

Rīgā

2010.gada 5.martā.

Atzinums

par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu

Darbības ierosinātājs: Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, reģistrācijas Nr.90000056484, adrese: Amatu ielā 4, Rīgā, LV - 1050, tālr. 67105800, 67012947.

Izvērtētie materiāli: Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums - 2 sējumi, kurus sagatavojusi SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, reģistrācijas Nr. 40003374818, adrese: Skolas iela 10 - 8, Rīga, LV-1010, tālr. 67242411.

Pamatojums: Saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 10.novembrī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) un 2009.gada 26.novembra precizējumi 2009.gada 10.novembra Programmai.

Šis atzinums sagatavots, izvērtējot 2009.gada 18.decembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam atbilstoši likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 18.panta un Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” VI sadaļas prasībām.

Kā norādīts ziņojumā, Rīgas Ziemeļu transporta koridors (turpmāk arī ZTK) ir viens no lielākajiem Baltijas transporta infrastruktūras projektiem, un tas ir sadalīts četros posmos. Tā kopējais garums ir ap 27 - 30 km. Projekta mērķis ir atslogot no transporta radītās slodzes Rīgas centru, iekļaut Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas ostu un palielināt Latvijas piedāvātā austrumu – rietumu transporta koridora konkurētspēju. Projekta īstenošanas rezultātā plānots uzbūvēt ātrsatiksmes autoceļu, kas šķērso Rīgu rietumu – austrumu virzienā. Ziņojuma ievadā norādīts arī, ka „projekta mērķis ir izveidot ērtu, ar pilsētu labi savienotu tranzīta ceļu austrumu - rietumu virzienā, neskarot pilsētas vēsturisko centru”. Piedāvātais Rīgas Ziemeļu

transporta koridora 2. posma trases 2. variants šķērso UNESCO pasaules mantojuma sarakstā iekļauto Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonu, bet 1. un 3. variants plānots gar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu. Plānotais pieļaujamais maksimālais ātrums otrajā posmā uz tilta ir 100 km/h, bet tunelī – 80 km/h.

Ziņojumā norādīts, ka otrais posms, kura garums pārsniedz 5 km (no Daugavgrīvas ielas ass līdz Gustava Zemgala gatves asij), ir nozīmīgākā Ziemeļu transporta koridora daļa un bez tā izbūves nav iespējams sasniegt visus izvirzītos projekta mērķus. 2. posma sastāvdaļa ir arī Daugavas šķērsojums, kas nodrošinās autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) savienojumu ar Rīgas ostu un atvieglos satiksmes plūsmu pāri tiltiem Rīgā. Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. - 2018. gadam ir norādīts, ka ar Daugavas šķērsojumiem ir saistīti 35 - 40 % no visiem pārvadājumiem pilsētā, kas liecina par jauna tilta vai tuneļa nepieciešamību un sagaidāmo lietderību. 2.posms Daugavas kreisajā krastā sākas rietumos no Daugavgrīvas ielas, šķērso Daugavu, Rīgas pilsētas centra ziemeļu daļu un beidzas pie satiksmes pārvada ar Austrumu maģistrāli.

Ziņojumā piedāvāti 3 izvietojuma varianti un tehniskie risinājumi.

1. variants - visā trases garumā paredzēts izbūvēt tuneli, kurš sāksies pie Daugavgrīvas ielas un tālāk virzīsies zem Daugavas gultnes, turpināsies zem pašreizējās ostas teritorijas un Ganību dambja, Bukultu ielas, Miķeļa kapiem, Gaujas ielas un beigsies Gustava Zemgala gatves krustojumā ar Gaujas ielu;

2. variants - visā trases garumā ir paredzēti augstie pārvadi (estakādes) un augstais tilts pār Daugavu. Tiltā pār Daugavu augstums sasniedz 60 m virs vidējā upes ūdens līmeņa. Trase sākas tāpat kā tunelis pie Daugavgrīvas ielas, tālāk šķērso Daugavu un posmā līdz Bukultu ielai virzās tāpat kā 1. un 3. variantu trases, bet no Bukultu ielas sākuma ceļa pārvada trase virzās uz dienvidaustrumiem pāri dzelzceļa sliežu ceļiem, Skanstes ielai, Upes ielai, pāri sliežu trīsstūrim un dienvidu pusē no Miķeļa kapiem atkal iet pa Gaujas ielu;

3. variants – trases varianta plāna novietojums ir vienāds ar 1. varianta trasējumu, bet tehniski tā tiek piedāvāta kā 1.varianta un 2. varianta kombinācija: tilts pāri Daugavai un tunelis posmā no Bukultu ielas vidus līdz Gustava Zemgala gatves krustojumam ar Gaujas ielu. Posmos, kur netiks būvēts ne tilts, ne tunelis, trases tiek paredzēts izbūvēt ielas līmenī.

Ziņojumā sniegta informācija, ka iepriekš minēto variantu izbūves ilgums ir atšķirīgs - no 4 līdz 8 gadiem. Ziemeļu transporta koridora 2. posmu plānots nodot ekspluatācijā 2016. - 2018. gadā. Pirmā varianta būvniecības ilgums tiek prognozēts – no 5,5 līdz 8 gadiem, otrā varianta – 4 gadi, bet trešā varianta – 6 gadi.

Pirmajā trases variantā visā trases posmā ir paredzētas divas tuneļa ailes (no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei), kas tiks savstarpēji savienotas ar evakuācijas izejām. Tuneļa sākumā tiek paredzētas divas 3,5 m platas joslas katrā braukšanas virzienā. Vietā, kur tunelim pieslēdzas satiksmes plūsmas no Daugavgrīvas ielas (atzīme 1300 m), katrai tuneļa ailei pievienosies trešā 3,5 m plata satiksmes josla (atzīmes tiek sāktas skaitīt no Daugavgrīvas ielas ass). Tālāk katra tuneļa aile turpināsies ar trim satiksmes joslām. Tunelī pirms Gustava Zemgala gatves, nedaudz aiz Tēraudlietuves ielas (atzīme 5800 m) tunelis turpināsies līdz

trases beigām ar divām braukšanas joslām katrā tuneļa ailē. Šajā vietā viena no trīs satiksmes joslām atdalīsies un veidos satiksmes mezglu ar esošo Gaujas ielu un Austrumu maģistrāli. Tuneļu ailes paredzēts savienot ar pārejamām un pārbraucamām evakuācijas izejām. Tiek paredzēti pieci tuneļa uzraudzības centri. Ziņojumā sniegta informācija, ka dzelzceļa trases un Eksporta ielas mezglā plānots Eksporta ielu pazemināt par 3 m, bet dzelzceļu paaugstināt par 3 m un, ka mezgls tiks izstrādāts līdz ar savienojošā dzelzceļa sliežu ceļa uz Kundziņsalas termināli projektu. Paredzēts ierīkot satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu un nākotnē paredzēto Eksporta ielas turpinājumu. Šajā variantā Daugavas labajā krastā savāktos lietusūdeņus paredzēts novadīt esošajā lietusūdeņu kanalizācijā, bet kreisajā krastā plānots uzbūvēt jaunu lietusūdeņu kanalizāciju sistēmu ar mehānisko lietusūdeņu attīrīšanu. Lietusūdeņus pēc mehāniskās attīrīšanas paredzēts novadīt Daugavā. Savukārt ārkārtas gadījumos tunelī nonākušo šķidrumu (lietus ūdeņus, vai arī toksiskus un uzliesmojošus šķidrumus bīstamo kravu pārvadāšanas rezultātā) savākšanai tunelī gar brauktuves malām paredzēts izveidot renes un tvertnes šķidrumiem. Ņemot vērā, ka tunelī būs pasīvā gaisa apmaiņa ar satiksmes plūsmu, nepieciešamības gadījumā (piemēram, ugunsgrēka gadījumā), tiks ieslēgta arī plūsmas garenventilācija.

Otrajā trases variantā paredzēts izbūvēt tiltu pār Daugavu ar kopējo platumu 38,5 m. Katrā braukšanas virzienā paredzētas trīs braukšanas joslas - katra 3,5 m plata. Brauktuves augstuma atzīme augstākajā vietā ir aptuveni 60 m BS, tas ir 59,83 m virs Daugavas vidējā ūdens līmeņa. Tiek plānots izbūvēt satiksmes pārvadus Daugavas kreisajā krastā un tilta pār Daugavu pieejā. Plānots, ka pārvadi pieslēgsies tiltam pār Daugavu aptuveni 40 m augstumā virs esošā reljefa. Pieejā plānots izbūvēt divus atdalītus satiksmes pārvadus ar divām braukšanas joslām, kuri pirms tilta savienosies kopā. Ziņojumā sniegta informācija, ka plānoti arī divi satiksmes pārvadi Daugavas labajā krastā – posmā no Daugavas līdz Austrumu maģistrālei. Tāpat kā Daugavas kreisajā krastā, arī šeit tiks būvēti divi atsevišķi satiksmes pārvadi, kuri pieslēgsies tiltam pār Daugavu aptuveni 40 m augstumā virs esošā reljefa. Paredzētais estakāžu augstums plānots no 12 līdz 15 m virs esošā reljefa ar mainīgu joslu skaitu (no 3 līdz 4). Joslu skaita maiņa saistīta ar uzbrauktuvēm un nobrauktuvēm. Sākot no atzīmes 6100 m līdz 2. posma beigām 2. variantā trase plānota esošā reljefa līmenī ar divām brauktuvēm, katra ar 3 satiksmes joslām. Pie Čiekurkalna 1. līnijas virs projektējamās ielas paredzēts uzbūvēt gājēju ceļa pārvadu 5,5 m augstumā. Lai nodrošinātu pārbrauktuvi pār dzelzceļa sliedēm abpusēji no Ziemeļu transporta koridora, šī variantā ietvaros paredzēts izbūvēt divus papildus satiksmes pārvadus pār dzelzceļu Gaujas ielas sākumā (atzīme 5500 m), kuri netiks savienoti ar Ziemeļu transporta koridoru. Uz ziemeļiem no šī satiksmes pārvada plānota braucamā josla automašīnu satiksmei, tramvajam (divsliežu) un gājēju – velosipēdu celiņš, bet uz dienvidiem - divas braukšanas joslas viena virziena automašīnu satiksmei virzienā no Miera ielas uz Gaujas ielu. Paredzēts ierīkot satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu, Eksporta ielu, Skanstes ielu un Austrumu maģistrāli.

2. variantā izbūves gadījumā no trases sākuma līdz atzīmei 6100 m tiek paredzēts izbūvēt jaunu lietusūdeņu kanalizācijas sistēmu, kas savāks lietusūdeņus no satiksmes pārvadiem un tilta pār Daugavu, kurus pēc to mehāniskās attīrīšanas paredzēts novadīt Daugavā. Gaujas ielas posmā – no Tēraudlietuves ielas līdz trases beigām –

lietusūdeņus plānots novadīt esošajā lietusūdeņu kolektorā. Šī varianta realizācijas gadījumā plānots ierīkot meteoroloģiskās stacijas uz tilta pār upi, bet pirms uzbraukšanas uz tilta (no abām pusēm) plānots izvietot informatīvos standus, kas brīdinās autovadītājus par braukšanas apstākļiem uz tilta.

Trešajā trases variantā paredzēts izbūvēt tiltu pār Daugavu, estakādes pie tilta pār Daugavu; meteoroloģiskās stacijas uz tilta pār upi un tuneli posmā no Bukultu ielas vidus līdz Gustava Zemgala gatves krustojumam ar Gaujas ielu, kā arī plānots izvietot informatīvos standus, kas brīdinās par braukšanas apstākļiem uz tilta un divus tuneļa uzraudzības centrus. Tunelī paredzētas trīs kustības joslas, katra 3,5 m plata, un tiek paredzētas 3 evakuācijas izejas durvis, 3 evakuācijas izejas un 1 caurbraucama evakuācijas izeja.

Šajā trases variantā ir paredzēts uzbūvēt satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu, Eksporta ielu, Bukultu ielu un Austrumu maģistrāli. Trases savienojumu ar Bukultu ielu plānots izveidot ar atklātu rampu palīdzību, kas tiks veidotas kā ieskriešanās un bremzēšanas joslas.

Trešā varianta izbūves gadījumā lietusūdeņu savākšanai no trases sākuma līdz atzīmei 3500 m paredzēts uzbūvēt jaunu lietusūdeņu kanalizācijas sistēmu. Savāktos lietusūdeņus Daugavas labajā krastā paredzēts novadīt esošajā lietusūdeņu kanalizācijas sistēmā, bet kreisajā krastā – no jauna uzbūvētajā sistēmā un pēc to mehāniskās attīrīšanas novadīt Daugavā. Savukārt lietusūdeņu savākšana tuneļa daļā plānota analogiski kā 1. variantā un no tuneļa savāktos lietusūdeņus plānots novadīt Bukultu ielas un Gaujas ielas kolektorā.

Pirmā trases varianta izbūves gadījumā tuneli plānots būvēt pārsvarā ar tuneļu urbšanas mašīnu. Ar tuneļa urbšanas mašīnu raktos posmos tuneļa diametrs paredzēts 15,5 m un tā pamatne atradīsies aptuveni 50 m no zemes virsmas. Daugavas pazemes pārejas posmā attālums no Daugavas gultnes līdz tuneļa pamatnei būs aptuveni 39 m. Savukārt atklātā tuneļa būvniecības posmos tunelis tiks izbūvēts ar kastveida profilu. Maksimālais garenslīpums augstuma starpības pārvarēšanai atbilstoši garenprofilam būs 5%, bet trešā trases varianta izbūves gadījumā, tā kā plānotais tuneļa garums nav liels, apmēram 2,09 km, tad tuneli šajā variantā plānots būvēt ar parasto kalnraktuvju metodi.

Augstā tilta pār Daugavu būvniecībai Daugavas upes kreisajā un labajā krastā būs nepieciešams izvietot pilonus. Daugavas upes kreisā krasta piona atrašanās vieta paredzēta aptuveni 12 m no krasta pie vidējā ūdens līmeņa upē. Piona balsta pamata veidošanai vispirms tiks iedzīta rievsiens, kura pilnībā norobežos būvbedri no upes gultnes. No krasta ar būvmehānismiem notiks urbpāļu veidošana, un ar pneimokrāniem tiks izbūvēti balstu pamati un balstu konstrukcijas. Ziņojumā norādīts, ka veicot būvniecību šādā tehnoloģijā, saskare ar upes gultni nenotiks. Savukārt labajā krasta daļā tilts šķērsos ostas teritoriju, un tādēļ labākā vieta tilta pilonam būtu aptuveni 40 m aiz kuģu piestātnes noliktavu ēku rajonā. Daugavas tiltam ir nepieciešama tilta laiduma sistēma, kas varētu pārsegt vismaz 470 m. Lai

nodrošinātu nepieciešamo laidumu, ziņojumā kā ekonomiski izdevīgākais variants tiek atzīta vanšu tilta būvniecība.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Ziemeļu transporta koridora otrā posma 1. un 3. trases variants atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006.- 2018. gadam ar grozījumiem, bet 2. trases variantam nepieciešams veikt grozījumus teritorijas plānojumā. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka pēc ietekmes uz vidi novērtējuma procesā izvēlētais alternatīvas tehniskā projekta izstrādes, atsevišķās vietās nedaudz var mainīties ceļa trases novietojums.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Rīgas teritorijas plānojumā

- lielākoties ceļa trašu posmi ir iekļauti sarkanajās līnijās,
- īpašumiem, kuri atrodas sarkanajās līnijās, ir noteikts apgrūtinājums;
- ceļu trasēm piegulošajās teritorijās paredzētas būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar esošo izmantošanu;
- piegulošo teritoriju plānotā un atļautā izmantošana teritorijas plānojumā noteikta, ņemot vērā Ziemeļu transporta koridora kā nozīmīgas transporta sistēmas sastāvdaļas attīstību.

Ziņojumā norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora 2. posms galvenokārt iet caur apbūvētu pilsētas daļu, kurā jau ir izveidojies ielu tīkls un autoceļa izveide būtiski nemainīs piekļūšanas iespējas teritorijām, jo tiks saglabāts esošais ielu tīkls, bet nozīmīgākajos krustojumos tiks veidoti savienojumi ar perspektīvo ceļa trasi.

Ņemot vērā ziņojumā sniegto un apkopoto informāciju, vismazāk piegulošās teritorijas ietekmēs ceļa trases 1. trases variants, bet visvairāk 2. trases variants, savukārt 3. variants piegulošās teritorijas ietekmēs vairāk kā 1. variants, bet mazāk nekā 2. variants. Otrā trases varianta izbūves gadījumā visvairāk tiks skartas dzīvojamās ēkas, nozīmīgākās ēkas atrodas posmā starp Upes un Invalīdu ielām. Atbilstoši ziņojumā norādītajam tiks ietekmēta arī blakus esošo īpašumu vērtības un saimnieciskā darbība. Ceļa trases 1. un 3. variantā sarkanajās līnijās esošo ēku skaits ir 223, bet visvairāk 2. trases variantā – 313. Savukārt vismazākā ietekme uz vidi prognozēta 1. varianta izbūves gadījumā, bet vislielākā - 2. varianta izbūves gadījumā.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2009. gada 17. decembrī laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" un laikrakstā „5min” latviešu valodā tika publicēti paziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī tika nosūtīti individuāli paziņojumi nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums ir blakus paredzētās darbības vietām. Bez tam paziņojums tika izvietots arī Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā, kā arī informācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika ievietota arī Rīgas domes Pilsētas Attīstības departamenta interneta mājaslapās: <http://www.rdpad.lv/>, www.ziemelukoridors.lv, www.apkaimes.lv un Vides pārraudzības valsts biroja interneta mājaslapā: <http://www.vidm.gov.lv/ivnvb/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, tā kopsavilkums un kartogrāfiskie materiāli sabiedrībai bija pieejams: Rīgas domē Rātslaukumā 1, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē Rūpniecības ielā 23 un Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, kā arī Rīgas domes Pilsētas Attīstības departamenta mājaslapā: <http://www.rdpad.lv/>, www.ziemeļukoridors.lv un www.apkaimes.lv.

Sabiedriskās apspriešanas laikā līdz 2010.gada 27.janvārim iedzīvotājiem bija iespējams aizpildīt un iesniegt priekšlikumu un aptaujas anketas Rīgas domē Rātslaukumā 1, Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, elektroniski Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta interneta mājaslapā <http://www.rdpad.lv/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2010.gada 7.janvārī Rīgas domē Rātslaukumā 1, Rīgā. Likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 126 interesenti. Rīgas domes pārstāvis G.Princis atklāja sanāksmi un informēja par sanāksmē apspriežamo tēmu, mērķi un kārtību, sabiedriskās apspriešanas termiņiem un turpmākajām sanāksmēm. Rīgas domes un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvji sniedza informāciju par plānotajiem projekta risinājumiem un galvenajām ietekmēm, kas konstatētas ietekmes uz vidi darba ziņojuma sagatavošanas gaitā. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta reģionālā centra vadītāja I.Alka norādīja, ka vides izvērtējumos nav ņemts vērā, ka būvniecības darbu epicentrā ir divas ārstniecības iestādes un iestāde, kas nodrošina neatliekamo medicīnisko palīdzību, kā arī pauda bažas, ka piedāvātā 2. variantā izbūves gadījumā būvniecības laikā tiks traucēta neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšana un tiks apdraudēta cietušo dzīvība, kā arī citu neatliekamo dienestu darbība. I.Alka lūdza iekļaut ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izvērtējumā un izvērtēt neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanas iespēju aspektu. Vides aizsardzības kluba pārstāvis A. Ulme norādīja, ka šis projekts attīstības vietā degradēs pilsētvidi un vēlējās zināt, cik konkrēti gadā maksās katrs rīdzinieks par tāda projekta uzturēšanu, kā arī norādīja, ka nav atbildēts uz galveno jautājumu – kāpēc vajadzīgs tāds projekts, ja Rīgā neienāks tik daudz kuģu, kuriem nepieciešams tik augsts tilts.

Iedzīvotāji interesējās par trokšņa un gaisa piesārņojumu, par estakādes iespējamo ietekmi uz ainavu, par projektā norādīto radīto darba vietu skaitu un to atbilstību reālai situācijai un ko darīs ar darbavietām mazajos centros, kas pārcelsies uz maģistrāli, vai projekts atslogos satiksmi Rīgā, ja satiksme tikai no vienas vietas tiek pārliekta uz otru, kāpēc netiek risināta cita alternatīva – attīstīta virszemes trase starp dzelzceļu un kapsētu, neskarot Upes ielas iedzīvotāju intereses un kāpēc netika izvērtēta „0” alternatīva - necelt Ziemeļu transporta koridoru vispār un ieguldīt līdzekļus pilsētas sabiedriskā transporta attīstībā.

Iedzīvotāji jautāja, vai ir izvērtēta tik augsta tilta nepieciešamība, vai tiešām ir tik lieli kuģi, kas ir iebraukuši Rīgā, vai 2.varianta būvniecība ierobežos tramvaja kustību un kā tiks organizēta tā satiksme būvniecības laikā, par iespējamo ietekmi uz velobraucējiem, kāds ir paredzētais atļautais ātrums tuneļos un uz estakādēm, kurš no variantiem būtu labāks no satiksmes drošības viedokļa, par lietūs notekūdeņu radīto piesārņojumu būvniecības un ekspluatācijas laikā un tā iespējamo ietekmi, kā notiks

lietusūdeņu attīrīšana, cik maksās Ziemeļu transporta koridora ekspluatācija un kādi būs izdevumi; vai ir zināmas precīzas izmaksas. Kāds sanāksmes dalībnieks vērta uzmanību uz to, ka Ganību dambis jau tagad atrodas uz poldera un ūdens tiek atsūkņēts un vai ir pētīts, kā tuneli ietekmēs gruntsūdeņu plūsmas. Iedzīvotāji pauda satraukumu, ka trases būvniecības laikā pagrabi būs pilni ar ūdeni, bet kanalizācija ar smiltīm. Sanāksmes dalībnieki jautāja, vai ir precīzi zināms, kur tieši būs aplis Skanstes/Upes ielas rajonā un kuras un cik mājas būs nepieciešams nojaukt, jo medijos izskan dažāda informācija. Tika izteikta prasība nosaukt nojaukamo ēku adreses, kā arī tika jautāts par iespējamiem kompensāciju mehānismiem un vai kompensēs tikai tirgus vērtību vai arī kredīta vērtību. Iedzīvotāji jautāja arī, kas notiks ar iedzīvotājiem Mazajā Vējzaļsalā, kur uz Kaķasēkļa dambja ir 14 mājas un kad tiks risināts jautājums par nekustamo īpašumu atpirkšanu.

Kāda iedzīvotāja teica, ka Ziemeļu transporta koridors skars Dārzkopības sabiedrību "Rūķītis" un jautāja, kas notiks ar cilvēkiem, kuri zaudēs savus dārziņus Ziemeļu transporta koridora izstrādes dēļ. Savukārt iedzīvotāja no Gaujas ielas 29 interesējās, kas notiks ar viņu māju un norādīja, ka māja jau tagad plaisā. Kāds iedzīvotājs vērta uzmanību uz to, ka 1. un 3. variantā no tuneļa Bukultu ielas rajonā virzienā uz Skanstes ielas pusi trūkst nobrauktuvju (starp Ganību dambi un Skanstes ielu), jo trasei pārāk tuvu atrodas sliežu ceļi.

Sanāksmes dalībniekus interesēja, kuri kapi un cik lielā mērā tiks aizskarti, par trokšņu līmeni kapos un cik daudz tas būs dzirdams no tuneļa zem kapiem vai netālu esošas estakādes. Iedzīvotāji protestēja pret to, ka trase iet zem kapsētas un ierosināja mainīt trases novietojumu, norādot, ka zem Mežaparka ir daudz vietas, kā arī jautāja, ko juridiski nozīmē Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zona un vai projekta finansētāji no Eiropas pieļauj domu, ka tiek degradēts Rīgas centrs?

Iedzīvotāji pauda satraukumu par iespējamo trokšņa un gaisa piesārņojuma palielināšanos plānotās trases teritorijā, kā arī norādīja, ka ziņojumā nav iekļauti risinājumi trokšņa līmeņa samazināšanai. Sanāksmes noslēgumā I.Alka, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas gaitu lūdza izslēgt 2. variantu, jo tāds ir auditorijas viedoklis.

Sanāksmes gaitā tās organizētāji sniedza atbildes uz izvirzītajiem jautājumiem un sanāksmes dalībnieku izteiktie viedokļi tika protokolēti.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- Divpadsmit priekšlikumu anketas, kurās izteikti priekšlikumi un ieteikumi par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecību.
- Divpadsmit aptaujas anketas, no kurām astoņās anketās atbalstīts 3. variants, divās - 1. variants, vienā anketā - 1. un 3. variants, vienā - netika atbalstīts neviens variants, bet vienā nebija norādīts izvēlētais variants. Iedzīvotājus galvenokārt uztrauca, ka Upes ielas rajonā tiks pasliktināts apkārtējās vides

- ekoloģiskais stāvoklis, tiks apdraudēta ēku un māju drošība un tehniskais stāvoklis, palielināsies trokšņa līmenis un iznīcināti mazdārziņi.
- Rīgas pilsētas Brasas rajona iedzīvotāju pārstāvju protesta vēstuli ar 440 parakstiem, kurā izteikts noraidījums Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma 2.varianta (estakādes) būvniecībai. Vēstulē sniegta informācija, ka Brasa ir Rīgas centra ziemeļu daļa, kas ietilpst pilsētas vēsturiskā centra aizsardzības zonā, un, izbūvējot Upes ielā 6 joslu autotrasī starp daudzstāvu dzīvojamām mājām un kultūras pieminekļiem, nav iespējams uzlabot dzīves kvalitāti centrā. Vēstulē norādīts, ka trases apkārtnē palielināsies gaisa un trokšņa piesārņojums, vibrācija apdraudēs Upes un blakus tai esošo dzīvojamo māju drošību, trase šķērsos Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonu, 2. varianta realizācija saistīta ar ēku nojaukšanu, nekustamā īpašuma vērtības krišanos, tiks traucēta sabiedriskā transporta kustība, tiks apgrūtināta neatliekamās medicīniskās palīdzības operatīvā darbība, kā arī notiks koku, apstādījumu, tajā skaitā apmēram 350 m liepu alejas iznīcināšana Gaujas ielā.
 - E.Gaiļa un S.Gailes vēstuli, kurā atbalstīts 3. trases variants un noraidīts 2.trases variants, kur maģistrāle iet pa Upes ielu tuvu dzīvojamām mājām, norādot, ka Brasas rajons ir viens no dzīvošanai vispiemērotākajiem rajoniem Rīgā un 6 joslu ātrgaitas maģistrāles izbūve Upes ielā to neatgriezeniski degradēs un padarīs dzīvošanai nepievilcīgu. Vēstulē vērsta uzmanība, ka rīdzinieki dzīvošanai šo rajonu izvēlējušies klusuma un labās infrastruktūras dēļ.
 - Ceļu būvinženieres M. Nauzeres vēstuli, kurā atbalstīts 1. trases variants, norādot, ka augstā tilta izvēle ilgtermiņā raugoties, var izrādīties nepārdomāta un vairs nelabojama pilsētas vidi deformējoša kļūda. Vēstulē sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai un norādīts, ka perspektīvais transporta plūsmu sastāva un intensitātes raksturojums neraksturo esošo situāciju un nesniedz ticamu prognozi, kā arī aprēķinātie perspektīvās satiksmes intensitātes dati ir nepārliciecināmi, nav veikta pietiekama plūsmu modelēšana un nav korekti izvērtēti ar ostu saistīto pārvadājumu apjomi. Vēstulē norādīts, ka ziņojumā nav pietiekami pamatots transporta koridora izbūves mērķis, kā arī ieteikts izvērtēt 2.posma iespējamo realizāciju, izslēdzot Daugavas šķērsojumu un atstājot to kā pēdējo realizējamo posmu visā Ziemeļu koridora projektā, kā arī pausts viedoklis, ka pilsētas interesēm būtiskāk ir izvērtēt šķērssaītes - Daugavai paralēlās krastmalas ielas.
 - D.Ķezberes elektronisko vēstuli, kurā atbalstīts trases 3.variants un norādīts, ka projekta ierosinātais pats norādījis, ka trases 2.variants atstās lielāko ietekmi uz vidi, ainavu un kultūras mantojumu.
 - G.Baranova elektronisko vēstuli, kurā kategoriski noraidīta Ziemeļu koridora 2. posma būvniecība, jo notiks zaļā mikrorajona degradācija un pasliktināsies ekoloģiskā situācija.
 - Sabiedriskās politikas centra PROVIDUS vēstuli, kurā izteikta pateicība Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam par aicinājumu sekot līdzī Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajai apspriešanai. Vienlaikus vēstulē aicināts „Rīgas domi ņemt vērā ZTK 2.posma IVN sabiedriskās apspriešanas rezultātus un iedzīvotāju

redzējumu par savas pilsētas stratēģisko attīstību, īpaši ņemot vērā likumu normas un garu, kā arī labas pārvaldības un ilgtspējīgas attīstības intereses”, kā arī izvērtēt 2.posma 2.variantam risinājuma iespējamo ieguvumu samērojamību ar to ietekmi, kādu risinājums atstās uz vidi un iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

- AS „Krāsainie lējumi” un SIA „JSA Production” vēstules, kurās norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora 2.posma variants Nr.2 un Nr.3 būs ar būtisku ietekmi uz vidi, kas izpaudīsies kā CO₂ izmešu apjoms būtisks palielinājums rūpnieciskajā teritorijā, kur jau tā CO₂ izmešu apjoms ir ļoti augsts. Kā papildus faktori, kas negatīvi ietekmē projektu un apkārtējo vidi, minēts būtisks trokšņu līmeņa palielinājums teritorijā ap Ganību dambi 21a, kā arī pašā trases teritorijā, kā arī tiks apgrūtināta transporta kustība un specializētā kravas transporta piekļuve uzņēmuma teritorijai. Vēstulē paustas bažas, ka pēc Ziemeļu transporta koridora 2.posma variantu Nr.2 un Nr.3 izbūves Ganību dambja 21a rajonā palielināsies CO₂ izmešu apjoms un var izveidoties situācija, ka uzņēmumi nevarēs iegūt atļauju CO₂ izmešu apjoma palielināšanai un tādējādi tiktu būtiski ierobežotas uzņēmumu iespējas attīstīties un palielināt ražošanas apjomus. Vēstulē izteikts arī brīdinājums, ka atļaujas neiegūšanas gadījumā AS „Krāsainie lējumi” un SIA „JSA Production” būs pamats pieprasīt kompensāciju, jo uzņēmumi plāno būtiski palielināt ražošanas apjomus.
- SIA „VA Motors” un SIA „CL” vēstules, kurās sniegta informācija, ka projekta 3. variantā nav paredzēts/saglabāts esošais piebraucamais ceļš no Bukultu ielas zemes gabalam/ēkai, kurš atrodas Bukultu ielā 5c, kadastra Nr. 0100 014 2061 (patreizējā projekta variantā esošo piebraucamo ceļu aizšķērso zaļā zona/josla), bet projekta 1. un 3. variantā ietekmes uz vidi novērtējumā nav izvērtētas iespējamās sekas, kādas var radīt būvniecības darbi uz zemes gabala esošajām ēkām, Bukultu ielā 5c, kadastra Nr. 0100 014 2061. Vēstulē sniegta informācija, ka zemes gabals/ēka atrodas uz nestabilas grunts, kur daudzu metru dziļumā mijas smilšu un dūņu slāņi.
- Rīgas RKF SIA „JUKAD” vēstuli, kurās sniegta informācija, ka transporta un mehānismu iebraukšana uzņēmuma teritorijā notiek no Abulas ielas puses un ka saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā sniegto informāciju Abulas iela atrodas Ziemeļu transporta koridora 2.posma projekta sarkanās līnijas robežās. Līdz ar to vēstulē lūgts Tehniskā projekta izstrādes laikā paredzēt celtniecības organizāciju tā, lai nodrošinātu bezprecedenta darbinieku, transporta (tai skaitā lielpārvadātājus) un mehānismu iekļūšanu uzņēmuma teritorijā no Abulas ielas puses un šo jautājumu saskaņot ar RKF SIA „JUKAD”.
- Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas vēstuli. Vēstulē norādīts, ka videi draudzīgāki un optimālāki risinājumi Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam būtu 1.variants (garais tunelis) vai 3.variants (tunelis/augstais tilts), taču arī šo variantu gadījumā maksimāli ir jāizmanto līdzekļi, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi (samazinātu troksni, vibrācijas, tunelī ventilācija, lai netiktu pārsniegtas CO₂ koncentrācijas normas u.c). Vienlaikus Aizsardzības ministrija, lai novērstu neskaidrības dažos jautājumos, ierosina darba ziņojumu papildināt ar informāciju par risinājumiem, kādi tiek plānoti veloceliņiem un

gājējiem pārvietojoties vai šķērsojot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmu un kādi pasākumi ir plānoti celtniecības darbu laikā, lai ūdens līmeņa svārstību rezultātā netiktu veicināta piesārņojuma izplatīšanās no piesārņotajām vietām.

- Ceļu inženieres I. Pavlovskas vēstuli, kurā sniegtas piezīmes par Ziemeļu transporta koridora 2.posma projekta izstrādi un realizāciju un norādīts, ka, lai atbrīvotu Rīgas vēsturisko centru no satiksmes plūsmas, ir nepieciešams Hanzas šķērsojums, realizējot Ziemeļu transporta koridora projektu pilnā apjomā, veidojas noslēgts Rīgas apvedceļa loks, kā rezultātā tiek radīti ļoti labvēlīgi apstākļi pilsētas šķērsošanai tranzīta satiksmei. RZTK projekta gadījumā tranzīta satiksme tiek noņemta no šobrīd esošā Rīgas apvedceļa (valsts galvenais autoceļš A4, A6, A5) un ievadīta (caurvadīta) pilsētā. No šāda aspekta vērtējot 2.posma projektu, vēstules autore ir par „1. un 3. variantā trases novietojumu un 1.varianta tuneļa risinājumu Daugavas šķērsojumā, norādot, ka „Garā tuneļa” risinājums vismazāk traucēs pilsētvidi. Vēstulē ieteikts izvērtēt zemā tilta izbūvi, jo nav pamatojuma augstā tilta būvniecībai, izņemot tikai Rīgas ostas tehniskos nosacījumus. Vēstulē norādīts, ka pēc būtības ir jāveic 2.posma izmaksu/ieguvumu ekonomiskais novērtējums, lai varētu noteikt Daugavas šķērsojuma izbūves optimālo gadu un ziņojumā norādītā satiksmes intensitāte nav atbilstoša šodienas ekonomiskajai situācijai, jo 2007.gadā ir bijis augstākais kāpums, bet ievērojams satiksmes plūsmas samazinājums 2008. un 2009.gadā, kā arī, ka termiņš - „automaģistrāle” netiek tehniski pareizi pielietots. Vēstulē ieteikts RZTK 2.posma realizāciju pārcelt uz tālāku perspektīvi, kā prioritāti nosakot 1.posma izbūvi, kā arī Dienvidu tilta pieeju izbūvi posmā no autoceļa A8 līdz satiksmes mezglam Juglā (A2).
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes vēstuli, kurā rekomendēts „sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, izvērtēt pasākumu nepieciešamību automaģistrāles applūšanas novēršanai; paredzēt lietusūdens kanalizācijas sistēmu izvietojumu; izplānot lietusūdens attīrīšanas iekārtu izvietojumu, nepieciešamo jaudu pietiekamas lietusūdeņu attīrīšanas efektivitātes sasniegšanai; paredzēt ūdenstilpņu un ūdensteču aizsardzību no sala periodā ceļu un ielu kaisīšanai izmantotās sāls un tās maisījumiem; izveidot apziņošanas kārtību nelaimes gadījumu (ceļu satiksmes negadījumu vai citu) laikā, lai novērstu masveida negadījumu izveidošanos”.

Vides pārraudzības valsts birojs ietekmes uz vidi darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtās iedzīvotāju vēstules saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecību apkopoja un 2010.gada 3.februārī nosūtīja Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam. 2010.gada 15.februārī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta sagatavoto pārskatu par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu. Pārskatā sniegta informācija, ka ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros Rīgas domē, Rātslaukumā 1 notika vēl divas sabiedriskās apspriešanas - 2010.gada 8.janvārī arhitektu, pilsētplānotāju un inženieru, kurā reģistrējās 49 dalībnieki, bet 2010.gada 15.janvārī - ekonomikas, finanšu un vides ekspertu sanāksme, kurā reģistrējās 45 dalībnieki. Pārskatā apkopota informācija ar ietekmes

uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un secinājumos norādīts, ka iedzīvotāji sabiedriskās apspriešanas procesā piedalījušies ļoti aktīvi un sabiedrības līdzdalība ir bijusi konstruktīva un lietišķa (kopumā iesniegtas 556 aptaujas anketas un 144 priekšlikumu anketas) un, ka projekts kopumā tiek atbalstīts. Gan iedzīvotāji, gan tehniskie eksperti atbalsta 3.variantu, bet vides eksperti atbalsta 1.variantu, bet par otro vēlamāko - 3.variantu.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, izvērtēja Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kuru sagatavojusi SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”. Pieaicināto ekspertu individuālie atzinumi ir pievienoti šim atzinumam. Papildus ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izvērtēšanas jautājumiem vairākos ekspertu un ceļu būves speciālistu vērtējumos izteikts viedoklis, ka būtu lietderīgi noprecizēt gan plānoto autotransporta plūsmu attīstību, lai iespējami optimāli izvēlētos plānotā koridora un tā pieslēgumu pilsētas ielu tīklam parametrus, gan koridora lomu tranzīta un sabiedriskā transporta attīstības kontekstā, paužot bažas, ka izveidotais koridors piesaistīs šobrīd daļēji apvedceļu izmantojošo tranzīta satiksmi, jo ir nepieciešams nodrošināt ērtu un ātru ostas apkalpošanu, lai iespējami ātri atslogotu pilsētu no smagā transporta un dotu iespēju attīstīt ostu, kas savukārt radīs papildus motivāciju arī tranzītam virzīties caur Rīgu, nevis apvedceļu, tādējādi radot papildus piesārņojumu un troksni Rīgā. Šādā aspektā ar salīdzinoši vismazāko ietekmi ir tuneļa variants, taču tas ir ievērojami dārgākais un visilgākā posmā realizējamais variants.

Ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izpildes analīze un prasības noslēguma ziņojuma sagatavošanai

Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 10.novembrī izsniegtās Programmas prasībām un 2009.gada 26.novembrī veiktajiem precizējumiem Programmā (Vides pārraudzības valsts biroja vēstule Nr. 3-01/1650). Ziņojumā ietverts bagāts faktoloģiskais un kartogrāfiskais materiāls un informācija sniedz apkopojošu vērtējumu par nozīmīgākajiem aspektiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūves kontekstā un ir ieguldīts dažādu jomu speciālistu nozīmīgs darbs izpētes veikšanā. Lai arī plānotās trases, izņemot 2. variantu, ir izvēlētas galvenokārt jau teritorijas plānojumā paredzētajās robežās, tomēr plānotie risinājumi pēc sava mēroga, būtības un inženiertehniskajiem risinājumiem ir vairākos aspektos Latvijā vēl nebijuša mēroga būve ar ļoti dažādām un bieži kompleksām ietekmēm gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, kas lielā mērā atspoguļotas ziņojumā, tomēr vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams papildināt un precizēt.

1. Ziņojumā sniegta informācija, ka ar Daugavas šķērsojumiem ir saistīti 35- 40 % no visiem pārvadājumiem pilsētā, noslēguma ziņojumā jāprecizē, kāda daļa attiecināma uz Ziemeļu transporta koridora 2. posma šķērsojumu un tā sasaistes pietiekamība ar esošo ielu tīklu konkrētajā piedāvātajā risinājumā, norādot arī plānoto risinājumu realizācijas iespējamus termiņus un sasaisti gan telpiski, gan termiņos ar citiem satiksmes attīstības projektiem.

2. Ziņojuma nodaļa “Paredzētajai darbībai piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze” jāpapildina ar Ministru kabineta 2009.gada 6.oktobra noteikumu

Nr. 1148 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”, 2003.gada 26.jūnija Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likuma un ar to saistīto normatīvo aktu, kā arī jaunpieņemto normatīvo aktu, piemēram, Ministru kabineta 2010.gada 23.februāra „Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”” analīzi un izvērtējumu paredzētās darbības kontekstā.

3. Jāizvērtē ziņojumā sniegtā informācija un paredzētie risinājumi atbilstoši spēkā esošajam Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006. - 2018.gadam ar veiktajiem grozījumiem, tajā skaitā uzskatāmi jānodala informāciju par esošo un plānoto „Spilves” lidlauku un jāizvērtē iespējamā ietekme uz „Spilves” lidostas attīstību (ziņojuma 66.lpp. minēts, ka projektētā lidlauka „Spilve” skrejceļš un gaisa kuģu pacelšanās/nolaišanās sektors Ziemeļu transporta koridora 2.posmu neskar, 67.lpp. 3.2. attēlā attēlotas projektējamā lidlauka „Spilve” kontrolpunkta 5 km zona un 2 km sektors ar apbūves ierobežojumiem, 252.lpp. jebkādu lidojumu pārtraukšana minēta kā aprobežojums visiem variantiem).

4. Ņemot vērā ziņojumā norādīto, ka augstā tilta izbūves gadījumā nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos tiltu plānots slēgt, noslēguma ziņojumā jāprecizē, cik dienas gadā varētu būt šādi nelabvēlīgi meteoroloģiskie apstākļi, kā arī, kā plānots organizēt satiksmi šajā gadījumā un iespējamo ietekmi uz apkārtējo vidi un satiksmes drošību šādos gadījumos, īsi raksturojot arī papildus nepieciešamos pasākumus sastrēgumu mazināšanai.

5. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar uzskatāmu informāciju par pārpurvotām un applūstošām teritorijām, kuras šķērso trases, detalizētāku iespējamo plūdu risku novērtējumu tuneļa risinājumiem ilgstošu maksimālu vējuzplūdu gadījumiem, kā arī jādetalizē paredzētie pasākumi un inženiertehniskie sagatavošanas un avāriju novēršanas darbi, lai novērstu tuneļa applūšanu, ņemot vērā konkrētos plānotos pieslēgumus un tuneļa sākumu (3.23. attēlā pieslēgumi tunelim nav uzrādīti, savukārt izvēlētais mērogs un krāsu salikums nedod iespēju pārliecināties par problēmu faktisko esamību). Tekstā sniegtā informācija nedod iespēju novērtēt faktisko pilnveidojumu nepieciešamību, kam arī ziņojumā ieteikts veikt hidroloģisko modelēšanu.

6. Ņemot vērā, ka trases varianti šķērso vai to tuvumā atrodas rūpnieciskās teritorijas ar piesārņotām gruntīm, noslēguma ziņojumā jāprecizē teritorijas, kurās plānots veikt piesārņotās grunts un augsnes attīrīšanu vai izvešanu, (ziņojumā dots visai precīzs piesārņoto grunts daudzumu novērtējums visiem trim variantiem) kā arī nepieciešamos pasākumus un risinājumus iespējamo problēmsituāciju novēršanai, kas varētu rasties galvenokārt teritorijas sagatavošanas un būvniecības vai ekspluatācijas laikā. Ņemot vērā plānotos piesārņotās grunts un augsnes apjomus, noslēguma ziņojumā jāprecizē sniegtā informācija par piesārņotās grunts un augsnes identificēšanu, kā arī izvietošanas, attīrīšanas iespējām un to nosacījumiem, jo, piemēram, norādītais risinājums sadedzināšanai Brocēnu cementa rūpnīcā varētu būt pamatots tikai ar naftas produktiem ļoti piesārņotām gruntīm, kas SIA „CEMEX” cementa rūpnīcas piesārņojošās darbības atļaujā nav iekļauts.

7. Ziņojuma 4.7. nodaļā norādīts, ka atsūknējamo gruntsūdeņu daudzums tiks aprēķināts tehniskā projekta izstrādes gaitā, kas ir pamatoti, tomēr noslēguma ziņojumā jāsniedz vismaz orientējošs vērtējums par iespējamiem atsūknējamā gruntsūdens

apjomu un to iespējamo novadišanu, kas dotu priekšstatu par iespējamajām problēmsituācijām, it sevišķi, ņemot vērā paredzētos būvniecības apjomus un ka, piemēram, varētu būt neparedzēti augsta pazemes ūdeņu ieplūde būvbedrē caur tās pamatni, ja atklājas, ka apakšējā sprostslānī ir kāds hidroģeoloģiskais „logs” vai ūdens pārtece no zemāk iegulošajiem spiedūdēns horizontiem, it īpaši tajās vietās, kur būvbedres dziļums pārsniedz 25-30 metrus. Ziņojuma 4.3.nodaļa „Iespējamie ierobežojošie nosacījumi būvniecības darbu veikšanai” un 4.7. nodaļa „Būvniecības laikā veidojošos ražošanas un komunālo notekūdeņu daudzums, to savākšana un novadišana” jāpapildina ar informāciju par paredzētajām gruntsūdens līmeņa pazemināšanas metodēm, iespējamo atsūkņājamo gruntsūdens orientējošo daudzumu, tā novadišanas iespējām, kā arī piesārņoto gruntsūdens attīrīšanas, ja tāda nepieciešama, iespējamajiem risinājumiem, un vismaz orientējoši jānovērtē lietus un kanalizācijas notekūdeņu sistēmas jauktu pietiekamība atsūkņājamo gruntsūdens apjomu novadišanai.

8. Kā norādīts ziņojumā, pilnībā novērst to būvju deformāciju, kas atradīsies tiešā būvbedru tuvumā, nav iespējams, tomēr pareiza būvniecības paņēmiena izveide var samazināt prognozējamās būvju deformācijas līdz minimumam un ieteiktas divas metodes virsmas sēšanas samazināšanai. Ņemot vērā, ka gruntsūdeņu atsūkņāšanas rezultātā var rasties nelabvēlīga ietekme uz grunts nestspēju blakus esošajās teritorijās, kā arī, ņemot vērā ziņojumā norādīto, ka grunts tiksotropija var izpausties faktiski visā ZTK 2.posma garumā, kā arī grunts sēšanas tiešā būvbedru tuvumā, noslēguma ziņojums jāpapildina ar vismaz orientējošu vērtējumu par šādas izplatības iespējamo attālumu un mērogiem, iespēju robežās sniedzot arī papildus ietekmju samazināšanas risinājumu efektivitātes un problemātikas nozīmīguma vērtējumu.

9. Ņemot vērā, ka pazemes dzeramā ūdens horizonta eksploatācijas ietekmē Rīgas pilsētas ietvaros notiek zemes virsmas svārstības, noslēguma ziņojumā jāprecizē vai šīs svārstības un kādā veidā varētu ietekmēt tuneļa būvniecību un tā eksploatāciju.

10. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par seismiskās aktivitātes iespējamo ietekmi uz ZTK 2.posma variantiem, jo ziņojumā bez detalizētākiem paskaidrojumiem norādīts, ka „... apskatāmā teritorija atrodas zemestrīces cilmvietas rašanās zonā, kur seismiskās iedarbības intensitāte pēc MSK-64 satricinājuma skalas var sasniegt 6 balles (skat. 3.47.attēlu)”.

11. Noslēguma ziņojumā uzskatāmi jānorāda gaisa piesārņojuma un trokšņa modelēšanā izmantotā transporta līdzekļu plūsmas intensitāte un pieņēmumi Ziemeļu transporta koridorā. Modelēšanas rezultātā iegūtos datus jāsalīdzina un jāizvērtē kontekstā ar Rīgas domes Komunālā un vides departamenta un Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra rīcībā esošo informāciju par gaisa kvalitāti pieguļošajās teritorijās. Jāsniedz vērtējums par gaisa piesārņojuma izmaiņām atkarībā no transporta plūsmu intensitātes un nevienmērības.

12. Jāsniedz argumentācija par to, kādēļ PM_{10} piesārņojuma izkliede ir attēlota, ņemot vērā fona piesārņojumu, bet slāpekļa dioksīda piesārņojuma izkliede – neiekļaujot (vai nenorādot) to kopējā kartē, kā arī atbilstoši sniegtajai argumentācijai jāprecizē veiktais piesārņojošo vielu izklijas modelēšanas aprēķins vai sniegtā informācija un jāizvērtē atbilstība Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 ”Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktajiem gaisa kvalitātes robežlielumiem.

13. Veiktais autotransporta radītais trokšņa līmeņa izvērtējums parāda, ka atbilstoši pašreizējam izvērtējumam arī ar paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem tiks pārsniegts trokšņa robežlielums (181 lpp.) un radīts diskomforts iedzīvotājiem. Līdz ar to ziņojums jāpapildina ar informāciju, kādi ir papildus iespējamie un nepieciešamie trokšņa aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu spēkā esošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības mājās, kur prognozējami trokšņu robežlieluma pārsniegumi. Jāizvērtē prettrokšņu ekrānu ietekme uz ainavu (tajā skaitā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas kontekstā).
14. Ņemot vērā gaisa piesārņojuma un trokšņa samazināšanas nepieciešamību Rīgas pilsētas centrālajā daļā kontekstā ar sabiedriskā transporta nepieciešamo attīstību, kā arī konstatēto iepriekš minētajos 12. un 13. punktā, lai nodrošinātu normatīvo aktu prasības, ja nepieciešams papildus jāparedz gaisa piesārņojošo vielu un trokšņa samazināšanas pasākumi, ņemot vērā gan pašu ZTK, gan arī tam plānotos pieslēgumus.
15. Ņemot vērā, ka Ziemeļu transporta koridora 2.posms virzās tuvu dzīvojamām mājām un visai specifiskajiem iepējamajiem būvniecības risinājumiem, ziņojuma nodaļa „Vibrācijas ietekme” jāpapildina ar trases būvniecības laikā iespējamo vibrāciju novērtējumu, lai nodrošinātu iedzīvotājus un būves pret vibrācijas nelabvēlīgo ietekmi, kā arī izvērtētu to iespējamo ietekmi uz ēku tehnisko stāvokli, tajā skaitā uz ēku Gaujas ielas 29 un jāsniiedz nepieciešamo risinājumu raksturojums iespējamo ietekmju novēršanai vai samazināšanai.
16. Lai gan trase nešķērso un tās tuvumā neatrodas neviena īpaši aizsargājamā dabas teritorija, ņemot vērā, ka paredzētie trašu varianti atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai šķērso bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas platības un bioloģiskajai daudzveidībai pilsētvidē potenciāli nozīmīgas, rekultivējamās platības (11.pielikums), noslēguma ziņojums jāpapildina ar ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību būtiskuma izvērtējumu.
17. Kultūrvēsturiskie objekti dabā aizņem noteiktu teritoriju, līdz ar to kartogrāfiskajā materiālā, kur tas ir iespējams, jāieezīmē konkrēto objektu teritoriju robežas (3.8.2 un 4.21.2. nodaļā minētie kultūras pieminekļi un kapi) un to aizsargjoslas.
18. Ziņojumā norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora izbūve atstās būtisku ietekmi uz ainavu, 2. variants šķērso Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, kā arī ziņojuma 240. – 241. lpp. norādīts, ka „Daugavas šķērsojums pa augsto tiltu – estakādi 2.un 3.variantā ir problemātisks, jo var izraisīt traucējumus Rīgas panorāmas uztveršanā. Tas ir pretrunā gan ar starptautisko likumdošanu, gan Latvijas likumu normām kultūras mantojuma aizsardzību”; 242 lp. norādīts „šādas grandiozas būves jāvērtē kā nepiemērotas un neatbilstošas Rīgas tradicionālajai videi, tās raksturam un vēsturiskajai attīstībai”, līdz ar to noslēguma ziņojumam jāpievieno Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vērtējums, prasības un norādījumi iepriekš minētajā kontekstā un noslēguma ziņojumā nepieciešamības gadījumā atbilstoši jāprecizē ietekmes novērtējums uz kultūras pieminekļiem un kultūrvēsturiskajiem objektiem, kā arī piedāvāto risinājumu atbilstība normatīvo aktu prasībām. Plānoto būvju vizuālās ietekmes areāla noteikšana dotu precīzāku un uzskatāmāku pamatu vērtējumu izdarīšanai.

19. Darba ziņojumā sniegtā informācija sniedz ļoti konspektīvu informāciju sabiedrībai par iespējamām izmaiņām pilsētas sabiedriskajā transportā, dzelzceļa satiksmē, citu satiksmes līdzekļu, tajā skaitā velotransporta un gājēju plūsmas organizēšanā, kā arī plānotajiem risinājumiem īpašumu un sabiedriski nozīmīgu objektu sasniedzamībai automaģistrāles būvniecības laikā. Līdz ar to ņemot vērā arī sabiedriskajā apspriešanā gūto informāciju, noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par potenciālajām riska vietām, kur varētu rasties nozīmīgas problēmas, kas varētu pasliktināt pilsētā vides apstākļus, kā arī par piekļuves iespēju netraucētu nodrošināšanu veselības un citām sabiedrībai nozīmīgām iestādēm un īpašumiem Ziemeļu transporta koridora būvniecības laikā un pēc tās pabeigšanas, sniedzot ieteikumus par galveno problēmsituāciju risināšanas iespējamiem variantiem.

20. Noslēguma ziņojumā atbilstoši pieejamās informācijas precizitātei būtu lietderīgi pievienot skarto īpašumu un nojaucamo ēku sarakstu visos variantos iespējami uzskatāmi papildinot ziņojuma 5. nodaļu.

21. Noslēguma ziņojumā 4.23. nodaļa „Paredzētās darbības limitējošo faktoru analīze” būtiski jāpapildina ar ziņojumā un šajā atzinumā minētajiem un sabiedriskajā apspriešanā konstatētajiem apstākļiem, kas varētu apgrūtināt vai ierobežot automaģistrāles būvniecību, piemēram, atbilstība Rīgas teritorijas plānojumam 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem, Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas šķērsošana, zemes īpašumu atpirkšana un sadalīšana, zemes lietojuma mērķu maiņa; atbilstība gaisa piesārņojuma, trokšņa, ainavu aizsardzības prasībām, applūšanas iespēju risks vai nepieņemami sarežģīti un dārgi inženiertehniskie risinājumi un jāsniedz vērtējums, kādas ir iespējamo vai konstatēto neatbilstību konsekvences un kādā veidā tās limitē vai kā citādi iespaido plānotās darbības realizāciju. Noslēguma ziņojumā jāizvērtē, kā normatīvajos aktos noteiktie ierobežojumi aizsargjoslās apgrūtina vai limitē paredzēto darbību.

22. Precizējot iepriekš minēto informāciju, nepieciešamības gadījumā jāpapildina ziņojuma nodaļa ”Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi” un citas ziņojuma sadaļas, t.sk. atbilstoši iepriekš minētajiem papildinājumiem un precizējumiem ziņojumā jāpapildina arī paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējuma sadaļa.

23. Ziņojuma nodaļu „Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums. Izvēlēta varianta pamatojums” jāprecizē atbilstoši citās nodaļās veiktajiem papildinājumiem un precizējumiem. Rekomendējam, ja tiek konstatēts, ka piedāvātās alternatīvas neatbilstu normatīvo aktu prasībām, ieteicami izvērtēšanai būtu citi risinājumi.

24. Jāizvērtē Valsts vides dienesta reģionālās vides pārvaldes prasības un noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāku informāciju par paredzētajiem pasākumiem automaģistrāles applūšanas novēršanai; paredzēto lietusūdens kanalizācijas sistēmu izvietošanu, to nepieciešamo jaudu pietiekamas lietusūdeņu attīrīšanas efektivitātes sasniegšanai; paredzēto ūdenstilpņu un ūdensteču aizsardzību no sala periodā ceļu un ielu kaisīšanai izmantotās sāls un tās maisījumiem, kā arī nepieciešamību izveidot apziņošanas kārtību nelaimes gadījumu (ceļu satiksmes negadījumu vai citu) laikā, lai novērstu masveida negadījumu izveidošanos”.

25. Noslēguma ziņojumā jānovērš šajā atzinumā norādītās darba ziņojuma neprecizitātes, jāpapildina to, kā arī rūpīgi jāizvērtē ekspertu atzinumus,

Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, kā arī ceļu būvniecības speciālistu, Sabiedriskās politikas centra „PROVIDUS”, AS „Krāsainie lējumi”, SIA „JSA Production”, SIA „CL”, SIA „VA Motors”, Rīgas RKF SIA „JUKAD” un iedzīvotāju vēstulēs sniegto informāciju un priekšlikumus, nepieciešamos labojumus iestrādājot noslēguma ziņojumā.

26. Jāpārskata un jāprecizē ziņojumā un pielikumos sniegtais kartogrāfiskais vai ilustratīvais materiāls un, iespējams, pārrakstīšanās kļūdas tekstā, piemēram:

- kartogrāfiskajam materiālam jāizvēlas atbilstošs mērogs, lai kartogrāfiskais materiāls būtu uzskatāms un nepārprotams, piemēram, 76.lpp. 3.23. att., 138 lpp.3.51.att. informācija ir ļoti grūti nolasāma,
- 2., 9. un 13. pielikumā sniegtā eksplikācija ir neviennozīmīga un daļēji nesakrīt ar ziņojuma tekstā vai attēlos sniegto informāciju (neveiksmīgi izvēlētas apzīmējumu krāsas, materiālu, tehnikas un montāžlaukumu novietojums sakrīt ar nelielu 2.Meža kapu teritoriju, kā arī nav saprotams, kurā vietā paredzēta tuneļa būvniecība, kurā tilta, kurā gadījumā saglabājas esošie tilti), it sevišķi attiecībā uz 3.variantu, pie tā šķērsojuma ar Austrumu maģistrāli,
- 171 lpp. norādītais gaisa masas plūsmas ātrums m^3/h prasa papildus skaidrojumus,
- 254 lpp. norādītais braukšanas ātrums ir 60 km/h, turpretī citur tekstā minēts 80 – 100 km/h,
- 290 lpp. norādītais būvniecības ilgums 2. un 3.variantā ir precizējams.

Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde. Vēlams noslēguma ziņojumam pievienot šā atzinuma un ekspertu, iedzīvotāju, uzņēmumu, sabiedrisko organizāciju un valsts institūciju atzinumu prasību izpildes pārskatu. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un novērtējums.

Noslēguma ziņojuma četri eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un Rīgas domē. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājas lapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 ”Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” prasībām Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam triju dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un Rīgas domē jāpublicē vismaz vienā vietējā laikrakstā informācija par sagatavoto noslēguma ziņojumu un vietu, kur ar to var iepazīties, interneta mājas lapas adresi, kurā pieejams noslēguma ziņojums, kā arī par to, ka ikviena persona 20 dienas pēc paziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojā rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukšēvics