



## Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

Datums skatāms laika zīmogā

### Lēmums Nr.215

#### Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu

##### Adresāts:

Rīgas pašvaldības SIA „*Rīgas satiksme*” (reģistrācijas numurs 40003619950), adrese: Vestienas iela 35, Rīga, LV – 1035, elektroniskā pasta adrese: info@rigassatiksme.lv;

SIA „*Geo Consultants*” (reģistrācijas numurs 40003340949), adrese: Olīvu iela 9, Rīga, LV – 1004, elektroniskā pasta adrese: gc@geoconsultants.lv.

##### Paredzētās darbības nosaukums:

Jaunas tramvaja līnijas būvniecība un esošo tramvaju līniju posmu pārbūve (turpmāk arī Paredzētā Darbība).

##### Paredzētās darbības vieta:

Rīga, Rīgas vēsturiskā centra rajons un Skanstes apkaimē.

##### Izvērtētā dokumentācija:

Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk – Pārvalde) 2016.gada 7.jūnija vēstule Nr.4.5.–05/24381, ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.RI16SI0056 (turpmāk arī Izvērtējums) un tam pievienotie materiāli, Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk – Birojs) 2016.gada 16.jūnija vēstule Nr.8-01/760 (adresēta Rīgas domei), Biroja 2016.gada 30.jūnija vēstule Nr.8-01/817 „*Par lēmuma izdošanas termiņa pagarinājumu*”, Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 2016.gada 6.jūlija vēstule Nr.DA-16-4035-nd.

##### Pārvaldes viedoklis:

Pārvaldes vērtējumā Paredzētajai Darbībai nav nepieciešama ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Pārvalde pauž viedokli, ka Paredzētajai Darbībai normālos apstākļos nav prognozējama būtiska ietekme uz vidi, turklāt tās norises vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Paredzētā Darbība var uzlabot Rīgas pilsētas gaisa kvalitāti un, iespējams, vispārējo pilsētas trokšņa piesārņojumu.

##### Faktu izvērtējums, argumenti un apsvērumi lēmuma satura noteikšanai:

1. Rīgas pašvaldības SIA „*Rīgas satiksme*” pārstāve SIA „*Geo Consultants*” (turpmāk arī Ierosinātāja) ir vērsusies Pārvaldē ar iesniegumu ietekmes uz vidi sākotnējam izvērtējumam

jaunas tramvaja līnijas izbūvei un esošo posmu rekonstrukcijai Skanstes apkaimes savienojumam ar Rīgas centru. Pārvalde Paredzētajai Darbībai veikusi ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu, pamatojoties uz likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk – Novērtējuma likums) 2. pielikuma 10.punkta 8)apakšpunktu „jaunu tramvaja un metro līniju būvniecība vai cita veida sliežu transports pasažieru pārvadāšanai, ja to garums ir 2 kilometri un vairāk”.

2. Pēc Ierosinātās iesnieguma saņemšanas Pārvalde ir novērtējusi Paredzētās Darbības ietekmi uz vidi, izvērtējot gan Darbības Vietas līdzšinējo izmantošanas veidu, dabas vērtības, darbības apjomus, izvēlētos tehniskos risinājumus, gan avāriju risku, fizikālās ietekmes, piesārņojuma un traucējumu aspektus, vides absorbcijas spējas, savstarpējās un summārās ietekmes u.c. faktorus, kas varētu radīt ietekmi uz vidi, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 11.pantā noteiktajiem kritērijiem. Pārvaldes Izvērtējums ir uzskatāms par Biroja lēmuma sastāvdaļu, un tas līdz ar Ierosinātās sniegto informāciju satur apsvērumus lēmuma pamatojumam.
3. Paredzēto Darbību un tās potenciālo norises vietu raksturo sekojoši fakti:
  - 3.1. Skanstes apkaime (teritorija starp Pulkveža Brieža ielu, Ganību dambi, dzelzceļa trasi, Dunties ielu, Skanstes ielu, Vesetas ielu un tās turpinājumu, Emiļa Melngaiļa ielu un Hanzas ielu) saskaņā ar Rīgas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju ir definēta kā viena no prioritārajām attīstības teritorijām pilsētas paplašinātā kodola ietvaros, un atbilstoši pašvaldības attīstības plānošanas dokumentiem Skanstes apkaime iecerēts attīstīt kā daudzfunkcionālu dzīvojamās un komercapbūves kompleksu. Lai integrētu plānotās apbūves teritorijas kopējā pilsētas sabiedriskā transporta tīklā un nodrošinātu ērtu un pieejamu sabiedriskā transporta infrastruktūru un sasaisti ar citiem Rīgas mikrorajoniem Paredzētās Darbības ietvaros plānota jaunas tramvaja līnijas izbūve, kā arī esošo līniju posmu rekonstrukcija, paredzot līdz 12 jaunu pieturvietu izveidi:
    - 3.1.1. jaunās tramvaja līnijas izbūvei un savienojumam ar esošo tramvaja maršruta tīklu tiek izskatīts pamata variants A (posma aptuvenais garums 3,5 km) un alternatīvs variants B (posma aptuvenais garums 4,0 km):
      - 3.1.1.1. plānotā jaunbūvējamās tramvaja līnijas A alternatīva savieno esošo 6. maršruta tramvaja tīklu Krišjāņa Barona/Pērnavas ielas krustojumā ar esošo 5./9. maršruta tramvaja tīklu Ganību dambja un Pētersalas ielu krustojumā, šķērsojot 11. maršruta tramvaja līniju Miera ielā (A alternatīvajā variantā paredzēts izveidot jaunu trasi visā garumā). Izvērtējumā norādīts, ka A alternatīvais tramvaja maršruta novietojums principā atbilst Rīgas attīstības plāna 2006. – 2018. gadam noteiktajam, tam ir precizēts tikai novietojums posmā no Brīvības ielas līdz Miera ielai;
      - 3.1.1.2. tramvaja līnijas B alternatīvais risinājums savieno esošo 6. maršruta tramvaja līniju Krišjāņa Barona ielā ar esošo 11. maršruta tramvaja līniju Miera ielā un Upes/Miera ielas esošā 11. maršruta tramvaja līniju ar esošo 5./9. maršruta tramvaja tīklu Ganību dambja un Pētersalas ielas krustojumā (alternatīvajā B variantā paredzēts izbūvēt gan jaunus sliežu ceļa posmus, kā arī atjaunot un izmantot esošos 11.maršruta tramvaja sliežu ceļus);
      - 3.1.1.3. jaunās tramvaja līnijas sliežu ceļa konstruktīvie risinājumi paredz, ka sliežu ceļa posms sastāv no divu virzienu tramvaja sliežu pamatceļiem. Posmos, kur sliežu ceļi tiks pielāgoti autobusu satiksmei, plānots veidot sabiedriskā transporta joslu ar betona segumu. Savukārt sliežu ceļa posmi uz atsevišķas, no autotransporta atdalītas klātnes paredzēti ar zāliena segumu.
    - 3.1.2. Esošo tramvaju tīklu reorganizācija plānota, lai pielāgotu esošo tramvaja infrastruktūru zemās grīdas tramvaju ekspluatācijai un savienotu vienotā sabiedriskā transporta tīklā esošās tramvaja līnijas ar jaunbūvējamo tramvaja maršrutu. Tā

rezultātā tramvaja līniju posmu rekonstrukcija savienojumam ar pilsētas centru plānota aptuveni 3,0 km garumā, un reorganizācijas pamatā vienā no variantiem (A variantā) tiek ierosināts jauns tramvaja līnijas loks, kas apvieno Vecrīgu – Autoostu – Centrālo tirgu – Dzelzceļa centrālo staciju – Krišjāņa Barona ielas zonu – Senču/Zirņu ielas – Skanstes ielas apkaimi – Andrejsalu (pa Sporta ielu) – centra darījumu zonu (Elizabetes ielu zonas), savukārt B variantā tramvaja līnijas loks apvienotu Vecrīgu – Autoostu – Centrālo tirgu – Dzelzceļa centrālo staciju – Krišjāņa Barona ielas zonu – Senču ielu – Miera ielu– Upes ielu– Skanstes ielas apkaimi – Andrejsalu (pa Sporta ielu) – centra darījumu zonu (Elizabetes ielu zonas).

- 3.2. Publiskās lietošanas tramvaja līniju posmus plānots izbūvēt/atjaunot un ekspluatēt vienlaicīgi ar autotransportam un velotransportam paredzētajām brauktuvēm, kā arī gājēju ietvēm un citiem labiekārtojuma elementiem. Rezultātā plānots izveidot kompleksus līnijveida transporta infrastruktūras objektus jeb koridorus.
- 3.3. Saskaņā ar spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu plānotās darbības vietas pašreizējā izmantošana ir satiksmes infrastruktūras teritorijas (esošo ielu posmos), kā arī neapbūvētas, tehniskās infrastruktūras un jauktas komercdarbības ražošanas apbūves teritorijas (Sporta ielas pagarinājums un savienojums ar Ganību dambi, Pulkveža Brieža un Pētersalas ielu), savukārt plānotā (atļautā) izmantošana ir noteikta – ielu teritorija. Jaunās tramvaja līnijas izbūve un esošās līnijas posma rekonstrukcija paredzēta esošo un plānoto ielu sarkano līniju koridoros. Tā kā jaunās tramvaja līnijas izbūvei nepieciešams šķērsot vai skart vairākas zemes vienības, kuru nekustamā īpašuma lietošanas mērķis nav saistīts ar transporta infrastruktūru, pirms paredzētās darbības uzsākšanas – jaunās tramvaja līnijas būvdarbiem – būs nepieciešama atsevišķu zemes vienību vai to daļu atsavināšana, kā arī atsevišķa sarkano līniju robežās esošo ēku un būvju demontāža. Tā rezultātā atkarībā no izvēlēta jaunās tramvaja līnijas izbūves varianta var tikt mainīts zemes lietošanas veids 30794m<sup>2</sup> vai 46989m<sup>2</sup> platībā. Tāpat izbūvējamās tramvaja līnijas maršrutā atsevišķu ielu posmos būs nepieciešams veikt pilnu ielas rekonstrukciju, paredzot esošo inženierkomunikāciju pārcelšanu ārpus projektētā tramvaja sliežu ceļa klātnes (ja nepieciešams) un sakārtošanu, kā arī veicot nepieciešamos labiekārtošanas darbus (gājēju ietvju un pāreju, veloceliņu, sadalošo joslu, pieturvietu, norobežojumu, apgaismojuma un satiksmes regulēšanas infrastruktūras u.c. elementu izbūvi).
- 3.4. Paredzētās Darbības nodrošināšanai būs nepieciešama gruntsūdeņu savākšana un novadīšana no būvlaukumiem, ko plānots nodrošināt, izbūvējot pieslēgumu kanalizācijas sistēmai. Lietus ūdeņi no paredzētās darbības skartajām ielām tiek novadīti jau līdz šim un tiks novadīti arī turpmāk, vajadzības gadījumā koriģējot esošo lietus kanalizāciju sakarā ar pārbūvējamo ielu izmaiņām. Sadzīves notekūdeņu novadīšanas risinājumus paredzēts iekļaut tehniskajā projektā un darbu veikšanas projektā katrai konkrētai būvdarbu veikšanas vietai vai zonai. Būvniecības laikā radušos sadzīves notekūdeņus iespējams novadīt esošajās centralizētajās notekūdeņu kanalizācijas sistēmās, izbūvēt pagaidu pieslēgumus centralizētām notekūdeņu kanalizācijas sistēmām, vai paredzēt lokālus risinājumus, kas nodrošina to savākšanu un apsaimniekošanu videi drošā veidā.
- 3.5. Plānoto darbu veikšanas tiešā tuvumā nav dabisku ūdensteču. Rekonstruējamais posms divās vietās pa jau esošiem tiltiem šķērso Rīgas pilsētas kanālu (Kronvalda bulvārī, kā arī pie Rīgas Centrāltirgus Prāgas ielā un Maskavas ielā). Ierosinātajās vērtējumā šajos posmos tramvaja līnijas rekonstrukcija un turpmāka ekspluatācija nekaitēs minētajai ūdenstecei. Gruntsūdeņu un virszemes noteces ūdeņu drenāžai Skanstes ielas apkārtne ir ierīkots meliorācijas grāvis, no kura ūdeņi tiek savākti Skanstes ielas sūkņu stacijā – meliorācijas grāvis atrodas 200 – 250m attālumā no tramvaja līnijas izbūvei plānotā maršruta.

- 3.6. Saskaņā ar pieejamo informāciju Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols”, tramvaja līnijas izbūves un atjaunojamie posmi nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kā arī nešķērso īpaši aizsargājamus biotopus un mikroliegumus. Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojuma izstrādes ietvaros 2013.gadā ir veikta teritorijas biotopu izpēte. Tās ietvaros konstatēts, ka Skanstes apkārtni veido ruderāli vai daļēji dabiski – cilvēku veidoti, ietekmēti un uzturēti biotopi, īpaši aizsargājama sugu atradnes nav konstatētas.
- 3.7. Jaunās tramvaja līnijas izbūves un esošās līnijas rekonstrukcijas posmi atrodas Valsts nozīmes pilsēt būvniecības pieminekļa „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” (Nr.7442), kas ir arī UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma objekts „Rīgas vēsturiskais centrs” un tā aizsardzības zonas (Nr.852) teritorijā. Ierosinātāja norāda, ka kaut arī kopumā Skanstes apkaimes teritorijas vēsturiskā attīstība ir saistīta ar nozīmīgiem pilsētveidojošiem elementiem, lielākā daļa no materiālā kultūras mantojuma ir zudusi un apkaimes teritorija nav vērtējama kā vēsturiski, arheoloģiski un kultūrvēsturiski nozīmīga vieta. Esošās tramvaja līnijas rekonstrukcijas posma tuvumā atrodas vairāki arhitektūras pieminekļi, jaunās tramvaja līnijas izbūves posms robežojas ar Valsts nozīmes arhitektūras pieminekli „„Lielie kapi” ar memoriālajām celtnēm”.
4. Ņemot vērā lietas apstākļus, faktus, kas raksturo Paredzēto Darbību un tās plānoto norises vietu, tās līdzšinējo/atļauto zemes izmantošanas veidu un teritorijas izmantošanas aprobežojumus, kā arī darbības realizācijas iespējamās ietekmes uz vidi, Birojs, pieņemot šo lēmumu, secina, ka būtiskākie ietekmes aspekti saistīti ar Novērtējuma likuma 11.panta 1)punkta a)apjoms, b)paredzētās darbības un citu darbību savstarpējā un kopējā ietekme, d)atkritumu rašanās, e)piesārņojums un traucējumi un f)avāriju risks (tehnoloģijas vai izmantojamās vielas) kritērijiem kopskatā ar 2)punkta e) un f)apakšpunktiem, kas raksturo iedzīvotāju blīvumu attiecīgajā teritorijā un vēsturiski, arheoloģiski un kultūrvēsturiski nozīmīgas ainavas, ņemot vērā arī ietekmes kompleksumu, nozīmīgumu, ilgumu, varbūtību, apjomu u.c. kritērijus (3)punkta a), c), d), e)apakšpunkti). Vadoties no iepriekš minētā, pieņemot šo Biroja lēmumu, atbilstoši ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanas mērķim, ņemta vērā gan iespēja identificēt sagaidāmās negatīvās ietekmes un to raksturu, gan iespēja šādām ietekmēm nodrošināt novēršanas, samazināšanas un pārvaldības pasākumus.
5. Šī vērtējuma ietvaros secināms, ka:
  - 5.1. Atbilstoši Rīgas teritorijas plānošanas dokumentiem Skanstes apkaime ietilpst plānotā centra apbūves teritorijā, kuru nākotnē paredzēts attīstīt kā dzīvojamās un komercapbūves kompleksu. Skanstes apkaimē jau pašreiz atrodas vairāki nozīmīgi pilsētas objekti, tajā skaitā daudzstāvu dzīvojamo ēku komplekss, „Arēna Rīga”, „Olimpiskais sporta centrs”, un pašreizējā sabiedriskā transporta pieejamība un satiksmes intensitāte netiek uzskatīta par atbilstošu esošo un plānoto apbūves teritoriju iedzīvotāju/apmeklētāju vajadzībām un ērtībām. Attīstoties Skanstes apkaimē, plānots attīstīt arī savienojumu ar pilsētas nozīmes transporta mezgliem un citiem Rīgas mikrorajoniem. Paredzētā Darbība nepārprotami rada priekšnosacījumus apkārtējo teritoriju attīstībai, paplašinot to izmantošanas iespējas, bet Paredzētā Darbība plānota esošu ielu teritorijās, to sarkanajās līnijās, neveidojot jaunus transporta koridorus, kas varētu būtiski mainīt konkrētās teritorijas izmantošanas mērķi un funkcionalitāti. Turklāt zemās grīdas tramvaju izmantošana lokveida kustībai ap pilsētas centru ir funkcionālāka, ērtāka un ātrāka lietošanai un vērtējama pozitīvi gan esošo pilsētas kvartālu savienojumam, gan jaunveidojamo teritoriju attīstības kontekstā, tādējādi daļēji palīdzot risināt arī jau esošus problemātiskus pilsētas attīstības jautājumus konkrētajās teritorijās. Iecere par lokveida divvirziena kustības tramvaja līnijas, kas apvieno galvenās Rīgas vēsturiskā centra daļas, tajā skaitā Skanstes mikrorajonu iekļauta Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam (ar grozījumiem), kam veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.

5.2. Kopumā ar Paredzētās Darbības realizāciju saistāmās ietekmes var iedalīt ietekmēs, kas radīsies Paredzētās Darbības realizēšanas laikā, un tādās, kuru izpausme sagaidāma pēc Paredzētās Darbības veikšanas. Būvniecības darbu radītās ietekmes saistītas ar troksni, vibrācijām, putekļiem, pārvietošanās ierobežojumiem, atkritumu rašanos u.c., bet tās ir galvenokārt salīdzinoši īslaicīgas vai vidēji ilglaicīgas un beigsies līdz ar būvniecības darbu beigām. Turklāt būvniecības ietekmes ir iespējams pārvaldīt, Pārvaldei nosakot nepieciešamos mazināšanas/novēršanas pasākumus, tajā skaitā attiecībā uz atbilstošu gruntsūdeņu novadīšanu un vērtīgo koku saglabāšanu. Būvniecība nav saistāma ar darbiem, kam nepieciešams izmantot bīstamas vielas lielos apjomos, tādējādi arī potenciālie avāriju riski, kuru rezultātā vidē varētu nokļūt piesārņojums, ir maz iespējami, ja darbu realizācijas laikā tiks ievērotas atbilstošās tehnoloģiskās un darba drošības prasības.

5.3. Ar tramvaja līnijas turpmāku ekspluatāciju saistītās ietekmes vērtējamas kā ilglaicīgas:

5.3.1. saskaņā ar Rīgas domes 2015.gada 22.septembra saistošo noteikumu Nr.167 „*Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli*” 1.un 2.pielikumam jaunbūvējamā tramvaja līnija plānota teritorijā, kur NO<sub>2</sub> vidējā gada koncentrācija ir no 30 līdz 40µg/m<sup>3</sup>, kā arī daļiņu PM<sub>10</sub> vidējā gada koncentrācija ir no 30 līdz 40µg/m<sup>3</sup>, tādējādi nepārsniedzot Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” noteiktos gaisu piesārņojošo vielu robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai. Tramvaja līnijas ekspluatācija nav saistīta ar nozīmīgu gaisu piesārņojošo vielu emisijas pieaugumu. Teorētiski atsevišķos laika posmos (sausā laikā) gaisā varētu palielināties putekļu daļiņu (PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub>) koncentrācija no tramvaju kustības, taču tā vērtējama kā nenozīmīga un turklāt atbilstoši Ierosinātājas sniegtajai informācijai tramvaja ekspluatācijas laikā, lai mazinātu gaisa piesārņojumu ar cietajām daļiņām, plānota sliežu ceļa laistīšana un tīrīšana, kā arī jaunās tramvaja līnijas izbūvei plānots izvēlēties vieglāk kopjamus segumus, lai samazinātu putekļainību. Izvērtējuma materiāliem ir pievienotas modelētas gaisa piesārņojuma izkliedes prognozes jaunās tramvaja līnijas izbūves apkaimē. Gaisa piesārņojuma izkliede modelēta atbilstoši prognozēm par visu transporta veidu satiksmes intensitāti Rīgas pilsētā 2048.gadā. Modelēšanas rezultātā secināts, ka ietekme uz gaisa kvalitāti no tramvaja līniju ekspluatācijas vērtējama kā nenozīmīga, jo nerada nozīmīgas tiešas piesārņojošo vielu emisijas gaisā un jaunās tramvaja līnijas izbūves apkaimē, salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju, nākotnē iespējama gaisa kvalitātes uzlabošanās. Biroja vērtējumā, ņemot vērā prognozējamo Skanstes apkaimes attīstību, konkrētajā teritorijā un tās apkārtnē nākotnē sagaidāms autotransporta plūsmas pieaugums, kas var radīt būtiskas izmaiņas esošajā gaisa kvalitātē, savukārt tramvaja līnijas būvniecība un kopēja sabiedriskā transporta infrastruktūras izveide varētu sekmēt vieglā autotransporta skaita un līdz ar to arī to izplūdes gāzu emisijas vismaz daļēju samazinājumu;

5.3.2. vērtējot Paredzēto Darbību trokšņa ietekmes aspektā, Izvērtējuma materiālos norādīts, ka ielas, kur plānota jaunbūvējamā tramvaja līnija, jau pašreizējā situācijā ir ar intensīvu satiksmes plūsmu, līdz ar to summējot kopējās radītās trokšņa ietekmes, tieša tramvaja ekspluatācijas trokšņa ietekme nebūs jūtama – SIA „*R&D Akustika*” sagatavotajā jaunās tramvaja līnijas ekspluatācijas radītā trokšņa novērtējumā norādīts, ka tieši tramvaja kustības radītā trokšņa pienesums kopējā ielas troksnī vērtējams tuvu 0. Papildus norādīts, ka ielās, pa kurām plānota jaunās tramvaja līnijas izbūve, ir pietiekošs attālums līdz dzīvojamām ēkām, lai iedzīvotājiem netiktu radīti būtiski traucējumi. Tramvaja radītā trokšņa ietekmes aspektā kā jutīgākās teritorijas novērtētas Upes iela un Miera iela (realizējot B variantu), kur kopējā prognozētā satiksmes plūsmas intensitāte ir viszemākā, līdz ar to tramvaja kustības radītā ietekme uz kopējo trokšņa līmeni ir attiecīgi lielāka, bet

tomēr zemāka par metodikas izšķirtspēju. SIA „R&D akustika” novērtējumā vērsta uzmanība, ka, ieviešot jauno tramvaja maršrutu, nepieciešams ņemt vērā iepriekšējo gadu tramvaju ekspluatācijas pieredzi Rīgā un iedzīvotāju sūdzības par tramvaju radīto griezīgo skaņu tramvaju galapunktos, tramvajiem griežoties nepietiekamos sliežu ceļa rādīšos. Ja kāda maršruta posmā, apdzīvotas vietas tuvumā, nav iespējams veidot nepieciešamo maršruta pagrieziena rādīšus, tad maršruta projektā papildus jāparedz vieta un līdzekļi prettrokšņa barjeras izvietojumam starp sliekšņiem un dzīvojamu apbūvi. Taču šis trokšņu veids ir specifisks un tā izplatīšanās vidē nav viennozīmīgi prognozējama, tā prasa papildus pētnieciskus akustiskos mērījumus un tālāku datormodelēšanu un validāciju. Papildus SIA „R&D Akustika” novērtējumā norādīts, ka bez trokšņa ir vēl citi blakus faktori, ko rada tramvaju satiksme, piemēram, vibrācijas, tramvaja skaņas signāli, gaismas, kas var radīt traucējumus iedzīvotājiem. A variantā atšķirīgā maršruta daļa virzās pa Zirņu ielu, gar kuru nav blīvas apbūves, tāpat iespējama papildu traucējums iedzīvotājiem novērtēts kā mazāks, jo B variantā atšķirīgā maršruta daļa plānota pa Miera un Upes ielu, kur abās ielas malās ir jau izveidojusies blīva apbūve. Kaut arī tramvaju satiksmes radītais trokšnis salīdzinājumā ar autosatiksmes radīto trokšni kopējā satiksmes plūsmas trokšņa atbilstību normatīvu prasībām attiecībā uz ilgtermiņa izsvartoto trokšni nemaina, ir iespējams veikt arī pasākumus, kas samazina katras atsevišķas tramvaja trokšņa epizodes radīto trokšni. Ierosināja norādījusi, ka atsevišķās tramvaja izbūves vietās, kur sliežu ceļi plānoti gar dzīvojamām ēkām, plānots izbūvēt trokšni un vibrāciju mazinošas sliežu konstrukcijas. Satiksmes infrastruktūras izvietojumu un transporta plūsmas potenciāli radīto trokšņa piesārņojumu nepieciešams ņemt vērā plānojot turpmāku apbūves izvietojumu, lai kopējā satiksmes trokšņa radītais traucējums iedzīvotājiem būtu iespējami mazāks. Kā pozitīvs aspekts norādāms, ka, iedzīvotājiem izvēloties tramvaju personiskā autotransporta vietā, netiešā veidā var tikt samazināts kopējais trokšņa līmenis tramvaja maršrutā;

- 5.3.3. atbilstoši Izvērtējuma materiāliem tramvaja līniju normālas ekspluatācijas apstākļos nav sagaidāms, ka elektromagnētiskais starojums varētu radīt būtiski negatīvu ietekmi uz cilvēku veselību. Turklāt tramvaja kontakttīkls, ritošais sastāvs un citi infrastruktūras elementi plānoti atbilstoši Eiropas Savienības standartiem.
- 5.4. Lai arī būvdarbu un tramvaja līnijas ekspluatācija saistāma ar ietekmi uz vidi, tā nav uzskatāma par būtisku, un kopējās sabiedriskā transporta satiksmes attīstības ietvarā Paredzētajai Darbībai ir nozīmīgs individuālās transporta kustības mazināšanas potenciāls Rīgas centrālajā daļā, kas ir vērtējams pozitīvi kopējās transporta plūsmas un ar to saistītā gaisa un trokšņa piesārņojuma, kā arī sastrēgumu mazināšanas kontekstā. Novērtējot iespējamās pozitīvos aspektus pilsētas attīstībā, kas ietverti arī Izvērtējumā un Rīgas teritorijas plānošanas dokumentos un ņemot vērā arī lietderības apsvērumus, Birojs uzskata Pārvaldes viedokli par pamatotu. Īstenojot ietekmes mazinošus pasākumus, kas nepieciešamības gadījumā nosakāmi Pārvaldes tehniskajos noteikumos, Birojs nevienai no tramvaju līnijas alternatīvām nav konstatējis izslēdzošus faktorus.
6. Līdz ar to, izvērtējot Paredzēto Darbību un ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs kopumā pievienojas Pārvaldes viedoklim, ka ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra Paredzētajai Darbībai nav nepieciešama – Paredzētās Darbības ietekme uz vidi atbilstoši Novērtējuma likuma 11.panta kritērijiem netiek kvalificēta tik nozīmīga vai kompleksa, lai tai būtu nepieciešams piemērot Novērtējuma likuma 1.panta 2)punktam atbilstīgu procedūru. Kaut arī Paredzētās Darbības apjoms uzskatāms par nozīmīgu, tramvaja līniju izbūve plānota ielu teritorijās, sarkano līniju robežās, un no stratēģiskā izvietojuma aspekta tā vērtēta Rīgas pilsētas attīstības dokumentos.. Galvenās ar Paredzētās Darbības realizāciju saistītās ietekmes uz vidi ir apzinātas sākotnējā izvērtējuma gaitā, un Birojs, izsverot savlaicīgas ietekmes

novērtēšanas iespējamību, uzskata, ka Pārvaldei pastāv iespēja piemeklēt pārdomātus risinājumus ietekmes pārvaldības nodrošināšanai.

**Piemērotās tiesību normas:**

Administratīvā procesa likuma 5., 6., 7., 8., 9., 10., 13. un 14.pants, 55.panta 1.punkts, 65.panta (3)daļa un 66. panta (1)daļa; likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 3.<sup>2</sup>, 4., 11., 13. un 14<sup>1</sup>.pants, 1. un 2.pielikums.

**Lēmuma pieņemšanas pamatojums:**

Izvērtētā dokumentācija, iepriekš minētie fakti un to izvērtējums, kā arī piemērotās tiesību normas.

**Lēmums:**

Neņemot Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” plānotajai darbībai – jaunas tramvaja līnijas būvniecībai un esošo tramvaju līniju posmu pārbūvei Rīgā – ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.

Šis starplēmums, ar kuru tiek atzīts, ka ietekmes uz vidi novērtējums nav nepieciešams, nav atsevišķi pārsūdzams.

Direktors

(\*paraksts)

A.Lukšēvics

\* Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu