

Komentāru par IVN darba ziņojumu un veikto būtiskāko izmaiņu apkopojums

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
1.	Ziņojumā sniegta informācija, ka ar Daugavas šķērsojumiem ir saistīti 35- 40 % no visiem pārvadājumiem pilsētā, noslēguma ziņojumā jāprecizē, kāda daļa attiecināma uz Ziemeļu transporta koridora 2. posma šķērsojumu un tā sasaistes pietiekamība ar esošo ielu tīklu konkrētajā piedāvātajā risinājumā, norādot arī plānoto risinājumu realizācijas iespējamus termiņus un sasaisti gan telpiski, gan termiņos ar citiem satiksmes attīstības projektiem.	Skat. papildinājumus 2.1., 2.4. un 2.5. nodaļā
2.	Ziņojuma nodaļa “Paredzētajai darbībai piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze” jāpapildina ar Ministru kabineta 2009.gada 6.oktobra noteikumu Nr. 1148 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”, 2003.gada 26.jūnija Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likuma un ar to saistīto normatīvo aktu, kā arī jaunpieņemto normatīvo aktu, piemēram, Ministru kabineta 2010.gada 23.februāra „Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”” analīzi un izvērtējumu paredzētās darbības kontekstā.	Skat. papildinājumus 1. nodaļā
3.	Jāizvērtē ziņojumā sniegtā informācija un paredzētie risinājumi atbilstoši spēkā esošajam Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006. - 2018.gadam ar veiktajiem grozījumiem, tajā skaitā uzskatāmi jānodala informāciju par esošo un plānoto „Spilves” lidlauku un jāizvērtē iespējamā ietekme uz „Spilves” lidostas attīstību (ziņojuma 66.lpp. minēts, ka projektētā lidlauka „Spilve” skrejceļš un gaisa kuģu pacelšanās/nolaišanās sektors Ziemeļu transporta koridora 2.posmu neskar, 67.lpp. 3.2. attēlā attēlotas projektējamā lidlauka „Spilve” kontrolpunkta 5 km zona un 2 km sektors ar apbūves ierobežojumiem, 252.lpp. jebkādu lidojumu pārtraukšana minēta kā aprobežojums visiem variantiem).	Veikti ziņojuma teksta precizējumi atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2006. – 2018. gadam (ar grozījumiem līdz 2009. gadam). Skat. 2.2.2., 3.1.1.1. un 5.3. nodaļu.
4.	Ņemot vērā ziņojumā norādīto, ka augstā tilta izbūves gadījumā nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos tiltu plānots slēgt, noslēguma ziņojumā jāprecizē, cik dienas gadā varētu būt šādi nelabvēlīgi meteoroloģiskie apstākļi, kā arī, kā plānots organizēt satiksmi šajā gadījumā un iespējamo ietekmi uz apkārtējo vidi un satiksmes drošību šādos gadījumos, īsi raksturojot arī papildus nepieciešamos pasākumus	Skat. papildinājumus 2.6. nodaļā

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	sastrēgumu mazināšanai.	
5.	<p>Noslēguma ziņojums jāpapildina ar uzskatāmu informāciju par pārpurvotām un applūstošām teritorijām, kuras šķērso trases, detalizētāku iespējamo plūdu risku novērtējumu tuneļa risinājumiem ilgstošu maksimālu vējuzplūdu gadījumiem, kā arī jādetalizē paredzētie pasākumi un inženiertehniskie sagatavošanas un avāriju novēršanas darbi, lai novērstu tuneļa applūšanu, ņemot vērā konkrētos plānotos pieslēgumus un tuneļa sākumu (3.23. attēlā pieslēgumi tunelim nav uzrādīti, savukārt izvēlētais mērogs un krāsu salikums nedod iespēju pārliecināties par problēmu faktisko esamību). Tekstā sniegtā informācija nedod iespēju novērtēt faktisko pilnveidojumu nepieciešamību, kam arī ziņojumā ieteikts veikt hidroloģisko modelēšanu.</p>	<p>Veiktas šādas izmaiņas: 1) iekļauts 3.23.a attēls un labojumi 2.6.; 3.1.3.; 3.4.4.; 7.1. nodaļās, 2) informācija par hidroloģisko modelēšanu papildināta 2.6.; 3.1.3.; 3.4.4.; 7.1. nodaļās.</p> <p>Detalizētu plūdu riska modelēšanu un inženiertehnisko pasākumu precizēšanu nepieciešams veikt tehniskā projekta izstrādes stadijā.</p>
6.	<p>Ņemot vērā, ka trases varianti šķērso vai to tuvumā atrodas rūpnieciskās teritorijas ar piesārņotām gruntīm, noslēguma ziņojumā jāprecizē teritorijas, kurās plānots veikt piesārņotās grunts un augsnes attīrīšanu vai izvešanu (ziņojumā dots visai precīzs piesārņoto grunts daudzumu novērtējums visiem trim variantiem), kā arī nepieciešamos pasākumus un risinājumus iespējamo problēmsituāciju novēršanai, kas varētu rasties galvenokārt teritorijas sagatavošanas un būvniecības vai ekspluatācijas laikā. Ņemot vērā plānotos piesārņotās grunts un augsnes apjomus, noslēguma ziņojumā jāprecizē sniegtā informācija par piesārņotās grunts un augsnes identificēšanu, kā arī izvietojuma, attīrīšanas iespējām un to nosacījumiem, jo, piemēram, norādītais risinājums sadedzināšanai Brocēnu cementa rūpnīcā varētu būt pamatots tikai ar naftas produktiem ļoti piesārņotām gruntīm, kas SIA „CEMEX” cementa rūpnīcas piesārņojošās darbības atļaujā nav iekļauts.</p>	<p>Skat. papildinājumus 4.10. un 4.16. nodaļā</p>
7.	<p>Ziņojuma 4.7. nodaļā norādīts, ka atsūknējamo gruntsūdeņu daudzums tiks aprēķināts tehniskā projekta izstrādes gaitā, kas ir pamatoti, tomēr noslēguma ziņojumā jāsniedz vismaz orientējošs vērtējums par iespējamiem atsūknējamā gruntsūdens apjomiem un to iespējamo novadīšanu, kas dotu priekšstatu par iespējamajām problēmsituācijām, it sevišķi, ņemot vērā paredzētos būvniecības apjomus un ka, piemēram, varētu būt neparedzēti augsta pazemes ūdeņu ieplūde būvbedrē caur tās pamatni, ja atklājas, ka apakšējā sprostsplānī ir kāds</p>	<p>Skat. papildinājumus 4.3. un 4.7. nodaļās</p>

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	<p>hidroģeoloģiskais „logs” vai ūdens pārtece no zemāk iegulošajiem spiedūdens horizontiem, it īpaši tajās vietās, kur būvbedres dziļums pārsniedz 25-30 metrus. Ziņojuma 4.3.nodaļa „Iespējamie ierobežojošie nosacījumi būvniecības darbu veikšanai” un 4.7. nodaļa „Būvniecības laikā veidojošos ražošanas un komunālo notekūdeņu daudzums, to savākšana un novadīšana” jāpapildina ar informāciju par paredzētajām gruntsūdens līmeņa pazemināšanas metodēm, iespējamo atsūknējamo gruntsūdens orientējošo daudzumu, tā novadīšanas iespējām, kā arī piesārņoto gruntsūdens attīrīšanas, ja tāda nepieciešama, iespējamajiem risinājumiem, un vismaz orientējoši jānovērtē lietotās un kanalizācijas notekūdeņu sistēmas jaudu pietiekamība atsūknējamo gruntsūdens apjomu novadīšanai.</p>	
8.	<p>Kā norādīts ziņojumā, pilnībā novērst to būvju deformāciju, kas atradīsies tiešā būvbedru tuvumā, nav iespējams, tomēr pareiza būvniecības paņēmiena izveide var samazināt prognozējamās būvju deformācijas līdz minimumam un ieteiktas divas metodes virsmas sēšanās samazināšanai. Ņemot vērā, ka gruntsūdeņu atsūknēšanas rezultātā var rasties nelabvēlīga ietekme uz grunts nestspēju blakus esošajās teritorijās, kā arī, ņemot vērā ziņojumā norādīto, ka grunts tiksotropija var izpausties faktiski visā ZTK 2.posma garumā, kā arī grunts sēšanos tiešā būvbedru tuvumā, noslēguma ziņojums jāpapildina ar vismaz orientējošu vērtējumu par šādas izplatības iespējamo attālumu un mērogiem, iespēju robežās sniedzot arī papildus ietekmju samazināšanas risinājumu efektivitātes un problemātikas nozīmīguma vērtējumu.</p>	Skat. papildinājumus 4.13.2. un 4.14. nodaļās
9.	<p>Ņemot vērā, ka pazemes dzeramā ūdens horizonta eksploatācijas ietekmē Rīgas pilsētas ietvaros notiek zemes virsmas svārstības, noslēguma ziņojumā jāprecizē vai šīs svārstības un kādā veidā varētu ietekmēt tuneļa būvniecību un tā eksploatāciju.</p>	Skat. papildinājumus 3.5. nodaļā
10.	<p>Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par seismiskās aktivitātes iespējamo ietekmi uz ZTK 2.posma variantiem, jo ziņojumā bez detalizētākiem paskaidrojumiem norādīts, ka „... apskatāmā teritorija atrodas zemestrīces cilmvietas rašanās zonā, kur seismiskās iedarbības intensitāte pēc MSK-64 satricinājuma skalas var sasniegt 6 balles (skat. 3.47.attēlu)”.</p>	Skat. papildinājumus 3.5. nodaļā
11.	<p>Noslēguma ziņojumā uzskatāmi jānorāda gaisa piesārņojuma un trokšņa modelēšanā</p>	Novērtējumam izmantotie autotransporta kustības

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	<p>izmantotā transporta līdzekļu plūsmas intensitāte un pieņēmumi Ziemeļu transporta koridorā. Modelēšanas rezultātā iegūtos datus jāsalīdzina un jāizvērtē kontekstā ar Rīgas domes Komunālā un vides departamenta un Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra rīcībā esošo informāciju par gaisa kvalitāti pieguļošajās teritorijās. Jāsniedz vērtējums par gaisa piesārņojuma izmaiņām atkarībā no transporta plūsmu intensitātes un nevienmērības.</p>	<p>intensitātes dati uzskatāmi attēloti 17. pielikumā, pilna aprēķinos izmantotā datu kopa pievienota 7. pielikumam.</p> <p>Par modelēšanas rezultātiem skat. papildinājumus 3.1.5. nodaļā.</p>
12.	<p>Jāsniedz argumentācija par to, kādēļ PM₁₀ piesārņojuma izkliede ir attēlota, ņemot vērā fona piesārņojumu, bet slāpekļa dioksīda piesārņojuma izkliede – neiekļaujot (vai nenorādot) to kopējā kartē, kā arī atbilstoši sniegtajai argumentācijai jāprecizē veiktais piesārņojošo vielu izkļedes modelēšanas aprēķins vai sniegtā informācija un jāizvērtē atbilstība Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" noteiktajiem gaisa kvalitātes robežlielumiem.</p>	<p>Slāpekļa dioksīda piesārņojuma summāro koncentrāciju noteikšanā papildus izmantota informācija par piezemes koncentrācijām no stacionāriem emisijas avotiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora ietekmes zonā. Skat. precizējumus 3.1.5. un 4.8. nodaļās, kā arī 5., 6. un 12. pielikumā.</p>
13.	<p>Veiktais autotransporta radītais trokšņa līmeņa izvērtējums parāda, ka atbilstoši pašreizējam izvērtējumam arī ar paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem tiks pārsniegts trokšņa robežlielums (181 lpp.) un radīts diskomforts iedzīvotājiem. Līdz ar to ziņojums jāpapildina ar informāciju, kādi ir papildus iespējamie un nepieciešamie trokšņa aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu spēkā esošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības mājās, kur prognozējami trokšņu robežlieluma pārsniegumi. Jāizvērtē prettrokšņu ekrānu ietekme uz ainavu (tajā skaitā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas kontekstā).</p>	<p>Skat. papildinājumus 3.1., 4.9. un 4.21. nodaļā.</p>
14.	<p>Ņemot vērā gaisa piesārņojuma un trokšņa samazināšanas nepieciešamību Rīgas pilsētas centrālajā daļā kontekstā ar sabiedriskā transporta nepieciešamo attīstību, kā arī konstatēto iepriekš minētajos 12. un 13. punktā, lai nodrošinātu normatīvo aktu prasības, ja nepieciešams papildus jāparedz gaisa piesārņojošo vielu un trokšņa samazināšanas pasākumi, ņemot vērā gan pašu ZTK, gan arī tam plānotos pieslēgumus.</p>	<p>Veicot precizējumus un papildinājumus, nav konstatēta nepieciešamība paredzēt papildus gaisa piesārņojošo vielu samazināšanas pasākumus.</p> <p>Par rekomendētajiem trokšņa aizsardzības pasākumiem skat. papildinājumus 4.9. nodaļā.</p>
15.	<p>Ņemot vērā, ka Ziemeļu transporta koridora 2.posms virzās tuvu dzīvojamām mājām</p>	<p>Skat. papildinājumus 4.9. nodaļā.</p>

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	un visai specifiskajiem iespējamajiem būvniecības risinājumiem, ziņojuma nodaļa „Vibrācijas ietekme” jāpapildina ar trases būvniecības laikā iespējamo vibrāciju novērtējumu, lai nodrošinātu iedzīvotājus un būves pret vibrācijas nelabvēlīgo ietekmi, kā arī izvērtētu to iespējamo ietekmi uz ēku tehnisko stāvokli, tajā skaitā uz ēku Gaujas ielas 29 un jāsnieg nepieciešamo risinājumu raksturojums iespējamo ietekmju novēršanai vai samazināšanai.	
16.	Lai gan trase nešķērso un tās tuvumā neatrodas neviena īpaši aizsargājamā dabas teritorija, ņemot vērā, ka paredzētie trašu varianti atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai šķērso bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas platības un bioloģiskajai daudzveidībai pilsētvidē potenciāli nozīmīgas, rekultivējamas platības (11.pielikums), noslēguma ziņojums jāpapildina ar ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību būtiskuma izvērtējumu.	Skat. papildinājumus 3.7. un 4.20. nodaļā.
17.	Kultūrvēsturiskie objekti dabā aizņem noteiktu teritoriju, līdz ar to kartogrāfiskajā materiālā, kur tas ir iespējams, jāiezīmē konkrēto objektu teritoriju robežas (3.8.2 un 4.21.2. nodaļā minētie kultūras pieminekļi un kapi) un to aizsargjoslas.	Labākas pārskatāmības dēļ kultūras pieminekļi un kultūrvēsturiskie objekti attēloti atsevišķā kartē (3.54.a attēls). Objektu attēlojums punktveidā izmantots, jo kartes mērogs un detalizācija neļauj attēlot objektu teritorijas un aizsargjoslas kā laukumveida objektus.
18.	Ziņojumā norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora izbūve atstās būtisku ietekmi uz ainavu, 2. variants šķērso Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, kā arī ziņojuma 240. – 241. lpp. norādīts, ka „Daugavas šķērsojums pa augsto tiltu – estakādi 2.un 3.variantā ir problemātisks, jo var izraisīt traucējumus Rīgas panorāmas uztveršanā. Tas ir pretrunā gan ar starptautisko likumdošanu, gan Latvijas likumu normām kultūras mantojuma aizsardzību”; 242 lp. norādīts „šādas grandiozas būves jāvērtē kā nepiemērotas un neatbilstošas Rīgas tradicionālajai videi, tās raksturam un vēsturiskajai attīstībai”, līdz ar to noslēguma ziņojumam jāpievieno Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vērtējums, prasības un norādījumi iepriekš minētajā kontekstā un noslēguma ziņojumā nepieciešamības gadījumā atbilstoši jāprecizē ietekmes novērtējums uz kultūras pieminekļiem un kultūrvēsturiskajiem objektiem, kā arī piedāvāto risinājumu atbilstība normatīvo aktu prasībām. Plānoto būvju vizuālās ietekmes areāla noteikšana dotu precīzāku un uzskatāmāku pamatu	Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2010. gada 16. maija vēstule Nr. 12/1228 pievienota 16. pielikumā. Augstā tilta un tā konstrukciju vizuālās ietekmes areāla novērtējums un vizualizācija pievienota 15. pielikumā. Atbilstoši papildinājumi ietverti 3.8. un 4.21. nodaļās.

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	vērtējumu izdarīšanai.	
19.	Darba ziņojumā sniegtā informācija sniedz ļoti konspektīvu informāciju sabiedrībai par iespējamām izmaiņām pilsētas sabiedriskajā transportā, dzelzceļa satiksmē, citu satiksmes līdzekļu, tajā skaitā velotransporta un gājēju plūsmas organizēšanā, kā arī plānotajiem risinājumiem īpašumu un sabiedriski nozīmīgu objektu sasniedzamībai automaģistrāles būvniecības laikā. Līdz ar to ņemot vērā arī sabiedriskajā apspriešanā gūto informāciju, noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par potenciālajām riska vietām, kur varētu rasties nozīmīgas problēmas, kas varētu pasliktināt pilsētā vides apstākļus, kā arī par piekļuves iespēju netraucētu nodrošināšanu veselības un citām sabiedrībai nozīmīgām iestādēm un īpašumiem Ziemeļu transporta koridora būvniecības laikā un pēc tās pabeigšanas, sniedzot ieteikumus par galveno problēmsituāciju risināšanas iespējamiem variantiem.	Skat. papildinājumus 2.4. un 4.1. nodaļā.
20.	Noslēguma ziņojumā atbilstoši pieejamās informācijas precizitātei būtu lietderīgi pievienot skarto īpašumu un nojaucamo ēku sarakstu visos variantos iespējami uzskatāmi papildinot ziņojuma 5. nodaļu.	Skat. precizējumus 5.2. nodaļā un papildus informāciju 14. pielikumā
21.	Noslēguma ziņojumā 4.23. nodaļa „Paredzētās darbības limitējošo faktoru analīze” būtiski jāpapildina ar ziņojumā un šajā atzinumā minētajiem un sabiedriskajā apspriešanā konstatētajiem apstākļiem, kas varētu apgrūtināt vai ierobežot automaģistrāles būvniecību, piemēram, atbilstība Rīgas teritorijas plānojumam 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem, Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas šķērsošana, zemes īpašumu atpirkšana un sadalīšana, zemes lietojuma mērķu maiņa; atbilstība gaisa piesārņojuma, trokšņa, ainavu aizsardzības prasībām, applūšanas iespēju risks vai nepieņemami sarežģīti un dārgi inženiertehniskie risinājumi un jāsniedz vērtējums, kādas ir iespējamas vai konstatēto neatbilstību konsekvences un kādā veidā tās limitē vai kā citādi iespaido plānotās darbības realizāciju. Noslēguma ziņojumā jāizvērtē, kā normatīvajos aktos noteiktie ierobežojumi aizsargjoslās apgrūtinā vai limitē paredzēto darbību.	Skat. labojumus 4.23. nodaļā.
22.	Precizējot iepriekš minēto informāciju, nepieciešamības gadījumā jāpapildina ziņojuma nodaļa ”Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi” un citas ziņojuma sadaļas, t.sk. atbilstoši iepriekš minētajiem papildinājumiem un precizējumiem	Iestrādāti papildinājumi 7. nodaļā. Citas veiktās izmaiņas noslēguma ziņojumā norādītas ailē

Nr.p.k.	Saņemtie komentāri	Atbilde
	ziņojumā jāpapildina arī paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējuma sadaļa.	„Atbildes” atbilstoši saņemtajam komentāram
23.	Ziņojuma nodaļu „Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums. Izvēlēta varianta pamatojums” jāprecizē atbilstoši citās nodaļās veiktajiem papildinājumiem un precizējumiem. Rekomendējam, ja tiek konstatēts, ka piedāvātās alternatīvas neatbilstu normatīvo aktu prasībām, ieteicami izvērtēšanai būtu citi risinājumi.	Noslēguma ziņojuma sagatavošanas laikā nav konstatēta nepieciešamība izstrādāt jaunus risinājuma variantus, kā arī veikto izmaiņu rezultātā nav nepieciešams veikt grozījumus 8.nodaļā.
24.	Jāizvērtē Valsts vides dienesta reģionālās vides pārvaldes prasības un noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāku informāciju par paredzētajiem pasākumiem automaģistrāles applūšanas novēršanai; paredzēto lietusūdens kanalizācijas sistēmu izvietojumu, to nepieciešamo jaudu pietiekamas lietusūdeņu attīrīšanas efektivitātes sasniegšanai; paredzēto ūdenstilpņu un ūdensteču aizsardzību no sala periodā ceļu un ielu kaisīšanai izmantotās sāls un tās maisījumiem, kā arī nepieciešamību izveidot apziņošanas kārtību nelaimes gadījumu (ceļu satiksmes negadījumu vai citu) laikā, lai novērstu masveida negadījumu izveidošanos.	<p>Detālāka informācija par paredzētajiem pasākumiem automaģistrāles aplūšanas novēršanai iekļauta 3.1.3. un 7.1. nodaļās.</p> <p>Precīzs kanalizācijas sistēmu izvietojums tiks plānots tehniskā projekta izstrādes laikā. 4.7. nodaļā ir iekļauti papildinājumi par iespējamiem risinājumiem atsūknēto gruntsūdeņu novadīšanai būvniecības laikā.</p> <p>Par apziņošanas kārtību skat. papildinājumus 2.6. nodaļā.</p>