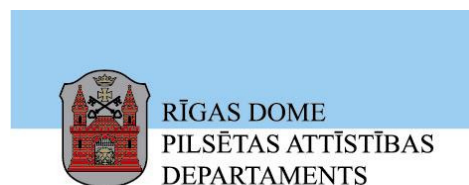




Ietekmes uz vidi novērtējums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms)

*Darba ziņojuma kopsavilkums
2010. gada maijs*



Saturs

Ievads	3
1. Esošās situācijas un autoceļa attīstības raksturojums	4
1.1. Automaģistrāles būvniecības nepieciešamības pamatojums.....	4
1.2. Paredzētās darbības alternatīvie risinājumi un piegulošo teritoriju apraksts	6
1.3. Perspektīvo transporta plūsmu sastāva un intensitātes raksturojums	7
1.4. Plānotie jaunie infrastruktūras objekti.....	8
1.5. Perspektīvās vietējās satiksmes organizācija	9
2. Iespējamā ietekme uz vidi.....	11
2.1. Gaisa kvalitātes izmaiņas	11
2.2. Trokšņa līmeņa novērtējums	11
2.3. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums	11
2.4. Ietekme uz teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem.....	11
2.5. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana.....	12
2.6. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu ietekme uz pazemes ūdens resursiem.....	12
2.7. Mūsdienų ģeoloģisko procesu izmaiņas.....	13
2.8. Nepieciešamo derīgo izrakteņu daudzums un iespējamās ieguves vietas.....	13
2.9. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām	13
2.10. Ietekme uz biotopiem	13
2.11. Ietekme uz putniem.....	14
2.12. Ietekme uz sikspārņiem	14
2.13. Ietekme uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem	14
3. Iespējamā ietekme uz sabiedrību.....	15
3.1. Paredzētās darbības īstenošanas sociāli-ekonomiskais novērtējums	15
3.2. Zemju transformācija un ēku nojaukšana.....	15
3.3. Paredzētās darbības ietekme uz piegulošo teritoriju attīstību	17
3.4. Īpašumu sasniedzamība.....	18
4. Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi ietekmes mazināšanai	19
4.1. Pasākumi būvniecības laikā	19
4.2. Prettrokšņa pasākumi.....	20
5. Kritēriji iespējamo alternatīvo risinājumu salīdzināšanai ietekmes uz vidi aspektā. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums. Izvēlēta varianta pamatojums.....	21
6. Plānotās automaģistrāles sabiedriskā nozīmīguma izvērtējums	24

Šis kopsavilkums paredzēts kā izdales materiāls sabiedriskās apspriešanas gaitā un ir lietojams kopā ar grafisko materiālu, kas izlikts sabiedrības apskatei šā kopsavilkuma izdales vietās.

Ievads

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. posms atrodas Rīgas pilsētas robežās. Tā sākums ir Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas rietumos, bet beigas – nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas (aptuveni 500 m pirms plānotā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma). Par 4. posma sākumu pieņemts tā krustojums ar esošo valsts galveno ceļu A10 (Rīga-Ventspils) Priedaines apkaimē, bet par posma beigām – Rīgas pilsētas administratīvā robeža pilsētas rietumos.

Projekta izpilde ir sadalīta divos etapos. Pirmais etaps – priekšizpēte un ietekmes uz vidi novērtējums izvirzītajiem trases variantiem. Otrais etaps – visu iesaistīto pašvaldību, Satiksmes ministrijas un pasūtītāja akceptētā trases ģenerālvarianta skiču projekta izstrāde.

Šobrīd darbs noris projekta priekšizpētes stadijā. Ir veikta iepriekš izvirzīto autoceļa trases novietojuma variantu principiāla koriģēšana un precizēšana, kā arī jauna trases novietojuma varianta izstrāde. Izvirzītajiem trases variantiem ir izstrādāti principiālie tehniskie risinājumi atbilstoši projekta tehniskās specifikācijas prasībām. Veikta izvirzīto trases variantu izvērtēšana un salīdzināšana. Noteikti aptuveni paredzami būvdarbu apjomi un būvizmaksas.

Darbi pie RZTK 3. un 4. posma projekta izstrādes tika uzsākti 2007. gadā, kad SIA „BRD PROJEKTS” izstrādāja darbu „Ziemeļu koridora 3. un 4. posma trases novietojuma priekšizpētes projekts”. Šī darba izstrādes ietvaros tika veikta aptuvenu trases novietojuma variantu un risinājumu izstrāde, būvniecības ieceres un IVN sākotnējā sabiedriskā apspriešana. Mērķis bija uzzināt iedzīvotāju un institūciju viedokli par RZTK 3. un 4. posma būvniecības ieceri un izvirzītajiem trašu novietojuma variantiem. Šajā darbā tika izstrādāti divi trases novietojuma varianti. Pašreiz aktuālā projekta priekšizpētes stadijas ietvaros izvirzītie trases novietojuma varianti pamatā ir projektēti, balstoties uz šo darbu, taču veicot iepriekš izstrādāto variantu principiālu koriģēšanu un novietojuma precizēšanu. No jauna ir izveidots tikai 2a. varianta posms, kuru RZTK ir paredzēts virzīt caur Kleistu mežu.

Plānotais RZTK 3. un 4. posma būvniecības uzsākšanas laiks tiek lēsts ap 2012. vai 2013. gadu, būvniecības pabeigšana plānota 2018. gadā. Savukārt, tiek plānots, ka Ziemeļu transporta 2. posma maģistrāle tiks nodota ekspluatācijā 2016.-2018. gadā. Dažādo maģistrāles 2. posma variantu izbūves ilgums ir atšķirīgs – 4-8 gadi (SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, 2008).

1. Esošās situācijas un autoceļa attīstības raksturojums

1.1. *Automaģistrāles būvniecības nepieciešamības pamatojums*

Rīgas Ziemeļu transporta koridors (RZTK) ir lielākais transporta infrastruktūras projekts Rīgā pēdējās desmitgadēs. RZTK izveides galvenie mērķi ir atslogot no transporta radītās slodzes Rīgas centru, iekļaut Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas ostu un palielināt Latvijas piedāvātā austrumu-rietumu transporta koridora konkurētspēju.

RZTK plānots kā lielas caurlaidības ātrsatiksmes autoceļš, kas šķērsos Rīgas pilsētu austrumu-rietumu virzienā, apejot pilsētas vēsturisko centru tā ziemeļu pusē. Šis autoceļš tiks pievienots valsts galveno autoceļu tīklam. Rietumos tas tiks pievienots autoceļam A10 (Rīga-Ventspils), kas iekļauts Eiropas autoceļu tīklā – maršruta E22 sastāvā, bet austrumos – valsts galvenajam autoceļam A2 (Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene)) pie Berģiem. RZTK būs integrēts Rīgas pilsētas ielu tīklā ar vairākiem daudzlīmeņu krustojumiem. RZTK vidusdaļā paredzēts jauns Daugavas šķērsojums.

RZTK ir sadalīts četros posmos. Pirmais posms – Brīvības ielas dublieris – no valsts galvenā autoceļa A2 (Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene)) pie Berģiem līdz Gustava Zemgala gatvei (Austrumu maģistrālei). Pirmā posma garums ir 9,1 kilometrs. Darbs pie šī posma skiču projekta izstrādes tika uzsākts 2007. gadā. 2009. gada septembrī tika pabeigta tā izstrāde un tas tika apstiprināts.

RZTK otrais posms ir paredzēts no Gustava Zemgala gatves (ietverot krustojumu ar to) līdz Daugavgrīvas ielai (ietverot krustojumu ar to). Paredzamais posma garums ir 6,5-6,8 kilometri. Arī šī posma projekta izstrāde ir priekšizpētes stadijā. Pašlaik noris izvirzīto variantu ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana.

RZTK trešā un ceturtnā posma skiču projekta izstrāde tiek veikta vienlaicīgi ar šī IVN izstrādi. RZTK trešais posms atrodas Rīgas pilsētas robežās. Tā sākums ir Rīgas pilsētas administratīvā robeža teritorijas rietumos, bet beigas atrodas nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas – pirms paredzamā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma. Paredzamais posma garums ir 4,7-4,9 km. Par RZTK ceturtnā posma sākumu pieņemts tā krustojums ar esošo valsts galveno ceļu A10 (Rīga-Ventspils) Priedaines apkaimē, par posma beigām pieņemta Rīgas pilsētas administratīvā robeža pilsētas rietumos. Posma garums, atkarībā no izvēlētajā varianta, būs 9,2-9,6 km.

Šis projekts ir svarīgs ne tikai Rīgai un Rīgas reģionam, bet arī Latvijas valstij un Eiropas Savienībai. Projekts ir vitāli nepieciešams Rīgas pilsētas un Rīgas reģiona līdzsvarotai attīstībai, jo tā īstenošana nodrošinās būtisku satiksmes plūsmu optimizēšanu Rīgas pilsētā. Galvenie ieguvumi ir šādi:

- ietaupīts laiks, šķērsojot pilsētu;
- zemākas transportlīdzekļu lietošanas izmaksas;
- ceļu satiksmes drošības uzlabojumi;
- ievērojama gaisa kvalitātes uzlabošanās Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā;
- trokšņa līmeņa samazinājums.

Projekts ir ne mazāk svarīgs Latvijas valsts un Eiropas Savienības kontekstā, kā nacionāla mēroga infrastruktūras projekts, jo tā īstenošana veicina Rīgas ostas attīstību – kravu plūsmu pieaugumu, pateicoties jaunam ostas pieslēgumam valsts autoceļu tīklam. Ar to saistītie ekonomiskie ieguvumi ir ārvalstu investīciju piesaiste uzņēmējdarbībā, jo uzlabota infrastruktūra sekmē jaunu ražotņu izveidi, kā arī visas valsts ekonomisko aktivitāti kopumā. Attīstoties uzņēmējdarbībai, tiek radītas jaunas darba vietas, kā arī nodrošināti papildus ieņēmumi no nodokļiem.

Rīgas pilsētas līmenī tiešs atbalsts RZTK projekta attīstībai ir deklarēts visos trijos galvenajos Rīgas pilsētas ilgtermiņa plānošanas dokumentos:

- Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2025. gadam,
- Rīgas attīstības programmā 2006.-2012. gadam,
- Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018. gadam.

Arī Babītes novads un Jūrmalas pilsēta 2007. gadā ir akceptējušas RZTK 4. posma būvniecības ieceri. Abu pašvaldību teritorijas plānojumos ir paredzēta teritorija RZTK 4. posma realizācijai.

Nacionālajā jeb Latvijas līmenī par vienu no galvenajiem plānošanas dokumentiem ir uzskatāms Latvijas nacionālais attīstības plāns 2007.-2013. gadam, kas paredz vairākus uzdevumus un prioritātes attiecībā uz transporta infrastruktūras kā būtiskas veiksminīgas reģionālās attīstības faktora attīstību. Liela daļa šo uzdevumu tiešā veidā pauž atbalstu Ziemeļu projekta attīstības idejai. Viens no Ziemeļu koridora projekta stratēģiskajiem mērķiem ir radīt ērtu Rīgas pilsētas un Rīgas ostas abu krastu daļu pieslēgumu Latvijas valsts galveno autoceļu un Eiropas transporta komunikāciju (TEN-T) tīklam, tādējādi piešķirot šim projektam arī starptautisku nozīmi. Šāds starptautisks skatījums uz Ziemeļu koridora projektu tiek oficiāli atbalstīts arī no Eiropas Savienības puses, par ko liecina arī no Eiropas Savienības komunikāciju tīkla budžeta piešķirtais finansējums ar Ziemeļu koridora projekta sagatavošanu saistīto aktivitāšu līdzfinansēšanai.

1.2. Paredzētās darbības alternatīvie risinājumi un piegulošo teritoriju apraksts

RZTK 3. un 4. posma projekta priekšizpētes stadijā ir izvirzīti četri trases novietojuma varianti – 1., 2., 2a., un 3. Paredzamie variantu garumi kilometros ir uzrādīti 1. tabulā.

1. tabula. RZTK 3. un 4. posma alternatīvo variantu garumi (km)

RZTK posms	1. variants	2. variants	2a. variants	3. variants
3. posms	4.729	4.943	4.846	4.707
4. posms	9.236 (3.709*+5.527)	9.459 (3.709*+5.750)	9.459 (3.709*+5.75)	9.565 (7.500+2.065**)
KOPĀ	13.965	14.402	14.305	14.272

*- nerekonstruējama autoceļa A10 posma garums

** - atzara uz autoceļu A5 garums

Visu trases variantu sākums ir paredzēts RZTK un autoceļa A10 satiksmes mezglā pie Priedaines, bet beigas Rātsupes mazdārziņu teritorijā, aptuveni 500 m pirms paredzētā Ziemeļu šķērsojuma.

RZTK 3. posms atrodas Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā – tā sākums ir Rīgas pilsētas administratīvā robeža teritorijas rietumos, bet beigas atrodas nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas – aptuveni 500m pirms paredzamā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma.

Par RZTK 4. posma sākumu pieņemts tā krustojums ar valsts galveno ceļu A10 (Rīga – Ventspils) Priedaines apkaimē. Par 4. posma beigām pieņemta Rīgas pilsētas administratīvā robeža. Tā kā trases variantu novietojumi atšķiras, tie attiecīgi dažādās vietās šķērso teritoriju administratīvās robežas, tāpēc 3./4. posma robeža ir atkarīga no trases varianta. Tā ir vienāda 1. un 3., kā arī 2. un 2a. trases varianta gadījumā, bet atšķirīga, ja salīdzina 1. vai 3. variantu ar 2. vai 2a. variantu. Pašlaik 3./4. posma robeža ir pieņemta piketā 57+50 pēc 2. un 2a. trases varianta piketāžas. Šajā vietā sākās atšķirīgā 2. un 2a. varianta daļa. Precīza posmu robeža tiks noteikta skiču projekta stadijā, kad būs izvēlēts trases ģenerālvariants. RZTK 4. posms atrodas Babītes novada un Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā.

1.3. Perspektīvo transporta plūsmu sastāva un intensitātes raksturojums

Transporta plūsmu prognozēšana, saskaņā ar pasaulē pieņemto praksi, ir veikta divos etapos:

1. etaps – stratēģiskā plānošana ilgtermiņa perspektīvai (2041. gads);
2. etaps – vidējā termiņa perspektīvai (2018. gads).

Ilgtermiņa prognozēšana veikta, ņemot vērā ekonomisko attīstību teritorijā. Vidējā termiņa prognozēšana veikta ar transporta plūsmu modelēšanas palīdzību, izmantojot datus par teritorijas izmantošanas veidiem, intensitāti un ģenerēto pārvietošanās skaitu atsevišķās statistiskajās zonās. Modelī pieņemts, ka automobilizācijas līmenis 2018. gadā Rīgas pilsētā būs 350 vieglās automašīnas un 42 kravas automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem, bet 2041. gadā – attiecīgi 500 un 74. 2009. gadā Rīgas pilsētā tehniskā kārtībā esošu vieglo automašīnu skaits uz 1000 iedzīvotājiem ir 257, bet kravas automašīnu skaits – 37. Satiksmes plūsmu modelēšana veikta situācijai, kad pastāvošajam un būvniecības stadijā esošajam Rīgas pilsētas ielu tīklam tiek pievienots pilns RZTK risinājums un Rīgas pilsētas centrālajā daļā tiek ieviesta autotransporta iebraukšanas maksa.

Satiksmes intensitāte 1. sekcijā 1., 2. un 2a. varianta gadījumā (kad netiek realizēts 3. variants) 2041. gadā tiek paredzēta 51 669 trl./24h, no kuriem 8% jeb 4114 vienības ir paredzētas kravas transportlīdzekļi. 3. varianta gadījumā prognozētā satiksmes intensitāte 1. sekcijā 2041. gadā ir 19 094 trl./24h, no kuriem 8,3% jeb 1585 vienības ir paredzētas kravas transports.

Satiksmes intensitāte 2. sekcijā 2041. gadā ir prognozēta 32 545 trl./24h, no kuriem 12,5% jeb 4068 vienības ir kravas transportlīdzekļi. Gadījumā, kad netiek realizēts 3. variants, satiksmes intensitāte šajā sekcijā 2041. gadā ir prognozēta 49 937 trl./24h, no kuriem 11,1% jeb 5543 vienības ir kravas transportlīdzekļi.

Prognozētā satiksmes intensitāte 2041. gadā 3. sekcijā ir 29 100 trl./24h, no kuriem 12,4% jeb 3608 vienības ir kravas transportlīdzekļi. Gadījumā, kad netiek realizēts 3. variants, satiksmes intensitāte šajā un līdz ar to arī 4. sekcijā 2041. gadā ir prognozēta 46 315 trl./24h, no kuriem 11,1% jeb 5141 vienības ir kravas transportlīdzekļi.

Prognozētā satiksmes intensitāte 4. sekcijā, gadījumā, kad tiek realizēts 3. variants, 2041. gadā ir 48 195 trl./24h, no kuriem 10,8% jeb 5205 vienības ir kravas transports.

Prognozētā satiksmes intensitāte 5. sekcijā, gadījumā, kad tiek realizēts 3. variants, 2041. gadā ir 62 011 trl./24h. No tiem 9,2% jeb 5705 vienības ir kravas transportlīdzekļi. Gadījumā, kad netiek realizēts 3. variants prognozētā satiksmes intensitāte ir 63 132 trl./24h, no kuriem 9,06% jeb 5720 vienības ir kravas transports.

1.4. Plānotie jaunie infrastruktūras objekti

RZTK 3. un 4. posma trasē visi ceļumezgli un šķērsojumi tiek paredzēti vairākos līmeņos. Visu satiksmes būvju varianti pieņemti, vadoties no šādiem apsvērumiem:

- zemākas būvniecības izmaksas;
- pēc iespējas vienkāršāka būvdarbu tehnoloģija;
- mazāki ekspluatācijas izdevumi.

Viens no kritērijiem ceļa pārvadu laidumu garumu noteikšanai bija prasības, kas dotas standartos LVS 190-2 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili” un LVS 94 „Ceļu norobežojošās sistēmas. Transportlīdzekļus norobežojošās sistēmas. Drošības barjeras. Lietošanas noteikumi”. Pārējie kritēriji: abu šķērsojošo ceļu garenprofils, kā arī brauktuvju izkārtojums, platums un ūdens šķēršļu platums.

Visām satiksmes būvēm (ceļa pārvadiem un tiltiem), izņemot pārvadiem pār dzelzceļiem, laiduma konstrukcijas paredzētas no monolītā dzelzsbetona. Atkarībā no laidumu garuma, laiduma konstrukcija varētu būt nesaspriegta vai iepriekšspriegota. Tāpat, atkarībā no laiduma garuma, laiduma konstrukcijas izvēlētas ar nemainīga biezuma plātnes šķērsriezumu vai sijveida plātnes šķērsriezumu.

Lai laiduma konstrukcijas būvniecības laikā pēc iespējas mazāk būtu jāpārtrauc vilcienu satiksme, ceļa pārvadiem pār dzelzceļiem laiduma konstrukcija paredzēta no saliekamām spriegotām dzelzsbetona sijām, kas savienotas ar monolītu brauktuves plātni virs tām un monolītām diafragmām virsbalstu daļās.

Arī tunelis zem dzelzceļa (būve Dz 3.1) un caurbrauktuves (būve Sb 3.1 un Sb 3a.1) paredzētas monolītā dzelzsbetona konstrukcijā.

Ceļiem ar sadalošo joslu katram kustības virzienam tiek paredzēts atsevišķs ceļa pārvads vai tilts, izņēmums ir vienīgi ceļa pārvadi (būve Cm 2.2c.8 un Cm 2.2c.9) un tilts (būve Cm 2.2c.10) Kleistu ielas šķērsojuma mezgla C variantā 2. trases variantā, kur abiem kustības virzieniem tiek paredzēts viens ceļa pārvads.

Brauktuves platums katrā konkrētā vietā pieņemts, vadoties no braukšanas joslu skaita un platuma, ātruma palielināšanas vai samazināšanas joslu esamības un 0,5 metrus platām drošības joslām abās brauktuves pusēs. Atkarībā no prognozētās gājēju un velotransporta kustības, satiksmes būvēm tiek paredzētas ietves. Pārējām būvēm, kur gājēju kustība netiek prognozēta, paredzētas 1 metru platas tehnoloģiskās ietves satiksmes būves apkalpojošam personālam.

Brauktuves abās pusēs uz satiksmes būves tiek paredzētas H2 noturēšanas līmeņa drošības barjeras.

Dažu būvju izbūve saistīta ar esošo būvju nojaukšanu. Tādas ir satiksmes mezglu variantos Cm 1.1a, Cm 1.1b, Cm 2.1, Cm 2a.1, Cm3.1a un Cm3.1b, kur jānojauc esošie ceļa pārvadi pār Rīgas – Ventspils dzelzceļu un satiksmes mezglu variantos Cm 1.2a,

Cm 1.2b, Cm 2.2a, Cm 2.2b, Cm 2a.2a, Cm 2a.2b, Cm 3.2a un Cm 3.2b, kur esošas caurtekas vietā izbūvējami jauni tilti.

Gājēju un velosipēdistu ceļa pārvadu konstrukcijas var būt individuāli risinātas vai var piemērot tipveida risinājumus.

1.5. Perspektīvās vietējās satiksmes organizācija

Gājēju un velosipēdistu satiksme

Saskaņā ar darba uzdevumu, RZTK 3. un 4. posma trase ir projektēta kā ātrsatiksmes autoceļš. Šāda veida ceļi tiek paredzēti un veidoti, lai nodrošinātu vienlaicīgi ātru un drošu satiksmi. Šo autoceļu projektēšanā ir speciālas prasības sakarā ar šo ceļu lielo saimniecisko nozīmi, kā vietējā, tā arī starptautiskā mērogā, tāpēc šīs prasības ir pakārtojamas starptautiskiem nolīgumiem un akceptētiem standartiem. Kā būtiskākais šāda veida dokuments ir „Eiropas vienošanās par galvenajām starptautiskās satiksmes artērijām” – AGR. Šajā dokumentā jau ātrsatiksmes (ātrgaitas) ceļa definīcijā ir rakstīts, ka tas ir tikai autosatiksmi paredzēts ceļš. Gājēju un velosipēdistu ceļi ātrsatiksmes ceļa profilā nav pieļaujami. Arī Rīgas pilsētas attīstības plānu dokumentos tiek minēts, ka gājēju un velosatiksmes gar B kategorijas ielām ir pieļaujama tikai uz vietējās nozīmes satiksmes joslām vai atsevišķas veloceļa klātnes.

RZTK 3. un 4. posmā gājēju un velosipēdistu satiksme blakus ātrsatiksmes autoceļam netiek paredzēta. Gājēju un velosipēdistu satiksmi ir paredzēts organizēt pa mazākas nozīmes, vietējai satiksmei paredzētajiem autoceļiem un ielām. Gājēju un velosipēdistu satiksmes risinājumu izstrāde veikta, lai nodrošinātu pēc iespējas drošāku un ērtāku gājēju un velosipēdistu pārvietošanos RZTK 3. un 4. posma apkaimē. RZTK 3. un 4. posma pamattrasi gājēji un velosipēdisti varēs šķērsot, izmantojot paredzētos gājēju un velosipēdistu pārvadus vai tuneļus, vai izmantot satiksmes pārvadu ietves. Uz vietējām ielām un ceļiem velosipēdistu un gājēju celiņi tiek paredzēti blakus brauktuvei, atdalot tos ar augsto apmales akmeni vai uz atsevišķās klātnes, atdalot to no brauktuves ar sadalošo joslu. Risinājumu izstrādē ir ņemti vērā Rīgas, Jūrmalas un Babītes novada perspektīvo gājēju un velosipēdistu ceļu attīstības shēmas. Gājēju un velosipēdistu ceļu atrašanās vietas sīkāk aprakstītas 2.3. nodaļas apakšnodaļās.

Sabiedriskais transports

Pastāvošā sabiedriskā transporta kustība pēc RZTK 3. un 4. posma izbūves netiks traucēta. Esošā maršrutu shēma principiāli tiks saglabāta. Atsevišķos posmos ir paredzams nedaudz cits sabiedriskā transporta kustības maršrutu ceļš sakarā ar jaunu ceļumezgli, vietējās nozīmes ielu un ceļu izbūvi. Atsevišķās vietās paredzama esošo pieturvietu pārvešana, lai nodrošinātu atbilstošas satiksmes drošības prasības.

Līdz ar RZTK izbūvi, būs iespējams izveidot jaunus autobusu maršrutus. Šie maršruti ir paredzēti Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā iekļautajā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta attīstības shēmā. Šajos maršrutos Daugavas šķērsošanai tiks

izmantots Daugavas Ziemeļu šķērsojums, tādejādi nodrošinot ātru nokļūšanu no viena Daugavas krasta uz otru. Sabiedriskā transporta pieturvietas uz RZTK 3. un 4. posma pamatrasēs netiks paredzētas. Sabiedriskā transporta pieturvietas tiks paredzētas tikai uz vietējās nozīmes ielām un ceļiem, no kuriem, caur plānotajiem ceļumezgliem, varēs nokļūt uz RZKT. Šādi varētu attīstīt eksprešu autobusu maršrutu līnijas. Šo līniju galapunktu pieturas paredzamas netālu no plānotajiem RZTK ceļumezgliem, lai nodrošinātu ērtu un ātru piekļūšanu. Tālākam ceļam vai nokļūšanai pie šo līniju pieturvietām izmantojams lokālais sabiedriskais transports, kas apkalpo vietējo teritoriju.

Jaunu elektriskā sabiedriskā transporta (trolejbusa un tramvaja) maršrutu līniju izveide RZTK 3. un 4. posma pamatrasē ir uzskatāma par bezmērķīgu, jo iespēja izveidot jaunu tramvaju un/vai trolejbusu līniju Daugavas Ziemeļu šķērsojumā ir noraidīta sakarā ar lielajām izmaksām, piemērotu pieturvietu izbūvei nepieciešamās vietas trūkumu un šī tipa sabiedriskā transporta dinamiskajām īpašībām un prasībām. Elektriskā transporta maršruti RZTK 3. un 4. posma apkaimē būtu veidojami kā lokālais sabiedriskais transports, kas izmantotu esošo ielu un ceļu tīklu.



2. Iespējamā ietekme uz vidi

2.1. Gaisa kvalitātes izmaiņas

Nekur RZTK 3. un 4. posma plānotās trases teritorijā slāpekļa dioksīdu, cieto daļiņu PM₁₀ un oglekļa oksīda piesārņojums nedz parastos, nedz nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos nepārsniegs normatīvus prognozes periodā līdz 2041. gadam. Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.2. Trokšņa līmeņa novērtējums

Sakarā ar to, ka 2. varianta trase salīdzinājumā ar 1. un 3. variantu (Rīgas teritorijā) vairāk attālinās no apdzīvotām vietām (Rīgā, Kleistu ielas rajonā, kā arī pie Liepezera un Mežārēm Babītes novadā), arī trokšņa līmenis apdzīvotās vietās bez prettrokšņa pasākumiem būtu mazāks 2. variantā. No trokšņa viedokļa labvēlīgāks būtu 2. variants salīdzinājumā ar 2a. variantu. Savukārt, salīdzinot 3. variantu gan ar 1., gan 2. variantu kopumā, jāņem vērā, ka 3. variants ir garāks un daudz tuvāk pietuvojas Priedainei kā lielākajai dzīvojamajai apbūvei ārpus Rīgas. Līdz ar to, kaut arī trokšņa normatīvu pārsniegumi ir novēršami jebkurā variantā, neliels troksnis kā subjektīvs traucējums vismazāk sagaidāms un visvieglāk novēršams 2. variantā, tam seko 2a. variants un tad 1. variants, bet 3. variants, kas atšķiras no 1. variantā tikai ar jaunas autoceļa trases būvi apdzīvotas vietas (Priedaines) tuvumā, no trokšņa viedokļa uzskatāms par visnelabvēlīgāko.

2.3. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums

Autoceļa izbūvei nevajadzētu atstāt ietekmi uz lauksaimniecībā izmantojamām zemēm tādā apmērā, lai tās vairs nebūtu izmantojamas lauksaimniecības produktu ražošanai. Tomēr, ņemot vērā transportlīdzekļiem raksturīgos izmešus, kā arī visu iepriekš minēto, var paredzēt, ka trases tuvumā nebūs vēlams nodarboties ar „bioloģisko” lauksaimniecību. Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.4. Ietekme uz teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Plānotā darbība neietekmēs Hapaka grāvja kopējo spēju nogādāt ūdeni sateces gala baseinā – Daugavā un tālāk Rīgas līcī. Precīzi aprēķini caurteku dimensionēšanai veicami pēc meliorācijas un polderu sistēmas pārkārtošanas, vadoties no projektētā autoceļa klātnes platuma un izvietojuma.

Autoceļa izbūves ietekme uz ūdens kvalitāti un upju zivsaimnieciskajiem resursiem nevar būt būtiska, jo plānotā darbība tieši veidā nav saistīta ar ūdens resursu izmantošanu. Ietekme var būt gadījumā, ja autoceļa būvniecības fāzē netiek ievērota labas būvniecības prakse un tiek pieļauta atsevišķu piesārņotāju, grunts vai materiālu nokļūšana ūdenī.

Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.5. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana

1. un 3. variants no meliorācijas sistēmu pārkārtošanas viedokļa ir ļoti sarežģīts, īpaši posmā, kur ceļa trase ir tieši virzīta pa Hapaka grāvi. Sarežģīta ir paredzamo būvdarbu izpilde, jo būvniecības laikā ūdens novadīšana no būvlaukuma vietas būs problemātiska. Turklāt, šajās vietās ir sarežģīti grunts hidroģeoloģiskie apstākļi ar vāji noturīgām gruntīm un augstu gruntsūdens līmeni. 3. variants kā tas pats 1., bet ar papildu pagarinājumu, vienmēr ir nelabvēlīgāks par 1.

2. variantā meliorācijas sistēmu pārkārtošanas risinājums ir salīdzinoši vienkāršs; arī to būvniecība nav sarežģīta. Sarežģītākais objekts ir Spilves poldera sūkņu stacijas demontāža un jaunas sūkņu stacijas un krājbaseina būvniecība. Veicot tilta pār Hapaka grāvi būvniecību, pastāv liela varbūtība, ka sūkņu stacija neizturēs būvniecības mašīnu radītās vibrācijas un sagrūs.

2a. trases varianta risinājums ir piemērotākais drenāžas sistēmu pārkārtošanai un ūdens novadīšanai. Tiek saglabāta Spilves poldera sūkņu stacija un krājbaseins, kā arī nav jāveic sarežģītie būvniecības darbi uz Hapaka grāvja. Mazāks ir arī nepieciešamo transporta būvju (caurteku) skaits un to garums, kā arī mazāki ir izrokamo grāvju un ierīkojamo drenāžas kolektoru apjomi. Arī no hidroģeoloģiskā viedokļa šī trase ir labvēlīgāka būvniecības darbiem.

2.6. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu ietekme uz pazemes ūdens resursiem

Paredzot, ka tiks veikta meliorācijas un mākslīgās drenāžas sistēmu modernizācija un atjaunošana, var pieņemt, ka vidējais gruntsūdens līmenis visā Hapaka grāvja sateces baseinā un polderos nebūtu pazemināsies. Jo īpaši tas attiecas uz vidējiem maksimālajiem līmeņiem intensīvu nokrišņu un sniega kušanas periodos. Minētās izmaiņas nevarēs būtiski ietekmēt gruntsūdens kvalitāti. Sagatavojot esošajiem vides apstākļiem atbilstošu projektu, veicot būvdarbus tam atbilstoši un stingri ievērojot darbu tehnoloģiju, arī būvdarbu procesam nevajadzētu radīt nelabvēlīgu ietekmi uz gruntsūdens kvalitāti.

Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.7. Mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas

Visā senās Babītes lagūnas teritorijā un faktiski arī to norobežojošajos kāpu masīvos reljefa artikulācija un ģeoloģiskā griezuma augšējās daļas uzbūve ir tāda, kas izslēdz nogāžu procesu attīstību. Nogāžu erozija var aizsākties tikai būvobjektā ierīkotās mākslīgās nogāzēs. Automaģistrāles uzbēruma izbūves laikā, vēl pirms tiks pabeigta tā nogāžu nostiprināšana, armēšana un apzaļumošana, intensīvu nokrišņu gadījumā lineārās erozijas attīstība ir ļoti iespējama. Uzbēruma un jaunierīkoto vai padziļināto meliorācijas grāvju nogāžu nostiprināšana ar situācijai atbilstošiem risinājumiem šīs problēmas sakarībā ir ļoti būtiska.

Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.8. Nepieciešamo derīgo izrakteņu daudzums un iespējamās ieguves vietas

Zemes klātnes izbūve prasīs lielu pievedamo materiālu apjomu, jo daudzās vietās, it īpaši 2. variantā gadījumā, ir konstatētas vājas nestspējas grūtis vairāku metru biežumā, turklāt autoceļš tiek veidots uzbērumā gandrīz visā tā garumā sarežģītās hidroloģiskās situācijas dēļ. Savukārt 3. variants ir kopumā garāks, kaut arī pa mazāk sarežģītu apvidu no grunšu viedokļa, tāpēc uzskatāms par nākamo sliktāko pēc 2. variantā, kā arī sliktāks par 2a. variantu.

Ieteicamākais ir 1. variants.

2.9. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām

RZTK 3. un 4. posma ietekmes zonai tuvākās īpaši aizsargājamā dabas teritorijas – dabas parks “Beberbeķi”, dabas liegums “Krēmeri” un dabas parkā “Piejūra” iekļautais dabas liegums “Vakarbuļļi” – atrodas pietiekami attālināti un norobežoti, lai maģistrāles izbūve neatstātu uz tām tiešu ietekmi. Atšķirību starp alternatīvām nav.

2.10. Ietekme uz biotopiem

Visielāko kaitējumu esošajām dabas vērtībām (Spilves pļavām pie Hapaka grāvja kā dabas pamatnei, kā arī mežainajām jūrmalas kāpām pie Lielupes) nodara 2. variants. 2a variants, apejot Spilves pļavas pie Hapaka grāvja, ir labvēlīgāks nekā 3. variants, kurš skar Lielupes kāpas pie Priedaines. Vislielākās iespējas saglabāt esošās dabas vērtības (Spilves pļavas kā dabas pamatni, kā arī mežainās jūrmalas kāpas pie Lielupes) ir, Ziemeļu koridora izbūvei izvēloties 1. variantu.

2.11. Ietekme uz putniem

No savvaļas putnu populāciju saglabāšanas viedokļa mazāk nelabvēlīga ir Ziemeļu koridora 3. posma 1. un 3. alternatīva, vidēja ietekme sagaidāma, realizējot 2a. alternatīvu, savukārt, vislielākā negatīvā ietekme 3. posmā ir 2. alternatīvai. Arī Ziemeļu koridora 4. posma teritorijā piemērotākais risinājums ir 1. alternatīva. Savukārt, 3. alternatīvas trase skar ievērojamas putniem nozīmīgo mežu un Slēperu purva biotopu platības un var nozīmēt ne tikai tiešu dzīvesvietu zudumu, biotopu kvalitātes pasliktināšanos un līdz šim ekoloģiski vienota, salīdzinoši liela un netraucēta mežu masīva fragmentāciju, bet arī ievērojami paplašināt trokšņa piesārņojumu (traucējuma faktors tādām sugām kā, piemēram, ūpis).

Labākā ir 1. alternatīva, sliktākā – 2., starp tām – 2a. alternatīva, kas ir mazāk slikta par 3.

2.12. Ietekme uz sikspārņiem

Izvērtējot visus iespējamās trases variantus un to iespējamo ietekmi uz sikspārņiem un tiem piemērotajiem biotopiem, par vismazāko ietekmi atstājošu atzīstams trases 1. variants. Šā varianta iespējamo ietekmi uz sikspārņiem iespējams gandrīz pilnīgi novērst, ievērojot tikai nedaudzus nosacījumus, kuri aprakstīti 7.3. nodaļā gan pie vispārīgajiem, gan konkrētajiem risinājumiem iespējamās ietekmes samazināšanai.

Labākā ir 1. alternatīva, sliktākā – 2a., starp tām – 2. alternatīva, kas ir mazāk slikta par 3.

2.13. Ietekme uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem

Pierastas ainavas krasi izmaiņa, ja šī ainava nav kādu konkrētu iemeslu dēļ uzskatāma par nevēlamu un maināmu, tiek uztverta kā ainavisks kaitējums salīdzinājumā ar tās saglabāšanos vai izmaiņu minimizēšanu. Ar laiku, jaunajai ainavai kļūstot par pierastu un konkrētajai vietai raksturīgu, tā tiek uztverta par “pareizu” un par negatīvām atkal tiek uztverta iejaukšanās tajā.

Atšķirību starp alternatīvām nav.

3. Iespējamā ietekme uz sabiedrību

3.1. Paredzētās darbības īstenošanas sociāli-ekonomiskais novērtējums

Izbūvējot RZTK, tiek turpināta Rīgas pilsētas un tās apkārtnes transporta infrastruktūras sakārtošanas programmas realizēšana, lai atrisinātu pilsētas dzīvojamo, industriālo rajonu un centra savstarpējos sakarus, kā arī izbraukšanu no pilsētas; radītu drošu, ērtu un ātru kustību. Šā transporta koridora izbūves galvenie mērķi ir radīt jaunu valsts nozīmes transporta tranzītkoridoru cauri Rīgai un jaunu Daugavas šķērsojumu, samazināt pieaugušās satiksmes intensitātes ietekmi uz Rīgas pilsētvidi un nodrošināt labākus apstākļus efektīvai personu un preču kustības nodrošināšanai Rīgas pilsētā, kā arī radīt ātru un ērtu piekļuvi Rīgas brīvdostai no Via Baltica starptautiskā autoceļa, vienlaikus novirzot tranzīta pārvadātāju un citu kravas transporta satiksmi no Rīgas centra. Koridors ļaus iekļaut Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas brīvdostu, tādējādi būtiski palielinot Latvijas piedāvātā austrumu-rietumu transporta koridora konkurētspēju. Koridora projekta īstenošana nostiprinās Rīgas kā Baltijas metropoles pozīcijas. Jaunbūvējamais koridors tiks integrēts valsts autoceļu sistēmā kā ~30 km gara automaģistrāle, kas šķērsos Rīgu rietumu-austrumu virzienā, apejot pilsētas vēsturisko centru ziemeļu pusē un šķērsojot plato Daugavu. Koridora izbūve plānota četros posmos, no kuriem trīs atrodas Rīgas administratīvajā teritorijā, bet ceturtais posms atrodas Jūrmalas pilsētas un Babītes novada administratīvajās teritorijās.

Viens no būtiskākajiem sociāli ekonomiskajiem ieguvumiem ir autokilometru skaits, no kā izriet braucienam patērētais laiks. Šā kritērija analīze ņemta no Faber Maunsell / Aecom pētījuma (2009. gada marts, pasūtītājs RD PAD).

RZTK ar Ziemeļu šķērsojumu samazinās braucienam patērēto laiku par 7-8%, bez Ziemeļu šķērsojuma – par 5%. Kopumā lielāki braucienam patērētā laika ietaupījumi ir kravas, nevis vieglajām automašīnām. RZTK sniegtu arī ieguldījumu tirdzniecības jomas attīstībai Rīgā.

3.2. Zemju transformācija un ēku nojaukšana

Pētāmie RZTK posmi skar trīs pašvaldību teritorijas – Rīgas pilsētas, Jūrmalas pilsētas un Babītes novada. 3. posms atrodas Rīgas pilsētas teritorijā, bet 4. posms – Jūrmalas pilsētas un Babītes novada teritorijā. Izvērtējot nekustamo īpašumu struktūru, var secināt, ka reģionālās attīstības tendences katrā administratīvajā teritorijā ir prognozētas savādāk, kas daļēji ir ietekmējis īpašumu robežu veidošanās struktūru.

Jūrmalā gandrīz visa trases skartā teritorija noteikta kā dabas pamatnes teritorijas, jo šķērsojamajā teritorijā ir liels Rīgas pilsētas mežu īpatsvars, līdz ar to fizisko un juridisko personu īpašumi Jūrmalā gandrīz netiek skarti. Zemes vienībām raksturīgas lielas platības (10-15 ha).

Analoga situācija ir Rīgas mežainajā daļā, kur perspektīvais izmantošanas mērķis nosaukts kā apstādījumu un dabas teritorijas. Arī šeit ir Rīgas pilsētas meži, bet sākot no Vīķukroga virzienā uz Rīgas centru tie mijas ar jauktas apbūves teritorijām ar dzīvojamo, komercdarbības un ražošanas funkcijām, un publiskās apbūves teritorijām. Šeit parādās īpašumi, kas ir sadalīti un kuru raksturīgākās platības ir 2000-3000 m².

Babītes novadā praktiski visā trases skartajā daļā ir noteikti šādi izmantošanas mērķi – jauktas komercizstāžu un darījumu teritorijas vai savrupmāju dzīvojamās teritorijas. Šeit ir izteiktākais perspektīvais ielu plānojums un apbūves intensitāte, zemes vienību raksturīgākās platības sadalītajiem īpašumiem ir ap 1500 m², nesadalītajiem – 3-5 ha, praktiski nav trases skarto pašvaldības vai valsts īpašumu, izņemot ielas.

Vismazāk skarto īpašumu Babītes novadā ir trases otrajā variantā, taču tad vairāk skarto īpašumu, sevišķi mežu teritoriju, ir Rīgas un Jūrmalas pilsētās.

Aptuvenās autoceļa būvniecībai nepieciešamās zemju platības (ieskaitot teritorijas, kur gan pašreiz, gan pēc RZTK realizācijas atradīsies transporta būves) pa dažādiem trases variantiem ir apkopotas 2. tabulā. Atsevišķi dotas skarto meža zemju platības. Pēc šā kritērija vislabvēlīgākais ir 1. variants, kurš aizņemt praktiski 100 ha zemes, no kuriem tikai 20 ha ir meži. 2a variantā zemes joprojām apmēram tikpat (par 4 ha vairāk), bet mežu jau divkārt vairāk – 49,1 ha. Un 2. variantā piedevām vēl daudz vairāk zemes – 126 ha. 3. varianta gadījumā atsavināmās zemes platība ieņem visaugstāko rādītāju – 138,4 ha, bet mežu platības līdzīgi kā 2a. variantā – 48,8 ha. Variantu atšķirības varētu uzskatīt par nebūtiskām starp blakusstāvošajiem variantiem gradācijas skalā, bet atšķirība starp pretpoliem – 1. un 2. variantu – jau ir būtiska.

2. tabula. Aptuvenas autoceļa būvniecībai nepieciešamo zemju platības (ieskaitot valsts un pašvaldību zemes)

Trases variants	Atsavināmā platība, ha	Mežu platība, ha
1. variants	99,3	20,2
2. variants	126,4	40,6
2a. variants	103,6	49,1
3. variants	138,4	48,8

Aptuvenais nojaucamo ēku skaits apkopots 3. tabulā, ieskaitot potenciāli nojaucamo dzīvojamo ēku skaitu. 2. un 3. tabulā summētas atbilstošo trašu variantu lielākās mezglu variantu aizņemtās platības un ēku skaits. Nojaucamo nedzīvojamo būvju skaits nav vides, bet gan ekonomisks rādītājs, bet dzīvesvietas maiņa jau ir cilvēkvides faktors, kas vērtējams arī nemonētāri. Šajā gadījumā nojaucamo dzīvojamo māju skaits svārstās intervālā no 1 līdz 3. Uz šāda projekta mēroga tik necīgu daudzumu nojaucamo māju var uzskatīt par pilnīgi nebūtisku un nepielietojamu variantu salīdzinājumā.

3. tabula. Aptuvenais autoceļa būvniecībai nepieciešamo nojaukamo ēku skaits (ieskaitot valsts un pašvaldību ēkas)

Trases variants	Nojaukamo ēku skaits (t.sk. dzīvojamo ēku skaits)
1. variants	10 (3)
2. variants	11 (3)
2a. variants	5 (1)
3. variants	10(3)

3.3. Paredzētās darbības ietekme uz piegulošo teritoriju attīstību

Teritoriju attīstības iespēju detalizēta analīze visa Ziemeļu transporta koridora ietvaros ir parādījusi, ka projekts nodrošinās uzlabotu pieejamību 2,23 miljoniem kvadrātmetru potenciāli apgūstamas zemes. Tas varētu nodrošināt līdz pat 76 000 jaunu darba vietu, tostarp līdz 53 000 darba vietu varētu būt biroju darbiniekiem, pārējās – rūpniecības, tirdzniecības un noliktavu darba vietas. Pētījums parādīja, ka šo teritoriju attīstība ir atkarīga no Ziemeļu koridora projekta īstenošanas. Ne visas teritorijas tiks attīstītas tuvākajā laika posmā vai pat vispār – šo teritoriju attīstība būs atkarīga no virknes citu faktoru, tai skaitā ekonomikas izaugsmes un nekustamo īpašumu tirgus tendencēm, tomēr Ziemeļu koridors ietekmēs šo teritoriju attīstīšanas potenciālu un radīs daudzus potenciāli dzīvotspējīgus attīstības reģionus.

Rīgas osta pēdējos 10 gados ir piedzīvojusi nopietnu kravu apgrozījuma izaugsmi. Laikā starp 1997. un 2006. gadu kopējā kravu tonnāža pieauga par 226%, sasniedzot 26,1 miljonu tonnu 2006. gadā, lielāko daļu no kā sastādīja ogles un citas beramkravas, kuras uz ostu tiek transportētas galvenokārt pa dzelzceļu. Tomēr būtisku tālākās izaugsmes īpatsvaru prognozē aizvien pieaugošajiem konteineru pārvadājumiem, kurus transportē pa autoceļiem. Osta plāno jauna konteineru termināļa celtniecību Kundziņsalā, kā rezultātā tiktu paaugstināta ostas konteineru pārkraušanas jauda par 77%. Tiek plānots arī jauns Ro-Ro prāmju terminālis. Ziemeļu koridora projekta ieviešana būtu būtiska abām šīm attīstības idejām, jo tādējādi tiktu ievērojami uzlabota pieejamība ostai, izmantojot autoceļu. Rīgas brīvosta ir svarīgs nodokļu ieņēmumu avots, 2006. gadā veicot iedzīvotāju ienākumu nodokļa un nekustamā īpašuma nodokļa maksājumus vairāk kā 5 milj. LVL apmērā; ostai attīstoties, šie maksājumi turpinās pieaugt.

3.4. Īpašumu sasniedzamība

Izbūvējot RZTK kopā ar ceļumezgliem, satiksmes pārvadiem, vietējo ceļu tīklu un citām būvēm, tiks atrisināta piekļuves iespēju nodrošināšana zemes gabaliem. Piekļuve tiks nodrošināta no zemākas kategorijas autoceļiem un ielām, ievērojot ceļu nozīmes hierarhiju.

Teritoriju attīstības iespēju detalizēta analīze visa Ziemeļu transporta koridora ietvaros ir parādījusi, ka projekts nodrošinās uzlabotu pieejamību 2,23 miljoniem kvadrātmetru potenciāli apgūstamas zemes. Tas varētu nodrošināt līdz pat 76 000 jaunu darba vietu, tostarp līdz 53 000 darba vietu varētu būt biroju darbiniekiem, pārējās – rūpniecības, tirdzniecības un noliktavu darba vietas. Pētījums parādīja, ka šo teritoriju attīstība ir atkarīga no Ziemeļu koridora projekta īstenošanas. Ne visas teritorijas tiks attīstītas tuvākajā laika posmā vai pat vispār – šo teritoriju attīstība būs atkarīga no virknes citu faktoru, tai skaitā ekonomikas izaugsmes un nekustamo īpašumu tirgus tendencēm, tomēr Ziemeļu koridors ietekmēs šo teritoriju attīstīšanas potenciālu un radīs daudzus potenciāli dzīvotspējīgus attīstības reģionus.



4. Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi ietekmes mazināšanai

4.1. Pasākumi būvniecības laikā

Darbi veicami atbilstoši spēkā esošajiem apkārtējas vides aizsardzības noteikumiem un nolikumiem. Nav pieļaujama būvlaukuma un citu, ar darba veikšanai nepieciešamo platību un ar tām saistīto ūdenskrātuvju piesārņošana. Aizsardzības pasākumi veicami, lai novērstu piesārņošanu gan no jaucot esošās konstrukcijas, gan veicot jaunu būvniecību. Nepieļaujama neattīrītu lietus ūdeņu ievadīšana ūdenskrātuvēs, ja būvdarbu procesā tajos nokļuvuši videi kaitīgi piesārņojumi.

Būvniecības gaitā pielietojamas tādas celtniecības metodes, kuras iekļauj sevī visus tos nepieciešamos pasākumus, kas novērš apkārtējās vides pasliktināšanās iespējas trokšņu, smārda, vibrāciju u.tml. rezultātā attiecībā pret strādniekiem, apkārtējiem iedzīvotājiem, gājējiem, autovadītājiem u.c. Attiecīgie piesardzības pasākumi veicami arī gar sabiedriskā transporta maršrutiem.

Būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošana veicama saskaņā ar „Atkritumu apsaimniekošanas likuma” prasībām, atsevišķi izdalot bīstamos atkritumus. Šos būvgruzus jānodod uzņēmumam, kuram ir atbilstošās atļaujas šo atkritumu apsaimniekošanai.

Lai plānotā autoceļa apkārtējās teritorijās nesāktos vai neaktivizētos purvu veidošanās, būvdarbu laikā nekādā gadījumā nedrīkst pieļaut dabiskās virszemes noteces aizšķērsošanu, aizbērt, piegružot vai kā citādi traucēt meliorācijas sistēmas elementus, kā arī apgrūtināt pazemes ūdeņu drenāžu, tādejādi paaugstinot gruntsūdens līmeni. Vietās, kur plānotā trase ir izvietota subperpendikulāri teritorijai raksturīgajai virsmas notecēi un gruntsūdens līmeņa kritumam, jāpievērš pastiprināta uzmanība atbilstošas mākslīgās drenāžas ierīkošanai. Precīzi aprēķini caurteku dimensionēšanai veicami pēc meliorācijas un polderu sistēmas pārkārtošanas, vadoties no projektētā autoceļa klātnes platuma un izvietojuma.

Būvobjektā ierīkotās mākslīgās nogāzēs var sākties nogāžu erozija, tāpēc automaģistrāles uzbūves laikā pēc iespējas ātrāk jāpabeidz nogāžu nostiprināšana, armēšana un apzaļumošana. Uzbūruma un jaunierīkoto vai padziļināto meliorācijas grāvju nogāžu nostiprināšana ar situācijai atbilstošiem risinājumiem šīs problēmas sakarībā ir ļoti būtiska.

Vietās, kur autoceļa trase šķērsos meliorētās platības, pirms projektēšanas darbu uzsākšanas jāvēršas Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes meliorācijas nodaļā, lai saskaņotu iespējamās un nepieciešamās izmaiņas meliorācijas sistēmās.

Lai autoceļa izbūve neietekmētu ūdens kvalitāti un upju zivsaimnieciskos resursus, autoceļa būvniecības fāzē jāievēro labas būvniecības prakse, nepieļaujot atsevišķu piesārņotāju, grunts vai materiālu nokļūšanu ūdenī.

Būvdarbu periodā lielāko kaitējumu gruntsūdeņiem var radīt būvtehnikas un mehānismu nepareiza izmantošana un tehnisko šķidrumu, kā arī dažādu būvdarbos izmantotu materiālu neatbilstoša izmantošana vai uzglabāšana. Lai būvdarbi negatīvi neietekmētu gruntsūdeņu kvalitāti, jā sagatavo esošajiem vides apstākļiem piemērots projekts un būvdarbi jāveic tam atbilstoši, stingri ievērojot darbu tehnoloģiju.

Izpētes un ģeotehnisko urbumu ierīkošanas gaitā ir iespējama pazemes ūdens horizonta piesārņošana, tāpēc šie darbi jāveic, precīzi ievērojot darbu tehnoloģiju un vides aizsardzības prasības.

4.2. Prettrokšņa pasākumi

Trokšņa prognozes aprakstā pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas par pamatu tiek ņemts iepriekš izveidotais trokšņa kartes modelis un iepriekš aprakstītās trokšņa prognozes situācijas, kā arī prognožu aprēķinu rezultāti, kurus analizējot, tiek izvēlētas teritorijas, kuru trokšņa diskomforta zonas būtu jānormalizē ar prettrokšņa barjeru (sienu) palīdzību. Pieņemts, ka tiek izmantoti vertikāla šķērsriezuma prettrokšņa ekrāni. Trokšņa ekrānu augstumi ir parādīti pilnā ziņojuma III pielikuma kartēs. Ēku fasādēm, kas atrodas līdz 30 m attālumā no stacionāra trokšņa avota (autoceļa satiksme), jāīsteno šo ēku fasāžu prettrokšņa pasākumi saskaņā ar LR Būvnormatīvu LBN 016-03.

Mērpunktu un prettrokšņa ekrānu izvietojums, kā arī iegūtā trokšņa līmeņa aina pēc ieteikto prettrokšņa pasākumu veikšanas parādīta pilnā ziņojuma III pielikumā kartēs.

Pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas apdzīvoto vietu teritorijās, trokšņa līmeņa samazinājumi šajās vietās prognozējami līdz pat 19,8 dBA. Vides trokšņa rādītāja L_{nakts} robežvērtības (atbilstoši MK noteikumiem Nr. 597 (13.07.2004.) “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”) pārsniegumi pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas praktiski vairs nav novērojami. Arī 2a. variantā pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas trokšņa normatīva pārsniegumi vairs nav sagaidāmi, izņemot vienu mērpunktu – Valsts policijas koledžu –, kur saglabājas 3,7 dBA liels normatīva pārsniegums, taču šajā vietā prettrokšņa pasākumi nav pilnībā efektīvi arī 1. un 2. variantā gadījumā.

3. variantā realizācijas gadījumā prettrokšņa ekrāns pie Priedaines nav paredzēts, jo modelētais trokšņa līmenis šajā vietā nepārsniedz normatīvu. Taču, realizējot šo variantu, tomēr pastāv iespējamība izskatīt šādu variantu, lai novērstu subjektīvus trokšņa traucējumus sakarā ar jaunas autoceļa trases būvi apdzīvotas vietas tuvumā.

5. Kritēriji iespējamo alternatīvo risinājumu salīdzināšanai ietekmes uz vidi aspektā. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums. Izvēlētā varianta pamatojums

Šajā nodaļā vēl konspektīvāk savilkta kopā visas 4.11. nodaļā jau apkopotās ietekmes no iepriekšējām 4. daļas nodaļām pa ietekmes faktoriem, kā arī 5. daļā aplūkotās ietekmes uz sabiedrību. Uz šo nodaļu izlases veidā pārcelti tikai tie ietekmes faktori, kuros ir konstatētas atšķirības starp alternatīvām. Tā kā ietekmes faktori, pēc kuriem atšķirības starp alternatīvām nav paredzamas, nesniedz ieguldījumu alternatīvu salīdzināšanā un izvēlētā varianta pamatojumā, tie šeit atkārtoti nav atspoguļoti.

Pēc visiem tiem ietekmes faktoriem, kuros paredzamās ietekmes ir atšķirīgas atkarībā no alternatīvas, četrām alternatīvām – 1., 2., 2.a. un 3. – ir piešķirti relatīvas nelabvēlīgo ietekmi raksturojošas balles katra ietekmes faktora robežās.

No četrām alternatīvām ar augstāko vērtējumu “5” raksturota tā alternatīva, kurai paredzama vismazākā nelabvēlīgā ietekme uz vidi, ar “1” – tā, kurai vislielākā. Pārējām alternatīvām pa vidu balles sadalītas atkarībā no tā, vai tās ir tuvākas vai tālākas labākajai vai sliktākajai alternatīvai un cik lielā mērā. Līdz ar to alternatīvas tiek salīdzinātas tikai katra ietekmes faktora robežās, nesalīdzinot dažādo ietekmes faktoru savstarpējo īpatsvaru, kas ir zinātniski vispareizākā pieeja gadījumos, ja rezultātā no šo dabiskā ceļā savstarpēji nesalīdzināmo lielumu mākslīgas nosacītas salīdzināšanas var izvairīties. Šajā gadījumā tiek izvirzīta darba hipotēze, ka tas būs viegli iespējams, un šī hipotēze apstiprināsies šīs nodaļas beigās.

Nosacīti summārais vērtējums pa ietekmes faktoriem ir savilkts kopā (4. tabula) turpmākai analīzei, jo summēti tiek tiešā veidā matemātiski nesummējami, savstarpēji nesalīdzināmi lielumi.

4. tabula. 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

Pēc nosacītās summas iezīmējas aina, ka 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.

Tālāk analizējam, pēc kādiem faktoriem katrs variants ir savācis lielāko nelabvēlīgo punktu summu.

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, kā jau minēts 4.2.nodaļā, ar atbilstošiem prettrokšņa 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. Līdz ar to pēc summāro un paliekošo ietekmju papildus analīzes kopējā vērtējuma tabulā skaitliski nolasāmais variantu salīdzinājums nostiprinās, izslēdzot iespēju, ka kritēriju sistēmas nenoteiktības dēļ tas būtībā varētu būt citāds.

Secinājumi

Novērtējot ietekmi uz vidi četriem alternatīviem Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma variantiem – 1., 2., 2.a. un 3. –, konstatēts:

Pēc kopējās un paliekošās kumulatīvās ietekmes uz vidi visnelabvēlīgākais risinājums ir 3. variants, bet vismazāk nelabvēlīgais ir 1. variants. Varianti 2 un 2a atrodas pa vidu starp 1. un 3. variantu, pēc ietekmes uz vidi tuvāki sliktākajam, nevis labākajam variantam, un savstarpēji būtiski atšķirīgi: 2a variants ar mazāku kaitējumu videi nekā 2. variants.

Rekomendācijas

Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posmam pēc ietekmes uz vidi kritērija ieteicams izvēlēties 1. varianta trasi. Izslēdzot faktori nav konstatēti nevienai trasei, tātad citu kritēriju pārsvara gadījumā ir īstenojama jebkura no tām.

Saikne ar vērtējumu pēc citiem kritērijiem

Turpinājumā 5. tabulā dots ceļu projektētāju sagatavotais variantu salīdzinājums pēc citiem kritērijiem (no kuriem daži arī pārklājas un sasaucas ar ietekmes uz vidi vērtējuma kritērijiem, bet to vērtējums nenonāk pretrunā). Šajā salīdzinājumā pārliecinošas priekšrocības guvis 2a. variants, kurš pēc ietekmes uz vidi vērtējuma ir otrs labākais. Summējot šo vērtējumus, jāsecina, ka 3. variants ir atmetams kā vissliktākais ar lielu atšķirību no pārējiem. Arī otrs variants kā acīmredzami sliktāks

nekā 2a. variants pēc visiem vērtējumiem būtu atmetams. Turpmāko izvērtēšanai būtu pamatoāti virzīt 2a. variantu kā lietderīgāko tehniskā ziņā un 1. variantu kā mazāk kaitīgo videi. Šā secinājuma pamatoātību vēl pastiprina būvniecības izmaksu prognoze (skat. 13. tabulu), kurā abi šie varianti parādās kā būtiski lētāki nekā abi atmetamie varianti un ar nebūtiskām savstarpējām izmaksu atšķirībām.

5. tabula. Trases variantu salīdzinājums

Nr. p.k.	Kritērijs	1. var.	2. var.	2a. var.	3. var.
Satiksmes organizēšana un atbilstība Rīgas attīstības plānam					
1.	Ietekme uz satiksmes plūsmu un ceļu satiksmes drošību Rīgā un Pierīgā	4	4	4	5
2.	Ietekme uz satiksmes organizēšanu trasei pieguļošajā teritorijā	2	3	4	2
3.	Ietekme uz gājēju un velosipēdistu satiksmi	3	4	4	3
4.	Ietekme uz sabiedriskā transporta satiksmi	3	4	4	3
5.	Esošo autotransporta infrastruktūras koridoru izmantošana	3	2	2	1
6.	Atbilstība pašvaldību teritoriju plānojumiem	5	4	3	5
Sadaļā kopā		20	21	21	19
Ietekme uz sabiedrību					
7.	Atsavināmo nekustamo īpašumu platība	3	2	3	1
8.	Atsavināmo zemes īpašumu skaits privātajām un juridiskajām personām	2	4	4	2
9.	Nojaucamo dzīvojamo māju skaits	2	2	4	2
10.	Izcērtamo meža platību platība	4	2	1	1
11.	Nekustamo īpašumu un teritorijas sadrumstalotība	2	3	3	2
12.	Ietekme uz rekreācijas resursiem	4	3	3	2
13.	Ietekme uz sabiedriski nozīmīgiem objektiem	1	3	3	1
14.	Ietekme uz kultūrvēsturiskajiem objektiem	4	2	2	3
15.	Ietekme uz pilsētas attīstību	5	5	5	5
16.	Ietekme uz trases apkaimes attīstību	4	5	5	4
17.	Ietekme uz blakus esošajām būvēm	3	5	4	3
18.	Ietekme uz ainavu kvalitāti	3	3	3	2
Sadaļā kopā		37	39	40	28
Būvniecība					
19.	Būvniecības darbu tehnoloģiskā sarežģītība	2	3	4	2
20.	Norokamās grunts un būvgružu apjomi	4	2	3	2
21.	Nepieciešamais būvmateriālu apjoms	4	2	3	1
22.	Hidroloģisko un drenāžu apstākļu izmaiņas	1	2	4	1
23.	Traucējumi un neērtības apkārtnes iedzīvotājiem būvniecības laikā	1	4	3	1
Sadaļā kopā		12	13	17	7
PAVISAM KOPĀ		69	73	78	54

6. Plānotās automaģistrāles sabiedriskā nozīmīguma izvērtējums

Atteikšanās no Ziemeļu transporta koridora projekta īstenošanas Rīgai un valstij kopumā radītu aptuveni 2,47 miljardu eiro (1,74 miljardu latu) iespējamos zaudējumus, liecina Ziemeļu transporta koridora projekta tehniskā konsultanta, starptautiskā uzņēmuma "AECOM" veiktie aprēķini. Vērtējot Ziemeļu koridora projekta nozīmīgumu, svarīgi esot ne tikai, cik izmaksātu šī projekta īstenošana, bet arī tas, kādus zaudējumus Rīgai un Latvijai kopumā radītu atteikšanās no tā īstenošanas – gan satiksmes attīstības un drošības jautājumos, gan arī vairākos ekonomiskajos rādītājos, tai skaitā zaudēto ieguvumu un potenciāli neizveidoto darbavietu skaita ziņā.

Gadījumā, ja Ziemeļu koridors netiktu izbūvēts, 30 gadu periodā potenciālo zaudējumu pašreizējā vērtība tiek lēsta 2,47 miljardu eiro apmērā, bet potenciāli neizveidoto darbavietu kopskaits būvniecības periodā būtu 9200, bet pēc Ziemeļu koridora atklāšanas – līdz pat 52 800 darbavietām. Sešu gadu būvniecības perioda laikā tiktu nodrošinātas aptuveni 5900 jaunas darbavietas celtniecībā, 540 jaunas darbavietas ražotnēs, kurās tiktu ražoti Ziemeļu koridora būvniecībai nepieciešamie materiāli, 2700 jaunas darbavietas citās tautsaimniecības nozarēs Ziemeļu koridora būvniecībā vai nepieciešamo materiālu ražošanā nodarbināto darbinieku radīto tēriņu rezultātā.

Pēc Ziemeļu koridora atklāšanas plānoto jauno darbavietu skaits būtu vidēji līdz 1200 darbavietām 20 gadu periodā, kas veidotos no Ziemeļu koridoram piegulošo teritoriju attīstības projektu būvniecības – 840 darbavietu būvniecības sektorā un 360 darbavietu pārējās ekonomikas nozarēs, bet noslēdzoties piegulošās teritorijas attīstības fāzei 2037. gadā – līdz 76 000 darbavietu uzņēmumos, kas tiktu izveidoti Ziemeļu koridora ietekmes teritorijā, no kuriem 38 000 jeb 50% būtu jaunas darbavietas, kas pretējā gadījumā netiktu izveidotas Rīgā.

Līdz pat 2800 jaunu darbavietu izveidotos Rīgas brīvdostā un ar ostas darbību saistītajās nozarēs, bet noslēdzoties piegulošās teritorijas un ostas attīstībai – līdz pat 12 000 jaunu darbavietu citās tautsaimniecības nozarēs.

Satiksmes sastrēgumu rezultātā auto braucēji Rīgā kavētos par 697 miljoniem stundu vairāk, tas ir, ap 79 500 gadu. Satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits pieaugtu par 380, bet smagi ievainoto skaits – par 470. Par 270 miljoniem litru kļūtu lielāks degvielas patēriņš, kas radītu papildus izplūdes gāzes un pasliktinātu vides kvalitāti.

Gadījumā, ja Ziemeļu koridors netiek izbūvēts, izmaiņas satiksmes situācijā rīta sastrēgumstundu laikā 2031. gadā būtu šādas:

par 34% lielāka satiksmes intensitāte uz Rīgas centra tiltiem – Vanšu, Akmens, Salu – nekā gadījumā, ja Ziemeļu koridors tiek izbūvēts;

- par 10% lielāka satiksmes intensitāte Rīgas centrālajā daļā;
- ielās ap Vecrīgu braukšanas ātrums samazinās par 14%;
- braukšanas ātrums Rīgas centrālajā daļā samazinās par 10%;
- braukšanas ātrums Rīgā kopumā samazinās vidēji par 12%.

Veiktajos aprēķinos tiek pieņemts, ka Ziemeļu koridors pilnā garumā tiktu atklāts lietošanai 2019. gadā un publiskās privātās partnerības projekta periods turpinātos vēl 30 gadus – līdz 2048.gadam, pēc kā Ziemeļu koridors tiktu nodots apsaimniekošanā Rīgas pašvaldībai.

Aprēķinus veicējs “AECOM” katru gadu realizē vairāk nekā 5000 projektu, sniedzot konsultācijas būvniecības, transporta un vides infrastruktūras attīstības jautājumos – projektēšana, satiksmes prognozes, finanšu modeļi, stratēģiskās attīstības plāni, resursu optimizācija un pārvaldība, PPP projekti. Lielākie projekti ir Rionas-Antirionas vanšu tilts Grieķijā, Fortas upes šķērsojums Skotijā, D8 lielceļš Čehijā, A1(M) Dišfortas-Daringtonas lielceļš Lielbritānijā un citi.