

ATZINUMS

par *Ietekmes uz vidi novērtējuma automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecībai DARBA ZIŅOJUMU*

Ievaddaļa

Eksperta atzinums sagatavots 2009.gada aprīlī par *Ietekmes uz vidi novērtējuma automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecībai darba ziņojumu*, kas saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja uzdevumu ir atzinuma objekts.

Ietekmes uz vidi novērtējumā darba ziņojumu automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecībai VAS „Latvijas valsts ceļi” uzdevumā izstrādājis kopuzņēmums „EER” vienā sējumā, kas datēts ar 2009.gada 3.martu.

Aprakstošā daļa

Ietekmes uz vidi novērtējuma Darba ziņojums automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecībai (turpmāk – ziņojums) bija jāizstrādā saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 10.septembra Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma „Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecībai (turpmāk – programma).

Atzinums, galvenokārt, skar autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma „Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu teritorijas plānošanas jomā un ar to saistītajos jautājumos.

No ziņojuma izriet, ka paredzētā darbība ir valsts galvenā autoceļa E22 būvniecība posmā no Kranciema karjera Ogres rajonā līdz Slāvu aplim Rīgā, izveidojot aptuveni 30 km garā posmā jauna četru joslu (divu divjoslu brauktuvju) ātrsatiksmes autoceļa trasi saskaņā ar veiktajiem priekšizpētes un projektēšanas darbiem. Ziņojumā detalizēti tiek vērtēti divi varianti, kas atsiļāti no 6 alternatīvām, apsverot teritoriju plānojumu uzliktos ierobežojumus.

Jāatzīmē, ka iesniegtais ziņojums attiecībā uz tā galvenajām sadaļām strukturēts atbilstoši programmai un ietver visas sadaļas, izņemot pēdējo 11., t.i. *Populāru paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma kopsavilkumu*, kurš iespējams, kā norādīts programmā, sagatavots atsevišķi, taču tādā gadījumā būtu nepieciešams to norādīt darba sastāvā un attiecīgi saturā. Kas attiecas uz minēto sadaļu tālākā iztirzājuma iedalījumu, tad tas gan ir interpretēts atšķirīgi, acīmredzot izmantojot Vācijā pieņemtu metodiku, kas kā cita pieredze vērtējams pozitīvi, jo kopumā tomēr nepieciešamais saturs ir izsmelts pietiekami. Arī tas, ka

atsevišķas sadaļas ir tulkotas, ir saprotams, taču daudzviet vēlama teksta profesionāla rediģēšana.

Atzinuma motīvu daļa arī strukturēta atbilstoši galvenajām programmas un ziņojuma sadaļām.

Motīvu daļa

1. Pirmais iebildums skar paredzētās darbības uzdevuma būtību. Nenoliedzami jāatzīmē par konceptuāli visnotaļ pareizu izpētē veikto jaunas ceļa trases izvēli, atsakoties no esošo ceļu izmantošanas (rekonstrukcijas) šim mērķim, kas ne tikai labāk ļaus apmierināt augošās transporta plūsmas, bet arī paaugstinās Rīgas reģiona ceļu tīkla blīvumu. Tomēr vienlaicīgi jāatzīst, ka nepietiekoši ievērtēta variantu izvēlē ir jaunā ceļa ietekme uz Rīgas pilsētas transporta sistēmu. Šeit būtu jāakcentē nepieciešamība ne tikai nodrošināt uz Rīgu tendējošo transporta plūsmu ērtu savlaicīgu sadali uz ievadiem pilsētā, bet arī jauna pieslēguma (ievada) pilsētas ielu tīklam izveides iespēja, lai Rīgā tieši nesānāktu kopā ievērojamas transporta plūsmas no vairākiem virzieniem. Minētais ir ļoti būtiski, jo kā konstatēts ziņojumā (skat. 37.lpp.) „esošais transporta infrastruktūras tīkls ilgāk vairs nespēj adekvāti tikt galā ar satiksmes apjomu”. V3 tā rietumu daļā tomēr būtiski deformē esošo ceļu tīklu.
2. Paredzētajai darbībai piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze ļoti detalizēti apskata ar pašu IVN saistītos aktus. Turpretī citu normatīvo aktu prasību analīze ir nepilnīga un fragmentāra. Tā, piemēram, attiecībā uz gāzesvadiem no *Aizsargjoslu likuma* apskatīts tikai 22.pants, kas nosaka ekspluatācijas aizsargjoslu ap gāzesvadiem. Drošības aizsargjoslu ap gāzesvadiem prasības izpaliek bez analīzes (skat. 18., 19., 23. un 24.lpp.). Nav apskatītas *Teritorijas plānošanas likuma* prasības, ir pieminēti tikai MK *Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi*. Jāatzīmē arī, ka Eiropas Ainavu konvencijai Latvija ir pievienojusies.
3. Esošās situācijas un autoceļa attīstības raksturojuma sadaļā trūkst satiksmes drošības analīzes satiksmes negadījumu aspektā. 2.1.2. apakšpunkta virsrakstā nav saprotams termins (?) „satiksmes situācijas nepietiekamība”.
4. 3. sadaļa „Vides stāvokļa novērtējums projekta teritorijā” ziņojumā balstīta uz 2004.gada datiem, nākotnes izteiksmē minot 2007.gada pasākumus (skat. 67.lpp.), izskatās novecojusi. Nav skaidrs, ko nozīmē „zemes lietojuma veids” un „zemes izmantošanas tipi” (skat. 3.1.1.). Latvijā ir zemes izmantošanas veidi un nekustamā īpašuma

lietošanas mērķi. Tādēļ būtu nepieciešams rediģēt ziņojumā izmantotos terminus. Jāatzīmē, ka arī 1.pielikums *Projekta teritorijas zemes izmantojuma karte (ar variantiem)* ir koriģējama, lai atbilstu nosaukumam, jo lielā mērā attēlo dažādus biotopus. Nav skaidrs, kas jāsaprot ar apzīmējumiem „sarežģītas kultivēšanas modelis”, „pārejoši mežu apgabali” u.c.?

5. Nevar piekrist ziņojuma autoriem, ka ainavas jēdziens Latvijā nav skaidri definēts, tāpat kā pašu autoru neskaidrajai ainavas definīcijai, tomēr teritorijas ainaviskais novērtējums jāuzskata par pietiekoši korektu.
6. Ziņojumā būtu nepieciešams 77.-78.lpp. 2.tabulā, kā arī 3. pielikumā, norādītās piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas projekta teritorijā klasificēt ne tikai pēc administratīvās atrašanās vietas, bet arī pēc būtības.
7. Kā ļoti pozitīva pieeja jāatzīmē risinājuma princips, ka jebkurā vietā, kur esošās satiksmes saikni šķērsos jaunā trase, tiks garantēta tālākā saikne ar apakšējā vai augšējā šķērsojuma starpniecību un jebkuram zemes īpašumam blakus esošajā teritorijā tiks nodrošināta pieejamība (141.lpp.). Tomēr jāņem vērā, ka daudzi īpašumi ar ceļu tiks sadalīti, izveidojot jaunus atsevišķus īpašumus, kuriem būs vajadzīgs jauns pieejamību nodrošinošs risinājums. Tas šajā stadijā būtu novērtējams vispārīgi un ievērtējams nākošajās stadijās.
8. Ziņojumā vairākkārt atkārtojas pārspīlēts apgalvojums, ka „ainavu saglabāšana ir viens no teritorijas plānojuma pamatprincipiem zemes izmantošanas noteikšanā (183.lpp). Arī visas urbanizētās ainavas klasificēt kā degradētas ainavas nozīmē par ainavām atzīt tikai dabas ainavas. Kāpēc šosejas konstrukcijas visos gadījumos jāuzskata par ainavu degradējošiem elementiem (199.lpp.)?
9. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma novērtējumā (p.4.22.) vajadzētu apskatīt ietekmju savstarpējās sakarības variantos, piemēram, būtisko trokšņa ietekmi mazina būtiskie meža zemju transformācijas apjomi. Šajā aspektā nevar piekrist, ka nekādi ietekmi mazinoši pasākumi nav iespējami (196.lpp.). Kompensēt meža zaudējumus var arī ar ainaviskiem meža stādījumiem vietās, kur ceļa izveides rezultātā tiks radīti zemes gabali, kas mazāki par pašvaldību saistošajos noteikumos noteiktajiem minimālajiem zemesgabaliem.
10. Lai pilnvērtīgi novērtētu ceļa iespējamo ietekmi uz sabiedrību, būtu jāiepazīstas ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma kopsavilkumu un detalizētākiem sabiedrisko apspriešanu materiāliem. Spriežot pēc ziņojumā esošās informācijas, sabiedrisko apspriešanu

nevar uzskatīt par korekti veiktu, jo sanāksmes notikušas darba dienā un darba laikā. Par to liecina arī tikai 8 iedzīvotāju piedalīšanās Rīgas iedzīvotājiem domātajā apspriešanās (211.lpp.). Ziņojumā nav arī materiālu apliecinājumam, ka būtu nosūtīti individuāli paziņojumi skarto īpašumu īpašniekiem. Nav apliecinājuma arī par ziņojuma izskatīšanu Rīgas pašvaldībā.

11. Šajā ziņojumā nav atspoguļots projektētā E22 ceļa izvērtējums saistībā ar Rīgas apvedceļa (A4) rekonstrukcijas priekšlikumu. Arī grafiskajos materiālos tas neparādās.

12. Būvlaukuma (?) plānos neparādās ceļa servisa objektu izvietojums, kas ātrgaitas ceļam ir būtiski.

13. Citas piezīmes par teksta daļu:

- Tekstu vispār vajadzētu rediģēt, un ne tikai tulkojuma dēļ, bet arī daudzo drukas kļūdu dēļ. Vietām teksta kvalitāte ir grūti komentējama (piemēram, 99.lpp. punktā 3.4.);
- 215.lpp. 3.rindkopā 5 reizes pieminēts „pilons” un tikai trīs reizes bez kļūdām;
- Vietām ziņojums ir nevajadzīgi pārslogots vai paplašināts, piemēram, ar Ogres vēsturi uz trīs lapām (skat. 130.-133.lpp.);
- 136.lpp. minētā ģipšakmens atradne nav vienīgā Latvijā;
- 20.att. nav uzrādītas mērvienības, acīmredzot km²;
- 189.lpp. 4.rindkopā ieviesies nelogisms. Jāsaprot, ka ceļa projekta īstenošana prasīs veikt grozījumus attiecīgajos teritoriju plānojumos, jo tie ir pamats zemju izmantošanas transformācijai;
- Vajadzētu arī atšķirt jūtīgumu no jutīguma, t.i. – jušanas pakāpes;
- 217.lpp. kļūdas pēc divi atšķirīgi nepieciešamo prettrokšņa ekrānu kopējie garumi ir doti vienam 3.variantam.

Rezolutīvā daļa

Apskatot izvērtējuma kopsavilkumu ar abu apskatāmo variantu ietekmes uz vidi līdzvērtību, rodas pārliecība, ka vajadzēja izvērtēt „tīru” ziemeļu variantu, t.i. sastāvošu no V3 austrumu daļā un V2 rietumu daļā, kuram būtu noteiktas nepieciešamās priekšrocības: vienkāršība un mazāka esošā ceļu tīkla degradācija, it īpaši A5 un Granīta ielas turpinājuma daļās. Tā kā abi varianti pie A4 šķērsojuma krustojas, šādu kombinētu variantu papildus izvērtēt un papildināt noslēguma ziņojumu nevajadzētu būt problēmai.

Lai jaunais ātrgaitas ceļš tiktu izmantots efektīgāk, lai tas labāk iekļautos esošajā ceļu tīklā, atslogojot esošos ceļus arī perspektīvajā apdzīvojamā struktūrā, tad pieslēguma mezgli būtu veidojami ne tikai tajās vietās, kur tiek šķērsoti nozīmīgi ceļi, bet arī upes šķērsojuma vietās, radot iespējas „pieslēgt” lielākas plūsmas ģenerējošās teritorijas perspektīvā abpus nodomātajam ceļam.

Šeit izteiktās piezīmes, ieteikumi un ierosinājumi jāizvērtē un jāņem vērā noslēguma ziņojumā.