

Rīgā, 2009.gada 11.maijā.

**Atzinums**  
**par automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma**  
**“Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi**  
**novērtējuma darba ziņojumu**

**Darbības ierosinātājs:** VAS “Latvijas Valsts Ceļi”, reģistrācijas Nr.40003344207,  
adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050.

**Izvērtētie materiāli:** automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma  
“Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz  
vidi novērtējuma darba ziņojums, kuru sagatavojis Vācijas  
konsorcijs JV “EER” (Joint Venture “East Entrance to  
Riga”) sadarbībā ar SIA “Eiropprojekts”, reģistrācijas  
Nr.40003493684, adrese: Eksporta iela 5, Rīga, LV – 1010.

**Pamatojums:** saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”  
16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada  
10.septembrī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi  
novērtējumam.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2009.gada 12.martā Vides pārraudzības valsts birojā  
iesniegto automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema  
karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, un  
izdots paredzētās darbības ierosinātajam – VAS “Latvijas Valsts Ceļi” atbilstoši  
likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 18.panta un Ministru kabineta 2004.gada  
17.februāra noteikumu Nr.87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme  
uz vidi” VI sadaļas prasībām.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam autoceļš E22 Ventspils – Rīga – Rēzekne – Terehova  
ir Eiropas transporta koridora Via Baltica (E67) pievedceļš un Rietumu – Austrumu  
koridora sastāvdaļa. Plānotais automaģistrāles E22 posms Kranciema karjers –

Slāvu aplis, kas turpinās Jēkabpils virzienā, uzlabotu Austrumu autoceļa pieeju Rīgai,  
sekmētu satiksmes plūsmas sadali Rīgas perifērijā un mazinātu sastrēgumus  
Maskavas ielā. Realizējot projektu, paredzēts izveidot Eiropas standartiem atbilstošu  
ātrgaitas autoceļu. Patlaban satiksme no Rīgas Ogres virzienā tiek nodrošināta pa  
valsts galveno četru joslu divpusēju autoceļu A6 (Rīga – Daugavpils – Krāslava,  
šobrīd E22), kura atsevišķu posmu fiziskais nolietojums un daudzie vienlīmeņa  
pieslēgumi nenodrošina autoceļa drošību un satiksmes vienmērīgumu. Autoceļa

ievads Rīgā (Maskavas iela), kur ikdienas satiksmes apjoms var pārsniegt 30000 transporta līdzekļus, regulāri ir pārslogots un kavē satiksmes plūsmu. Rīgā iebraucošie (vai izbraucošie) transporta līdzekļi regulāri izraisa sastrēgumus Slāvu apļa apkārtnē. Savukārt alternatīvajam Austrumu ievadam Rīgā – divjoslu P80 (Tīnūži – Koknese)/ P5 (Ulbroka – Ogre)/ P4 (Rīga – Ērgļi) līdz Dreiliņiem ir nepietiekama caurlaides spēja, lai spētu atslogot esošo autoceļu A6/E22. 2030.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā ar gada vidējo satiksmes pieaugumu 3,5%) Slāvu apļa rajonā Lubānas ielā - līdz 32300 transporta līdzekļiem dienā; autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posmā no Lubānas ielas līdz P5 Ulbroka – Ogre 2030.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā) līdz 33500 transporta līdzekļiem dienā, P5 posmā līdz Sauriešiem – 21800 un posmā līdz krustojumam ar A4 Rīgas apvedceļam – līdz 14650 transporta līdzekļiem dienā, tālākā A5 posmā līdz Ogresi tā sasniegtu līdz 6200 transporta līdzekļiem dienā. Savukārt 2030.gadā pie Slāvu pārvada Maskavas ielā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā) – līdz 47400 transporta līdzekļiem dienā, pie A5 Rīgas apvedceļa Salaspilī līdz 45450 transporta līdzekļiem dienā, bet tālākā A6/ E22 posmā līdz Ogresi tā sasniegtu 41100 līdz 36000 transporta līdzekļus dienā.

Jaunveidojamais automaģistrāles E22 posms “Austrumu ievads Rīgā” tiek plānots kā turpinājums no agrāk izprojektētā E22 posma Tīnūži – Viskaļi rietumu virzienā (no Kranciema dolomīta karjera apkārtnes austrumu puses), izvietojot Dreiliņos galveno pieslēguma punktu pieslēgumam Rīgas esošajam ielu tīklam. Rīgā ienākošo satiksmes plūsmu no E22 paredzēts virzīt pa Deglava ielu, Lubānas ielu Slāvu apļa un Dienvidu tilta virzienā, kā arī perspektīvo Juglas ielu. Kravu pārvadājumus plānots galvenokārt novirzīt no E22 uz autoceļu V35 (Šķīrotava – Saurieši) un ievadīt Rīgā pa Granīta un Krustpils ielām. Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt nepieciešamos ceļumezglus transporta plūsmas novirzīšanai Rīgas ielu tīklā. Izbūvējamā automaģistrāles E22 posma garums ir aptuveni 30 km, un tas skar Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas, Stopiņu, Salaspils, Ropažu un Ikšķiles novadu teritorijas. Ziņojumā norādīts, ka sākotnēji tika izskatīta iespēja rekonstruēt esošos autoceļus P80 un P5 vai izbūvēt jaunu trasi visā posmā, vai arī izbūvēt jaunus tikai tās atsevišķus posmus. Izpētes rezultātā tiek plānots izbūvēt jaunu četrboslu automaģistrāli NP29,5 ar divām 11,5 m platām divjoslu brauktuvmēm, kuras atdala 3,5 m plata sadalošā josla, no Kranciema karjera līdz Dreiliņiem. Lubānas iela jau ir četru joslu autoceļš. Projekta ietvaros tiek paredzēta tās atsevišķu posmu uzlabošana un katrā virzienā tiek plānotas joslas pagriezienam pa kreisi – Ilūkstes un A.Saharova ielās virzienā uz Dreiliņiem un Rencēnu un Katlakalna ielās virzienā uz Slāvu apli. Ziņojumā norādīts, ka Granīta iela jau šobrīd ir četru joslu, tāpēc to var saglabāt nemainītu. Turpretī Krustpils iela ir jāpagarina līdz Granīta ielai, kā arī jārekonstruē vienlīmeņa krustojums ar Granīta ielu, kā arī jāizbūvē atsevišķas joslas pagriezienu veikšanai. Kopumā projekta ietvaros tiek paredzēts izbūvēt 5 līdz 6 vairāklīmeņu satiksmes mezglus un 35 līdz 60 tiltus un caurtekas, atkarībā no izvēlēta alternatīvā trases varianta, kā arī izbūvējot blakus esošos ceļus, ielas un pārvadu pieejas. Tikai galvenajiem pievedceļiem tiek plānota tieša pieeja jaunajam autoceļam E22. Līdz ar jaunveidojamo automaģistrāles E22 posmu, ir paredzēta arī atsevišķu esošo inženiertehnisko komunikāciju (siltuma padeves cauruļvadi, elektropārvades līnijas, maģistrālais gāzesvads Rīga – Daugavpils) pārbūve.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka pēc konsultācijām ar jaunās autotrases skarto pašvaldību pārstāvjiem novērtējums tiek veikts diviem iespējamajiem alternatīvajiem automaģistrāles trases variantiem:

- Variants 2 – jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz dienvidiem no P80, P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas ziemeļu apvedceļš līdz Dreiliņiem;
- Variants 3 - jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz ziemeļiem no P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas dienvidu apvedceļš līdz Dreiliņiem.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā visa jaunbūvējamā E22 automaģistrāles trase nosacīti ir sadalīta 5 sekcijās, kur 1.sekcija ietver posmu no Kranciema karjera līdz A4 (Rīgas apvedceļš), 2.sekcija ietver posmu no E22 mezgla ar A4 līdz Sauriešu apvedceļam, 3.sekcija ir Sauriešu apvedceļa posms (ziemeļu vai dienvidu variants), 4.sekcija Ulbrokas apvedceļa posms (ziemeļu vai dienvidu variants), 5.sekcija ir Rīgas pilsētas ielas (Lubānas un Granīta/Krustpils).

Atbilstoši ziņojumā norādītajam 1.sekcijā “Varianta 2” jaunā ceļa E22 trase no tās sākuma punkta (117,58.km) pie Kranciema karjera, virzās gar autoceļa P80 (Tīnūži – Koknese) dienvidu pusi Rīgas virzienā. 112,0.km trase šķērsos autoceļu P5 (Ulbroka – Ogre), virzās gar Tīnūžu dienvidrietumu malu un 111,0.km šķērsos autoceļu P10 (Inčukalns – Ropaži – Ikšķile). Tālāk trase virzās uz ziemeļiem un pēc ceļa uz Rūcenēm šķērsošanas (E22 109.km) turpinās gar autoceļa P5 dienvidu pusi līdz krustojumam ar ceļu uz Mežmaļu fermu (E22 102.km). Tālāk trase novirzās gar Mežmaļu fermas teritorijas ziemeļu malu un šķērsos A4/E77 (Rīgas apvedceļš) jaunās trases 101,0.km (aptuveni 200 m uz dienvidiem no P5 un A4 šķērsojuma). P5 turpmāk paredzēts saglabāt kā atsevišķu autoceļu vietējās un reģionālas satiksmes vajadzībām. Savukārt autoceļu P80, kuru nelielā posmā paredzēts pārbūvēt, arī turpmāk varēs izmantot Kranciema karjera transports. 1.sekcijā pie Pīļniekiem tiks šķērsota Urgas upīte. 2.sekcijā pēc A4/E77 šķērsojuma E22 trase virzās uz ziemeļiem paralēli Mazai Juglai, šķērsos P5 uz dienvidiem no Kaudzītēm un virzās paralēli Mazai Juglai, šķērsos dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi un turpinās līdz ceļam Saurieši – Upeslejas. Tālāk 3.sekcijā E22 trase novirzās uz ziemeļrietumiem un iet uz ziemeļiem no Sauriešiem, pie Līgotnes šķērsos V35 (Šķīrotava – Saurieši) un turpinās uz dienvidiem no Tālivaldiem, Avotiņiem, Sauliešiem, Vīksnām un ziemeļiem no Lielkājām un Ulbrokas līdz šķērsos autoceļu P4 (Rīga – Ērgļi). Pa V35 paredzēts pieslēgums Granīta ielai. 4.sekcijā E22 trase virzās gar P4 ziemeļu malu līdz P4 un P5 krustojumam, kur tālāk turpinās pa P4 un pieslēdzas Dreiliņos (5.sekcija) perspektīvajai Juglas ielas trasei, Deglava ielai un Lubānas ielai, izejai uz Slāvu apli. 4.sekcijā pie Stopiņu pagrieziena tiks šķērsota Piķurga un Dreiliņos – Dreiliņupīte, kā arī visā trases posmā tiks šķērsoti daudzi grāvji. Automaģistrāles E22 trases “Variants 2” sākumposmā

virzās gar kultivētām vai apbūvētām teritorijām Ikšķiles austrumos, ziemeļos un ziemeļrietumos, šķērsos meža teritoriju uz ziemeļiem no Upeslīčiem, virzās gar apbūves teritorijām un šķērsos lauksaimniecības un meža zemes ap Sauriešiem un Ulbroku.

Savukārt 1.sekcijā “Varianta 3” jaunā ceļa E22 trase no tās sākuma punkta (117,0.km) pie Kranciema karjera virzās tuvu rezervētā satiksmes koridora teritorijai uz ziemeļiem no autoceļa P80 (Tīnūži – Koknese) un Tīnūžiem. Trases 114,0. km pie Grāveriem tiek šķērsota Mazā Juglas upe, 113,8. km tiek šķērsots ceļš uz Ceplīšiem un 113,0. km – ceļš uz Kalnakraučām. Trase 111,0.km šķērsos P10 (uz austrumiem no

Kļavkalniem) un turpinās ziemeļrietumu virzienā caur Tīreļpurvu un Jaunbrektiem, šķērsojot Lēģerurgu, virzās gar Mazās Juglas ziemeļu pusi, šķērsojot Ropažu administratīvās teritorijas dienvidu malu, turpinās gar Jaunpīdīņiem, šķērsojot Nabīurgu, līdz trases E22 100,0.km, kur tā šķērso A4/E77 (aptuveni 800m uz ziemeļiem no P5 un A4 krustojuma). Kranciema karjera transports arī turpmāk varēs izmantot autoceļu P80. 2.sekcijā pēc A4/E77 šķērsojuma tiek šķērsota Mazā Jugla un autoceļš P5 (pie Kaudzītēm). Tālāk jaunā ceļa trase virzās paralēli P5 gar tā dienvidu pusi līdz dzelzceļa līnijas Rīga - Ērgļi šķērsojumam. Tālāk 3.sekcijā E22 trase novirzās nedaudz uz dienvidiem gar autoceļa V35 dienvidu pusi (uz dienvidiem no Sauriešiem) un gar apdzīvotas vietas "Silbrieži" ziemeļu pusi, šķērsojot Piķurgu, virzās līdz 4.sekcijas sākumpunktam - ceļumezglam ar ceļu V35 (Šķīrotava – Saurieši), no kura paredzēta izbraukšana uz Granīta ielu gar Rīgas TEC – 2 teritoriju, bet E22 trase turpinās gar Rīgas TEC – 2 ziemeļaustrumu pusi, šķērso dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi, virzās uz dienvidrietumiem no Priedaines un Ulbrokas un ziemeļaustrumiem no apdzīvotām vietām Linteri, Bērziņi, Jaunstrazdiņi, Saulītes līdz Dreiliņiem. 4.sekcijā pie Dreimaņiem tiks šķērsota Dauguļupīte. Savukārt pieslēgums Rīgas pilsētas ielām (5.sekcija) Dreiliņos sakrīt ar "Varianta 2" pieslēgumu perspektīvajai Juglas ielas trasei, Deglava ielai un Lubānas ielai, izejai uz Slāvu apli. Visā trases posmā tiks šķērsoti daudzi grāvji. Automaģistrāles E22 trase "Variants 3" sākumposmā šķērso meža teritoriju, virzās pa Mazās Juglas ieleju, šķērso lauksaimniecības zemes un atsevišķus meža gabalus Tīreļpurvā, šķērso mežu teritoriju ap Jauncekuli un mežu teritoriju ap Sauriešiem, Aconi un Ulbroku. Aptuveni 750 m uz ziemeļiem no trases (1.sekcijā) atrodas kūdras ieguves karjers "Mežragu purvs", aptuveni 1,7 km uz ziemeļiem no trases (2.sekcijā) – Cekules poligons, trase virzās gar Sauriešu ģipšakmens karjera ziemeļu daļu, kā arī gar Acones un Dreiliņu rūpniecības un individuālās apbūves teritorijām.

Ziņojumā norādīts, ka, salīdzinot ar 2030.gadā prognozēto satiksmes intensitāti (mēreno), ja projekts netiek realizēts, realizējot E22 trases "Variantu 2", tiek prognozēts, ka satiksmes intensitāte Maskavas ielā samazināsies līdz 38% un satiksmes intensitāte pa P5 caur Sauriešiem un Ulbroku samazināsies līdz 68%, taču vienlaikus satiksmes intensitāte starp Ulbroku un Dreiliņiem varētu pieaugt līdz 57%, Lubānas ielā līdz 17% un Granīta ielā līdz 35%. Savukārt, realizējot E22 trases "Variantu 3", tiek prognozēts, ka līdzīgi kā "Variantā 2" satiksmes intensitāte Maskavas ielā samazināsies līdz 38% un satiksmes intensitāte pa P5 caur Sauriešiem un Ulbroku samazināsies līdz 68%, arī Lubānas ielā (starp Dreiliņiem un Slāvu apli) tiek prognozēta satiksmes intensitātes samazināšanās līdz 11%, bet Granīta ielā tā varētu pieaugt par 40%, salīdzinot ar 2030.gadā prognozēto satiksmes intensitāti (mēreno), ja projekts netiek realizēts.

Lai gan veidosies jauns satiksmes koridors, ziņojumā norādīts, ka kopumā projekts neradīs būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti, kā arī piesārņojuma izplatība daudzās vietās tiks samazināta, izbūvējot prettrokšņa sienas. Noteiktie vides trokšņa nakts robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti ap trases 2.variantu teritorijās no 1200 m (1.sekcijā) līdz 1500 m (4.sekcijā) un ap trases 3.variantu teritorijās no 1200 m (1./4.sekcijā) un aptuveni 1300 m (2./3.sekcijā).Tāpēc, realizējot projektu, abiem trases variantiem būs nepieciešami visaptveroši prettrokšņa pasākumi apkārtējām apdzīvotām teritorijām un atsevišķām ēkām.

Jaunā ceļa E22 trase novadu teritorijās pamatā virzās caur meliorētām lauksaimniecības un galvenokārt dabīgi sausām meža zemēm ar viensētu apbūvi, bet Rīgas pilsētā gar rūpniecības un komercdarbības zonu. Gruntsūdens līmenis maģistrālei plānotajā teritorijā mainās no 0,8 m līdz 2,0 m no zemes virsmas. Purvu nogulumi, kuru biezums ir līdz 3,0 m, galvenokārt sastopami gar Mazo Juglas upi, Lēģerurgu un Piķurgu. Lielākā daļa izpētes teritorijas ir privātpersonu un juridisku personu īpašumā/valdījumā. Ziņojumā norādīts, ka izpētes teritorija attiecīgo teritoriju plānojumos ir rezervēta autoceļa izveidei.

Ziņojumā norādīts, ka automaģistrāles izveidei paredzētā posma teritorija tika apsekota 2007.gada maijā un augustā. Bioloģiskās daudzveidības novērtēšanai tika izmantota arī pieejamā literatūra un Latvijas vides aģentūras datu bāzēs pieejamā informācija. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā sniegtajai informācijai projektēto trašu iespējamajās vietās un to tiešā tuvumā netika konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas, taču apsekotajā teritorijā tika konstatēti īpaši aizsargājamie biotopi. Saistībā ar ornitoloģisko izpēti plānotās maģistrāles trases, pievedceļu, kā arī rekonstruējamo/jaunveidojamo ceļu izvietojuma vietas un to apkārtni tika apsekotas 2007. un 2008.gada maijā, kā arī tika izmantoti iepriekšējos gados iegūtie dati. Iespējamo trašu apkārtne tika konstatētas vairākas īpaši aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas. Ziņojumā norādīts, ka no savvaļas putnu populāciju saglabāšanas viedokļa nav ieteicams būvniecībai 3.varianta 1a/1b sekcijas. Autoceļa izbūve un esošā ceļa paplašināšana radīs zināmu negatīvu ietekmi uz sīkspārņiem. Ziņojumā norādīts, ka kopumā 2.variantam būtu mazāka negatīva ietekme uz sīkspārņiem. Ziņojumā norādīts, ka bioloģiski nozīmīgas mežaudzes ir sastopamas trases 3.varianta 1.sekcijā, neraugoties uz to, ka netika konstatētas īpaši aizsargājamās sugas. Īpaši aizsargājams meža biotops ir noteikts Cekules meža masīvā, un liela daļa 3.varianta 1.sekcijas apkārtnes atbilst mežaudžu atslēgas biotopam un/vai potenciālo mežaudžu atslēgas biotopu kritērijiem. Izbūvējot trases 3.variantu jātransformē lielākas meža zemes platības. Vērtīgākie biotopi apsekotajā teritorijā ir saistāmi ar Mazo Juglu. 1.sekcijā trases abi varianti virzās tuvu upei un vietām skar tās aizsargjoslu. Pie Kranciema Mazā Jugla noteikta par prioritārajiem lašveidīgo zivju ūdeņiem, kas pārplūst pavasara palos, veidojot plašu palieni. Lielākā bioloģiskā daudzveidība Mazās Juglas krastos tika konstatētas Vaidas apkārtne, kur paredzēta tilta būvniecība trases 3.variantā, un ziņojuma autori norāda, ka šeit varētu tikt traucēts zivju nārsts. Savukārt Rīgas apvedceļa tuvumā, kur trases 3.variantā paredzēta otra tilta būvniecība pār Mazo Juglu, kā norādīts ziņojumā, upes krastos vērojama antropogēna ietekme, un Mazā Jugla šajā posmā noteikta par prioritārajiem karpveidīgo zivju ūdeņiem. Arī Lēģerurgas krastos tika konstatētas platlapju koku audze. Ziņojuma autori norāda, ka, šķērsojot Lēģerurgu, īpaši vērtīgas dzīvotnes funkcijas vai palienas biotopi netiks zaudēti. Ziņojumā norādīts, ka citas šķērsojamās mazās upītes ir mākslīgi padziļinātas, iztaisnotas, regulētas un iekļautas meliorācijas grāvju tīklā. Ziņojumā ir iekļauti priekšlikumi tiltu izbūvei un iespējamās ietekmes uz ūdenstecēm mazināšanai. Ainaviski nozīmīgas ir Tīnūžu un Dobelnieku apkārtnes un it īpaši Mazās Juglas ieleja, kas atbilstoši ziņojumā norādītajam, raksturojama kā ļoti augstvērtīga. Savukārt Stopiņu novadā rekomendēts atvirzīt ceļa trasi no kultūrvēsturiskajiem objektiem. No ainavu vērtības viedokļa ziņojumā tiek rekomendēts ceļa izbūves 2.variants. Ziņojumā norādīts, ka ceļa nožogošana ievērojami uzlabo satiksmes drošību, taču rada nopietnas problēmas zīdītājdzīvnieku migrācijai. No jauna uzbūvēts ceļš būs papildus šķērslis jau esošajām barjerām –

esošie autoceļi, dzelzceļš, apbūve gar Mazo Juglu. Tāpēc tiek secināts, ka 3.variantam būs nozīmīgāka ietekme uz zīdītāju migrāciju.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādītajam abu trases variantu gadījumā jānojauc sešas ēkas Dreiliņu apļveida krustojumā un perspektīvās Juglas ielas pieslēgumā un trīs ēkas - no Dreiliņu apļveida krustojuma uz Deglava ielu. Papildus tam trases 2.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Līdumnieki", vienu ēku viensētā "Jurīši", četras ēkas E22 mezgla vietā ar A4, divas ēkas Piķurgas rietumos/Jaunbrunavas dienvidos un četras ēkas Dreiliņos gar P4. Trases 3.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Jaunbrekti", sešas ēkas Sauriešu ģipšakmens karjera ziemeļos, četras ēkas pieslēgumā Dreiliņu apļveida krustojumam.

Automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciena karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Ropažu novada domē, Sporta ielā 1, Ropažos; Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, Daugavpils ielā 31, Rīgā; Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā; Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī; Ikšķiles novada domē, Strēlnieku ielā 10, Ikšķilē; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā. Papildus tam Stopiņu, Salaspils un Ikšķiles novadi projekta kartogrāfiskos materiālus ievietoja savās internetvietnēs. Darba ziņojums bija pieejams internetvietnē <http://www.eiropprojekts.lv/e22/>.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2009.gada 17.martā "Rīgas Apriņķa Avīzē" un 2009.gada 19.martā laikrakstos "Latvijas Vēstnesis", "Rīgas Balss" un "Ogres Vēstis" tika publicēti paziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī tika nosūtīti individuāli paziņojumi (3030 adreses) nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums ir blakus paredzētās darbības vietai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2009.gada 26.martā Salaspils novada domē, 2009.gada 27.martā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, 2009.gada 30.martā Ulbrokas Kultūras namā un 2009.gada 31.martā Tīnūžu Tautas namā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Salaspils novada domē piedalījās 43 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par kritērijiem, kas noteiks būvniecībai paredzētā trases variantā izvēli, iespējamajām izmaksām un vai šie ir galīgie trases varianti, kāds būs ieguvums no šī projekta un kā mainīsies transporta plūsma pa Daugavpils šoseju, kā paredzēts virzīt kravas transportu, vai iespējama zemes kompensācija ar citu zemi, interesējās par Mazās Juglas šķērsojumiem. Kāds sanāksmes dalībnieks sniedza informāciju, ka pie Mazās Juglas ir 1.Pasaules kara kapī. Vairāki sanāksmes dalībnieki pauda viedokli, ka trases 3.variants, viņuprāt, ir labāks, norādot, ka 2.variants šķērso kapus, un interesējās, kad varētu būt zināma trases variantā izvēle, un interesējās, kā notiks variantā izvēle, ja pašvaldības atbalstīs dažādus variantus. Salaspils domes pārstāvis informēja, ka apgrūtinājumi ir abām trasēm, kā izteica šaubas par kritēriju skaitlisko vērtējumu, jo viņuprāt, piemēram, abinieku migrācija nevar tikt vērtēta līdzvērtīgi pārapbedīšanai, kā arī izteica atbalstu trases 3.variantam. VAS "Latvijas Valsts Ceļi"

pārstāvis apliecināja, ka, ja tiks izvēlēts 2.variants, papildus tiks meklēti risinājumi, lai kapi tiktu apieti. Kāds iedzīvotājs jautāja par nepieciešamajām izmaiņām Salaspils attīstības plānā, cik tuvu apbūvei drīkst būvēt maģistrāli, kā maģistrāle šķērsos Tīnūžu ceļu. Kāds sanāksmes dalībnieks aizrādīja, ka maģistrālā gāzesvada pārvietošana var būt ļoti sarežģīta. Kāds cits sanāksmes dalībnieks interesējās par 3.varianta apakšvariantu, kurš patlaban nav iezīmēts kartogrāfiskajā materiālā, kāds cits informēja, ka viņam ir atļauja zemes apmežošanai, bet tagad tur ir iezīmēta ceļa trase, klātesošie interesējās arī par citiem sākotnēji piedāvātajiem, bet šobrīd vairs neapspriežamajiem trases variantiem. Kāda sanāksmes dalībniece interesējās par gaisa piesārņojuma novērtējumu un norādīja, ka pie jaunās trases atrodas TEC – 2 sūkņu stacijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā piedalījās 10 interesenti. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai trase skars viņa īpašumu Kaivas ielā, uz ko tika sniegta atbilde, ka automaģistrāle īpašumu neskars, bet iespējams, ka to var skart Juglas ielas rekonstrukcija. Savukārt cits dalībnieks aizrādīja, ka internetā ir pieejami skarto īpašumu īpašnieku dati. Darbības ierosinātais to novērsa.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Ulbrokas Kultūras namā piedalījās 113 interesenti. Sanāksmi atklāja Stopiņu novada domes priekšsēdētājs. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Stopiņu novada Būvvaldes vadītājs interesējās, cik lielā mērā varētu būt nepieciešams veikt pārapbedījumus, jo trešdaļa kapu ir zem ceļa, un uzskata, ka šis jautājums ir nepietiekami atspoguļots ziņojumā. Būvvaldes vadītājs norādīja, ka projekta izstrādātāji ir uzklauzījuši Stopiņu domes viedokli un atvirzījuši trasi no sabiedriskām vietām, vienlaikus norādot, ka nav atrisināts pieslēgums Lubānas ielai, un pauda viedokli, ka līdz ar to pašvaldība nevar risināt savus transporta projektus, jo piedāvātajai maģistrālei nav iespējami vienlīmeņa pieslēgumi; viņaprāt, projektā nav atrisināta transporta iebraukšanas Rīgā jautājumi, kā arī nav ņemts vērā pašvaldības priekšlikums – mainīt trases statusu, nosakot braukšanas ātruma ierobežojumu, norādīja, ka nav pētījumu par satiksmes intensitātes maiņām, vienlaikus norādot, ka viņaprāt labāks šķiet trases 3.variants. Uz jautājumiem atbildes

sniedza VAS “Latvijas Valsts Ceļi” pārstāvis. Arī sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, vai arī citur, lai izbūvētu autoceļu, veic pārapbedīšanu, norādot, ka projektētajam ceļam kapi ir jāapiet, un, ja kapi ir vienīgais šķērslis projekta realizācijai, tad jāsamazina braukšanas ātrums (plānotais 130 km/h) šajā posmā un jākorrigē trases izvietojums. Tika jautāts, kādas teritorijas var skart trases 3.variants, kur paredzēts šķērsot Mazo Juglu, kur tiks šķērsoti Saurieši, cik privātos īpašumus skars trase pie Kaives apļa, kāds būs kompensāciju mehānisms. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka trase skar arī “Janukus”, “Zvirgzdus”, “EKO Gāzes” benzīntanku un tad virzās pa Rīgas mežu teritoriju, norādot, ka tur ir ņemts vērā Stopiņu novada priekšlikums. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka teritorijas plānā ir rezervēta teritorija automaģistrālei, būvniecības atļaujas šajā koridorā nav dotas, taču VAS “Latvijas Valsts Ceļi” piedāvā jaunus ceļa izvietojuma variantus. Uz jautājumu, kāpēc nebūvē ceļu rezervētajā koridorā, Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka 2.variants daļēji tam atbilst, taču tas sadala pašvaldības teritoriju. Tika jautāts, vai un cik lielā mērā tiks

skarti konkrēti īpašumi. Izvērsās diskusija par jaunā ceļa nepieciešamību, un vai vispār tas jābūvē, kuru variantu vajadzētu realizēt. Tika jautāts, kad varētu sākties ceļa būvniecība, kas to finansēs, kāpēc ir atmests Granīta ielas variants, kāpēc Dreiliņos trase atšķiras no teritorijas plānā paredzētās, vai apspriesti tiek līdzvērtīgi varianti, vai iespējamās variantu kombinācijas. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka teritorijas plāna grozījumos ietverts 3.variants un lielākā problēma esot pieslēgums Rīgai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Tīnūžu Tautas namā piedalījās 123 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis informēja klātesošos par projekta attīstību un virzību, kā arī par kompensācijas mehānismiem. Klātesošie interesējās par ierobežojumiem ceļa 100 m joslā, pauda neizpratni, kas notiks ar mājām, kas patlaban tiek būvētas vai ir sagatavoti projekti, kāpēc netika brīdināti par iespējamo ceļa būvniecību; jautāja, kas notiks, ja pašvaldība neatbalstīs nevienu no variantiem; informēja, ka nav saņēmuši vēstules par sanāksmi, lai gan īpašumi tiks skarti. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka viņš jau vairākus gadu desmitus seko informācijai par plānotā ceļa būvniecību un patlaban piedāvātais trases koridors ievērojami atšķiroties no tā, kas redzama 2005.gada plānos; jaunais rezervējums esot kopš 2006.gada; sanāksmes dalībnieks izklāstīja savu skatījumu par piedāvātajiem trases variantiem un norādīja, ka trases 3.variants skar apbedījumu vietas pie "Jaunbrekciem". Kāds cits sanāksmes dalībnieks, kurš arī vairāku gadu garumā ir interesējies par automaģistrāles projekta attīstību, izteica priekšlikumu līdz otrajam Mazās Juglas šķērsojumam atbalstīt trases 3.variantu, bet tālāk – 2.variantu. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka viņaprāt no vides viedokļa labāks ir 2.variants, taču Salaspils un Ikšķiles pašvaldības atbalsta 3.variantu, līdz ar to jautājums jau būtībā ir izlemts. Kāda sanāksmes dalībiece pauda atbalstu trases 3.variantam, ka pamatā arī turpmāk tiks izmantots autoceļš A6; viņasprāt avārijas gadījumā 3.variantam novērst sekas būtu vieglāk kā 2.variantam. Tika jautāts, kad projekts varētu tikt realizēts, kas to finansēs un kādas varētu būt izmaksas; izteica šaubas par ceļa nepieciešamību un priekšlikumu trases 3.variantu virzīt tā, lai neskartu dzīvojamās mājas; izteica šaubas, vai teritorija ir apsekota dabā, norādīja, ka nav informācijas, cik mājām trase iet pāri, jo nav uzskaitītas 2006.gadā nodotās; norādīja, ka pašvaldībā projekta eksemplāru skaits ir nepietiekams, lai ar to

varētu iepazīties visi interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par materiālu ievietošanu un pieejamību internetā.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības birojs saņēma:

1. Māju "Bučas 3", "Bučas 5" un "Bučas 16", Tēraudi, Salaspils lauku teritorijā, īpašnieku R.Zvaigznes, I.Stāmures un V.Vīnkalna atbalsta vēstules trases 3.variantam.
2. Rīgas rajona padomes vēstuli, kurā norādīta darba ziņojumā sniegtā neprecīzā informācija un sniegti priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai, proti, norādīts, ka darba ziņojumā sniegta novecojusi informācija saistībā ar teritoriju plānojumam un iedzīvotāju skaitu apdzīvotās vietās, netiek sniegta informācija par konkrētiem kultūrvēsturiskiem objektiem, kurus varētu skart trases varianti, kā arī nav uzskatāma variantu salīdzinājuma, izvērtējot katra varianta pozitīvos un negatīvos aspektus. Rīgas rajona padomes vēstulē norādīts, ka salīdzinājuma kritēriji



- jāpapildina ar ietekmi uz iedzīvotājiem, esošo apbūvi un vietējā transporta struktūru, kā arī provizorisku izmaksu salīdzinājumu.
3. I.Vorkules iesniegumu, kurā norādīts, ka, iepazīstoties ar ziņojumu, nav saprotams, cik lielā mērā varētu tikt skarts īpašums Gundegu ielā 1, apdzīvotā vietā “Beiroti”, kā arī ierosināts pārvietot trasi, attālinot no apbūves un saglabājot meža gabalu, kas kalpotu kā aizsargbarjera.
  4. S.Zajaca iesniegumu, kurā ir iebilsts pret abiem trases variantiem, norādot, ka Sauriešos abi trases varianti virzās tuvu dzīvojamai apbūvei, bet 3.variants pat šķērso to.
  5. A. Bērziņas atbalsta vēstule trases 3.variantam.
  6. I.Babules un D.Babules – Kalniņas pretenzijas, kurās norādīts, ka sagatavotajā darba ziņojumā nav ņemts vērā sākotnējās sabiedriskās apspriedēs iedzīvotāju un zemes īpašnieku paustais viedoklis, kā arī izteikts viedoklis, ka, sagatavojot ziņojumu, nepietiekami izpētīti dabas faktori trases 3.variantam, raksturojot konkrētas sugas, kas sastopamas zemesgabalu “Teikas” un “Ābeļkalni” teritorijās un to apkārtnē. Pretenzijās norādīts, ka kartogrāfiskajos materiālos nav norādīti ne kadastra numuri, ne īpašumu nosaukumi, pēc kuriem varētu identificēt skartos īpašumus; zemesgabali “Teikas” un “Ābeļkalni” 1.pielikumā vispār nav parādīti; norādīts par nepietiekamo ziņojumu eksemplāru skaitu, lai varētu ar to reāli iepazīties; norādīts par Valsts valodas lietošanas pārkāpumiem sagatavotajā ziņojumā un to, ka I.Babule nav saņēmusi uzaicinājumu uz apspriešanas sapulci. Abās pretenzijās kategoriski iebilsts pret trases 3.varianta novietojumu un ierosināts izvietot to aptuveni 1 km uz ziemeļiem.
  7. A.Volkova vēstuli, kurā iebilsts pret trases izvietojumu Sauriešu karjera dzīvojamā sektora tuvumā un izteikts priekšlikums pārvietot trasi Lubānas šosejas virzienā, norādot, ka šis priekšlikums jau tika izteikts sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā.
  8. N.Guļajevska un J.Garanča vēstules, kurās norādīts, ka nekustamais īpašums “Ārītes”, Salaspils novadā, pilnībā atradīsies abu trases variantu piegulošajā teritorijā. Līdz ar to kļūs pilnīgi neiespējama viņu plānotā darbība, kurai jau ir sagatavota nepieciešamā dokumentācija.
- 
9. J. Bērziņa iesniegumu, kurā izteikts atbalsts trases 2.variantam, norādot, ka, iepazīstoties ar ziņojumu, nav skaidrs, vai trases 3.variants tieši skars viņam piederošo īpašumu “Baltija – 1” (kad.Nr.80310150013), kādi varētu būt apgrūtinājumi īpašuma izmantošanā un kā tiks risināta piekļūšana īpašumam.
  10. I.Sarkanis un vēl 53 Stopiņu novada iedzīvotāju protesta vēstuli saistībā ar automaģistrāles plānoto būvniecību, jo, viņuprāt, nav pamatojuma tās būvniecībai, trase sašķel novada teritoriju un līdz ar to traucē uzņēmējdarbību, nav risinājuma automaģistrāles posma ieejai Rīgas pilsētā, trase skars ļoti daudzus īpašumus un nav izstrādāts kompensāciju mehānisms, kā arī nav veikta sabiedrības aptauja.
  11. M.Flinka vēstuli, kurā izteikts atbalsts trases 2.variantam, jo tas, viņuprāt, radīs mazāku ietekmi uz vidi.
  12. V.Paramonova komentārus par izvērtējamo darba ziņojumu un priekšlikumus tā pilnveidošanai. Vēstulē norādīts, ka, viņuprāt, lietderīgi būtu izvērtēt jaunas trases izbūvi no Slāvu apļa līdz A4, bet tālāk 2.variantā izmantot ceļu P5, to paplašinot

un nodrošinot prettrokšņa pasākumus dzīvojamai apbūvei, savukārt 3.variantā pilnveidot P4. Kopumā, viņaprāt, ziņojumā nav pamatojuma jaunas trases būvniecības nepieciešamībai.

13. SIA "EKO GĀZE" priekšlikumu atbalstīt trases 2.variantu, kas radītu mazāku kaitējumu videi.
14. I.Elses iesniegumu, kurā iebilsts pret trases 3.variantu, jo tas šķērso dzimtai piederošu īpašumu. Kopumā izteikts atbalsts 2.variantam, vienlaikus kategoriski iebilstot pret to, ka 2.variants šķērso Ulbrokas Meža kapu teritoriju. Iesniegumā ierosināts trasi novirzīt pa šobrīd neapbūvētām teritorijām un nepieļaut kapu teritorijas šķērsošanu.
15. A.Gorina iesniegumu, kurā norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā jāiekļauj Stopiņu novada iedzīvotāju sākotnējā sabiedriskā apspriešanā izteiktās prasības par maksimāli pieļaujamo braukšanas ātrumu Stopiņu novada teritorijā un smagā autotransporta maksimālu novirzīšanu uz Granīta ielu, lai tas nešķērsotu Stopiņu novadu, norādot, ka darba ziņojuma sabiedriskā apspriedē netika saņemtas atbildes par šo prasību izpildi, taču iedzīvotāji tika informēti par trokšņu robežvērtību iespējamajiem pārsniegumiem dzīvojamo māju tuvumā.
16. G.Kurmja vēstuli, kurā izteikts viedoklis saistībā ar sagatavoto ziņojumu un norādīts, ka, viņaprāt, 2.1. variantā nav ņemtas vērā iedzīvotāju intereses, jo trase paredzēta pāri mājām "Virsīši" un gar mājām "Dunduri", jo ārpus pilsētas teritorijas trasi ir iespējams attālināt no esošās apbūves. Bez tam projektā mājām "Dunduri" ir norādīts vecais nosaukums "Ceļmalas". Vēstulē ir pausta neizpratne par piedāvāto skaņas barjeras izvietojumu, jo tās paredzētas vietās, kur neesot ne māju, ne ciematu. G.Kurmīšs kategoriski iebilst pret piedāvāto trases 2.1.varianta izvietojumu.
17. J.Āna vēstuli, kurā izteiktas piezīmes un priekšlikumi saistībā ar izvērtējamo darba ziņojumu. Vēstulē norādīts, ka kartogrāfiskajā materiālā iezīmētie grāvji nesakrīt ar īpašuma robežām, tie atšķiras arī pēc formas un konfigurācijas. Nav norādītas arī visas mājas, piemēram, Dālderis un Ziemeļi, kas sākotnējās apspriedes materiālos bija norādītas kā nojaukamās, nemaz nerunājot par nodotajām ekspluatācijā pēc 2005.gada vai tām, kas šobrīd tiek būvētas. J.Āns pauž neizpratni par piedāvāto trases variantu izvēli, norādot, ka nepieciešams pielietot detalizētāku to skaitliskās salīdzināšanas metodi. Tiek apšaubīts, ka trases 3.variants atbilst teritorijas plānojumam, jo sabiedriskās apspriedes laikā ticis

pausts viedoklis, ka iespējamās trases koridors dabā nosprausts kļūdaini, lai gan iedzīvotāji ar šo trasējumu ir rēķinājušies jau 20 gadus. J.Āns ierosina pārbaudīt un aktualizēt informāciju par nojaukamajām ēkām, kā arī uzskata, ka 3.variantam nepietiekami ir izvērtēti veicamie prettrokšņa pasākumi, kā risinājumu piedāvājot tikai logu nomaiņu; neveiksmīgi izvēlēts Mazās Juglas šķērsojums augšpus Tīnūžiem, jo upes tecējums un krasta līnija šajā posmā ir mainījusies pat pēdējo 20 gadu laikā; izteikts viedoklis par 3.variantam virspusēji veiktu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un rekreācijas resursiem vērtējumu. J.Āns sniedz informāciju par putniem, augiem un dzīvniekiem, kas novēroti māju "Vaidas" apkārtnē. Vēstules autors uzskata, ka neētiski ir virzīt trasi pāri Ulbrokas kapsētai un nepieciešams rast citu risinājumu šajā posmā. piedāvā izvērtēt konkrētus risinājumus abu variantu atsevišķiem trases posmiem, vienlaikus kategoriski iebilst pret 3.varianta 3.1.segmenta būvniecību.

18. M.Āna vēstuli, kurā izteiktas piezīmes un priekšlikumi saistībā ar izvērtējamo darba ziņojumu. Vēstulē norādīts, ka, viņaprāt, nekorekti ir veikts trašu variantu

salīdzinājums, jo kartogrāfiskajā materiālā nav iezīmētas visas dzīvojamās mājas, un nekorekts ir apgalvojums par trašu novietojuma atbilstību teritoriju plānojumam. M.Āns uzskata, ka 3.varianta izvēles gadījumā ievērojami palielināsies transporta plūsma caur Tīnūžu vēsturisko centru, paaugstinot trokšņa un piesārņojuma līmeni blīvi apdzīvotā vietā. 3.variants iet pa neskartām, ainaviski skaistām un tūrisma attīstībai piemērotām teritorijām. Līdz ar to vēstules autors uzskata, ka trases 3.variants atstās ievērojami lielāku negatīvu ietekmi uz dabas faktoriem nekā tas sniegts ziņojumā. Tiek piedāvāts izvērtēt konkrētus trases novietojuma risinājumus, tādējādi izvairoties no konfliktiem, neskarot Ozolu kapsētas teritoriju un, iespējams, mazinot trokšņa un gaisa piesārņojuma zonu.

19. I. Latiševa un vēl 117 Sauriešu ciemata iedzīvotāju protesta vēstuli, kurā norādīts, ka autoceļa trase ieplānota gar dzīvojamajām mājām un atpūtas vietu pie karjera.
20. A.Štrumaņa vēstuli, kurā izteikts priekšlikums automaģistrāli no Kranciema karjera līdz A4 virzīt atbilstoši 3.variantam, posmā no A4 līdz šķērsojumam ar dzelzceļu 3.variantu savienot ar 2.variantu un turpināt pa 2.varianta trasi līdz Dreiliņiem. A.Štrumanis uzskata, ka trases 3.variants posmā Mazā Juglas upe – Saurieši – Acone sašķel izveidoto infrastruktūru.
21. SIA "JANUKI" vēstuli, kurā norādīts, ka plānotā maģistrāle tieši skar SIA "JANUKI" piederošo zemesgabalu (kadastra Nr.80960020013) un neatbilst sabiedriski apspriestajam Stopiņu novada teritorijas plānojumam. Līdz ar to SIA "JANUKI" kategoriski iebilst pret maģistrāles koridora pārvietošanu Stopiņu novada teritorijas plānojumā bez tā sabiedriskās apspriešanas. Vēstulē norādīts, ka, samazinot braukšanas ātrumu Dreiliņos līdz 50 km/h, varētu samazināt brauktuves izmērus un sašaurināt sarkanās līnijas. Arī autoceļa P4 pārbūves piedāvātie risinājumi sadala SIA "JANUKI" zemesgabalu. Līdz ar to tiek kategoriski iebilsts pret piedāvātajiem risinājumiem.
22. R.Moženaites vēstuli, kurā izteikts viņas ģimenes atbalsts autoceļa 3.variantam, vienlaikus norādot, ka labāk būtu, ja trase vispār neskartu Stopiņu novada teritoriju.
23. M.Kozindas vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 3.variantam un iebilsts pret trases 2.variantu, jo tas sašķel jau izveidojušos infrastruktūru, vairākos posmos skar maģistrālo gāzesvadu, sarežģīta ir uzbraukšana uz trases.
24. S.Blūmas vēstuli, kurā norādīts, ka plānotie trases varianti būtiski ietekmēs īpašumu "Kristīnes" un nav saprotams, ar kādiem noteikumiem un kādā veidā projekts var tikt realizēts viņas īpašumā.
25. G.Magones iesniegumu, kurā norādīts, ka sabiedriskajā apspriedē prezentētais kartogrāfiskais materiāls neatspoguļoja patieso stāvokli dabā, jo nebija vienādā mērogā ar zemes plānu, līdz ar to plānotā automaģistrāle aizņems visu saimniecības "Dālderī" teritoriju, līdz ar to G.Magone iebilst pret šo trases variantu. Iesniegumā norādīts, ka, viņaprāt, trasei paredzētā teritorija nav apsekota dabā, līdz ar to ir nepilnīgs novērtējums uz dabas vidi un izpētes koridors ir ļoti tuvu Mazajai Juglai, daudzviet pārklājot to.
26. A. Frīdberga un vēl 54 Ikšķiles novada zemes īpašnieku vēstuli, kurā kategoriski iebilsts pret trases 2.1.variantu, jo trase šķērsotu kultivētu, meliorētu lauksaimniecībā izmantojamo zemi; sašķeltu jau izveidojušos infrastruktūru; skartu vēsturiskās apbūves teritorijas; iespējamais gaisa piesārņojums un troksnis

skartu ievērojami lielāku iedzīvotāju skaitu; būtu jāatsavina vairāk īpašumu. Vēstulē norādīts, ka vairāki īpašnieki (piemēram, z/s “Lauvas”, z/s “Līdumnieki”) Mazās Juglas dienvidu pusē nebija informēti par darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi.

27. I. Vorkules un vēl 14 apdzīvotās vietas “Beiroti” iedzīvotāju iesniegumu, kurā norādīts, ka Salaspils novada dome, apstiprinot detālplānojumu zemesgabalam “Beiroti”, vairākiem Madaru un Gundegu ielu zemesgabaliem noteica izmantošanas veidu – dabas pamatnes teritorija ar ierobežotu apbūves blīvumu, tāpēc iedzīvotāji iebilst pret plānoto trases posmu, kas virzās viņu īpašumu tiešā tuvumā. Tiek piedāvāts šajā posmā trasi aizvirzīt mežam otrā pusē, kur ir tikai nevērtīgs krūmājs, vai atvirzīt to vismaz 300 m no Gundegu ielas.
28. Salaspils novada domes priekšlikumus ziņojuma pilnveidošanai. Vēstulē norādīts, ka Salaspils novada dome atbalsta trases 3.varianta (3.1.) tālāku izpēti, precizējot 3.2.3.varianta robežas, lai iespējami mazāk skartu esošo apbūvi, kā arī pilnveidojot 3.3.2.varianta trasi, lai transporta koridora robežas neskartu ciemus “Acone” un “Silabrieži”. Salaspils novada dome vērš uzmanību uz to, ka daļa 2.varianta trases (2.4.1.), kas iet no Dreiliņiem līdz P5 Rīgas rajona teritorijas plānojumā, nav noteikta kā turpmākās izpētes teritorija un netiek paredzēta transporta koridoram un tas ir ņemts vērā arī Salaspils novada teritorijas plānojumā. Līdz ar to no pašvaldības puses tas nav akceptējams.
29. Rīgas domes Satiksmes departamenta vēstuli, kurā ir iebilsts pret maģistrālo transporta plūsmu ievadīšanu Deglava ielā, jo atbilstoši Rīgas attīstības plānam 2006.-1018.gadam Austrumu ievads Rīgā paredzēts virzienā uz Lubānas ielu līdz Slāvu rotācijas aplim.
30. AS “Latvenergo” vēstuli, kurā norādīts, ka nepilnīgi uzrādītas plānotās automaģistrāles teritorijā esošās inženiertehniskās būves, nav novērtēta Granīta ielas rekonstrukcijas iespējamā ietekme uz esošajām meliorācijas sistēmām Stopiņu un Salaspils novados, nepietiekami izvērtētas hidroģeoloģisko apstākļu iespējamās izmaiņas un gruntsūdens kvalitāte, jo savienojums ar Granīta ielu izvietots pazemes ūdens atradnes “Acone” un TEC – 2 ūdensgūtnes ķīmiskās aizsargjoslas teritorijā, nav novērtētas pievedceļu iespējamās ietekmes.

### **Ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izpildes analīze un prasības noslēguma ziņojuma sagatavošanai**

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja Vācijas konsorcijs JV “EER” (Joint Venture “East Entrance to Riga”) sadarbībā ar SIA “Eiroprojekts” izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 10.septembrī izsniegtās Programmas prasībām, tomēr vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams precizēt un papildināt.

1. Ziņojuma nodaļā “Paredzētajai darbībai piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze” iekļautajiem normatīvajiem aktiem jānorāda arī pēdējie grozījumi, kas veikti 2008. un 2009.gadā, piemēram, likums “Par autoceļiem”, Meža likums, Ministru Kabineta (turpmāk MK) 17.02.2004. noteikumi Nr.87, MK 20.01.2004. noteikumi Nr.43, MK 16.05.2006. noteikumi Nr.400, MK 12.03.2002. noteikumi Nr.118, MK 13.07.2004. noteikumi Nr.597 u.c. 29.lp. norādītie 2001.gada 13.marta Ministru kabineta noteikumi Nr.117 nav

spēkā. Nodaļa jāpapildina ar Ministru kabineta 2007.gada 27.marta noteikumu Nr.213 "Noteikumi par kritērijiem, kurus izmanto, novērtējot īpaši aizsargājamām sugām vai īpaši aizsargājamiem biotopiem nodarītā kaitējuma ietekmes būtiskumu" prasību analīzi.

2. Jāprecizē un ziņojuma tekstā jālieto un kartogrāfiskajos materiālos jānorāda viennozīmīgs šķērsojamo teritoriju administratīvi – teritoriālais iedalījums (pilsētu, novadu, pagastu u.c. nosaukumi), kā arī kartogrāfiskajos materiālos jāsniedz viennozīmīga autoceļa E22 posma kilometrāža (skat. 4.pielikums).
3. Visi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā minētie ceļi jāapraksta atbilstoši likumā "Par autoceļiem" noteiktajam, norādot autoceļa nosaukumu, numerāciju un garuma atskaites punktus, kā arī tie jānorāda 4.pielikumā.
4. Jāprecizē ziņojumā sniegtā informācija saistībā ar teritoriju plānojumiem un iedzīvotāju skaitu apdzīvotajās vietās. Noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija arī saistībā ar plānoto Rīgas apvedceļa A4 rekonstrukciju par to, vai un kā tas var ietekmēt paredzēto darbību (2007.gada 12.martā izsniegts atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu).
5. Atbilstoši Programmas 2.4.punktam noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par plānotajiem autoceļa servisa objektiem, ja tādi paredzēti.
6. Noslēguma ziņojumā jāprecizē ceļa ietekmes zona (arī saistībā ar pievedceļu un pieslēgumu izbūvi) un jāprecizē ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros dabā veiktā teritorijas apsekojuma zona, sniedzot konkrētu informāciju par šīm teritorijām atbilstoši programmas 3.1. un 3.7.punktiem, norādot to gan kartogrāfiskajā materiālā, gan tekstuāli ziņojumā.
7. Ziņojumā sniegto informāciju par esošo gaisa piesārņojumu un trokšņa līmeņa novērtējumu teritorijās ap Slāvu apli, Krustpils, Granīta un Lubānas ielām un Maskavas ielu/A6 jāanalizē saistībā ar Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošiem noteikumiem Nr.60 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu", kas ietver arī transporta radīto piesārņojumu, un Rīgas domes izstrādāto trokšņa stratēģisko karti Rīgas aglomerācijai.
8. Noslēguma ziņojumā jāiekļauj precizēta un viennozīmīga informācija par iespējamo gaisa piesārņojumu, izbūvējot jaunu transporta koridoru un ņemot vērā paredzēto tā noslodzi.
9. Noslēguma ziņojumā jāprecizē darba ziņojumā iekļautā informācija par Getliņu izgāztuvi, proti, vai Getliņu izgāztuves pazemes ūdeņu piesārņojuma izplatības areāls skar automaģistrālei paredzēto teritoriju, vai arī maģistrāle var skart Getliņu izgāztuves monitoringa sistēmas urbumus (skat.87.lp.), kā arī 2.tabula "Piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas" jāpapildina, norādot, kurš trases variants to skar (skat. 3.pielikums).

10. Ziņojuma 5.tabulu jāpapildina ar informāciju, kurš automaģistrāles variants un aptuveni kurā kilometrā varētu šķērsot minētās ūdensteces, kā arī noslēguma ziņojumā jānorāda, kura informācija ziņojuma 3.2.nodaļā attiecas uz piedāvāto automaģistrāles variantu ietekmes zonu (Programmas 3.2.punkts), to uzskatāmi atspoguļojot kādā no pielikumiem. Jāprecizē Dobelnieku un Ogres HES izvietojumu attiecībā pret jaunbūvējamo automaģistrāles posmu, kā arī jāprecizē, kuras meliorācijas sistēmas un drenāžas tīklus varētu skart automaģistrāles trases.
11. Noslēguma ziņojumā jāprecizē un jāsniedz informācija, kuras 6.tabulā norādītās ūdens ņemšanas vietas vai to aizsargjoslas var skart plānotā autoceļa trase, jo ziņojuma 164.lp. lasāms, ka ar potenciālā autoceļa trasi saskaras tikai dziļurbuma Nr.9 stingrā režīma aizsargjosla, kā arī jāprecizē AS “Latvenergo” sniegtā informācija par pazemes ūdens atradni “Acone” un TEC – 2 ūdensgūtnēm.
12. Noslēguma ziņojumā ietekme uz bioloģisko daudzveidību (arī ietekme uz ūdens ekosistēmu un īpaši aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugām) jānovērtē atbilstoši Ministru kabineta 2007.gada 27.marta noteikumos Nr.213 “Noteikumi par kritērijiem, kurus izmanto, novērtējot īpaši aizsargājamām sugām vai īpaši aizsargājamiem biotopiem nodarītā kaitējuma ietekmes būtiskumu” noteiktajam, pievienojot noslēguma ziņojumam attiecīgās nozares ekspertu atzinumus (Programmas 3.7., 4.9., 4.17.punkti).
13. Ņemot vērā, ka tiek šķērsoti ievērojami mežu masīvi, nepieciešams precizēt un noslēguma ziņojumā sniegt informāciju par medību iecirkņu esamību paredzētajai darbībai piegulošajās teritorijās un paredzētās darbības iespējamo ietekmi šai aspektā.
14. Noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija par dižkoku, kas 2.pielikumā iezīmēts trases 2.varianta tuvumā (uz austrumiem no “Jurīšiem”).
15. Ņemot vērā sabiedriskās apspriedes rezultātus, noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par iespējamo Ozolu kapsētas teritorijas šķērsojumu, iespēju izvairīties no tā un ziņojuma 191.lp. ieteiktās buferzonas, aizsargsienas vai cita telpiska dizaina elementa iespējamo izveidi un tā novietojumu.
16. Ņemot vērā sabiedriskās apspriedes rezultātus, jāpārbauda nepieciešamības gadījumā jāprecizē informācija par nojaucamajām ēkām.
17. Ņemot vērā sabiedriskās apspriedes rezultātus, noslēguma ziņojumā jāprecizē ēku skaits, kurām jāveic prettrokšņa pasākumi, kā arī 217.lp. jāprecizē, kuram trases variantam atbilst norādītie prettrokšņa sienu garumi.
18. Ņemot vērā sabiedriskās apspriedes rezultātus, noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāks alternatīvo trašu salīdzinājums, iekļaujot izvērstākus kritērijus saistībā ar iedzīvotāju un zemju īpašnieku interesēm, transformējamām meža un lauksaimniecības zemju platībām un šo platību sadrumstalošanu; jāsniedz detalizētāks skaidrojums pieņemtajam kvantitatīvajam (punkti) vērtējumam, kā arī jāsniedz ziņojuma autoru apkopojošs vērtējums par trases variantiem vides aspektā un piemērotākā variantā izvēli.

19. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā atzinumā minēto prasību izpilde un jāpapildina to, rūpīgi jāizvērtē ekspertu atzinumi, Rīgas rajona padomes, SIA "EKO GĀZE", SIA "JANUKI", Salaspils novada domes, Rīgas domes Satiksmes departamenta, AS "Latvenergo" atsauksmes un tajās iekļauto informāciju un priekšlikumus, kā arī jāizvērtē iedzīvotāju vēstulēs paustie viedokļi, iestrādājot nepieciešamos papildinājumus noslēguma ziņojumā.
20. Attiecīgajās noslēguma ziņojuma nodaļās jāsniedz iespējami precīzas atbildes uz sabiedrību interesējošiem jautājumiem saistībā ar ietekmi uz vidi atbilstoši pieejamajam automaģistrāles projekta detalizācijas līmenim.
21. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un novērtējums.

**Sagatavojot noslēguma ziņojumu,** jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde. Vēlams noslēguma ziņojumam pievienot šā atzinuma prasību, ekspertu, pašvaldību, komersantu, kā arī sabiedrības priekšlikumu izpildes uzskatāmu pārskatu. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumu un novērtējumu, kā arī jānorāda, kādas izmaiņas noslēguma ziņojumā ir veiktas sabiedriskās apspriešanas un sabiedrības ieteikumu rezultātā.

**Noslēguma ziņojuma** trīs eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojam, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rīgas domē, Stopiņu, Salaspils, Ikšķiles un Ropažu novadu domēs, kā arī Rīgas rajona un Ogres rajona padomēs. Līdz ar noslēguma

ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojam (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājas lapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" prasībām trīs dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei un pašvaldībām darbības ierosinātajam jāpublicē vismaz vienā atbilstošās pašvaldības vietējā laikrakstā informācija par sagatavoto noslēguma ziņojumu un vietu, kur ar to var iepazīties, interneta mājas lapas adresi, kurā pieejams noslēguma ziņojums, kā arī par to, ka ikviena persona 20 dienas pēc ziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojam rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukševics