

Valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”

**Iesniegums par plānoto jaunas publiskās lietošanas
dzelzceļa līnijas būvniecību no esošās dzelzceļa līnijas
Rīga-Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga”
teritorijai**

Rīga, 2010. gada jūlijs

Ierosinātājs: Valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”
Reģistrācijas Nr. 40003032065
Gogoļa iela 3, Rīga, LV 1547
Tālr. 6723 4088

1. Informācija par paredzēto darbību, iespējamām paredzētās darbības vietām un izmantojamo tehnoloģiju veidiem, kā arī nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

Paredzētā darbība ir jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība no esošās dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai.

Maršrutu ir paredzēts pieslēgt pie dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums posmā Imantas stacija-Babītes stacija, tad, šķērsojot autoceļu A10 Rīga- Ventspils, virzīties līdz Starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijas austrumu malai. (skat. 1. attēlu).Dzelzceļa līnija atradīsies Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajās sarkano līniju robežās. Dzelzceļa līniju paredzēts izbūvēt virszemes līmenī, autoceļa A10 Rīga- Ventspils šķērsošanai paredzēts izbūvēt divlīmeņu dzelzceļa pārvadupār autoceļu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir paredzēts salīdzināt šādas dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšanas tehnoloģiskās alternatīvas:

1. alternatīva: dzelzceļa līnija ir elektrificēta un pārvadājumu nodrošināšanai tiek izmantoti elektrovilcieni;
2. alternatīva: dzelzceļa līnija nav elektrificēta un pārvadājumu nodrošināšanai tiek izmantoti dīzeļvilcieni.

Dzelzceļa infrastruktūras izvietošanai būs nepieciešami vidēji 50 m plata josla, kas būtu pietiekoša dzelzceļa zemes klātnes diviem sliežu ceļiem, kā arī pārējās saistītās dzelzceļa infrastruktūras izvietošanai.

Pārvadājumu nodrošināšanai paredzēta dzelzceļa infrastruktūra ar šādiem parametriem:

- Sliežu ceļi:
 - zemes klātnes izbūve diviem sliežu ceļiem, tajā skaitā mazās inženierbūves;
 - dzelzceļa līnijas virsbūves izbūve ar vienu sliežu ceļu ar kopējo garumu 2,3 km, tajā skaitā pārmijas;
 - jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas pieslēgumi esošajām dzelzceļa līnijām;
 - signalizācijas un telekomunikācijas iekārtu izbūve;
 - maršruta elektrifikācija visā posmā (tikai 1. alternatīvai);
- Mākslīgās būves:
 - vairāklīmeņa mezgla izbūve krustojumā ar autoceļu A10 Rīga- Ventspils.
- Zemju atsavināšana vidēji 50 m platā joslā visā trases garumā, kopumā orientējoši 11,5 ha no tā orientējoši 55% apbūves zemes un 45% mežu zemes.

Dzelzceļa būvniecību paredzēts veikt atbilstoši Būvniecības likumam, Dzelzceļa likumam, Ministru kabineta 2008. gada 2. janvāra noteikumiem Nr. 3 „Dzelzceļa būvnoteikumi”, Ministru kabineta 1997. gada 1. aprīļa noteikumiem Nr. 112 „Vispārīgie būvnoteikumi” un citiem saistošajiem normatīvajiem aktiem.

Lai nodrošinātu jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas atbilstību normatīvo aktu prasībām, kur tas būs nepieciešams, tiks paredzētas nepieciešamās palīgubūves konkrētu ietekmju

samazināšanai, piemēram pārbrauktuves un pārejas, nožogojumi, trokšņu aizsargkonstrukcijas u.c.

Dzelzceļa līnijas būvniecībā tiks izmantoti būvizstrādājumi un būvdarbu tehnoloģijas, kas ir nekaitīgas un drošas cilvēka veselībai, īpašumam un videi.

Būvniecībā izmantojamie būvizstrādājumi būs derīgi paredzētajam lietošanas (iebūvēšanas) mērķim un, stacionāri iebūvēti, samontēti un lietoti atbilstoši būvniecības normatīvajos aktos noteiktajām prasībām projektētajā un uzbūvētajā dzelzceļa līnijā, nodrošinās šīs būves atbilstību Būvniecības likuma 3.panta trešās daļas un Ministru kabineta 2001.gada 27.marta noteikumu Nr.142 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 006-00 "Būtiskās prasības būvēm"" prasībām.

Būvizstrādājumi un būvniecības rezultātā uzbūvētā būve atbildīs Latvijas nacionāliem standartiem, Latvijā adaptētiem Eiropas Standartizācijas komitejas CEN standartiem un Eiropas Elektrotehnikas standartizācijas komitejas CENELEC standartiem, Eiropas tehniskiem apstiprinājumiem, citu Eiropas Savienības dalībvalstu nacionāliem standartiem, kurus Eiropas Savienības Komisija ir paziņojusi par piemērojamiem būvizstrādājumu atbilstības novērtēšanai.

Dzelzceļa zemes klātne tiks izbūvēta no minerālas izcelsmes materiāliem, tādiem kā grunts, smilšaina grants, dabīgi vai drupināti smalki vai jaukti minerālie materiāli un tā nodrošinās prasībām atbilstošu pamatni tālākai dzelzceļa virsbūves izbūvēšanai un dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai. Materiāli nesaturēs tādus materiālus, kā koks, stikls un plastmasa, kas var radīt bīstamību, tos lietojot.

Dzelzceļa zemes klātnē tiks izbūvētas mazās inženierbūves, kas nodrošinās nepieciešamos ūdens caurplūdes parametrus. Caurtekas un mazie tilti tiks izbūvētas no betona, polimēra vai metāla, nodrošinot būves nepieciešamos stiprības parametrus.

Lai nodrošinātu nepieciešamos noturības un kustības drošības parametrus, uz zemes klātnes tiks izbūvēts sablīvēts granīta šķembu balasts, kas paredzēts dzelzceļa transporta slodzes pārvešanai uz zemes klātni.

Sablīvētajā granīta šķembu balastā paredzēts iebūvēt dzelzceļa sliedes uz koka vai dzelzsbetona gulšņiem, kas tieši pārnesīs ritošā sastāva slodzi uz granīta šķembu balasta. Lai nodrošinātu dzelzceļa līnijas optimālākus ekspluatācijas parametrus un mazāku negatīvo ietekmi uz vidi, tiks izmantoti tādi mūsdienīgi risinājumi kā vienlaidu sametinātās garsliedes bez salaidnēm, gumijas vai polimēra starplikas starp sliedēm un gulšņiem.

Pieslēgumos esošajam sliežu ceļam tiks izmantotas mūsdienīgas pārmiju pārvedas (ar sametinātām salaidnēm, gumijas vai polimēra starplikām u.c.), kas ir drošas ekspluatācijā un rada minimālu vibrāciju un trokšņu emisiju.

Dzelzceļa līnijas kustības drošības nodrošināšanai tiks izbūvētas nepieciešamās signalizācijas un telekomunikāciju iekārtas un tās integrētas jau esošajās, labi funkcionējošajās sistēmās. Dzelzceļa signalizācijas sistēmas tiks izbūvētas atbilstoši Ministru kabineta 2006. gada 26. septembra noteikumu Nr. 790 „Noteikumi par dzelzceļa signalizācijas sistēmām” prasībām.

Pirms būves pieņemšanas ekspluatācijā tiks veikta šo sistēmu testēšana, lai nodrošinātu to drošu un atbilstošu darbību atbilstoši Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu un citu normatīvo dokumentu prasībām.

Kā viena no alternatīvām tiek izskatīta iespēja izbūvēt elektrificētu dzelzceļa līniju, kas nodrošina labāku vilkmes parametru izmantošanu, kā arī rada būtiski mazāku negatīvo ietekmi uz vidi. Kontakttīklu paredzēts izvietot uz dzelzsbetona vai metāla balstiem.

Pār autoceļu A10 Rīga- Ventspils tiks izbūvēts dzelzsbetona vai kombinētais dzelzsbetona/metāla dzelzceļa pārvads, nodrošinot esošajam autoceļam brīvo satiksmes telpu vismaz 4,50 m virs brauktuves virsmas, atbilstoši LVS 190-2 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”.

Pēc projekta realizācijas ir paredzams, ka pa jaunizbūvēto līniju brauks ritošais sastāvs, kas atbilst Ministru kabineta 1999. gada 27. aprīļa noteikumu Nr. 148 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” prasībām.

1. alternatīvas gadījumā ir paredzēts, ka pa jaunizbūvēto dzelzceļa līniju brauks elektrovilcieni. 2. alternatīvas gadījumā paredzēta dīzeļvilcienu un dīzeļmotrišu izmantošana.

2. Izvēlētais paredzētās darbības risinājums

2.1. Galvenās izejvielas, to daudzums gadā

Dzelzceļa līnijas būvniecībai tiks izmantoti šādi materiāli, kas nav bīstami:

- Zemes klātnes izbūvei- minerālie materiāli (smilts, grants),
- Balasta kārtas izbūvei- granīta šķembas,
- Gulšņu izbūvei- dzelzsbetona gulšņi,
- Slieži izbūvei- metāla sliedes,
- Inženierbūvēm- dzelzsbetona vai dzelzsbetona/ metāla konstrukcijas,
- Elektrifikācijai- dzelzsbetona/ metāla stabi, metāla vadi (tikai 1. alternatīvai).

Dzelzceļa līnijas ekspluatācijas nodrošināšanai pēc nepieciešamības tiek izmantoti tieši tādi paši materiāli kā būvniecībai.

Ne būvniecības laikā, ne dzelzceļa līnijas ekspluatācijas laikā nav plānots izmantot bīstamas ķīmiskas vielas un bīstamus ķīmiskos produktus, kuru patēriņš pārsniedz 100 kg gadā.

2.2. Produkcija un tās daudzums (gadā);

Paredzētais pasažieru pārvadājumu apjoms ir vidēji 4 vilcienu pāri stundā vai 72 vilcienu pāri diennaktī.

2.3. Plānotais ūdens patēriņš

Paredzētā darbības nodrošināšanai nav nepieciešams izmantot ūdeni.

2.4. Izmantojamā ūdens ieguves avota nodrošinājums ar ūdens resursiem (virszemes vai pazemesūdens)

Tā kā paredzētās darbības – dzelzceļa līnijas normālai ekspluatācijai nav nepieciešams ūdens, tad plānotās darbības īstenošana nav saistīta ar ūdens ieguves avotu nodrošinājumu ar ūdens resursiem.

2.5. Plānotais notekūdeņu daudzums

Paredzētā darbība nav saistīta ar ūdens patēriņu, līdz ar to tās rezultātā neradīsies notekūdeņi.

2.6. Sadedzināšanas iekārta, paredzamais kurināmais un tā daudzums

Paredzētās darbības nodrošināšanai nav nepieciešams nodrošināt siltumenerģijas piegādi. Līdz ar to nav paredzēta sadedzināšanas iekārtu izmantošana.

2.7. Piesārņojošo vielu emisija gaisā, ūdenī un augsnē (piesārņojošās vielas un to koncentrācija), smakas

1. alternatīva paredz elektrificētas līnijas izbūvi un tās tālāku ekspluatāciju ar elektrovilkmes sastāviem, līdz ar to nav paredzētas emisijas gaisā un smaku emisijas.

2. alternatīva neparedz elektrificētas līnijas izbūvi un tās tālākai ekspluatācijai tiks izmantoti dīzeļvilcieni, kuru darbība ir saistīta ar oglekļa oksīda, slāpekļa oksīdu, ogļūdeņražu un daļiņu emisiju gaisā. Pārvadājumu nodrošināšanai tiks izmantoti vilces līdzekļi, kuru motori atbilst Ministru kabineta 2005. gada 27. decembra Noteikumu Nr. 1047 „Noteikumi par autoceļiem neparedzētās mobilās tehnikas iekšdedzes motoru radīto piesārņojošo vielu emisiju gaisā” (ar grozījumiem, kas pieņemti ar 2007. gada 3. aprīļa noteikumiem Nr. 229) un nodrošinās šādu robežlielumu ievērošanu:

1. tabula. Emisijas robežvērtības motoriem, ko izmanto vilces līdzekļu piedziņai

Kategorija – efektīvā jauda, kW	Oglekļa oksīds, g/kWh	Ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu summa, g/kWh	Ogļūdeņraži, g/kWh	Slāpekļa oksīdi, g/kWh	Cietās daļiņas, g/kWh
RL A: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	4,0	-	-	0,2
RH A: P > 560 kW	3,5	-	0,5	6,0	0,2
RH A dzinēji ar P > 2000 kW un SV >5 litri uz cilindru	3,5	-	0,4	7,4	0,2

2. tabula. Emisijas robežvērtības motoriem, ko izmanto motorvagonu līdzekļu piedziņai

Kategorija – efektīvā jauda, kW	Oglekļa oksīds, g/kWh	Ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu summa, g/kWh	Cietās daļiņas, g/kWh
RC A: 130 kW < P	3,5	4,0	0,2

Lietus ūdeņi no dzelzceļa līnijas infiltrēsies augsnē.

Paredzētās darbības rezultātā neradīsies augsnes piesārņojums

2.8. Tehnoloģisko procesu atkritumi (arī bīstamie atkritumi), blakusprodukti un paredzamā atkritumu apsaimniekošana

Būvniecības laikā, izbūvējot sliežu ceļus radīsies augsnes kārtas un grunts atlikumi. Visiem atlikumiem tiks izvērtēta iespēja tos izmantot tālāk būvniecības procesā. Atlikumi, kas nav izmantojami būvniecības procesā, tiks izvietoti speciāli paredzētās atbērtnēs to utilizācijai.

2.9. Fizikālās ietekmes

Paredzētā darbība ir saistīta ar trokšņu emisijām un tā radīto ietekmi uz apkārtējām teritorijām. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiks veikts esošā trokšņa līmeņa novērtējums, kā arī dzelzceļa līnijas eksploatācijas radītā trokšņa uz apkārtējām teritorijām ietekmes novērtējums. Nepieciešamības gadījumā tiks paredzēti prettrokšņa pasākumi un novērtēta to efektivitāte.

3. Paredzamā ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem un mikroliegumiem

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju plānoto dzelzceļa līnijas tuvumā vai tās iespējamā ietekmes zonā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, mikroliegumi un īpaši aizsargājami koki.

Tuvākā Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorija (NATURA 2000) ir dabas parks „Beberbeķi”, un attālums līdz tā robežai ir 2,2 km ziemeļrietumu virzienā.

Ņemot vērā pieejamo informāciju, nav sagaidāms, ka paredzētā darbība radīs būvniecības vai eksploatācijas laikā radīs negatīvu ietekmi uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem un mikroliegumiem.

4. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi apraksts un plānotie pasākumi nelabvēlīgas ietekmes samazināšanai vai novēršanai

Tuvākās virszemes ūdenstilpnes un to raksturojums

Plānotā trase no lidostas “Rīga” līdz pieslēgumam esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums šķērso Mūkupurvu, kas ir augstais (sūnu) purvs. Agrāk šajā purvā tika iegūta kurināmā kūdra. Purva ūdeņu dabiskā notece notiek pa Lāčupīti un Hapaka grāvi.

Paredzētā darbība tiks īstenota tikai pēc teritorijas, kuru šķērso dzelzceļa līnija, meliorācijas projekta īstenošana, kuru šobrīd izstrādā lidosta „Rīga”. Līdz ar to plānotās darbības īstenošana neietekmēs šīs teritorijas hidroloģisko režīmu.

Dzēramā ūdens ieguves vietas

Plānotās dzelzceļa līnijas tiešā tuvumā vai tās iespējamā ietekmes zonā neatrodas dzēramā ūdens ieguves vietas.

Sadzīves notekūdeņu attīrīšanas iekārtas

Plānotās dzelzceļa līnijastiešā tuvumā neatrodas neviena notekūdeņu attīrīšanas iekārta.

Piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas

Saskaņā ar Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra datu bāzē "Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu datu bāze" pieejamo informāciju, plānotās dzelzceļa līnijastiešā tuvumā vai iespējamās ietekmes zonā nav reģistrēta neviena piesārņota vai potenciāli piesārņota teritorija.

Ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi

Trases lielākā daļa ir uzbērums un tehnogēnās grūntis. Trases daļas gar Mūkupurvu ģeoloģiju veido grūntis ar vāju nestspēju – smalkgraudaina smilts ar organiku, kūdru. Noteci no Mūku purva nodrošina Lāčupīte, kuras lielākā daļa ir pārbūvēta par slēgtu noteku, kas nepilnīgi veic dabīgās drenāžas funkcijas.

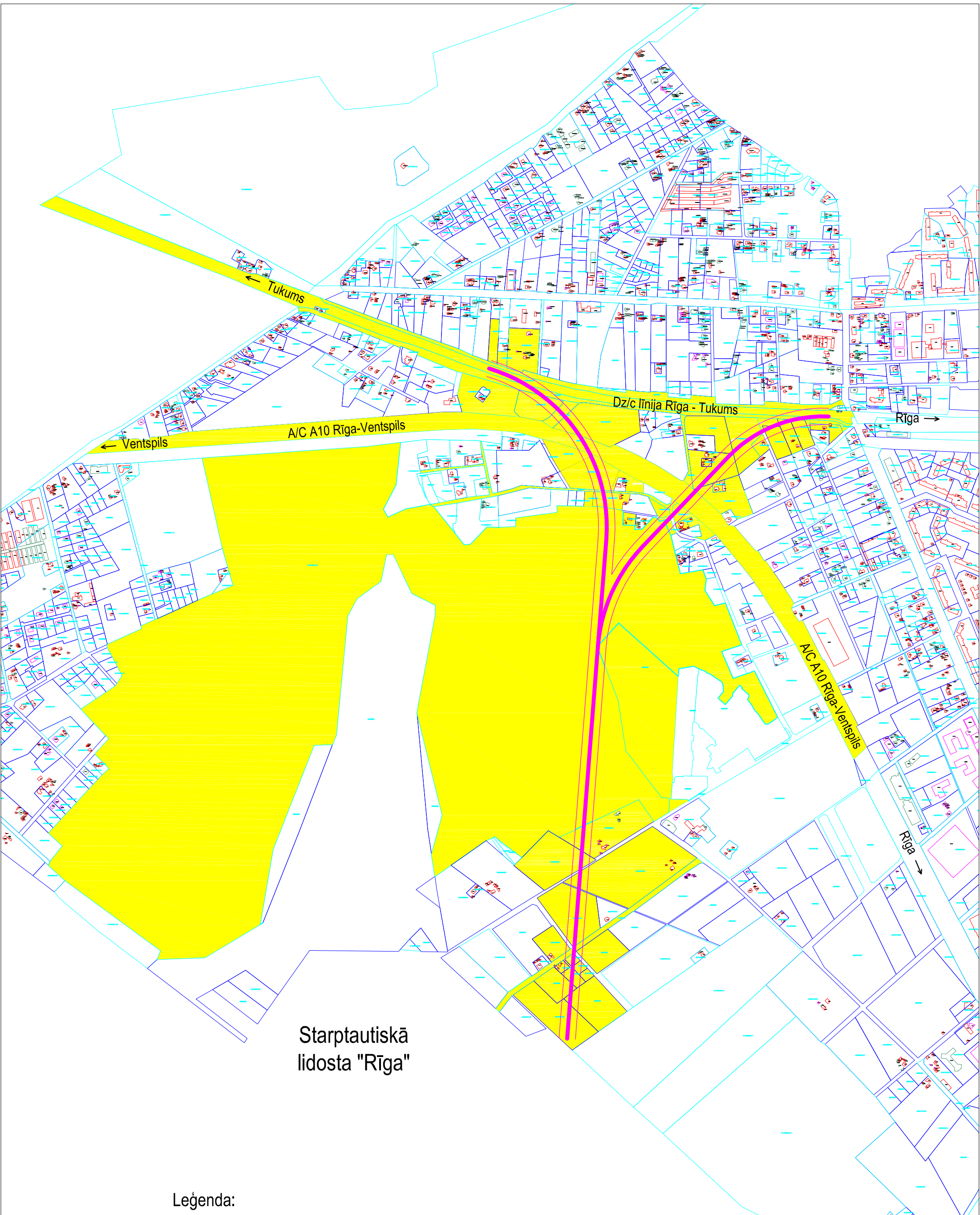
Plānotā trase šķērso Mūkupurvu un tam pieguļošo teritoriju, kam minimālais teritorijas reljefa virsmas augstums ir 8 m v.j.l., bet maksimālais augstums 11 m v.j.l. Augstākā daļa ir Mūkupurva centrālajā un ziemeļu pusē, bet zemākās teritorijas izvietotas ap Gramzdas un Mūkupurva ielām teritorijas dienvidu daļā. Kopumā Mūkupurva teritorijai raksturīgs līdzens reljefs. Mūkupurva dienvidrietumu, dienvidu daļa ietilpst Zolitūdes jeb Mūkupurva ģeomorfoloģiskajā mikrorajonā. Tas ir augstais (sūnu) purvs, kur kūdras slāņa vidējais biezums ir 1,6 m, maksimālais – 2,5 m. Agrāk šajā purvā ir iegūta kurināmā kūdra. Purva ūdeņu dabiskā notecē notiek pa Lāčupīti un Hapaka grāvi. Savukārt dienvidaustrumu daļa ietilpst Pārdaugavas plakanā līdzenuma ģeomorfoloģiskajā mikrorajonā, kas ir pārsvarā plakans, vietām lēzeni viļņots smilšains līdzenums. Mūkupurva teritorijas ziemeļu daļā, kas pieguļ K.Ulmaņa gatvei, kā arī dienvidaustrumu daļā raksturīgi labvēlīgi apstākļi celtniecībai, pat neskatoties uz augsto gruntsūdeņu līmeni (seklāk par 1,5 m). Savukārt pārējā teritorijā apstākļi celtniecībai ir vai nu sarežģīti, vai pat nelabvēlīgi, ko turklāt papildina augstais gruntsūdeņu līmenis. Celtniecībai visnelabvēlīgākie apstākļi ir teritorijā, kas pieguļ starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijas ziemeļu daļai, jo tā būtībā ir purva teritorija.

Kultūrvēsturiskie pieminekļi



Plānotās dzelzceļa līnijastiešā tuvumā vai tās iespējamā ietekmes zonā neatrodas kultūrvēsturiskie pieminekļi.

Aizsargjoslas un citi svarīgi objekti

Plānotā trase nešķērso kādu objektu aizsargjoslas.



Leģenda:

-  Plānota dzelzceļa maršruta teritorija
-  Īpašumi, kurus skar paredzētā darbība

Projekts: Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un Starptautisko lidostu "Rīga" izpēte			Stadija: IVN
Rasējums: Maršruta uz starptautisko lidostu "Rīga" uz kadastra kartes			Daļa, Ras. Nr.: 1. attēls
Projekta vadītājs	A.Skrastiņš	07.2010	Mērogs: Bez mēroga
Izstrādāja	M.Korkins	07.2010	Pasūtījuma Nr.: 071-09 Arhīva Nr.: