

Rīgā

## **Atzinums Nr. 10**

**par jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga") ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2014.gada 8.novembrim.

### **Paredzētās darbības ierosinātājs:**

VAS "Latvijas Dzelzceļš", reģistrācijas Nr.40003032065, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1547, tālr.67232264.

### **Ziņojuma izstrādātājs:**

SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", reģistrācijas Nr.40003374818, adrese: Skolas ielā 10 - 8, Rīgā, LV – 1010, tālrunis 67242411, sadarbībā ar SIA "Konstruktionsgruppe Bauen Latvija", SIA "AC Konsultācijas", Konstruktionsgruppe Bauen AG Kempten un EPG Eisenbahn-und Bauplanungs - Gesellschaft mbH Erfurt.

### **Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojā):**

- 2011.gada 20.jūnijā iesniegts jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga") ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums.
- 2011.gada 16.septembrī iesniegti SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" sagatavotie papildinājumi un labojumi Ziņojuma aktuālajā versijā.
- 2011.gada 17.oktobrī iesniegta SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" sagatavotā papildus informācija Ziņojuma aktuālajai versijai.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

### **1. Paredzētās darbības nosaukums:**

Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga"), izbūvējot pieslēgumus esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums gan Rīgas, gan Tukuma virzienos. Projekta ietvaros netiks risināti iekšējo dzelzceļa pievedceļu jautājumi starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijā, jo tas nav VAS "Latvijas Dzelzceļš" kompetencē.

### **2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:**

Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā no esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija līdz starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai.

### **3. Īss paredzētās darbības raksturojums:**

Ietekmes uz vidi novērtējums jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecībai Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā tika uzsākts 2010.gada 30.jūlijā, kad Birojs,

izskatot VAS "Latvijas Dzelzceļš" 2010.gada 22.jūlija vēstuli Nr.DA-3/199 un tai pievienoto Iesniegumu par paredzēto darbību, pieņēma lēmumu Nr.221 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma "Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams" 9.punktu. 2010.gada 13.oktobrī tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētajai darbībai.

### **3.1. Esošā situācija un paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:**

- 3.1.1. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam laika posmā no 2004.gada līdz 2009.gadam starptautiskās lidostas "Rīga" darbībā bija vērojams straujš attīstības kāpums. 2005.gadā tika apkalpoti 1,9 miljoni pasažieru, kas bija par 77,1% vairāk kā 2004.gadā, 2009.gadā jau tika apkalpoti 4 miljoni, bet 2010.gadā – aptuveni 4,7 miljoni pasažieru. Prognozes liecina, ka 2020.gadā varētu tikt apkalpoti līdz 8 miljoniem pasažieru.
- 3.1.2. Lai no pilsētas centra sasniegtu starptautisko lidostu "Rīga", jāšķērso Daugava. Tālāk satiksme virzās pa K.Ulmaņa gatvi un autoceļu P133 (lidostas pievedceļš). Otrpus lidostas teritorijai virzās autoceļš A5 (Rīgas apvedceļš), taču tam nav tieša savienojuma ar lidostu.
- 3.1.3. Patlaban starptautiskā lidosta "Rīga" ir sasniedzama ar 22.maršruta autobusu (Centrs – lidosta "Rīga"), 241.mikroautobusu (Centrs – lidosta "Rīga"), kā arī ar atsevišķu viesnīcu autobusiem. Brauciena ilgums – aptuveni 30 minūtes. Lidostas attīstība nosaka nepieciešamību plānot dažādu transporta veidu, tai skaitā dzelzceļa, savstarpēju savietojamību, lai nodrošinātu ērtu pasažieru nokļūšanu uz/no starptautiskās lidostas "Rīga". Kā norādīts Ziņojumā, palielinoties vilcienu reisu skaitam, to izmantos plašāka iedzīvotāju daļa un sagaidāma transporta lietošanas paradumu maiņa par labu vilcienam. Dzelzceļa līnijas izbūvei ir rezervēta teritorija un iekļauta Rīgas pilsētas attīstības plānā, taču nepieciešami izvietojuma precizējumi un grozījumi. Jāatzīmē, ka Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā kā iespējamie risinājumi turpmākai sabiedriskā transporta attīstībai, lai sasniegtu starptautisko lidostu "Rīga", minēti dzelzceļš vai tramvaja līnija, taču detalizētāks vērtējums par iespējamā dzelzceļa izbūvi Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā nav veikts. Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna Vides pārskata projektā norādīts, ka pasažieru plūsma no lidostas ir nepietiekama, lai izmantotu dzelzceļa līniju ar bieži kursējošiem vilcieniem. Līdz ar to vilcienu līnijas iespējamā izbūve (un gads) atkarīga no pasažieru plūsmas attīstības starptautiskajā lidostā "Rīga". Jāatzīmē, ka arī tramvaja līnijas izbūvei uz/no starptautiskās lidostas "Rīga" ietekmes uz vidi novērtējums pagaidām nav veikts un nav detalizēti salīdzināti dzelzceļa un tramvaja līnijas varianti.
- 3.1.5. Ziņojumā tiek piedāvātas šādas paredzētās darbības alternatīvas:
  - 1.alternatīva – plānotā dzelzceļa līnija ir elektrificēta un pārvadājumu nodrošināšanai tiek izmantoti elektrovilcieni. Nepieciešamības un ārkārtas gadījumos iespējama arī dīzeļvilkmes dzelzceļa ritošo sastāvu izmantošana. Paredzēta dzelzceļa zemes klātnes un ūdens novadsistēmas būvniecība, SCB (signalizācija, centralizācija, bloķēšana), telekomunikāciju un energoapgādes sistēmu būvniecība, kontakttīkla un tā energoapgādes sistēmas izbūve, dzelzceļa pārvada pār K.Ulmaņa gatvi, citu mazo inženierbūvju un dzelzceļa pārbrauktu vju izbūve.

- 2.alternatīva – plānotā dzelzceļa līnija nav elektrificēta un pārvadājumu nodrošināšanai tiek izmantoti dīzeļvilcieni. Paredzēta dzelzceļa zemes klātnes un ūdens novadsistēmas būvniecība, SCB (signalizācija, centralizācija, bloķēšana), telekomunikāciju un energoapgādes sistēmu būvniecība, dzelzceļa pārvada pār K.Ulmaņa gatvi, citu mazo inženierbūvju un dzelzceļa pārbrauktu vju izbūve.

Zemes klātnes izbūve paredzēta diviem sliežu ceļiem, bet abos alternatīvajos risinājumos sākotnēji plānots izbūvēt vienu sliežu ceļu ar iespēju nākotnē izbūvēt otru. Plānotais sliežu ceļa platums 1520 mm, uzbēruma pamatnes platumu 10,15 m (minimālais) un 12,50 m (maksimālais), uzbēruma minimālais augstums 0,70 m un maksimālais augstums 6,60 m (pirms dzelzceļa pārvada).

### **3.2. Paredzētās darbības atrašanās vietas raksturojums:**

- 3.2.1. No esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija paredzēts izbūvēt publiskās lietošanas dzelzceļa līniju diviem sliežu ceļiem līdz starptautiskās lidostas “Rīga” teritorijai. Dzelzceļa līnija Rīgas virzienā paredzēta Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajās sarkano līniju robežās. Dzelzceļa līnijas atzars Jūrmalas virzienā neatbilst Rīgas pilsētas attīstības plānam. Ziņojumā norādīts, ka atzara Jūrmalas virzienā izvietošana atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajam tehniski ir ļoti sarežģīta un pārāk mazā pieslēguma rādiusa dēļ praktiski nav īstenojama. Minēto faktoru dēļ šī alternatīva ietekmes uz vidi novērtējumā netika vērtēta. Izvērtētā varianta Jūrmalas virzienā pieslēguma rādiuss tika palielināts līdz 500 m.
- 3.2.2. Ziņojumā norādīts, ka plānotās dzelzceļa līnijas šķērsos Čuguna ielu, kas virzās paralēli dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums, tālāk virzīsies pa nelielu dabas pamatnes teritoriju, aizaugušām pļavām un mazstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju, šķērsos K.Ulmaņa gatvi, Gaviezes ielu ar tai piegulošo mazstāvu dzīvojamo apbūvi (Rīgas virziena atzars) un Ciema ielu (Jūrmalas virziena atzars), abiem atzariem savienojoties, tie virzīsies pa teritoriju ar daļēji pamestiem vai pamestiem dārziņiem, purvainu mežu un aptuveni 600 m garā posmā šķērsos Mūkupurva austrumu malu. Ziņojumā norādīts, ka šai posmā aptuveni 12 m platumā un 2 m dziļumā būs jāizņem purva augsne, kuras apjoms būs aptuveni 14,4 tūkstoši m<sup>3</sup>. Pie lidostas dzelzceļa līnija šķērsos mitras dabas pamatnes teritorijas ar krūmājiem un niedrājiem. Vēsturiski paredzētās darbības vietas apkārtnē ir bijušas purvainas un pārmitras teritorijas, kas, Rīgai izplešoties, pamazām pārveidotas. Pēc meliorācijas sistēmu ierīkošanas izbūvēta gan starptautiskās lidostas “Rīga” infrastruktūra, gan mazdārziņu teritorijas, taču joprojām pārmitras teritorijas sastopamas gan pie Čuguna ielas, gan ap Mūkupurvu, gan pie starptautiskās lidostas “Rīga”.
- 3.2.3. Atbilstoši Ziņojumam kopumā plānotā dzelzceļa līnija šķērsos: Čuguna ielu, kas virzās paralēli dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums, divās vietās; Platones ielu; Ciema ielu; Gaviezes ielu posmā no Čuguna ielas līdz K.Ulmaņa gatvei; K.Ulmaņa gatvi divās vietās; Gaviezes ielu posmā no K.Ulmaņa gatves līdz Mežmalas ielai; Mūkupurva ielu un Gramzdas ielu.
- 3.2.4. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnija šķērsos 58 īpašumus, no kuriem 30 pieder privātpersonām, 7 - juridiskām personām, 7 – valstij un 14 – pašvaldībai.
- 3.2.5. Ziņojumā norādīts, ka no plānotās dzelzceļa līnijas tuvākā dzīvojamā ēka atrodas aptuveni 3 m attālumā. Kopumā jāatsavina 26 ēkas, no kurām 3 (ēkas kadastra

- apzīmējums 01000820332003, 01000820599002, 01000820417001) atrodas dzelzceļa aizsargjoslā.
- 3.2.6. Objekta izbūvei nepieciešama zemes lietošanas veida maiņa aptuveni 20,7 ha platībā. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnija būs vietējās nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iecirknis un tās ekspluatācijas aizsargjoslas platums 25 m katrā pusē no malējās sliedes.
  - 3.2.7. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam plānotā dzelzceļa līnija šķērso aizsargjoslu gar dažāda sprieguma elektrisko tīklu gaisvadu līnijām, aizsargjoslu ap gāzesvadiem, aizsargjoslu gar elektronisko sakaru tīkliem.
  - 3.2.8. Ziņojumā norādīts, ka dzelzceļa posmā Rīga Pasažieru – Torņakalns – Zaslauks - Priedaine maksimālā caurlaides spēja ir 286 vilcienu pāri diennaktī vai 12 vilcienu pāri stundā. Atbilstoši šī brīža vilcienu kustības grafikam, iecirknī Rīga Pasažieru – Torņakalns dienas laikā ir brīvi 6 vilcienu pāri (lidostas apkalpošanai plānoti 4 vilcienu pāri), bet nakts stundās 8 vilcienu pāri (lidostas apkalpošanai plānoti 2 vilcienu pāri). Iecirkņos Torņakalns – Zaslauks un Zaslauks – Priedaine atbilstoši šī brīža vilcienu kustības grafikam dienas laikā ir brīvi 8 vilcienu pāri, bet nakts stundās 10 vilcienu pāri. Ziņojumā norādīts, ka aprēķinos ir ņemts vērā Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamais pārvadājumu apjoms (16,7 vilcienu pāri diennaktī), kas plānots pēc stacijas Bolderāja – 1 rekonstrukcijas un stacijas Bolderāja – 2 būvniecības. 2011.gada 17.oktobrī iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka esošā dzelzceļa iecirkņa Torņakalns – Zaslauks – Priedaine maksimālā pieļaujamā noslodze ir 229 vilcieni diennaktī katrā virzienā un šobrīd iecirkņa noslodze sasniedz aptuveni 28% no maksimāli pieļaujamās. Realizējot plānotās darbības, iecirkņa noslodze tiek prognozēta līdz 64% no maksimāli pieļaujamās. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, kursējot vilcieniem uz starptautisko lidostu “Rīga”, dienas maksimuma stundās (ap plkst. 8 un plkst. 17) tiks sasniegta maksimālā dzelzceļa posma caurlaides spēja, taču nekādi papildus pasākumi posma caurlaidības palielināšanai nav nepieciešami.
  - 3.2.9. Dzelzceļa posmā no Rīgas līdz Imantai ir divas 1.kategorijas dzelzceļa pārbrauktuves – Liepājas un Zolitūdes ielu.
  - 3.2.10. Ziņojumā norādīts, ka šķērsojamais Mūkupurvs savulaik ir bijis augstā un pārejas tipa purvs, taču lidostas skrejceļu un citu teritoriju apbūves laikā ir izveidota plaša meliorācijas sistēma, lai nosusinātu apkārtnes teritorijas, kas ievērojami ir ietekmējusi arī Mūkupurvu. Mūkupurvā kādreiz tika iegūta arī kūdra. Purva ūdeņu dabiskā notece notiek pa Lāčupīti un Hapaka grāvi. Ziņojumā norādīts, ka VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” patlaban ir uzsākusi meliorācijas sistēmas rekonstrukcijas projekta realizāciju.
  - 3.2.11. Ziņojumā norādīts, ka plānotā dzelzceļa līnija nešķērsos nevienu dabīgo ūdensteci, taču tās tiešā tuvumā atrodas atsevišķas vaļējas meliorācijas sistēmas.
  - 3.2.12. Atbilstoši norādītajam gruntsūdens līmenis teritorijā iegūļ 0,6 līdz 0,7 m no zemes virsmas.
  - 3.2.13. Paredzētās darbības vietai tuvākā ūdensgūtne, kas atrodas starp dzelzceļa līniju Rīga – Tukums un autoceļu A10 Rīga – Ventspils, ir Babītes novada Babītē. Ziņojumā norādīts, ka, izbūvējot jauno dzelzceļa līnijas pieslēgumu Jūrmalas virzienā, būvdarbi iespējami ūdensgūtnes ķīmiskās aizsargjoslas tuvumā. Ietekme uz starptautiskās lidostas “Rīga” tuvumā esošo objektu ūdens apgādes urbumiem netiek prognozēta, jo urbumi neatrodas paredzētās darbības tiešā tuvumā. Privātmāju ūdensapgādei paredzētās darbības teritorijā tiek izmantoti individuāli urbumi vai akas. Ziņojumā norādīts, ka būvniecības darbi netiek plānoti dziļāk par

- 2 m no zemes virsmas, līdz ar to netiek prognozēta nelabvēlīga ietekme uz gruntsūdens horizontiem, ko izmanto dzeramā ūdens ieguvei.
- 3.2.14. Atbilstoši Ziņojumam plānotie būvdarbi tieši ietekmēs kvartāra augšējos horizontus, pazemes ūdens horizonti ir vidēji labi aizsargāti un ietekme uz artēziskā ūdens kvalitāti netiek prognozēta.
- 3.2.15. Ziņojumā norādīts, ka plānotā dzelzceļa līnija nešķērso nevienu vietējas vai valsts nozīmes īpaši aizsargājamu objektu vai teritoriju, šādi objekti vai teritorijas neatrodas plānotās trases tiešā tuvumā. Par lokālas nozīmes augu sugu izplatīšanas centriem uzskatāmi dažādā pakāpē aizaugošie zālāji, Mūkupurvs un tā tuvākā apkārtnē, kā arī mitrzeme pētāmās teritorijas dienvidaustrumu malā. Ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības vietas apkārtnes dabas vērtību raksturošanai 2010.gada augustā - septembrī tika veikta teritorijas apsekošana aptuveni 100 m uz katru pusi no paredzētās darbības koridora. Ziņojumā norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros pētītā Mūkupurva daļa nav atzīstama par dabisku augsto purvu izcilā kvalitātē. Mūkupurvu ietver ievērojamā apjomā susināti meži. Lai arī purvā ir veikta kūdras ieguve un plaši meliorācijas darbi, tas saglabājis biotopam raksturīgās funkcijas un augu sabiedrības. Purvam raksturīgs izteikts sfagnu ciņu mikroreljefs un sezonāli augsts ūdenslīmenis. Būtiski ietekmētās susinātās, mežu un purva malu platībās vietām sastopamas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 2.pielikumā iekļautās sugas - gada staipeknis - audzes. Gada staipeknis pētāmajā teritorijā veido plašas, vitālas audzes vairāk kā 2 ha platībā. Plānotā trase nešķērso un neatrodas atradņu tiešā tuvumā. Ziņojumā norādīts, ka konkrētās atradnes nav uzskatāmas par sugas etalonatradnēm, taču tām ir lokāla nozīme. Kopumā Latvijā gada staipekņiem zināmas vairāk kā 100 atradnes. Nosusināšanas ietekmē purvs aizaug ar parasto priedi, sila virsi, purva vaivariņu, vietām – parasto apsi un alksni. Salīdzinoši nelielās platībās ir saglabājušies nepietiekoši apsaimniekoti zālāji, kas pieskaitāmi ciņusmilgas pļavām, kuru ievērojamu daļu klāj kārkli un alksņi, un mitri zālāji ar nabadzīgu augu sugu sastāvu un neizteiktām veģetācijas telpiskajām struktūrām. Pētāmajā teritorijā (Rīgas virziena pieslēgums) nosacīti nodalāms viens biotops – pļavas un ganības auglīgās un mēreni auglīgās augsnēs mijas ar ābeļu grupām, kura vienā punktā – zālājā - konstatēta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā iekļautā sugu – plankumainā dzegužpirstīte (4 vidējas vitalitātes eksemplāri aptuveni 5 m<sup>2</sup> platībā). Plānotā trase nešķērso sugas atradni, bet atrodas tās tiešā tuvumā. Ziņojumā norādīts, ka konkrētā atradne nav uzskatāma par sugas etalonatradni, taču tai ir lokāla nozīme. Kopumā Latvijā plankumainajai dzegužpirstītei zināmas vairāk kā 100 atradnes. Pētāmajā teritorijā sporādiski, izklaidus susinātajos mežos purva malās konstatētas atsevišķas Fuksa dzegužpirstītes atradnes ar 1 līdz diviem vidējas vitalitātes eksemplāriem. Plānotā trase nešķērso platības, kur suga konstatēta, bet atrodas to tuvumā. Ziņojumā norādīts, ka konkrētās atradnes nav uzskatāmas par sugas etalonatradnēm, taču tām ir lokāla nozīme. Kopumā Latvijā Fuksa dzegužpirstītei zināmas vairāk kā 100 atradnes. Ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības teritorijā (Jūrmalas atzars) sastopams ilgstoši neapsaimniekots parkveida zālājs ar bioloģiski vecu lapkoku – parastā ozola, kļavu un atsevišķu bērzu un melnalkšņu grupām. Ilgstoši neapsaimniekojot, zālājs aizaug ar kārkliem, parasto pīlādzi, parasto apsi u.c. Lakstaugu stāvā dominē slotiņu ciesa, parastā kamolzāle,

parastā ciņusmilga, podagras gārša, birztalu veronika, pļavas timotiņš, Kanādas zeltgalvīte, vietām – vilkakūla, daudz dižtīteņu u.c. sugas. Visi pētāmajā teritorijā esošie zālāji netiek atbilstoši apsaimniekoti (regulāri pļauti vai noganīti). Zemsedzē izveidots daudz taku un atrodami sadzīves atkritumi. Ziņojumā norādīts, ka īpaši aizsargājamie zālāju biotopi paredzētās darbības teritorijā sastopami nelielās platībās un netiek atbilstoši apsaimniekoti, biotopu stāvoklis neatbilst to labvēlīgam aizsardzības statusam. Plānotajai darbībai tuvākā Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorija – dabas parks “Beberbeķi” atrodas aptuveni 0,2 līdz 3 km attālumā uz ziemeļrietumiem, rietumiem un dienvidrietumiem. Dabas parka “Beberbeķi” dibināšanas mērķis ir aizsargāt bioloģiski vērtīgus priežu mežus. Tā ir nozīmīga vieta iedzīvotāju rekreācijai.

- 3.2.16. Paredzētās darbības teritorijā un tās apkārtnē neatrodas ainaviski aizsargājamas teritorijas, Rīgas pilsētai tipiskas un unikālas ainavas. Ziņojumā norādīts, ka 2010.gadā Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un dabas zinātņu fakultāte veikusi Rīgas pilsētas ainavu izpēti Mūkupurva un tam piegulošās mežu teritorijas. Izpētē nav konstatētas vizuāli un kultūrvēsturiski augstvērtīgas ainavas. Plānotās dzelzceļa trases vietā un tās apkārtnē esošās dārziņu teritorijas atzīmētas kā degradējošas ainavu telpas. Reģionālā mērogā plānotā dzelzceļa līnija iekļausies urbanizētā ainavā, pamatā šķērsojot antropogēni pārveidotas un būtiski ietekmētas dabas pamatnes teritorijas. Paredzētās darbības vietas ainavu pieejamība ir salīdzinoši zema, jo teritorijai var piekļūt tikai pa nelielām, lokālas nozīmes ielām. Savukārt K.Ulmaņa gatve sašķel teritorijas ainavu telpu. Kopumā plānotās darbības apkārtnē vērojamas galvenokārt urbanizētai pilsētvidei ierastas ainas – transporta koridori ar intensīvu satiksmi, mazstāvu dzīvojamā apbūve, mazdārziņi, meži, krūmāji, sabiedriskās un darījumu iestāžu apbūve. Lokāla mēroga vizuāli pievilcīgi ainavu elementi ir atsevišķi augošs ozols starp dzelzceļa līniju Rīga – Tukums un K.Ulmaņa gatvi, Mūkupurvam dienvidos piegulošās meža teritorijas, ūdenstilpe pie starptautiskās lidostas “Rīga”, atsevišķas savrupmājas un viensētas. Savukārt pamestie dārziņi, atkritumu kaudzes pie Gaviezes un Čuguna ielām, pļavu un mežmalu aizaugšana pieskaitāmas pie degradētām ainavām. Kopumā, lai gan dabiskās ainavu telpas savulaik stipri ietekmētas, tās joprojām ir Rīgas pilsētas ekoloģiskās struktūras elementi, kas nodrošina ekoloģiskā koridora funkcijas, lai gan pastāvīgā lidmašīnu satiksme rada ievērojamus traucējumus dzīvniekiem, taču ar laiku tie ir piemērojušies.

- 3.2.17. Paredzētās darbības vietai tuvākais valsts aizsardzībā esošs vietējās nozīmes arhitektūras piemineklis - Anniņmuižas dzīvojamā ēka – atrodas aptuveni 1,2 km attālumā. Aptuveni 0,5 km no paredzētās darbības vietas pie Amatniecības vidusskolas atrodas Mēra kapi - mākslīgi uzbūvēts 1,5 m augsts taisnstūra formas uzkalns, kam apkārt izveidots aizsarggrāvis. Objekts nav valsts aizsardzībā.

### **3.3. Plānotās dzelzceļa līnijas, autoceļu un ielu šķērsojumu raksturojums:**

- 3.3.1. Plānotās dzelzceļa līnijas garums ir aptuveni 2,3 km. Sliežu ceļa platums 1520 mm, plānotais balasta prizmas platums 7,30 m. Izbūvei paredzēts izmantot dzelzsbetona gulšņus ar elastīgiem sliežu stiprinājumiem. Dzelzceļa uzbūruma maksimālais platums 12,50 m, minimālais augstums 0,70 m un maksimālais augstums 6,60 m.
- 3.3.2. Plānotās dzelzceļa līnijas ekspluatācijas aizsargjoslas platums 25 m katrā pusē no malējās sliedes.

- 3.3.3. Plānots, ka Rīgas pasažieru stacijas virzienā dienā un vakarā stundas laikā turp/atpakaļ pa dzelzceļa līniju pārvietosies 48 vagoni (8 sastāvi), bet naktī stundas laikā 24 vagoni (4 sastāvi). Savukārt pa atzaru Jūrmalas virzienā dienā un vakarā stundas laikā turp/atpakaļ pārvietosies 12 vagoni (2 sastāvi), bet naktī stundas laikā 6 vagoni (1 sastāvs). Plānots, ka vilcieni kursēs ne retāk kā ik pēc 20 minūtēm.
- 3.3.4. Vidējais vilcienu kustības ātrums plānots 60 km/h.
- 3.3.5. Ziņojumā norādīts, ka plānotā dzelzceļa līnija paredzēta tikai pasažieru pārvadājumiem. Veiktās prognozes liecina, ka jauno dzelzceļa līniju pirmajos ekspluatācijas gados (2020.gads) varētu izmantot vidēji dienā 3800 pasažieri un 1760 lidostas darbinieki, bet turpmākajos 20 gados līdz 11000 pasažieriem dienā.
- 3.3.6. Čuguna ielas šķērsojumus paredzēts aprīkot ar vienlīmeņa, regulējamām, neapsargātām pārbrauktuvēm, kurās satiksmi regulē dzelzceļa pārbrauktuves luksoforu signalizācija, kas nodrošina pārbrauktuves slēgšanu autotransporta kustībai vilciena tuvošanās laikā. Izbūvējot dzelzceļa atzaru Rīgas virzienā, paredzēts slēgt Platones ielas pieslēgums Čuguna ielai. Ciema ielas un dzelzceļa šķērsojumu paredzēts izbūvēt divos līmeņos, kurā sliežu ceļa uzbērums varētu sasniegt 6 m augstumu. Gaviezes ielas posmā no Čuguna ielas līdz K.Ulmaņa gatvei dzelzceļa šķērsojumu paredzēts izbūvēt divos līmeņos, kurā sliežu ceļa uzbērums varētu sasniegt 6 m augstumu. K.Ulmaņa gatves (autoceļa A10 Rīga – Ventpils) šķērsojumam paredzēts izbūvēt divus dzelzceļa pārvadus, no kuriem Rīgas virziena pārvada garums būtu aptuveni 47 m, bet Jūrmalas virziena – 66 m; pārvada augstums garantēs kravas automobiļa ar augstumu 5 m drošu izbraukšanu zem pārvada. Gaviezes ielas posmā no K.Ulmaņa gatves līdz Mežmalas ielai dzelzceļa šķērsojumu paredzēts izbūvēt divos līmeņos kā Ciema ielā. Mūkupurva ielas un Gramzdas ielas šķērsojumi paredzēti viena līmeņa ar regulējamām, neapsargātām pārbrauktuvēm, kurās satiksmi regulē dzelzceļa pārbrauktuves luksoforu signalizācija, kas nodrošina pārbrauktuves slēgšanu autotransporta kustībai vilciena tuvošanās laikā (līdzīgi kā Čuguna ielā).
- 3.3.7. Dzelzceļa pārbrauktuves paredzēts aprīkot ar atstarojošiem signālstabiņiem, ceļa zīmēm un horizontālajiem pārbrauktuves krāsojumiem, kā arī apgaismot.

#### **3.4. Plānotās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:**

- 3.4.1. Ziņojumā norādīts, ka ātrākais projekta realizācijas termiņš ir 2020.gada (būvprojekta izstrādei nepieciešami aptuveni 2 gadi un būvniecības ilgums aptuveni 2 gadi).
- 3.4.2. Atbilstoši Ziņojumam būvniecības darbos tiks izmantota tikai dzelzceļa trases nodalījuma josla, kas atbilst ekspluatācijas aizsargjoslai (25 m uz abām pusēm no malējās sliedes). Būvniecības procesa nodrošināšanai būs nepieciešams viens laukums būvtechnikas, būvizstrādājumu un konstrukciju novietošanai un materiālu pagaidu atbērtņēm. Laukuma vietas novietojums tiks noteikts, izstrādājot būvprojektu.
- 3.4.3. Ziņojumā norādīts, ka būvniecību plānots veikt šādā secībā:
- pieslēguma dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums izbūve;
  - pārvada pār K. Ulmaņa gatvi izbūve;
  - zemes klātnes, mazo inženierbūvju un ūdens novadsistēmas, dzelzceļa pārbrauktuvju izbūve;
  - sliežu ceļa, signalizācijas, bloķēšanas iekārtu, telekomunikāciju un energoapgādes sistēmu, kontakttīkla un tā energoapgādes u.c. sistēmu izbūve.

- 3.4.4. Ziņojumā norādīts, ka aptuveni 600 m garajā sliežu ceļa posmā, kas šķērso Mūkupurvu, aptuveni 12 m platumā un 2 m dziļumā būs nepieciešama purva augsnes aizvietošana ar nestspējīgu grunti aptuveni 14,4 tūkstošu m<sup>3</sup> apjomā. Pārējā trases posmā tiek paredzēta tikai augsnes virskārtas noņemšana aptuveni 8,8 tūkstošu m<sup>3</sup> apjomā. Tā kā būvdarbus plānots veikt pa posmiem, tad nav sagaidāms, ka veidosies lieli izņemtās augsnes uzkrājumi, jo izņemto augsni plānots novietot objekta nodalījuma joslā un piedāvāt tālākai realizācijai. Nepieciešamības gadījumā papildus platības grunts izvietošanai tiks saskaņotas ar attiecīgo zemju īpašniekiem.
- 3.4.5. Ziņojumā norādīts, ka VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" melioratīvo sistēmu, kas ietekmē teritoriju līdz pat autoceļam A10 Rīga – Ventspils, rekonstrukcijas projekta realizāciju ir uzsākusi VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"".
- 3.4.6. Atbilstoši Ziņojumam esošā grāvju sistēma, kas novada virszemes noteci un lietus ūdeņus teritorijā gar K.Ulmaņa gatvi un dzelzceļa līniju Rīga – Tukums pieslēdzas Lāčupītei. Arī kontūrgrāvjus gar dzelzceļa līniju paredzēts iekļaut šajā sistēmā. Ziņojumā norādīts, ka projektā tiks paredzēta tuvākās individuālās apbūves virszemes noteces saglabāšana, grāvju profilu atjaunošana, caurteku izbūve.

#### 4. Izvērtētā dokumentācija:

- VAS "Latvijas Dzelzceļš" 2010.gada 22.jūlija vēstule Nr.DA-3/199 un tai pievienotais Iesniegums jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecībai no esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija līdz starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai - 9 lapas.
- Biroja 2010.gada 30.jūlija lēmums Nr.221 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 1 lapa.
- VAS "Latvijas Dzelzceļš" 2010.gada 26.augusta pieprasījums Nr.DA-3/233 ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei un tam pievienotie materiāli – 8 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2010.gada 9.septembrī protokols - 7 lapas.
- L.Barkānes 2010.gada 15.septembra iesniegums par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2010.gada 9.septembrī protokola saņemšanu – 1 lapa.
- Biroja 2010.gada 15.septembra pavadvēstule Nr.3-01/1080, ar kuru L.Barkānei tika izsniegta pieprasītā protokola kopija – 1 lapa.
- 62 Mūkupurva, Sieksātes, Grenču un Nīkrāces ielu iedzīvotāju 2010.gada 13.septembra protesta vēstule saistībā ar VAS "Latvijas Dzelzceļš" plānoto publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecību no esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija līdz starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai - 4 lapas.
- 2010.gada 20.septembrī Birojā saņemtais Vides ministrijas pārsūtītais 62 Mūkupurva, Sieksātes, Grenču un Nīkrāces ielu iedzīvotāju 2010.gada 1.septembra iesniegums saistībā ar 2010.gada 9.septembra ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi, kā arī tam pievienotajām 2010.gada 13.septembra iedzīvotāju protesta vēstules prasībām – 6 lapas.
- Biroja VAS "Latvijas Dzelzceļš" adresētā 2010.gada 21.septembra vēstule Nr.3-01/1107 saistībā ar saņemtajām iedzīvotāju vēstulēm - 1 lapa.



- Biroja 2010.gada 29.septembra vēstule Nr.3-01/1131, ar kuru L.Barkānes kundze tika informēta, ka birojs ir lūdzis VAS "Latvijas Dzelzceļš" izvērtēt ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2010.gada 9.septembrī protokolā fiksētos iedzīvotāju norādītos faktus – 1 lapa.
- VAS "Valsts nekustamie īpašumi" 2010.gada 28.septembra vēstule Nr.31/14126 saistībā ar M.Žuravļovai piederošo īpašumu Zolitūdes ielā 27 - 1 lapa.
- VAS "Latvijas Dzelzceļš" 2010.gada 11.oktobra atbildes vēstule Nr.VL – 7/689 uz Biroja 2010.gada 21.septembra vēstuli Nr.3-01/1107 - 10 lapas.
- 2010.gada 13.oktobra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam jaunas publiskās dzelzceļa līnijas būvniecībai Rīgā - 5 lapas.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2011.gada 31.martā protokols – 9 lapas.
- E.Udrika 2011.gada 10.aprīļa vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- M.Rugevicas 2011.gada 14.aprīļa iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A.Eglītes un vēl 18 Sieksātes un Mūkupurva iedzīvotāju parakstīts 2011.gada 14.aprīļa iesniegums saistībā ar paredzēto darbību - 2 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 14.aprīļa vēstule Nr.DMV-11-1141-nd saistībā ar paredzēto darbību - 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts ceļi" Tehniskās pārvaldes 2011.gada 13.aprīļa vēstule Nr.2.1/1016 saistībā ar paredzēto darbību - 2 lapas.
- Biroja 2011.gada 26.aprīļa pavadvēstule Nr.3-01/516, ar kuru visas saņemtās vēstules tika nosūtītas VAS "Latvijas Dzelzceļš" un SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" - 1 lapa.
- SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2011.gada 20.jūnijā Birojā iesniegtais Ziņojums, 1 sējums ar pielikumiem, 110 lapas.
- Ekspertu atzinumi par Ziņojumu - 18 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 14.jūlija vēstule Nr.DA-11-855-nd saistībā ar izvērtējamo Ziņojumu - 2 lapas.
- Biroja 2011.gada 21.jūlija vēstule Nr.3-01/872 par Ziņojumā nepieciešamajiem precizējumiem un papildinājumiem - 4 lapas.
- SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2011.gada 16.septembrī Birojā iesniegtā Ziņojuma aktuālā versija, 1 sējums ar pielikumiem, 123 lapas.
- Ekspertu atzinumi par Ziņojuma aktuālo versiju - 16 lapas.
- SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2011.gada 17.oktobrī iesniegtā papildus informācija Ziņojuma aktuālajai versijai - 8 lapas.

## **5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):**

### **5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:**

- #### **5.1.1.**
- Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par Ierosinātāja plānoto publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecību no esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija līdz starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai bija pieejami VAS "Latvijas Dzelzceļš", Gogoļa ielā 3,

Rīgā, un interneta mājaslapā [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv); Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Ed.Smiļģa ielā 46, Rīgā; Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centrā, Kungu ielā 7/9, Rīgā, un Birojā (adrese: Rūpniecības ielā 23, Rīgā).

- 5.1.2. Paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātājs publicēja laikrakstu "Latvijas Vēstnesis" un "Neatkarīgā Rīta Avīze" 2010.gada 27.augusta numuros. Ierosinātājs individuāli informēja nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar paredzētās darbības teritoriju.
- 5.1.3. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriedē klātienē notika 2010.gada 9.septembrī Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas telpās un tajā saskaņā ar sanāksmes protokolu piedalījās 42 interesenti. VAS "Latvijas Dzelzceļš" pārstāve informēja par sanāksmes un projekta mērķiem, projekta finansējumu, plānotās dzelzceļa līnijas maršrutu. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veicamajiem darbiem, par plānotajām alternatīvām, iespējamo satiksmes intensitāti jaunajā dzelzceļa posmā, par paredzētās darbības iespējamajām ietekmēm uz vidi. Sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, kad varētu sākties būvniecība, uz to tika sniegta atbilde, ka šis ir tikai varbūtējs projekts un tiek analizēts, vai vispār ir jēga šādu dzelzceļa līniju būvēt, iespējams, ka izdevīgāks varētu būt ātrgaitas tramvajs. Klātesošie interesējās, kad varētu beigties ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra; kas ir projekta pasūtītājs; kāpēc jāplāno šī dzelzceļa būvniecība apbūvētā teritorijā; vai sanāksme tiek protokolēta; no kura datuma ir noteikts termiņš iedzīvotāju viedokļu uzklaušīšanai; kura kompānija veiks ietekmes uz vidi novērtējumu; kāpēc jāvērtē dīzeļvilciena variants, ja tas radīs emisijas gaisā; vai tiks vērtēta elektromagnētiskā starojuma ietekme; kāpēc netiek vērtēti esošie trokšņi; vai tiek veikts ātrgaitas tramvaja ietekmes uz vidi novērtējums un kur tiek plānota tā līnija; kas ir divlīmeņu šķērsojumi; vai nepaaugstināsies gruntsūdens līmenis arī citās teritorijās; kā tiek risināti meliorācijas jautājumi lidostas "Rīga" teritorijā; kā tiks risināta pārvietošanās un trokšņa problēmas Čuguna ielā; vai tiek plānots mainīt piebraukšanas iespējas īpašumiem; kas notiks ar mājām būvniecības vietās; kad sāksies pārrunas par īpašumu atsavināšanu (atbilde – ne ātrāk par 2030.gadu); kā aprēķinās atsavināmo īpašumu izmaksu; vai tas nozīmē, ka īpašumi tiek "iesaldēti"; kādas tiek prognozētas dzelzceļa līnijas izbūves izmaksas; kā tiks atsavināti īpašumi, kurus tikai daļēji skars; kad būs zināms, kurus īpašumus atsavinās; kādēļ šogad katastrofāli tika pazemināta īpašumu kadastrālā vērtība; kāpēc nepieciešams šis dzelzceļš, ja Latvijā tik maz iedzīvotāju; vai saistībā ar šo projektu īpašumos neko nedrīkst būvēt; vai ir veikta dzelzceļa trases ģeoloģiskā izpēte; kā plānotais projekts ietekmēs nodokļu likmes. Sanāksmes dalībnieki izteica viedokļus, ka sagatavotie materiāli neatbilst esošai situācijai; kartes ir bez mēroga; individuālie paziņojumi netika nosūtīti visiem zemju īpašniekiem; Zemgales rajonā tiek uzklauts tikai daļas iedzīvotāju viedoklis; tiek domāts tikai par satiksmi, nevis par cilvēkiem; 22.marsruta autobusi jau tagad mēdz būt tukši; lidostas "Rīga" tuvumā esošo māju teritorijās ir paaugstinājies gruntsūdens līmenis; tiek pārveidotas ielas un jaunbūvēm tiek dotas adreses ar neatbilstošiem ielu nosaukumiem; lidosta veic būvniecības darbus, nerisinot meliorācijas lietas; jānodrošina saprātīgas piebraukšanas iespējas visiem zemesgabaliem; izbūvēja Jūrkalnes ielas viaduktu, kas nav noslogots; pēdējos gados maz uzmanības pievērsts meliorācijas jautājumiem; plānotās būvniecības iecere ir nereāla. Starptautiskās lidostas "Rīga" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar iespējamā

- ātrgaitas tramvaja maršrutu un meliorācijas darbiem lidostas teritorijā, kā arī VAS “Latvijas Dzelzceļš” un SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāves iespēju robežās sniedza atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.
- 5.1.4. Birojs 2010.gada 15.septembrī saņēma L.Barkānes iesniegumu ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2010.gada 9.septembrī protokola saņemšanai. Birojs 2010.gada 15.septembrī ar pavadvēstuli Nr.3-01/1080 izsniedza pieprasītā protokola kopiju.
  - 5.1.5. Birojs 2010.gada 16.septembrī saņēma 62 Mūkupurva, Sieksātes, Grenču un Nīkrāces ielu iedzīvotāju protesta vēstuli saistībā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” plānoto publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecību no esošās dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums posmā Imantas stacija – Babītes stacija līdz starptautiskās lidostas “Rīga” teritorijai. Vēstulē pieprasīts pārtraukt jebkāda veida darbus saistībā ar plānoto dzelzceļa līniju un lidostai “Rīga” līdz 2010.gada 31.decembrim izbūvēt prettrokšņa sienu, kā arī izteikti priekšlikumi atjaunot meliorāciju, iztīrīt grāvjus un notekas, sakārtot ielas, uzstādīt apgaismojumu, ierīkot autobusa pieturu pie veikala “Sky”, piešķirt teritorijai dabas parka statusu un likvidēt dārzkopības kooperatīvu “Rūmava”.
  - 5.1.6. Birojs 2010.gada 20.septembrī saņēma Vides ministrijas pārsūtīto 62 Mūkupurva, Sieksātes, Grenču un Nīkrāces ielu iedzīvotāju 2010.gada 13.septembra iesniegumu, kurā izteikts viedoklis saistībā ar 2010.gada 9.septembra ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi, kā arī pievienotas iepriekš minētās iedzīvotāju protesta vēstules prasības un iedzīvotāju paraksti.
  - 5.1.7. Birojs 2010.gada 21.septembrī ar pavadvēstuli Nr.3-01/1107 saņemtās iedzīvotāju vēstules nosūtīja VAS “Latvijas Dzelzceļš”, lūdzot izvērtēt iedzīvotāju vēstulēs norādītos apstākļus un sniegt vērtējumu attiecībā uz individuālo informēšanu un citiem izteiktajiem argumentiem, kā arī lūdzot iesniegt dokumentus, uz kuru pamata tika identificētas personas, kurām saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 19.februāra noteikumu Nr.87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” 18.punktu bija nosūtāmi individuāli paziņojumi.
  - 5.1.8. Birojs 2010.gada 4.oktobrī saņēma VAS “Valsts nekustamie īpašumi” 2010.gada 28.septembra vēstuli Nr.31/14126 (adresēta arī VAS “Latvijas Dzelzceļš”), kurā norādīts, ka plānotā dzelzceļa būvniecība skar valstij Finanšu ministrijas personā piederošu zemesgabalu Zolitūdes ielā 27, Rīgā (kadastra Nr.01000820578), uz kura atrodas M.Žuravļovai piederošs nekustamais īpašums (kadastra Nr.01005820043).
  - 5.1.9. Birojs 2010.gada 12.oktobrī saņēma VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2010.gada 11.oktobra atbildes vēstule Nr.VL – 7/689 uz Biroja 2010.gada 21.septembra vēstuli Nr.3-01/1107, kurā sniegti skaidrojumi saistībā ar iedzīvotāju minētajiem faktiem un apstākļiem, kā arī norādīts, ka īpašnieki, kuru īpašumi robežojas ar paredzētās teritoriju, tika noskaidroti pēc īpašumu kadastra numuriem, izmantojot Zemesgrāmatas datus. Savukārt individuālos paziņojumus nosūtīja Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes Iedzīvotāju reģistra departaments, pamatojoties uz SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” sagatavoto sarakstu. Juridiskajām personām vēstules tika nosūtītas uz juridisko adresi.
  - 5.1.10. Pamatojoties uz Ierosinātāja pieteikumu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2010.gada 13.oktobrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam jaunas publiskās dzelzceļa līnijas būvniecībai Rīgā.

## **5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:**

- 5.2.1. Ziņojumu sagatavoja SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment". Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātājs publicēja laikraksta "Neatkarīgā Rīta Avīze" 2011.gada 16.marta numurā. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un elektroniskā saite uz sagatavoto ziņojumu tika ievietota arī Biroja interneta mājaslapā [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).
- 5.2.2. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams interneta mājaslapā [www.environment.lv](http://www.environment.lv) sadaļā Aktualitātes; Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Ed.Smiļģa ielā 46, Rīgā; Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centrā, Kungu ielā 7/9, Rīgā.
- 5.2.3. Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2011.gada 31.martā Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas telpās un tajā saskaņā ar sanāksmes protokolu piedalījās 41 interesents. Rīgas domes pārstāvis informēja par sanāksmes būtību un gaitu. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve sniedza informāciju par sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, tā saturu un sabiedriskās apspriešanas procedūru. Starptautiskās lidostas "Rīga" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar pasažieru plūsmu prognozi. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai būvprojekts jau ir sagatavots; kas darāms ar īpašumiem, kurus paredzēts daļēji atsavināt; vai projekta mērķis attaisno līdzekļus; kāpēc kā alternatīva netiek vērtēts tramvajs; ja projektu īsteno 2020.gadā, vai 10 gadus būs jādzīvo būvlaukumā; vai trasi nevar pārvietot, lai netiktu skarts īpašums Sieksātes ielā 1, kurā ir deklarētas 12 dzīves vietas, bet Ziņojumā norādīts, ka tas ir neapbūvēts zemesgabals; kādas ir plānotās trases pārvietošanas iespējas; vai dabas pamatnes teritorijā ir pieļaujama meža izciršana 6 ha platībā; kāpēc Ziņojumā nav atsaucies, kuri sertificētie speciālisti bija pieaicināti Ziņojuma sagatavošanā; kas ir polderis; par dzelzceļa aizsargjoslas platumu; vai Imantas dzelzceļa pārbrauktuve darbosies; kas finansē projektu; kā lidosta var mazināt lidmašīnu radīto troksni un izmešus un kompensēt iedzīvotājiem radītos zaudējumus saistībā ar dzīves kvalitātes pasliktināšanos; kāpēc netiek izmantota Spilves lidosta; vai īpašumu, kas atrodas lidostas interešu zonā, var pārdot jebkuram. Sanāksmes dalībnieki ierosināja izvērtēt tramvaja līnijas izveidi maršrutā Jūrkalnes iela – Zasulauka iela – Šampētera iela, pievienojot to 2.maršruta tramvaja līnijai; ja īpašumi tiek skarti daļēji, tie jāatsavina pilnībā par pieklājīgu samaksu un jānodrošina dzīvesvieta; dzelzceļš jāizvieto 100 – 200 m no dzīvojamām mājām; izteica viedokļus, ka lidostas apkalpošanai var ieviest papildus autobusus 22.maršrutā; dzelzceļa līnija jāizvieto tā, lai 200 līdz 300 m attālumā nebūtu dzīvojamo māju, un jāvienojas ar īpašniekiem par atbilstošu kompensāciju; trasi var izvietot tā, lai apietu īpašumus; augu valsts apraksts ziņojumā neatbilst esošai situācijai; vienīgie ieguvēji būs lidostas pasažieri un darbinieki, nevis iedzīvotāji; Ziņojumā nepilnīga ir ģeoloģiskā informācija; attīstoties lidosta "Rīga" ir aizbūvējusi lielās notekas; lidosta appludina tuvumā esošos īpašumus; lai arī teritorija, kurā plānota būvniecība, pieder Rīgas pilsētai, tā netiek apsaimniekota – ziemā ielas netiek tīrītas, nav arī apgaismojuma, ielas pārplūst; ne visi zemju īpašnieki ir informēti par plānoto darbību. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", VAS "Latvijas Dzelzceļš", starptautiskās lidostas "Rīga" un Rīgas domes pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz jautājumiem. Rīgas domes pārstāvis, apkopojot sanāksmē paustos viedokļus, secināja, ka:
  - jāuzlabo kartogrāfiskais materiāls, jo tas nav saprotams, salasāms un ir neprecīzs;

- jāsniedz detālāka un pamatota informācija saistībā ar plānotās trases novietojumu, kāpēc tā skar vienu vai citu zemesgabalu;
- jāprecizē informācija, par kuru norādīja iedzīvotāji;
- Ziņojuma sagatavotājiem jānosaka iespējamās ietekmes areāls un jāizveido viedokļu aptaujas programma, lai aptvertu visus iedzīvotājus, zemes īpašniekus, kas varētu tikt ietekmēti.

#### 5.2.4. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemts:

- 5.2.4.1. E.Udrika 2011.gada 10.aprīļa vēstule, kurā norādīts, ka ne īpašuma tiesību iegūšanas brīdī, ne pēc tā nav reģistrēti apgrūtinājumi, aprobežojumi, kuri nepieļautu īpašuma bez atlīdzības lietošanu un/vai izmantošanu, īpašuma tiesību aprobežošanu saistībā ar plānoto dzelzceļa līniju. Veicot plānoto dzelzceļa izbūvi, tiek skartas īpašuma tiesības. Vēstules autors norāda, ka, ja minētais projekts aizskar personu īpašumā esošos nekustamos īpašumus vai jebkādā veidā rada tiem jebkādus aprobežojumus, ierobežojumus, projektā jāparedz atbilstoša un samērīga atlīdzība par šādu īpašumu tiesību aprobežošanu un/vai atsavināšanu, kā arī projektā jābūt iekļautiem samaksas termiņam un nosacījumiem.
- 5.2.4.2. M.Rugevicas 2011.gada 14.aprīļa iesniegums, kurā norādīts, ka viņai piederošais īpašums Gaviezes ielā 4A (kadastra Nr.1000820803) iekļauts pilnībā atsavināmo sarakstā, kam M.Rugevica nepiekrīt, jo plānotā dzelzceļa līnija īpašumu tieši neskar, īpašumu skar tikai aizsargjosla, tāpēc M.Rugevica lūdz izvērtēt iespēju īpašumu Gaviezes ielā 4A izņemt no visā platībā atsavināmo saraksta, jo iesnieguma autorei nav pieņemama situācija, ka būs jāmaina dzīvesvieta.
- 5.2.4.3. A.Eglītes un vēl 18 Sieksātes un Mūkupurva iedzīvotāju parakstīts 2011.gada 14.aprīļa iesniegums. Iesniegumā pausts viedoklis, ka plānotā darbība ir kļūdaina, nerentabla un nepamatota, jo pasažieru pārvadājumus var veikt daudz ekonomiskāk, videi un sabiedrībai draudzīgāk. Tā kā esošā satiksme ar pilsētas centru pilnībā nodrošina pasažieru pārvadājumus, iesniegumā pasažieru plūsmas izlīdzināšanai ieteikts izveidot autobusu maršrutu uz centru pār Salu tiltu. Iesnieguma autori uzskata, ka dzelzceļa maršruts būs garāks un varētu būt nerentabls, jo vilciena ātrums 60 km/h nedod laika ekonomiju. Jaunā dzelzceļa līnija tikai būtiski palielinās satiksmes sastrēgumus pie Imantas stacijas, kur dzelzceļa pārbrauktuve jau šobrīd ir pārslogota un visu dienu veidojas satiksmes sastrēgumi. Jaunās dzelzceļa līnijas būvniecība varētu apmierināt nelielas sabiedrības daļas intereses, bet apkārtnes iedzīvotājiem no tās nebūtu nekāda labuma, tikai pasliktinātu to dzīves kvalitāti un veselību. Iesnieguma autoru skatījumā daudz ekonomiskāks, ērtāks un plašākam sabiedrības lokam pieejams būtu tramvaja līnijas izveide ar pieslēgumu 2.tramvaja līnijai. Plānotā dzelzceļa līnija skars ļoti daudzus privātīpašumus, ietekmēs iedzīvotāju veselību, jo trokšņa līmenis pārsniegs pieļaujamo normu Sieksātes ielā 1, kas Ziņojumā kļūdaini norādīts, kā neapbūvēts zemesgabals, lai gan tur dzīvo 12 cilvēki, Mūkupurva ielā 22, kur dzīvo 6 cilvēki, Mūkupurva ielā 24, kur dzīvo 2 cilvēki. Trases korekcijas situāciju neuzlabos, jo dzelzceļa līnija šķērsos apdzīvotu teritoriju Mūkupurva, Sieksātes un Gramzdas ielu rajonā. Iesnieguma autori uzskata, ka ziņojumā ir sniegta nekorekta informācija attiecībā uz bioloģisko daudzveidību šķērsojamā teritorijā, tai skaitā Mūkupurvā. Tāpat kartēs ir norādīti nepareizi ielu nosaukumi.

- 5.2.4.4. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 14.aprīļa vēstule Nr.DMV-11-1141-nd, kurā norādīts, ka Ziņojums izstrādāts labā kvalitātē un sniedz pietiekamu informāciju par plānoto darbību, vienlaikus norādot, ka Ziņojumā ir atsauce uz spēkā neesošu Ministru kabineta noteikumu redakciju un trokšņa kartēs nav norādīts, kādam vilciena tipam trokšņa līmenis ir prognozēts.
- 5.2.4.5. VAS "Latvijas Valsts ceļi" Tehniskās pārvaldes 2011.gada 13.aprīļa vēstule Nr.2.1/1016, kurā norādīts, ka Ziņojumā sniegta samērā vispusīga informācija par iespējamajām ietekmēm, kā arī norādītas atsevišķas neprecizitātes un kļūdas, kas labojamas, proti, jāsniedz viennozīmīga informācija par to, vai Mūkupurvā ir veikta ģeoloģiskā izpēte; teorētiski pieņemtais izrokamās grunts daudzums var būt arī lielāks; 1,2% atbilst 12 promilēm. Vēstulē norādīts, ka plānotā dzelzceļa būves realizācija ir tehniski apšaubāma, jo attālums starp esošo dzelzceļa līniju Rīga – Tukums un Ulmaņa gatvi diez vai var nodrošināt nepieciešamo pārvada pieeju garumu, un Ziņojumā iekļautie attēli neraksturo tehniskās iespējas konkrētajai situācijai. VAS "Latvijas Valsts ceļi" Tehniskā pārvalde uzskata, ka projekta izstrādātāji nav ņēmuši vērā nosacījumu paredzēt dzelzceļa un autoceļa A10 Rīga – Ventspils mezglā brīvtempu virs ceļa brauktuves vismaz 5 m, jo pēdējā laikā rekonstruētajos un būvētajos pārvados brīvtempa ir lielāka par 5,0 m. Palielinot pārvada pār A10 augstumu vismaz par 0,5 m, palielināsies arī attālums pieslēgšanās vietai esošajam dzelzceļam, tāpēc ir pamatotas šaubas, vai būvniecība ir iespējama vietas trūkuma dēļ, it sevišķi Rīgas virzienā. Darbā nav atrodamī arī dati par būvizmaksām, uzturēšanas izmaksām utt. Kopumā, izvērtējot Ziņojumu, normatīviem atbilstoša dzelzceļa izbūves iespējamība nav uzskatāma par reālu.
- 5.2.5. Birojs 2011.gada 26.aprīlī ar pavadvēstuli Nr.3-01/516 visas saņemtās vēstules nosūtīja VAS "Latvijas Dzelzceļš" un SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" izvērtēšanai un iekļaušanai pārskatā par sabiedrības sniegtajiem priekšlikumiem.
- 5.2.6. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai noskaidrotu sabiedrības viedokli par plānoto darbību, tika veikts mērķgrupu kvantitatīvs apsekojums. Tika identificētas trīs mērķgrupas:
- iedzīvotāji, kuru dzīvesvieta vai īpašums atrodas līdz 1000 m attālumā no jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas trases;
  - uzņēmumi, kas izvietoti līdz 1000 m attālumā no jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas trases, tai skaitā starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijā, un to darbinieki;
  - starptautiskās lidostas "Rīga" aviopasažieri.

Iedzīvotāju aptaujā tika noskaidrots 93 respondentu viedoklis, veicot tiešās intervijas dzīvesvietās. Ziņojumā norādīts, ka tika apmeklētas vairāk par 200 adresēm 1 km attālumā no plānotās dzelzceļa līnijas, taču daļu potenciālo respondentu neizdevās satikt vai tie nevēlējās atbildēt uz jautājumiem. Kopumā 16% respondentu īpašumi robežosies vai tiks šķērsoti ar plānoto dzelzceļa trasi, 70% nekustamais īpašums atrodas līdz 500 m attālumā, bet 12% māja vai dzīvoklis atrodas 500 līdz 1000 m attālumā. Pilnīgu vai daļēju atbalstu jaunas dzelzceļa līnijas būvniecībai pauda 44% respondentu, 42% drīzāk neatbalstīja vai neatbalstīja, daļai respondentu nebija viedokļa šajā jautājumā, jo trūka informācijas. Tie, kas atbalsta vai drīzāk atbalsta jaunas dzelzceļa līnijas būvniecību, lielākoties ir dzīvokļu īpašnieki vai trase nešķērso un nerobežojas ar viņu nekustamo

īpašumu. Savukārt neatbalsta vai drīzāk neatbalsta jaunas dzelzceļa līnijas būvniecību privātmāju īpašnieki un tie, kam zemes īpašums ir projekta ietekmes zonā. Birojā tika saņemti divi iesniegumi, kurus parakstījušas 20 personas, kuras iebilst pret plānotās dzelzceļa līnijas izveidi.

Uzņēmumu aptaujai tika atlasīti uzņēmumi (darba devēji) ar vairāk kā 20 darbiniekiem. Ziņojumā norādīts, ka vispirms tie tika uzrunāti telefoniski un tad intervēti klātienē, vienlaikus aptaujājot arī darbiniekus. Kopumā tika aptaujāti 17 uzņēmumi un 25 to darbinieki. Aptuveni 64% respondentu bija informēti par plānoto darbību, bet aptuveni 1/3 aptaujāto par projektu uzzināja no intervētājiem. Kopumā 77% darba devēju uzskatīja, ka šāda dzelzceļa līnija ir vai drīzāk ir nepieciešama, bet pārējie neuzskatīja par vajadzīgu. Galvenie argumenti bija nepietiekama pasažieru plūsma, neskaidrības par projekta finansējumu un pietiekams esošais sabiedriskais transports. Savukārt gandrīz visi aptaujātie darbinieki atbalstīja dzelzceļa līnijas būvniecību.

Lai noskaidrotu potenciālo pasažieru viedokli, tika aptaujāti 307 personas starptautiskajā lidostā "Rīga". Pilnīgu vai daļēju atbalstu dzelzceļa līnijas būvniecībai pauda 66% respondentu, 29% drīzāk neatbalstīja vai neatbalstīja, bet 5% respondentu nebija viedokļa.

Galvenie ieguvumi visu respondentu vērtējumā būtu sabiedriskā transporta infrastruktūras sakārtošana un ērtāka nokļūšana lidostā. Atbalstu jaunās dzelzceļa līnijas izveidei galvenokārt izteica darba devēji un starptautiskajā lidostā "Rīga" potenciālie pasažieri. Iedzīvotājiem lielākās bažas rada troksnis un vibrācija, ietekme uz ainavu un dabas vērtībām, ietekme uz veselību. Vēl iedzīvotāji izteica bažas par viadukta novietojumu, īpašumu atsavināšanu, applūšanu, gruntsūdens iespējamo piesārņošanu un kompensācijām.

5.2.7. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" izvērtēja sabiedrības iesniegtos priekšlikumus un sabiedriskās apspriešanas rezultātus un precizēja Ziņojumu, ietverot tajā pārskatu par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem un norādot, kā iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā.

### **5.3. Sabiedrības informēšana par Birojam iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:**

5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2011.gada 20.jūnijā. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās [www.environment.lv](http://www.environment.lv) un [www.vpnb.gov.lv](http://www.vpnb.gov.lv).

5.3.2. 2011.gada 18.jūlijā Birojs saņēma Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta (turpmāk - Departaments) 2011.gada 14.jūlija vēstuli Nr.DA-11-855-nd, kurā norādīts, ka, pilnveidojot Ziņojumu, nav ņemti vērā Departamenta 2011.gada 13.aprīļa vēstulē Nr.DA-11-469-nd sniegtie komentāri, proti:

- Ziņojumā izvēlētais dzelzceļa trases izvietojums neatbilst Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 15.pielikumam "Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana" un tā realizācijai ir veicamas būtiskas izmaiņas Rīgas teritorijas plānojumā, tāpēc Ziņojumā jāsniedz argumenti, kas pamato paredzētās darbības un alternatīvu izvēli, ietverot skaidrojumu, kāpēc ietekmes uz vidi novērtējumā tika izvēlētas

dzelzceļa līnijas tehnoloģiskās alternatīvas, bet netika vērtētas trases izvietojuma alternatīvas, kā viena no tām Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos plānotā (atļautā) dzelzceļa līnijas novietne.

- Ziņojumā nav analizētas perspektīvās dažādu alternatīvo satiksmes līdzekļu pasažieru plūsmas – Rīgas Centrālā stacija nav lidostas pasažieru braucienu gala un sākuma punkts, bet gan pārsēšanās vieta, kas nav ērti savienota ar citiem transporta līdzekļiem.
- No Ziņojumā sniegtās informācijas nav saprotams, vai dzelzceļa prognozētās pasažieru plūsmas noteikšanā ir ņemts vērā pasažieru sadalījums, kas varētu izmantot arī citus sabiedriskā transporta līdzekļu veidus.
- Sakarā ar to, ka ietekmes uz vidi novērtējumā nav ņemti vērā Rīgas teritorijas plānojumā paredzētie dzelzceļa līnijas, Čuguna ielas un Platones ielas divu līmeņu šķērsojumi, Departaments nepiekrīt Ziņojumā paustajam viedoklim, ka plānotā dzelzceļa trase respektē Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos paredzētos transporta koridorus, t.i., apstiprinātās ielu sarkanās līnijas.
- Ziņojumā joprojām nav vērtēts kopējais dzelzceļa plūsmas apjoma palielinājums, kas tiek plānots dzelzceļa līnijas posmā Rīga – Imanta. Ziņojumā nav vērtēta kopējās dzelzceļa plūsmas palielinājuma ietekme uz pārbrauktuvēm.

5.3.3. Birojs, pieaicinot ekspertus, izvērtēja iesniegto Ziņojumu un secināja, ka Ziņojumā nav ietverta visa nepieciešamā informācija, kas nepieciešama atzinuma sagatavošanai. Pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (2)daļu Birojs sagatavoja un 2011.gada 21.jūlijā nosūtīja Ierosinātājam un SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" vēstuli, norādot, kādu sniegto informāciju nepieciešams precizēt un papildināt. Vēstulei tika pievienoti arī pieaicināto ekspertu atzinumi un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 14.jūlija vēstule Nr.DA-11-855-nd.

5.3.4. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2011.gada 16.septembrī Birojā iesniedza Ziņojuma aktuālo versijā. Paziņojums par to un Ziņojums tika ievietoti interneta mājaslapās [www.environment.lv](http://www.environment.lv) un [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv). Ziņojuma aktuālajā versijā sniegta informācija, ka:

- dzelzceļa līnijas posma Rīga Pasažieru - Zaslauks noslodzes analizē ir ņemts vērā Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo pārvadājumu apjoms, kas plānots pēc stacijas Bolderāja – 1 rekonstrukcijas un stacijas Bolderāja – 2 būvniecības un kas vidēji būs 16,7 vilcienu pāri diennaktī; kursējot vilcieniem uz starptautisko lidostu "Rīga", dienas maksimuma stundās (ap plkst.8 un plkst. 17) tiks sasniegta maksimālā dzelzceļa posma caurlaides spēja, taču nekādi papildus pasākumi posma caurlaidības palielināšanai nav nepieciešami;
- dzelzceļa līnijas pieslēgums Jūrmalas virzienā atrodas ārpus Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajām sarkanajām līnijām;
- dzelzceļa līnijas pieslēgums Jūrmalas virzienā Rīgas pilsētas attīstības plānā paredzēts ar mazu pieslēguma rādiusu (~300 m), bet ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā jaunās līnijas pieslēguma rādiuss ir palielināts līdz 500 m, līdz ar to pieslēgums Jūrmalas virzienā neatbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā paredzētajam;
- privātmāju ūdensapgādei paredzētās darbības teritorijā tiek izmantoti individuāli urbumi vai akas;
- attiecībā par plānoto satiksmes organizēšanu Mežmalas ielā norādīts, ka patlaban Mežmalas ielā transporta kustība tiek organizēta vienā virzienā ar kustības virzienu no K.Ulmaņa gatves uz Zolitūdes ielu. Mežmalas ielā minimālais



attālums starp privātīpašumiem ir 8,46 m. Projekta realizācijas gaitā Mežmalas ielu nepieciešams paplašināt, lai nodrošinātu transporta plūsmu abos virzienos. Savukārt Ciema ielas tuneļu būvēšanas laikā tiks uzbūvēts pagaidu ceļš, kas atradīsies blakus tunelim un skars īpašumus ar kadastra Nr.01000822686 (Ciema ielā 10) un Nr.01000822688 (Ciema ielā 14), kuri paredzēti atsavināšanai. Gaviezes ielas tuneļu būvniecības laikā tiks uzbūvēts pagaidu ceļš, kas atradīsies blakus tunelim un skars īpašumus ar kadastra Nr.01000822180 (Ciema ielā) un Nr.01000822181 (Gaviezes ielā), kuri ir paredzēti pilnīgai vai daļējai atsavināšanai. Mūkupurva ielas pārbrauktuves būvniecības laikā satiksmes kustība tiks organizēta pa Gramzdas ielu, savukārt Gramzdas ielas pārbrauktuves būvniecības laikā satiksmes kustība tiks organizēta pa Mūkupurva ielu, tādējādi nodrošinot piekļuvi īpašumiem;

- šķērsojot Mūkupurvu, aptuveni 600 m garā posmā 12 m platumā un 2 m dziļumā būs jāizņem ap 14,4 tūkstošiem m<sup>3</sup> purva augsne un jāaizstāj ar nestspējīgu grunts materiālu. Izņemto grunti plānots izvest, neveidojot lielus uzkrājumus būvobjekta nodalījuma joslā. Ja būs nepieciešama papildus teritorija ārpus nodalījuma joslas, to paredzēts saskaņot ar attiecīgajiem zemes īpašniekiem. Pārējā paredzētās darbības zonā paredzēta tikai aptuveni 8,8 tūkstoši m<sup>3</sup> augsnes virskārtas noņemšana, kuru paredzēts izmantot nogāžu apzaļumošanai un skartās teritorijas atjaunošanai.

5.3.5. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2011.gada 17.oktobrī Birojā iesniedza vēstuli, kurā norādīts, ka 2011.gada 16.septembrī Birojā iesniegtajā Ziņojuma aktuālajā versijā ir konstatētas vairākas nepilnības un ar šo tiek iesniegti papildinājumi Ziņojuma aktuālajai versijai saistībā ar esošo pārbrauktuves Liepājas un Zolitūdes ielās noslodzi, dzelzceļa trases novietojumu Jūrmalas virzienā, Mežmalas ielas pārbūvi, meliorācijas sistēmām paredzētās darbības teritorijā, trokšņa izplatību un piedāvāto troksni slāpējošo barjeru izvietojumu. Sagatavotā papildus informācija tika ievietota interneta mājaslapās [www.environment.lv](http://www.environment.lv) un [www.vpvp.gov.lv](http://www.vpvp.gov.lv). Papildus komentāri vai viedokļi par aktualizēto Ziņojumu un tajā iekļauto informāciju Birojā netika saņemti.

## **6. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:**

### **6.1. Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši galvenie iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi aspekti:**

- 6.1.1. Būvniecības nodrošināšanai nepieciešamo pagaidu būvju, inženierkomunikāciju, un infrastruktūras raksturojums un to izvietojumam paredzēto un tām piegulošo teritoriju raksturojums; to iespējamā ietekme uz vidi un plānotie pasākumi tās mazināšanai.
- 6.1.2. Izmāņas transporta un gājēju plūsmas organizēšanā.

- 6.1.3. Dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšanas nepieciešamības izvērtējums, kā arī nepieciešamās zemes transformācijas un kompensāciju izvērtējums.
- 6.1.4. Nepieciešamās izmaiņas teritorijas plānojumā saistībā ar paredzēto darbību.
- 6.1.5. Gaisa kvalitātes izmaiņas novērtējums objektam piegulošajās teritorijās.
- 6.1.6. Trokšņa līmeņa un vibrācijas izmaiņu novērtējums objektam piegulošajās teritorijās.
- 6.1.7. Objekta ietekme uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem.
- 6.1.8. Būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošana.
- 6.1.9. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums.
- 6.1.10. Prognoze par iespējamo ietekmi uz kultūrvēsturisko vidi.
- 6.1.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze.
- 6.1.12. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma novērtējums.

**6.2. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, kā arī novērtējot ieinteresēto personu un institūciju paustos viedokļus un argumentus, Birojs secina sekojošo:**

**6.2.1. Būvniecības nodrošināšanai nepieciešamo pagaidu būvju, inženierkomunikāciju, un infrastruktūras raksturojums un to izvietojumam paredzēto un tām piegulošo teritoriju raksturojums; to iespējamā ietekme uz vidi un plānotie pasākumi tās mazināšanai:**

- 6.2.1.1. Atbilstoši Ziņojumam būvniecības darbos, kur vien iespējams, tiks izmantota tikai dzelzceļa trases nodalījuma josla, kas atbilst ekspluatācijas aizsargjoslai (25 m uz abām pusēm no malējās sliedes).
- 6.2.1.2. Būvniecības procesu plānots organizēt tā, lai nebūtu nepieciešami laukumi būvtechnikas, būvizstrādājumu un konstrukciju novietošanai un materiālu pagaidu glabāšanai, kas aizņem ievērojamas platības. Atbilstoši Ziņojumam būs nepieciešams viens būvlaukums būvuzņēmēja dislokācijas vietas izveidei, bet konkrētajā būvniecības posmā plānots uzturēt tehniku, kas nepieciešama veicamajiem darbiem.
- 6.2.1.3. Pārvalu un šķērsojumu konstrukcijas paredzēts piegādāt montāžas vietā ar autotransportu no rūpnīcas/ izgatavotāja, neveidojot uzglabāšanas laukumus. Citas piegādes iespēju robežās plānots veikt pa dzelzceļu.
- 6.2.1.4. Ziņojumā norādīts, ka darbu veikšanai paredzēts izmantot iekārtas, kas atbilst Ministru kabineta 2004.gada 23.aprīļa noteikumu Nr.163 "Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām" prasībām.
- 6.2.1.5. Ziņojumā norādīts, ka darbus plānots veikt dienas laikā no plkst.7:00 līdz 19:00.
- 6.2.1.6. Darbinieku sadzīves vajadzībām plānots izmantot pārvietojamas konteineru/ vagoniņu tipa konstrukcijas un konteinertipa sanitāros mezglus, dzeramo ūdeni paredzēts piegādāt ar cisternu un atkritumu savākšanai novietot konteinerus.
- 6.2.1.7. Pagaidu būvlaukumam paredzēts pagaidu pieslēgums elektrotīkliem un ielām.
- 6.2.1.8. Pēc darbu pabeigšanas paredzēta izmantotās teritorijas sakopšana un sakārtošana vismaz tādā stāvoklī, kādā tā bija pirms darbu uzsākšanas.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams papildus noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.**

## **6.2.2. Izmaiņas transporta un gājēju plūsmas organizēšanā:**

- 6.2.2.1. Šķērsojumu izbūves laikā Čuguna ielā nelielos posmos var tikt slēgta satiksme. Ziņojumā norādīts, ka satiksme tiks nodrošināta pa Salgales, Platones, Mežmalas ielām un diviem pagaidu ceļiem, kurus atbilstoši 2011.gada 17.oktobrī sniegtajai informācijai paredzēts izbūvēt Latvijas Republikas Satiksmes ministrijai piederošā īpašumā ar kadastra Nr.01000820037.
- 6.2.2.2. Izbūvējot jauno dzelzceļa līniju, tiks slēgts Platones ielas pieslēgums Čuguna ielai. Lai nodrošinātu piekļūšanu Platones ielai, nepieciešams mainīt satiksmes organizāciju Mežmalas ielā. Ja šobrīd Mežmalas ielā transporta kustība organizēta vienā virzienā – no K.Ulmaņa gatves uz Zolitūdes ielu, tad, izbūvējot dzelzceļa līniju, Mežmalas ielu plānots paplašināt un satiksmi posmā no Platones ielas līdz Zolitūdes ielai organizēt divos virzienos. Atbilstoši 2011.gada 17.oktobrī papildus sniegtajai informācijai Mežmalas ielu paredzēts paplašināt līdz NP 7,5, neskarot blakus esošos privātīpašumus.
- 6.2.2.3. Izbūvējot dzelzceļa pārvadu balstus pār K.Ulmaņa gatvi (autoceļu A10), tiks slēgta satiksme vienā no trim joslām katrā braukšanas virzienā, kā arī ierobežots braukšanas ātrums.
- 6.2.2.4. Gaviezes un Ciema ielās šķērsojumu vietās (dzelzceļa uzbērumā) paredzēts izbūvēt caurules tipa tuneļus – vienu autotransportam, otru - gājējiem, kā arī ierīkot apgaismojumu. Būvniecības laikā autotransportam plānots izveidot pagaidu apbraucamos ceļus. Ciema ielas tuneļu būvēšanas laikā paredzēts izbūvēt pagaidu ceļu, kas atradīsies blakus tunelim un skars īpašumus ar kadastra Nr.01000822686 (Ciema ielā 10) un Nr.01000822688 (Ciema ielā 14), kuri paredzēti atsavināšanai. Gaviezes ielas tuneļu būvniecības laikā paredzēts izbūvēt pagaidu ceļu, kas atradīsies blakus tunelim un skars īpašumus ar kadastra Nr.01000822180 (Ciema ielā) un Nr.01000822181 (Gaviezes ielā), kuri ir paredzēti pilnīgai vai daļējai atsavināšanai.
- 6.2.2.5. Mūkupurva un Gramzdas ielu pārbrauktuvju izbūves laikā īpašumu sasniedzamību paredzēts nodrošināt pa vietējiem ceļiem. Mūkupurva ielas pārbrauktuves būvniecības laikā satiksmes kustību paredzēts organizēt pa Gramzdas ielu, savukārt Gramzdas ielas pārbrauktuves būvniecības laikā satiksmes kustību paredzēts organizēt pa Mūkupurva ielu, tādējādi nodrošinot piekļuvi īpašumiem.
- 6.2.2.6. Gājēju vajadzībām paredzēts ierīkot speciālas vietas sliežu ceļa šķērsošanai.
- 6.2.2.7. Dzelzceļa posmā no Rīgas līdz Imantai ir divas dzelzceļa pārbrauktuves – Liepājas un Zolitūdes ielās. Ziņojumā norādīts, ka pārbrauktuvju noslodze nerasniedz maksimāli pieļaujamo, tāpēc šī projekta ietvaros nav paredzēts veikt pārbrauktuvju tehniskus vai tehnoloģiskus rekonstrukcijas darbus, jo atbilstoši 2011.gada 17.oktobrī iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka tās atbilst visaugstākajai kategorijai. Atbilstoši sniegtajai informācijai Liepājas ielas dzelzceļa pārbrauktuve vidēji diennaktī būs slēgta 232 minūtes, maksimuma stundās sasniedzot līdz 38 minūtēm/stundā (pie abu virzienu kustības pārklāšanās koeficienta 0,15). Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuve vidēji diennaktī būs slēgta 218 minūtes, maksimuma stundās sasniedzot līdz 36 minūtēm/stundā (pie abu virzienu kustības pārklāšanās koeficienta 0,15).
- 6.2.2.8. Atbilstoši 2011.gada 17.oktobrī papildus sniegtajai informācijai nav paredzēts izbūvēt pagaidu dzelzceļa pārbrauktuves (Zolitūdes iela), bet būvniecības laikā satiksmes kustību organizēt, izmantojot esošos vai pagaidu ceļus (divi Čuguna ielas šķērsojumus un pa vienam Gaviezes un Ciema ielās).

- 6.2.2.9. Netiek prognozēta būtiska ietekme uz esošajiem pilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem.
- 6.2.2.10. Pēc būvdarbu pabeigšanas visus piebraucamos ceļus un ielas paredzēts atjaunot atbilstoši to sākotnējam stāvoklim.

**Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:**

- Nodrošināt Ziņojumā paredzēto būvdarbu veikšanas laika un Ziņojumā sniegto pasākumu ietekmes uz vidi mazināšanai iekļaušanu tehniskajā projektā un to ievērošanu, realizējot paredzēto darbību, kā arī nodrošināt piekļuvi īpašumiem būvniecības laikā.
- Lai mazinātu iespējamās neērtības satiksmes dalībniekiem un iedzīvotājiem, pirms būvdarbu uzsākšanas savlaicīgi nepieciešams informēt sabiedrību par plānotajiem darbiem un izmaiņām satiksmē.
- Ņemot vērā, ka minimālais attālums starp privātīpašumiem Mežmalas ielā ir 8,46 m, bet Mežmalas ielu plānots paplašināt līdz NP7,5, projektā jāparedz un jānodrošina pasākumi, lai iedzīvotāji varētu droši pārvietoties pa Mežmalas ielu (arī ziemas/sniega periodā), lai tiktu savākta un novadīta virszemes notecē no Mežmalas ielas tā, ka ūdeņi nenonāk blakus esošo privātīpašumu teritorijās, lai Mežmalas ielas pārbūves rezultātā novērstu beznoteces teritoriju izveidošanos un izslēgtu gruntsūdens līmeņa paaugstināšanos un pārpurvošanās procesu veicināšanu blakus esošo privātīpašumu teritorijās.
- Neraugoties uz to, ka pārbrauktuvju Liepājas un Zolitūdes ielās noslodze nesasniedz maksimāli pieļaujamo, nepieciešama VAS "Latvijas Dzelzceļš" sadarbība ar Rīgas domi dzelzceļa un autotransporta infrastruktūras projektu attīstības koordinācijā, lai savlaicīgi nodrošinātu nepieciešamo jaudu attīstību plānoto pārvadājumu nodrošināšanai (Liepājas un Zolitūdes ielu pārbrauktuves) un maksimāli optimizētu dzelzceļa šķērsošanas iespējas.

**6.2.3. Dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšanas nepieciešamības izvērtējums, kā arī nepieciešamās zemes transformācijas un kompensāciju izvērtējums:**

- 6.2.3.1. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnija šķērsos 58 īpašumus, no kuriem 30 pieder privātpersonām, 7 - juridiskām personām, 7 – valstij un 14 – pašvaldībai.
- 6.2.3.2. Objekta izbūvei nepieciešama zemes transformācija aptuveni 20,7 ha platībā.
- 6.2.3.3. Atbilstoši Ziņojumam, lai izbūvētu plānoto dzelzceļa līniju, visā platībā (kopumā 23822 m<sup>2</sup>) jāatsavina īpašumi:
- 1) Gaviezes iela 5A, kadastra Nr.1000820417, apbūvēts;
  - 2) Platones iela 1/3, kadastra Nr.1000820488, apbūvēts;

- 3) Zolitūdes iela 27, kadastra Nr.1000820578, apbūvēts;
- 4) Gaviezes iela 6, kadastra Nr.1000820722, apbūvēts;
- 5) Gaviezes iela 4A, kadastra Nr.1000820803, apbūvēts;
- 6) Lielirbes iela, kadastra Nr.1000822152, neapbūvēts;
- 7) Gaviezes iela, kadastra Nr.1000822181, neapbūvēts;
- 8) Pureņu iela, kadastra Nr.1000822215, neapbūvēts;
- 9) Ciema iela 10, kadastra Nr.1000822686, neapbūvēts;
- 10) Ciema iela 12A, kadastra Nr.1000822687, neapbūvēts;
- 11) Ciema iela 14, kadastra Nr.1000822688, neapbūvēts;
- 12) Ciema iela 16, kadastra Nr.1000822689, apbūvēts;
- 13) Čuguna iela 11A, kadastra Nr.1000822726, neapbūvēts;
- 14) Gramzdas iela, kadastra Nr.1000990037, neapbūvēts;
- 15) Gramzdas iela 118, kadastra Nr.1000990392, apbūvēts;
- 16) Gramzdas iela, kadastra Nr.1000992308, neapbūvēts;
- 17) Gramzdas iela, kadastra Nr.1000992309, neapbūvēts;
- 18) Gramzdas iela, kadastra Nr.1000992310, neapbūvēts.

6.2.3.4. Atbilstoši Ziņojumam, lai izbūvētu plānoto dzelzceļa līniju, jāatsavina daļa īpašuma (kopumā 183209 m<sup>2</sup>) :

- 1) Čuguna iela 24, kadastra Nr.1000820139, neapbūvēts;
- 2) Mūkupurva iela 27, kadastra Nr.1000820210, neapbūvēts;
- 3) Mūkupurva iela 23/25, kadastra Nr.1000820211, apbūvēts;
- 4) Čuguna iela, kadastra Nr.1000820224, neapbūvēts;
- 5) Platones iela, kadastra Nr.1000820277, neapbūvēts;
- 6) K.Ulmaņa gatve 157, kadastra Nr.1000820280, neapbūvēts;
- 7) bez adreses, kadastra Nr.1000820292, neapbūvēts;
- 8) Gaviezes iela 4, kadastra Nr.1000820332, apbūvēts;
- 9) Ceriņu iela 12L, kadastra Nr.1000820441, neapbūvēts;
- 10) Kosas iela 5, kadastra Nr.1000820443, neapbūvēts;
- 11) Ķērpju iela 25, kadastra Nr.1000820458, neapbūvēts;
- 12) Melleņu iela 17, kadastra Nr.1000820467, neapbūvēts;
- 13) bez adreses, kadastra Nr.1000820514, neapbūvēts;
- 14) bez adreses, kadastra Nr.1000820515, neapbūvēts;
- 15) Čuguna iela 10, kadastra Nr.1000820599, apbūvēts;
- 16) Čuguna iela, kadastra Nr.1000820714, neapbūvēts;
- 17) Čuguna iela 22, kadastra Nr.1000820838, neapbūvēts;
- 18) Čuguna iela 22, kadastra Nr.1000820839, neapbūvēts;
- 19) Mūkupurva iela, kadastra Nr.1000822164, neapbūvēts;
- 20) Lielirbes iela, kadastra Nr.1000822177, neapbūvēts;
- 21) Ciema iela, kadastra Nr.1000822180, neapbūvēts;
- 22) Zolitūdes mežs, kadastra Nr.1000822184, neapbūvēts;
- 23) Dzelzceļš, kadastra Nr.1000822237, apbūvēts;
- 24) Čuguna iela 18, kadastra Nr.1000822656, neapbūvēts;
- 25) K.Ulmaņa gatve 155, kadastra Nr.1000822682, neapbūvēts;
- 26) Čuguna iela 28C, kadastra Nr.1000822730, neapbūvēts;
- 27) Čuguna iela, kadastra Nr.1000829000, neapbūvēts;
- 28) Bez adreses, kadastra Nr.1000829001, neapbūvēts;
- 29) Bez adreses, kadastra Nr.1000829007, neapbūvēts;
- 30) Bez adreses, kadastra Nr.1000829011, neapbūvēts;
- 31) Bez adreses, kadastra Nr.1000829012, neapbūvēts;

- 32) Bez adreses, kadastra Nr.1000829022, neapbūvēts;
- 33) Mūkupurva iela 18/20, kadastra Nr.1000990031, neapbūvēts;
- 34) Sieksātes iela 1, kadastra Nr.1000990033, neapbūvēts;
- 35) Gramzdas iela, kadastra Nr.1000990035, neapbūvēts;
- 36) Gramzdas iela 120, kadastra Nr.1000990036, neapbūvēts;
- 37) Gramzdas iela 114, kadastra Nr.1000990038, neapbūvēts;
- 38) Nīkrāces iela 36, kadastra Nr.1000990043, neapbūvēts;
- 39) Mūkupurva iela, kadastra Nr.1000992183, neapbūvēts;
- 40) Bez adreses, kadastra Nr.1000999011, neapbūvēts.

6.2.3.5. Ziņojumā norādīts, ka no plānotās dzelzceļa līnijas tuvākā dzīvojamā ēka atrodas aptuveni 3 m attālumā. Kopumā jāatsavina 26 ēkas, no kurām 3 (ēkas kadastra apzīmējums 01000820332003, 01000820599002, 01000820417001) atrodas dzelzceļa aizsargjoslā:

- 1) Gaviezes iela 4, ēkas kadastra apzīmējums 01000820332003, pieder privātpersonai;
- 2) Čuguna iela 10, ēkas kadastra apzīmējums 01000820599002, pieder privātpersonai;
- 3) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417005, pieder privātpersonai;
- 4) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417001, pieder privātpersonai;
- 5) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417010, pieder privātpersonai;
- 6) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417009, pieder privātpersonai;
- 7) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417006, pieder privātpersonai;
- 8) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417007, pieder privātpersonai;
- 9) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417008, pieder privātpersonai;
- 10) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417002, pieder privātpersonai;
- 11) Gaviezes iela 5A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820417003, pieder privātpersonai;
- 12) Platones iela 1/3, ēkas kadastra apzīmējums 01000820488002, pieder privātpersonai;
- 13) Platones iela 1/3, ēkas kadastra apzīmējums 01000820488001, pieder privātpersonai;
- 14) Zolitūdes iela 27, ēkas kadastra apzīmējums 01000820578001, pieder privātpersonai;
- 15) Gaviezes iela 6, ēkas kadastra apzīmējums 01000820722008, pieder privātpersonai;
- 16) Gaviezes iela 6, ēkas kadastra apzīmējums 01000820722009, pieder privātpersonai;
- 17) Gaviezes iela 6, ēkas kadastra apzīmējums 01000820722001, pieder privātpersonai;
- 18) Gaviezes iela 4A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820803005, pieder privātpersonai;
- 19) Gaviezes iela 4A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820803004, pieder privātpersonai;
- 20) Gaviezes iela 4A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820803003, pieder privātpersonai;
- 21) Gaviezes iela 4A, ēkas kadastra apzīmējums 01000820803002, pieder privātpersonai;
- 22) Ciema iela 16, ēkas kadastra apzīmējums 01000820136004, pieder privātpersonai;
- 23) Ciema iela 16, ēkas kadastra apzīmējums 01000820136002, pieder privātpersonai;
- 24) Gramzdas iela 118, ēkas kadastra apzīmējums 01000990037001, pieder privātpersonai;
- 25) Gramzdas iela 118, ēkas kadastra apzīmējums 01000990037003, pieder privātpersonai;
- 26) Gramzdas iela 118, ēkas kadastra apzīmējums 01000990037002, pieder privātpersonai.

Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar Valsts zemes dienesta Kadastru informācijas sistēmā pieejamo informāciju (pārbaudīta 07.09.2011.) īpašumā Sieksātes ielā 1, Rīgā, neatrodas būves, kas būtu nodotas ekspluatācijā un reģistrētas Zemesgrāmatā.

6.2.3.6. Ziņojumā norādīts, ka atsavināšanas gaitā tiks noteikta katra īpašuma vai tā daļas vērtība, lai varētu izmaksāt kompensāciju atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu

prasībām. Faktiskā zemes atsavināšana tiks veikta pēc būvprojekta izstrādes un pirms būvdarbu uzsākšanas, par to vienojoties ar īpašniekiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams papildus noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos.**

#### **6.2.4. Nepieciešamās izmaiņas teritorijas plānojumā saistībā ar paredzēto darbību:**

6.2.4.1. Atbilstoši Ziņojumam dzelzceļa līnija Rīgas virzienā paredzēta Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajās sarkano līniju robežās, bet dzelzceļa līnijas atzars Jūrmalas virzienā neatbilst Rīgas pilsētas attīstības plānam.

**Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:**

- **Darbības ierosinātajam sadarbībā ar Rīgas pilsētas pašvaldību jānodrošina dzelzceļa savienojuma ar starptautisko lidostu "Rīga" un tā aizsargjoslas iekļaušana Rīgas teritorijas plānojumā, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina aizsargjoslas robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.**
- **Zemes lietošanas kategorijas maiņa veicama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.**

#### **6.2.5. Gaisa kvalitātes izmaiņas novērtējums objektam piegulošajās teritorijās:**

6.2.5.1. Ziņojumam ir pievienota valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" 2010.gada 23.novembra vēstule par fona koncentrācijām plānotās dzelzceļa līnijas apkārtnē.

6.2.5.2. Prognozētās dīzeļvilcienu gaisu piesārņojošo vielu emisijas (elektrovilcienu gaisa piesārņojuma emisijas praktiski nerada) nozīmīgums ir novērtēts, veicot piesārņojuma izkliedes aprēķinus, izmantojot datorprogrammu ADMS Roads 2.3., kas pielietojama transporta plūsmu izmešu izkliedes aprēķināšanai, ņemot vērā izmešu avotu īpatnības, apkārtnes apbūvi un reljefu, kā arī meteoroloģiskos apstākļus.

6.2.5.3. Ziņojumā ir sniegti to piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultātu grafiskie attēlojumi, kuru maksimālā aprēķinātā summārā koncentrācija pārsniedz 50% no piesārņojuma novērtēšanas apakšējā sliekšņa vērtības (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>). Lai gan ne NO<sub>2</sub>, ne PM<sub>10</sub>, ne PM<sub>2,5</sub> noteikto gaisa kvalitātes robežlielumu pārsniegumi netiek prognozēti, pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai paredzēts izmantot elektrovilcienus.

6.2.5.4. Būvniecības darbu radītā ietekme tiek raksturota kā nebūtiska, jo ir paredzēti pasākumi iespējamās ietekmes samazināšanai, tai skaitā nav paredzēts veidot būvmateriālu un konstrukciju uzglabāšanas laukumus, piegādēm iespēju robežās izmantot dzelzceļu, būvniecības konkrētajā etapā uzturēt tikai veicamajiem darbiem nepieciešamo tehniku, kā arī neveidot lielus izņemtās augsnes uzkrājumus.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams papildus noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.**

**6.2.6. Trokšņa līmeņa un vibrācijas izmaiņu novērtējums objektam piegulošajās teritorijās:**

- 6.2.6.1. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam esošā vides trokšņa līmeņa novērtējumam paredzētās darbības teritorijā ir izmantota Rīgas aglomerācijas stratēģiskā trokšņa karte, kas sagatavota laika posmā no 2006. līdz 2008.gadam.
- 6.2.6.2. Lai novērtētu Rīgas aglomerācijas stratēģiskā trokšņa kartes atbilstību šī brīža situācijai, Ziņojuma autori ir salīdzinājuši autotransporta un dzelzceļa kustības intensitātes datus. Ziņojumā norādīts, ka VAS “Latvijas Valsts ceļi” un Rīgas domes Satiksmes departamenta apkopotā statistika liecina, ka autotransporta kustības intensitātes izmaiņas ir niecīgas, bet VAS “Latvijas Dzelzceļš” tīkla pārskati liecina, ka dzelzceļa kustības intensitāte posmā Torņakalns – Jūrmala nav būtiski pieaugusi. Savukārt aviosatiksmes kustības intensitāte starptautiskajā lidostā “Rīga” 2010.gadā, salīdzinot ar 2006.gadu, ir pieaugusi aptuveni par 70% (<http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/statistika/lidojumi>). Tādējādi Ziņojumā secināts, ka aviosatiksmes kustības intensitātes pieaugums ir palielinājis kopējo trokšņa līmeni paredzētās darbības teritorijā, jo lidmašīnu kustības koridori nav mainījušies.
- 6.2.6.3. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai precizētu trokšņa līmeni plānotā objekta apkārtnē, ņemot vērā aviosatiksmes kustības intensitātes pieaugumu, šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika modelēta aviosatiksmes trokšņu karte ar 70% lidojumu pieaugumu un iegūtie trokšņa izkliedes rezultāti summēti ar sliežu ceļu transporta, autotransporta un industriālo objektu trokšņa līmeņiem Rīgas aglomerācijas stratēģiskajās trokšņu kartēs.
- 6.2.6.4. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai praktiski visās plānotajai dzelzceļa līnijai piegulošajās teritorijās, uz kurām attiecināmi Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” dienas trokšņa līmenis pārsniedz 60 dB(A), kas Ziņojuma autoru vērtējumā uzskatāms par salīdzinoši augstu. Ziņojumā sniegta informācija, ka noteiktie trokšņa robežlielumi praktiski tiek pārsniegti gan dienas, gan vakara, gan nakts periodos, it īpaši teritorijās Jūrmalas gatves, K.Ulmaņa gatves un dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums apkārtnē. Atbilstoši ziņojumam tuvākajā teritorijā ap plānoto dzelzceļa līniju būtiskākie trokšņa avoti ir autotransporta satiksmes un lidmašīnu radītais troksnis.
- 6.2.6.5. Ņemot vērā plānoto dzelzceļa kustības intensitāti jaunajā dzelzceļa līnijā - Rīgas pasažieru stacijas virzienā dienā un vakarā stundas laikā turp/atpakaļ pa dzelzceļa līniju pārvietosies 48 vagoni (8 sastāvi), bet naktī stundas laikā 24 vagoni (4 sastāvi) un pa atzaru Jūrmalas virzienā dienā un vakarā stundas laikā turp/atpakaļ pārvietosies 12 vagoni (2 sastāvi), bet naktī stundas laikā 6 vagoni (1 sastāvs) – Ziņojumā ir sniegts plānotās darbības trokšņa novērtējums, pieņemot, ka sliežu ceļi tiks aprīkoti ar uzlikām skaņas slāpēšanai, sliedes sametinātas, veidojot bezsalaidņu sliežu ceļu, un vilcieni būs aprīkoti ar disku vai kompozītmateriālu bremzēm.
- 6.2.6.6. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka, neveicot plānotajai dzelzceļa līnijai prettrokšņa pasākumus, trokšņa robežlielumi tiktu pārsniegti līdz 200 m attālumā – savrupmāju dzīvojamās apbūves teritorijā starp esošo dzelzceļa līniju



Rīga – Tukums un plānoto dzelzceļa līniju, kā arī līdz 120 m attālumā teritorijās uz austrumiem un dienvidaustrumiem no plānotās dzelzceļa līnijas, tāpēc Ziņojumā ir ietverti prettrokšņa pasākumi – troksni slāpējošo barjeru izveide - atsevišķos posmos gar esošo un plānoto dzelzceļa līniju (skat. izvietojumu Ziņojuma 4.19.attēlā un piesaisti 2011.gada 17.oktobrī iesniegtajā papildus informācijā).

- 6.2.6.7. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai nozīmīgākais vibrācijas avots vilcienu kustības rezultātā ir vilcienu riteņu saskare ar sliežu ceļu, tāpēc plānotās dzelzceļa līnijas pamatni paredzēts veidot no betona gulšņiem uz balasta un sliežu ceļu aprīkot ar slāpējošām uzlikām, kas daļēji samazina arī troksni.
- 6.2.6.8. Ņemot vērā, ka teritorijā ap plānoto dzelzceļa līniju trokšņa robežlielumi jau šobrīd ir pārsniegti, summārā trokšņa ietekme pēc jaunās dzelzceļa līnijas izbūves arī pārsniegs trokšņa robežlielumus, jo šajā ietekmes uz vidi novērtējumā paredzētie prettrokšņa pasākumi nodrošinātu to, ka vilcienu kustība pa jauno līniju neradītu normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumus, taču nevar novērst esošo situāciju. Līdz ar to papildus pasākumi trokšņa samazināšanai plānojami un iekļaujami Rīgas pilsētas un dzelzceļa rīcības plānos trokšņa ietekmes samazināšanai.

**Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā attiecībā tieši uz konkrēto paredzēto darbību saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu attiecībā uz troksni ir obligāti jāievēro un jānodrošina ziņojumā norādītie risinājumi, tai skaitā attiecībā uz bezsalaidņu sliežu ceļu izveidi ar uzlikām skaņas slāpēšanai un troksni slāpējošo barjeru izveidi. Lai arī paredzētie prettrokšņa pasākumi nodrošinātu to, ka vilcienu kustība pa jauno līniju nozīmīgi nepalielinātu trokšņa līmeni dzīvojamās apbūves teritorijās, situācijas uzlabošanās kopumā ir sagaidāma un mērķtiecīgi plānojama, veicot kompleksus pasākumus trokšņa samazināšanai nozīmīgākajos esošajos trokšņa avotos (autotransports uz maģistrālajām ielām, aviosatiksmē). Ņemot vērā plānotā dzelzceļa līnijas atzarojuma būvniecības termiņu pašreizējo nenoteiktību, Biroja ieskatā prettrokšņa pasākumu, kas ir viens no būtiskākajiem plānotā dzelzceļa līnijas izbūves ietekmi mazinošajiem risinājumiem, atkārtota aktualizācija būtu lietderīga tieši pirms plānotās dzelzceļa līnijas izbūves, ja Rīgas pašvaldība akceptē šādu risinājumu, ņemot vērā arī citus, tai skaitā infrastruktūras attīstības un troksni samazinošus pasākumus, iekļaujot trokšņa līmeņa samazināšanai nepieciešamos pasākumus rīcības plānā un informējot par tiem sabiedrību. Pašvaldībai, lemjot par paredzētās darbības akceptu un nepieciešamajiem trokšņa samazināšanas risinājumiem arī attiecībā uz plānotā dzelzceļa līnijai piegulošo teritoriju izmantošanu, kompleksi jāizvērtē piedāvāto risinājumu un papildus pasākumu iespējamība un atbilstība likuma "Par piesārņojumu" 14.panta (1) un (2)daļas nosacījumiem. Bez tam jāņem vērā, ka saskaņā ar likuma "Par piesārņojumu" Pārejas noteikumu 11.punktā noteikto dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 30000 vilcienu sastāvu gadā (atbilstoši Ziņojumam patlaban posmā Rīga – Priedaine satiksmes intensitāte ir  $229 \times 2 \times 0,28 \times 365 = 46808$  vilcienu sastāvi gadā), jāizstrādā trokšņa stratēģiskās kartes līdz 2012.gada 30.jūnijam, bet rīcības plānu trokšņa samazināšanai – līdz 2013.gada 30.jūnijam.**

- 6.2.7. Objekta ietekme uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem:

- 6.2.7.1. Ziņojumā norādīts, ka VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” ir uzsākusi lietot notekūdeņu sistēmas un lidlauka drenāžas rekonstrukciju, kā arī jaunas melioratīvās sistēmas būvniecību, kas ietekmē arī apkārtējās teritorijas līdz pat autoceļam A10 Rīga - Ventspils. VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” projektā paredzēts izskatīt iespēju daļu virszemes noteces Ulmaņa gatves dienvidrietumu daļā (arī noteci no kontūrgrāvjiem gar plānoto dzelzceļa līniju) padot uz Neriņas upīti Lielupes baseinā. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnijas būvniecība tiks īstenota tikai pēc VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” melioratīvās sistēmas rekonstrukcijas projekta realizācijas.
- 6.2.7.2. Kontūrgrāvjus gar dzelzceļa līniju teritorijā starp K.Ulmaņa gatvi un dzelzceļa līniju Rīga – Tukums paredzēts iekļaut esošajā grāvju sistēmā. Ziņojumā norādīts, ka projektā tiks paredzēta tuvākās individuālās apbūves virszemes noteces saglabāšana, grāvju profilu atjaunošana, caurteku izbūve.

**Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma ”Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:**

- **Plānotās dzelzceļa līnijas būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu piegulošajās teritorijās, līdz ar to projekta materiālos detalizēti jāizstrādā noteces novadišanas risinājumi, projekta realizācijas laikā aktualizējot plānotos risinājumus.**
- **Mežmalas ielas pārbūves projektā jāparedz un jānodrošina pasākumi, kas norādīti šī atzinuma 6.2.2.sadaļā.**

#### **6.2.8. Būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošana:**

- 6.2.8.1. Būvgružus un koksnes izcelsmes atkritumus no atsevišķu ēku nojaukšanas, kā arī kokus un krūmājus, kas veidosies no teritorijas sagatavošanas, paredzēts savākt un nodot utilizācijai.
- 6.2.8.2. Noņemto augsnes slāni aptuveni 8,8 tūkstošu m<sup>3</sup> apjomā paredzēts uzglabāt atbērtņē uz vietas un pēc darbu pabeigšanas izmantot labiekārtošanai.
- 6.2.8.3. Mūkupurva teritorijā izņemto purva augsni aptuveni 14,4 tūkstošu m<sup>3</sup> apjomā plānots novietot objekta nodalījuma joslā un piedāvāt tālākai realizācijai. Ziņojumā norādīts, ka nepieciešamības gadījumā papildus platības augsnes izvietošanai tiks saskaņotas ar attiecīgo zemju īpašniekiem.
- 6.2.8.4. Sadzīves atkritumus paredzēts savākt un nodot licencētai komercsabiedrībai, kas nodarbojas ar atkritumu apsaimniekošanu.
- 6.2.8.5. Projekta izvērtēšanas gaitā nav identificēta informācija par nozīmīgu piesārņotu vai potenciāli piesārņotu teritoriju atrašanos plānotās izbūves zonā.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams papildus noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.**

#### **6.2.9. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums:**

- 6.2.9.1. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnija nešķērso nevienu vietējas vai valsts nozīmes īpaši aizsargājamu objektu vai teritoriju, šādi objekti vai teritorijas

neatrodas plānotās trases tiešā tuvumā. Plānotās dzelzceļa līnijas tuvumā un tiešās ietekmes zonā neatrodas mikroliegumi un īpaši aizsargājami koki.

- 6.2.9.2. Ņemot vērā, ka plānotajai darbībai tuvākā Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorija – dabas parks "Beberbeķi" - atrodas aptuveni 0,2 līdz 3 km attālumā un plānotā dzelzceļa līnija to nešķērso, kā arī nav identificētas citas nozīmīgas ietekmes šai aspektā, Ziņojumā netiek prognozēta ietekme uz tās ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un izveidošanas un aizsardzības mērķiem (aizsargāt bioloģiski vērtīgus priežu mežus).
- 6.2.9.3. Izbūvējot plānoto dzelzceļa līniju, nepieciešams izcirst daļu parkveida struktūru veidojošo koku, kā arī tiks izbraukāts un fragmentēts zālājs.
- 6.2.9.4. Posmā, kur tiek šķērsota Mūkupurva teritorija, plānotā dzelzceļa līnija būs biotopus fragmentējošs lineārs objekts.
- 6.2.9.5. Ziņojumā iekļauti pasākumi iespējamās ietekmes mazināšanai:
- tehniskā projekta izstrādes stadijā konsultēties ar nozares ekspertu, lai rastu risinājumu, kas dotu iespēju samazināt izcērtamo koku skaitu un samazināt izbraukājamo zālāju platību;
  - iespēju robežās izvairīties no pagaidu būvlaukuma ierīkošanas zālājā;
  - iespēju robežās, ņemot vērā īpašumu piederību, meklēt risinājumu mazdārziņu ar parkveida struktūrām likvidēšanai uz rietumiem no īpaši aizsargājamā zālāju biotopa, saglabājot parkveida struktūras un atjaunojot parkveida zālāju dzelzceļa nodalījuma joslā;
  - iespēju robežās izvairīties degradēt zālāju, izbūvējot dzelzceļa līnijas šķērsojumu pār K.Ulmaņa gatvi, darbību maksimāli koncentrējot K.Ulmaņa gatves dienvidu malā;
  - ja nav iespējams izvairīties no plašu platību izbraukāšanas, tad apjomīgi būvdarbi veicami ziemas periodā, kad augsnes virskārta ir sasalusi.
  - dzelzceļa līnijas ekspluatācijas laikā dzelzceļa nodalījuma joslā nodrošināt zālāja pļaušanu un nopļautā materiāla savākšanu; iespēju robežās dzelzceļa uzturēšanas darbu veikšanai izmantot tikai dzelzceļa nodalījuma joslu.
- 6.2.9.6. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā informāciju par sastopamajām dabas vērtībām pētāmajā teritorijā, dabas vērtībām netiek radīts būtisks apdraudējums, līdz ar to kompensējošie pasākumi reto un īpaši aizsargājamo augu sugu aizsardzības nodrošināšanai nav jāparedz. Ietekme samazināma, nešķērsojot reto un īpaši aizsargājamo augu sugu atradņu platības objekta būvniecības un ekspluatācijas laikā.

**Ievērojot iepriekš minēto, Birojam Atzinumā papildus nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.**

#### **6.2.10. Prognoze par iespējamo ietekmi uz kultūrvēsturisko vidi:**

- 6.2.10.1. Ziņojumā netiek prognozēta ietekme uz tuvākajiem kultūras pieminekļiem un kultūrvēsturisko ainavu.
- 6.2.10.2. Ziņojumā norādīts, ka, veicot rakšanas darbus Mūkupurva teritorijā un tā apkārtnē, iespējami senlietu atradumi, par kuriem jāziņo Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.**

#### **6.2.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze:**

- 6.2.11.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā Ziņojumā netika identificēti limitējošie faktori, kas nepieļautu paredzētās darbības īstenošanu.
- 6.2.11.2. Kā plānoto darbību potenciāli ierobežojoši faktori Ziņojumā norādīti privātīpašumā esošo zemes gabalu šķērsošana, jo to īpašnieki nepiekrīt projekta realizācijai, teritorijas ģeoloģiskā uzbūve un dzelzceļa satiksmes radītās trokšņa emisijas, kā arī aizsargjoslu gar dažāda sprieguma elektrisko tīklu gaisvadu līnijām, aizsargjoslu ap gāzesvadiem un aizsargjoslu gar elektronisko sakaru tīkliem šķērsošana, kas jāņem vērā projekta turpmākā virzībā.

**Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt papildus obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm, kā arī noteikti citos šī atzinuma punktos.**

#### **6.2.12. Paredzētās darbības alternatīvu salīdzinājums un ietekmes uz vidi būtiskuma novērtējums:**

- 6.2.12.1. Salīdzinot Ziņojumā piedāvātās alternatīvas pasažieru pārvadājumiem – tiek izmantoti elektrovilcieni vai dīzeļvilcieni - un izvērtējot gaisu piesārņojošo vielu emisijas, trokšņa emisiju, vibrācijas, ietekmi uz hidroloģiskajiem apstākļiem, bioloģisko daudzveidību, ainavu, kultūrvēsturisko vidi, skarto īpašumu skaitu, faktiski vienīgā būtiskā atšķirība ir gaisa piesārņojuma aspektā, proti, elektrovilcieni praktiski nerada gaisa piesārņojumu. Atbilstoši Ziņojumam paredzēts izvēlēties videi piemērotāko risinājumu – elektrovilcienus.
- 6.2.12.2. Lai gan darbu veikšanas vietai tuvākajā apkārtnē dzīvojošajiem sagaidāmi īslaicīgi nozīmīgi trokšņa traucējumi, kopumā būvniecības darbu veikšanas periodā, nodrošinot visus Ziņojumā un šī atzinuma iepriekšējās sadaļās norādītos plānotos pasākumus ietekmes mazināšanai, netiek prognozēta būtiska ietekme.
- 6.2.12.3. Galvenās ietekmes projekta realizācijas rezultātā ir apzinātas ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumā un šajā atzinumā. Tā kā pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai paredzēts izmantot elektrovilcienus, objekta ekspluatācijas laikā, nodrošinot visus šī atzinuma iepriekšējās sadaļās norādītos plānotos pasākumus ietekmes mazināšanai, netiek prognozēta būtiska ietekme.
- 6.2.12.3. Atbilstoši Ziņojumam plānotā dzelzceļa līnija Rīgas virzienā paredzēta Rīgas pilsētas attīstības plānā noteiktajās sarkano līniju robežās, bet dzelzceļa līnijas atzars Jūrmalas virzienā neatbilst Rīgas pilsētas attīstības plānam. Līdz ar to jānodrošina dzelzceļa savienojuma ar starptautisko lidostu “Rīga” un tā aizsargjoslas iekļaušana Rīgas teritorijas plānojumā.
- 6.2.12.4. Atbilstoši Ziņojumam paredzētā darbība ir nozīmīga sabiedrisko interešu un ekonomisko interešu nodrošināšanai, jo tā nodrošinātu gan sabiedriskā transporta tīkla attīstību, gan starptautiskās lidostas “Rīga” attīstību un konkurētspēju pasaulē. Tai pat laikā jāatzīmē, ka projekta realizācijas uzsākšanas laiks un nosacījumi ir lielā mērā atkarīgi no starptautiskās lidostas “Rīga” attīstības dinamikas un skatāms kontekstā arī ar Rīgas un Pierīgas

mobilitātes plānā ietvertu risinājumu attīstību un ekonomiskajiem priekšnoteikumiem un iespējām konkrēto projektu realizācijai.

- 6.2.12.5. Ziņojumā ir raksturoti iespējamie trokšņa samazināšanas pasākumi plānotajai dzelzceļa līnijai, tādējādi iespējami samazinot jaunradītās ietekmes, tai pat laikā trokšņa aspekts, ņemot vērā arī autoceļu un lidostas tuvumu, uzskatāms par nozīmīgāko plašākā apkārtnes teritorijas izmantošanas kontekstā, kam paredzami risinājumi Rīgas pilsētas un dzelzceļa rīcības plānos trokšņa samazināšanai.

Direktors

A. Lukšēvics

2011.gada 8.novembrī.