

**Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1. posma - Automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dublieris) izstrādāto trases variantu salīdzinājums**

**Pārskata tabula**

Rādītāji	I variants		II variants		III variants		
	1. kārtā	2. kārtā	1. kārtā	2. kārtā	1. kārtā	2. kārtā	
1. kārtā - izbūve atbilstoši attīstības prognozei līdz 2012. gadam, 2. kārtā - izbūve atbilstoši attīstības prognozei līdz 2018. gadam							
Trases kopējais garums, km	8,3		8,2		8,7		
Automaģistrāles un vispārīgas lietošanas BI kategorijas ceļa garums, km	6,3	2,0	6,3	1,9	6,5	2,2	
Autoceļa pamattrases asfalta seguma apjoms, m <sup>2</sup>	170100	46000	170100	38800	175500	50600	
Pārskata plāns							
Trases variantu īss apraksts	Ar sākuma punktu Vairoga ielas ceļu mezglā, šis ceļš arī sakrīt ar esošajām Ķīšezerā un Ezermalas ielām aptuveni 2,5 km garā posmā starp Vairoga ielu un krustojumu ar Viskaju ielu. Tālāk tas šķērso Ezermalas un Viskaju ielu krustojumu. Tad ceļš novirzās ziemeļaustrumu virzienā un stiepjas caur Siltumelektrocentrālei attiecināmo pelnu nosēdlauku rajonu un turpinās ziemeļaustrumu virzienā Ķīšezerā krasta tuvumā. Juglas kanālā ceļš šķērso netālu no kanāla ietekas vietas Ķīšezerā. Austrumvirzienā no Juglas upes Ķīšezerā krasta tuvumā ceļš turpinās Dabas lieguma tuvumā un savienojas ar iepļānoto Jaunciema gatves mezglu.		Ar sākuma punktu Vairoga ielas ceļu mezglā, šis ceļš arī sakrīt ar esošajām Ķīšezerā un Ezermalas ielām aptuveni 2,5 km garā posmā starp Vairoga ielu un krustojumu ar Viskaju ielu. Tad ceļš novirzās ziemeļaustrumu virzienā un stiepjas caur Siltumelektrocentrālei attiecināmo pelnu nosēdlauku rajonu. Juglas kanāla rietumpusē netālu no esošā dzelzceļa ceļš šķērso nelielu daļēji nojaukšanai paredzēto rūpniecības ēku zonu. Netālu no Makšķernieku ciemata ceļš šķērso Juglas upi pa tiltu eksistējošā dzelzceļa tilta tuvumā. Tālāk turpinās pa Jaunciema gatvi dienvidaustrumu virzienā līdz Bergiem.		Ar sākuma punktu Vairoga ielas ceļu mezglā, šis ceļš arī sakrīt ar esošajām Ķīšezerā un Ezermalas ielām aptuveni 2,5 km garā posmā starp Vairoga ielu un krustojumu ar Viskaju ielu. Ceļš turpinās Termoelektriskās Centrāles (TEC-1) tuvumā. No šīs vietas ceļa virziens mainās uz ziemeļaustrumiem caur Siltumelektrocentrāles (TEC 1) pelnu nosēdlauku teritoriju. Tas turpinās minētajā virzienā caur atklātu apvidu, minimāli ietekmējot Ķīšezeru un Bābelītes ezeru, un šķērso Makšķernieku ciemata slēgto garāžu teritoriju. Tad tas šķērso Mārkaines ielu un mazdāru teritoriju Juglas upes austrumu krastā.		
Inženiertehniskās būves	Tilti: skaits; garums, m	1(310m)	2(210m)	nav	2 (170m)	2 (355m)	1 (60m)
	Satiksmes pārvadi un estakādes, skaits, garums, m	11(1065m)	4 (562m)	9 (3495m)	5 (550m)	16 (4015m)	4 (420m)
	Tuneļi, garums, m	2 (80m)	1 (60m)	nav	nav	1 (1100m)	1 (65m)
Līkņu rādītāji	Trases plāns, m	465(m) - 3500(m)		470(m) - 2000(m)		470(m)-2000(m)	
	Garenprofils, m	6000(m) - 30000(m)		7000(m) - 70000(m)		6000(m) - 90000(m)	
Pieslēgumi pilsētas maģistrālajām ielām, skaits	4	3	3	1	3	1	
Braukšanas joslu skaits	3+3	2+2	2+2 - pirmajā izbūves kārtā un 3+3 - otrajā kārtā	2+2	2+2 - pirmajā izbūves kārtā un 3+3 - otrajā kārtā	2+2	
Gājēju, velosipēdistu un sabiedriskā transporta kustības nodrošinājums	gar paralēlajām (vietējām) ielām		gar paralēlajām (vietējām) ielām. Sab. transports pa paralēlajām ielām	gar brauktuvi un paralēlajām (vietējām) ielām. Sab. transports pa brauktuvi un paralēlajām ielām	blakus esošās ielas	blakus esošās ielas	
Projektētais/maksimālais pieļaujamais braukšanas ātrums trasē, km/h	100/100	100/70	100/100	100/100	100/100	100/100	
Nodrošināta piekļuve visiem nekustamajiem īpašumiem	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	
Vai trases izbūve iespējama vairākās kārtās?	Nē	Nē	Jā	Jā	Jā	Nē	

**Ietekme uz vidi**

Trokšņu līmeņa nodrošinājums, veicot pretroķņa pasākumus (sienas, logu nomaiņa u.c.)	esošai apbūvei	Atbilstošs	Atbilstošs	Atbilstošs
Vibrāciju ietekme tiešā automaģistrāles tuvumā	būvdarbu laikā ekspluatācijas laikā	Paaugstināta būvdarbu vietas tuvumā Vidēji augsta	Paaugstināta būvdarbu vietas tiešā tuvumā Neliela	Paaugstināta būvdarbu vietas tiešā tuvumā Neliela
Gaisa piesārņojuma ar slāpekļa dioksīda (NO <sub>x</sub> ) koncentrāciju nodrošinājums (1.scenārijs)	pēc 1.kārtas nodošanas ekspluatācijā	Pārsniegs normatīvu prasības	Pārsniegs normatīvu prasības	Pārsniegs normatīvu prasības
Gaisa piesārņojuma ar slāpekļa dioksīda (NO <sub>2</sub> ) koncentrāciju nodrošinājums (2.scenārijs)	pēc 1.kārtas nodošanas ekspluatācijā	Atbilstošs	Atbilstošs	Atbilstošs
	pēc 2.kārtas nodošanas ekspluatācijā	Atbilstošs	Atbilstošs	Atbilstošs
Iespējas iekļaut gaisa piesārņojumu samazinošus tehniskos risinājumus		Nav	Nav	Daļēji (tuneļa posmā)
Gaisa piesārņojuma ar oglekļa oksīdu (CO), cietajām daļiņām (PM <sub>10</sub> ) nodrošinājums vidējais meteoroloģiskajos apstākļos		Atbilstošs	Atbilstošs	Atbilstošs
Šķērso īpaši aizsargājamas dabas teritorijas		Nešķērso	Nešķērso	Nešķērso
Attālums līdz "Natura 2000" teritorijai "Jaunciema dabas liegums", m		10-360	10-130	135 - 340
Attālums līdz kultūras pieminekļiem, m		30-50	30-50	30-50
Augsnes piesārņojuma normatīvu nodrošinājums	būvdarbu laikā ekspluatācijas laikā	Atbilstošs Atbilstošs	Atbilstošs Atbilstošs	Atbilstošs Atbilstošs
Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlauku infiltrācijas ierobežojums		Nodrošināts	Nešķērso minēto teritoriju	Nodrošināts
Ietekme uz ekoloģisko situāciju Ķīšezerā		Nav	Nav	Nav
Ietekme uz ekoloģisko situāciju Juglas upē	būvdarbu laikā ekspluatācijas laikā, ja tiek savākti un attīrīti tiltu kaisīšanai izmantotā sāls ūdeņi	Tieša ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem	Tieša ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem	Tieša ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem
Ietekme uz gruntsūdeņu piesārņojumu	būvdarbu laikā ekspluatācijas laikā, ja tiek savākti un attīrīti ielu kaisīšanai izmantotā sāls ūdeņi	Nebūtiska	nebūtiska	Nebūtiska
Ietekme uz artēzisko ūdeņu piesārņojumu		Nav	Nav	Nav
Ainavas kvalitātes nodrošinājums	degradēto ainavu teritorijās vērtīgo ainavu teritorijās	Uzlabošanās	Uzlabošanās	Uzlabošanās
		Ķīšezerā ainavu telpas stāvokļa pasliktināšanās	Bābelīša ainavu telpas pasliktināšanās	Nav būtiska ietekme

**Izmaksas**

Izmaksas, milj. LVL *	1. kārtas izbūves izmaksas attīstības prognozei līdz 2012. gadam	512	217	208
	2. kārtas izbūves izmaksas attīstības prognozei līdz 2018. gadam	35	32	127

\* TEP investīciju izmaksas veido būvniecības izmaksas, kas ir aprēķinātas atbilstoši 2006.gada cenām Latvijas tirgū. Analīze rāda, ka Latvijas būvniecības cenas ir sasniegušas vai ir ļoti līdzīgas labklājības līmeņa ziņā daudz augstāk stāvošu Eiropas Savienības valstu cenām, tikai par 20% atpaliekot no Lielbritānijas cenām. Turpretī ievērojami (par 60%) pārsniedzot tādas valsts kā Čehijas Republika būvniecības izmaksas. Čehijas Republikas gadījumā ir svarīgi piebilst, ka valstī ir pieejami vietējie būvniecības izejmateriālu resursi (dolomīts u.c.). RZTK projektu plānots realizēt ar valsts un privātas partnerības modeļa palīdzību. Minētais modelis RZTK gadījumā paredz, ka privātais partneris piesaista būvniecībai nepieciešamo finansējumu, veic būvniecību, kā arī nodrošina objekta uzturēšanu noteiktā laika posmā. Tikai pēc objekta (RZTK, tajā skaitā arī 1.posma) nodošanas ekspluatācijā privātais partneris saņem samaksu turpmākajā 20-30 gadu laika posmā no valsts/pasvaldības par objekta būvniecību un uzturēšanu. Veiktā izpēte liek secināt, ka pastāv iespēja VPP metodes izmantošanas gadījumā piesaistīt starptautiska mēroga būvniecības uzņēmumus, kuru piedāvātās būvniecības izmaksas spēj būtiski konkurēt ar TEP izmantotajām Latvijas būvniecības izmaksām.

**Īpašumi**

Projekta realizācijai nepieciešamā privāto un juridisko personu nekustamā īpašuma (izņemot valsts un pašvaldības īpašumus) apjoms/ ha	19,9	17,2	15,3
Izstrādāto variantu pamattrases ar pieveidceļiem novietojums Rīgas attīstības plānā noteikto sarkano līniju robežās, % no kopējās platības	64 / pamattrasei bez pieveidceļiem - 49	61 / pamattrasei bez pieveidceļiem - 38	80 / pamattrasei bez pieveidceļiem - 97
Nojaucamo ēku skaits	269	223	173