



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA VALSTS BIROJS
Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 7321173; fakss: 7321049)

Rīgā

A t z i n u m s

**par Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma Rīgā ietekmes uz vidi
novērtējuma noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2006.gada 16.janvārim

Izdots paredzētās darbības ierosinātajam Rīgas Domei, kuras adrese:
Kr. Valdemāra ielā 3, Rīgā, LV – 1539, tālr. 7026001

Paredzētās darbības nosaukums: Daugavas jauna šķērsojuma izbūve Rīgā

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs: WS Atkins International, kura
adrese: Woodcote Grove, Ashley Road, Epsom, Surrey KT18 5BW,
Lielbritānija

1. Īss paredzētās darbības raksturojums

Lai samazinātu transporta plūsmu caur pilsētas centru, mazinātu un likvidētu satiksmes sastrēgumus, Rīgas Dome ir nolēmusi īstenot Daugavas jauna Ziemeļu šķērsojuma (tilts vai tunelis) ar pievedceļiem izveidi.

Šis atzinums sagatavots un izdots paredzētās darbības ierosinātajam Rīgas Domei, atbilstoši likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un 1999.gada 15.jūnija MK noteikumu Nr. 213 “Kārtība, kādā vērtējama ietekme uz vidi” prasībām, izvērtējot Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā iesniegto “Projekta izpēte jaunajam Daugavas šķērsojumam Rīgā” ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu.

Daugavas jauna šķērsojuma ietekmes uz vidi sākotnējā novērtējuma apspriede notika Rīgas Domē 1999.gada 21.decembrī, kurā piedalījās vairāk nekā 25 dalībnieki, ieskaitot ieinteresēto institūciju pārstāvjus.

Ietekmes uz vidi novērtējums Daugavas jauna šķērsojuma (tilts vai tunelis) ar pievedceļiem izveidei tika uzsākts 2000.gada 18.februārī, kad Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs, atbilstoši Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes veiktajam sākotnējam novērtējumam, pieņēma lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību Daugavas šķērsojuma projektam.

Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs, apkopojot ieinteresēto institūciju priekšlikumus un sabiedrības iesniegtos viedokļus, sagatavoja un 2000.gada 12.aprīlī izsniedza Rīgas Domei programmu ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu Daugavas jauna šķērsojuma ar pievedceļiem izveidei Rīgā sagatavoja WS Atkins International un 2002.gada septembrī iesniedza izvērtēšanai Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā.

Darba ziņojums bija pieejams iedzīvotājiem Rīgas Domē un Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā. Darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2002.gada 17.oktobrī Rīgas Domē. Darba ziņojuma izvērtēšanā Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs iesaistīja ekspertus un valsts institūcijas, kuru atzinumi, priekšlikumi un ierosinājumi ziņojuma uzlabošanai tika apkopoti un līdz ar Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja 2002.gada 31.oktobra atzinumu par darba ziņojumu nodoti paredzētās darbības ierosinātājam. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādītas prasības jautājumiem, kurus ziņojumā nepieciešams labot, papildināt vai precizēt, lai noslēguma ziņojums pilnībā atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām,

Ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanas laikā notika arī Daugavas jaunā šķērsojuma būvniecības ieceres publiskā apspriešana. Darba ziņojuma izstrādes laikā veiktās aptaujas, ko organizēja ziņojuma izstrādātāji, parāda, ka respondenti atzīst Daugavas jauna šķērsojuma nepieciešamību Rīgā.

Ņemot vērā IVN valsts biroja, ieinteresēto institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, noslēguma ziņojumā, salīdzinot ar darba ziņojumu, ir daudz papildinājumu un precizējumu. Kopumā ziņojumā iekļauts bagātīgs izpētes un faktu materiāls, kas raksturo jauno Daugavas šķērsojumu.

Jaunais šķērsojums plānots apmēram 2,5 km aiz Vanšu tilta Spilves-Bukultu ielas koridorā. Daugavas kreisajā krastā trase sākas no Kurzemes prospekta, virzās caur priežu mežu, smilšu kāpām, dzīvojamajiem rajoniem un mazdārziņu teritorijām uz Buļļu un Kleistu ielu krustojumu, šķērso Bolderājas dzelzceļa līniju, Spilves lidlauku un Daugavgrīvas ielu, tālāk virzās uz Daugavu. Daugava šķērsojuma vietā ir 400 m plata. Daugavas labajā krastā trase šķērso Rīgas Brīvostas teritoriju, Kaķasēkļa dambi, nelielu dzīvojamo namu rajonu Mazajā Vējzaķsalā, rūpnieciskās ražošanas teritorijas un dzelzceļa līniju, Ilzenes ielu, Ganību dambi, un virzās līdz Bukultu ielai. Šķērsojuma un pievedceļu kopgarums būs līdz 8 km, šķērsojuma platums 21-31 m, pievedceļu platums 21 m.

Sākotnēji Daugavas šķērsojumam tika izskatīti vairāki tehniskie risinājumi: iegremdēts tunelis, urbts tunelis, nostiprināts augsta līmeņa tilts, paceļams tilts.

Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā tika izvērtēti divi alternatīvi šķērsojuma risinājumi: nostiprināta augsta līmeņa tilta vai iegremdēta tuneļa būvniecība.

Plānots, ka tilts visā Daugavas platumā būs 50 m B.S. augsts, virs kuģu piestātnēm un vismaz 240 m attālumā no upes krasta 40 m B.S. augsts; lai netraucētu navigāciju un pieeju upes krastiem, paredzēts vismaz 460 m garš nepārtraukts tilta posms. Lai nodrošinātu piebraucamā ceļa slīpumu mazāku par 3%, Daugavas rietumu krastā nepieciešams līdz 2 km garš paaugstināts pievedceļš un austrumu krastā paaugstināts pievedceļš nepieciešams visas trases garumā (līdz pieslēgumam Bukultu ielai).

Savukārt tuneļa kopgarums ir plānots līdz 1280 m (t.sk., iegremdētā tuneļa daļa 775,5 m). Tuneļa brauktuves garenslīpums būs ne vairāk kā 4,5%, paredzētas trīs joslas katrā braukšanas virzienā, no kurām viena josla katrā virzienā kalpos kā satiksmes drošības josla. Tunelis paredzēts tikai autotransportam. Tuneļa betona elementu izgatavošanas laukumu plānots iekārtot Kundziņsalas ziemeļu daļā. Aprēķinātais Daugavā izņemamās grunts apjoms, lai izveidotu līdz 23 m dziļu un līdz 40 m platu tuneļa kanālu, ir līdz 500000 m³.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā apskatīti:

1. Trīs varianti Buļļu un Kleistu ielu krustojuma izveidei. Visas alternatīvas skars Imantas mežu. Variants Kleistu/ Buļļu I radītu vismazāko troksņa un gaisa kvalitātes pasliktināšanās ietekmi uz daudzdzīvokļu namiem un individuālajām dzīvojamām ēkām; variants Kleistu/ Buļļu II sadrumstalos meža masīvu, tieši skars un

virzīsies gar Lāčupīti, kas ietekmēs hidroloģisko režīmu; variants Kleistu/ Bulļu III radīs lielāko ietekmi uz daudzdzīvokļu namiem un individuālajām dzīvojamām ēkām, ietekmēs meža ekosistēmu un skars Lāčupīti.

2. Trīs varianti Spilves lidlauka šķērsojumam. Visi trases varianti šķērsos uzņēmējdarbībai un tehniskai darbībai izmantojamas teritorijas: variants Spilve I šķērsos lidaparātu nosēšanās laukumu un atradīsies vistālāk no dzīvojamām un rūpnieciskajām ēkām; variants Spilve II šķērsos lidlauku, lidostas noliktavu zonu un virzīsies gar lidostas galveno ēku; variants Spilve III atradīsies vistuvāk dzīvojamām un rūpnieciskajām ēkām. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā iekļautajai informācijai Spilves lidlauks nav iekļauts turpmākai izmantošanai ne Satiksmes, ne Aizsardzības ministrijas attīstības plānos.
3. Četri varianti trasei no Ilzenes ielas līdz Bukultu ielai. Visas alternatīvas skars pilsētas infrastruktūru, rūpniecības uzņēmumu teritorijas un ēkas, dzīvojamās ēkas, mazdārziņu teritorijas. Variants Ziemeļu I būs garākā trase (apmēram 2000 m), tā šķērsos rūpnieciskās teritorijas, autoceļus un sliežu ceļus, Vējzaķsalas grāvi, mazdārziņu teritorijas, skars dzīvojamās ēkas un tad pievienosies trases III un IV variantiem; variants Dienvidu II būs īsākā trase (apmēram 1200 m), tā šķērsos rūpnieciskās teritorijas, autoceļus un sliežu ceļus, mazdārziņu teritorijas un skars dzīvojamās ēkas; variants Bukultu iela III – šī trase pirms Ganību dambja atdalīsies no Dienvidu II trases un virzīsies gar Bukultu ielu, nešķērsojot dzelzceļu; variants Bukultu iela/ Skanstes iela IV atdalīsies no varianta Bukultu iela III un virzīsies pāri dzelzceļa līnijām un mazdārziņu teritorijām un pie Skanstes ielas pievienosies trašu variantiem Ziemeļu I un Dienvidu II.

Daugavas jauna šķērsojuma izbūve atslogos esošos tiltus un kopumā uzlabos transporta kustību Rīgas pilsētā. Lai Daugavas jauno šķērsojumu veiksmīgi iekļautu pilsētas transporta tīklā, jāatrisina jaunā šķērsojuma pievedceļu iesaiste esošajā un plānotajā pilsētas maģistrāļu sistēmā (jau šobrīd problemātiskās dzelzceļa pārbrauktuves pie Sarkandaugavas un Imantas stacijām, kā arī Bolderājas dzelzceļa šķērsojums un iespējamie sastrēgumi Bukultu-Duntes, Ganību dambja-Duntes vai Zirņu-Skanstes un Kr.Valdemāra ielu krustojumos).

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā iekļautajai informācijai trase šķērsos daudzus zemes īpašumus – Rīgas pilsētas,

valsts, ostas, privātos - līdz ar to būtiska būs darbības ierosinātāja spēja rast kompromisu un vienoties ar īpašniekiem, lai realizētu paredzēto darbību.

2. Izvērtētā dokumentācija

- Rīgas Domes pieteikums Daugavas jaunā šķērsojuma ietekmes uz vidi novērtējumam – 10 lp.,
- Programma Daugavas jaunā šķērsojuma (tilts vai tunelis) ar pievedceļiem ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam – 5 lp.,
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums “Projekta izpēte jaunajam Daugavas šķērsojumam Rīgā” – 1 sējums, 312 lpp.,
- IVN valsts biroja atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu “Projekta izpēte jaunajam Daugavas šķērsojumam Rīgā” 4 lp.,
- Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 36 lp.,
- Jūras vides pārvaldes atsauksme par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lp.,
- Sabiedrības pārstāvju atsauksmes un ierosinājumi – 7 lp.,
- Ekspertu apspriedes protokols – 6 lp.,
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols – 3 lp.,
- Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums “Projekta izpēte jaunajam Daugavas šķērsojumam Rīgā” – 1 sējums, 326 lpp.,
- Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 20 lp.

3. Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja lēmums

Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs, izvērtējot un salīdzinot piedāvātos alternatīvos risinājumus jaunajam Daugavas Ziemeļu šķērsojumam - nostiprināts augsta līmeņa tilts vai iegremdēts tunelis, uzskata, ka no vides aizsardzības viedokļa abi izskatītie Daugavas šķērsojuma varianti ir līdzīgi. Vienlaikus jāatzīmē, ka katram no tiem ir savas priekšrocības un trūkumi.

Jebkura varianta realizācija ne tikai uzlabos satiksmi Rīgas pilsētā, bet arī samazinās gaisa piesārņojumu, troksni un ceļu satiksmes negadījumu iespējamību Rīgā kopumā. Neraugoties uz to, nepieciešams turpināt darbu satiksmes optimizēšanai šķērsojuma

pievedceļos, lai maksimāli samazinātu sastrēgumu veidošanos un ar to saistīto gaisa piesārņojumu.

Tunēļa būvniecības laikā tiks ietekmēti Daugavas ūdens kvalitāte un zivsaimnieciskie resursi; ievērojams ir aprēķinātais Daugavā izņemamās un uz jūras zemūdens izgāztuvi pārvietojamais grunts apjoms; tunelis paredzēts tikai autotransportam; ekspluatējot tuneli, jāievēro stingri noteikumi lieltgabarieta, smagsvara un bīstamo kravu autopārvadājumos; nepieciešams speciāls laukums tunēļa betona elementu izgatavošanai. Tunēļa priekšrocības ir tās, ka satiksmi praktiski neietekmē klimatiskie apstākļi; jāizbūvē īsāki piebraucamie ceļi; vienkāršāka ir tunēļa iekļaušana pilsētas transporta tīklā; mazāka ietekme uz ostas darbību gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā.

Savukārt tiltam nepieciešams izbūvēt augstus un garus piebraucamos ceļus, kuriem būs paliekoša ietekme uz apkārtnes teritorijas ainavu; satiksmi būtiski ietekmēs klimatiskie apstākļi; sarežģīta tilta iekļaušana pilsētas transporta tīklā Daugavas labajā krastā. Tilta priekšrocības ir tās, ka, veidojot garu nepārtrauktu tilta posmu, būvniecības laikā praktiski netiek ietekmēta Daugavas ūdens kvalitāte un zivsaimnieciskie resursi; tilts ir drošāks bīstamu kravu pārvadāšanai.

Izvērtējot un salīdzinot piedāvātos iespējamos variantus Buļļu un Kleistu ielu krustojuma izveidei, Spilves lidlauka šķērsojumam un trases novietnei no Ilzenes ielas līdz Bukultu ielai, Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs uzskata, ka priekšroka dodama variantiem, kuri radītu vismazāko trokšņa un gaisa kvalitātes ietekmi uz jutīgām teritorijām (daudzdzīvokļu nami un individuālās ēkas Imantā, dzīvojamie nami Buļļu un Daugavgrīvas ielās, dzīvojamās ēkas Mazajā Vējzaķsalā, slimnīcas Duntē ielā); mazāk skartu meža masīvu un citus biotopus; neskartu Lāčupīti, kurā nonāk apkārtējās teritorijas virszemes noteces ūdeņi. Līdz ar to, no vides aizsardzības viedokļa piemērotākie ir Buļļu un Kleistu ielu krustojuma izveidei variants Buļļu/ Kleistu I, Spilves lidlauka šķērsojumam variants Spilve I un trases novietnei no Ilzenes ielas līdz Bukultu ielai Dienvidu II variants.

Pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs rekomendē Rīgas Domei Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma projekta turpmāko izstrādi.

4. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

- Darbības ierosinātajam jānodrošina akceptētā Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma un pievedceļu (arī ceļa ekspluatācijas aizsargjoslas, kas nosakāma kā īpašuma aprobežojums) iekļaušanu teritorijas plānojumā.
- Pēc pašvaldības lēmuma akceptēt Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma izveidi Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi.
- Meža zemes transformācija jāveic atbilstoši MK 2001.gada 27.februāra noteikumiem Nr.94 “Meža zemes transformācijas kārtība”.
- Turpmākajā darbā jāprecizē īpaši aizsargājamās sugas un biotopi, zaudējumu atlīdzību par īpaši aizsargājamo sugu indivīdu un biotopu iznīcināšanu vai bojāšanu veicot atbilstoši MK 2001.gada 13.marta noteikumu Nr. 117 prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas pasākumi jāsaskaņo Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē.
- Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar MK 2001.gada 8.maija noteikumu Nr.118 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība” prasībām.
- Būvdarbu gaitā jānodrošina virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Daugavā izņemamās grunts pārvietošanas nosacījumi uz jūras zemūdens izgāztuvi jāsaskaņo Jūras vides pārvaldē.
- Projektējot pievedceļus, jāizstrādā pasākumi gaisa piesārņojuma negatīvās ietekmes samazināšanai dzīvojamo rajonu un atsevišķu dzīvojamo ēku, kā arī slimnīcu tuvumā, lai nodrošinātu spēkā esošo gaisa kvalitātes robežlielumu prasības.

- Turpmākajā projektēšanā jādetalizē pasākumi trokšņa un vibrācijas izplatības ierobežošanai dzīvojamo un sabiedrisko ēku tuvumā, lai ievērotu spēkā esošo normatīvo aktu prasības.
- Tuneļa varianta izvēles gadījumā, turpmākā projektēšanā, lai pamatotu ventilācijas sistēmu parametru izvēli, jānosaka piesārņojošo vielu emisijas daudzumi un jāveic emisijas izkliedes aprēķinus.
- Turpmākajā projektēšanā jāprecizē piesārņotās grunts un piesārņoto pazemes ūdeņu vietas Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma pievedceļu trasē un veicamos pasākumus atbilstoši likuma “Par piesārņojumu” un 2001.gada 20.novembra MK noteikumu Nr.483 “Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrēšanas kārtība” prasībām.
- Tehniskajā projektā jāiekļauj risinājumi Daugavas jaunā Ziemeļu šķērsojuma pievedceļu trasē izņemamās stipri piesārņotās grunts (līdz 3000 m³) deponēšanai.
- Turpmākajā projektēšanā jāizstrādā pasākumu un rīcības plānus avāriju (nevēlamu notikumu) gadījumiem tunelī.

Biroja direktora vietnieks

A. Lukšēvics

2003.gada 16.janvārī.