



Valsts vides dienests

LIELRĪGAS REĢIONĀLĀ VIDES PĀRVALDE

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084278, e-pasts: lielriga@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Rīgā, 2019.gada 22.novembrī

## **Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.RI19SI0148**

Ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma (turpmāk – sākotnējais izvērtējums) mērķis ir noteikt, vai pieteiktā paredzētā darbība atsevišķi vai kopā ar citām darbībām varētu būtiski ietekmēt vidi. Sākotnējā izvērtējuma uzdevums nav precīzi dokumentēt ietekmju apjomu un definēt projekta īstenošanas nosacījumus. Detalizēts ietekmju apjoma un būtiskuma izvērtējums ir veicams ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros atbilstoši likumā „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un tam pakārtotajos normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai gadījumā, ja sākotnējā izvērtējuma rezultātā tiek secināts, ka pieteiktās paredzētās darbības īstenošanas rezultātā ir iespējama būtiska ietekme uz vidi.

### **1. Paredzētās darbības ierosinātājs:**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, reģ.Nr.900011524360, Amatu iela 4, Rīga, LV-1050 (turpmāk - iesniedzēja).

### **2. Paredzētās darbības nosaukums:**

Multimodālā sabiedriskā transporta mezgla izveide.

### **3. Paredzētās darbības norises vieta:**

Nekustamie īpašumi ar zemes kadastra Nr. 01000542022, 01000540047, 01000540019, 01000540025, 01000540048, 01000540039, 01000540029, 01000540016, 01000540212, 01000502029, 01000500041, Torņakalns, Rīga.

### **4. Informācija par paredzēto darbību, iespējamām paredzētās darbības vietām un izmantojamo tehnoloģiju veidiem:**

Saskaņā ar iesniegumu paredzēta multimodāla transporta mezgla (turpmāk tekstā – MTM) izbūve ar platību līdz 40 000 m<sup>2</sup> ar mērķi veicināt efektīvāku sabiedriskā transporta sistēmas izveidi, ko veidos sabiedriskā transporta pārsēšanās centrs Daugavas kreisajā krastā, kas apkalpos gan autobusu, gan pilsētas sabiedriskā transporta, gan dzelzceļa pasažieru plūsmas, kā arī privātā transporta lietotājus, kam tiks nodrošināta pārsēšanās iespēja uz citiem transporta tīkliem. MTM teritorijas attīstība kalpos arī kā priekšnoteikums Latvijas Universitātes turpmākajai attīstībai Torņakalna teritorijā. MTM funkcionālais zonējums iedalīts 4 zonās: autostāvlaukuma zona, pagaidu būves papildus autostāvlaukuma zona, autobusu pienākšanas – atiešanas zona un rekreācijas zona.

Būvprojekta ietvaros paredzētas šādas darbības:

#### **1. Integrēta transporta mezgla infrastruktūras būvniecība:**

1.1. infrastruktūras izbūve reģionālās autoostas funkciju nodrošināšanai;

- 1.2. „Park & ride” stāvvietā jeb stāvparks un ar to saistītās infrastruktūras izbūve, t.sk. velostāvparks. Stāvparks plānots kā viena līmeņa būve, kur paredzētas 319 transportlīdzekļu stāvvietas (292 vieglo transportlīdzekļu novietošanai, 14 cilvēkiem ar kustību traucējumiem, 8 lielas ietilpības autobusiem, 5 īslaicīgas stāvvietas mazas ietilpības transportlīdzekļiem);
- 1.3. transporta mezgla apkalpojošās ēkas izbūve;
2. Vienības gatves pārbūve posmā no Vilkaines ielas līdz Jelgavas ielai;
3. Buru ielas pagarinājuma izbūve transporta pārsēšanās punkta piekļuves nodrošināšanai;
4. Gājēju un velosipēdistu tilta izbūve pāri Kīleveina grāvim, t.sk. piebraucamā ceļa izbūve līdz Jelgavas ielai.

Papildus Vienības gatves un Raņķa dambja savienojuma sarkano līniju teritorijā kā pagaidu būves zonā tiks paredzētas vēl aptuveni 149 transportlīdzekļu stāvvietas, kur 144 stāvvietas paredzētas vieglo transportlīdzekļu novietošanai un vismaz 5 mikroautobusu vai autobusu stāvvietas, kuru risinājums tiks precizēts būvprojekta izstrādes laikā.

MTM reģionālās autoostas multifunkcionālā ēka un ar to saistītā infrastruktūra paredz braukšanas biļešu tirdzniecības vietas, apsildāma un ar sēdvietām aprīkota uzgaidāmā telpa, kas pieejamas līdz pēdējā reģionālās nozīmes maršruta reisa atiešanai, telpas apsargam, tualete/saimniecības mezgls un vietu bērna aprūpei. MTM multifunkcionālās ēkas nodrošināšanai tiks nodrošināti šādi pieslēgumi: ūdensapgādes, sadzīves kanalizācija, elektroenerģija, vājstrāvijas tīklu pieslēgums.

#### Autostāvlaukuma zona (Stāvparks un ar to saistītā infrastruktūra)

Autostāvvietas zona paredzēta automašīnu novietošanai, kur 1 automašīnai tiks nodrošināta 4,30 m gara un 2,50 m plata stāvvietā. Stāvvietas cilvēkiem ar kustības traucējumiem paredzētas Stāvparka iebraukšanas mezglā, kur 1 stāvvietā būs 4,30 m garumā un 3,50 m platumā. Pie iebrauktuves galvenā mezglā paredzētas 5 elektromobiļu uzlādes vietas.

Transportlīdzekļu stāvvietas vienu no otras atdalīs 3,00 m un 5,00 m platas zaļās zonas. Zaļajās zonās paredzētas ievalkas ar vidējo dziļumu zemākajā vietā 0,30 – 0,40 m. Ievalkās paredzēti dažāda veida mitrumu mīloši lakstaugi un koki. Zaļo zonu joslas paredzētas kā harmoniskas pārejas un aizsargbarjeras, lai nodalītu stāvvietas un padarītu estētisku un vizuāli pievilcīgu publisko ārtelpu.

#### Pagaidu būves papildus autostāvlaukuma zona

Autostāvvietas zona paredzēta automašīnu novietošanai, kur 1 automašīnai nodrošināta 4,30 m gara un 2,50 m plata stāvvietā. Stāvparka un ar to saistītās infrastruktūras būvniecība, pārbūve vai atjaunošana ietver šādas būves: laukums (t.sk. iela) – 13 566 m<sup>2</sup>, velosipēdistu un gājēju ietvju laukums – 3 217 m<sup>2</sup>, lietus kanalizācijas infrastruktūra, velonovietnes ar nojumi 115 m<sup>2</sup>, apgaismojums (26 769 m<sup>2</sup> izgaismošanai diennakts tumšajā laikā), elektro uzlādes stacija, aprīkojums.

#### Autobusu pieturas zona (Sabiedriskā transporta un pasažieru apkalpošanas infrastruktūra)

Autobusu pieturas zonā paredzētas 8 lielas ietilpības autobusu stāvvietas ar 45 grādu slīpu vienvirziena iebraukšanu, katra no tām paredzēta 16,00 m gara un 3,50 m plata. Stāvvietas paredzētas vienposma tipa autobusiem. Autobusu novietnes paredzētas zem nojumes, apvienojot to ar pasažieru apkalpošanas mezglu. Apkalpošanas mezglā paredzētas telpas biļešu tirdzniecībai, bagāžas glabāšanai stāvparka apsargam, tualetēm, uzgaidāmajai telpai, un saimniecības mezglam. Velosipēdu stāvvietas zonu paredzēts aprīkot ar 60 velonovietnēm. Velonovietnes paredzētas zem nojumes.

#### Rekreācijas zona

Stāvparka DA daļā pie galvenā iebraukšanas mezglā paredzētas mierīgās un aktīvās atpūtas vietas ar labiekārtojumu. Centrālais objekts – lietus ūdens uzkrāšanas baseins, kas apvienos rekreācijas un lietus ūdens uzkrāšanas un novadīšanas funkciju. Teritorijā uzkrātos lietus ūdeņus līdz uzkrāšanās baseinam paredzēts novadīt uz plānoto ievalku sistēmu.

Paredzēta viena iebrauktuve DA daļā (pieslēgums pie plānotās Jaunās ielas) un viena izbrouktuve ZR daļā (pieslēgums pie plānotās Buru ielas), abas iebrauktuves paredzētas vienvirziena. Stāvvietām pa perimetru paredzēta 6 m plata divvirzienu brauktuve, kas savieno iekšējās 6 m platās divvirzienu brauktuves.

Autostāvvietas kompleksam pa perimetru tiks veidota noslēgta tipa ievalku sistēma, kas kalpos kā centrālais noteces koridors līdz ūdens uzkrāšanas baseinam teritorijas DA daļā, uzņemot lietus ūdeņus, kas atrodas iekšējā autostāvvietu zonā. Ievalkas pa perimetru paredzētas 2 m platas, malu slīpumi 1:1,5, dziļākā vieta 0,5 m. Ievalkas paredzētas dabīgi nostiprināt, izmantojot mitrumu mīlošus augus un zālienu ar stipru sakņu sistēmu. Ievalkas gultnes daļas stiprināšanai paredzēts izmantot oļu segumu, stiprinot to 0,1 m biezumā. Zaļās zonas, kuras būs 5 m platas, paredzētas 4 m platas ievalkas, malu slīpumi 1:1,5, dziļākā vieta 0,5-0,6 m. Zaļās zonas, kuras ir 3 m platas, paredzētas 2 m platas ievalkas, malu slīpumi 1:1,5, dziļākā vieta 0,5-0,6m. Starp autostāvvietu atdures vietām un ievalkām paredzēta 0,3 m plata laukakmens zona. Ievalku savienojums ar brauktuvi un infiltrācijas ieplaku paredzēts, izmantojot savienoto trauku principu. Vietās, kur nepieciešams no vienas ievalkas lietus ūdeni novadīt uz otru ievalku, šķērsojot ceļa braucamo daļu un/vai gājēju ietvi, zem ceļa segas konstrukcijas tiek izveidots slēgts cauruļvads. Ievalku cauruļvada abos galos uzstādītas akas ar piltuvveida kupolu. Ar aku palīdzību iespējams regulēt piltuves augstumu, kas nodrošina ūdens līmeņa regulāciju ievalkā. Intensīvu lietus gāžu rezultātā lietusūdeņus paredzēts novadīt uz teritorijas DA daļā plānoto ūdens uzkrāšanas baseinu, ko paredz izveidot no infiltrējošiem materiāliem (malu slīpumi 1:1,5, dziļākā vieta 0,7 m). Baseinu paredzēts dabīgi nostiprināt, izmantojot zālienu ar stipru sakņu sistēmu. Gultnes daļas stiprināšanai paredzēts izmantot 0,2 m biezu oļu segumu. Ūdens baseins periodos, kad nelīs lietus, būs izmantojams kā aktivitāšu laukums. Ūdens baseinu paredzēts aprīkot ar ūdens līmeņa regulētājiem, kas nepieciešamības gadījumā papildus paaugstinātu ūdens un mitruma regulāciju. Gar ūdens baseina malām paredzēti apstādījumi, kas papildus nodrošina lietusūdeņu uzsūkšanu un rekreācijas telpu.

Infiltrācijas ieplaku savienojums ar pilsētas lietus kanalizācijas tīkliem paredzēts, izmantojot slēgta tipa cauruļvadu, kura diametrs tiks izvēlēts atbilstoši pieļaujamā lietusūdeņu daudzumam, kuru iespējams papildus novadīt uz pilsētas tīkliem (pieļaujamā norma – 15 l/s\*ha), pirms tam uzstādot plūsmas mērīšanas iekārtu. Nepieciešamības gadījumā paredzētas sūkņu iekārtas lietusūdens pārsūknēšanai.

#### Vienības gatves pārbūve

Tiks pārbūvēts Vienības gatves posms no Vilkaines ielas līdz Jelgavas ielai, ieskaitot krustojumus.

#### Buru ielas pagarinājuma izbūve transporta pārsēšanās punkta piekļuves nodrošināšanai

Lai nodrošinātu piekļūšanu MTM teritorijai, plānots izbūvēt Buru ielas turpinājumu posmā no Vienības gatves līdz MTM ziemeļrietumu daļas pieslēgumam.

#### Gājēju un velosipēdistu tilta izbūve pāri Kīleveina grāvim, t.sk. piebraucamā ceļa izbūve līdz Jelgavas ielai - pāri Kīleveina grāvim plānota gājēju un velosipēdistu tilta izbūve.

Lietusūdeņi, kas veidosies vienības gatves pārbūves, Buru ielas pagarinājuma izbūves un gājēju un velosipēdistu tilta izbūves pāri Kīleveina grāvim būvniecības laikā tiks savākti un nodoti pilsētas lietus kanalizācijas tīklos.

Teritorijas sagatavošanas darbi paredz daļai no teritorijas veikt drenāžu un meliorācijas sistēmas pārbūvi, kā arī būvniecībai nelabvēlīgās grunts nomaiņu un/vai teritorijas uzbēršanu starp dzelzceļu, Vilkaines ielu, Jelgavas ielu un Vienības gatvi.

Kā norādīts iesniegumā, MTM ēkas siltumapgādei paredzēta centralizēta apkure, bet šobrīd vēl nav precizēts konkrēts risinājums.

Paredzētās darbības vieta ietilpst detālpārplānojuma „Torņakalna administratīvais centrs sastāvā” (turpmāk – Detālpārplānojums), kas apstiprināts ar Rīgas domes 2010.gada 31.aprīļa saistošajiem noteikumiem Nr.63 „Torņakalna administratīvā centra teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi”. Paredzētās darbības vieta atrodas Jauktas apbūves un tehniskās apbūves (T) teritorijā un ir teritorijas atļautā izmantošana.

Salīdzinot iesniedzējas iesniegto ģenplānu (1.scenārijs, projektētājs SIA „BM-Projekts”) ar detālplānojuma 2.pielikumu „Sarkano līniju plāns” Dienests secināja, ka būvniecības iecere – Bieķensalas ielas novietojums – neatbilst Detālplānojumā norādītajam ielu sarkano līniju plānojumam. Ministru kabineta noteikumu Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 92.punkts noteic, ka „saistošo noteikumu par teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apstiprināšanu noslēguma jautājumos norāda tos lokālplānojumus un detālplānojumus, kuri zaudē spēku.” Kā izriet no Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030.gadam (2.0 redakcijas) Paskaidrojuma raksta, kas uz šī sākotnējā izvērtējuma sagatavošanas brīdi vēl nav apstiprināts, ar Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030.gadam spēkā stāšanos zaudē spēku Torņakalna administratīvā centra teritorijas detālplānojums. (..) Ņemot vērā to, ka Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas „Rail Baltica” trase, Latvijas Universitātes un Dzelzceļa muzeja attīstības plāni rosinājuši Vienības gatves un Raņķa dambja savienojuma trasējuma pārskatīšanu, kas ietekmējis sarkano līniju izvietojumu un dzelzceļa šķērsojumu novietojumu, Torņakalna detālplānojums ir atceļams”. Tā kā likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 12.panta trešā daļa pieļauj uzņēmumu veikt sākotnējo izvērtējumu gadījumos kad paredzētā darbība neatbilst teritorijas plānojumam, tomēr tehnisko noteikumu sagatavošana būs iespējama vienīgi pēc tam, kad ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem tiks apstiprināts Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030.gadam un kad paredzētā darbība (perspektīvās ielu sarkanās līnijas) tiks noteiktas kā teritorijas atļautā izmantošana.

Atbilstoši Rīgas domes 2011.gada 19.maija lēmuma Nr.3189 „Par pašvaldības autonomās funkcijas – gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību (ielu, ceļu un lakumu būvniecība, rekonstruēšana un uzturēšana) – izpildei nepieciešamo Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā esošo un rezerves zemes fondā ieskaitīto zemesgabalu piederību un piekritību Rīgas pilsētas pašvaldībai” 1.punktam rezerves zemes fondā ieskaitītie un šā lēmuma pielikumā norādītie zemesgabali vai to daļas ielu teritorijā pieder Rīgas pilsētas pašvaldībai, ko apliecina arī lietas materiālos esošie Zemesgrāmatu apliecību ieraksti.

Likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 8.pants nosaka, ka, piesakot darbību, ierosinātais norāda vismaz divus dažādus risinājumus attiecībā uz šīs darbības vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem. Ņemot vērā, ka iesniedzēja iesniegumā nav norādījusi divus dažādus risinājumus attiecībā uz šīs darbības vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem, Dienests kā otru variantu pieņēma, ka iesniedzēja varētu neveikt pieteikto darbību.

### **5.Paredzētās darbības ietekmes uz vidi vērtēšanas nepieciešamības pamatojums (iespējamās ietekmes būtiskuma novērtējums):**

MTM atradīsies Torņakalnā starp Vienības gatvi un dzelzceļa nodalījuma joslu un uz Z no Vilkaines ielas. Kā izriet no iesnieguma un *Google Earth* karšu slāņiem, paredzētās darbības vieta ir bijusi antropogēni ietekmēta, bet šobrīd tajā nav apbūves.

Saistībā ar paredzēto darbību iespējamās būvniecības darbu laikā radušās gruntsūdeņu svārstības. Teritorijas sagatavošanas darbi paredz daļai no teritorijas veikt drenāžu un meliorācijas sistēmas pārbūvi, kā arī būvniecībai nelabvēlīgās grunts nomaiņu un/vai teritorijas uzbēršanu starp dzelzceļu, Vilkaines ielu, Jelgavas ielu un Vienības gatvi. Lai arī no ZMNĪ Meliorācijas kadastra informācijas sistēmas neizriet, ka paredzētās darbības vietā būtu esoša meliorācijas sistēma, tomēr, kā redzams no Latvijas Ģeoloģijas informācijas sistēmas kartes, paredzētās darbības vietā (galvenokārt D daļā) ir mitra, staigna teritorija. Dienesta ieskatā iesniedzējai gruntsūdeņu pārvaldīšana būs aktuāla ne tikvien būvniecības darbu laikā, bet arī ekspluatācijas laikā, un kā norādīts detālplānojuma paskaidrojuma rakstā, gruntsūdeņu līmeņa dēļ apvedceļa tunelī būs nepieciešams nodrošināt pastāvīgu sūkņēšanu, tādēļ paredzēts izveidot sūkņu staciju, kas novadīs ūdeni uz projekta teritorijas dienvidu daļu, ar noteci Kīleveina grāvī. Atsaucoties uz detālplānojumu, dzelzceļa līnija ir nosacīta robeža, kur noteikta virszemes ūdens noteces robežšķirtne un virsūdeņu ūdens plūsma virzās vai nu uz Kīleveina grāvī, Daugavu vai uz Mārupīti, bet rezultātā visi ūdeņi

ietek Daugavā. Dienesta ieskatā nedz būvniecības darbu laikā, nedz objekta ekspluatācijas laikā paredzētās darbības ietekmē nedrīkst sekmēt blakus esošo teritoriju applūšanas risku, un meliorācijas sistēmas pārbūve jāveic, saskaņojot ar ZMNĪ. Dienests vērs iesniedzējas uzmanību, ka atbilstoši Detālplānojumā noteiktajam, teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, ietverot teritorijas drenāžu un meliorācijas sistēmu pārkārtošanu teritorijā starp dzelzceļu, Vilkaines ielu, Jelgavas ielu un Vienības gatvi ir viens no priekšnoteikumiem pirms plānotās būvniecības procesa uzsākšanas.

Viena no sagaidāmajām ietekmēm gan būvniecības darbu laikā, gan līdz ar būvniecības ieceres īstenošanu, ir trokšņa ietekme. Atsaucoties uz iesniegumu, pēc projekta īstenošanas trokšņa ietekme uz tuvāko dzīvojamo māju teritoriju ir iespējama no stāvparkā braucošām automašīnām. Parējos projekta ceļa posmos izmaiņas nav paredzamas ar būtiskām vides trokšņa situācijas izmaiņām. Būvniecības iecerei tika veikta vides trokšņa testēšana (SIA „R&S TET”, 2019.gads), kuras ietvaros izskatīta trokšņa ietekme uz tuvākām dzīvojamām teritorijām. Pēc veiktajiem mērījumu un aprēķinu rezultātiem ir secināms, ka stāvparkā autotransporta kustības rezultātā trokšņa līmenis pie tuvākās dzīvojamās mājas (Vilkaines iela 1, Rīga) nepārsniegs Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumus Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” pieļaujamās robežvērtības. Saskaņā ar Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta publiski pieejamo Rīgas pilsētas stratēģiskā trokšņa karti paredzētās darbības vietā teritorijās lielākajā daļā dienas trokšņa rādītāja vērtības ( $L_{\text{diena}}$ ) trokšņa līmenis ir robežās no 50 līdz 54 dB un 55 līdz 59 d, tuvāk Vienības gatvei un Friča Brīvzemnieka ielām – 55-59 dB, 60-64 dB, vakara trokšņa rādītāja vērtības ( $L_{\text{vakars}}$ ) ir robežās no 50 līdz 54 dB, tuvāk Vienības gatvei un Friča Brīvzemnieka ielām – 55-59 dB, 60-64 dB, diennakts trokšņa rādītāja vērtības ( $L_{\text{diennakts}}$ ) ir galvenokārt 55-59 dB, tuvāk Vienības gatvei un Friča Brīvzemnieka ielām 60-64 dB. Paredzētās darbības vietai veiktajā vides trokšņa testēšanā secināts, ka pēc projekta īstenošanas uz tuvāko dzīvojamai mājas teritoriju Vilkaines ielā 1, Rīgā ir iespējama trokšņa ietekme no stāvparkā braucošām automašīnām (paredzētas 468 autostāvvietas). Parējos projekta ceļa posmos izmaiņas nav paredzamas ar būtiskām vides trokšņa situācijas izmaiņām.

*Dienesta ieskatā, ja iesniedzēja būvprojektā iekļaus prettrokšņa pasākumus, kā arī, ņemot vērā apstākli, ka paredzētās darbības vietā trokšņa ietekmes veidojas arī no esošā un plānotā dzelzceļa tīkla, kā arī ņemot vērā, ka plānotā būve un ēka ir publiska būve, nevis privāta rakstura objekts, Dienesta ieskatā sagaidāmās trokšņa ietekmes ir iespējamās pārvaldīt ar izvēlētiem atbilstošiem prettrokšņa pasākumiem. Dienests atzīmē, ka iesniedzējai ir saistošas Detālplānojuma 2.2.nodaļā „Aizsardzības pret troksni” noteiktās prasības un rekomendācijas.*

Viena no sagaidāmajām ietekmēm, īstenojot pieteikto darbību, ir ietekme uz gaisa kvalitāti. Paredzētās darbības vieta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā, kurai ir noteikta II gaisa kvalitātes piesārņojošo vielu zona (<https://mvd.riga.lv/uploads/piesarnojuma-kartes/index.html#11/56.9717/24.1302>). Saskaņā ar Rīgas domes 2016.gada 24.februāra saistošajiem noteikumiem Nr.167 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” II zonā lokālas apkures iekārtas nav aizliegtas (lēmumu par būvju lokālu siltumavotu projektēšanu II zonā pieņem Rīgas pilsētas siltumapgādes jautājumu komisija). Tā kā iesniedzēja iesniegumā nav precizējusi izvēlēto siltumapgādes risinājumu autoostas ēkas apsildīšanai, bet, kā izriet no detālplānojuma, centralizēta AS „Latvijas gāze” siltumapgādes ierīkošana plānoto ielu šķērsprofilos ir noteikta kā noteicošā alternatīva, jo jauna gāzes apgādes tīkla izveide visā teritorijā nav nepieciešama.

*Dienests atzīmē, ka iesniedzējai būvprojektā būs jāprecizē izvēlētais siltumapgādes risinājums un plānotā siltuma jauda.*

Saistībā ar pieteikto darbību ir jāņem vērā, ka paredzētās darbības vietā ir sagaidāma ietekme uz gaisa kvalitāti no satiksmes pieplūduma un no automašīnu stāvvietām. Kā norādījusi iesniedzēja, arī būvniecības darbu laikā iespējama emisiju rašanās no būvtehnikas, kas veidos izplūdes gāzes (tādas, kā CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, cietās daļiņas, ogļūdeņraži). Izmešu daudzums no tehnikas nav plānots tik ievērojams, lai veiktu aprēķinus

un speciālus kontroles mērījumus būvdarbu laikā. Tehnoloģiskos braucamos iecirkņus būvdarbu periodā plānots aprīkot ar papildus rupjas frakcijas šķembu slāņiem, kas samazina putekļu izplatību tehnikas pārvietošanās laikā. Bez nokrišņu periodos iespējama būvlaukuma ceļu mitrināšana. Tāpat tiks nodrošināta transporta tehnikas motora izslēgšana, ja tā darbība nav nepieciešama.

Būvniecības iecerei (stāvparkam) tika veikta ietekmes uz gaisa kvalitāti vērtēšana - piesārņojuma izkliedes modelēšana, ko veica SIA „TEST” laboratorija (2019.g.). Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultātu analīze parādīja, ka piesārņojuma koncentrācijas (ar fonu) attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu ir šādas: oglekļa oksīdam – 4,16%, slāpekļa dioksīdam – 97,75%, benzolam – 30,20%, PM<sub>10</sub> – 40,50%, PM<sub>2,5</sub> – 54%. Aprēķināti piesārņojošo vielu izmešu daudzumi ir šādi: oglekļa oksīds – 0,2631 t/gadā, slāpekļa oksīds – 0,2129 t/gadā, cietās daļiņas – 0,00878 tonnas/gadā, gaistošie organiskie savienojumi – 0,02136 t/gadā. Aprēķinu rezultātā secināts, ka no MTM izveides Torņakalnā aprēķinātās vielu koncentrācijas apdzīvotās vietās nevienā gadījumā nepārsniedz Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos robežlielumus.

Saskaņā ar Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – saistošie noteikumi Nr.34), ja darbība plānota II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, tad iesniedzējam būvvaldē jāiesniedz iecerētās darbības rezultātā plānoto piesārņojošās vielas NO<sub>2</sub> summāro gada vidējo koncentrāciju (kopā ar fonu), lai būvvalde varētu veikt aprēķinus un, ja nepieciešams lemt par darbības akceptēšanu vai arī izvirzīt pasākumus slāpekļa dioksīda koncentrācijas mazināšanai. *Atsaucoties uz saistošajiem noteikumiem Nr.34, Dienests norāda, ka par gaisa kvalitātes izvērtējumu un mazinošo pasākumu nepieciešamību lemj Rīgas pilsētas būvvalde.*

Atbilstoši Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēmā „OZOLS” publicētajai informācijai (dati skatīti 2019.gada 14.februārī, 2019.gada 21.novembrī) paredzētās darbības vietā konstatēta divkrāsainā sīkspārņa atradne. Lietas materiālos ir 2019.gada 6.septembra sīkspārņu eksperta Viestura Vintuļa (sertifikāts Nr.070) vēstule, no kuras izriet, ka detalizēta ekspertīze konkrētajā gadījumā nav nepieciešama, jo sugas novērojumi Torņakalna DAC telpās ir bijuši nejauši un tā nav patstāvīga sugas atradnes vieta. Papildus eksperts norādījis, ka šāda veida sīkspārņa novērojumi, īpaši sīkspārņu rudens migrācijas laikā, iespējami jebkurā vietā ēkās Rīgā vai citās pilsētās.

*Dienests pievienojas eksperta V.Vintuļa viedoklim un neizvirza ietekmes sugas atradni mazinošus pasākumus.*

Kīleveina grāvis ir piesārņota teritorija. Būvniecības iecere ietver gājēju tilta izbūvi pār Kīleveina grāvi. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju Kīleveina grāvim Rīgas pašvaldība ir plānojusi veikt sanāciju. Tā kā būvniecības ieceres sastāvdaļas, kas saistīta ar gājēju tilta izbūvi, vieta skar Kīleveina grāvi un tam piegulošo teritoriju, būvniecības pasūtītājam, lai novērtētu esošo situāciju teritorijā un iespējamo piesārņojuma līmeni, pirms paredzēto būvniecības darbu īstenošanas būs jāveic būvniecības ieceres vietas grunts izpēte saskaņā ar likumā „Par piesārņojumu” noteikto. Gadījumā, ja izpētes darbu rezultātā tiktu konstatēts grunts piesārņojums Kīleveina grāvja piegulošajā teritorijā, kur tiek plānota gājēju tilta izbūve, būvdarbu laikā ir jāparedz pasākumi, lai ierobežotu piesārņojumu vai veiktu piesārņotās teritorijas atveseļošanu. Gājēju tilts jāprojektē tā, lai netraucētu perspektīvā paredzēto Kīleveina grāvja sanāciju.

## **Secinājumi:**

Pēc visas dokumentācijas izvērtēšanas Dienests secināja, ka paredzētā darbība ir atļautā teritorijas izmantošana konkrētajā vietā, bet būvniecības iecerē plānotais Biķensalas ielas risinājums neatbilst Detālplānojumā noteiktajām ielu sarkanajām līnijām, tāpēc ir veicami

Detālplānojuma grozījumi. Tā kā paredzētās darbības vietā esošā sīkspārņa atradne sīkspārņu eksperta skatījumā ir vērtējama kā nejauša, pieteiktā darbība tiks īstenota antropogēni ietekmētā teritorijā un tai nav paredzama būtiska negatīva ietekme uz vidi, kā arī iesniedzēja ir sniegusi priekšlikumus ietekmes uz vidi mazināšanai (piemēram, lietus notekūdeņu apsaimniekošanas risinājums), tostarp gaisa kvalitātes un trokšņa mazināšanas ieteikumi ir tikuši vērtēti Detālplānojuma izstrādes ietvarā, Dienesta ieskatā būvniecības iecerei nav piemērojams ietekmes uz vidi novērtējums, jo ietekmes ir identificētas sākotnējā izvērtējuma ietvarā un paredzētā darbība kopumā neradīs būtiskas ietekmes uz vidi.

#### **6. Izvērtētā dokumentācija:**

1. Iesniedzējas 2019.gada 30.janvāra valsts nodevas apmaksā, 2019.gada 5.februāra iesniegums un 2019.gada 24.oktobra papildus informācija ar pielikumiem sākotnējā izvērtējuma veikšanai.
2. Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēma „OZOLS”.
3. VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu saraksts.
4. Eiropas Savienības sākotnējā izvērtējuma vadlīniju C pielikumā balstītais kontrollsaraksts.

#### **7. Sabiedrības informēšana:**

Dienests ar 2019.gada 8.februāra vēstuli Nr. 4.5.-20/1097 „Par informatīva paziņojuma nosūtīšanu” nosūtīja informāciju par paredzēto darbību Rīgas pilsētas domei un biedrībai „Vides aizsardzības klubs”, kā arī informatīvo paziņojumu par paredzēto darbību publicēja Valsts vides dienesta tīmekļa vietnē. Līdz šim nav saņemtas sabiedrības atsauksmes vai priekšlikumi.

#### **8. Administratīvā procesa dalībnieku viedokļi:**

Iesniedzēja viedoklis izteikts iesniegumā Dienestam un iesniegumam klāt pievienotajos dokumentos. Dienests, izvērtējot iesniegto dokumentāciju, iepriekš minētos faktus, apsvērumus, secina, ka ietekmes uz vidi novērtējums multimodālā sabiedriskā transporta mezgla izveidei nav nepieciešams, jo minētajai darbībai nav paredzama nozīmīga un kompleksa ietekme uz vidi un iespējamās ietekmes ir identificētas ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma ietvaros. Dienestam pastāv iespēja piemeklēt pārdomātus risinājumus negatīvās ietekmes uz vidi novēršanai un/vai mazināšanai, izvirzot nosacījumus tehniskajos noteikumos.

#### **9. Piemērotās tiesību normas:**

1. Administratīvā procesa likums.
2. Likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
3. Ministru kabineta 2015.gada 13.janvāra noteikumi Nr. 18 „Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību”.
4. Detālplānojums „Torņakalna administratīvais centrs (Rīgas domes 2010.gada 31.aprīļa saistošie noteikumi Nr.63 „Torņakalna administratīvā centra teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi”.

#### **Lēmums:**

Nepiemērot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru ierosinātajai darbībai multimodālā sabiedriskā transporta mezgla izveidei nekustamajos īpašumos ar kadastra Nr.01000542022, 01000540047, 01000540019, 01000540025, 01000540048, 01000540039, 01000540029, 01000540016, 01000540212, 01000502029, 01000500041, Torņakalnā, Rīgā.

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

Direktore

D.Kalēja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO  
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Rubina 67084267

[kristine.rubina@vvd.gov.lv](mailto:kristine.rubina@vvd.gov.lv)