



Ziemeļu Koridors

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma trases variantu
salīdzinājums

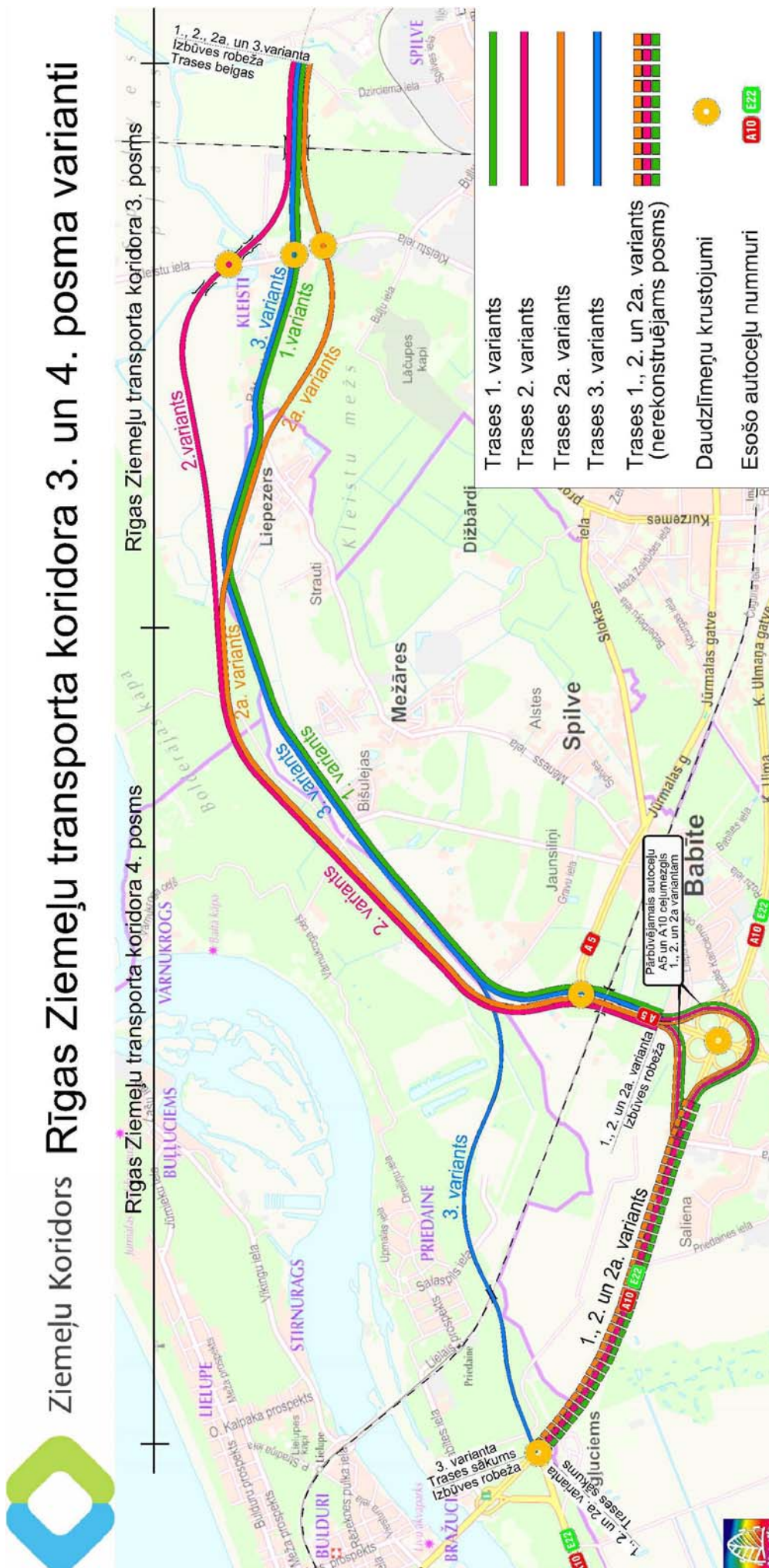
FAKTU LAPAS

Saturs

1. Pārskata karte
2. Trases variantu apraksts, variantu plusi un mīnusi
3. Galvenie plānotā autoceļa parametri
4. Ietekme uz nekustamajiem īpašumiem
5. Ietekme uz vidi
6. Izmaksas
7. Ekspertu veiktais trases variantu salīdzinājums un rekomendācijas ģenerālvariantam



1. Pārskata karte



2. Trases variantu apraksts, variantu plusi un mīnusi

Rīgas Ziemeļu transporta koridora (turpmāk tekstā – RZTK) 3. un 4.posms sākas plānotajā autoceļa A10 (Rīga – Ventspils) un RZTK ceļu mezglā pie Priedaines un beidzas 1449 metrus rietumos no Daugavgrīvas ielas (2.posma sākumpunkts). 3. un 4.posma robeža ir Rīgas pilsētas un Babītes novada vai Jūrmalas pilsētas (atkarībā no piedāvātā variantā) administratīvās teritorijas robeža.

Laika posmā no 2010.gada 7.maija līdz 7.jūnijam notiek RZTK 3. un 4.posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana. Sabiedriskajai apspriešanai tiek piedāvāti 3 trases tehniskie risinājumi, 2.variantam Rīgas pilsētas teritorijā piedāvājot arī apakšvariantu.

1. variants

Sākuma, rietumu daļā trase virzās pa esošo autoceļu A10 (Rīgas – Jūrmalas šoseja) līdz ceļu mezglam ar autoceļu A5 (Salaspils – Babīte, Rīgas apvedceļš). Līdz autoceļu A5/A10 ceļu mezglam 1.variants neparedz izmaiņas, savukārt esošo autoceļu A5/A10 ceļu mezglu paredzēts pārbūvēt. Autoceļu A10 un A5 ceļu mezglā trase pagriežas Babītes virzienā un pāri Rīgas – Tukuma dzelzceļa līnijai turpinās pa esošo autoceļu A5 līdz tā pagriezienam uz Babīti. Šeit plānots jaunās trases ceļu mezgls ar autoceļu A5.

Tālāk RZTK trase turpinās Babītes novada teritorijā pa jaunbūvētu trasi Saulīšciema virzienā. 2,1 km garā posmā trase daļēji virzās pa esošo Hapaka grāvja gultni, šeit veidojot jaunu Hapaka grāvja gultni autoceļa labajā pusē. Trase atrodas nelielā attālumā no Bišuleju un Liepezera ciemu esošās un perspektīvās apbūves.

Rīgas pilsētā trase ievirzās pa esošās Rātsupītes ielas trasi, sadalot Kleistu apkaimi divās daļās. Rīgas pilsētā trase atrodas tai atvēlēto sarkano līniju robežās. Patreizējās Rātsupītes ielas un Kleistu ielas krustojumā plānots daudzlīmeņu ceļu mezgls. Tālāk austrumos plānots trases divlīmeņu šķērsojums pāri dzelzceļa līnijai Zaslauks – Bolderāja, aptuveni 500 m tālāk austrumos, Rātsupes mazdārziņu teritorijā 3.posms noslēdzas un sākas RZTK 2.posms.

1. variantā plusi un mīnusi

Plusi	Mīnusi
<ul style="list-style-type: none">• ekonomiski izdevīgākais• labvēlīgākais risinājums no dabiskās vides saglabāšanas viedokļa• atbilstība visu iesaistīto pašvaldību teritoriju plānojumiem• esošo autotransporta infrastruktūras koridoru izmantošana	<ul style="list-style-type: none">• salīdzinoši lielākā negatīvā ietekme uz plānotā autoceļa apkaimes iedzīvotājiem, iestādēm un būvēm gan objekta būvniecības, gan ekspluatācijas periodā• vairāk nojaukamo dzīvojamo māju nekā 2a.variantā• nepieciešami hidroloģisko un drenāžas sistēmu pārkārtošanas darbi• vairākas tehnoloģiski sarežģītas būvdarbu vietas apkārtnes ģeoloģisko un hidroloģisko apstākļu dēļ• apdzīvotās teritorijas un nekustamie īpašumi tiek sadalītas vairāk, nekā 2a.variantā

2. variants

Sākuma, rietumu daļā trase virzās pa esošo autoceļu A10 (Rīgas – Jūrmalas šoseja) līdz ceļu mezglam ar autoceļu A5 (Salaspils – Babīte, Rīgas apvedceļš). Līdz autoceļu A5/A10 ceļu mezglam 1.variants neparedz izmaiņas, savukārt esošo autoceļu A5/A10 ceļu mezglu paredzēts pārbūvēt. Autoceļu A10 un A5 ceļu mezglā trase pagriežas Babītes virzienā un pāri Rīgas – Tukuma dzelzceļa līnijai turpinās pa esošo autoceļu A5 līdz tā pagriezienam uz Babīti. Šeit plānots jaunās trases ceļu mezgls ar autoceļu A5.

Tālāk RZTK trase turpinās Babītes novada teritorijā pa jaunbūvētu trasi Saulīšciema virzienā. Šeit trase novietota starp ūdens attīrīšanas stacijas „Daugavgrīva” dūņu laukiem un Hapaka grāvi. Tālāk austrumos, lai trasi pēc iespējas atvirzītu no esošās un perspektīvās apbūves, tā virzās pa Jūrmalas pilsētas dabas teritorijām (pārsvarā mežu teritorijām). 2. un 2a.risinājumi posmā līdz Vīķu krogam pilnībā sakrīt.

Rīgas pilsētas teritorijā trase atrodas tai atvēlēto sarkano līniju robežās – tā šķērso Spilves poldera pļavas ziemeļos no Kleistiem. Ar Kleistu ielu RZTK tiek savienots ar daudzlīmeņu ceļu mezglu. Tālāk austrumos plānots trases divlīmeņu šķērsojums pāri dzelzceļa līnijai Zaslauks – Bolderāja, aptuveni 500 m tālāk austrumos, Rātsupes mazdārziņu teritorijā 3.posms noslēdzas un sākas RZTK 2.posms.

2. variantā plusi un mīnusi

• salīdzinoši mazākā ietekme uz plānotā	• nelabvēlīgākais risinājums no dabiskās vides
---	--

<p>autoceļa apkaimes iedzīvotājiem, iestādēm un būvēm</p> <ul style="list-style-type: none"> • salīdzinoši neliels atsavināmo īpašumu skaits 	<p>saglabāšanas viedokļa</p> <ul style="list-style-type: none"> • salīdzinoši lielas būvzmaksas • vairāk nojaukamo dzīvojamo māju nekā 2a. variantā • dažas tehnoloģiski sarežģītas būvdarbu vietas apkārtnes ģeoloģisko un hidroloģisko apstākļu dēļ • Spilves poldera sūkņu stacijas pārbūves nepieciešamība, kam nepieciešamas papildus investīcijas • šķērso Latvijas atbrīvošanas kara kauju vietu pie Vīķu kroga mājām (ja tiks izvēlēts šis variants, skiču projekta ietvaros trase tiks atvirzīta no pieminekļa)
---	---

2a. variants

Līdz Vīķu krogam 2. un 2a. varianta risinājumi pilnībā sakrīt, tālāk to novietojums un risinājumi atšķiras, 2a variantā trasi maksimāli novirzot gan no esošās un perspektīvās apbūves, gan no teritorijām ar sarežģītiem hidroloģiskajiem un ģeoloģiskajiem apstākļiem.

Austrumos no Vīķu kroga trase virzās uz dienvidiem, apejot Kleistos esošo apbūvi cauri mežam. Rātsupītes ielas zinātniskie institūti un pārējā apbūve atrodas ziemeļos no trases, dienvidos atrodas garāžu kooperatīvs. Ar Kleistu ielu RZTK tiek savienots ar daudzlīmeņu ceļu mezglu. Tālāk austrumos plānots trases divlīmeņu šķērsojums pāri dzelzceļa līnijai Zaslauks – Bolderāja, aptuveni 500 m tālāk austrumos, Rātsupes mazdārziņu teritorijā 3.posms noslēdzas un sākas RZTK 2.posms.

2a. varianta plusi un mīnusi

<ul style="list-style-type: none"> • augstākais novērtējums projektētāju veiktajā trases variantu salīdzinājumā • otrs ekonomiski izdevīgākais variants (nedaudz atpaliek no 1. varianta) • mazākais atsavināmo īpašumu skaits • mazākais nojaukamo dzīvojamo māju skaits • vislabākie ģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi, līdz ar to tehnoloģiski vienkāršākā būvniecība 	<ul style="list-style-type: none"> • salīdzinoši vislielākais izcērtamo mežu apjoms • jāveic korekcijas Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā, nosakot trasei nepieciešamo sarkano līniju koridoru • šķērso Latvijas atbrīvošanas kara kauju vietu pie Vīķu kroga mājām (ja tiks izvēlēts šis variants, skiču projekta ietvaros trase tiks atvirzīta no pieminekļa)
---	---

3.variants

Sākumā, rietumos, trase tiek veidota kā autoceļa A10 Ventspils virziena taisns turpinājums Rīgas virzienā. Trase virzās cauri mežam gar plānotajiem Priedaines kapiem, šķērsojot dzelzceļa līniju Rīga – Tukums pāri satiksmes pārvadam. Tālāk trase virzās gar bijušās Jūrmalas pilsētas sadzīves atkritumu izgāztuves „Priedaine” teritoriju, tad pāri agrākajiem Slēperu purva kūdras ieguves laukiem. Pie ūdens attīrīšanas stacijas „Daugavgrīva” dūņu laukiem trase tiek novirzīta pa kreisi, austrumu virzienā. Paredzēts izbūvēt arī savienojumu ar Rīgas apvedceļu (A5) – daudzlīmeņu ceļu mezglu. Savukārt esošā autoceļu A5/A10 ceļu mezgla pārbūve nav paredzēta. Tālāk, austrumos no trases savienojuma ar A5 3.varianta trases novietojums un tehniskie risinājumi pilnībā sakrīt ar 1. variantu.

3. varianta plusi un mīnusi

<ul style="list-style-type: none"> • vislielākie autobraucēju laika un ceļa ietaupījumi • atbilstība visu iesaistīto pašvaldību teritoriju plānojumiem 	<ul style="list-style-type: none"> • visi iepriekšminētie 1. varianta mīnusi • zemākais projektētāja vērtējums veiktajā trases variantu salīdzinājumā • vislielākais atsavināmo īpašumu skaits • ekonomiski neizdevīgākais, lielākās būvzmaksas • vislielākais nepieciešamais būvmateriālu apjoms • esošā autoceļa A10 posma no A5 līdz Priedainei(Jūrmalas šosejas) caurlaides spējas nepilnvērtīga izmantošana
--	--

3. Galvenie plānotā autoceļa parametri

	1.variants	2.variants	2a.variants	3.variants
Ceļa kategorija	A1 kategorijas autoceļš un B kategorijas Rīgas pilsētas iela			
Ceļa funkcija	Uzlabota saikne starp ārvalstīm un Rīgas metropoles reģionu. Pilsētas un tranzīta autotransporta plūsmas novadīšana uz maģistrālo ielu un lielceļu tīklu.			
Trases kopējais garums, km	13.965	14.402	14.305	14.272
No jauna izbūvējamo trases posmu garums, km	10.256	10.693	10.596	14.272
Vietējo ceļu tīkla garums, km	12.68	7.87	8.66	15.66
Projektētais ātrums, km/h	110	110	110	110
Trases plāna līkņu rādiusi (min/max), m	600/15 000	600/3 000	600/2 550	600/15 000
Garenprofila ieliekto līkņu rādiusi (min/max), m	9 000/600 000	9 000/180 000	9 000/180 000	9 000/600 000
Garenprofila izliekto līkņu rādiusi (min/max), m	12 000/45 000	12 000/16 000	12 000/150 000	12 000/45 000
Lielākais garenkritums, %	2.40	2.46	2.46	2.33
Paredzētais ceļmezglu skaits	3	3	3	4
Nepieciešamais satiksmes būvju skaits (neskaitot ceļmezglus)	2 pārvadi	2 pārvadi un 3 tilti	2 pārvadi	3 pārvadi un 1 caurbrauktuve
Vietējās nozīmes ceļu un ielu šķērsojumu skaits (izmantojot satiksmes būvju parametru)	6(4)	7(4)	8(4)	9(6)
Gājēju un velosipēdistu satiksme	Gar vietējās nozīmes ielām un ceļiem, pa gājēju tiltiem	Gar vietējās nozīmes ielām un ceļiem, pa gājēju tiltiem un tuneļiem	Gar vietējās nozīmes ielām un ceļiem, pa gājēju tiltiem	Gar vietējās nozīmes ielām un ceļiem, pa gājēju tiltiem
Sabiedriskā transporta kustība	Lēngaitas pa vietējās nozīmes ielām un ceļiem, ātrgaitas arī pa pamattrasi, pieturvietas uz pamattrases nav paredzētas			
Nodrošināta piekļuve visiem nekustamajiem īpašumiem	Jā	Jā	Jā	Jā
Vai trases izbūve iespējama vairākās kārtās	Nē	Nē	Nē	Nē

4. Ietekme uz nekustamajiem īpašumiem

	1. variants	2. variants	2a. variants	3. variants
Atsavināmo zemes īpašumu platība, ha	99.3	126.4	103.6	137.7
Atsavināmo(izcērtamo) mežu platība, ha	20.2	40.6	49.1	48.8
Atsavināmo zemes īpašumu kopskaits, gab.	169	119	122	195
Privātajām un juridiskajām personām atsavināmo nekustamo īpašumu skaits, gab.	108	69	81	112
Nojaucamo būvju skaits, gab.	10	11	5	10
Nojaucamo dzīvojamo ēku skaits, gab.	3	3	1	3

5. Ietekme uz vidi

Lai novērtētu plānotā autoceļa variantu ietekmi uz vidi tika veikts to vērtējums ar izvērtējošo kritēriju palīdzību. Katrs kritērijs tika novērtēts ar atzīmi 5 ballu skalā – no 1 līdz 5. Vērtējuma sistēmā 5 balles nozīmē labākais vērtējums, 1 balle – sliktākais. Galīgo varianta vērtējumu veido visu kritēriju vērtējumu kopsumma.

Summārais vērtējums pa ietekmes uz vidi faktoriem

Alternatīva:		1	2	2a	3
Nr.	Faktors	Balles			
1.	Troksnis	3	5	4	1
2.	Ūdeņi	2	4	5	1
3.	Izrakteņi	5	1	3	2
4.	Biotopi	5	1	4	3
5.	Putni	5	1	3	2
6.	Sikspārņi	5	3	1	2
7.	Zemes	5	2	2	1
KOPĀ:		30	17	22	12

Saskaņā ar rezultātiem 1. variants rada vismazāko nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, 3. variants – vislielāko, bet 2. varianta nelabvēlīgā ietekme ir tieši pa vidu starp 3. (visnelabvēlīgākā) un 2a (vidējā) varianta ietekmi.

Pirmie trīs faktori (1. – 3.) raksturo pārejošas un/vai novēršamas ietekmes, kuras vairāk raksturo projekta īstenošanas sarežģītību (tātad izmaksas), nekā paliekošās ietekmes (ja izmaksu taupības režīmā novēršamas ietekmes nav pārvērstas par paliekošām). Robežlielumus pārsniedzot troksni, ar atbilstošiem prettroksņa pasākumiem var novērst visos variantos, ūdens novadīšanas problēmas vērtētas pēc to sarežģītības un tātad riska līmeņa būvniecības laikā, tomēr ir atrisināmas visos variantos, un arī nepieciešamais derīgo izrakteņu daudzums raksturo būvniecības fāzes sarežģītību, nevis paliekošās ietekmes.

Savukārt pēdējie četri faktori (4. – 7.) raksturo paliekošas un nenovēršamas ietekmes: vairāk vai mazāk vērtīgu biotopu platību zudumu, nenovēršamu dzīvotņu zudumu un traucējumu paliekošās dzīvotnēs putniem un sikspārņiem, kā arī uz visiem laikiem aizņemamo zemes platību kā tādu, ieskaitot zaudēto meža zemi.

1. variantam jau tā visaugstākajā kopvērtējumā ir arī vislielākais tieši pēdējo četru faktoru īpatsvars (20). 2. un 3. variantam jau tā vissliktākajā kopvērtējumā arī tieši pēdējo četru faktoru ieguldījums ir viszemākais (8). 2a variantam šie pēdējie četri faktori dod mazāk sliktu vērtējumu (10), tā vēl palielinot atšķirību no abiem sliktākajiem.

6. Izmaksas

AS „Ceļuprojekts” veiktās izmaksu aplēses 2009*. gada cenās, milj. LVL, bez PVN

	1. variants	2. variants	2a. variants	3. variants
Projekta realizācijas izmaksas**	132.247	144.235	135.356	158.762
Nekustamo īpašumu iegūšanas izmaksas	2.99	2.13	1.36	3.16
Autoceļu un tiltu ekspluatācijas izmaksas***	39.691	41.012	39.083	46.856

* - būvizmaksas aprēķinātas atbilstoši Latvijas tirgus 2009. gada cenām, taču ir ievērtētas tās izmaksas (piem. virsizmaksas, peļņa) ko patreizējā krīzes situācijā būvuzņēmēji uz laiku ir samazinājuši;

** - pie projekta realizācijas izmaksām ir pieskaitītas objekta būvniecības, projektēšanas, būvuzraudzības, neparedzēto būvniecības darbu un autoruzraudzības izmaksas;

*** - ekspluatācijas izmaksas dotas 27 gadu ilgā periodam – ekonomisko aprēķinu periodam (2015 – 2041. gadam);

7. Ekspertu veiktais trases variantu salīdzinājums un rekomendācijas ģenerālvariantam

Trases variantu salīdzinājumu no satiksmes organizēšanas, atbilstības teritoriju plānojumam, ietekmes uz sabiedrību un autoceļu būvniecības aspektiem veica priekšizpēti un skīču projekta izstrādātājs AS „Ceļuprojekts”. Trases variantu salīdzināšanu no ietekmes uz dabas apstākļiem, vides kvalitātes un bioloģiskās daudzveidības aspektiem veica IVN darba ziņojuma izstrādātājs SIA „Eiroprojekts”.

Izmantotie vērtēšanas kritēriji tika izvēlēti tā, lai tie viens otru neatkārtotu. Katrs kritērijs ir novērtēts ar atzīmi 5 balļu skalā – no 1 līdz 5. Labākais vērtējums ir 5 balles, sliktākais - 1 balle. Galīgo varianta vērtējumu veido visu kritēriju vērtējumu kopsūma, nepiemērojot tiem atšķirīgus svarus.

AS „Ceļuprojekts” vērtējums

Tika vērtēti 23 kritēriji, kas tika sadalīti 3 sadaļās.

		1. variants	2. variants	2a. variants	3. variants
1.	Satiksmes organizēšana un atbilstība pašvaldību teritoriju plānojumam	20	21	21	19
2.	Ietekme uz sabiedrību	37	39	40	28
3.	Būvniecība	12	13	17	7
	KOPĀ	69	73	78	54

SIA „Eiroprojekts” vērtējums

Tika vērtēti 7 kritēriji, kas attiecināmi uz ietekmi uz vidi.

	1. variants	2. variants	2a. variants	3. variants
Iegūtais vērtējums	30	17	22	12

Rekomendējamais trases variants

AS „Ceļuprojekts” rekomendē trases 2a. variantu kā trases ģenerālvariantu. Veiktajā salīdzinājumā tas iegūvis augstāko vērtējumu no satiksmes organizēšanas, ietekmes uz sabiedrību un no autoceļu būvniecības aspekta, kā arī otru labāko rezultātu saistībā ar ietekmi uz vidi. 2a. variants ir uzskatāms par vislabāko no ģeoloģisko un hidroloģisko apstākļu viedokļa. 2a. varianta plānotās izmaksas ir otras zemākās, nedaudz atpaliekot no 1. trases varianta, bet paredzamā ietekme uz plānotā autoceļa apkārtnes iedzīvotājiem, iestādēm un būvēm, salīdzinot ar 1. variantu, ir daudz mazāka.