

**ATZINUMS
PAR IETEKMI UZ VIDI UN
IEDZĪVOTĀJU SADZĪVES APSTĀKĻIEM**

*DAUDZDZĪVOKĻU MĀJA
AR TRANSPORTLĪDZEKĻU NOVIETNI*

Rīgā, Biķernieku ielā 79A

2013. gada novembris

**Atzinums
par ietekmi uz vidi un
iedzīvotāju sadzīves apstākļiem**

**DAUDZDZĪVOKĻU MĀJA
AR TRANSPORTLĪDZEKĻU NOVIETNI**

Rīgā, Biķernieku ielā 79A

Pasūtītājs:
**SIA "Mārtiņa Hofmaņa Arhitektūras
Studija"**

Izpildītājs:
SIA "Vides Konsultāciju Birojs"

Sagatavoja:

Dace Strode

e-pasts: dace@vkb.lv
Tālrunis: 67557668
Fakss: 67801703

2013. gada novembris

SATURS

| | |
|--|----|
| 1. Objekta apraksts | 3 |
| 2. Esošās situācijas apraksts | 5 |
| 3. Atbilstība teritorijas plānojumam un citiem normatīvajiem aktiem | 7 |
| 4. Iespējamā ietekme uz vidi | 9 |
| 4.1. Gaiss | 9 |
| 4.1.1. Piesārņojošo vielu gaisā aprēķina pamatojums | 9 |
| 4.1.2. Gaisa piesārņojuma izplatību raksturojošie faktori | 10 |
| 4.1.3. Objekta autostāvvietas radīto emisiju gaisā novērtējums | 10 |
| 4.1.4. Gaisa kvalitāte projektējamā objekta dzīvojamo māju apkārtņē | 13 |
| 4.2. Troksnis | 14 |
| 4.3. Ūdenssaimniecība | 14 |
| 5. Ietekme uz apkārtējo māju iedzīvotāju dzīves apstākļiem | 16 |
| 5.1. Insolācija | 16 |
| 5.2. Transports un satiksme | 17 |
| 5.3. Iedzīvotāju dzīves kvalitāti veicinošie faktori un ietekme uz īpašuma vērtību | 17 |
| Secinājumi | 19 |
| Izmantotie datu avoti | 20 |

1. OBJEKTA APRAKSTS

Paredzēto darbību - piecstāvu dzīvojamās mājas un labiekārtotas atklātas un pagrabstāva transportlīdzekļu novietnes būvniecību – ir plānots īstenot Rīgā, Vidzemes priekšpilsētā, Biķernieku ielā 79A, uz zemes gabala ar kadastra Nr. 0100 089 2048.

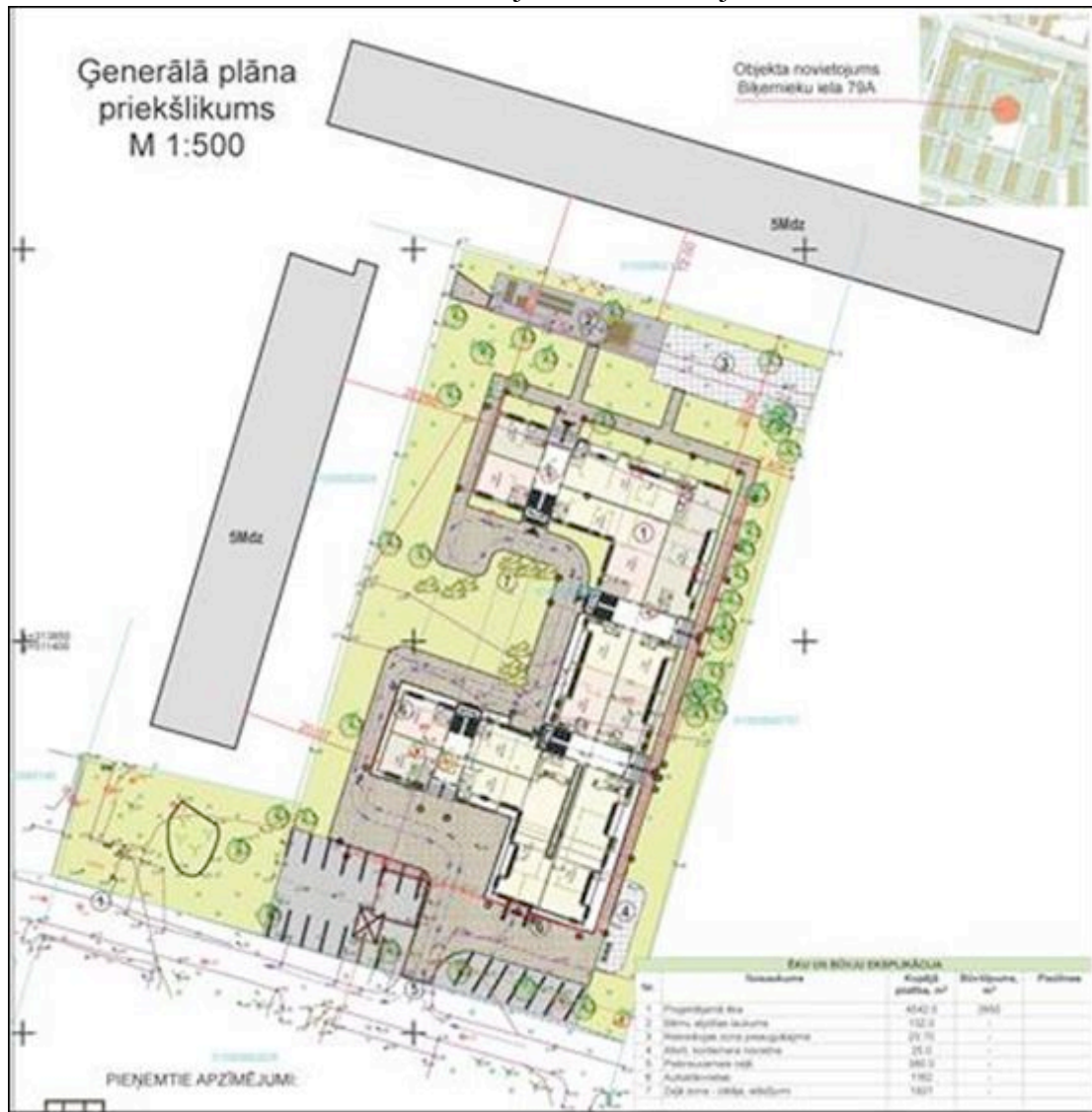
Gruntsgabals, kurā paredzēta daudzdzīvokļu mājas būvniecība, ir projekta pasūtītāja Ģirta Zauera īpašums (Zemesgrāmatu apliecība, Rīgas pilsētas zemesgrāmatas nodaļums Nr.15882, žurnāla Nr.300000876321, 27.09.2004).

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi un apkārtējo iedzīvotāju sadzīves apstākļiem apzināšana šādā projektēšanas stadijā ir laba vides pārvaldības prakse, jo ļauj jau sākotnēji apzināt būtiskākās ietekmes un limitējošos faktoros un, ja tiek identificēta kāda aspekta būtiska ietekme, turpmākajos projektēšanas etapos piemērot risinājumus, kas šādas ietekmes novērš vai samazina līdz nebūtiskām.

Uz atzinuma gatavošanas brīdi (2013. gada novembris) paredzētā darbība ir meta stadijā, līdz ar to šobrīd ir izstrādāts ģenerālā plāna priekšlikums un vizualizācija vidē, skat. 1. un 2. attēlus. Paredzētās darbības zemesgabala platība ir 4 909 m². Paredzamais apbūves laukums – 1166,4 m² (tai skaitā kopējā stāvu platība 4542 m², bērnu rotaļu laukums 132 m², ceļi un laukumi – ~1567 m², zālājs ~1821 m². Transportlīdzekļu pazemes novietnē paredzēta vieta 52 automašīnām, piegulošajā teritorijā - 18.



1. attēls. Objekta vizualizācija vidē



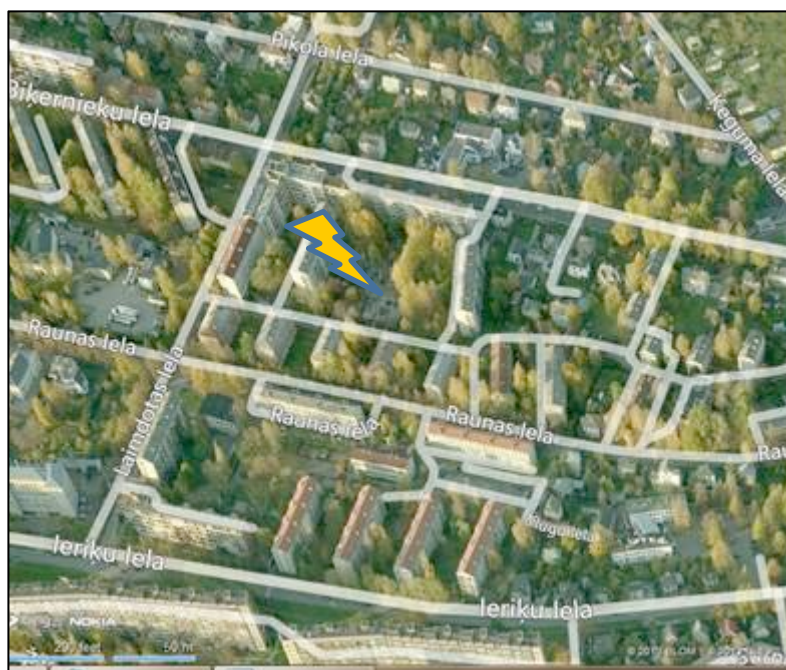
2. attēls. Ģenerālā plāna priekšlikums

2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS APRAKSTS

Plānotās apbūves zemes gabals atrodas Rīgas pilsētas dzīvojamās apbūves teritorijā Vidzemes priekšpilsētā, Biķernieku meža tuvumā. Šobrīd zemes gabala Biķernieku ielā 79A (kadastra numurs 0100 089 2048) teritorija tiek izmantota kā maksas autostāvvietā – tā veidojot lielu, nepievilcīgu laukumu (skat. 2.attēlu), kuram apkārt atrodas 5-stāvu dzīvojamās mājas – no rietumiem, ziemeļiem un austrumiem tās novietotas pret laukumu ar fasādēm, no dienvidiem (Raunas ielas puses) – ar galu. Paredzētās apbūves teritoriju un tās tuvāko apkārtni skat. 3.attēlā.



3. attēls. Esošās vides Biķernieku ielā 79A fotofiksācija



4. attēls. Objekta novietojums dabā

Pieklūšana jaunbūvējamajai daudzdzīvokļu mājai būs iespējama pa vienu iebrauktuvi, nogriežoties uz saistītajām iekšpagalmu ielām no Biķernieku, Laimdotas un Raunas ielas. Abpus iebrauktuvei teritorijā plānots izvietot autostāvvietu, iebrauktuve pagrabstāva autonovietnē plānota ēkas dienvidu galā pretī iebraucamajam ceļam.

Apbūvējamās teritorijas tuvumā neatrodas nozīmīgi rūpnieciskie vai tirdzniecības objekti. Uz Austrumiem no projektējamās ēkas (apmēram 600 m pa gaisa līniju) atrodas slimnīca „Biķernieki”, uz Dienvidiem (ap 150 m attālumā), Raunas ielas pretējā pusē, atrodas 167. pirmsskolas izglītības iestāde, bet ap 300 m uz DR „Ieriķu ielā – Rīgas 45. vidusskola. Sabiedriskais transports (autobusi, trolejbusi) pārvietojas pa tuvējām Biķernieku, Kastrānes un Stirnu ielām.

3. ATBILSTĪBA TERITORIJAS PLĀNOJUMAM UN CĪTIEM NORMATĪVAJIEM AKTIEM

Rīgas attīstības plāns 2006.-2018.gadam ir pieņemts ar Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošajiem noteikumiem Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – Teritorijas plānojums) (ar grozījumiem, kas izdarīti ar 2009. gada 18. augusta saistošajiem noteikumiem Nr. 5 un 2013. gada 18. jūnija saistošajiem noteikumiem Nr.219, kuri ir īstenojami no 2013. gada 30. septembra). Saskaņā ar Teritorijas plānojumu, plānotās apbūves teritorija zonēta kā dzīvojamās apbūves teritorija (Dz). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos **dzīvojamās apbūves teritorija** nozīmē zemes gabalus, kur zemes primārā izmantošana ir dzīvojamā apbūve – gan mazstāvu, gan daudzstāvu daudzdzīvokļu namu ar īres vai privātiem dzīvokļiem, bet sekundārās - citas šajā teritorijā atļautās izmantošanas (noteikumu 443.p.), kas parasti izvietojamas dzīvojamo namu pirmajos stāvos un negatīvi neietekmē dzīvojamās vides kvalitāti.



4. attēls. Teritorijas zonējums plānotās apbūves vietā Biķernieku ielā 79A
(www.rigis.lv)

Teritorijas plānojuma 16. pielikumā apkopotā informācija par atļauto apbūves stāvu skaita plānu, liecina, ka šai teritorijā ir atļauta būvniecība objektiem līdz 5 stāvu augstumā (skat. 5.attēlu), kas projektā arī tiek ievērots.



5. attēls. Objekta atļautais apbūves stāvu skaita plāns (www.rigis.lv)

Tādējādi projektējamais daudzdzīvokļu ēkas ar transportlīdzekļu novietni Rīgā, Bijernieku ielā 79A **atbilst paredzētajam šīs teritorijas lietojumam.**

Plānotā apbūves teritorija neatrodas nevienā no ar „Aizsargjoslu likumu” (pieņemts 05.02.1997. ar grozījumiem, kas izsludināti līdz 04.06.2013.) noteiktajām aizsargjoslām, teritorijas tiešā tuvumā neatrodas ūdenstilpes vai ūdensteces, kultūras pieminekļi vai citi objekti, attiecībā uz kuriem būtu jāievēro īpašas prasības.

4. IESPĒJAMĀ IETEKME UZ VIDI

4.1. Gaiss

4.1.1. Piesārņojošo vielu gaisā aprēķina pamatojums

Projektējamā objekta apgādi ar siltumenerģiju nodrošinās SIA „Rīgas Siltums” centralizētie siltumapgādes tīkli, tādēļ vienīgais emisiju avots paredzētās darbības teritorijā būs autostāvvietas.

Kopējais automašīnām paredzētais novietņu skaits ir 70 vietas, 52 no tām – ēkas pagrabstāvā. Iebraukšana un izbraukšana paredzēta no Raunas ielas puses. Autotransporta novietošanai āra stāvlaukumā tiks ieklāts bruģa segums. Lai apzinātu sliktāko iespējamo scenāriju, emisiju aprēķinā pieņemta maksimālā noslodze – vienmērīgi tiks izmantota visa autostāvvietas (18 + 52 vietas). Iebraukšana un izbraukšana, notiks 1 reizi dienā darba dienās un 2 reizes dienā sestdienās un svētdienās.

$$70 \text{ automašīnas} * (5 \text{ dienas} * 2 \text{ reizes} + 2 \text{ dienas} * 4 \text{ reizes}) = \\ = 70 \text{ automašīnas} * 18 \text{ reizes nedēļā} = 1260 \text{ vieglās automašīnas nedēļā}$$

$$1260 \text{ vieglās automašīnas} * 52 \text{ nedēļas} = 65520 \text{ vieglās automašīnas gadā}$$

Tātad pie 100% autostāvvietas noslodzes piesārņojošās vielas gaisā emitēs 1260 vieglās automašīnas nedēļā, jeb 65520 – gadā. Papildus tiek pieņemts, ka dažādu pakalpojumu un servisa nodrošināšanai īslaicīgos apmeklējumos teritorijā ieradīsies vēl 49 vieglās automašīnas nedēļā jeb 2548 automašīnas gadā.

Smagais kravas transports veiks atkritumu izvešanu, iespējamās atsevišķas preču piegādes iedzīvotājiem. Aprēķinos pieņemts, ka ik nedēļu piegādās precis 2 smagās automašīnas, un atkritumu izvešana notiks 2 reizes nedēļā, smagās automašīnas darbosies ar dīzeļdegvielas dzinēju. Tātad kopumā – 8 kravas mašīnas nedēļā jeb 416 – gadā.

Ar automašīnu izplūdes gāzēm kā piesārņojošas vielas gaisā galvenokārt tiek emitēts oglekļa oksīds, ogļūdeņraži un slāpekļa oksīdi (sīkāk skat. 4.1.3.nodaļu). Gaisa kvalitātes normatīvi saskaņā ar MK 03.11.2009. noteikumiem Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” ir reglamentēti slāpekļa dioksīdam, oglekļa oksīdam, cietajām daļiņām PM₁₀ un sēra dioksīdam (skat. 1.tabulu).

1.tabula

Piesārņojošo vielu robežlielumi

Avots: MK 1290 (2009.03.11.) 1.,2.,8. un 3.pielikums.

| Piesārņojošā viela | Noteikšanas periods | Robežlielums vai mērķlielums |
|--------------------|---------------------|------------------------------|
| Slāpekļa dioksīds | Kalendāra gads | 40 µg/m ³ |
| | 1 stunda | 200 µg/m ³ |

| | | |
|---------------------------------|----------------|--------------------------|
| Oglekļa oksīds | 8 stundas | 10 000 µg/m ³ |
| Cietās daļiņas PM ₁₀ | 24 stundas | 50 µg/m ³ |
| | Kalendāra gads | 40 µg/m ³ |
| Sēra dioksīds | 1 stunda | 350 µg/m ³ |
| | 24 stundas | 125 µg/m ³ |

4.1.2. Gaisa piesārņojuma izplatību raksturojošie faktori

Gaisa kvalitātes novērtēšanā nozīmīga loma ir vietējiem meteoroloģiskajiem apstākļiem. MK 23.08.2001. noteikumi Nr.376 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu

LBN 003-01 „Būvklimatoloģija” nosaka, ka tajos ietvertos klimatoloģiskos rādītājus piemēro inženierizpētē, būvprojektēšanā un būvdarbu veikšanā, arī būvju remontā, renovācijā un rekonstrukcijā. Jebkura ģeogrāfiskā punkta klimatoloģiskos rādītājus būvniecības vajadzībām Latvijas teritorijā nosaka pēc šī būvnormatīva 1.pielikuma tabulās ietvertā tuvākā ģeogrāfiskā punkta klimatoloģiskajiem rādītājiem.

Saskaņā ar augstākminētajiem noteikumiem, uz projektējamo ēku paredzētajā atrašanās vietā Biķernieku ielā piemērojami Rīgas pilsētas meteoroloģiskie dati. Piesārņojošo vielu gaisā izkliedi un uzvedību ietekmē galvenokārt vēja virziens un ātrums.

Gadā kopumā valdošie ir dienvidu kvadranta vēji, starp kuriem savukārt dominē dienvidu vējš (6. attēls). Lielākais vēja ātrums ir novembrī – decembrī (mēnesī vidēji 5,1–5,2 m/s), mazākais - jūlijā – augustā (mēnesī vidēji 3,6–3,7 m/s). Visbiežāk gadā atkārtojas vēji ar ātrumu 4-5 m/s. Maksimālais vēja ātrums brāzmās ir 31 m/s.

6.attēls. Vēja virzienu atkārtošānās, %

4.1.3. Objekta autostāvvietas radīto emisiju gaisā novērtējums

Emisijas no paredzētās autostāvvietas aprēķinātas saskaņā ar Austrālijas Vides, ūdens, kultūras un mākslas ministrijas apstiprināto metodiku mehāniskajiem transportlīdzekļiem („*Emission Estimation Technique Manual for Aggregated Emissions from Motor Vehicles*”). Saskaņā ar augstākminēto metodiku, automašīnu izplūdes gāzes satur slāpekļa oksīdus (izteikts kā slāpekļa dioksīds NO₂), oglekļa oksīdu (CO), gaistošos organiskos savienojumus (GOS), cietās daļiņas PM₁₀ un sēra dioksīdu (SO₂).

Aprēķinos pieņemts, ka autostāvvietu izmantos vieglais pasažieru autotransports, no kā, proporcionāli CSDD reģistrā uz 2013. gada 1. oktobri Latvijā kopumā reģistrēto vieglo automašīnu sadalījumam pēc degvielas veida, 51% darbosies ar benzīna, bet 42% ar dīzeļdegvielas dzinēju. Pastāvīgi augošais ar gāzes iekārtu aprīkoto vieglo automašīnu skaits sasniedz jau 7%, taču ar pāris desmitu izņēmumu tās ir tikai blakus ierīces, kamēr pamatā šīm automašīnām ir arī benzīna dzinējs. Tā kā uzsākot braukšanu, sevišķi gada aukstajos periodos, arī šīs automašīnas lielākoties brauc ar benzīna padevi – šī atkāpe no absolūtās statistikas aprēķinos netiek ņemta vērā un hibrīdie gāzes dzinēji aprēķinos tiek pieskaitīti benzīna dzinējiem.

Tādējādi kopējo pieņemto vieglo automašīnu skaitu gadā - 68068 sadalot pēc dzinēja tipa, aprēķinos tiek pieņemts, ka ar benzīna dzinēju brauc 39480 (58%) un ar dīzeļdegvielas dzinēju – 28588 (42%) vieglo automašīnu.

Smagais kravas transports transportlīdzekļu novietnes neizmantos, bet veiks preču piegādi un atkritumu izvešanas pakalpojumu objektam. Aprēķinos pieņemts, ka

smagās automašīnas darbosies ar dīzeļdegvielas dzinēju. CSDD reģistrs liecina, ka ar benzīna dzinēju valstī joprojām darbojas 7% kravas automobiļu, taču, jāievēro, ka 4 gadu laikā to absolūtais skaits ir sarucis desmitkārtīgi. Paredzams, ka šī tendence turpināsies un jaunas kravas automašīnas ar benzīna dzinējiem netiks pirktas – patreizējā atšķirība starp dīzeļdegvielas un benzīna izmaksām pret nobraukto attālumu loģistikas uzņēmumiem, meklējot iespējas savus pakalpojumus sniegt pēc iespējas rentablāk, liek nosvērties par labu dīzeļdzinējiem. Tādēļ šajos aprēķinos pieņemts, ka piegādes un servisa transports darbosies vienīgi ar dīzeļdegvielas dzinējiem.

Vienas automašīnas nobrauktā nosacītā distance, ieskaitot dzinēja sildīšanu, ir pieņemta 0,3 km. Izmantotie emisijas faktori apkopoti 2.tabulā.

2.tabula

Emisijas faktori

Avots: „Emission Estimation Technique Manual for Aggregated Emissions from Motor Vehicles” 22., 27. un 29.lpp.

| Piesārņojošā viela | Degviela | Emisijas faktors (g/km) vieglajam autotransportam | Emisijas faktors (g/km) smagajam autotransportam |
|--|---------------|---|--|
| Oglekļa oksīds (CO) | Benzīns | 22,3 | - |
| | Dīzeļdegviela | 1,13 | 7,87 |
| Slāpekļa dioksīds (NO ₂) | Benzīns | 1,78 | - |
| | Dīzeļdegviela | 1,02 | 8,73 |
| Gaistošie organiskie savienojumi (GOS) | Benzīns | 1,45 | - |
| | Dīzeļdegviela | 0,513 | 1,56 |
| Putekļi PM ₁₀ | Benzīns | 0,00932 | - |
| | Dīzeļdegviela | 0,148 | 0,584 |
| Sēra dioksīds (SO ₂) | Benzīns | 0,0239 | - |
| | Dīzeļdegviela | 0,285 | 0,691 |

Aprēķinos izmantota formula

$M_{xx} = \text{attiecīgais emisijas faktors} \times \text{distance} \times \text{pieņemtais vieglo automašīnu skaits gadā} \times 10^{-6}$ [rezultāta pārejai uz mērvienību t/a]

un

$M_{xx} = \text{attiecīgais emisijas faktors} \times \text{distance} \times \text{pieņemtais smago automašīnu skaits gadā} \times 10^{-6}$ [rezultāta pārejai uz mērvienību t/a]

Oglekļa oksīds (CO)

- vieglais autotransports

$$M_{CO} = 22,3 \times 0,3 \times 39480 \times 10^{-6} = 0,2641 \text{ t/a (auto ar benzīna dzinēju)}$$

$$M_{CO} = 1,13 \times 0,3 \times 28588 \times 10^{-6} = 0,0097 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

- smagais kravas autotransports

$$M_{CO} = 7,87 \times 0,3 \times 416 \times 10^{-6} = 0,00098 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

Kopā CO = 0,2748 t/a

Slāpekļa dioksīds (NO₂)

➤ vieglais autotransports

$$M_{\text{NO}_2} = 1,78 \times 0,3 \times 39480 \times 10^{-6} = 0,0211 \text{ t/a (auto ar benzīna dzinēju)}$$

$$M_{\text{NO}_2} = 1,02 \times 0,3 \times 28588 \times 10^{-6} = 0,0087 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

➤ smagais kravas autotransports

$$M_{\text{NO}_2} = 8,73 \times 0,3 \times 416 \times 10^{-6} = 0,0287 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

Kopā NO₂ = 0,0309 t/a

Gaistošie organiskie savienojumi (GOS)

➤ vieglais autotransports

$$M_{\text{GOS}} = 1,45 \times 0,3 \times 39480 \times 10^{-6} = 0,0172 \text{ t/a (auto ar benzīna dzinēju)}$$

$$M_{\text{GOS}} = 0,513 \times 0,3 \times 28588 \times 10^{-6} = 0,0044 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

➤ smagais kravas autotransports

$$M_{\text{GOS}} = 1,56 \times 0,3 \times 416 \times 10^{-6} = 0,0002 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

Kopā GOS = 0,0218 t/a

Cietās daļiņas PM₁₀

➤ vieglais autotransports

$$M_{\text{PM}_{10}} = 0,00932 \times 0,3 \times 39480 \times 10^{-6} = 0,0001 \text{ t/a (auto ar benzīna dzinēju)}$$

$$M_{\text{PM}_{10}} = 0,148 \times 0,3 \times 28588 \times 10^{-6} = 0,0013 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

➤ smagais kravas autotransports

$$M_{\text{PM}_{10}} = 0,584 \times 0,3 \times 416 \times 10^{-6} = 0,0001 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

Kopā PM₁₀ = 0,0015 t/a

Sēra dioksīds SO₂

$$M_{\text{SO}_2} = 0,0239 \times 0,3 \times 39480 \times 10^{-6} = 0,0003 \text{ t/a (auto ar benzīna dzinēju)}$$

$$M_{\text{SO}_2} = 0,285 \times 0,3 \times 28588 \times 10^{-6} = 0,0024 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

➤ smagais kravas autotransports

$$M_{\text{SO}_2} = 0,691 \times 0,3 \times 416 \times 10^{-6} = 0,0001 \text{ t/a (auto ar dīzeļdegvielas dzinēju)}$$

Kopā SO₂ = 0,0028 t/a

Rezultātu apkopojumu skat. 3.tabulā.

3.tabula

Piesārņojošo vielu emisijas no autostāvvietas darbības

| Piesārņojošā viela | Emisija, t/a |
|--|--------------|
| Oglekļa oksīds (CO) | 0,2748 |
| Slāpekļa dioksīds (NO ₂) | 0,0309 |
| Gaistošie organiskie savienojumi (GOS) | 0,0218 |
| Putekļi PM ₁₀ | 0,0015 |
| Sēra dioksīds (SO ₂) | 0,0028 |

4.1.4. Gaisa kvalitāte projektējamā objekta dzīvojamo māju apkārtņē

Paredzētās apbūves teritorija neatrodas intensīvas transporta radītas noslodzes zonā. Brīvības gatve atrodas apmēram viena kilometra attālumā uz Ziemeļiem, Dzelzavas iela uz Dienvidiem no teritorijas. Tuvākā gaisa kvalitātes nepārtrauktā monitoringa stacija atrodas Brīvības ielā (krustojums ar Bruņinieku ielu).

Saskaņā ar Rīgas domes Vides departamenta Gaisa aizsardzības nodaļas sagatavoto pārskatu „Gaisa piesārņojuma mērījumu rezultāti Rīgā 2012. gadā” (skat. 4. tabulu), piesārņojošo vielu robežlielumu pārsniegumi konstatēti atsevišķās raksturīgās stacijās atsevišķiem rādītājiem:

- slāpekļa dioksīdam - augstas transporta intensitātes piesārņojuma izkļiedei nelabvēlīgā kanjona tipa ielā (Valdemāra iela) un
- benzolam – ostas uzņēmumus apkalpojošo transporta līdzekļu piesārņojumam summējoties ar naftas produktu pārkraušanas operāciju emisijām.

4.tabula

Piesārņojošo vielu gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2012.gadā

| Novietojums | Piesārņotājvielu vidējās koncentrācijas, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | | | | | | | | | |
|----------------|---|-----------------|------|----------------|-----|------------------|---------|---------|---------|-------------------|
| | SO ₂ | NO ₂ | NO | O ₃ | CO | PM ₁₀ | Benzols | Toluols | Ksilols | Form- aldehīds |
| Tvaika iela 44 | 1,6 | 24,8 | - | 45,5 | - | - | 7,6* | 11,6 | - | 6,0 |
| Brīvības iela | 4,3 | 38,3 | - | 29,3 | - | 37,5 | 4,4 | 8,2 | 6,8 | - |
| Valdemāra iela | - | 48,4 | 90,1 | 20,4 | 500 | 36,8 | 0,5 | 1,1 | - | - |
| Maskavas iela | 3,2 | 21,9 | - | 58,7 | - | - | 4,2 | 21,9 | 3,8 | - |
| Raiņa bulvāris | 3,2 | 33,7 | - | 58,0 | - | - | - | - | - | - |

* - Sarkanā krāsā iekrāsoti tie mērījumu rezultāti, kas pārsniedz normatīvus

Ņemot vērā augstāk minēto, par pilsētas gaisa kvalitātes fona koncentrāciju šī atzinuma vajadzībām var spriest no Rīgas Ģeogrāfiskās Informācijas sistēmas (www.rigis.lv), kuras kartes ir Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.g. neatņemama sastāvdaļa un tiek atjaunotas katrus 3 gadus (šobrīd funkcionē 2011. gada redakcijā). Saskaņā ar piesārņojošo vielu gaisā kartējumu slāpekļa dioksīdam, Biķernieku ielas apkārtņē piesārņojuma summārā (visu emisijas avotu radītā kopīgā) gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, kas, saskaņā ar Rīgas domes 2006. gada 14. novembra (ar 2009. gada 11. decembra grozījumiem) saistošajiem noteikumiem Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu”, atbilst III piesārņojuma līmenim (laba gaisa kvalitāte).

4.1.3. nodaļā veiktie aprēķini rāda, ka dzīvojamās mājas autostāvvietas ekspluatācijas radītās emisijas gada daudzumi ir nelieli un nevar radīt būtisku ietekmi uz gaisa

kvalitāti tuvākās apkārtnes dzīvojamā apbūvē. Automašīnu radīto izmešu apjoms ir tik nenozīmīgs, ka veikt piesārņojuma izkliedes modelēšanu nav lietderīgi.

Jāņem vērā arī tas, ka autostāvvietas saskaņā ar MK 30.11.2010. noteikumiem Nr. 1082 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” nav iekļautas piesārņojošo darbību sarakstā. Tātad tās nav uzskatāmas par piesārņojošu darbību, kas varētu būtiski ietekmēt vai mainīt esošo kādas vietas vides kvalitāti.

Ņemot vērā papildus radītā piesārņojuma aprēķināto niecīgo apjomu, **paredzētās darbības ietekme uz gaisa kvalitāti apkārtējā teritorijā vērtējama kā nebūtiska un nenozīmīga.**

4.2. Troksnis

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību paredz, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm līdz 2007. gada 30. jūnijam bija jāizstrādā stratēģiskās trokšņa kartes visām aglomerācijām ar vairāk kā 250 000 iedzīvotāju. Rīgas pilsētas stratēģiskās trokšņa kartēs secināms, ka Biķernieku ielas rajons, kurā plānota daudzdzīvokļu mājas celtniecība, ir rajons kurā kopējo trokšņu avotu radītās diennakts trokšņa rādītāja vērtības L_{dvn} nepārsniedz 54-59 dB atzīmi, kas vērtējama kā relatīvi klusa teritorija, tādēļ vēlāmākais šīs teritorijas attīstības veids ir dzīvojamie nami.

Daudzdzīvokļu mājas teritorijā nebūs tādu iekārtu, kas būtu uzskatāmas par būtiskiem trokšņa avotiem, kuri pārsniegtu trokšņa līmeni vairāk par 40 dB. Tā kā autotransportu teritorijā nav iespējams vadīt lielā ātrumā, nav paredzams, ka uz un no teritorijas braucošie transportlīdzekļi pārsniegtu pieļaujamo trokšņa līmeni, līdz ar to radītais troksnis vērtējams ka maznozīmīgs.

Kopumā nav paredzams, ka teritorijā plānotās atklātās un pagrabstāva autostāvvietas darbība jebkādos apstākļos varētu radīt MK noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteikto robežlielumu pārsniegumus.

4.3. Ūdenssaimniecība

Dzīvojamās mājas ūdensapgāde tiks nodrošināta no SIA „Rīgas Ūdens” pilsētas centralizētā ūdensapgādes tīkla. Pazemes ūdens resursi netiks izmantoti.

Ēkas ekspluatācijas rezultātā veidosies sadzīves un lietus notekūdeņi. Sadzīves notekūdeņi tiks novadīti SIA „Rīgas Ūdens” apsaimniekotajā pilsētas sadzīves kanalizācijas kolektorā. Lietus notekūdeņi no ēkas jumtiem bez attīrīšanas tiks novadīti pilsētas lietus kanalizācijas sistēmā. Nokrišņu notekūdeņi no autostāvvietām

pirms novadīšanas pilsētas lietus kanalizācijas sistēmā tiks savākti un attīrīti lokālās lietus notekūdeņu attīrīšanas iekārtās – smilšu uztvērējā un eļļas – ūdens atdalītājā.

Novērtējot paredzētā būvējamā objekta potenciālo ietekmi uz vidi no trokšņa, ūdensapgādes, notekūdeņu novadīšanas un gaisa kvalitātes aspekta, jāsecina, ka tā ekspluatācijā neradīsies būtiska negatīva ietekme uz vidi, bet iespējams pat atsevišķu vides kvalitātes rādītāju uzlabojums, jo šobrīd visa teritorija tiek izmantota kā autostāvvietā, pie tam ievērojami lielākam skaitam transporta līdzekļu, tādējādi emitējot gaisa un trokšņa piesārņojumu, kā arī radot potenciāli piesārņotus lietus notekūdeņus, kuri netiek attīrīti.

5. IETEKME UZ APKĀRTĒJO MĀJU IEDZĪVOTĀJU DZĪVES APSTĀKĻIEM

Izvērtējot paredzētās darbības potenciālo ietekmi uz vidi, konstatēts, ka daudzdzīvokļu mājas būvniecības ieceres īstenošana neradīs nozīmīgas gaisu piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas un nav paredzams, ka objekta ekspluatācijas rezultātā varētu tikt pārsniegti likumdošanas aktos noteiktie gaisa kvalitātes un trokšņa normatīvi. Bez tam, ņemot vērā to, ka šobrīd teritorijā esošo autostāvvietu izmanto vismaz trīs reizes vairāk automašīnu, pēc ēkas nodošanas ekspluatācijā teritorijā radīto emisiju daudzums pat samazināsies. Līdz ar to var prognozēt, ka ēkas ekspluatācija nepasliktinās arī apkārtnē dzīvojošo iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

5.1. Insolācija

Paredzētā darbība nevienā veidā nevar pasliktināt blakus esošo namu iedzīvotāju dzīves apstākļus attiecībā uz insolācijas prasībām. Teritorijas plānojumā uz apbūvējamā zemes gabala atļauta būvniecība līdz 5 stāviem, šis nosacījums projektā tiek ievērots. Esošo dzīvojamo māju noēnojuma modelēšanas rezultāti atspoguļoti 7.attēlā.



7. attēls. Insolācijas shēma projektējamajai ēkai Biķernieku ielā 79A, Rīgā

5.2. Transports un satiksme

Paredzētās dzīvojamās ēkas ekspluatācija nepiesaistīs nozīmīgu skaitu privātā vai cita veida autotransporta, tādēļ tas neradīs papildus noslodzi blakus esošajām Biķernieku un Laimdotas ielām, jo visas objektam piesaistītās automašīnas tiks novietotas teritorijas robežās esošajās transportlīdzekļu virszemes un pagrabstāva novietnēs. Nav paredzams, ka augstākminētajās ielās paredzētās darbības ekspluatācijas dēļ veidosies sastrēgumi.

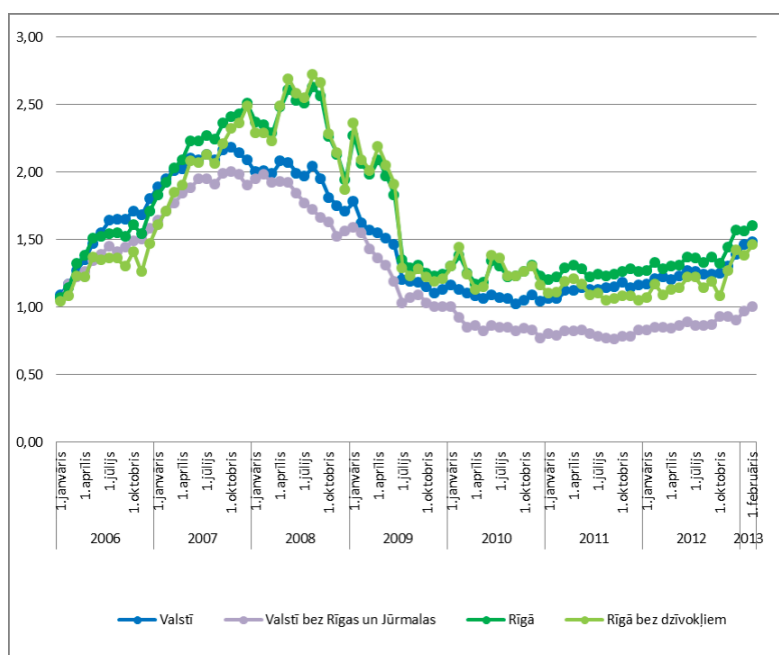
5.3. Iedzīvotāju dzīves kvalitāti veicinošie faktori un ietekme uz īpašuma vērtību

Pašlaik teritorija, kurā plānota daudzdzīvokļu mājas būvniecības ieceres īstenošana, ir maksas autostāvvietā. Laukuma segums ir daļēji sabrucis asfaltbetons, teritorijā nav nokrišņu ūdeņu savākšanas sistēmas un arī lokālo attīrīšanas iekārtu. Realizējot pasūtītāja būvniecības ieceri, tiks sakārtota iekšpagalmu teritorija un samazināsies autostāvvietas radītās emisijas gaisā un augsnē.

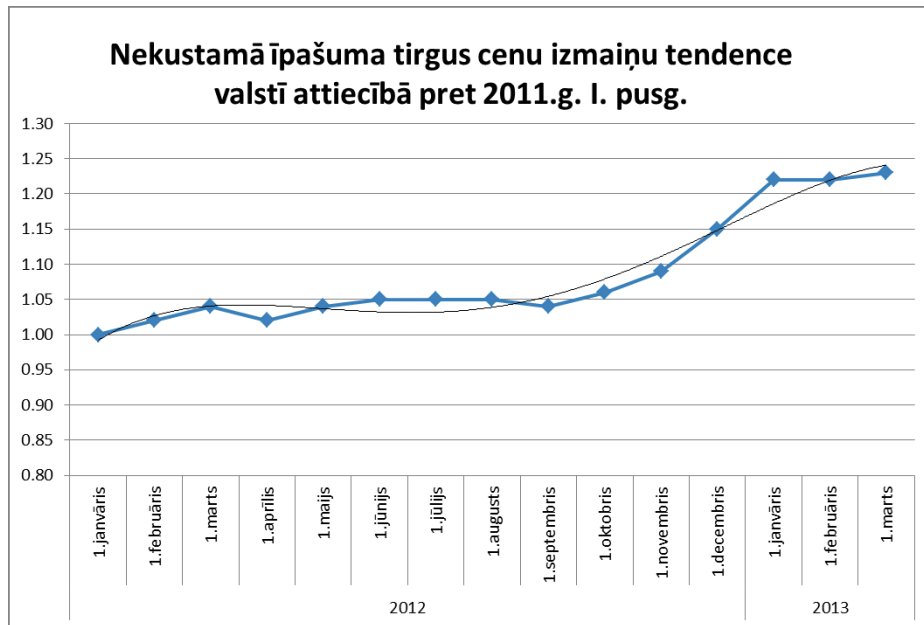
Valsts zemes dienests (VZD) ik gadu veic masveida nekustamo īpašumu vērtēšanu, nosakot to kadastrālo vērtību.

Kā secināts VZD „Pārskatā par kadastrālo vērtību izmaiņām Rīgas pilsētā 2014.gadā”, pašreiz spēkā esošās kadastrālās vērtības Rīgas pilsētā vietām diezgan ievērojami atpaliek no darījumu cenām. Vispārējā cenu krituma ietekmē bāzes vērtības 2010. – 2011. gadā tika samazinātas, prognozējot, ka darījumu cenas turpinās samazināties. Tomēr pēdējā laikā notikušo darījumu analīze liecina, ka kadastrālās vērtības noteiktas ievērojami zemākas nekā ir darījumu cenas. Atsevišķās vietās vērtību izmaiņas saistītas ar atšķirīgu teritorijas infrastruktūras attīstību – izbūvēti, sakārtoti ceļi, izbūvēti pārvadi, labiekārtota vide.

Saskaņā ar VZD izstrādāto „Pārskatu par kadastrālo vērtību bāzes izstrādi 2014.gadam”, kurā ņemtas vērā nekustamā īpašuma tirgus tendences un citi vērtību noteicošie faktori, var prognozēt, ka apbūvētai zemei Rīgas pilsētā kopumā un arī rajonā ap Biķernieku ielu (Teika, Purvciems), tuvākajā laika periodā nesamazināsies, bet varētu pat pieaugt, kas atbilst arī kopējām tendencēm valstī (skat. 8. un 9. attēlus).



8. attēls. Nekustamā īpašuma cenu indekss pa grupām (avots VZD „Pārskats par kadastrālo vērtību bāzes izstrādi 2014.gadam”)



9. attēls. Nekustamā īpašuma tirgus cenu izmaiņu tendences valstī (avots VZD „Pārskats par kadastrālo vērtību bāzes izstrādi 2014.gadam”)

Nemot vērā augstāk minēto, secināms, ka paredzētā darbība nepasliktinās apkārtējo iedzīvotāju dzīves apstākļus. Nav paredzams, ka transporta plūsmas palielināšanās radīs papildus noslodzi blakus esošajām ielām. Tāpat, attiecībā uz īpašuma vērtību iespējamām izmaiņām, var pieņemt, ka, pēc plānotā apbūves projekta pabeigšanas, nepazemināsies arī īpašuma vērtība. Iespējams, ka izveidojot labiekārtotu vidi šobrīd esošās autostāvvietas vietā, vērtība var pat nedaudz pieaugt.

SECINĀJUMI

Ņemot vērā visu augstāk minēto, it īpaši to, ka:

- A. Projektējamās daudzdzīvokļu mājas ar transportlīdzekļu novietni radītās emisijas ir nenozīmīgas un gaisa kvalitāti tuvākajā apkārtnē būtiski neietekmēs;
- B. Autotransporta, ko izmantos mājas iedzīvotāji un kurš tiks novietots ēkai piesaistītajās autostāvvietās, radītais trokšņa līmenis uzskatāms kā nebūtisks un nevar radīt likumdošanas aktos noteikto robežlielumu pārsniegumus tuvākajā dzīvojamā apbūvē;
- C. Projektējamā piecstāvu dzīvojamā māja nekādā veidā nevar pasliktināt blakus esošo namu iedzīvotāju dzīves apstākļus attiecībā uz insolācijas prasībām

Secināms, ka:

- 1. Projektējamā daudzdzīvokļu māja ar transportlīdzekļu novietni nepasliktina iedzīvotāju dzīves apstākļus;
- 2. Projektējamā daudzdzīvokļu māja ar transportlīdzekļu novietni nerada negatīvu ietekmi uz vidi.
- 3. Attiecībā uz īpašuma vērtību iespējamām izmaiņām, var pieņemt, ka, pēc plānotā apbūves projekta pabeigšanas, īpašuma vērtība nepazemināsies. Iespējams, ka izveidojot labiekārtotu vidi, tā vērtība var pat pieaugt.

IZMANTOTIE DATU AVOTI

1. Emission Estimation Technique Manual for Aggregated Emissions from Motor Vehicles, Version 1.0, Australian government, Dep. of the Environment, Water, Heritage and the Arts, 22 November 2000.
2. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Gaisa aizsardzības nodaļas ziņojums „Gaisa piesārņojuma mērījuma rezultāti Rīgā 2012.gadā”.
3. Projektētāju iesniegtais kartogrāfiskais materiāls un projekta skice.
4. Bing maps
5. Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits pēc degvielas veida, lejupielādēts no http://www.csdd.lv/lat/noderiga_informacija/statistika/transportlidzekli/?doc=528 2013. gada 12. novembrī.