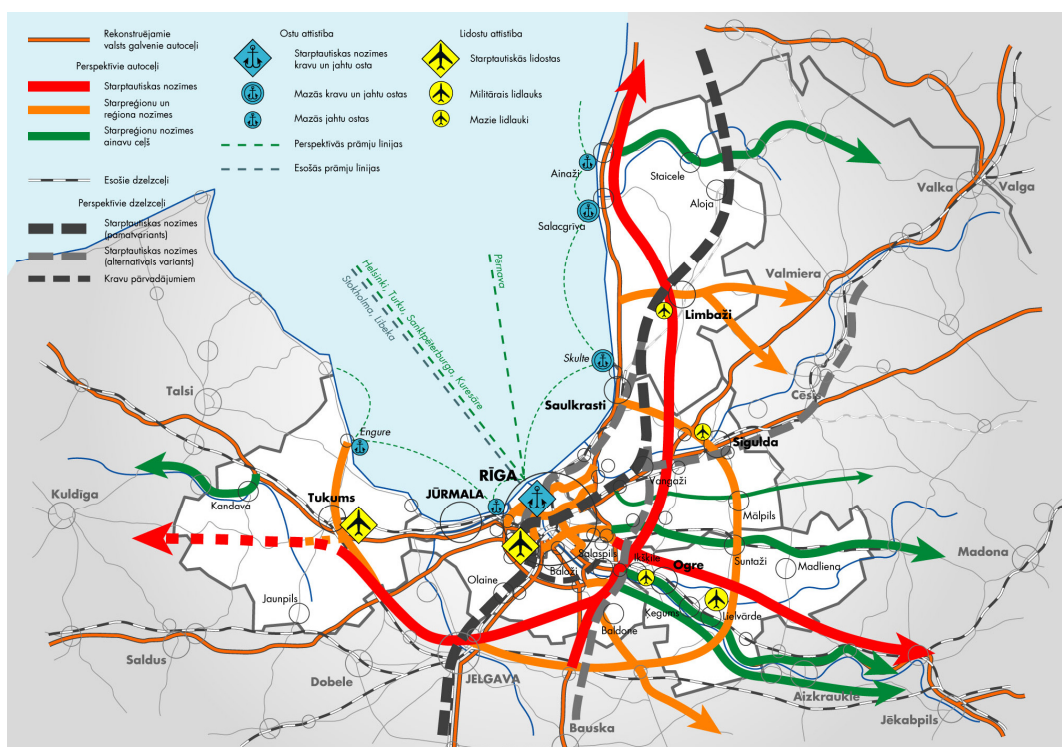
Arī „atlūzu ciemu”- pēdējo gadu laikā tapušo savrupmāju ciemu un māju grupu attīstības iespējas būs jāizvērtē katrai atsevišķai apmetnei, kompleksi skatot katras ietekmi uz prioritāro teritorijas izmantošanas veidu piepilsētas areālā, dabas vidi, apkārtējās vides labiekārtojuma līmeni un inženierinfrastruktūras esamību.

Reģiona infrastruktūra un sasniedzamība

Reģiona plānojums paredz izveidot ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas nodrošinātu labu sasniedzamību, vienlīdzīgu pieeju pakalpojumiem un efektīvu sabiedriskā transporta sistēmu.

Reģiona plānojums paredz transporta sistēmas ciešāku integrāciju Trans-Eiropas transporta sistēmā, uzlabot reģiona starptautisko sasniedzamību, attīstīt dažādus transporta veidus.

Reģiona perspektīvā transporta infrastruktūra skatāma 2.2.attēlā.



2.2. attēls. **Rīgas reģiona perspektīvā transporta infrastruktūra**
Avots: (Rīgas plānošanas reģiona telpiskais plānojums – II Perspektīva 2007.)

Autoceļu infrastruktūra un sasniedzamība

Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums paredz, ka prioritāri jāuzlabo autoceļu kvalitātes infrastruktūra un satiksmes drošība. Lai nodrošinātu visu reģionālas nozīmes centru sasniedzamību, kā prioritāte tiek plānota Limbažu sasniedzamības uzlabošana.

Lai veicinātu reģiona policentrisku attīstību, reģiona plānojums paredz veidot lokveida saites attīstot jaunu starpreģionālas nozīmes lokveida autoceļu, kas savienos Enguri – Tukumu – Jelgavu – Iecavu – Ķegumu – Suntažus – Mālpili – Siguldu – Saulkrastus. Tas saistīs radiālos valsts galvenos autoceļus un kalpos kā pievedceļš starptautiskas nozīmes autoceļiem un veicinās lauku teritoriju attīstību. Lokveida autoceļam būs nozīmīga loma Rīgas pilsētas atslogošanai no tranzīta. Tāpat Rīgas reģiona plānojums atbalsta jaunas starptautiskas nozīmes transporta koridora attīstību, kas pāri Daugavai pie Tīnūžiem savienotos ar perspektīvo Latgales ātrsatiksmes autoceļu un tālāk uz ziemeļiem virzītos kā VIA Baltica tranzīta autoceļš, nodalot no VIA Baltica Turistica piekrastē. (punkts 3.2.3.4. *Transporta struktūras attīstības perspektīva* 35.lpp.) Jauno autoceļu izveide veicinātu jaunu attīstības centru veidošanos rajona perifērijā (jaunMālpils, jaunSuntaži, jaunVecumnieki.)

Rīgas reģiona plānojums atbalsta pārējo Latvijas plānošanas reģionu priekšlikumus stiprināt saites ar šo reģionu attīstības centriem. Tā piemēram, autoceļa P89 Rīga – Vecumnieki – Nereta – Aknīste – Daugavpils, rekonstrukcija ļaus ievērojami samazināt laiku Daugavpils sasniegšanai gar Daugavas kreiso krastu, atslogojot autoceļu A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) labajā krastā.

Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums iesaka veidot ainavu ceļus, perspektīvā paredzot tos pamatā vietējam transportam. (punkts 3.2.3.4. *Transporta struktūras attīstības perspektīva* 36.lpp.)

Tā piemēram, autoceļš P4 Rīga – Ērgļi – Madona, P3 Rīga – Mālpils – Nītaure – Vecpiebalga, saistīs Rīgu ar Vidzemes tūrisma areālu, bet autoceļš A6 (Rīga – Daugavpils) un P 85 (Rīga – Jaunjelgava – Jēkabpils) apkalpos Daugavas tūrisma telpu.

Dzelzceļa infrastruktūra

Reģiona plānojums nosaka, ka nākotnē viens no perspektīvākiem transporta veidiem būs dzelzceļš gan no drošības, gan ekoloģiskā viedokļa.

Reģiona plānojums atbalsta **Rail Baltica** būvniecības projektu. Rīgas reģiona interesēs ir saglabāt no Rīgas izejošo sazaroto radiālo dzelzceļa tīklu un infrastruktūru.

Rīgas reģiona plānojums atbalsta citu reģionu priekšlikumus dzelzceļa sistēmas attīstībai – lai veicinātu vājāko perifērijas teritoriju izaugsmi, Vidzemes tūrisma areālu sasniedzamību, vitāli svarīga ir dzelzceļa līnijas Rīga – Ērgļi rekonstrukcija. Reģiona plānojums paredz, ka piepilsētas dzelzceļš kalpos kā Rīgas reģiona sabiedriskā transporta mugurkauls. Tiek plānots rekonstruēt un attīstīt sazaroto piepilsētas elektrificētā dzelzceļa tīklu prioritāri līnijās Rīga- Sigulda un tālākā nākotnē Skulte – Limbaži.

Ostas

Rīgas reģiona plānojums nosaka, ka ostas ir ievērojams reģiona attīstības resurss. Tiks attīstīta gan Rīgas osta, gan reģiona mazās ostas, tai skaitā Skultes osta, gan kā kravu, gan jahtu osta.

Reģiona plānojums paredz atjaunot un paplašināt mazo kuģīšu satiksmi Pierīgas ūdeņos, kā arī atklāt jaunas nelielo ātrgaitas prāmju līnijas, kas saistītu Rīgu, Jūrmalu un citus tūrisma centrus Baltijas jūras piekrastē.

Lidosta

Starptautiskajai lidostai „Rīga” attīstot starptautiskos pārvadājumus gan Rietumu, gan Austrumu virzienā, palielināsies tiešo un tranzītlidojumu iespējas. Reģiona plānojums nosaka, ka veicot vietējo pašvaldību teritorijas plānošanu, ir jāņem vērā lidostas esošā skrejceļa paaugstinātā skaņas līmeņa diskomforta zona piegulošajās teritorijās, kā arī otrā skrejceļa izbūves iecere, ierobežojot dzīvojamo apbūvi šajās zonās.

Velo infrastruktūra

Rīgas reģiona plānojums paredz reģionā izveidot velociņu tīklu ar atbalsta infrastruktūru, kas būtu sasaistīts ar gan ar Eiropas Savienības Eiro Velo 10 un 11 velomaršrutiem, gan integrētu Rīgas pilsētas un Jūrmalas pilsētas velotrases nacionālā un reģionālā līmenī.

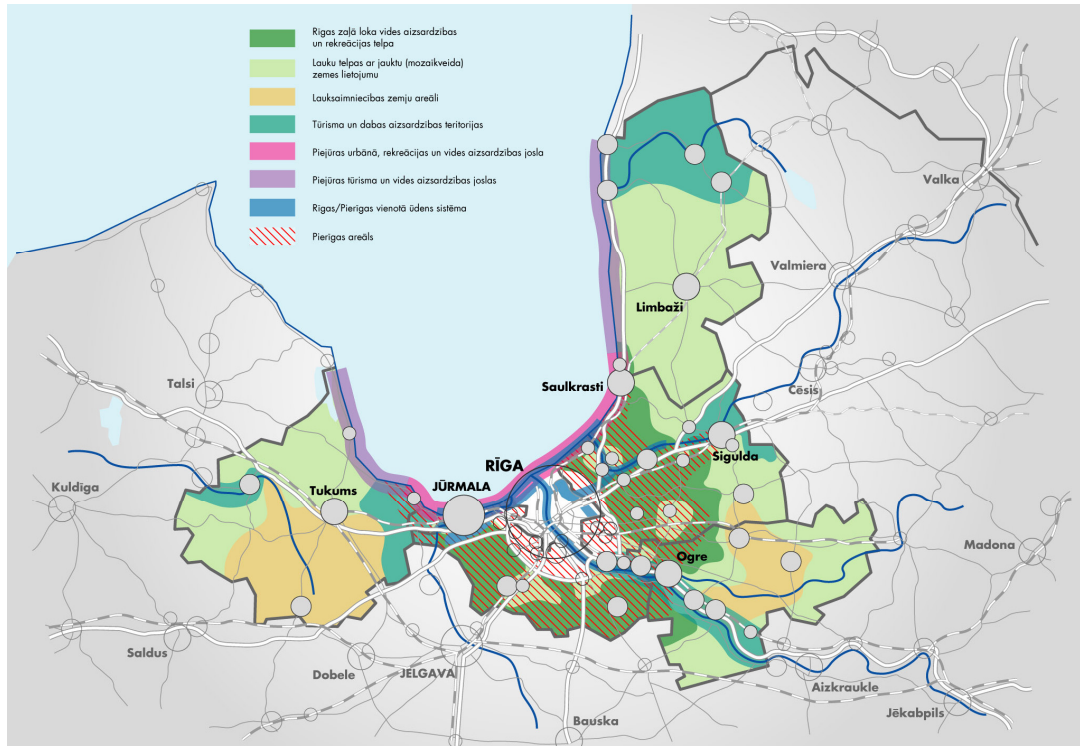
Sabiedriskās satiksmes attīstības perspektīva

Perspektīvā veidojamā reģiona daudzcentru telpiskā struktūra būs ļoti piemērota dzelzceļa satiksmei. Reģiona plānojums paredz, ka piepilsētas dzelzceļš kalpos kā reģiona pasažieru transporta mugurkauls, to intensīvi izmantojot arī kā Rīgas pilsētas iekšējo transportu. Maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu reģiona plānojums kā prioritāros nosaka pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu. Lai uzlabotu starpreģionālo sabiedrisko transportu, plānojums paredz, ka plānošanas reģionu kopējās interesēs ir nepieciešams risināt reģionu sabiedriskā transporta sistēmu savstarpējo sasaisti. Tiks veidots savstarpēji saskaņots dzelzceļa un autobusu eksprešu tīkls. Tas veicinās mobilitātes pieaugumu, sastrēgumu samazinājumu un vides kvalitātes uzlabošanu.

Reģiona lauku (atvērtās) telpas perspektīvā attīstība

Rīgas reģiona plānojums paredz, ka reģiona lauku teritorijas būs ekonomiski un sociāli vitālas ar pievilcīgu dzīves vidi iedzīvotājiem, atpūtniekiem un tūristiem, tur tiks saglabātas dabas un kultūras vērtības un racionāli izmantoti resursi.

Rīgas reģionā atvērtās telpas perspektīvā telpiskā struktūra skatāma 2.3. attēlā.



2.3.attēls. Rīgas reģiona Lauku (atvērtās) telpas perspektīvā telpiskā struktūra

Avots: (Rīgas plānošanas reģiona telpiskais plānojums – II Perspektīva 2007.)

Rīgas reģiona plānojumā ir izdalīti funkcionāli un telpiski nozīmīgākie lauku (atvērtās) telpas areāli, kas svarīgi reģiona attīstībai. Areālu noteikšana pamatota uz attīstības resursiem, teritoriju raksturu un perspektīvā optimālāko saimniecisko darbību. Tajos paredzētās funkcijas būs prioritāras, bet pārējās pakārtotas, lai nekonfliktētu un neapdraudētu prioritāro funkciju īstenošanu. Rīgas reģiona telpiskajā plānojumā Rīgas rajona lauku (atvērtā) telpa ir iedalīta šādos areālos:

- lauksaimniecības zemju areālos;
- lauku telpās ar jauktu mozaikveida zemes lietojumu un dažādu saimniecisko darbību;
- rekreācijas/tūrisma un dabas vides aizsardzības areālos, kas iedalītas vairākās apakštelpās/areālos:
 - tūrisma un dabas aizsardzības teritorijas,
 - Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas telpa,
 - Rīgas jūras līča piekraste – piejūras, kurā ietilpst piejūras urbānā, rekreācijas un vides aizsardzības josla un piejūras urbānā, rekreācijas un vides aizsardzības josla,
 - Rīgas/Pierīgas vienotā ūdens sistēma,
 - upju ielejas.

Reģiona plānojumā šiem areāliem ir noteikti prioritārie attīstības virzieni un ierobežojumi, kā arī dotas vadlīnijas telpiskās struktūras veidošanai.

3. RĪGAS RAJONA TELPISKĀS ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA

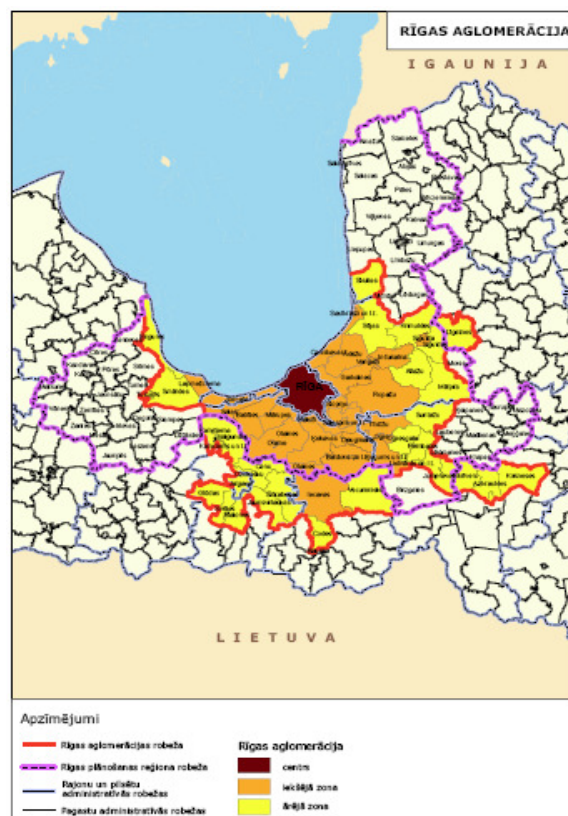
Rajona teritorijas plānojums nosaka trīs galveno telpiskās struktūras elementu - apdzīvojuma, infrastruktūras un atvērtās telpas attīstības virzienus un vadlīnijas.

Pašreizējā Pierīgas stihiskā attīstība un haotiskā apbūve, kas orientēta uz īstermiņa mērķiem un kalpo īpašuma tirgus attīstībai, ir apliecinājums tam, ka rajona plānojumā nepieciešams izstrādāt un noteikt tādus apbūves plānošanas un attīstības principus, kādi tie jau ir pārbaudīti un tiek piemēroti citur pasaulē. Šie principi ir definēti gan Eiropas telpiskās plānošanas dokumentu vadlīnijās, gan Rīgas reģiona telpiskajā (teritorijas) plānojumā, līdz ar to ir saistoši arī rajona plānojumā.

Rīgas rajona ekonomiskā, sociālā un telpiskā attīstība notiek ciešā saistībā un savstarpējā mijiedarbībā ar Rīgas pilsētu un to nevar apskatīt izolēti no procesiem Baltijas jūras reģionā. Rajona plānojums paredz veidot Rīgas rajonu kā līdzvērtīgu un augsti attīstītu Eiropas nozīmes metropoles reģiona sastāvdaļu, ar savu identitāti un vērtībām, kvalitatīvu vidi dzīvei, darbam, atpūtai.

3. 1. Apdzīvojuma attīstība

Viss Rīgas rajons atrodas Rīgas aglomerācijā, kas pēc savas struktūras ir izteikti monocentriska, jo Rīga ir dominējošais centrs. Pieaugot Rīgas, kā starptautiskā transporta mezgla lomai, tās ietekme nākotnē vēl vairāk pastiprināsies. Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā ir salīdzinātas Rīgas aglomerācijas robežas 1995.gadā un 2004.gadā, un secināts, ka Rīgas aglomerācijas teritorija ir pieaugusi par 14% bet iedzīvotāju skaits par 1,5% . Sagaidāms, ka šī tendence turpināsies aizvien straujāk.



3.1.attēls. Rīgas aglomerācija

Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam

Rīgas pilsētas attīstības plānā ir noteikts, ka jāierobežo pilsētas izplešanās ārpus tās administratīvajām robežām, taču Pierīgas pašvaldību zemes politikas trūkums ir novedis pie situācijas, ka jau tagad faktiski Rīgas pilsētas morfoloģiskā robeža tālu pārsniedz tās administratīvās robežas. Pilsētas tipa apbūves izplešanās turpinās lineāri gar galvenajiem autoceļiem, kā tas ir Ķekavas, Olaines un Babītes pagastos, gan arī radiāli segmentos starp galvenajiem transporta koridoriem, kā Mārupes pagastā un Stopiņu novadā. Jaunās apbūves teritorijas pārsvarā tiek attīstītas kā monofunkcionālas savrupmāju dzīvojamās teritorijas, bez pietiekoša nodrošinājuma ar sabiedrisko transportu un pakalpojumiem. Pašlaik tām ir tikai viena funkcija - dzīvojamā apbūve, retāk arī darījumu vai ražošanas teritorijas. Pie tam šī apbūve bieži tiek sapludināta, neatstājot zaļos koridorus, dabas elementus un publisko ārtelpu.

Stihiskā piepilsētas attīstība jau tagad rada virkni visdažādākā rakstura problēmu - iedzīvotāju diennakts migrācija palielina autoceļu noslogojumu un rada papildus satiksmes sastrēgumus. Pierīgā samazinās zaļās un rekreācijas teritorijas, veidojas lielas monofunkcionālas apbūves zonas. Līdz ar to rajona plānojumā vairs nav iespējams realizēt Rīgas reģiona videi draudzīgos 1998.gada attīstības scenārijus – „Zaļā Rīga zaļā vainagā” un „Zelta gredzens” ar aktivitāšu koncentrāciju ap Rīgu.

Nemot vērā jau izveidojušos situāciju, rajona plānojums precizē Rīgas reģiona plānojumā izdalīto Rīgas piepilsētas areālu. Tā telpisko robežu nosacīti veido Rīgas pilsētas loka apvedceļš. **Rīgas piepilsētas areālā ietilpst teritorijas ar ļoti atšķirīgu izmantošanas veidu un dažādu urbanizācijas pakāpi, ietverot gan blīvu, nepārtrauktu apbūvi, gan mazskartas dabas teritorijas ar mežiem un purviem.**

Urbanizācija galvenokārt ir aptvērusi Rīgas pilsētai cieši pieguļošas teritorijas un areālus starveidā gar lielajiem autoceļiem un iezīmē Rīgas pilsētas morfoloģisko robežu. Rajona teritorijas plānojums paredz, ka Rīgas piepilsētas areālā ir strikti jānodala šīs **urbānās attīstības teritorijas** no vēl neapbūvētajām, maz skartajām dabas teritorijām. Nav pieļaujama nepārtrauktas apbūves joslas veidošana un apbūvēto teritoriju mehāniska sapludināšana. Sevišķi svarīgi ir nodrošināt sabiedriskās zaļās teritorijas, saglabāt publisku pieeju ūdensmalām, nepieļaujot publisko ūdeņu – Daugavas, Gaujas, Lielupes, ezeru un jūras piekrastes joslu aizbūvēšanu. Tas ir vitāli svarīgi arī Rīgas pilsētas rekreācijas funkciju nodrošināšanai.

Lai harmonizētu piepilsētas areāla urbānās attīstības teritorijas, tās savlaicīgi jāievērtē kā Rīgas pilsētas struktūras funkcionāla sastāvdaļa, veidojot apakšcentrus ar daudzveidīgiem pakalpojumiem, darba vietām, sociālo infrastruktūru, inženiertehnisko nodrošinājumu, sabiedriskajām iestādēm, sporta un rekreācijas teritorijām zaļajām zonām un koridoriem, kā arī ar labu sabiedriskā transporta sasaisti ar citām Rīgas pilsētas daļām.

Nemot vērā tendenci, ka pakalpojumu iestādes un ražošanas uzņēmumi aizvien vairāk tiek izvietoti ārpus Rīgas centra, Pierīgas urbānās attīstības teritorijās ir jāparedz pietiekoši lielas sabiedrisko, darījumu iestāžu un ražošanas zonas. Pašvaldībām ir jāizvērtē esošo atsevišķo parcelāciju izbūves un attīstības perspektīva un jāveido tās kā apdzīvojuma centri ar kompaktu apbūvi, noteiktu pakalpojumu klāstu, augstu labiekārtojuma pakāpi, pietiekošu inženiertehnisko nodrošinājumu un labu sasniedzamību. Šādu apdzīvojuma centru izvietojumam ir jābūt saistītam ar sabiedriskā transporta tīklu.

Rajona plānojums paredz veidot monocentriskās Rīgas aglomerācijas iekšējo struktūru kā pakārtotu daudzcentru (policentrisku) sistēmu ar efektīvām transporta un komunikāciju saitēm. Lai nodrošinātu apdzīvojuma telpiskās attīstības efektivitāti un ilgtspējību gan no vides saglabāšanas, gan resursu efektīvas izmantošanas aspekta, policentriskums tiks veidots pēc decentralizētas koncentrācijas principa.

Šajā daudzcentru struktūrā tiks saglabāti un attīstīti visi apdzīvojuma sistēmas elementi - pilsētas, ciemi, viensētu grupas un atsevišķas viensētas. Rajona plānojums paredz stiprināt esošās apdzīvotās vietas, veidojot tās kā apdzīvojuma centrus ar augstu dzīves vides kvalitāti, nepieciešamo infrastruktūru, pakalpojumu nodrošinājumu un pieejamu sabiedrisko transportu.

3.1.1. Apdzīvojuma centri

Apdzīvojuma centru iedalījums līmeņos ļauj racionālāk izmantot katras apdzīvotās vietas potenciālu un iespējas. Rajona plānojumā apdzīvojuma centru līmeņu iedalījums ir veidots, balstoties uz Rīgas reģiona plānojuma nostādņēm. Rīgas rajona perspektīvā apdzīvojuma struktūra parādīta 3.2.attēlā.

Nemot vērā Rīgas rajona apdzīvojuma specifiku un Rīgas piepilsētas areāla attīstības tendences, rajona teritorijas plānojumā ir noteikts šāds iedalījums; reģionāla līmeņa centri, vietēja līmeņa apdzīvojuma centri un pārējās apdzīvotās vietas. Pārējās apdzīvotās vietas, ko veido mazie lokālie centri, viensētu grupas un atsevišķas viensētas, rajona plānojumā netiek apskatītas. Apdzīvojuma centru raksturojums dots 3.1. tabulā.

1) Reģionāla līmeņa centrs – Sigulda

Siguldas pilsēta tiks attīstīta kā reģionāla līmeņa centrs. To paredz arī Rīgas reģiona teritorijas plānojums. Siguldas ievērojama priekšrocība ir tās izdevīgais novietojums, milzīgais tūrisma, sporta un rekreācijas potenciāls, daudzveidīgi pakalpojumi un kvalitatīva pilsētvide. Pēc savas nozīmes un funkcijām Sigulda ir pielīdzināma citiem reģionāla līmeņa centriem- Limbažiem, Ogres, Tukumam.

2) Vietēja līmeņa apdzīvojuma centri

Rīgas rajonā vietēja līmeņa apdzīvojuma centri ir visas pārējās pilsētas – **Salaspils, Olaine, Baldone, Vangaži, Saulkrasti, Baloži**.

Vietēja līmeņa apdzīvojuma centri ir visi pašreizējie vietējo pašvaldību administratīvie centri – apdzīvotās vietas ar ciema statusu; **Mālpils, Ropaži, Ulbroka, Mārupe, Ādaži, Ķekava, Piņķi, Carnikava, Allaži, Inčukalns, Ragana, Daugmale, Garkalne, Spuņciems**, kā arī citi lielākie ciemi - **Jaunmārupe, Jaunolaine, Babīte, Loja, Mucenieki, Pabaži, Inciems, More, Zaķumuiža, Saulkalne, Sidgunda**.

Pilsētas

Salaspils, Olaine, Baldone, Vangaži, Saulkrasti un Baloži veidosies kā Pierīgas urbānās attīstības centri, ko nosaka gan nelielais attālums līdz Rīgai, gan to funkcijas. Šo pilsētu apkalpes areāls ir neliels un to izkonkurē Rīgas pilsēta. Salaspils un Olaine, pēc iedzīvotāju skaita lielākie vietēja līmeņa apdzīvojuma centri, turpinās attīstīties kā Rīgas satelītpilsētas, kur papildus pašreizējām ražošanas un mājokļa funkcijām, nākotnē attīstīsies arī loģistika, inovācijas un zinātne.

Vangažos reizē ar pašreizējām ražošanas funkcijām tiks attīstītas inovācijas, loģistika un dažādi pakalpojumi. Saulkrasti un Baldone veidosies kā pievilcīga un prestiža dzīves vieta ar labu sasniedzamību. Saulkrasti attīstīsies kā reģiona nozīmes rekreācijas un tūrisma centrs ar daudzveidīgiem kvalitatīviem pakalpojumiem, bet Baldones izaugsme balstīsies uz kūrorta resursiem. Baloži attīstīsies galvenokārt kā pakalpojumu centrs un mājokļi.

Jaunākajās pilsētās - Salaspilī, Olainē un Vangažos tiks veikti arī būtiski pilsētvides kvalitātes uzlabošanas pasākumi.

Lielie ciemi un pašreizējie vietējo pašvaldību administratīvie centri

Rajona plānojums paredz, ka turpmāk šo centru funkcijas ir jāpastiprina, koncentrējot tajās gan pakalpojumus un iestādes, gan veidojot darba vietas un attīstot mājokļus.

Rīgas piepilsētas areālā esošajiem apdzīvojuma centriem nākotnē būs īpaša loma. Pašreizējie Pierīgas ciemi **Ulbroka, Mārupe, Ādaži, Ķekava, Piņķi, Babīte un Carnikava**

attīstīsies kā daudzfunkcionāla telpiskā struktūra, ar jauktu zonējumu, pietiekošām publiskam zaļajam teritorijām.

Lielie ciemi **Mālpils, Ropaži, Allaži, Inčukalns** veidosies par nozīmīgākajiem pakalpojumu centriem rajona lauksaimniecības attīstības zonā. To izvietojums un potenciāls, ļaus nodrošināt pakalpojumus lielākai teritorijai un tiem būs nozīmīga loma lauku teritorijas dzīvotspējas saglabāšanā, apkalpojot tuvākos mazos lauku centrus un pārējās apdzīvotās vietas.

Pārējie vietēja līmeņa apdzīvojuma centri

Ciemi **Ragana, Daugmale, Garkalne, Spuņciems, Jaunmārupe, Loja, Mucenieki. Pabaži, Inciems, More, Zaķumuiža, Saulkalne un Jaunolaine** ir ļoti svarīgs rajona apdzīvojuma sistēmas elements, kas nodrošina izlīdzinātu rajona teritorijas attīstību. Rajona plānojums atbalsta šo centru specializāciju noteiktu funkciju veikšanai un pakalpojumu sniegšanai, vienlaikus attīstot to savstarpējās saiknes un kooperāciju. Pildot nodarbinātības un pakalpojumu centru lomu, tie piedāvās apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem daudzveidīgākas nodarbinātības iespējas, saglabājot lauku iedzīvotāju skaitu.

3.1.tabula. Apdzīvojuma centru raksturojums

Apdzīvotā vieta	Apdzīvojuma centra līmenis	Funkcijas
PILSĒTAS		
Sigulda	reģionāls līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, ražošana, mājokļi, transporta mezgls, sports, tūrisms, kultūra, zinātne un pētniecība
Olaine	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, ražošana, mājokļi, transporta mezgls, mājokļi
Saulkrasti	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, rekreācija, pakalpojumi, mājokļi,
Vangaži	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, ražošana, mājokļi, transporta mezgls,
Baldone	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, rekreācija, pakalpojumi, mājokļi,
Baloži	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Salaspils	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, ražošana, mājokļi, transporta mezgls, mājokļi, zinātne, pētniecība, inovācijas
CIEMI		
Ķekava	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Mārupe	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Piņķi	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi, ražošana
Ādaži	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Ulbroka	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, ražošana, mājokļi,
Carnikava	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Mālpils	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Ropaži	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Allaži	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Inčukalns	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi, ražošana
Garkalne	vietējais līmenis	pārvalde, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Ragana	vietējais līmenis	pārvaldes, darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Daugmale	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Spuņciems	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Jaunmārupe	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Jaunolaine	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Babīte	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi, ražošana
More	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Loja	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Mucenieki	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Pabaži	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Inciems	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Zaķumuiža	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi,
Saulkalne	vietējais līmenis	darījumi, pakalpojumi, mājokļi, ražošana

3) Pārējās apdzīvotās vietas

Pārējo apdzīvoto vietu – mazo lauku ciemu, viensētu grupu un viensētu attīstība rajonu plānojumā netiek īpaši noteikta. Konkrēto vietu potenciāla izvērtēšana ir jāveic izstrādājot vietējo pašvaldību teritorijas plānojumus.

Rajona plānojums rekomendē vietējām pašvaldībām noteikt arī lokālos centrus, jeb vietējos apakšcentrus, kas kalpotu kā apkārtējo lauku teritoriju atbalsta punkti ar dažādām specifiskām funkcijām, kur var tikt koncentrētas arī ekonomiskās aktivitātes un dažādi pakalpojumi. Vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos ir jārod risinājumi, lai šo apdzīvoto vietu iedzīvotājiem būtu nodrošināta pieeja pamata izglītībai, neatliekamajai medicīniskajai palīdzībai, lai būtu iespējas saņemt vismaz minimālo ikdienas pakalpojumu un preču klāstu, kā arī tīktu nodrošinātas satiksmes iespējas līdz tuvākajam lielajam centram.

Rīgas rajonā vietējo, jeb lokālo centru funkcijas pilda šādas apdzīvotās vietas: Zvejnieciems, Kadaga, Peltes, Skulte, Saurieši, Tīraine, Upeslejas, Avoti, Gauja, Gaismas, Acone, Silakrogs, Rāmava, Valdlauči, Kalngale, Rīgas TEC, Bergi, Tumšupe, Baltezers, Langstiņi, Garciems, Sunīši, Līči, Upesciems, Pļavniekkalns, Alderi, Stapriņi, Stīveri, Egļupe, Baltezers, Bukulti, Krustiņi, Griķi, Turaida, Krustkalni, Sidgunda, Kārciems, Dole, Murjāņi, Pabaži, Jūdaži, Ķipari, Dreiliņi, Stūnīši, Medemciems un vēl citi ciemi. Ciema statusa piešķiršana apdzīvotajām vietām un to robežu noteikšana ir vietējo pašvaldību kompetence.

Viensētu saglabāšana lauku teritorijā nodrošinās, lai arī nākotnē būtu vienmērīga lauku apdzīvotība, nodarbinātība un tīktu saglabāta raksturīgā kultūrainava. Nākotnē viensētu funkcija var mainīties, attīstoties lauku tūrismam, vai arī izmantojot tās par pilsētas iedzīvotāju brīvdienu un vasaras mājokļiem.

Vasarnīcu un dārzkopības sabiedrību ciemi

Rajona plānojums neparedz jaunu teritoriju veidošanu šāda rakstura apbūvei. Ņemot vērā, ka daudzi šādi sezonas rakstura ciemi ir pamazām kļuvuši par iedzīvotāju pastāvīgām dzīves vietām, rajona plānojums pieļauj šo ciemu transformāciju par pastāvīgām apdzīvotajām vietām ar nosacījumu, ka tur tiek nodrošināta nepieciešamā vides infrastruktūra – ūdensapgādes un komunālo notekūdeņu kanalizācijas sistēmas (centralizētas vai decentralizētas), energoapgāde, atkritumu savākšana, kā arī izveidots normatīviem atbilstošs ielu tīkls. Katrā konkrētā gadījumā lēmums ir jāpieņem vietējai pašvaldībai, nodrošinot šo apdzīvoto vietu iedzīvotājiem pieeju pakalpojumiem un sabiedriskajam transportam.

Izkaisītas dzīvojamās apbūves teritorijas („atlūzu” ciemi)

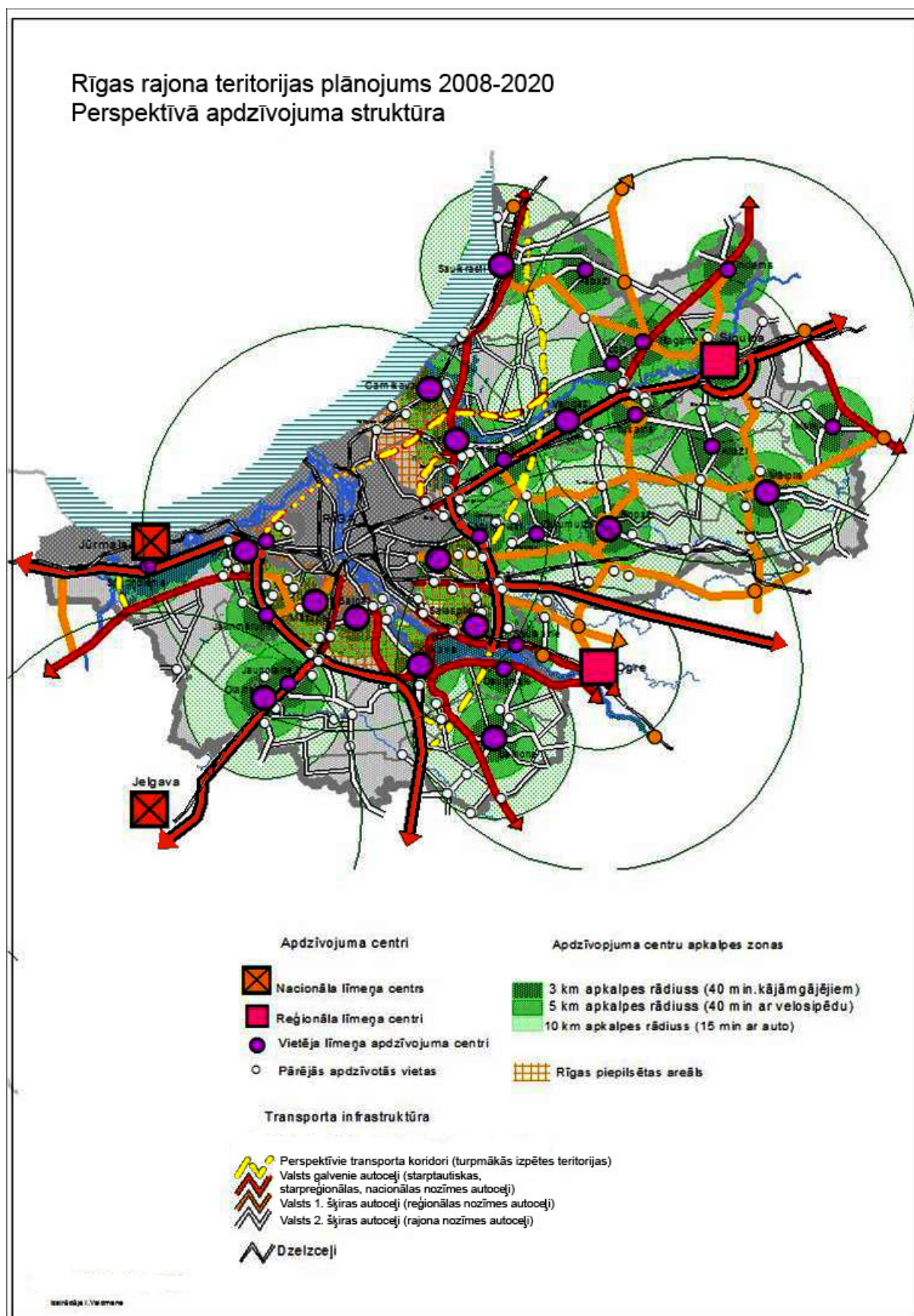
Visā Rīgas aglomerācijā, bet sevišķi Rīgas piepilsētas areālā joprojām turpinās jaunu, haotiski izkaisītu dzīvojamās apbūves teritoriju veidošana, tiek izstrādāti aizvien jauni detālplānojumi, sadalīti zemes gabali pat apbūvei nepiemērotās vietās.

Rajona plānojums nosaka, ka bez nopietna pamatojuma nav pieļaujama šādu jaunu, monofunkcionālu, blīvas apbūves teritoriju veidošana un izklaidēta haotiska dzīvojamā apbūve ārpus apdzīvotajām vietām.

Rajona teritorijas plānojums paredz atvērtajā telpā ierobežot jaunu neapbūvēto teritoriju apgūšanu, priekšroku dodot jau apgūto teritoriju attīstībai un racionālai izmantošanai, kā arī apbūves koncentrēšanu ap esošajiem apdzīvojuma centriem. Rīgas piepilsētas areāla atvērtā telpa ir maksimāli jāsavāc kā rekreācijas resurss gan Rīgas pilsētas, gan rajona iedzīvotājiem, nodrošinot gan dabas aizsardzības funkcijas, gan rekreācijas funkcijas, pietiekoši lielās platībās, lai neitralizētu urbanizētās vides nevēlamo ietekmi.

Katrai pašvaldībai ir jāizvērtē jau esošo savrupo dzīvojamās apbūves teritoriju attīstības iespējas, kompleksi skatot to ietekmi uz prioritāro teritorijas izmantošanas veidu, dabas vidi un apkārtējo ainavu. Starp atsevišķajām blīvās apbūves zonām ir jāveido ekoloģiskie koridori, jārezervē pietiekošas teritorijas rekreācijai un zaļajai publiskajai telpai.

Rīgas rajona perspektīvā apdzīvojuma struktūra parādīta 3.2.attēlā.



3.2.attēls. Rīgas rajona perspektīvā apdzīvojuma struktūra

3.1.2. Pakalpojumi un sasniedzamība

Katrā apdzīvojuma centrā, atbilstoši tā līmenim, ir jābūt nodrošinātam vismaz minimālajam pakalpojumu klāstam un labiekārtojuma līmenim. Tas sekmēs rajona iedzīvotājiem iespējas saņemt dzīves vietā kvalitatīvu izglītību, medicīnisko aprūpi un plašāku pakalpojumu klāstu, radot priekšnoteikumus, lai visā rajona teritorijā būtu līdzvērtīgi dzīves un darba apstākļi.

Vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos ir jārod risinājumi, lai visu apdzīvoto vietu iedzīvotājiem būtu nodrošināta pieeja pamata izglītībai, pirmās nepieciešamības medicīniskajiem pakalpojumiem, iespējas saņemt vismaz minimālo ikdienas pakalpojumu un preču klāstu, kā arī lai tiktu nodrošinātas satiksmes iespējas līdz tuvākajam centram.

Ja pašvaldība pieņem lēmumu par kādas jaunas apdzīvotas vietas veidošanu, tai ir jānodrošina iespējas attīstīties kā apdzīvojuma centram, izpildot atbilstoša līmeņa centram izvirzītās prasības un integrējot to kopējā apdzīvojuma un transporta struktūrā.

Rajona plānojums atbalsta dažāda līmeņa centru specializāciju un savstarpēju sadarbību, nevis savstarpēji konkurējot, bet papildinot un dažādojot pakalpojumu klāstu.

Apdzīvojuma attīstībai ir būtiski svarīgi nodrošināt labu sasniedzamību gan ar sabiedrisko transportu, gan privāto transportu.

Prasības apdzīvojuma centru sasniedzamībai

- No vietēja līmeņa centriem līdz reģionālas nozīmes centram vai Rīgas pilsētai - 45 min. ar sabiedrisko transportu, 25 min. ātrās neatliekamās medicīniskās palīdzības saņemšanai.
- No vietēja līmeņa centriem līdz pārējām apdzīvotām vietām - 30 min ar sabiedrisko transportu, 25 min. ātrās neatliekamās medicīniskās palīdzības saņemšanai.

Nākotnē katrā apdzīvojuma centrā būs jāsasniedz vismaz minimālais pakalpojumu un funkciju nodrošinājums. Rajona plānojums paredz, ka ir jānodrošina visu rajona apdzīvoto vietu optimāla sasniedzamība un labas sakaru komunikāciju iespējas. Visās apdzīvotajās vietās ir jābūt iespējām saņemt pamata izglītību ne tālāk kā 40 min. kājāmģājēju sasniedzamības rādiusā. Ja tas nav iespējams, ir jānodrošina skolas bērnu organizēta pārvadāšana.

3.2. Transporta struktūras attīstība

Viens no galvenajiem rajona ekonomiskās attīstības priekšnoteikumiem ir iekšējās un ārējās sasniedzamības nodrošināšana.

Teritorijas plānojums paredz būtiski uzlabot rajona ārējo un iekšējo sasniedzamību, attīstīt transporta infrastruktūru, efektīvizēt preču, enerģijas un informācijas plūsmas nodrošinātāju optimālu darbību.

Rīgas metropoles reģionam attīstoties kā transporta mezgla punktam, gandrīz visi valsts galvenie transporta koridori šķērsos Rīgas rajonu. Lai efektīvāk izmantotu šo iespēju, ir jāveido sabalansēts un integrēts transporta infrastruktūras modelis, kas ietver dzelzceļa un autotransporta tīklus, gaisa transportu un jūras ostas. Rajona plānojums atbalsta multimodālo transporta koridoru veidošanu, pēc iespējas kompakti savietojot autoceļus, dzelzceļus, inženierinfrastruktūras tīklus – elektropārvades un sakaru līnijas, gāzes vadus kopējā koridorā.

Rīgas rajona perspektīvā transporta infrastruktūra parādīta šī sējuma 3.5.attēlā. Rajona teritorijas plānojuma 1.daļas 3.sējumā 17.attēlā ir parādīta perspektīvā transporta struktūras plānotie attīstības etapi un posmi.

3.2.1. Autoceļi

Rajona iekšējās un ārējās sasniedzamības nodrošināšanai ļoti nozīmīga loma ir autoceļiem. Rajona teritorijas plānojums paredz veidot tādu autoceļu tīklu, kas nodrošinātu visu līmeņu apdzīvojuma centru optimālu sasniedzamību.

Rajona plānojums apskata visus valsts autoceļus, un nosaka to perspektīvo iedalījumu, ņemot vērā to pašreizējo un potenciālo nozīmi ne tikai Rīgas reģionā, bet ievērtējot arī citu reģionu intereses. Rīgas rajona plānojumā autoceļi ir diferencēti atbilstoši likumā „Par autoceļiem” noteiktajam iedalījumam, bet ņemot vērā arī Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojumā pieņemto autoceļu iedalījumu pēc to funkcionālās nozīmes, kas uzrādīts iekavās:

- Valsts galvenie autoceļi (starptautiskas nozīmes autoceļi);
- Valsts galvenie autoceļi (starpreģionālas /nacionālas/ nozīmes autoceļi);
- Valsts 1.šķiras autoceļi (reģionālas nozīmes autoceļi);
- Valsts 2.šķiras autoceļi (rajona nozīmes autoceļi).

Rajona plānojums paredz atsevišķus ceļus un to posmus veidot kā autoceļus ar īpašām ainaviskām kvalitātēm, neatkarīgi no to iedalījuma kādā kategorijā. Pašvaldību autoceļi un pārējie vietējas nozīmes ceļi, rajona plānojumā netiek apskatīti un parādīti, jo tas ir vietējo pašvaldību plānojumu uzdevums.

Teritorijas plānojums ierosina piešķirt augstāku kategoriju tiem ceļiem, kas nodrošina nozīmīgāko apdzīvojuma centru sasniedzamību ne tikai Rīgas rajonā un Rīgas reģionā, bet veido saites arī ar kaimiņu reģioniem. Nākotnē šie autoceļi būtu jāattīsta ar katru ceļu kategorijai atbilstošiem parametriem un ceļa segumu.

Rajona plānojumā paredzēti jauni satiksmes mezgli, lai tiktu nodrošināta divlīmeņu krustojumu izbūve starptautiskas nozīmes autoceļiem ar nacionālas nozīmes autoceļiem. Tas pats attiecināms arī uz dzelzceļu šķērsojuma vietām.

Esošais rajona autoceļu tīkls ir pietiekami attīstīts un funkcionāls iekšējās sasniedzamības nodrošināšanai, taču ir nepieciešama ceļu kapacitātes un kvalitātes radikāla paaugstināšana, rekonstruējot atsevišķus ceļa posmus, uzlabojot ceļa segumus.

Lai nodrošinātu zemākas pakāpes autoceļu drošu sasaisti ar augstākas kategorijas ceļiem, tiks ievērots pakāpeniskuma princips. Lai to nodrošinātu, vietējām pašvaldībām ir jāattīsta

iekšējais ceļu tīkls, veidojot paralēlos ceļus vietējai satiksmei, un optimizējot pieslēgumu skaitu valsts autoceļiem. Sevišķi aktuāli tas ir tajās teritorijās, kur gar valsts autoceļiem ir izveidojušās dzīvojamās apbūves teritorijas – piemēram, gar autoceļu A4 ap Bergiem, Muceniekiem, Upesciemu un daudzās citās teritorijās, kur joprojām stihiski turpinās lineāra apbūve gar valsts galvenajiem autoceļiem.

Rajona plānojumā paredzēts veidot drošu pieslēgumu Olaines pilsētai, izbūvējot divlīmeņu satiksmes mezglu Olaines pilsētas pievadceļa pieslēgumam pie starptautiskas nozīmes autoceļa A8/E77, un ar dzelzceļa līnijas Rīga-Jelgava divlīmeņu šķērsojumu. Lai kravu transports no Olaines reģionālās nozīmes rūpniecības zonas nešķērsotu pilsētas dzīvojamās teritorijas, ir nepieciešams paredzēt atsevišķa ceļa izbūvi ar tiešu pieslēgumu autoceļam A8. Perspektīvā paredzēta arī vairāku esošo tiltu rekonstrukcija un jaunu tiltu izbūve. Lai uzlabotu Jūrmalas sasniedzamību, rajona plānojumā ir ievērtēta jauna tilta izbūve pāri Lielupei pretī Dubultiem ar satiksmes pārvadu un pieslēgumu autoceļam E22.

Kā nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstības trases, rajona teritorijas plānojumā paredzēts saglabāt iepriekšējā rajona teritorijas plānojumā iezīmētās trases: VIA Baltica perspektīvo trasi ar jaunu Daugavas šķērsojumu, Piejūras maģistrāli, Baltezersa rietumu apvedceļu ar pieslēgumu Brīvības ielas dublierim, Latgales ātrsatiksmes autoceļa trasi, Ķekavas apvedceļu, Siguldas pilsētas apvedceļu, kā arī satiksmes pārvadus pār Lielupi uz Jūrmalu un saiti starp autoceļu E22 (A10) un A9 pāri Gātupei. Plānojumā tās noteiktas kā turpmākās izpētes teritorijas, kas rezervētas nacionālas nozīmes satiksmes infrastruktūras teritorijām.

Kā reģionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstības teritorijas, rajona teritorijas plānojumā ir saglabāta Baložu pilsētas apvedceļa trase ar korekcijām, saite Ādaži – Vangaži un Ropažu apvedceļš. Par to turpmākās saglabāšanas pamatojumu un lietderību ir jāvienojas un jāizlemj vietējām pašvaldībām.

Turpmākās izpētes teritorijās ir noteikti izmantošanas ierobežojumi līdz brīdim, kamēr tiek veikta pirmsprojekta izpēte, veikts ietekmes uz vidi novērtējums un pieņemts lēmums par konkrēta variantā izvēli.

Valsts galvenie autoceļi (starptautiskas nozīmes autoceļi)

Lai pilnvērtīgi izmantotu rajona stratēģiski izdevīgo novietojumu un tranzīta attīstības iespējas, ir jāveicina transporta infrastruktūras integrācija Trans-Eiropas transporta tīklā. Rajona teritorijas plānojumā paredzēts attīstīt pašreizējos valsts galvenos autoceļus A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8 un A10 kā starptautiskas nozīmes ātrsatiksmes autoceļus, uzbūvējot arī jaunus ceļu posmus, apvedceļus un satiksmes pārvadus. Tie nodrošinās Rīgas metropoles reģiona ātru starptautisko sasniedzamību, kā arī stiprinās saites ar nacionālas nozīmes centriem citos reģionos. Rajona teritorijas plānojumā, kā turpmākās izpētes teritorijas, ir iezīmētas jaunās galveno starptautiskas nozīmes autoceļu izpētītās un apstiprinātās trases, gan arī perspektīvās jauno trašu vietas.

Iepriekšējā rajona plānojumā iezīmētā Via Baltica trase ar jaunu Daugavas šķērsojumu pie Saulkalnes un tālāku pieslēgumu autoceļam A7, tiek saglabāta kā turpmākās izpētes teritorija tikai perspektīvās Rail Baltica dzelzceļa trases 1.variantam. Posmā no Muceniekiem līdz Saulkalnei tā savietota kopējā koridorā ar iespējamo Via Baltica trases 2.variantu.

Loka apvedceļš A5 tiks veidots kā starptautiskas nozīmes ātrsatiksmes autoceļš, kas savienos no Rīgas starveidīgi izejošās maģistrāles A10 (E22), A 8(E77), A7 (E67) A6 (E22), A2 (E77). Tās izbūve ļaus ievērojami atslogot Rīgas piepilsētas areālu no tranzīta un saīsināt ceļā pavadāmo laiku. Ir paredzēts izbūvēt Baltezersa rietumu apvedceļu un Ķekavas apvedceļu.

Tiks turpināta Latgales ātrsatiksmes autoceļa projektēšana un būvniecība posmā no Rīgas līdz Pļaviņām. Atsevišķos posmos jau ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Rajona plānojumā ir iezīmēti jauno maģistrāļu ievadi Rīgā: E67 Via Baltica Ziemeļu ievads un Latgales ātrsatiksmes autoceļa ievada varianti.

Rajona plānojums paredz saglabāt Siguldas pilsētas apvedceļa trases vienu variantu, lai starptautiskas nozīmes ātrsatiksmes autoceļš nešķērsotu pilsētas teritoriju.

Skatīt 1.daļas 3.sējuma 17.attēlu.

3.1.tabula. Valsts galvenie autoceļi (starptautiskas nozīmes autoceļi)

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Autoceļa pašreizējais statuss	Autoceļa plānotais statuss
A1/E67	Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A2/E77	Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Vecclaicene)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A3/E264	Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A4/E67;E77	Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A5/E22	Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A7/E67	Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A8/E77	Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene)	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A9/E	Rīga (Skulte)- Liepāja	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš
A10/E22	Rīga - Ventspils	valsts galvenais autoceļš	ātrsatiksmes autoceļš

Valsts galvenie autoceļi (starpreģionālas nozīmes /nacionālas/ autoceļi)

Rajona plānojums paredz, ka starpreģionālas nozīmes ceļi savienos nacionālā līmeņa centrus ar citu reģionu nacionālā līmeņa centriem, kā arī reģionālas nozīmes centrus Rīgas reģionā ar atbilstoša līmeņa centriem citos reģionos.

Valsts galvenais autoceļš A3 arī turpmāk pildīs starpreģionālas nozīmes ceļa funkciju, rajona plānojums paredz, ka veicama tā rekonstrukcija un tehnisko parametru uzlabošana.

Saskaņā ar Rīgas reģiona plānojuma koncepciju, ir paredzēts attīstīt vairākus pašreizējos valsts 1.šķiras autoceļu kā starpreģionālas nozīmes ceļus.

Autoceļš P89 Ķekava-Skaistkalne tiek paredzēts kā starpreģionālas nozīmes autoceļš, jo kopā ar autoceļiem P70 Svente-Subate, P73 Vecumnieki-Nereta-Subate tas veido Latgales reģiona plānojumā iezīmēto "Dienvidu stīgas" trasi, ko atbalsta Rīgas reģiona plānojums. Šis autoceļš tiešā veidā savieno Rīgu ar nacionālas nozīmes centru Daugavpili gar Daugavas kreiso krastu un ir vitāli svarīgs trīs Latvijas reģionu – Rīgas, Zemgales un Latgales attīstībā.

Autoceļš P85 Ķekava – Ķegums – Jaunjelgava – Jēkabpils savieno galvaspilsētu Rīgu ar nacionālas nozīmes centru Jēkabpili gar Daugavas kreiso krastu, tādēļ tā rekonstrukcija būtiski uzlabos Daugavas kreisā krastu teritoriju sasniedzamību un atslogos autoceļu A6 gar Daugavas labo krastu.

Arī autoceļš P32 Līgatne-Skrīveri, kas savieno divus starptautiskas nozīmes autoceļus E22 un E77, šķērsojot rajona austrumu daļu bijušā Mores pagastā, tiks attīstīts kā starpreģionālas nozīmes autoceļš.

3.2.tabula. Valsts galvenie autoceļi (starpreģionālas /nacionālas/ nozīmes autoceļi)

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Autoceļa statuss
A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava- Baltkrievijas robeža (Paternieki)	valsts galvenais autoceļš
P85	Rīgas HES – Ķegums – Jaunjelgava	valsts 1.šķiras autoceļš
P89	Ķekava-Skaistkalne	valsts 1.šķiras autoceļš
P32	Līgatne-Skrīveri	valsts 1.šķiras autoceļš

Valsts 1.šķiras autoceļi (reģionālās nozīmes autoceļi)

Reģionālās nozīmes ceļi nodrošinās labu satiksmi un transporta plūsmu starp reģiona pilsētām un lielākajiem apdzīvotuma centriem, kā arī labu starpreģionu iekšējo satiksmi. Šiem autoceļiem būs ļoti nozīmīga loma gan reģiona, gan Rīgas rajona attīstībā, jo tie nodrošina pieeju galvenajiem ekonomiskajiem centriem un transporta koridoriem. It īpaši svarīgi tas ir rajona perifērijā, kur laba satiksme ir galvenais priekšnoteikums ekonomisko aktivitāšu attīstībai un līdzsvarotas apdzīvotības saglabāšanai. Šo ceļu uzdevums ir nodrošināt arī atsevišķu areālu sasaisti.

Autoceļš P4 Rīga - Ērgļi savieno galvaspilsētu Rīgu ar Vidzemes reģiona ziemas sporta centru Ērgļiem. Šī ceļa attīstība paredzēta Rīgas reģiona plānojumā, jo uzlabos reģiona perifērijas teritoriju sasniedzamību, veicinās tūrisma un dažādos iedzīvotāju rekreācijas iespējas.

Autoceļš P3 Garkalne - Nītaure- Skujene uzlabos gan Rīgas rajona, gan arī Vidzemes iekšējo reģiona sasniedzamību, vienlaikus atslogojot starpreģionālas un starptautiskas nozīmes autoceļus no vietējās satiksmes.

Autoceļi P6 Saulkrasti - Ragana un P7 Ragana - Sigulda savieno Siguldu- reģiona nozīmes centru ar Saulkrastiem, kā arī savieno divas starptautiskas nozīmes autoceļus; E76 un E77.

Autoceļš P8 – Sigulda - Mālpils-Ķegums ir ļoti svarīga rajona iekšējā radiālā saite, un tā kvalitāte ir būtiski jāuzlabo, ņemot vērā, ka tas radiāli savieno divas starptautiskas nozīmes autoceļus E22 un E77 .

Autoceļš P9 Ragana - Limbaži kalpos kā īsākā saite ar Limbažiem, kas ir reģionālas nozīmes centrs.

Autoceļš P10 Inčukalns - Ropaži - Ikšķile radiāli savieno arī maģistrāles E22 un E77. Rajona plānojums paredz arī to attīstīt kā reģionālas nozīmes autoceļu. Ap Ropažiem ir paredzēta apvedceļa izbūve.

3.4.tabula. Valsts 1.šķiras autoceļi (reģionālās nozīmes autoceļi)

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Autoceļa statuss
P3	Garkalne-Alauksts	valsts 1.šķiras autoceļš
P4	Rīga - Ērgļi	valsts 1.šķiras autoceļš
P5	Ulbroka-Ogre	valsts 1.šķiras autoceļš
P6	Saulkrasti - Ragana	valsts 1.šķiras autoceļš
P7	Ragana-Turaída	valsts 1.šķiras autoceļš
P9	Ragana-Limbaži	valsts 1.šķiras autoceļš
P10	Inčukalns-Ropaži-Ikšķile	valsts 1.šķiras autoceļš
P8	Inciems-Sigulda-Ķegums	valsts 1.šķiras autoceļš
P101	Kalneciems-Kūdra	valsts 1.šķiras autoceļš

Valsts 2.šķiras autoceļi (rajona /nākotnē reģionālās nozīmes autoceļi)

Lai nodrošinātu visu rajona apdzīvojuma centru sasniedzamību, būtiska loma ir rajona nozīmes autoceļiem. Rajona plānojumus paredz, ka nākotnē visi valsts 2.šķiras autoceļi, kā arī atsevišķi pašvaldību autoceļi tiks attīstīti kā rajona nozīmes autoceļi ar uzlabotu melno ceļa segumu.

Pašvaldību ceļi (vietējas nozīmes autoceļi)

Vietējas nozīmes autoceļiem ir būtiska loma vietējo pašvaldību iekšējās sasniedzamības nodrošināšanā. Tiem ir jābūt labā tehniskā stāvoklī un saistītiem ar valsts galveno ceļu tīklu. Lai optimizētu to pieslēgumus un krustojumu skaitu ar augstākas kategorijas ceļiem, ir jāattīsta iekšējais autoceļu tīkls. Rajona plānojums rekomendē veidot gar ātrsatiksmes autoceļiem un starpreģionālas /nacionālas/ nozīmes ceļiem paralēlos autoceļus vietējai satiksmei. Sevišķi tas attiecināms uz tām teritorijām, kur jau gar valsts galvenajiem ceļiem ir izveidojušās jaunās dzīvojamās apbūves teritorijas, kā piemēram Ķekavā un Jaunolainē.

Autoceļi ar īpašām ainaviskām kvalitātēm

Lai tiktu saglabātas raksturīgās Rīgas rajona kultūrainavas, atbilstoši Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojuma nostādņām, arī rajona teritorijas plānojumā tiek paredzēta atsevišķu, ainaviski izteismīgu autoceļu un to posmu veidošana par autoceļiem ar īpašām ainaviskām kvalitātēm, neatkarīgi no šo ceļu kategorijas. (Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojumā tie nosaukti par *ainavu ceļiem*).

Rajona teritorijas plānojums iesaka veidot šādu autoceļu posmus, kā autoceļus ar īpašām ainaviskām kvalitātēm:

- P8 posmā no Peltēm līdz Mālpilij;
- P3 posmā no Mālpils līdz Garkalnei;
- P4 posmā no Zaķumuižas līdz Suntažiem;
- P10 posmā no Inčukalna līdz Ropažiem ;
- V79 Murjāņi - Sēja - Saulkrasti;
- V66 Sidgunda - Ropaži ;
- P 85 posmā no Rīgas HES pagrieziena līdz Daugmalei;
- P7 posmā Sigulda-Turaída –Ragana;
- P10 posmā Lielkangari – Tīnūži;
- V85 Jūdaži – More;
- V83 Sigulda- Nurmiži.

Šie autoceļi kalpos gan rajona iekšējās sasniedzamības nodrošināšanā, gan tūrisma attīstībai. Tiem būs piemērojami īpaši nosacījumi un prasības, atbilstoši plānojot ceļu apkāpes infrastruktūru, izvietojot stāvlaukumus un atpūtas vietas pie izteismīgākiem skatu punktiem, veidojot un atklājot skatu koridorus uz ainavu vai kultūrvēsturisku objektu. Atsevišķos posmos varētu tikt ierobežots smago kravu tranzīts. Veicot šo autoceļu rekonstrukciju, būs obligāti saglabājams to raksturs, ainava un izteismīgums, vienlaikus nodrošinot kvalitātīvu segumu un paredzot atbilstošu infrastruktūru velosipēdu un kājāmgājēju satiksmei. Gar šiem ceļiem, vizuālās uztveres robežās tiks izvirzītas prasības arī apkārtējai apbūvei.

3.2.2. Dzelzceļš

Dzelzceļam turpmāk būs ļoti nozīmīga loma gan rajona, gan visa reģiona attīstībā. Saskaņā ar Rīgas reģiona teritorijas plānojuma nostādnēm, dzelzceļš būs transporta sistēmas mugurkauls.

Rīgas rajona plānojums paredz saglabāt un pilnvērtīgi izmantot visu esošo dzelzceļa infrastruktūru gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Dzelzceļš kā videi draudzīgāks un drošāks transporta veids, ir arī alternatīva autotransportam. Īpašs uzsvars tiks likts uz pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem. To attīstības pamatā būs vispārēja pakalpojumu kvalitātes uzlabošana, dzelzceļa infrastruktūras modernizēšana un uzlabošana. Rajona teritorijas plānojumā paredzēts uzlabot pasažieru satiksmi Rīgas piepilsētas dzelzceļa līnijās Rīga - Tukums, Rīga – Jelgava, Rīga - Ogre, Rīga – Sigulda, Rīga- Skulte. Tas ļaus būtiski samazināt ceļā pavadāmo laiku, atslogot autoceļus, mazināt satiksmes sastrēgumus. Rajona plānojums ierosina saglabāt pasažieru satiksmi dzelzceļa līnijā Rīga – Ērgļi, attīstot šo līniju gan pasažieru transportam gan tūrismam. Tas būtiski uzlabos perifērijas apdzīvoto vietu sasniedzamību gan Rīgas, gan Ogres rajonā, kā arī veicinās Vidzemes reģiona sasaisti ar galvaspilsētu. Tiek ierosināts rekonstruēt un attīstīt sazaroto piepilsētas elektrificētā dzelzceļa tīklu, tai skaitā līnijās Rīga –Sigulda un tālākā nākotnē arī līnijā Skulte- Limbaži.

Viens no būtiskiem dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanas aspektiem ir arī dzelzceļa staciju labiekārtojuma līmeņa paaugstināšana. Daudzas dzelzceļa staciju ēkas ir sava laika būvniecības un arhitektūras pieminekļi. Pilnvērtīgi iekļaujot tās aprītē un dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā, tiks veicināts arī pasažieru plūsmas pieaugums. Rajona plānojums paredz saglabāt visas esošās pasažieru dzelzceļa stacijas, kā arī izbūvēt jaunas, ja būs nepieciešamība. Lai veicinātu motivāciju iedzīvotājiem izmantot dzelzceļa transportu, rajona plānojums paredz radīt priekšnoteikumus, lai tiktu nodrošināta vides pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām.

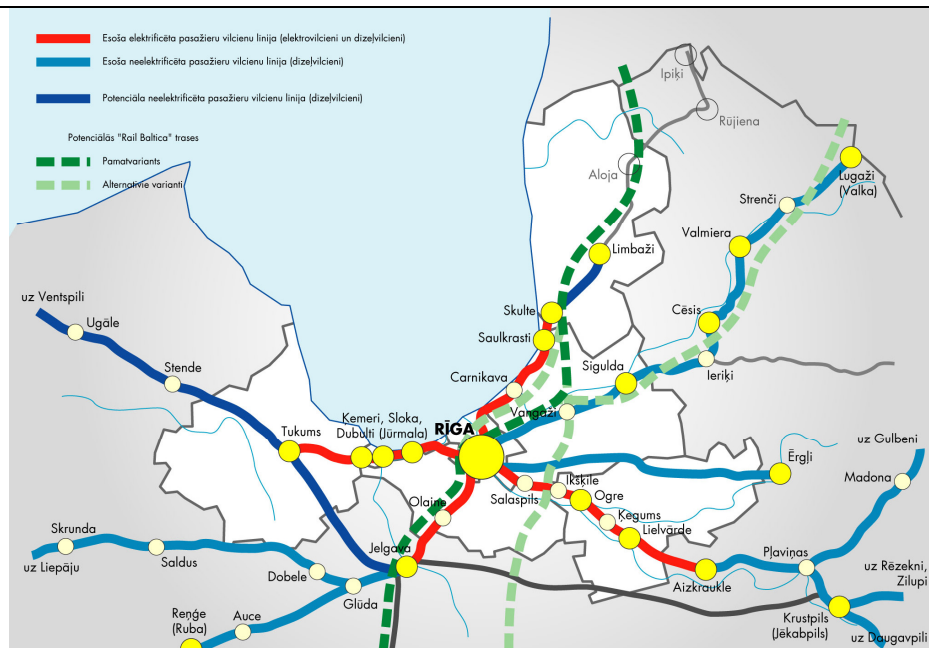
Rajona plānojums atbalsta:

- paaugstināto pasažieru platformu izbūvi atbilstoši spēkā esošiem standartiem;
- autostāvvietu un velosipēdu glabāšanas laukumu izbūvi dzelzceļa staciju un pieturvietu teritorijās;
- gājēju celiņu, pāreju un pandusu izbūvi dzelzceļa pasažieru peronu pieejās.

Rīgas reģiona plānojums ievērtē starptautiskā projekta Rail Baltica maršrutu, kas šķērsos Rīgas rajonu. INTERREG IIIB atbalstītais projekts „Rail Baltica” ir iecerēts kā ātrgaitas vilciens, kas savienotu Baltijas valstis ar Centrāleiropu (līnija Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava – Berlīne). Skatīt 1.daļas 3.sējuma 17.attēlu.

Viens no „Rail Baltica” projekta mērķiem ir trases izvēle. Ir izstrādāti vairāki šī maršruta varianti, taču pagaidām nav skaidrības par iespējamo variantu un ir jāveic papildus pētījumi par optimālā maršruta izveidi. (Skatīt 3.3.attēlu).

Iepriekšējā rajona plānojumā kā turpmākās izpētes teritorija bija iezīmēta un rezervēta transporta koridora trase posmā no Zvejniekciema līdz Saulkalnei ar jaunu Daugavas šķērsojumu un tālāku pieslēgumu autoceļam A7. Taču 2005.gadā tika izveidota īpaši aizsargājamā dabas teritorija *Garkalnes meži*, kā rezultātā perspektīvā trase tagad šķērsos šo īpaši aizsargājamu dabas teritoriju. Praktiski šai šķērsojuma vietai nav alternatīvu, jo teritoriju no austrumu puses ierobežo Vangažu pilsēta, no rietumu puses Garkalne. Pamatojoties uz Satiksmes ministrijas sniegto informāciju par perspektīvo nacionālas nozīmes transporta infrastruktūru (skatīt 24.pielikumu, 1.daļa, 4.sējums *Pielikumi*), Rīgas rajona plānojumā šī trase ir saglabāta kā turpmākās izpētes teritorija, kas rezervēta Rail Baltica 1.varianta trasei, Rajona plānojumā ir iezīmēts arī jauns perspektīvās dzelzceļa trases posms, kas varētu būt alternatīva perspektīvai dzelzceļa trasei pie Doles salas pāri Rīgas HES dambim.



3.3. attēls. *Iespējamie Rail Baltica trases varianti*

Avots: (Rīgas plānošanas reģiona telpiskais plānojums – II Perspektīva 2007.)

Uzsākot visu variantu trases priekšizpēti, būs jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, kurā jāizskata visas alternatīvas, izvērtējot iespējamo negatīvo ietekmi gan uz apdraudētajām dzīvnieku sugām, gan apdzīvotajām vietām, gan iespējamās izmaksas, kas nepieciešamas šīs ietekmes kompensēšanai.

Ir jāņem vērā, ka Rail Baltica 2.variants – virziens caur Tartu un Valgu, paralēli esošajai dzelzceļa līnijai, arī ietekmēs īpaši aizsargājamo dabas teritoriju - Gaujas nacionālo parku, jo arī tur būs nepieciešams izbūvēt jaunu dzelzceļa trasi, atbilstoši Eiropas Savienības parametriem ar citu sliežu platumu kā pašreizējā.

3.2.3. Gaisa satiksme

Gaisa transporta attīstība būtiski ietekmēs visa metropoles reģiona konkurētspēju un attīstību. Satiksmes ministrija aviācijas nozares attīstībā izvirzījusi sekojošus uzdevumus, kas veicami līdz 2013. gadam:

- attīstīt VAS Starptautiskās lidostas "Rīga" infrastruktūru, paplašinot lidojumu tīklu un uzturot pievilcīgu cenu politiku, panākt, ka Rīga kļūst par nozīmīgu Eiropas līmeņa gaisa satiksmes centru;
- veicināt reģionālo lidostu attīstību un iekšzemes gaisa pārvadājumu attīstību.

Starptautiskā lidosta „Rīga” ir lielākā lidosta Baltijas valstīs, kas nodrošina starptautiskos pasažieru un kravas gaisa pārvadājumus. Tādēļ tā uzskatāma par vienu no svarīgākajiem transporta sistēmas elementiem un ekonomiskās izaugsmes dzinējspēkiem.

LR Satiksmes ministrijas „Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam” /MK 2006.g.12.jūlija rīkojums Nr.518/ paredz, ka Rīga būs nozīmīgs Eiropas līmeņa gaisa satiksmes centrs un starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstība nodrošinās 2013.gadā 10 milj. apkalpoto pasažieru.

Pamatnostādnēs izvirzīts virsmērķis – kvalitatīva un konkurētspējīga, kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrēta transporta infrastruktūra, uzņēmējdarbības vide, droša satiksme, un kvalitatīvi, visiem pieejami tranzīta, loģistikas un sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Pēc lidostas pasūtījuma 2006.gadā ir veikts pētījums par lidostas attīstību, un konstatēts, ka ar pašreizējo infrastruktūru iespējams apkalpot līdz 10 miljoniem pasažieru gadā. Saskaņā ar VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga" stratēģiskā attīstības plāna 2002.-2020.gadam" koncepciju, tiek plānots, ka apkalpoto pasažieru skaits pieaugs no pašreizējiem 3,2 miljoniem līdz 20 miljoniem pasažieru gadā.

Lai nodrošinātu funkcionalitāti, lidostas attīstībai iecerēti vairāki attīstības etapi. 2008.gadā, lai apkalpotu 10 miljonu pasažieru gadā, tiks uzsākts termināla rekonstrukcijas un paplašināšanas projekts teritorijas ziemeļu virzienā, skarot Rīgas pilsētas teritorijas. Nākošais etaps – pēc 2011.gada, paredz jauna skrejceļa un citu infrastruktūras objektu būvniecību, lai varētu apkalpot 20 miljonu pasažieru gadā. Lidosta „Rīga” ir uzsākusi ģenerālās attīstības plāna izstrādi, kā arī terminālu un skrejceļu rekonstrukcijas tehnisko projektu izstrādi.

Tiek plānots, ka 3 līdz 5 gadu laikā lidostas biznesa parka teritorijā 21 hektāra platībā tiks uzbūvētas 3 un 4 zvaigžņu viesnīcas, biroju ēkas, konferenču un izstāžu centrs, izveidots parks un zaļumu zona. Līdz ar to lidosta kļūtu ne tikai par transporta mezglu, bet arī par nozīmīgu sabiedrisko centru. Jau pašreiz biznesa parka teritorijā ir uzbūvēts Latvijas pasta šķirošanas komplekss, kravu apstrādes centri, tiek būvēta SAS pilotu akadēmijas ēka, Preses nama ražošanas komplekss, loģistikas centrs. (Avots: www.riga-airport.com)

Starptautiskā lidosta „Rīga” atrodas tuvu Rīgas pilsētas centram, tai piegulošajās teritorijās atrodas komerczonas. Pie pašreizējā lidojumu apjoma nav īpašu problēmu ar trokšņu līmeni, jo lidostas trokšņu zona pārsvarā atrodas virs neapbūvētām vai ekstensīvi apbūvētām teritorijām, kurām nav raksturīga dzīvojamā funkcija. Taču stihiski attīstoties dzīvojamai apbūvei lidostas trokšņu zonā piegulošajās teritorijās, ir izveidojusies situācija, ka lidostas kapacitātes palielināšana var tikt ievērojami apgrūtināta.

Rajona attīstības interesēs ir nodrošināt lidostai optimālas attīstības iespējas. Palielinoties starptautiskās lidostas „Rīga” nozīmei, pieaugot pasažieru plūsmai un kravu apgrozījumam, lidostas attīstībai būs nepieciešama teritorijas paplašināšana, skrejceļa pagarināšana, jaunu ēku un būvju izvietošana, veidojot tuvumā loģistikas un transporta pakalpojumu zonas, nodrošinot ērtus pievadceļus. Šim nolūkam lidostai ir nepieciešams rezervēt papildus teritorijas. Lidostas attīstība būtiski ietekmēs Mārupes pagastu, it īpaši Skultes ciemu. Rajona plānojums paredz rezervēt teritoriju lidostas paplašināšanai un otrā skrejceļa būvniecībai, definējot to, kā lidostas "Rīga" perspektīvās attīstības teritoriju.

Starptautiskie pasažieru un kravu gaisa pārvadājumi ir nacionālo interešu sfēra, tādēļ ir jāveido visa veida sadarbība starp lidostas administrāciju, Satiksmes ministriju, Rīgas reģiona padomi, Mārupes pagastu un Babītes pagastu. Tikai kopīgi plānojot, var radīt lidostas attīstībai vislabvēlīgākos apstākļus, kas atbilstu gan nacionālajām, gan Rīgas pilsētas, gan vietējo pašvaldību interesēm. Lai kompleksi risinātu gan lidostas, gan tai piegulošo teritoriju attīstības jautājumus, vispirms valsts līmenī ir jādefinē nacionālo interešu teritorijas, jānosaka, kādi būs iespējamie ierobežojumi un vienlaicīgi jāizstrādā arī kompensāciju mehānisms.

Lai optimāli sasaistītu lidostu ar Rīgas centru, būs nepieciešamība veidot ātrgaitas sabiedrisko transportu. Rajona plānojumā paredzēts integrēt lidostu kopējā transporta sistēmā, uzlabot tās sasniedzamību un veicināt efektīva sabiedriska transportu izveidošanu starp lidostu un Rīgas centru.

Attīstoties loģistikas pakalpojumiem un gaisa transporta kravu tranzītam, ir jānodrošina tāda kravu transporta kustība, kas neiespaido dzīvojamās apbūves teritorijas. Rajona plānojums paredz veidot lidostai jaunus pievadceļus pa Mārupes pagasta teritoriju ar ērtu piekļūšanu autotransportam gan no loka apvedceļa – autoceļa A5, gan perspektīvā Dienvidu tilta, lai nebūtu jāšķērso visa Rīgas pilsēta. Rajona plānojumā tiek ievērtēta iespēja izbūvēt dzelzceļa pievadceļu no lidostas līdz dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums.

Rajona plānojums atbalsta arī mazās aviācijas attīstību tūrismam, sportam un biznesa lidojumiem. Ir jāizvērtē bijušo civilās aviācijas lidlauku iespējas un to potenciāls iekļaušanai kopējā nacionālā mazās aviācijas tīklā. Tāpat jāveicina arī jaunu mazo lidlauku veidošana.

3.2.4. Ostas un ūdenstransports

Rīgas osta, ostas pievadceļi, to ievadu izvietojums būtiski iespaido transporta infrastruktūru un kravu plūsmas Rīgas rajonā. Lai nodrošinātu optimālu ostas sasniedzamību, rajona plānojumā paredzēta E67 Ziemeļu ievada izbūve Rīgā un Rīgas ziemeļu transporta koridora attīstība – rietumu pieslēgums autoceļam E22.

Rajona plānojums paredz attīstīt Skultes ostu vienotā tīklā ar pārējām Latvijas mazajām ostām, kā modernu jahtu ostu, kas neizslēdz vēl kādu papildus funkciju. Ņemot vērā ostas labo saistību ar Rīgu un Saulkrastu tuvumu, kā arī apstākli, ka tur nav piemēroti pievadceļi kravu transportam, tās prioritāte varētu būt jahtu tūrisms.

Rīgas līča piekraste un Pierīgas vienotā ūdens sistēma ļauj attīstīt jahtu tūrisma un iekšējo pasažieru ūdenstransportu. Rajona plānojums atbalsta pasažieru ūdenstransporta attīstību Pierīgas ūdens sistēmā. Nākotnē tiks attīstīti ne tikai tūrisma maršruti, bet tiks veicināti arī regulāri pasažieru pārvadājumi pa Daugavu no Rīgas pilsētas līdz Doles salai, no Rīgas centra pa kanāliem, Ķīšezeru, Baltezeru, kā arī pa Buļļupi un Lielupi.

Rajona ūdenstransporta attīstību veicinās arī Lielupes jahtu ostas attīstība Jūrmalas pilsētas teritorijā.

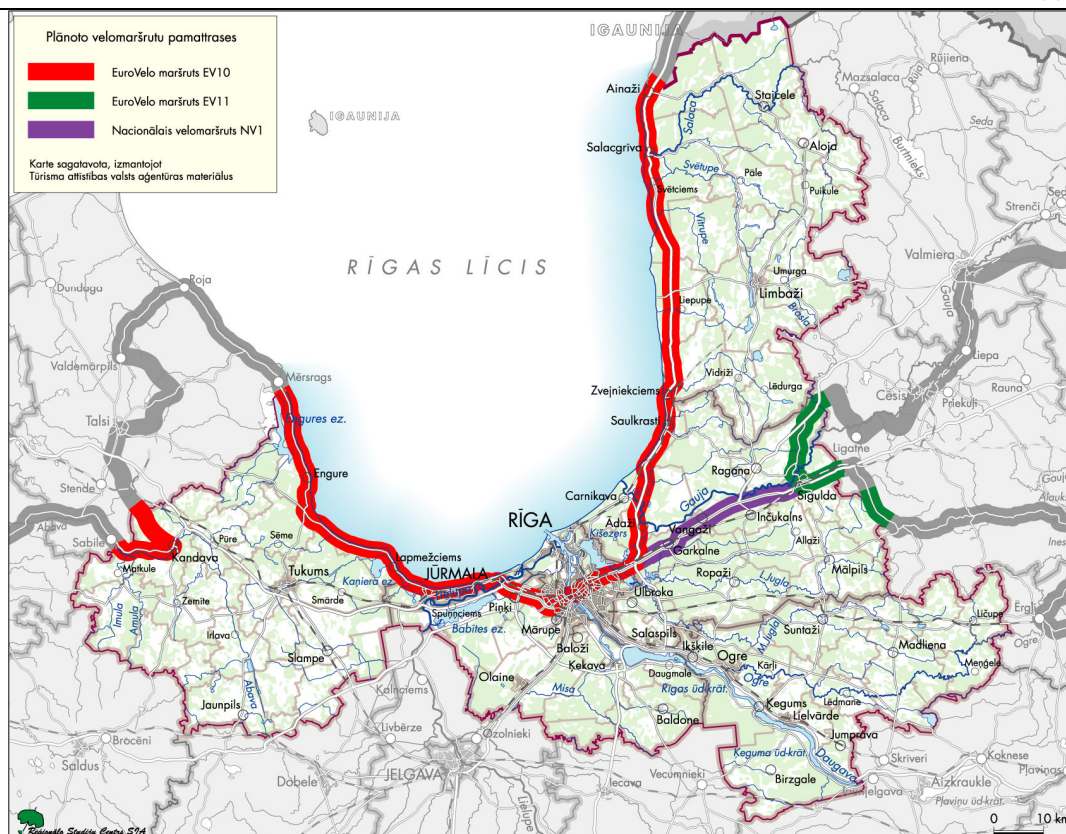
3.2.5. Velotransports

Ciešā saistībā ar tūrisma attīstīšies arī velotransports. Rīgas rajons piedāvā daudzveidīgas iespējas, kas iekļaujas jau izstrādātajos tūrisma maršrutos – „Rīgas rajona lielais loks” un pieci „Mazie loki”. Rajona plānojums atbalsta veloceļu tīkla izveidi un paplašināšanu Pierīgā, kā arī autoceļu ar īpašām ainaviskām kvalitātēm iekļaušanu velotransporta maršrutos.

Rajona plānojumā nav iezīmētas konkrētas veloceļu trases. To plānošanai veicama izpēte un izstrādājams atsevišķs projekts. Vairākos maršrutos perspektīvos veloceļus iespējams integrēt vienotā koridorā ar esošajiem autoceļiem, izbūvējot papildus joslu, vai paralēlu celiņu velosipēdistiem un gājējiem. Šāds risinājums tiek plānots gar autoceļu E22 (A10) no Varkaļu kanāla līdz Spunņupei.

Rajona plānojums atbalsta Eirovelo maršruta izveidi caur Siguldu un Gaujas Nacionālo parku, taču perspektīvie velosipēdu maršruti un ceļu posmi, kur iespējama velosipēdu celiņu izbūve ir jānosaka vietējo pašvaldību teritoriju plānojumos. Velosipēdu maršruti ir jāintegrē kopējā tūrisma infrastruktūras un pakalpojumu tīklā, nodrošinot naktsmītnes, stāvlaukumus, velosipēdu nomas un remonta pakalpojumus.

Būtiski svarīgi ir veidot kopīgu veloceļu tīklu ar Rīgas pilsētu, sasaistot Rīgas centru ar Pierīgas urbānās attīstības centriem un rekreācijas teritorijām Rīgas piepilsētas areālā. Tādēļ vietējo pašvaldību plānojumos ir jāievērtē Rīgas pilsētas attīstības plānā iezīmētie veloceļi, lai varētu veidot vienotu veloceļu tīklu.



3.4. attēls. Plānotās Eiropas velomaršrutu pamattrases (EV10, EV11)

Avots: (Rīgas plānošanas reģiona telpiskais plānojums – II Perspektīva 2007.)

3.2.6. Sabiedriskais transports

Lai nodrošinātu kvalitatīvu un ātru sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, Rīgas rajonam ir jāiekļaujas kopējā reģiona sabiedriskā transporta sistēmā. Sabiedriskā transporta uzdevums ir nodrošināt gan rajona iekšējo sasniedzamību, gan apkārtējo lielāko centru un galvaspilsētas Rīgas sasniedzamību.

Rajonā tiks atbalstīta vienota Rīgas reģiona sabiedriskā transporta attīstības politika, paredzot dzelzceļa transporta pakalpojumu izmantošanu, kā vienu no perspektīvākiem un drošākiem transporta veidiem. Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija ir jāveido, lai nodrošinātu visu apdzīvoto vietu optimālu sasniedzamību. Konkrētu maršrutu plānošana un to izvēles pamatojums ir transporta speciālistu uzdevums.

Rajona sabiedriskā transporta tīkls tiks veidots saistībā ar perspektīvo apdzīvojuma struktūru. Kvalitatīvam sabiedriskajam transportam ir jānodrošina rajona iedzīvotāju iespējas visīsākā laikā sasniegt gan savas dzīves un darba vietas, gan arī lielākos pakalpojumu centrus. Rajona plānojums paredz, ka nākotnē vienlīdz svarīgs sabiedriskā transporta veids būs gan autotransports, gan dzelzceļš. Ņemot vērā jau esošo dzelzceļu tīklu, dzelzceļa pasažieru transports būs piemērots ērtākai Rīgas sasniegšanai.

Rajona plānojums atbalsta Rīgas teritorijas plānojuma 2006.g-2018.g. izvirzīto pilsētas sabiedriskā transporta attīstības koncepciju, kā arī tramvaja maršrutu pagarināšanu un autonovietņu „park&ride” izvietošanu pie pilsētas robežas. Perspektīvā varētu pagarināt tramvaju maršrutus līdz Bergiem, Rumbulai, Ķekavai. Par optimālāko autonovietņu „park&ride” vietas izvēli ir jāvienojas vietējām pašvaldībām kopā ar Rīgas pilsētu.

Rajona plānojums atbalsta Rīgas domes Pilsētas Attīstības departamenta iniciatīvu izveidot četras „park&ride” autonomvietnes, kas saistītas ar piepilsētas pasažieru dzelzceļu. Tās iezīmētas 1.daļas 3.sējuma 14.attēlā. Šīs koncepcijas realizēšanai nepieciešama cieša sadarbība un koordinācija ar rajona vietējām pašvaldībām, un savlaicīgi to teritorijas plānojumos jāparedz pietiekošas teritorijas autostāvvietām, kā arī jāveic nopietna transporta plūsmu analīze un plānošana.

Pierīgā tiek plānota „park&ride” tipa infrastruktūras objektu (autonomvietnes 400-1000 vietām, ar velosipēdu novietnēm un pakalpojumu objektiem) izpēte un realizācija šādās dzelzceļa pasažieru pārvadājumu maršruta līnijās:

1. Rīga-Sigulda (dzelzceļa stacijas Baltezers rajonā);
2. Rīga-Krustpils (dzelzceļa stacijas Dārziņi rajonā);
3. Rīga-Jelgava (dzelzceļa staciju Tīraine - Baloži rajonā);
4. Rīga-Jūrmala (dzelzceļa staciju Babīte- Priedaine rajonā).

Plānojot pasažieru pārvadājumus, ir jāveido vienots dažādu sabiedriskā transporta veidu tīkls, kas nodrošinātu visoptimālākās pārvietošanas iespējas gan iedzīvotājiem, gan tūristiem ne tikai Rīgas rajonā, bet visā reģionā.

Rajona plānojums nosaka principu, ka sabiedriskā transporta sistēmai ir jānodrošina vismazāko apdzīvojuma centru sasniedzamība ne retāk kā 3 reisi dienā (katrā virzienā) ar aprēķinu, lai maksimālais attālums kājāmģājējiem līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam nepārsniegtu 30 līdz 40 min gājienu. Vietējām pašvaldībām, plānojot jaunās apdzīvotās vietas, ir jānodrošina, lai šis nosacījums tiktu ievērots un iedzīvotājiem būtu sasniedzams sabiedriskais transports optimālā laikā un attālumā.

Rajona sabiedriskā transporta infrastruktūra ir parādīta rajona teritorijas plānojuma 1.daļas 3.sējumā 14.attēlā.

Ir svarīgi savlaicīgi paredzēt arī dažāda līmeņa sabiedriskā transporta savienojumus, sasaistot starptautiskos maršrutus ar reģionālajiem maršrutiem un vietējo sabiedrisko transportu.



3.3. Inženiertehnisko tīklu attīstība

Rajona tehniskā infrastruktūra ir parādīta rajona teritorijas plānojuma 1.daļas 3.sējumā 15.attēlā.

3.3.1. Sakari un komunikācijas

Viens no būtiskiem rajona ekonomiskās attīstības priekšnosacījumiem ir kvalitatīvi sakari, komunikāciju iespējas un pieeja informācijai. Šie faktori nosaka gan investīciju un uzņēmējdarbības iespējas, gan iedzīvotāju piesaisti un noturību. Lai paaugstinātu rajona konkurētspēju, ir jāpaaugstina komunikāciju un informācijas pakalpojumu kvalitāte un to pieejamība visā rajona teritorijā. Rajona teritorijas plānojums paredz veidot mūsdienu prasībām atbilstošu informācijas sistēmu, nodrošinot augstas kvalitātes infrastruktūru – telekomunikāciju un datu pārraides tīklu attīstību visā rajona teritorijā. Visā rajona teritorijā tiks nodrošināta līdzvērtīga pieeja informācijas un telekomunikāciju pakalpojumiem, tai skaitā Internetam arī attālākos centros ar sliktākām satiksmes iespējām.

3.3.2. Inženiertehniskais nodrošinājums

Vides infrastruktūra

Rajona teritorijas plānojums paredz veidot un attīstīt mūsdienu prasībām atbilstošu un videi draudzīgu tehnisko infrastruktūru. Visās apdzīvotajās vietās ir jānodrošina centralizēta ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu izveide, kas atbilstu visām kvalitātes normām un vides aizsardzības prasībām. Viens no svarīgākiem uzdevumiem ir ūdens resursu saprātīga apsaimniekošana – liekot uzsvaru uz šo resursu taupīšanu, dzeramā ūdens kvalitātes nodrošināšanu un notekūdeņu attīrīšanu. Rajona teritorijas izmantošanas noteikumos tiek izvirzītas konkrētas prasības apdzīvotajām vietām, paredzot ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas sistēmu izveidi. Lai samazinātu gaisa piesārņojumu un taupītu energoresursus, pilsētās un lielākajos apdzīvojuma centros ir jāatrod optimālākie siltumapgādes risinājumi.

Rajona teritorijas plānojums paredz Eiropas Savienības vides kvalitātes prasībām atbilstošu atkritumu apsaimniekošanas sistēmas izveidošanu. Atkritumu apsaimniekošanas likums nosaka Reģionālā atkritumu apsaimniekošanas plāna nepieciešamību. Tas nosaka, ka tiks slēgtas vietējās atkritumu izgāztuves un izveidota viena – reģionālā atkritumu izgāztuve.

Rajona plānojums atbalsta dalītās atkritumu savākšanas sistēmas izveidi un to otrreizēju pārstrādi.

Energoapgāde

Rīgas rajonā arī turpmāk galvenie energoapgādes avoti būs elektroenerģija un dabas gāze. Tiek plānots izbūvēt jaunu 330 kV augstsprieguma līniju no Rīgas TEC līdz Limbažiem. Rajona plānojums paredz, ka jaunbūvējamie inženiertīkli pēc iespējas izvietojami vienotā transporta koridorā, gar plānotajām automaģistrālēm. Nav atbalstāma līdzdzīvējā prakse, ka inženiertīkli šķērso plašas teritorijas un apdzīvotās vietas, apgrūtinot īpašumu izmantošanu. Tas pats attiecināms uz perspektīvajiem gāzes vadiem.

Rīgas rajonā pašlaik darbojas vairākas mazās hidroelektrostacijas, taču turpmākā plānošanas periodā nav paredzēta jaunu hidroelektrostaciju būvniecība. Uz vairākām upēm ir noteikti aizliegumi HES būvniecībai, tās ir nozīmīgs tūrisma un rekreācijas resurss, kā piemēram, Mazā Jugla un Lielā Jugla.

Rajona teritorijas plānojums paredz jaunu maģistrālo gāzes vadu un atzaru izbūvi, lai nodrošinātu gāzes apgādi vismaz visām pilsētām un lielākajiem apdzīvojuma centriem.

Rajona plānojums atbalsta vietējo atjaunojamo energoresursu – koksnes atkritumu, mežsaimniecības un lauksaimniecības blakus produktu izmantošanu kā kurināmo materiālu.

3.4. Atvērtās telpas attīstība

Dažāda veida plānošanas dokumentos atvērtās telpas raksturošanai tiek lietots jēdziens lauku vide, lauku telpa, lauki u.c. Rīgas reģiona plānojumā tā definēta kā lauku telpa, ar to saprotot ne tikai lauksaimnieciskās vai mežsaimnieciskās funkcijas, bet aptverot arī dabas teritorijas, ainavas, kultūras mantojumu, ūdeņus, ekoloģisko tīklojumu.

Rajona teritorijas plānojuma izpratnē atvērtā (lauku) telpa ir daudzfunkcionāla vide, kas vienlaikus ir gan saimnieciskās darbības, dzīves un atpūtas vide, gan daudzveidīgā dabas, ainavas un kultūras mantojuma resurss. Atvērtā telpa veido rajona teritorijas attīstībai vitāli svarīgu pamatu.

Rīgas rajona teritorijas atvērtā telpa, ko veido dabas teritorijas un lauku vide, ir ārkārtīgi daudzveidīga gan pēc savas struktūras, gan funkcionālās nozīmes. Pēdējo gadu straujā attīstība visvairāk ir skārusi tieši atvērto telpu – notiek lauku teritoriāla diferencēšanās un veidojas ļoti atšķirīgi areāli.

Rajona teritorijas plānojums paredz attīstīt atvērto telpu kā ekonomiski attīstītu, sociāli aktīvu un pievilcīgu dzīves vidi. Lauku vides ilgtspējīgas attīstības pamats būs dabas resursi un saglabātās, izkoptās dabas, ainaviskās un kultūrvēsturiskās vērtības. Lai nodrošinātu esošo vērtību maksimālu saglabāšanu un visu attīstības resursu racionālu izmantošanu, rajona plānojums izdala atvērtajā telpā funkcionāli un telpiski nozīmīgākos areālus, jeb perspektīvās attīstības zonas. Šie areāli ir definēti, ņemot vērā Rīgas reģiona plānojuma pamatnostādnes:

- Rīgas piepilsētas areāls:
 - Pierīgas urbānās attīstības teritorijas;
 - Pierīgas urbānās dabas aizsardzības un rekreācijas teritorijas;
- Piejūras vides aizsardzības un tūrisma teritorijas (josla);
- Piejūras urbānās, rekreācijas un vides aizsardzības teritorijas;
- Lauksaimniecības attīstības teritorijas;
- Ražošanas attīstības un derīgo izrakteņu izstrādes teritorijas;
- Loģistikas un tranzīta pakalpojumu zona;
- Tūrisma attīstības teritorijas;
- Dabas aizsardzības teritorijas;
- Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas teritorijas
- Jauktas mozaīkveida zemes izmantošanas teritorijas.

Rajona plānojums paredz, ka šie areāli konceptuāli iezīmē perspektīvos attīstības virzienus.

Rajona teritorijas plānojuma plānotās (atļautās) izmantošanas kartē šie areāli ir parādīti atbilstoši rajona plānojuma mērogam un nevar kalpot par pamatu konkrētu zemes gabalu izmantošanas veidu noteikšanai. Teritorijas zonējums, zemes izmantošanas veidi, aprobežojumi, konkrētas prasības un nosacījumi apbūvei tiek noteikti vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos un detālplānojumos.

Šajos areālos tiek atļauta daudzveidīga darbība, taču katrā no tiem ir noteiktas galvenās prioritārās funkcijas, ko nedrīkst apdraudēt vai konfliktēt kādas citas, pakārtotas funkcijas. Taču jebkurā teritorijā ir jāsaskaņo vides aizsardzības un ekonomiskās intereses, neatkarīgi no tās atrašanās kādā perspektīvās attīstības zonā.

Rajona atvērtās telpas vēlamā struktūra parādīta šī sējuma 3.6.attēlā un Rajona teritorijas plānotās atļautās izmantošanas kartē.

3.4.1. Rīgas piepilsētas areāls

Rīgas piepilsētas areāls ir telpa, kur pašlaik ļoti dinamiski un ciešā mijiedarbībā attīstās apdzīvojums un lauku telpa, tādēļ rajona plānojumā šis areāls tiek apskatīts no dažādiem aspektiem gan pie apdzīvojuma, gan atvērtās telpas.

Rīgas piepilsētas areālu neatgriezeniski ir skārušas vislielākās telpiskās un funkcionālās izmaiņas. Izzūdot lauksaimnieciskai darbībai, daudzviet lauku telpa ir transformējusies par urbanizētu lauku vidi ar pilnīgi jaunām funkcijām – dominējot pilsētnieciski orientētai dzīves videi un rekreācijai.

Pierīgas urbānās attīstības teritorijas

Pierīgas urbānās attīstības teritorijas ir vide, kas pašlaik dinamiski attīstās, vadoties galvenokārt no īpašumu tirgus prasībām. Tās struktūru veido Pierīgas ciemi un apdzīvotās vietas ar izplūdušām un neskaidrām robežām, haotiski izkaisītās savrupmāju apbūves teritorijas, nelielās mežu teritorijas un vēl neapbūvētās lauksaimniecības zemes ar atsevišķām viensētām. Urbānās attīstības teritorijas apskatītas sadaļā par apdzīvojumu.

Pierīgas dabas aizsardzības un rekreācijas teritorijas

Pierīgas lauku telpa (atvērtā telpa) vienlaikus ir ļoti svarīga ne tikai rajona, bet arī Rīgas pilsētas rekreācijas funkciju nodrošināšanai, jo piedāvā iespēju iedzīvotājiem maksimāli īsā laikā un ērtā veidā ar sabiedrisko transportu sasniegt tuvākajā piepilsētā publiski pieejamas rekreācijas vietas – mežus, ūdeņus, pludmales, peldvietas.

Rajona plānojums paredz, ka Rīgas piepilsētas areālā (nosacītā teritorija līdz loka apvedceļiem) ir maksimāli saglabājamās neapbūvētās un neapgūtās dabas teritorijas – meži, dabiskās pļavas, pludmales, ūdeņi. Nav pieļaujama šo dabas teritoriju turpmāka samazināšana, tās transformējot par apbūves zemēm. Rīgas piepilsētas areālā atrodas Pierīgas vienotā ūdenstelpa, kas aptver Daugavu, Gauju, un Lielupi ar to pietiekām, lielos lagūnu ezerus un kanālu sistēmu. Rajona plānojums paredz šo savstarpēji saistīto sistēmu attīstīt kā vienotu, atvērtu un publiski pieejamu telpu rekreācijai un tūrismam.

Notiekot Pierīgas straujai attīstībai un urbanizācijai, neizbēgami notiek tradicionālās ainavas transformācija. Pašlaik pastāv risks, ka var izzust vērtīgākās ainavas, kas bijusi sākotnējā motivācija dzīves vietas izvēlei ārpus pilsētas.

Rajona plānojums nosaka, ka ainavas ir publiskas uztveres telpa un nozīmīgs rajona identitātes priekšnosacījums. Tādēļ, lai saglabātu vērtīgākās ainavas un skatu punktus, Rīgas piepilsētas areālā ir jānodrošina pietiekoši lielas brīvas, neapbūvētas teritorijas.

Kā ainaviski nozīmīgākās publiskās uztveres telpas, rajona plānojums paredz saglabāt atklātos skatu koridorus gar ūdensmalām, it īpaši gar publiskajiem ūdeņiem - gar Daugavu Salaspils novadā, Ķekavas un Daugmales pagastos, gar Lielupi Salas pagastā, gar jūras piekrasti Saulkrastos, gar Gauju Siguldā, gar ezeriem Ādažu novadā, Garkalnes novadā.

Lai saglabātu mozaīkveida ainavas raksturu arī Rīgas piepilsētas areālā, rajona plānojums ierobežo lauksaimniecības zemju nepamatotu sadalīšanu un apbūvi. Ņemot vērā, ka tradicionālā lauksaimniecība aizvien vairāk samazinās un lauksaimniecības zemes netiek racionāli izmantotas, rajona plānojums atbalsta alternatīvu, videi draudzīgu saimniecisku darbību attīstību, kas saistītas ar tūrismu, rekreāciju un respektē esošās dabas, ainavas un kultūrvēsturiskās vērtības.

3.4.2. Piejūras urbānā, rekreācijas un vides aizsardzības teritorija (josla)

Rīgas rajonā piejūras urbānā, rekreācijas un vides aizsardzības teritorija stiepjas paralēli Piejūras dabas parkam no Vecāķiem līdz Gaujas upes ietekai un turpinās gar piekrasti līdz Saulkrastiem, tālāk ietverot piekrastes joslu līdz Skultei. Līdz Piejūras dabas parka robežām tajā atrodas vairāki ciemi – Kalngale, Garciems, Carnikava, Gauja. Galvenās

prioritātes šajā teritorijā ir rekreācija un tūrisms, sabalansējot vides aizsardzības, rekreācijas un tūrisma attīstības intereses ar citu saimniecisko darbību. Tādēļ nav pieļaujama rekreācijas teritoriju samazināšana, attīstot jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas. Šajā teritorijā ir jāsaglabā pašreizējā telpiskā struktūra - apdzīvoto vietu un dabas teritoriju mija, nepieļaujot apdzīvoto vietu sapludināšanu nepārtrauktā urbanizētā joslā. Rajona plānojums paredz saglabāt piejūras ciemu raksturīgo apbūves raksturu, paaugstināt labiekārtojuma līmeni un palielināt pakalpojumu klāstu. Piekrastes joslas dabas teritorijās ir jānodrošina atpūtas vajadzībām nepieciešamais labiekārtojums. Atsevišķos gadījumos dārzkopības ciemu transformēšana par pastāvīgām apdzīvotām vietām var saasināt pastāvošos vides riskus - plūdus, krastu noskalošanos, eroziju, kā arī piesārņojumu.

3.4.3. Piejūras vides aizsardzības un tūrisma teritorija (josla)

Piejūras vides aizsardzības un tūrisma teritorija (josla) ietver Piejūras dabas parka teritoriju no Vecāķiem līdz Saulkrastiem. Šajā teritorijā ir augstvērtīgi rekreācijas resursi. Tās galvenās prioritātes ir dabas aizsardzība un rekreācija, pieļaujot tikai tādas darbības, kas nav pretrunā īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izmantošanas noteikumiem un Piejūras dabas parka dabas aizsardzības plānam.

Nemot vērā šīs teritorijas tuvo izvietojumu un ērto sasniedzamību, tā ir pakļauta ļoti intensīvai un neorganizētai rekreācijai, tādēļ nākotnē nepieciešams veikt šīs teritorijas labiekārtošanu, speciālu atpūtas vietu, gājēju celiņu ierīkošanu, lai pasargātu mazskartās teritorijas daļas.

Rajona plānojums rekomendē izveidot Piejūras dabas parkam savu administrāciju.

3.4.4. Lauksaimniecības attīstības teritorijas

Daudzveidīga lauksaimniecības attīstība tiks atbalstīta visā Rīgas rajona teritorijā, bet rajona plānojumā ir īpaši izdalītas divas perspektīvas lauksaimniecības attīstības zonas, kurās ir potenciāls konkurētspējīgai lauksaimnieciskai ražošanai. Tās ir teritorija rajona dienvidu daļā pie Olaines un plašāka zona ap Mālpili rajona austrumu daļā. Ļoti būtisks un attīstībai labvēlīgs faktors ir tuvais noieta tirgus – Rīgas pilsēta, kur aizvien pieaug pieprasījums pēc svaigiem, kvalitatīviem vietējas lauksaimniecības produktiem. Tā ir liela Rīgas rajona priekšrocība, tādēļ šajos areālos lauksaimniecības attīstība būs prioritāte.

Rajona plānojums nosaka, ka šajās teritorijās nav pieļaujama īpaši vērtīgo lauksaimniecības zemju transformācija citos zemes izmantošanas veidos. Šeit tiks veicināta lielražošana, kas koncentrēsies specializētās, augsti produktīvās un tehnoloģiski modernās vienībās, nodrošinot augstas kvalitātes gala produkcijas ražošanu, taču neizslēdzot bioloģisko lauksaimniecību, zvejniecību, zivsaimniecību, amatniecību, lauku tūrisma arī vidējās un mazajās lauku saimniecībās. Rajona plānojums atbalsta pārtikas rūpniecības attīstību un vietējās lauksaimniecības produktu pārstrādes uzņēmumu kapacitātes palielināšanu, piemērojot to ES kvalitātes prasībām.

Šajos areālos nav pieļaujama tādu liela mēroga citu saimniecisko darbību attīstība, kas ir pretrunā vai konfliktē ar lauksaimniecību, samazinot vērtīgo lauksaimniecības zemju resursus. Šajās teritorijās ir jāstiprina esošie apdzīvotuma centri, atbalstot ar lauksaimniecību saistīto ražošanas uzņēmumu attīstību, nodrošinot atbilstoša līmeņa pakalpojumus un dzīves vides kvalitāti. Lauku centriem un lielākajām apdzīvotajām vietām būs lauksaimniecības atbalsta centru loma. Tie sniegs virkni ikdienas pakalpojumu, nodrošinās komunikāciju iespējas un darbosies kā nozīmīgs posms pilsētu – lauku partnerībā.

Rajonā tiks stiprinātas arī lauksaimniecības zinātnes un selekcijas tradīcijas, atbalstot un veicinot izpēti un selekcijas centru attīstību. Lauksaimniecības attīstības teritorijās tiks atbalstīta viensētu saglabāšana, taču nav pieļaujama jaunu blīvas apbūves teritoriju veidošana atvērta telpā ārpus apdzīvotajām vietām.

Lai saglabātu galveno resursu – lauksaimniecībā izmantojamo zemi, vietējo pašvaldību plānojumos šajās teritorijās ir jāuzstāda nosacījumi un aprobežojumi zemes gabalu sadalīšanai un transformācijai citos izmantošanas veidos.

3.4.5. Ražošanas attīstības un derīgo izrakteņu izstrādes teritorijas

Rajona teritorijas plānojumā iezīmētas tās atvērtās telpas teritorijas, kas ir būtiski svarīgas rūpnieciskās ražošanas attīstībai, un kurās ir pieejami dabas resursi – derīgie izrakteņi un kam ir izdevīgs transporta izvietojums. To izvēli nosaka transportēšanas iespējas, infrastruktūra, pieejamie derīgo izrakteņu krājumi, un iespējami minimālā negatīvā ietekme uz vidi un apdzīvojumu.

Ražošanas koncentrācija šādās teritorijās ļaus pilnvērtīgi izmantot visus esošos ražošanas un dabas resursus, kā arī savlaicīgi novērst iespējamus interešu konfliktus ar citām nozarēm. Šajās teritorijās tiks atbalstīta visa veida rūpnieciskā ražošana, orientējoties uz gala produkciju ar augstu pievienoto vērtību, tai skaitā derīgo izrakteņu pārstrāde, būvmateriālu ražošana, kokapstrāde u.c.

Rajonā tiks atbalstīta inovāciju ieviešana, tādu uzņēmumu veidošana, kas orientēti uz videi draudzīgām, bezatkritumu izstrādes tehnoloģijām, ar gatavāku gala produkciju un augstāku pievienoto vērtību.

3.4.6. Loģistikas un tranzīta pakalpojumu zona

Rīgas rajona teritorijas plānojums paredz izveidot vairākas loģistikas un tranzīta pakalpojumu zonas teritorijas. To izvietojumu nosaka ērtā sasniedzamība un transporta koridoru tuvums. Šādas zonas veidosies pie Rīgas starptautiskās lidostas un Skultes (Mārupes pag.), pie loka apvedceļa Ķekavas pagastā, Baldones pilsētas lauku teritorijā un vēl citur.

Izvietojot šajās teritorijās kombinētos transporta terminālus, veidojot kravu sadales un loģistikas centrus, būs iespējams organizēt tranzīta kravu plūsmas, saīsināt kravu piegādātāju maršrutu garumu, ietaupīt laiku, resursus un atslogot autoceļus un muitas punktus.

3.4.7. Tūrisma attīstības teritorijas

Rīgas rajonā ir daudzas teritorijas ar ievērojamu tūrisma attīstības potenciālu, taču rajona teritorijas plānojumā kā īpaši nozīmīgs ir izdalīts areāls ap Siguldu, kur galvenā prioritāte ir tūrisms un rekreācija. (*Skatīt rajona teritorijas plānotās atļautās izmantošanas kartē.*) To nosaka apstākļi, ka šajā teritorijā ir koncentrēti ļoti augstvērtīgi tūrisma resursi, attīstīta infrastruktūra un vietas atpazīstamība. Siguldas pilsēta ir nacionālas nozīmes tūrisma centrs ar senām tradīcijām un starptautisku vārdu.

Tūrisma potenciāla turpmāka attīstība un izmantošana ir sabalansējama gan ar dabas ainavisko vērtību, gan kultūras mantojuma aizsardzību, gan saimniecisko darbību. Šajā teritorijā tiks atbalstīta visu tradicionālo darbības veidu attīstība – arī maza mēroga lauksaimniecības, zivsaimniecības, amatniecības un dažādu pakalpojumu uzņēmumu veidošana. Šajā areālā nav pieļaujama tūrisma un rekreācijas resursu samazināšana vai to apdraudējums, tai skaitā Gaujas un tās pieteku krastu apbūve, mežu un lauksaimniecības zemju transformācija jaunu individuālās apbūves teritoriju veidošanai.

Īpašs uzsvars liekams uz kultūrvēsturiskās vides saglabāšanu, dabas vērtību un ainavu aizsardzību, lai netiktu sagrauts teritorijas ekoloģiskais un tūrisma potenciāls. Perspektīvā tūrisma attīstības teritorija sakrīt ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju - Gaujas Nacionālo parku, un tajā atļauto darbību reglamentē *Gaujas nacionālā parka likums un MK noteikumi Nr.352 (2001.08.07.) Gaujas nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*. Nozīmīgākās tūrisma teritorijas parādītas 1.daļas 3.sējumā 11.attēlā.

3.4.8. Dabas aizsardzības teritorijas

Dabas aizsardzība un bioloģiskās daudzveidības saglabāšana ir svarīgi priekšnoteikumi rajona līdzsvarotai attīstībai nākotnē. Rajona teritorijas plānojumā kā dabas aizsardzības teritorijas ir izdalītas tās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kuru specifika un struktūra nosaka tik būtiskus saimnieciskās darbības ierobežojumus, ka praktiski to galvenā funkcija ir tikai dabas aizsardzība, kā piemēram, lielajos mitrāju kompleksos – Dzelves Kroņa purvā, Cenas tīrelī, Melnā ezera purvā. Tādas ir arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, Ķemeru nacionālā parka, rezervāta zonas - Krievu sala, Lielais Ķemeru tīrelis un dabas lieguma zonas - Lielais Ķemeru tīrelis, Kalnciema dumbrājs, Ķemeru liegums, Gausā jūdze. Arī īpaši aizsargājamā dabas teritorijā – Gaujas nacionālajā parkā šādas teritorijas ir dabas lieguma zona un rezervāta zonā.

Dabas aizsardzības teritorijas raksturo maz pārveidota, tīra vide un liela bioloģiskā daudzveidība, tajās ir izveidojies īpašs režīms, noteikti gan stingri ierobežojumi, gan aizliegumi saimnieciskai darbībai. Ņemot vērā šo teritoriju īpašo jūtīgumu, ir būtiski saglabāt līdzsvaru starp jaunajām attīstības iespējām un dabas aizsardzību. Jebkura saimnieciskā darbība ir jāplāno saskaņā ar šo īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izmantošanas un apsaimniekošanas noteikumiem.

Arī šīm teritorijām būs sava loma lauku apvidu ekonomikas dažādošanā. Rajona plānojums atbalsta lokāla rakstura lauku attīstību, uzsvāru liekot uz vietējo iedzīvotāju dzīves apstākļu uzlabošanu. Šajās teritorijās ir daudzveidīgas ekoloģiskā tūrisma iespējas, piemēram, putnu un dzīvnieku vērošana, kā arī ogošana, medības, makšķerēšana.

3.4.9. Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas teritorija

Rajona plānojumā ir precizēta Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas teritorija, kas noteikta reģiona plānojumā. Rajona plānojums paredz, ka Rīgas zaļā loka vides aizsardzības un rekreācijas teritorijās ietilpst mežu aizsargjoslas ap Rīgas pilsētu, Olaini, Salaspili, Baldoni, Baložiem, Vangažiem, Siguldu un Saukrastiem, kā arī upju ielejas, palieņu pļavas un purvi, kopā veidojot zaļo loku ap Rīgas piepilsētas areālu.

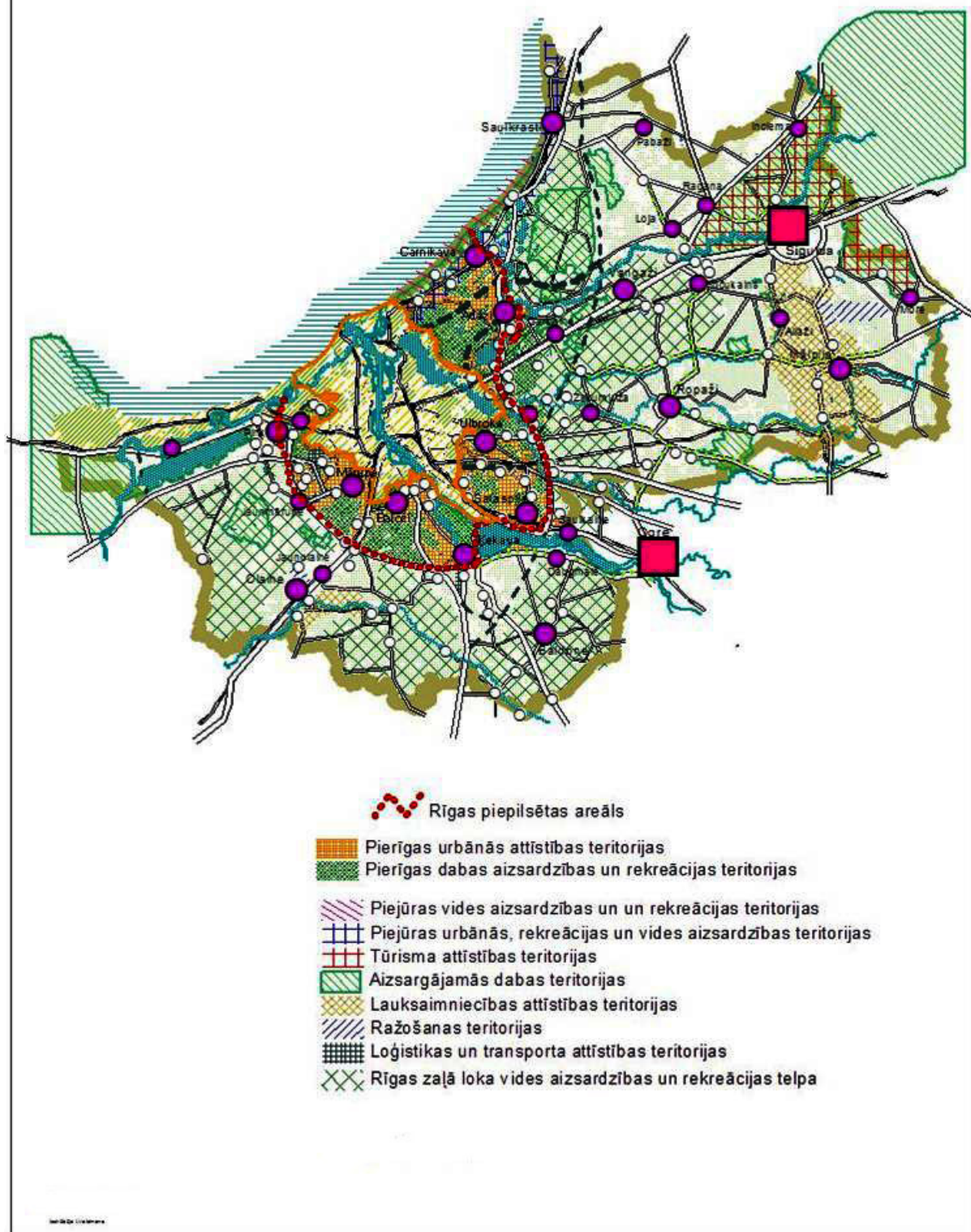
Šo teritoriju galvenā funkcija ir nodrošināt Pierīgas un Rīgas iedzīvotājiem rekreācijas iespējas. Rajona plānojums nosaka, ka šajās teritorijās ir jāierobežo mežu un lauksaimniecības zemju transformācija par apbūves zemi, nepieļaujot izkliedētu dzīvojamo teritoriju masīvu veidošanu. Lai nodrošinātu dabas un ainavas daudzveidības saglabāšanu, nepieciešams izstrādāt šo teritoriju vienotu attīstības politiku, sabalansējot gan sabiedrības, gan zemes īpašnieku intereses.

3.4.10. Jaukta mozaīkveida zemes izmantošana

Rajona plānojums paredz, ka visās pārējās teritorijās, kurās nav izvirzīti nekādi speciāli nosacījumi un nav noteiktas īpašas prioritātes, tiks sekmēta jaukta, mozaīkveida zemes izmantošana ar daudzveidīgu saimniecisko darbību. Plānojumā tās nav grafiski iezīmētas. Šajās teritorijās iespējama ļoti daudzveidīga saimnieciskā darbība un zemes izmantošana. Katras konkrētās teritorijas izmantošanas veidi un apbūves nosacījumi ir jānosaka vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos un detālplānojumos. Rajona plānojums paredz veicināt ekonomisko aktivitāšu un nodarbinātības daudzveidošanu visās nozarēs, racionāli apsaimniekojot zemi un neizmantotās lauksaimniecības zemju platības.

Rajona plānojums atbalsta saprātīgu zemes izmantošanas politiku, lai neapdomātu un tuvredzīgu darbību dēļ netiktu degradētas un zaudētas kultūras, ainavu un dabas vērtības. Vērtīgo kultūrainavu uzturēšana un saglabāšana ir jāsabalansē ar tradicionālās saimnieciskās darbības turpināšanu mūsdienu izpratnē un tehniskajā līmenī. Privatizējot sabiedrībai nozīmīgas tūrisma un rekreācijas teritorijas un objektus, ir jāizstrādā nosacījumi zemes īpašniekiem, vai arī jānosaka īpašas teritorijas un objekti (upes, ezeri, nacionāli nozīmīgas atpūtas vietas, dabas liegumi, unikāli dabas veidojumi u.c.) kas nevar tikt privatizēti.

Rīgas rajona teritorijas plānojums 2008-2020 Atvērtās telpas struktūra



3.6.attēls. *Rajona atvērtās telpas perspektīvā struktūra*

3.5. Kopīgo interešu teritorijas

Rīgas rajons ieņem īpašu vietu un lomu gan Rīgas metropoles reģionā gan Latvijā. Tas ir gan valsts un starptautiskās satiksmes plūsmu savienojumu mezgla telpa, gan galvaspilsētas „zaļais priekšnams”, kas ir ne tikai priekšrocība, bet uzliek arī atbildību par visa reģiona ilgtspējīgu un līdzsvarotu attīstību. Tādēļ ir nepieciešama visciešākā sadarbība un savstarpējā koordinācija gan ar Rīgas un Jūrmalas pilsētām, gan ar apkārtnējiem kaimiņu rajoniem.

Rīgas rajons tieši robežojas ar Rīgas un Jūrmalas pilsētām un Limbažu, Cēsu, Ogres, Bauskas, Jelgavas un Tukuma rajoniem. Galvenās kaimiņu pašvaldību kopīgās intereses ir grafiski parādītas 3. sējuma 16. attēlā. *Kopējo interešu teritorijas.*

AR RĪGAS PILSĒTU:

- (1) Lidostas „Rīga” un tai piegulošo teritoriju izplānošana (izmantošana un zonējums, trokšņu zonas); dzelzceļa pievadceļa izbūve no Rīgas lidostas līdz dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums (kopīgi ar Mārupes un Babītes pašvaldībām);
- (2) Perspektīvā Dienvidu tilta turpinājuma - trases izveidošana līdz lidostai un ārējam apvedceļa lokam, satiksmes ceļu izkārtojums pie lidostas „Rīga” un turpinājums līdz Rīgas ostas pietātnēm Daugavas kreisajā krastā (kopīgi ar Mārupes un Babītes pašvaldībām);
- (3) Iespējamā dzelzceļa apvedceļa trase no Daugavpils līnijas uz Jelgavas līniju pa Salaspils, Ķekavas un Olaines pašvaldību administratīvajām teritorijām līdz Zaslauks – Bolderāja iecirknim, ieskaitot pārvadu pāri Daugavai līdz izpētei (kopīgi ar Rīgas, Rīgas rajona padomi un Salaspils, Ķekavas un Olaines pašvaldībām un Satiksmes ministriju);
- (4) Rīgas ziemeļu apvedceļa – Ziemeļu koridora realizēšana (kopīgi ar Babītes pašvaldību un Satiksmes ministriju);
- (5) Latgales ātrsatiksmes ceļa Austrumu ievads Rīgā un dienvidu apvedceļa saskaņošana (kopīgi ar Salaspils un Stopiņu pašvaldībām un Satiksmes ministriju);
- (6) Autoceļa "VIA BALTICA" trases izvēle, saistībā ar Ziemeļu ievadu Rīgā ar Brīvības ielas dublieri un Dienvidu ievadu Rīgā (kopīgi ar Carnikavas, Ādažu, Garkalnes un Ķekavas pašvaldībām un Satiksmes ministriju);
- (7) Sadarbība perspektīvās dzelzceļa līnijas „RAIL BALTICA” priekšizpētes etapā (kopīgi ar Rīgas, Vidzemes un Zemgales reģionu attīstības aģentūrām, Satiksmes ministriju un Vides ministriju);
- (8) Doles salas un Rāmavai piegulošo teritoriju perspektīvā izmantošana atpūtai (kopīgi ar Salaspils un Ķekavas pašvaldībām);
- (9) TEC-2 un piegulošās teritorijas attīstība (kopīgi ar Stopiņu un Salaspils pašvaldībām);
- (10) Rīgas pilsētas teritorijai piegulošās Stopiņu rūpniecības zonas izmantošana un attīstība saskaņā (harmonijā) ar apkārtnējo vidi (kopīgi ar Stopiņu novada pašvaldību);
- (11) Perspektīvo Rīgas pilsētas rūpniecības uzņēmumu (vai zonu) atrašanās vietu un turpmākas darbības nosacījumu saskaņošana (ar Babītes, Mārupes, Ķekavas, Stopiņu, Garkalnes, Ādažu un Carnikavas pašvaldībām);
- (12) Rīgas pilsētas ūdens ņemšanas vietu (saimniecības) sakārtošana un attīstība (Baltežera apkaimē un Gaujas upes labajā krastā, Rīgas HES u.c. saistībā ar šo teritoriju sanitāro aizsardzību) (kopīgi ar Ķekavas, Ādažu un Garkalnes pašvaldībām);

- (13) Vienota apsaimniekošanas plāna izstrādāšana Piejūras dabas parkam (kopīgi ar Carnikavas un Saulkrastu pašvaldībām un Vides aizsardzības ministriju);
- (14) Rīgas pilsētas mežu teritoriju izmantošanas stratēģija, ievērojot vides aizsardzības prasības (ar visām rajona pašvaldībām, kuru teritorijās atrodas Rīgas pilsētas mežu īpašumi);
- (15) Kopīgu uz autotransportu orientētu darījumu koridoru izveidošana ar loģistikas u.c. servisa objektu izvietojumu ap tiem (kopīgi ar Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Ķekavas, Mārupes un Babītes pašvaldībām);
- (16) Saskaņotas sabiedriskās satiksmes organizēšanas koordinācija, ievērojot Rīgas satiksmes koncepciju un Jūrmalas pilsētas, Rīgas un pierobežas rajonu sabiedriskās satiksmes organizācijas principus un attīstības nostādnes;
- (17) Tūrisma nozares attīstības stratēģijas izstrādāšana un sadarbības veicināšana (kopīgi ar visām ieinteresētajām pašvaldībām, kam varētu būt kopīgas intereses tūrisma attīstībā ar Rīgas pilsētu);
- (18) Individuālās apbūves teritoriju izvietojuma plānojums un sabiedriskās satiksmes organizācijas un inženierinfrastruktūras saskaņošana (kopīgi ar visām ieinteresētajām pašvaldībām);
- (19) Rīgas un Pierīgas apdzīvojamu struktūras modeļa izstrādāšana, ņemot par pamatu starptautiskā projekta "Baltijas Palete II" nostādnes un saskaņošana Rīgas plānošanas reģiona attīstības plāna līmenī (kopīgi ar visām ieinteresētajām pašvaldībām);
- (20) Sadarbība videi bīstamo uzņēmumu (PU „Rīgas ūdens”) ūdens ņemšanas stacijas „Daugava”, AS „Rīgas piena kombināts” u.c. uzņēmumu avārijas riska samazināšanā (kopīgi ar Ķekavas pašvaldību);
- (21) Kopīga veloceļu tīkla izstrādāšana (kopīgi ar Jūrmalas pilsētu un visām Rīgas rajona pašvaldībām).

AR JŪRMALAS PILSĒTU:

- (1) Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga-Ventspils rekonstrukcija (satiksmes izkārtojums Priedainē;
- (2) Teritorijas rezervēšana Lielupes jaunā tilta trasei un pieslēgumam autoceļam A10;
- (3) Lielupes labā krasta priežu mežu aizsardzība,
- (4) Lielupes palieņu pļavu aizsardzība;
- (5) Ķemeru nacionālā parka ietekme uz kūrorta teritorijām;
- (6) Babītes ezera ūdenslīmeņa regulēšana - Varkaļu kanāla slūžu darbības nodrošināšana;
- (7) Lielupes ūdens kvalitātes un hidroloģiskā režīma saglabāšana - plūdu riska faktora ievērošana;
- (8) Jāņupītes poldera apsaimniekošana (ar Salas pagastu);
- (9) Atpūtas un tūrisma iespēju paplašināšana (ar Salas pagastu);
- (10) Kopīga velotransporta tīkla izstrādāšana (kā VIA BALTICA pēctecības projekts);
- (11) Jūrmalas pilsētas un Rīgas rajona pašvaldību administratīvo robežu precizēšana, kas uzsākta 2002.gadā.

AR LIMBAŽU RAJONU:

- (1) Autoceļa „VIA BALTICA” posma Dūči - Baltezers rekonstrukcija un apkārtējās zonas izmantošanas un attīstības koordinēšana;
- (2) Kopīga ceļu tīkla izstrādāšana;
- (3) Rīgas reģiona struktūras kā daudzcentru attīstības modeļa izstrādāšana (kā projekta “Baltijas Paleta” turpinājums);
- (4) Sabiedriskais transports, ātrgaitas dzelzceļš;

(5) Kopīgu tūrisma maršrutu izstrādāšana.

AR CĒSU RAJONU:

- (1) Gaujas nacionālā parka izmantošanas un aizsardzības jautājumu koordinācija;
- (2) Gaujas baseina upju apsaimniekošana un to kvalitātes uzturēšana;
- (3) Ģipšakmens (Mores atradne), meža un citu dabas resursu izmantošana un izpēte rajonu robežteritorijās
- (4) Atkritumu apsaimniekošana;
- (5) Autoceļu A2, A3, P 32 attīstība;
- (6) Dzelzceļa līnijas Rīga–Ieriķi–Lugaži attīstība, pasažieru pārvadājumu saglabāšana;
- (7) Tūrisma pakalpojumu un infrastruktūras attīstība.

AR OGRES RAJONU:

- (1) Rīgas HES ūdenskrātuves izmantošana atpūtas vajadzībām, zivju ceļa ierīkošana;
- (2) Perspektīvā Latgales autoceļa būvniecība posmā Rīga – Pļaviņas un tālāk;
- (3) Piemiņas vietas "Nāves Sala" apsaimniekošana (ar Daugmales pagastu un Ikšķiles novadu);
- (4) Autoceļu P85 (Ķekava–Ķegums–Jaunjelgava) un P4 (Rīga–Ērgļi) izmantošanas intensificēšana un apkārtējās zonas attīstība;
- (5) Daugavas upes aizsardzība, ainavas saglabāšana, krastu nostiprināšana;
- (6) Sabiedriskais autotransports;
- (7) Kopīgu tūrisma maršrutu izstrādāšana;
- (8) Dzelzceļa līnijas Rīga–Ērgļi revitalizācija.

AR BAUSKAS RAJONU:

- (1) Autoceļa A7 (Rīga–Bauska) attīstība;
- (2) Autoceļa „VIA BALTICA” attīstība (posms Baldone–Iecava);
- (3) Sabiedriskā transporta attīstība un koordinēšana;
- (4) Tūrisma attīstības veicināšana.

AR JELGAVAS RAJONU:

- (1) Sadarbība Lielupes upes aizsardzībā, apsaimniekošanā un kvalitātes uzturēšanā.;
- (2) Sadarbība tūrisma attīstībā;
- (3) Vienota pasažieru pārvadājumu, dzelzceļa un autoceļu attīstības stratēģija;
- (4) Perspektīvā Rail Baltica maršruta posma priekšizpēte.
- (5) Autoceļa A9 attīstība.

AR TUKUMA RAJONU:

- (1) Ķemeru nacionālā parka teritorijas apsaimniekošana un resursu ilgtspējīga izmantošana;
- (2) Tūrisma nozares attīstība un infrastruktūras sakārtošana;
- (3) Autoceļa A10 rekonstrukcija, velociņu maršrutu izstrāde;
- (4) Vienota pasažieru pārvadājumu, dzelzceļa un autoceļu attīstības stratēģija.

Terminu skaidrojums

Aglomerācija – augsti urbanizēta teritorija, ko veido mazāku apdzīvoto vietu sakopojums ap dominējošo centru. Aglomerācijas robežas nosaka vispārējā mobilitātes intensitāte, iedzīvotāju svārstmigrācija, pakalpojumi.

Ainavas daudzveidība - dažādu zemes izmantojuma veidu un ekosistēmu daudzveidība lielākas teritorijas robežās.

Ainavu aizsardzība - darbības, lai saglabātu un uzturētu ainavas ievērojamās un raksturīgās īpašības, kas ir pamatotas ar tās mantojuma vērtību, ko nosaka šīs ainavas dabiskais veidols vai cilvēku darbības.

Ainavu degradācija - izpausmju kopums, kuru pamatā ir nekvalitatīva saimnieciskā darbība, ar kvalitāti saprotot ne tikai fizisko, bet arī plānošanas kvalitāti, visu saimnieciskajā darbībā iesaistīto personu atbildības un kultūras līmeni.

Ainavu identifikācija (noteikšana) un novērtēšana - identificēt (noteikt) ainavas, analizēt to īpašības, kā arī spēkus un ietekmes, kas tās pārveido, dokumentēt un ņemt vērā izmaiņas. Identificētās ainavas tiek novērtētas, ņemot vērā to īpašās vērtības, kuras ieinteresētās puses un iedzīvotāji tām ir piešķiruš.

Ainavu pārvaldība - darbības, kas vērstas uz ilgtspējīgas attīstības perspektīvu, lai nodrošinātu regulāru ainavas kopšanu, ar mērķi virzīt un harmonizēt sociālo, ekonomisko un vides procesu radītās pārmaiņas.

Aizsargājamā dabas teritorija - ģeogrāfiski noteikta platība, kas nodibināta, regulēta un apsaimniekota, lai sasniegtu noteiktus dabas saglabāšanas mērķus. Aizsargājamās teritorijas atrodas īpašā valsts aizsardzībā saskaņā ar kompetentu valsts varas un pārvaldes institūciju lēmumu un tiek izveidotas, aizsargātas un apsaimniekotas nolūkā aizsargāt un saglabāt dabas daudzveidību, nodrošināt zinātniskos pētījumus un vides pārraudzību un saglabāt sabiedrības atpūtai, izglītošanai un audzināšanai nozīmīgas teritorijas. Saskaņā ar likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 2.pantu Latvijā ir noteiktas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.

Aizsargjoslas – ar likumu noteiktas platības, kuru uzdevums ir aizsargāt dažāda veida (gan dabiskus, gan mākslīgus) objektus no nevēlamas ārējās iedarbības, nodrošināt to ekspluatāciju un drošību, vai pasargāt vidi un cilvēkus no kāda objekta kaitīgās ietekmes.

Apbūve - noteiktā teritorijā izvietotu virszemes būvju, inženierkomunikāciju, kā arī labiekārtojuma kopums.

Apbūves blīvums – zemes vienības apbūves laukuma attiecība pret tā platību procentos.

Apbūves mērogs - apbūves apjomu, izmēru un proporciju sistēma.

Apbūves noteikumi - pašvaldības pieņemti saistoši noteikumi - būvnoteikumi, kas juridiski nodrošina un aizsargā fizisko un juridisko personu zemes izmantošanas un būvtiesības, nosakot konkrētas prasības zemesgabaliem, ēkām un citām būvēm.

Apbūves teritorija – teritorija, kas teritorijas plānojumā paredzēta apbūvei.

Apdzīvojuma centri – apdzīvotās vietas, kurās bez mājokļiem ir pieejami arī pakalpojumi un nodrošinātas darba vietas.

Apdzīvojuma atbalsta karkass - teritorijas galvenie urbānie centri (pilsētas) un tos savienjošie transporta un komunikāciju koridori (maģistrāles).

Apdzīvojuma attīstības asis - lineāras apdzīvojuma attīstības zonas ar augstu iedzīvotāju blīvumu un ciešu apdzīvoto vietu ekonomisko un sociālo procesu mijiedarbību.

Apdzīvojuma sistēma - aptver ne tikai noteiktas teritorijas apdzīvoto vietu tīklu, bet arī to savstarpējo hierarhiju, sakarus un funkciju sadali starp tām. Izlīdzinot izvietojuma un iespēju nevienlīdzību visā teritorijā, apdzīvojuma sistēma veicina līdzvērtīgas ekonomiskās attīstības iespējas un labvēlīgus sadzīves un darba apstākļus visu apdzīvoto vietu iedzīvotājiem.

Apdzīvojuma sistēmas atbalsta centri - apdzīvojuma centri, kuriem ir reģionāla ekonomiskās izaugsmes loma, un kuros ir nodrošinātas nodarbinātības iespējas vairāk nekā pusei darbaspējīgo iedzīvotāju, brīvas teritorijas ražošanas attīstībai, kā arī nodrošināti dažādi pakalpojumi un arī atpūtas iespējas.

Apdzīvojuma struktūra - apdzīvojuma atsevišķo elementu savstarpējā izvietojuma un saikņu kopums, kas nodrošina apdzīvojuma veselumu un noturīgu tā būtisko īpašību saglabāšanu, notiekot iekšējām un ārējām izmaiņām.

Apdzīvojums - iedzīvotāju dzīves vietu sadalījums teritorijā un to organizācija teritoriālā sistēmā. Apdzīvojumu raksturo iedzīvotāju daudzums un to izvietojums teritorijā, apdzīvoto vietu lielums (iedzīvotāju skaits un teritorija), skaits, izvietojums, tipi un savstarpējo saikņu intensitāte un veidi.

Apdzīvotā vieta - kompakts un telpiski integrēts iedzīvotāju koncentrācijas areāls ar materiālajiem priekšnoteikumiem pastāvīgai vai sezonālai dzīvošanai.

Apdzīvotās vietas tieces areāls - teritorija ap apdzīvoto vietu, kur šīs apdzīvotās vietas iedzīvotāji var saņemt savas darba, kultūras, sociālās, sadzīves un rekreācijas vajadzības.

Apdzīvoto vietu funkcionālā loma – to raksturo darba vietu daudzveidība un pārstāvēto iestāžu piederība primārajam vai sekundārajam tautsaimniecības sektoram, kā arī iespējas piedāvāt dažādus sociālos un pārvaldes iestāžu pakalpojumus, sasniedzamība, novietojums pret citām apdzīvotām vietām u.c. faktori.

Apdzīvoto vietu tīkls - teritorijas apdzīvojums, ko veido funkcionāli un teritoriāli savstarpēji saistītas dažāda lieluma un tipa apdzīvotās vietas.

Areāls – apgabals, kurā izplatīta kāda raksturīga parādība.

Apstādījumi - visas mākslīgi apaudzētas un iekoptas dabas pamatnes teritorijas, kur neiegūst produkciju: parki, košuma dārzi, skvēri, alejas, ielu un ceļu stādījumi, kas ir brīvi pieejami sabiedrībai. Apstādījumi var ietvert arī ar rekreāciju saistītas ēkas, būves un dekoratīvos elementus.

Apmežošana - meža ieaudzēšana nemeža zemēs vai teritorijās, kuras ilgstoši nav bijušas apmežotas, tai skaitā smiltajos, lauksaimniecības zemēs un rekultivētajās karjeru platībās.

Arheoloģiskie izrakumi – izpētes zemes darbi, ko veic profesionāla arheologa vadībā, lai izzinātu objekta raksturu, uzbūvi un hronoloģiju.

Atļautā izmantošana - zemes, ēkas, būves vai tās daļas izmantošana atbilstoši teritorijas plānojumam.

Atlūzu ciemi - urbānās attīstības teritoriju (dzīvojamās apbūves) neplānota, nekontrolēta izplešanās lauku teritorijā, īpaši pilsētas malai pieguļošajās teritorijās. Terminu izmanto, lai raksturotu ekspansīvu, ātru un dažkārt neapdomīgu lielas metropoles izaugsmi plašākā teritorijā (urban sprawl).

Attīstība - sabiedrībai labvēlīgs kultūrvides, sociālās vides, saimnieciskās darbības un dabas vides virzības process.

Attīstības plānošana - process, kas vērsts uz attīstības stratēģijas un teritorijas plānojuma izstrādāšanu, ietverot pašreizējās situācijas apzināšanu, mērķtiecīgus pētījumus, prognozes, vērtēšanu, un lēmumu pieņemšanu, iesaistot sabiedrību, pašvaldības un valsts institūcijas.

Attīstības stratēģija - saskaņotu prioritāšu, mērķu un rīcību programmu kopums, kas balstās uz pašreizējās situācijas un tendenču analīzi. Tā ir vērsta uz vēlamās situācijas (vīzijas) sasniegšanu ekonomikas, sociālās, kultūras, vides, u.c. jomās.

Atvērtā telpa - dabas un lauku teritorijas ārpus urbanizētajām teritorijām (pilsētām un lielajām lauku apdzīvotajām vietām).

Autoceļš – kompleksa inženierbūve ārpus pilsētas (ciema) robežām, kas izmantojama autotransporta satiksmei ar noteiktu ātrumu, normatīvos paredzētām slodzēm un gabarītiem.

Ātrsatiksmes autoceļš - starptautiskas nozīmes autoceļš, kas saskaņā ar Eiropas Ekonomiskās komisijas 15.10.1975. Ženēvas vienošanos „European Agreement on Main International traffic Arteries” 11.pielikumu atbilst augstākai autoceļu kategorijai – „express road”. Tas var būt gan vienbrauktuves, gan divbrauktuļu autoceļš, kas paredzēts tikai automobiļu satiksmei. Nobraukšanas un uzbraukšanas kontrolētas caur ceļu mezgliem dažādos līmeņos, vai regulētiem krustojumiem.

Automaģistrāle – starptautiskas nozīmes autoceļš, kas saskaņā ar Eiropas Ekonomiskās komisijas 15.10.1975. Ženēvas vienošanos „European Agreement on Main International traffic Arteries” 11.pielikumu atbilst augstākai autoceļu kategorijai – „motorway”. Tas ir divbrauktuļu autoceļš, kas paredzēts tikai automobiļu satiksmei. Automaģistrāle neapkalpo pieguļošās teritorijas, pārejo autoceļu, sliežu ceļu, gājēju ceļu šķērsojumi risināti vairākos līmeņos, nobraukšanas un uzbraukšanas kontrolētas caur ceļu mezgliem.

Būtisks piesārņojums - valsts kompetentu iestāžu noteikta jebkādas kaitīgas vielas maksimāla koncentrācija gaisā, augsnē vai ūdenī, kā arī skaņas līmenis, ko nav atļauts pārsniegt vispār vai kādā konkrētā teritorijā.

Būve – būvniecības procesā radies arhitektonisks, tehnisks vai konstruktīvs virszemes, pazemes vai zemūdens veidojums, kam ir noteiktas funkcijas.

Būvniecība – visu veidu būvju projektēšana un būvdarbi.

Būvnormatīvi - saistošu normu un noteikumu kopums, kas reglamentē būvniecību un būvju ekspluatāciju, un ir saistoši visiem būvniecības dalībniekiem.

Būvprojekts - rasējumu un tekstu materiālu kopums, kas nepieciešams būvniecības ieceres īstenošanai.

Centrs, centrālā vieta - apdzīvota vieta, kas pārvalda apkārtējo teritoriju, kā arī nodrošina to ar nepieciešamajiem pakalpojumiem un precēm.

Ceļš – satiksmei izbūvēta teritorija; autoceļš, iela, prospekts, šķērsiela, piebrauktuve.

Ciems – blīvi apdzīvota vieta ar noteiktu, pastāvīgi dzīvojošu iedzīvotāju skaitu, un teritoriju, kurā dominējošā atļautā izmantošana ir apbūve. Vietējā pašvaldība likumdošanā noteiktajā kārtībā piešķir apdzīvotai vietai ciema statusu un nosaka tā robežas.

Dabas pamatnes teritorijas - kopējs nosaukums mežu, parku, skvēru, pļavu, purvu, pludmaļu, upju, ezeru un citu virszemes ūdeņu teritorijām, kur izbūvēm ir sekundāra nozīme.

Dabas piemineklis - atsevišķs, savrups dabas veidojums: koks, ala, avots, grava, klints, ūdenskritums, akmens un cits dabas retums, kam ir zinātniska, kultūrvēsturiska, estētiska vai ekoloģiska vērtība.

Drošības aizsargjosla - teritorija, kas noteikta kā josla ap paaugstināta riska objektu. Tās galvenais uzdevums ir nodrošināt šī objektu, kā arī vides un cilvēku drošību gan to ekspluatācijas laikā, gan iespējamo avāriju gadījumā .

Ēka - atsevišķa arhitektoniska, tehniska un konstruktīva virszemes, vai arī daļēji pazemes būve.

Ekoloģiskais tīklojums – telpiski integrētu, cilvēku darbības mazskartu teritoriju tīkls, lai nodrošinātu dabas daudzveidības saglabāšanos, biotopu, dzīvnieku un augu sugu izdzīvošanu, migrāciju un vairošanos, kā arī ainavu aizsardzību. *EECONET* ir Eiropas dabas aizsardzības politikas koncepcija, kas paredz katras atsevišķas valsts aizsargājamo dabas teritoriju integrāciju vienotā Eiropas sistēmā, atbilstoši starptautiskiem kritērijiem un standartiem. Ekoloģiskais tīklojums ir hierarhiska struktūra, ko veido vairāki līmeņi – lokālais ekoloģiskais tīklojums ar augstu detalizācijas pakāpi, reģionālais, nacionālais un Vis-Eiropas ekoloģiskais tīklojums.

Ekoloģiskais koridors (zaļais koridors) – lineāra struktūra, kuras funkcija ir savienot atsevišķus biotopus vai dabas teritorijas nogabalus, kas kādreiz bijuši savienoti, lai nodrošinātu visa veida augu un dzīvnieku sugu netraucētu un drošu pārvietošanos.

Ekosistēma – dinamisks dzīvās dabas - augu, dzīvnieku, mikroorganismu sabiedrību un ģeogrāfiskās vides komplekss, kas funkcionē kā vienots veselums. Šaurākā izpratnē tās ir ekoloģiskas vienības, kam raksturīgs noteiktā laika periodā stabils sugu sastāvs. Ekosistēma ir atklāta sistēma, kurā notiek vielu, enerģijas un informācijas apmaiņa ar apkārtējo vidi.

Ekspluatācijas aizsargjosla - teritorija, kas noteikta kā aizsargjosla ap transporta, sakaru un citu komunikāciju līnijām un objektiem, lai nodrošinātu to efektīvu un drošu ekspluatāciju un attīstības iespēju.

Geomorfoloģija – zinātne par Zemes virsmas reljefu, par reljefa izcelšanos, izskatu, klasifikāciju, kā arī reljefa veidošanās faktoriem, to izpausmi laikā un telpā.

Ģeoloģiskie un ģeomorfoloģiskie pieminekļi – ar Ministru kabineta noteikumiem aizsargājamo dabas pieminekļu sarakstā ietvertie ģeoloģiskie un ģeomorfoloģiskie veidojumi – iežu atsegumi jeb klintis, dižakmeņi, ģeomorfoloģiskie objekti, avoti, ūdenskritumi, alas, kvartāra un holocēna veidojumi, devona bruņu zivju iegula, cilvēku rakts alu labirints.

Ģimenes dārziņš - teritorija, kur uz līgumā noteiktu termiņu kā pagaidu lietošana ir dārza ierīkošana ģimenes vajadzībām ar vai bez pagaidu būvēm (dārza inventāra noliktavām).

Hidrotehniska būve - inženiertehniska būve ūdens resursu izmantošanai vai ūdenslīmeņa regulēšanai.

Iela - satiksmei izbūvēta vai plānota teritorija, kas paredzēta satiksmes nodrošināšanai pilsētās un ciemos. Iela ietver teritoriju ielu sarkanajās līnijās un krustojumus ar vietējām ielām un piebrauktuvēm, bet neietver krustojumus ar lielceļiem.

Infrastruktūra - tautsaimniecības teritoriālās struktūras sastāvdaļa, ko veido transporta, sakaru, enerģētikas, ūdenssaimniecības, citu tīklu un objektu sistēmas, kā arī mājokļi, izglītības, veselības aizsardzības, kultūras, sporta un citi iedzīvotāju aprūpes objekti un to izkārtojums kādā teritorijā.

Inovācija (jaunrade, jauninājums) - process, kurā jaunas zinātniskās, tehniskās, sociālās, kultūras vai citas jomas idejas, izstrādes un tehnoloģijas tiek īstenotas tirgū pieprasītā un konkurētspējīgā produktā vai pakalpojumā.

Inženiertehniskās apgādes tīkli un būves - zeme, būve vai tās daļa, kas tiek izmantota vai plānota virszemes un pazemes inženiertīkliem un būvēm, lai nodrošinātu apbūves vai citu izbūves teritoriju pieslēgšanu centralizētām apgādes sistēmām, (ūdensvads, kanalizācija, elektroapgāde, siltumapgāde, telekomunikācijas) kas pašas ir šie tīkli un būves.

Inženierkomunikācijas - ierīces, aprīkojums vai to kopums, kas paredzēts būves vai teritorijas apgādei ar energoresursiem, izejvielām, sakariem un citiem resursiem.

Inženiertehnisko komunikāciju objekts - zeme, būve vai tās daļa, kas tiek izmantota vai plānota valsts vai pagasta inženiertehniskās apgādes un infrastruktūras objektu, (elektroapakštācijas, katlumājas, gāzes sadales stacijas, automātiskās telefonu stacijas, kanalizācijas un lietus notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, dzeramā ūdens atdzelžošanas stacijas) un transporta sistēmas objektu (ceļu, ielu, un dzelzceļa) izvietojumam.

Integrēt – apvienot atsevišķus elementus un daļas, lai izveidotu vienu kopumu un saistītu tos vienā veselumā ar kopēju mērķi. Plānošanā tiek integrēti dažādi atsevišķie plāni un stratēģijas par resursu izmantošanu un aizsardzību, dažādi informācijas avoti, kā arī dažādu interešu grupu kopīgi centieni.

Īpaši aizsargājami meža iecirkņi –bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai izdalītas meža teritorijas - mikroliegumi, aizsargājamās zonas gar ūdeņiem un mitrzemēm. To izveidošanas kārtību un apsaimniekošanas režīmu nosaka Ministru kabinets.

Īslaicīgas lietošanas būve — būve, kuras ekspluatācijas laiks nav ilgāks par pieciem gadiem un kas jānojauc līdz minētā termiņa beigām.

Izbūve - kopīgs nosaukums izmantotai vai ieplānotai visu veidu teritorijas izmantošanai un attīstības pasākumiem; apbūvei, labiekārtojumam un ainavu veidošanai.

Jauktas apbūves teritorijas – teritorijas, kas ietver dažādu izmantošanu un funkciju sajaukumu visdažādākajās proporcijās. Bieži tās ir kompleksas apbūves teritorijas ar savstarpēji cieši saistītām funkcijām un kopīgu infrastruktūru.

Kompleksa apbūve – apbūve, kas sastāv no vairākām ēkām ar atšķirīgām funkcijām un dažādiem lietošanas mērķiem, kas saistītas ar kopīgu infrastruktūru.

Kompakts apdzīvojums - apdzīvotās vietas, ko raksturo ievērojams apbūves blīvums.

Krastmala - publiski pieejama josla gar ūdenstilpes krastu, kas sākas no ūdens akvatorijas un kuras platumu līdz sarkanai līnijai vai apbūvei, nosaka teritorijas plānojums, ne mazāk kā 10 metru platumā.

Kultūras iestāde - zeme, ēka vai būve, kas tiek izmantota vai plānota kultūras centram, teātrim, kinoteātrim, koncertzālei, universālas izmantošanas zālei, muzejam, bibliotēkai, mēdiju centram vai līdzīgai iestādei.

Kultūras pieminekļa aizsardzības zona - noteikta teritorija ap kultūras pieminekli, kurā ierobežotas, reglamentētas, vai noliegtas tādas darbības, tai skaitā būvniecība, kas degradē kultūras pieminekļa vērtību vai traucē tā uztveri.

Kultūras pieminekļi - kultūrvēsturiskā mantojuma daļa; kultūrvēsturiskas ainavas, atsevišķas teritorijas (senkapi, kapsētas, parki, vēsturisko notikumu norises un ievērojamu personu darbības vietas), ēku grupas un atsevišķas ēkas, mākslas darbi, iekārtas un priekšmeti, kuriem ir vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība.

Kultūrvēsturiskā vide – vieta, kas veidojusies sabiedrības attīstības gaitā un saglabājusi vēsturiskas, zinātniskas, mākslinieciskas, ainaviskas vai citas saglabājamās kultūras vērtības.

Kvalitatīva dzīves vide – vide, kurā vienlaicīgi nodrošināta gan sabiedrības pilnvērtīga eksistence, gan drošība un komforts, gan pieejama dabas un kultūrvēsturiskā vide.

Lauki - teritorija ārpus pilsētu robežām.

Lauksaimniecības zemes – teritorijas, kas ietver visas lauksaimniecībā izmantojamās zemes; aramzemes, ganības, pļavas, dārzus, pārējā lauksaimnieciskajā ražošanā izmantojamo zemi un dīķsaimniecību. Lauksaimniecības zemes ietver zemnieku saimniecības, piemājas saimniecības, specializētas uzņēmēj sabiedrības, kuru galvenā ekonomiskā darbība ir lauksaimniecība, kā arī lauksaimnieciska rakstura uzņēmumu apbūvi.

Lauksaimnieciska izmantošana - zemes izmantošana graudkopības, sakņkopības, augļkopības, biškopības, lopkopības un citu veida pārtikas produktu ražošanai.

Lauku apdzīvotās vietas - jebkura apdzīvota vieta, kas spēkā esošajos normatīvajos aktos nav noteikta kā pilsēta. Lauku apdzīvotās vietas ir ciemi, viensētas un viensētu grupas.

Lauku apvidus - teritorija ar zemu iedzīvotāju blīvumu, kur iedzīvotāju galvenā saimnieciskā darbība ir saistīta ar lauksaimniecību, mežsaimniecību un medību saimniecību.

Liela pilsēta - pilsēta ar augstu iedzīvotāju koncentrāciju un apbūves blīvumu, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 25 000. Tai raksturīga attīstīta daudzveidīga tehniskā, sociālā un ekonomiskā infrastruktūra, kā arī saimnieciskās, sabiedriskās, kultūras dzīves un citu funkciju daudzveidība.

Lielceļš - satiksmei izbūvēta vai plānota teritorija, kas paredzēta pilsētas starprajonu un tranzīta galveno autotransporta plūsmu uzņemšanai un saistībai ar ārpuspilsētas lielceļu un maģistrāļu tīklu. Lielceļš ietver teritoriju tā sarkanajās līnijās un krustojumus ar maģistrālēm, pilsētas un vietējām ielām un piebrauktuvēm.

Līdzsvarota attīstība – tāda attīstība, kas sniedz līdzvērtīgas iespējas dažādām sociālām grupām un teritorijām.

Maģistrāle (maģistrālā iela) – nozīmīga iela pilsētās, satiksmes līnija, kas savieno pilsētas galvenās daļas vai pilsētas un pieguļošo ciemu daļas, un kam ir noteikti tehniskie un satiksmes intensitāte.

Mājoklis - pastāvīgai dzīvošanai piemērots telpu komplekss vai atsevišķa telpa, mitekļis, dzīvoklis, savrupmāja.

Maza pilsēta - pilsēta ar iedzīvotāju koncentrāciju un apbūves blīvumu, kur iedzīvotāju skaits nepārsniedz 10 000.

Mazs ciems - ciems ar iedzīvotāju skaitu mazāku par 100.

Meliorācijas būves – ēkas un būves, kas nodrošina meliorācijas sistēmu funkcionēšanu ūdens režīma regulēšanai un augsnes erozijas novēršanai.

Meža zeme - zeme, uz kuras aug mežs, zeme zem ceļiem un citiem meža infrastruktūras objektiem, kā arī mežā ietilpstošie un tam pieguļošie purvi, klajumi, un lauces.

Mežaparks – cilvēku izmainīta un daļēji apbūvēta publiskas izmantošanas meža teritorija, kas tiek intensīvi izmantota dažādiem atpūtas veidiem, un kur nepieciešams augstāka labiekārtojuma līmenis un mākslīga vides uzturēšana, lai tiktu saglabāts meža vizuālais dabiskums.

Mežs – ekosistēma, kurā dominē koki ar kuru augstumu vismaz 7 m un vainagu projekciju (pašreizējo vai potenciālo) ir vismaz 20% procenti no mežaudzes aizņemtās platības. Par mežu neuzskata atsevišķas platības, kuras apaugušas ar kokiem un kuru lielums nepārsniedz 0,1 hektāru, koku rindas, kuru platums ir mazāks par 20 metriem, augļu dārzus, parkus, kapsētas un meža koku sēklu ieguves plantācijas.

Mežs pilsētā - sabiedrībai pieejama, ar kokiem apaugusi teritorija, kas izmantojama rekreācijai, bet ne mežsaimniecībai.

Mežsaimnieciska izmantošana - izmantošana, kas ietver ar mežsaimniecību, mežizstrādi, kokmateriālu sagatavošanu saistītos pakalpojumus, tai skaitā arī Ziemassvētku eglīšu un citu meža produktu audzēšanu un izstrādi.

Monitorings - procesa vai kādu atsevišķu parametru nepārtraukta pārraudzība, arī instrumentāla kontrole. Plānošanā tā ir regulāra novērošana, vērtēšana un pārskats par rīcību

un pārmaiņām attīstības stratēģiju īstenošanā saskaņā ar rīcības programmu. Monitorings sagatavo korektīvus lēmumus un stratēģijas atkārtotu pārskatīšanu.

Monocentrisks - apdzīvojums, kurā dominē viens centrs.

Multimodāls - dažādu transporta veidu sasaiste vienotā transporta sistēmā.

Mitrzemes (mitrāji) – purvi, pastāvīgi vai periodiski pārmitras vai ar ūdeni klātas platības gar upēm, ezeriem, dīķiem un jūras piekrasti. Ramsāres konvencijas izpratnē mitrāji (mitraines, mitrzemes, slapjaines, pārmitrās zemes) ir palienes, zāļu un kūdras purvus vai ūdeņu platības - dabiskas vai mākslīgas, pastāvīgas vai pārplūstošas, kurās ir stāvošs vai tekošs ūdens, saldūdens, iesāļš vai sāļš ūdens, t.sk. jūras akvatorijas, kuru dziļums bēguma laikā nepārsniedz 6 metrus.

Paaugstinātas bīstamības objekti - objekti, kuru saimnieciskā vai cita veida darbība ir saistīta ar enerģijas ražošanu un uzkrāšanu, elektromagnētisko starojumu, ugunsnedrošu, sprādzienbīstamu, bīstamu ķīmisku vielu un produktu, bīstamo atkritumu, augu karantīnas organismu, bioloģiski aktīvu un radioaktīvu vielu, kodolmateriālu un to atkritumu pārstrādi, apstrādi, ražošanu, lietošanu, uzglabāšanu un transportēšanu tādos daudzumos, kas katastrofu vai citu faktoru iedarbības dēļ var nodarīt kaitējumu cilvēkiem, īpašumam un videi ārpus šo objektu teritorijas;

Pagaidu būve - būvdarbu veikšanai nepieciešama būve, kas jānojauc pirms būvobjekta nodošanas ekspluatācijā (par pagaidu būvēm netiek uzskatītas īslaicīgas lietošanas būves).

Pamatvajadzības ir ēdiens, apģērbs, mājoklis, veselības aprūpe, obligātā izglītība.

Parcele - detālplānojumā vai zemes ierīcības projektā noteikta zemes gabala daļa, kas var tikt ierakstīta zemesgrāmatā kā jauns zemes gabals.

Parks - sabiedriskas nozīmes dabas objekts, kas var atbilst meža ekosistēmas nosacījumiem, kam ir īpaši izveidota infrastruktūra un kam nepieciešama regulāra kopšana un atjaunošana, saglabājot vai uzlabojot teritorijas estētisko, ainavisko un kultūrvēsturisko vērtību.

Pazemes būves ir tuneļi, mākslīgās alas, šahtas, patvertnes, kā arī ogļūdeņražu un ogļskābās gāzes glabātavas ģeoloģiskajās struktūrās.

Atklātā teritorija (open land) - neapbūvētā teritorija ar nenožīmīgu veģetācijas segu.

Piekrastes zonas integrētā apsaimniekošana - integrēta, sabiedrību iesaistoša telpiska pieeja, kas nepieciešama, lai Eiropas piekrastes joslas apsaimniekošana jeb pārvaldība būtu ekoloģiski un ekonomiski ilgtspējīga, kā arī sociāli taisnīga un integrēta.

Neatbilstoša izmantojuma statuss – izmantošana, kas neatbilst teritorijas plānojumā noteiktajām izmantošanām, bet ir bijusi likumīga līdz teritorijas plānojuma spēkā stāšanās brīdim.

Nebūtisks piesārņojums – piesārņojuma līmenis nepārsniedz gaisa, ūdens un augsnes spēju to absorbēt un pārstrādāt.

Paaugstināta riska objekts – objekts, kur ir paaugstināta iespējamība radīt draudus videi, cilvēka dzīvībai, veselībai, vai īpašumam.

Pali - ūdens režīma fāze, kas veidojas pavasarī kūstot sniegam. Palu augstos līmeņus rada intensīva ūdeņu pieplūde no baseina, gan ledus sastrēgumi un vižņu sablīvējumi. Šajā laikā ir ilgstoši augsti ūdens līmeņi un parasti applūst palienes.

Paliene - izteikti periodiski applūstoša ūdesteces vai ūdenstilpes piekrastes josla, kas pakļauta ikgadējiem paliem, un kur izplatīta palieņu pļavām raksturīga veģetācija un biotopi.

Pļava – ar zālaugiem apaugusi teritorija, bez krūmiem un kokiem, kas parasti tiek izmantota zāles pļaušanai. Ir arī dabiskas pļavas, kas netiek pļautas (upju, ezeru palienēs, kāpās, meža kļajumos u.c.)

Pierīga – Rīgas pilsētai pieguļoša teritorija, kuras nosacītās robežās ietver Rīgas pilsētu apliecošo dabas kompleksu loku. Pierīgā ietilpst arī Rīgas piepilsētas zona.

Piepilsēta - dzīvojamā teritorija, kas atrodas pilsētas nomalē.

Pilsēta - apdzīvota vieta ar kompaktu apbūvi, iedzīvotāju koncentrāciju, teritorijas labiekārtojumu, ielu tīklu un nacionāli unikālu nosaukumu. Pilsētas statusu un robežas nosaka Saeima vai Ministru kabinets. Pilsētas no lauku apdzīvotajām vietām atšķir lielāks iedzīvotāju skaits un apdzīvojuma blīvums, apbūves raksturs, iedzīvotāju nodarbinātības struktūra un dzīvesveids, kā arī administratīvais statuss.

Pilsētas teritorija (urban area) - teritorija, kas fiziski veido pilsētas daļu un raksturojas lielā mērā ar apbūvētām virsmām, lielu iedzīvotāju blīvumu un nodarbinātību un transporta un cita veida infrastruktūru, pretstatā lauku teritorijām. Pilsētu teritorijas var ietvert arī neapbūvētas, zaļumu teritorijas, kuras galvenokārt izmanto pilsētnieku rekreācijas mērķiem.

Pilsētībūvniecības piemineklis - īpaši vērtīga vēsturiskās pilsētvides teritorija, kur spēkā ir īpaši aizsardzības noteikumi.

Plūdi - ikgadēja ūdens pārplūšana pāri normālajai ūdens līmeņa atzīmei lietus ūdeņu, kūstošo sniegu, jūras vētru rezultātā, un raksturojas ar strauju īslaicīgu caurplūdumu un līmeņu celšanos.

Plūdu risks - plūdu iespējamība un plūdu iespējamie postījumi.

Policentriskā attīstība – princips, ka veidojot pilsētu tīklu, tiek attīstīti vairāki līdzvērtīgi centri, tādējādi radot priekšnosacījumus līdzsvarotai teritorijas attīstībai. Policentriskās attīstības princips var tikt piemērots dažādos līmeņos, sākot no visas Eiropas līdz reģionam.

Policentriskā telpiskā struktūra - attiecībā uz apdzīvojuma sistēmu, nozīmē tādu apdzīvojuma izkārtojumu, ka dažādos apdzīvoto vietu hierarhijas līmeņos pastāv vairākas līdzīga izmēra pilsētu aglomerācijas, pretstatā situācijām, kad katrā no līmeņiem dominē tikai viena liela centrālā pilsēta.

Policentrisks - ar daudziem centriem. Apdzīvojums, kur pastāv vairāki līdzvērtīgi vai arī viens otru papildinoši centri. (Nacionālais attīstības plāns).

Prettrokšņa ekrāni - vienlaidu šķēršļi; sienas, vaļņi, būves, ēkas vai reljefa elementi, kas novietoti tiešās skaņas ceļā no tās avota uz aizsargājamo vietu un izraisa skaņas viļņu difrakciju.

Preventīvi pasākumi - pasākumi, lai novērstu potenciālas neatbilstības vai nevēlamas situācijas cēloni.

Primārā izmantošana - katrā apbūves vai izbūves teritorijā noteikto atļauto izmantošanu kopums, kas tieši atbilst teritorijas izmantošanas veidam, bet sekundārā izmantošana - citas katrā konkrētā apbūves vai izbūves teritorijā atļautās izmantošanas.

Princips "piesārņotājs maksā" - persona sedz izdevumus, kas saistīti ar tās darbības dēļ radīta piesārņojuma novērtēšanu, novēršanu, ierobežošanu un seku likvidēšanu.

Projekts - konkrētā laikā un telpā, ar noteiktiem resursiem un budžetu, uz mērķi un konkrētu rezultātu vērsti priekšlikumi, rīcība un pasākumi, kam jāmaina pašreizējā situācija.

Publiskā ārtelpa - ielas, bulvāri, laukumi, parki (dārzi), skvēri, krastmalas, kvartālu telpa, pagalmi, kas bez ierobežojuma pieejami sabiedrībai neatkarīgi no tā, kā īpašumā tie atrodas.

Publiski pasākumi - sabiedrībai pieejamas dažādu veidu atklātas akcijas (sarīkojumi, izrādes, koncerti, sporta spēles, izstādes).

Purvs - ekosistēma uz kūdras augsnēm, kurās koku augstums konkrētajā vietā nevar sasniegt vairāk par septiņiem metriem.

Rūpnieciskā avārija – avārija, ko var izraisīt nekontrolēts ķīmiskais vai tehnoloģiskais process, neparedzētas darbības vai citi nevēlami notikumi. Rūpnieciskajai avārijai ir raksturīga apjomīga bīstamās vielas noplūde, ugunsgrēks vai sprādziens ražotnē, kas izraisot domino efektu, var radīt nopietnus draudus videi, cilvēka dzīvībai, veselībai vai īpašumam arī ārpus ražošanas teritorijas.

Rūpnieciskās ražošanas teritorijas - teritorijas, kurās koncentrēta tāda ražošana, kas rada paaugstinātu piesārņojumu vidē, troksni, smakas vai cita veida traucējumus, kas nelabvēlīgi iespaido vidi un cilvēkus.

Reģions - pēc ģeogrāfiskām, ekonomiskām, politiskām, kulturālām vai citām pazīmēm nodalītas teritorijas vienība.

Reģenerācija – plašāku pasākumu komplekss, lai atgūtu zaudētu kvalitāti; vispārēja atjaunošana un un atdzimšana.

Rehabilitācija (sanācija, atjaunošana) – zaudētā atgūšana, atveseļošana; attīstības pasākumu komplekss, kas ietver enerģijas taupīšanas, infrastruktūras uzlabošanas un vides pieejamības nodrošināšanas pasākumus, lai īstenotu esošās apbūves vai vides atgriešanu iepriekšējā kvalitātē un tās uzlabošanu.

Rekonstrukcija (pārbūve) – esošas ēkas vai apbūves kompleksa pārbūve, nodrošinot pastāvošās funkcijas vajadzības pēc jauniem principiem, vai to radikāli pārkārtojot un piemērojot jaunām funkcijām.

Rekreācija – telpu, teritoriju un dabas resursu izmantošana sporta būvju, viesnīcu, pansionātu, sanatoriju un līdzīga rakstura objektu būvniecībai, ar mērķi kalpot cilvēku atpūtai, fiziskā un psihiskā stāvokļa atjaunošanai. Rekreācija nozīmē arī spēku atjaunošanu, atpūtu un atpūtas industriju. Rekreācijai izmantojamas arī dabas teritorijas bez apbūves.

Rekultivācija – teritorijas sakārtošana, piesārņojuma likvidēšana un sakopšana citiem mērķiem pēc iepriekšējās saimnieciskās darbības izbeigšanas, kā piemēram karjeru, sadzīves atkritumu izgāztuves, bijušo ražošanas teritoriju vai citas izmantošanas.

Renovācija – atjaunošana, kas tiek veikta, nomainot nolietoto elementus vai konstrukcijas, kā arī mērķtiecīgu funkcionālu vai tehnisku uzlabojumu ieviešana būvē vai apbūves kompleksā, neizmainot tās apjomu.

Restaurācija - būves vai apbūves kompleksa sākotnējā, vēsturiskā veidola atjaunošana, pamatojoties uz vēsturiskās informācijas zinātnisku izpēti. Tā ir atjaunošana, ievērojot vēsturiskos uzslāņojumus un izslēdzot hipotētisku izmainīšanu.

Revitalizācija - esoša apbūves kompleksa vai teritorijas aktivizācija, atdzīvinot zudušu funkciju, vai pielāgojot to jaunai funkcijai.

Rīgas piepilsēta – blīvi apbūvētas, Rīgai pieguļošas teritorijas, kur aiz pilsētas robežām turpinās pilsētībūvniecība un attīstās infrastruktūra.

Rindu māja - vertikāli sadalīta dzīvojamā māja, kas ietver vertikāli trīs un vairākos dzīvokļos sadalītu ēku uz kopīga, vai katru uz sava zemesgabala ar neatkarīgām izejām uz priekšpagalmu un aizmugures pagalmu, kas cieši piekļaujas katra dzīvokļa priekšējai un aizmugures sienai.

Saiknes (saites) - funkcionālie ikdienas sakari, ko raksturo iedzīvotāju mobilitāte un satiksme, kā arī ekonomiskās un informatīvās saites ;

Saimnieciskā darbība - preču ražošana, dabas resursu realizācija, pakalpojumu sniegšana un visa cita veida darbība, ko veic lai gūtu peļņu vai ekonomisko labumu.

Sanitārā aizsargjosla – teritorija, kas noteikta kā josla ap objektiem ar paaugstinātām sanitārajām prasībām. Tās galvenais uzdevums ir sanitāro prasību nodrošināšana.

Sarkanā līnija – pašvaldības apstiprinātajā teritorijas plānojumā noteiktā līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženiertehnisko komunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas pilsētu un ciemu teritorijās.

Sanācija - piesārņotas vietas attīrīšana un atveseļošana vismaz līdz tādai pakāpei, ka turpmāk cilvēku veselība vai vide netiek apdraudēta un šo teritoriju iespējams izmantot noteiktai saimnieciskai darbībai. Sanācija ietver pasākumus, kas veicami, lai novērstu piesārņojuma izplatīšanos vai iekļūšanu pazemes ūdeņos, atjaunotu vai uzlabotu vides kvalitāti piesārņotajā vietā.

Sasniedzamība – rādītājs, kas raksturo laiku un attālumu kādas apdzīvotas vietas sasniegšanai. Tas atkarīgs no ceļu tīkla un transporta intensitātes.

Savrupmāja - brīvstāvoša vienas vai divu ģimeņu dzīvojamā māja.

Suburbanizācija - piepilsētu attīstības process lielo pilsētu un metropoļu teritoriju apkārtnē, ko izraisa ekonomiskā izaugsme, iedzīvotāju skaita pieaugums un pilsētas iekšējās struktūras restrukturizācija.

Polderis – nosusināta platība, kas norobežota ar aizsargdambi no uzplūstošajiem ūdeņiem un no kuras ūdens noteci novada ar sūkņēšanu.

Poldera baseins – teritorija, no kuras tiek novadīta virszemes un pazemes ūdeņu notece no poldera un tam piegulošās teritorijas platības.

Poldera platība – teritorija, kas applūda palos vai plūdus līdz aizsargdambju ierīkošanai, kas tiek aizsargāta no pārmitrināšanās un kuras notece tiek pārsūkņēta uz sūkņu staciju.

Publiskā ārtelpa – ielas un ceļi, laukumi, parki (dārzi), skvēri, krastmalas, kvartālu telpa, pagalmi, kas bez ierobežojuma pieejami sabiedrībai neatkarīgi no tā, kā īpašumā tie atrodas.

Tauvas josla – sauszemes josla gar visu ūdeņu, (upju, ezeru, kanālu) krastiem, kas paredzēta zvejas, rekreācijas vajadzībām un nodrošina piekļūšanu ūdenim, neatkarīgi no zemes piederības.

Tehnoloģiskais parks (zinātnes un tehnoloģiju parks, tehnoloģiskais centrs) - cilvēkresursu, zināšanu un infrastruktūras komplekss, kur radīti labvēlīgi apstākļi augstākās izglītības, pētnieciskā darba un zinātnietilpīgas produkcijas ražošanas savstarpēji papildinošai attīstībai.

Telpiskā attīstība - teritoriju evolūcija visās tās dimensijās (ekonomiskajā, sociālajā, vides un fiziskajā).

Telpiskā plānošana – paplašināta pieeja teritorijas plānošanai, ietverot sociālos, ekonomiskos un vides aspektus un to kopsakarības globālākā skatījumā.

Telpiskais struktūrplāns – plāns, kas konceptuāli atspoguļo kādas teritorijas telpisko attīstību. Tas nav ietverts Latvijas normatīvos dokumentos, taču var tikt izstrādāts kā nozares politas plāna vai jebkura līmeņa attīstības plāna sastāvdaļa. Atšķirībā no tradicionālās teritorijas plānošanas pieejas, struktūrplānošana ir vairāk stratēģiski orientēta, elastīgāka, integrēta un proaktīva metode.

Teritorijas attīstība - process, kā rezultātā tiek transformēta apdzīvoto teritoriju ģeogrāfija, ietverot gan fiziskos komponentus (infrastruktūru, ainavas, dabas vidi), gan apdzīvojuma struktūru, pilsētu izmēru un savstarpējās attiecības.

Teritorijas integrētā apsaimniekošana - pieeja, kad kādas teritorijas (visbiežāk īpaši aizsargājamās dabas teritorijas) apsaimniekošanai tiek izdalītas īpašas teritorijas (zonas) ar atšķirīgiem atļautās izmantošanas veidiem un nosacījumiem.

Teritorijas plānojuma vadlīnijas - ieteikumi vietējo pašvaldību attīstības programmu un teritorijas plānojumu izstrādāšanai.

Turpmākas izpētes un plānošanas teritorijas - teritorijas, kas rezervētas valsts vai reģionālas nozīmes infrastruktūras objektu izbūvei, kā arī tādas teritorijas, kurās veicama kompleksa un padziļināta izpēte, lai varētu tikt noteikts šīs teritorijas turpmākais atļautais izmantošanas veids.

Tūrisms - jebkura veida darbība un aktivitātes, kas ir saistīta ar cilvēku pagaidu ceļojumu ārpus savas dzīvesvietas, brīvā laika pavadīšanas vai lietišķo darījumu nolūkā, ja tas nav saistīts ar algotu darbu apmeklējuma vietā.

Ūdenstece – dabiska vai mākslīgi radīta gultne (upe, kanāls, strauts, grāvis) ar plūstošu ūdens straumi, kas veidojas zemes virsmas slīpuma dēļ.

Ūdenstilpe – dabisks vai mākslīgs veidots zemes virsmas iedziļinājums vai ieplaka, kas piepildīta ar ūdeni (ezers, ūdenskrātuve, dīķis).

Urbānaiss areāls, **jeb pilsētas funkcionālais areāls – teritorija, ko veido pilsētas urbānais kodols kopā ar apkārtējām teritorijām, kas ekonomiski integrētas ar to.**

Urbanizēts – blīvi apbūvēta teritorija ar pilsētvides iezīmēm.

Urbanizācija - ilgtermiņa sociāli ekonomisks process, ar kuru sabiedrības lauku dzīves veids mainās uz pilsētas dzīves veidu. Tam raksturīga iedzīvotāju un ražošanas koncentrēšanās pilsētās, pilsētu iedzīvotāju īpatsvars pieaugums un pašu pilsētu teritoriju izaugsme.

Vides un dabas resursu aizsargjosla – teritorija, kas noteikta kā aizsargjosla ap objektiem, kas nozīmīgi no vides un dabas resursu aizsardzības un racionālas izmantošanas viedokļa. Tās galvenais uzdevums ir samazināt vai novērst negatīvās antropogēnās iedarbības ietekmi uz šiem objektiem.

Vidēja pilsēta - pilsētas tipa apdzīvota vieta ar vidēji augstu iedzīvotāju koncentrāciju un apbūves blīvumu, ar iedzīvotāju skaitu robežās no 10 000 līdz 25 000.

Vidējs ciems - lauku apdzīvota vieta ar iedzīvotāju skaitu robežās no 100 līdz 500. Tam raksturīgs ielu un ceļu tīkls, daļējs teritorijas labiekārtojums, daļējs tehniskās infrastruktūras nodrošinājums, dažādi sociālās un ekonomiskās infrastruktūras elementi.

Vides pieejamība - iespēja cilvēkiem ar īpašām vajadzībām (kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem) patstāvīgi pārvietoties vidē atbilstoši būves vai telpas funkcijai.

Vides problēmas - nevēlamas pārmaiņas vidē ar negatīvu ietekmi uz cilvēku veselību, ekosistēmām vai vides spējām pildīt cilvēkam nepieciešamās funkcijas.

Vasarnīcu un dārzkopju ciemi – sezonas rakstura apdzīvotas vietas lauku teritorijās, kas veidotas ar mērķi apsaimniekot mazdārziņus, kurās ir kompakta apbūve un sezonāla apdzīvotība. Tos raksturo blīva apbūve, vājš inženiertehniskais nodrošinājums un neatbilstošu parametru ielu tīkls.

Vīzija - vēlamā un iespējamā nākotnē sasniedzamā situācija.

Viensēta – savrup stāvoša ēku grupa lauku apvidū, kas sastāv no dzīvojamās mājas, saimniecības ēkām un citām būvēm, kas nepieciešamas mājsaimniecības uzturēšanai un ģimenes saimnieciskai darbībai.

Viensētu grupa – apdzīvota vieta lauku apvidū, ko veido vairākas tuvu stāvošas viensētas. Tās bieži apvieno kopīgs nosaukums, no kura ir atvasināts katras atsevišķās viensētas nosaukums.

Vispārīgas lietošanas ceļš – ceļš, kur atļauta visu ceļa lietotāju satiksme.

Zaļie koridori – skat. ekoloģiskie koridori.

Zemes izmantošanas veidi – teritorijas iedalījums pēc plānotās atļautās zemes izmantošanas, kas noteikta pašvaldības teritorijas plānojumā.

Zemnieku sēta – zeme, ēkas vai būves, kas tiek plānotas vai izmantotas zemnieku saimniecībai, un ietver dzīvojamo māju ar saimniecības ēkām un citām būvēm, kas nepieciešamas mājsaimniecības uzturēšanai un ģimenes saimnieciskai darbībai.

Zona – rajons, apgabals, kam visā teritorijā ir kāda noteikta īpašība, vai kopīgas dominējošās funkcijas.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA

1. Ainavu aizsardzība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2000.
2. Ainavu plānošana, apsaimniekošana un aizsardzība lauku pašvaldībās, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Rīga, 2001.
3. Apdzīvotuma struktūras attīstība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Rīga, 2001.
4. Atkritumu apsaimniekošana, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2000.
5. Bioloģiskās daudzveidības aizsardzība ilgtspējīgā mežsaimniecībā, starptautiskās rekomendācijas un likumdošana, Latvijas Dabas fonds, Rīga.
6. Bioloģiskās daudzveidības nacionālā programma, Latvijas Vēstnesis
7. Boruks A., Zemes izmantošana un kadastrs Latvijā, Rīga, 2001.
8. Dabas aizsardzība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2000.
9. Dabas daudzveidības saglabāšana lauku ainavā, Latvijas Dabas fonds, Rīga.
10. Pārskats par Rīgas rajona zemes dzīļu resursiem, Valsts Ģeoloģijas dienests, 2002.
11. Kultūras mantojuma aizsardzība un saglabāšana, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 1999.
12. Latvijas 2000.gada tautas skaitīšanas rezultāti, LR Centrālās statistikas pārvalde, Rīga, 2002.
13. Latvijas daba, izdevniecība "Latvijas enciklopēdija", Rīga.
14. Latvijas rajoni un lielākās pilsētas, Statistikas gadagrāmata 2005., CSP, Rīga, 2005.
15. Melluma A., Leinerte M., Ainava un cilvēks, Rīga "Avots", 1992.
16. Nacionālā līmeņa teritorijas plāna saistošā daļa "Nacionālas nozīmes lauksaimniecības un mežsaimniecības teritorijas" sadaļa "Nacionālas nozīmes lauksaimniecības teritorijas", darba redakcija, Rīga, 29.10.2001.
17. Nacionālā līmeņa teritorijas plāna saistošā daļa "Nacionālas nozīmes paaugstināta riska teritorijas", darba redakcija, Rīga, 29.10.2001.
18. Pazemes ūdeņu aizsardzība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2000.
19. Projekts "Baltijas palete".
20. Rīgas meži zemei, dabai, tautai, Rīgas domes Īpašuma departamenta Meža pārvalde, 2002.
21. Rīgas rajona teritorijas plānojums (līdz 2003.gadam) ar grozījumiem;
22. "Rīgas rajona tūrisma attīstības stratēģija, mārketinga plāns", IU "Siguldas Tūrisma centrs", 2000.
23. "Rīgas reģiona attīstības stratēģija", Rīgas reģiona attīstības padome, Rīga, 2000.
24. Rīgas plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums, 2007.
25. Rīgas reģiona attīstības stratēģija, Rīgas reģiona attīstības padome, 2000.
26. Sateces baseina principa ieviešana teritorijas plānošanā, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Rīga, 2001.
27. Transporta nozares attīstība, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 1999. g.
28. Turlajs J. un Milliņš G., Latvijas apdzīvotās vietas, Rīga 1998.
29. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" Teritorijas attīstības programma 2002.-2020.gadam (teritoriālā plāna izstrādei), Rīga, 2002.
30. LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Kultūras mantojuma aizsardzība un saglabāšana // Nozares pārskats rajona plānojuma izstrādāšanai.- Rīga: "VARAM",
31. "Pludmales un primāro kāpu dabas aizsardzības plāns", B.Laime, konsultanti G.Eberhards, A.Piterāns, Latvijas Dabas fonds, 1999, Rīga
32. LR Satiksmes ministrijas „Transporta attīstības pamatnostādes 2007.-2013.gadam” /MK 2006.g.12.jūlija rīkojums Nr.518/
33. Via Baltica Spatial Development Zone. Summar'y Reports. Riga District Council, Rīga, 2000.

34. Rekomendācijas telpiskās plānošanas vadlīnijām. Via Baltica telpiskās attīstības zona, 4. darba grupa un 4. aktivitāte. Rīgas rajona padome. Rīga, 2001.
35. Baltijas palete. Projekta gala ziņojums. Stokholma, 2000.
36. Urban systems. Action Group reports. Stockholm, 2000.
37. Infrastructure Connecting the Urban system. Action Group Reports. Stockholm, 2000.
38. Baltijas palete. Infrastruktūra. Saīsināti darba grupu ziņojumi. Rīgā, 2000. 40 lpp.
39. Baltijas palete II. Projekta gala ziņojums. Rīgas reģiona attīstības padome. Rīgā, 2003.
40. Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Background documents for VASAB plus spatial Development action programm. Planco Consulting GmbH, Essen, 2001.
41. Rail Baltica projekts.
42. „Pilsētvides vārdnīca”. S.Grava. Rīgā, 2006.
43. www.rigaregion.lv
44. www.7770777.lv
45. www.lursoft.lv