



Latvijas Republikas Vides ministrija

## **VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS**

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 67321173; fakss: 67321049)

---

### **Atzinums Nr. 1**

**par valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)  
posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma  
noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2012.gada 8.janvārim.

**Paredzētās darbības ierosinātājs** – VAS "Latvijas Valsts Ceļi", reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050, tālr. 67028169.

**Noslēguma ziņojuma izstrādātājs** – SIA "EIROKONSULTANTS", reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2008.gada 19.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns - Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, 2008.gada 14.oktobra vēstuli Nr.10/08-46 un 2008.gada 24.novembra vēstuli Nr.11/08-52 tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** – valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcija.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – valsts galvenā autoceļa A2 rekonstrukcijas posma sākums ir autoceļa A2 38,7.kilometrs ("Sēnīte"), bet posma beigas – autoceļa A2 88,1.kilometrs (Rīdzene). Rekonstruējamais autoceļa posms un jaunie pievedceļi virzās caur Inčukalna, Siguldas un Amatas novadu, kā arī Krimuldas, Allažu, Līgatnes un Vaives pagastu teritorijām, šķērsojot Siguldas pilsētas un Cēsu rajona Augšlīgatnes un Ieriķu ciemu teritorijas.

### 3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijai tika uzsākts 2006.gada 13.aprīlī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS "Latvijas Valsts Ceļi" iesniegumu, 2006.gada 13.aprīlī pieņēma lēmumu Nr.222 par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma "Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams" 11.<sup>1</sup> punktu.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijai no autoceļa 38,7. līdz 88,1.km. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka posmā no "Sēnītes" (38,7.km) līdz Silciema dzelzsbetona rūpnīcai (46,1.km) patlaban jau ir četras braukšanas joslas (NP36). No Silciema dzelzsbetona rūpnīcas līdz autoceļa 52,1.km Siguldā ir 12 m plata ceļa klātne ar 9 m platu braucamo daļu. Tālāk līdz 77,8.km (autoceļa P20 Valmiera – Cēsis – Drabeši pieslēgums) ir 12 m plata ceļa klātne ar 8 m platu braucamo daļu, kam līdz posma beigām (88,1.km) seko līdz 12 m plata ceļa klātne ar 7 līdz 9 m platu braucamo daļu. Rekonstruējamais autoceļa A2 posms un jaunie pievedceļi virzīsies pa Inčukalna, Siguldas un Amatas novadu, kā arī Krimuldas, Allažu, Līgatnes un Vaives pagastu teritorijām, šķērsojot Siguldas pilsētas un Cēsu rajona Augšlīgatnes un Ieriķu ciemu teritorijas. Posmā ir daudz nobrauktuvju uz trases tuvumā izvietotajām apdzīvotajām vietām, kā arī valsts un vietējo autoceļu un ielu pieslēgumu: Inčukalna ceļumezglā - pieslēgums valsts galvenajam autoceļam A3 Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka) un valsts 1.šķiras autoceļam P10 Inčukalns – Ropaži - Ikšķile, 40,6.km pieslēgums valsts 2.šķiras autoceļam V93 Indrāni – Inčukalns, 44.km - V97 pievedceļam Silciema karjeram, 47.3. un 49,1.km - V96 Lorupes gravas pievedceļam, 50.5.km - V58 Sigulda – Allaži – Ausmas, 51,4.km - P8 Inciems – Sigulda – Ķegums, 54,2.km - V83 Sigulda – Vildoga – Līgatnes papīrfabrika, 62,5.km - V282 Līgatnes papīrfabrika – Vildoga, 63,3.km - P32 Līgatne (Vidzemes šoseja) – Skrīveri un V326 Līgatnes stacija – Līgatnes pagasta padome, 64,4.km - V283 Drabeši – Līgatnes papīrfabrika, starp 65,0. un 65,2.km - V284 Līgatnes papīrfabrika – Asaru ezers – Nītaure, 71,6.km - V315 Ieriķi – Rencēni, 74.km - V291 Cēsis – Kārļi – Ieriķi, 76.km - V317 Asaru ezers – Melturi, 77,7.km - P20 Valmiera – Cēsis – Drabeši, 79,9.km - V293 Drabeši – Līvi un 85,7.km - Cēsis – Rāmuļi – Bānūži. Pārējie pieslēgumi ir dažādas nozīmes pagasta vai māju ceļi. No autoceļa 50,0. līdz 54,0.km tiek šķērsota Siguldas pilsētas teritorija ar daudziem dažādas nozīmes ceļu un ielu pieslēgumiem. No autoceļa 63,0. līdz 65,0.km tiek šķērsota Augšlīgatne ar daudzām nobrauktuvēm, bet no 71,0. līdz 72,0.km tiek šķērsoti Ieriķi. Siguldā (49,9.km), Līgatnē (63,7.km) un Āraišos (81,2.km) autoceļa posms vienā līmenī šķērso dzelzceļa līniju Rīga – Valga. Gar esošā autoceļa A2 labo malu (virzienā no Inčukalna) praktiski visā rekonstruējamā posma garumā stiepjas pazemes sakaru kabeļi. Autoceļa posms šķērso vairākas ūdenstecešas – Inčupīti (40,4.km), Egļupi (42,8.km), Lorupi (48,0.km), Vējupīti (54,0.km), Daudu (54,8.km), Svīķupīti (57,2.km), Nurmižupīti (59,3.km), Vildogu (60,2.km), Līgatni (64.km), Skāļupi (66,9.km), Ķikutupīti (69,5.km), Kumadu (70,8.km), Grūbi (Ieriķupīti) (71,9.km),

Pērļupi (73,7.km), Amatu (76,4.km), Rakšupi (79,1.km), Lazdiņu grāvi (81,4.km), Lejasgrāvi (81,6.km), Kaķupīti (85,2.km) un Ķauķupīti (87,4.km).

Latvijā ir izteikts autoceļu pamattīkls, kas aptver gandrīz visus valsts galvenos autoceļus, arī autoceļu A2, un transporta infrastruktūras vajadzību novērtējuma (TINA) procesā tas ir identificēts kā nākotnes Trans-Eiropas transporta tīkls (TEN). VAS "Latvijas Valsts Ceļi" īstenotās valsts galveno autoceļu rekonstrukcijas (arī autoceļa A2, kam valsts transporta sistēmā nav alternatīvas), pamatmērķis ir integrācija Trans-Eiropas transporta tīklā. Ziņojumā norādīts, ka valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas nepieciešamību nosaka gan ceļa klātnes fiziskais nolietojums, kas nespēj nodrošināt ceļa virsmas kvalitāti un kravnesību, gan pieaugošā satiksmes plūsma un ar to saistītā satiksmes kustības nepieciešamā optimizācija (ieskriešanās/bremzēšanas joslas, kreisie pagriezieni, apgrīšanās vietas u.c.) un ceļa klātnes paplašināšanas nepieciešamība, kā arī tas, ka esošais autoceļš šķērso blīvi apdzīvotas teritorijas un ir paaugstinātas bīstamības objekts braucējiem un gājējiem.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, autoceļa A2 rekonstruējamo posmu "Sēnīte" – Sigulda (Gāles iela) 2006.gadā izmantoja vidēji 13230 automašīnas diennaktī, Siguldas pilsētas robežās (Gāles – Pulkveža Brieža ielas) - vidēji 14800 automašīnas diennaktī, tālāko posmu līdz Siguldas robežai - vidēji 10300 automašīnas diennaktī, bet posmā no Siguldas robežas līdz autoceļa 88,1. kilometram satiksmes intensitāte mainījās no 10000 līdz 3000 automašīnām diennaktī. Tiek prognozēts, ka 2031.gadā satiksmes kustības vidējā intensitāte būs līdz 31000 automašīnas diennaktī "Sēnīte" – Sigulda (Pulkveža Brieža iela) posmā, līdz 21000 automašīnas diennaktī tālākā posmā līdz Siguldas robežai (59. kilometrs), bet posmā no Siguldas robežas līdz autoceļa 88,1. kilometram tā varētu mainīties no 21000 līdz 6000 automašīnām diennaktī.

Rekonstruējamā autoceļa A2 posms Inčukalns – Rīdzene, izņemot 5,3 km posmu Siguldas teritorijā, robežojas ar Gaujas Nacionālo parku (Gaujas Nacionālā parka kopējā teritorija 91745 ha), kas ir Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, pārsvarā autoceļš virzās gar tā dienvidu robežu, bet posmā no 58.km līdz 63,3.km Gaujas Nacionālais parks atrodas abās autoceļa pusēs (dienvidu pusē Sudas purvs). Posmos no 73,2. līdz 73,6.km un no 74,5. līdz 74,9.km trases ziemeļu pusē ir Gaujas Nacionālais parks, bet pretējā dienvidu pusē atrodas dabas liegums "Melturu sils" (platība 288 ha), kas arī ir Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija. Esošās trases paplašināšana paredzēta galvenokārt un vispirms ceļa nodalījuma joslas ietvaros, tomēr jāņem vērā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādītais, ka, lai nodrošinātu plānotos projekta risinājumus (vienlīmeņa pieslēgumu skaita samazināšanu un palikušo pieslēgumu organizācijas optimizāciju), būs nepieciešama Gaujas Nacionālā parka zemes atsavināšana autoceļa paplašināšanai un pieslēgumu rekonstrukcijai, jo rekonstrukcijai šajā gadījumā nav alternatīvas.

Atbilstoši likumdošanā noteiktajam kā iespējamās autoceļa A2 posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas alternatīvas ir pētītas un salīdzinātas:

- "nulles alternatīva" lielākajā posma daļā, t.i., autoceļa atstāšana līdzšinējos fiziskajos parametros, un tikai trases atsevišķos posmos piedāvājot alternatīvas (Siguldas posmā, Ieriķu posmā), tādējādi:
  - posmā no "Sēnītes" (autoceļa 38,7. kilometrs) līdz Silciema dzelzsbetona rūpnīcai (46,0.kilometrs), saglabājot esošo autoceļa trasi ar normālprofilu NP36, paredzēts izveidot ātrsatiksmes ceļu (maksimālais ātrums 110 km/stundā);
  - no 46,0.kilometra līdz Siguldai (47,3.kilometram), rekonstruējot esošo ceļu ar normālprofilu NP29,5, izveidot ātrsatiksmes ceļu (maksimālais ātrums 110 km/stundā);
- Siguldas posmā no 47,0.kilometra līdz 59,0.kilometram kā alternatīva tiek izvērtēta Siguldas apvedceļa būvniecība ar normālprofilu NP14 un iespēju paplašināt līdz NP29,5. Apvedceļš atslogotu esošo ceļu A2 līdz 47% un esošais ceļa A2 posms saglabātos satiksmes nodrošināšanai ar Siguldu;
- esošajā autoceļa A2 Siguldas posmā:
  - autoceļu no 47,3.kilometra līdz 49,8.kilometram (Šveices ielas pieslēgums) paredzēts pārveidot par 4 joslu ceļu ar NP 29,5, izbūvējot 2 jaunas braukšanas joslas gar esošā ceļa labo pusi, un Lorupes gravas šķērsošanai izbūvēt otru estakādi;
  - posmā no 49,8.kilometra līdz 53,9.kilometram paredzēta esošā autoceļa ar NP 20,5 pārbūve par pilsētas ielu, nosakot ātruma ierobežojumus un vienlīmeņa krustojumus aprīkojot ar luksoforiem;
- posmā no 53,9.kilometra līdz 59,0.kilometram paredzēta esošā autoceļa ar NP 14 pārbūve par vispārīgās lietošanas ceļu un atļauto braukšanas ātrumu 90 km/h;
- posmā no 59,0.kilometra līdz 77,7.kilometram (Cēsu pagrieziens), izbūvējot esošā ceļa kreisajā pusē otru brauktuvi, paredzēts izveidot ātrsatiksmes ceļu ar normālprofilu NP29,5 un maksimālo ātrumu 110 km/h, izņemot ceļa posmus:
  - Ieriķos, iztaisnojot esošā autoceļa trasi posmā no 70,8.kilometra līdz 72,9.kilometram, kā alternatīva tiek izvērtēta iespēja izbūvēt jauna ceļu posmu ar normālprofilu NP29,5;
  - 73.kilometrā arī esošajai trasei paredzēts izbūvēt paplašinājumu, lai saglabātu Brīvības cīņu dalībnieku pieminekli autoceļa A2 labajā pusē Amatas novadā;
- posmā no 77,7.kilometra līdz 88,1.kilometram paredzēts rekonstruēt esošo ceļu ar NP 14, paredzot iespēju nākotnē to pārbūvēt ar NP 29,5, izņemot ceļa posmus:
  - autoceļa posmā no 78,6.kilometra līdz 79,9.kilometram (autoceļa P31 pieslēgums, Vāveres krogs) paredzot palielināt līkņu rādiusus divās S-veida līknēs;
  - no 80,5.kilometra līdz 81,6.kilometram (dzelzceļa Rīga – Valga šķērsojums pie Āraišu stacijas) paredzot iztaisnot esošo trasi un izbūvējot dzelzceļa šķērsojumu 2 līmeņos.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, projekta ietvaros paredzēts:

- posmā līdz autoceļa 77,7.kilometram likvidēt visus esošos viena līmeņa pieslēgumus autoceļam un izveidot vietējo ceļu tīklu un divlīmeņu ceļumezglus;

- rekonstruējamā autoceļa posmā izveidot vismaz 25 divlīmeņa ceļumezglus (septiņus no tiem Siguldā);
- vietējai satiksmei paredzēts izbūvēt jaunus, rekonstruēt vai izmantot esošos ceļus;
- ņemot vērā salīdzinoši intensīvo maršruta autobusu satiksmi rekonstruējamajā autoceļa posmā, projekts paredz saglabāt esošo autobusu pieturu skaitu ceļa posmā no Gaujas ciema līdz pagriezienam uz Cēsīm (P20), atdalot tās no pamatbrauktuves ar salīnām un izbūvējot autopaviljonus un gājēju pārejas divos līmeņos. No pagrieziena uz Cēsīm līdz posma beigām (88,1.kilometrs) pieturas paredzētas esošajās vietās, neatdalītas no pamatbrauktuves;
- pārbūvēt esošos satiksmes pārvadus pār dzelzceļu Rīga – Valga un, iespējams, izbūvēt jaunu ielu paralēli dzelzceļam Rīga – Valga autoceļa 81.kilometrā;
- izbūvēt otru estakādi uz dienvidiem no esošās ar divām braukšanas joslām Siguldas ievada daļā (virzienā no Rīgas), jaunu pārvadu autoceļa 77,7.kilometra ceļumezglā ar P20 (Cēsu apvedceļš), otru estakādi Lorupes gravas šķērsošanai, jaunu tiltu pār Amatu pie Melturiem, rekonstruēt/izbūvēt lielizmēra caurtekas šķērsojošām ūdenstecēm, rekonstruēt 41,65.kilometrā esošo gājēju tuneli;
- pieejamības pie pieminētā Brīvības cīņu dalībniekiem (ar apbedījumu) autoceļa A2 malā pie Ieriķiem (aptuveni 72,7. kilometrs) nodrošināšanai, izbūvēt automašīnas stāvvietu jaunizbūvējamā pagasta ceļa malā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātus, sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, tika veiktas šādas trases korekcijas:

1. Mazliet koriģēta Siguldas apvedceļa trase salīdzinājumā ar sākotnēji apspriesto, īpašnieku vēlmēm atbilstošāk izvadot ceļu pa īpašumu robežām un mazāk sadalot tajos notiekošo saimniecisko darbību.
2. Līgatnes pagastā ieprojektēts papildus tilts pie Vinsendorfa dzirnavām.
3. Vaives pagasta posmā, kur A2 paliek līdzšinējā divu joslu platumā, atcelta plānotā iebrauktuvju slēgšana, atstājot pieejamību visiem īpašumiem līdzšinējā veidā.

Savukārt, ņemot vērā darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, tika veiktas šādas trases korekcijas:

1. Vēl mazliet koriģēta Siguldas apvedceļa trase arī Allažu pagasta posmā.
2. Izmainīta piedāvāto pievedceļu konfigurācija Inčukalna posmā.
3. Pilnībā novērsta sākotnēji pieļautā iespēja kaitēt Ieriķu muižas ozolu alejai.
4. Ieprojektēta piekļuve Brīvības cīņu dalībnieku piemineklim Amatas novadā ar papildus nobraucamo ceļu un autostāvvietu tā apmeklētājiem.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma izvērtēšanas un tā sabiedriskās apspriešanas rezultātā noslēguma ziņojumā ir precizēti, papildināti vai izmainīti vairāki autoceļa rekonstrukcijas risinājumi (vietējo ceļu izbūve, pieslēgumi un šķērsojumi), tai skaitā, posmā no 64.līdz 65.km, Ieriķu posmā, pie Melturiem, posmā no P20 līdz P31, P31 pieslēgums.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam būvdarbu sākums tiek plānots 2015.gadā, bet darbu pabeigšana 2017.gadā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka teritorijas reljefs, pa kuru virzās autoceļš A2, pakāpeniski paaugstinās austrumu virzienā no aptuveni 38 līdz 40 m v.j.l. Inčukalnā līdz 165 līdz 175 m v.j.l. Rīdzenes tuvumā. Meži gar trasi ir dabīgi sausi, bet lauksaimniecībā izmantojamās zemes – meliorētas. Pārplūstošas, pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas izplatītas ierobežoti. Teritorija nav pieskaitāma paaugstināta riska nogabalam, kaut gan kā izņēmums minamas Gaujas un Amatas ielejas, kurās iespējama krastu izskalošana un noslīdeņi, kaut arī šo procesu intensitāte nav augsta. Bez tam Gaujas krastus plānotā darbība neskar, bet tilta pār Amatu rekonstrukcijas laikā 2004.gadā ir veikta upes krastu atsevišķu posmu nostiprināšana. Atsevišķās vietās gar rekonstruējamo trases posmu Augšlīgatnē un pie krustojuma ar autoceļu uz Mori atzīmētas atsevišķas karsta piltuves. Karsta procesi var aktivizēties arī posmā starp Pērļupes un Amatas ielejām, savukārt upju un upīšu smilšakmens krastos var aktivizēties sufozija. Tā kā plānotā trase galvenokārt virzās pa esošo ceļa klātni ar stabilizējušos hidroloģisko režīmu, tad netiek prognozēts šo procesu intensitātes pieaugums. Savukārt jaunbūvējamais Siguldas apvedceļš šķērsotu lauksaimniecības zemju nosusināšanai ierīkotos novadgrāvjus un drenētas platības, meža zemes, Lorupi tās augštecē, kā arī daudzus kontūrgrāvjus un novadgrāvjus. Lorupes hidroloģisko sistēmu veido Lorupe, Rokēnu ūdenskrātuve, Matiņa ezers un Ancīšu dīķi. Līdz ar to Siguldas apvedceļa posmā paredzēts pārveidot šķērsojamās ūdensteces un drenāžas sistēmas, izprojektēt un izbūvēt nepieciešamās caurtekas. Virszemes noteci plānots virzīt uz Lorupi apvedceļa rietumu daļā un uz Vējupīti apvedceļa austrumu daļā. Nodrošinot kvalitatīvu plānoto pasākumu izpildi, Siguldas apvedceļa posmā būtiskas hidroloģiskā režīma izmaiņas netiek prognozētas. Autoceļa iztaisnojums pie Ierīkiem šķērsotu Kumadas upi un tās pieteku – Grūbu. Tā kā abas upes tek pa dziļām gravām, tad to šķērsošanai nepieciešami tilti. Šis ceļa posms nevirzās pa lauksaimniecības zemēm, tāpēc varētu tikt skartas tikai atsevišķu būvju un pagalmu nosusināšanai ierīkotās sistēmas. Savukārt plānotais ceļa iztaisnojums pie Āraišu stacijas šķērsotu novadgrāvi no Melnezera un Ziemēna ezeru sistēmas uz Rakšupīti, Rakšupes pieteku Jungas strautu, Lazdiņu grāvi, kas savieno Āraišu ezeru sistēmas Lielo un Mazo Lazdiņu ezeru, un Lejasgrāvi, kas savieno Gauča un Lielo Lazdiņu ezeru. Šajā posmā autoceļa labajā pusē (virzienā uz Rīdzeni) ir izplatīti pārpurvošanās procesi, kas saistīti ar sliktu caurteku darbību zem esošā ceļa.

Gruntsūdens līmeņa iegulas dziļums lielākajā teritorijas daļā nepārsniedz 3 m. Visdziļāk konstatētais gruntsūdens iegulas dziļums ir no 4 līdz 4,5 vai līdz pat 7 - 8 m dziļumā no zemes virsmas kāpu masīvos trases rietumdaļā un visseklāk mazāk par 1,5 metriem - purvu tuvumā. Līdz ar to gruntsūdens horizonts ir dabiski vāji aizsargāts no potenciāli iespējamā virszemes piesārņojuma, kā arī, ņemot vērā kvartāra nogulumu segas nelielo biezumu, ir iespējama atsevišķu pazemes ūdens horizontu savstarpēja mijiedarbība. Siguldas apkārtnē decentralizētajā ūdensapgādē izmanto Pļaviņu ūdens horizontu, bet biežāk – augšdevona Amatas un Gaujas ūdens horizontus. Esošā autoceļa trases tuvumā izvietota Siguldas pilsētas centralizētā ūdensgūtne "Paceplīši" (līdz ūdensgūtnes stingrā režīma aizsargjoslai aptuveni 300 m, bet ķīmisko aizsargjoslu autoceļa trase skar posmā no Siguldas rietumu robežas līdz krustojumam ar Gātes ielu). Siguldas apvedceļa izveides gadījumā minētā ķīmiskā aizsargjosla netiks skarta. Ziņojumā norādīts, ka trases ietekme uz kvartāra ūdens horizonta saguluma apstākļiem un gruntsūdens kvalitāti laika gaitā ir stabilizējusies

un autoceļa rekonstrukcija faktiski nevar būtiski pasliktināt vietējos ūdensapgādes apstākļus, bet jaunbūvējamie posmi un pieslēgumi šķērsotu mazapdzīvotas vai neapdzīvotas teritorijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamais autoceļa posms ir iestrādāts Inčukalna novada, Siguldas novada, Līgatnes pagasta, Amatas novada un Vaives pagasta teritoriju plānojumos. Autoceļa rekonstrukcijai atbilstoši plānotajam (ar Siguldas apvedceļu) papildus nepieciešami aptuveni 180 hektāri zemes, no tiem 22% vietējo ceļu izveidei un 78 % valsts autoceļu vajadzībām. Lielākā daļa atsavināmo zemju ir meži, krūmi un lauksaimniecības zemes. Faktiski tiek piedāvāts izbūvēt trīs jaunus autoceļa posmus: Siguldas apvedceļu no 47,3. līdz 59,0.kilometram, kas virzīsies pa Allažu pagasta un Siguldas novada teritorijām; ceļa iztaisnojumu pie Ieriķiem no 70,8. līdz 72,9.kilometram un ceļa iztaisnojumu pie Āraišu stacijas no 80,5. līdz 81,6.kilometram. Atkarībā no īstenojamās alternatīvas nepieciešama Gaujas Nacionālā parka zemes transformācija kopumā no 34 līdz 50,6 hektāru platībā, kā arī neliela dabas lieguma "Melturu sils" platība.

Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā veikta trasei piegulošo teritoriju izpēte un ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamā autoceļa posma apkārtnē konstatētas sekojošas biotopu grupas: ezeri, upes un to krastmalu augājs, pļavas, meži, krūmāji, izcirtumi, smilšakmens iežu atsegumi, tīrumi un dārzi, parki un apstādījumi, ruderali biotopi, pilsētu un apbūvētu vietu apbūve, mākslīgas ūdenstilpnes un piemājas dīķi. Latvijas Dabas fonda realizētā projekta "Pļavu inventarizācija Latvijā" (2002.-2006.gads) ietvaros trases apkārtnē ir konstatēti vairāki bioloģiski vērtīgi zālāji. Gaujas Nacionālais parks visā platībā noteikts par Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju tīkla NATURA 2000 vietu un iekļauts putniem nozīmīgo vietu sarakstā. Līdz ar to ziņojumā un visā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā detalizēta uzmanība pievērsta esošo dabas vērtību apzināšanai autoceļa A2 rekonstruējamā posma apkārtnē un iespējamo ietekmju būtiskuma izvērtējumam. Paplašinot autoceļu A2 uz dienvidiem no esošās klātnes, ceļa klātne netuvojas parka teritorijai, taču no 58.līdz 63,3.km Gaujas Nacionālā parka teritorija ir abās A2 pusēs, līdz ar to parka teritoriju skars A2 paplašināšana arī dienvidu virzienā. Savukārt autoceļa 73.un 74.km trases ziemeļu pusē ir Gaujas Nacionālā parka, bet dienvidu - dabas liegums "Melturu sils", kas ir arī "NATURA 2000" teritorija. Autoceļam A2 esošo ceļu pieslēgumu rekonstrukcija par divlīmeņu šķērsojumiem skars Gaujas Nacionālo parku pieslēguma rampām nepieciešamajās platībās. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas skars arī jaunveidojamie vietējās satiksmes ceļi, kas nepieciešami ceļam piegulošo "NATURA 2000" teritoriju iedzīvotājiem, lai nodrošinātu pieslēgumu izveidošanu trasei. Ziņojumā sniegts trases tuvumā konstatēto dabas vērtību raksturojums gan attiecībā uz biotopiem, tai skaitā, mežu un pļavu biotopiem, gan arī tie atspoguļoti kartogrāfiskajā materiālā. Kā nozīmīgākās dabas vērtības trases tuvumā norādītas vairākas pļavas un alejas. Tā uz dienvidaustrumiem no autoceļa, starp 72. un 73.kilometru Ieriķos (pie ozolu alejas), konstatēts zilganās molīnijas, parastās vīgriezes un slapjās vilkakūlas pļavu komplekss. Zilganās molīnijas un slapjās vilkakūlas pļavu tipi atbilst īpaši aizsargājamo biotopu statusam. Pļavās kopumā konstatētas 18 dabisko pļavu indikatorsugas, kā arī īpaši aizsargājamo sugu sarakstā iekļautās zalkšu dzegužpuķe, bezdelīgactiņa, parastā kreimule, Baltijas un plankumainā dzegužpirkstīte un zaļziedu naktsvijole. Ziņojuma autori norāda, ka no

sugu un biotopu aizsardzības viedokļa zemes transformācija un saimnieciskā darbība pļavās nav pieļaujama, taču pļavu stāvokļa uzlabošanai nepieciešama to regulāra pļaušana un atbrīvošana no krūmiem. Ieriķu muižas aleja ir bioloģiski nozīmīgs objekts un tā ir iekļauta Ministru kabineta 2005.gada 22.novembra noteikumu Nr.888 "Noteikumi par aizsargājamām alejām" pielikumā. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju, izbūvējot trases iztaisnojumu Ieriķos, apmēram 2 km garš jaunā autoceļa trases posms šķērsotu Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonu, bet, rekonstruējot esošo autoceļa posmu caur Ieriķiem, autoceļa trasi jāpaplašina pa kreisi, cik tas būs nepieciešams Brīvības cīņu dalībnieku pieminekļa saglabāšanai Amatas novadā autoceļa dienvidu pusē. 76. līdz 77.kilometrā esošā autoceļa tuvumā ir arī pļavu komplekss, kas atbilst biotopa veidam "sausas pļavas kaļķainās augsnēs". Šis biotops ir iekļauts Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" un Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā. Pļavā dominē kailās pļavauzītes – lielziedu vīgriezes, plūksnainās īskājes un pļavas bitenes. Kopumā pļavās sastopamas 15 dabisko pļavu indikatorsugas. Ziņojuma autori norāda, ka pļavas jāsaglabā. Teritorijā starp Āraišiem un Amatu uz dienvidiem no A2 nozīmīgas platības aizņem priežu purvāji, kas atbilst Eiropas nozīmes prioritārajam biotopam – purvainie meži. Iepriekš minētā informācija jāņem vērā, izvēloties ceļa būvniecības materiālu uzglabāšanas un tehnikas izvietošanas vietas būvdarbu laikā, lai negatīvi neietekmētu šīs bioloģiski vērtīgās teritorijas.

Lai rekonstruētu esošo trasi, izveidotu Siguldas apvedceļu, vietējos ceļus un plānotos divlīmeņu ceļumezglus, ir apzinātas dabas vērtības šajos posmos:

- autoceļa 38,9.kilometrā jauna vietējā ceļa posmu paredzēts aptuveni 200 m virzīt pa priežu jaunaudzi, kurā nav vecu un dobumainu koku, savukārt divlīmeņu pārvads skar pieaugušu, bet ne vecu priežu audzi. Ziņojumā norādīts, ka būvniecībai paredzētajā teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās putnu sugas. Rekonstruējamie ceļu NP9,5 un NP4,5 posmi tiek plānoti pa esošiem ceļiem vai stigām un uz ziemeļiem no A2 tiek skarta Gaujas Nacionālā parka neitrālā zona. Netiek prognozēts, ka divlīmeņu pārvada izbūve un ar to saistīto ceļu izbūve būtiski ietekmēs īpaši aizsargājamās putnu sugas;
- jaunu vietējo ceļu (NP7,5 un NP10,5) un divlīmeņu ceļumezгла izbūves posmā starp Indrāniem un Egļupi (pie Gaujas ciema) ir konstatēts ornitoloģiski vērtīgs meža biotops - jaukts nogabals ar kritušiem kokiem, stubeņiem, kritālām un dzeņu kalumiem, piemērots tādām īpaši aizsargājamām putnu sugām kā mežirbe, trīspirkstu dzenis, melnā dzilna, mazais mušķērājs. Uz ziemeļiem no A2 tiek skarta Gaujas Nacionālā parka neitrālā zona un Gaujas senielejas lieguma zona, kuras robežās plānotais vietējās nozīmes ceļš NP5,5 šķērsotu vidēji vecu priežu mežu Egļupes kreisajā krastā un straujtecies posmu Egļupē. Ziņojumā norādīts, ka, ja netiek pārveidota Egļupes gultne un rekonstrukcijas rezultātā netiek paplašināta "21" stiga, tad netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām;
- netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām plānotā divlīmeņu satiksmes pārvada 46.km un ar to saistīto vietējo ceļu NP9,5 izbūves rezultātā, jo ceļi tiek plānoti pa esošiem ceļiem un stigām, taču tiks skarta Gaujas Nacionālā parka Silciema aizsargājamā ainavas zona;



- blakus Gaujas Nacionālā parka teritorijai plānotajam divlīmeņu satiksmes pārvadam 47.km un Siguldas apvedceļa trases sākumposma būvniecībai paredzētajā teritorijā ir konstatēti vairāki ornitoloģiski nozīmīgi elementi, kas ir ekoloģiski radniecīgi un nozīmīgi Gaujas Nacionālā parka Silciema aizsargājamās ainavas zonai un tās ekoloģiskajai vienotībai, jo šeit ir liels vienots meža masīvs starp A2 un dzelzceļu, kurā dominē vidēji vecas priežu audzes;
- Siguldas apvedceļa trases būvniecība varētu lokāli nelabvēlīgi ietekmēt vairākas īpaši aizsargājamo putnu sugu potenciālas dzīvotnes mežos vai lauksaimniecības zemēs, kā arī notiktu līdz šim vienotu biotopu fragmentācija, taču ziņojuma autori norāda, ka nelabvēlīgās ietekmes mežaudzēs būs lokālas, īsā un vidējā termiņā mežizstrādes laikā;
- Siguldas apvedceļa trase un plānotais divlīmeņu satiksmes pārvads (60.km) šķērsos Gaujas Nacionālā parka Inderdēļa aizsargājamo ainavu zonu, mitrus jauktu mežu biotopus ar trīspirkstu dzeņa kalumiem un audzi ar ozoliem, kritālām un dobumiem, kas piemērota vidējam dzenim un baltmugurdzenim. Savukārt Gaujas Nacionālā parka Sudas purvā pēcligzdošanas periodā lielos baros pulcējas dzērves, taču ziņojumā nav konstatēta nelabvēlīga ietekme uz Sudas purvu un tas atrodas jau esošā autoceļa A2 tuvumā;
- plānotais divlīmeņu satiksmes pārvads esošā autoceļa 50.km un jaunbūvējamā vietējās nozīmes ceļa NP7,5 trase gar dzelzceļu daļēji skar sekundāru, tomēr ornitoloģiski vērtīgu mežaudzi ar dabiskām struktūrām un dzeņu darbības pēdām. Ziņojuma autori norāda, ka būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- esošā autoceļa posmā no 51. līdz 53.km četru plānoto divlīmeņu satiksmes pārvadu tuvumā īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas un būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta, jo būvniecība tiek plānota pa esošajiem ceļiem un ielām;
- esošā autoceļa 54.km plānotā divlīmeņu satiksmes pārvada vietā atrodas krūmainas pļavas vai vecas atmatas, uz ziemeļiem no A2 Ķīparu blīvi apdzīvota vieta un Gaujas Nacionālā parka Vildogas aizsargājamās ainavas zona. Īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas. Ņemot vērā potenciāli skarto biotopu pārveidoto stāvokli un salīdzinoši nelielās platības, kā arī esošā autoceļa A2 tuvumu, būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- jaunbūvējamā vietējās nozīmes ceļa NP5,5 trase (A2 62.-63.km) skars bioloģiski vērtīgu, vietām mitru un purvainu meža biotopu ar dabiskām struktūrām un dzeņu darbības pēdām, kā arī vienu lielu saudzējamu ozolu, līdz ar to samazināsies ornitoloģiski vērtīga meža biotopa platība un bioloģiskā kvalitāte, taču ietekme vērtējama kā lokāla;
- Augšlīgatnē divlīmeņu satiksmes pārvada pār P32 vietā īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas; ap P32 ir lieli veci vītoli un ozoli. Būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- plānotā divlīmeņu satiksmes pārvada pie V284 esošā autoceļa 65.km vietā atrodas ielaboti un pļauti zālāji, kas A2 ziemeļu pusē atrodas Gaujas Nacionālā parka Ķempju aizsargājamās ainavas zonā. Īpaši aizsargājamās putnu sugas šajā teritorijā netika konstatētas. Ņemot vērā biotopu pārveidoto stāvokli un salīdzinoši nelielās ceļu skartās platības, kā arī esošā autoceļa A2 tuvumu, būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;

- plānotais divlīmeņu satiksmes pārvada mezgls 70,5.km A2 dienvidu pusē šķērsos krūmiem aizaugušas atmatas, bet ziemeļu pusē - Gaujas Nacionālā parka daļēji Ķempju aizsargājamās ainavas zonu un daļēji Amatas ielejas lieguma zonu, kur šķērsos krūmiem aizaugušas atmatas un vietām vidēji vecus līdz pieaugušus jauktus un skujkoku meža biotopus. Īpaši aizsargājamās putnu sugas šajā teritorijā netika konstatētas. Būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- plānotais divlīmeņu ceļumezgls un Ieriķu jaunā ceļa posms 71.līdz 73.km šķērsotu Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonu, Grūbas upi ar straujtecēm biotopiem un vecu ozolu aleju, ko apdzīvo vidējie dzeņi un dobumos var ligzdot arī lielās gauras. Būvniecība var negatīvi ietekmēt īpaši aizsargājamo putnu sugas un to dzīves kvalitāti;
- esošā autoceļa A2 paplašināšana 300 m garā posmā (73,2.līdz 73,5.km) paredzēta gan uz dabas lieguma "Melturu sils" pusi, gan uz Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonu. Ja turpmākā projektēšanā autoceļa paplašināšana neiekļausies esošā autoceļa A2 nodalījuma joslā, tad, kā norādīts ziņojumā, tiks risināts jautājums par īpaši aizsargājamo dabas teritoriju robežu maiņu;
- plānotais divlīmeņu ceļumezgls ar V317 (75,5.līdz 76.km) A2 ziemeļu pusē iesniedzas Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonā, bet dienvidu pusē šķērsos jaunus līdz pieaugušus skujkoku mežus. Īpaši aizsargājamās putnu sugas šajā teritorijā netika konstatētas. Savukārt vietējās nozīmes ceļš NP4,5 uz rietumiem no V317 līdz mājām "Sīkmaļi" iet pa esošu meža stigu, aptuveni 150 m garā posmā šķērsojot mitru, purvainu bez ceļa vietu. Abpus stigai ir dabisks, ornitoloģiski vērtīgs mežs, taču īpaši aizsargājamās putnu sugas šajā teritorijā netika konstatētas. Būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta, ja ceļa trase Vizūļu māju virzienā tiek plānota pa esošo ceļu, nepaplašinot to rietumu virzienā. Savukārt vietējās nozīmes ceļa NP4,5 izbūve pa esošu stigu (meža ceļu) neietekmēs īpaši aizsargājamo putnu sugas;
- plānotais divlīmeņu ceļumezgls ar P20 (77,5.līdz 78.km) A2 ziemeļu pusē iesniedzas Gaujas Nacionālā parka Kārļu aizsargājamās ainavas zonā un Araišu muzejparka zonā, kur šķērsos nelielu augstā purva biotopu un ornitoloģiski vērtīgu meža biotopu ar dabiskām struktūrām un dzeņa kalumiem. Paredzētā darbība lokāli varētu degradēt augstā purva un ornitoloģiski vērtīga meža biotopus. A2 dienvidu pusē ārpus Gaujas Nacionālā parka teritorijas tiektu skarti purvainu mežu, priedītēm aizauguša sūnu purva un dabiska, bioloģiski vērtīga meža biotopi. Darba ziņojumā plānotā autoceļus P20 un P31 jaunā savienojošā trase A2 dienvidu pusē noslēguma ziņojumā nav iekļauta;
- projektējamais A2 posms (79.līdz 80.km) šķērsos pļautu zālāju, nogāzi ar jaunu baltalkšņu audzi un atsevišķiem lieliem, savrupiem ozoliem. Īpaši aizsargājamās putnu sugas šajā teritorijā netika konstatētas. Saglabājot lielākos ozolus, būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- plānotais divlīmeņu pārvads 81.km šķērsos vecu atmatu, krūmainu nogāzi uz austrumiem no dzelzceļa, staigņu ieplaku uz ziemeļiem no Mazā Lazdiņa ezera un izcirtumu. Bioloģiski vērtīgākais biotops šajā teritorijā ir meliorētā purva ieplaka. Būvniecība samazinātu mitrāju biotopu platību un to kvalitāti, taču ietekme netiek vērtēta kā būtiska;
- plānotais vietējais ceļš NP4,5 autoceļa A2 ziemeļu pusē (81,5.līdz 82.km) šķērsos jaunu egļu rindu, kas stiepjas gar A2, un atrodas Gaujas Nacionālā parka Vaives

aizsargājamās ainavas zonā. A2 dienvidu pusē ceļš NP4,5 daļēji skar ozolu grupu un mitru pļavu, kas var būt putniem nozīmīgs biotops. Vietējā ceļa NP4,5 būvniecība autoceļa A2 ziemeļu pusē neizraisīs būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugām. Savukārt, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi A2 dienvidu pusē, jāizvairās no ozolu grupas un mitrās pļavas šķērsošanas, pavirzot trasi uz austrumiem pa grāvja labo krastu;

- plānotais vietējais ceļš NP4,5 autoceļa A2 ziemeļu pusē (83.līdz 84.km) atrodas Gaujas Nacionālā parka Vaives aizsargājamās ainavas zonā, šķērso krūmainas atmatas, kurās īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas. Būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta. Autoceļa A2 dienvidu pusē vietējais ceļš šķērso samērā dabisku pļavu, kas piemērota griežu un citu putnu ligzdošanai. Lai novērstu nelabvēlīgo ietekmi, ceļa posmu jāizbūvē maksimāli tuvu A2;
- plānotais vietējais ceļš NP4,5 līdz krustojumam ar V294 (85.km līdz 85,7.km) atrodas Gaujas Nacionālā parka Vaives aizsargājamās ainavas zonā, taču īpaši aizsargājamās putnu sugas tajā netika konstatētas. Būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta;
- plānotais vietējais ceļš NP4,5 (87.km) A2 ziemeļu pusē atrodas Gaujas Nacionālā parka Vaives aizsargājamās ainavas zonā. Trases vienā punktā aug 3 lieli un veci pīlādžu koki. A2 dienvidu pusē NP4,5 šķērso bērziem un latvāņiem aizaugušu atmatu un atsevišķu vecu koku rindas pie "Ķauķu" mājām. Īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas. Ziņojumā norādīts, ka būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām netiek prognozēta.

Kā norādīts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, no abiniekiem un rūpuļiem, kas iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, apsektajās teritorijās konstatēti tikai atsevišķi sila ķirzakas eksemplāri autoceļa A2 malā - rūpnīcas "Siguldas bloks" rajonā, kaut gan šai sugai ir piemērots viss sausā priežu meža biotops autoceļa posmā Inčukalns – rūpnīca "Siguldas bloks". Pēc būvdarbu pabeigšanas sugai piemēroto biotopu daudzums autoceļa malās palielināsies. Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas rezultātā netiek prognozēta negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamo abinieku un rūpuļu sugām. Siguldas apvedceļa trase tiek plānota Roķēnu ūdenskrātuves tuvumā, kas robežojas ar meža biotopiem, ko abinieki izmanto kā vasaras dzīvesvietas. Starp abiem biotopiem notiek abinieku pārvietošanās, līdz ar to uz ceļa sagaidāma abinieku bojāeja. Lai arī īpaši aizsargājamās sugas šeit nav konstatētas, masveida abinieku bojāeja var negatīvi ietekmēt to populācijas. Tāpēc abiniekiem būtiskās vietās nepieciešams nodrošināt pasākumus, kas nepieļautu to masveida nokļuvi uz autoceļa, tai pat laikā nodrošinot to migrēšanas iespējas.

Rekonstruējamais autoceļa A2 posms virzās gar Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju - Gaujas Nacionālo parku, kas arī ir stratēģiski nozīmīgs zīdītāju migrācijas ceļš. Meži Rīgas – Cēsu rajonu robežās ir prioritāri visu sugu zīdītāju migrācijai valsts mērogā. Gaujas Nacionālā parka teritorija atrodas abpus autoceļam, un sakarā ar samazinātu medību slodzi šajā zonā ir paaugstināts lielo pārnadžu blīvums, kas izraisa dzīvnieku sadursmes ar autotransportu. Ietekmes uz vidi

novērtējuma ziņojumā norādīts, ka patlaban zīdītāji šķērso autoceļu dažādās vietās starp Eglupi un Lorupi. Nožogojot brauktuvi posmā Inčukalns – Sigulda, Eglupes grava kļūs par svarīgu migrācijas vietu. Dzīvnieku pārkļūšanas nodrošināšanai pāri autoceļam A2 ziņojumā ieteikti sekojoši risinājumi: Eglupes caurteku nomainīt ar tiltu, kas atbilstu visu zīdītāju pārvietošanās prasībām; autoceļa posmā blakus mežam pie Rīgas – Cēsu rajonu robežas paaugstināt brauktuvi, ierīkojot zem tās ekoloģisko tuneli; ierīkot ekoloģisko tuneli līdzās Līgatnes upes, Skaļupes, Kumadas, Pērļupes gultnēm un līdzās Ķikutupītes (Kazupītes) gultnei tās augštecē (visām sīkām zīdītāju sugām un stirnām).

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, analizējot pieejamo informāciju par sīkspārņiem teritorijā gar rekonstruējamo autoceļa A2 posmu, eksperts uzskata, ka šajā posmā, ņemot vērā teritorijas daudzveidību, autoceļa tuvumā ir sīkspārņiem nozīmīgi biotopi, proti, jebkura dabīgā ūdenstece (Eglupe, Līgatne, Kumada, Grūbe u.c.) vai par vienu metru platāks grāvis, kas kalpo kā tranzītceļi un barošanās biotopi vairākām sīkspārņu sugām; vecie parki, alejas (Indrānos, Ieriķos, Āraišu apkārtnē) un koku rindas gar ceļiem (Sigulda – Līgatne, Ieriķi – Amatas upe) kalpo kā savienojošs elements starp izolētiem, sīkspārņiem piemērotiem biotopiem – mežu masīviem. Āraišu apkārtnē 2007.gada maijā ir konstatētas Ministru kabineta 2000.novembra 14. novembra noteikumos Nr.396 "Noteikumu par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā iekļautās sugas - ziemeļu sīkspārnis, Natūza sīkspārnis un Pundursīkspārnis, Ieriķu alejā lielā skaitā barojoties ziemeļu sīkspārņi. Ziņojumā ir iekļauti pasākumi negatīvās ietekmes uz sīkspārņiem mazināšanai, kas ļautu izvairīties no būtiskām biotopu izmaiņām sīkspārņiem svarīgākajās vietās, proti, jāsaglabā koku rinda vismaz gar vienu ceļa pusi atklātās ainavās (īpaši posmos Sigulda – Līgatne un Ieriķi – Amatas upe); pēc iespējas jāsaglabā aleju Siguldā (posmos starp plānotajiem divlīmeņu pārvadiem); jāsaglabā neskartu veco aleju visā tās garumā Ieriķos; pēc iespējas jāsaglabā katru veco koku (it īpaši autoceļa malās) un autoceļam pieslēdzotās koku rindas vai alejas, un/vai jāatstāj atsevišķus kokus autoceļa sadalošajā joslā, lai tie kalpotu kā bioloģiskais tilts, sīkspārņiem šķērsojot ceļu; jāveido 1,5 m augstas (virs vasaras ūdens līmeņa) caurtekas mazajām upēm un lielākajiem grāvjiem; jāizvairās no autoceļu apgaismojuma vietās, kur sīkspārņi šķērso ceļus. Vietās, kur divjoslu autoceļš šķērso sīkspārņu tranzīttrasi, ceļa malās jāsaglabā koki, blīviem krūmiem "ekranējot" ceļu līdz 6 m augstumam. Autoceļa posmos ar četrām joslām, jāierīko salīņas autoceļa sadalošajā joslā, savukārt, lai novirzītu sīkspārņu augstāku pārvietošanos, kā iespējama risinājums būtu krūmu izciršana zem kokiem autoceļa tuvumā. Ziņojumā norādīts, ka kopumā no sīkspārņu biotopu aizsardzības viedokļa Siguldas apvedceļa būvniecība vērtējama negatīvi, vēlāmāka būtu esošā autoceļa A2 paplašināšana. Savukārt plānotais autoceļa iztaisnojums Ieriķos šķērsotu veco aleju sīkspārņiem ļoti nelabvēlīgā vietā, jo konkrētajā alejas daļā novērots vislielākais sīkspārņu blīvums, visas alejas un koku rindas Ieriķos uz ziemeļiem no A2 kalpo sīkspārņiem kā ceļi uz Amatu un tās ielejas mežiem, kas šajā rajonā ir labākās sīkspārņu barošanās vietas. Jauna ceļa izveide starp Ieriķiem un Amatas ieleju pilnībā aizšķērsotu ceļu uz barošanās vietām. Ziņojumā norādīts, ka atbalstāms būtu esošā autoceļa paplašināšanas variants, atstājot nemainītu veco Ieriķu aleju arī posmā starp A2 un dzelzceļu, kā arī veco koku atstāšana iespējami tuvu A2 malām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam pievienotajā Latvijas Zivju resursu aģentūras atzinumā norādīts, ka ūdensteču ( Inčupīte, Egļupe, Lorupe, Vējupīte, Dauda, Svīkupīte, Nurmīžupīte, Vildoga, Līgatne, Skaļupe, Kikutupe (Kazupe), Kumada, Grūbe (Ierīkupīte), Pērļupe, Amata, Rakšupe, Lazdiņu grāvis, Lejasgrāvis, Kaķupīte un Ķauķupīte) šķērsojumu izbūve vai rekonstrukcija var atstāt negatīvu iespaidu uz zivju resursiem, jo darbi, kas tieši saistīti ar ūdens vidi, izraisa bentosa organismu bojāeju, kā arī pārveido zivju dzīvotnes un nārsta vietas. Tā rezultātā zināmā laika periodā samazinās darbu ietekmētās upes daļas zivsaimnieciskā produktivitāte. Bez tam, būtisks riska faktors ir ūdens piesārņojums un uzduļķojums, kā arī tiltu aizvietošana ar caurtekām vai caurteku pagarināšana un sašaurināšana, upju šķērsojumu izbūve nozīmīgās zivju nārsta vietās, īpaši upju straujteču posmos vai tā tiešā tuvumā, no būvēm to ekspluatācijas laikā notekošais ūdens, kas piesārņots ar naftas ogļūdeņražiem un citām kaitīgām vielām. Atzinumā rekomendēts maksimāli samazināt darbus upju gultnēs; novērst ūdeņu iespējamo piesārņošanu un maksimāli samazināt uzduļķojumu un tā izplatīšanos; neveikt darbus ūdens vidē galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam, kā arī lašveidīgo zivju nārsta un nārsta migrācijas laikā no 1.oktobra līdz 15.novembrim; maksimāli izvairīties no caurteku būvniecības, tās iespēju robežās paplašinot vai aizstājot ar tiltiem; izvairīties no upju šķērsojumu izbūves nozīmīgās zivju nārsta vietās, straujteču posmos vai to tuvumā; veikt speciālus pasākumus no izveidotajām būvēm notekošo ūdeņu piesārņojuma samazināšanai.

Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju tiešā autoceļa tuvumā atrodas 30 servisa objekti – stāvlaukumi vieglajām automašīnām, degvielas uzpildes stacijas, transporta tehniskās apkopes uzņēmumi, kā arī ēdināšanas un tirdzniecības uzņēmumi. Jaunu servisa objektu izveide rekonstruējamā autoceļa posmā nav paredzēta, izņemot auto stāvlaukumu pie Brīvības cīņu dalībniekiem pieminekļa (ar apbedījumu) autoceļa A2 aptuveni 72,7. kilometrā. Rekonstruējamā autoceļa posma un Siguldas apvedceļa tiešā tuvumā atrodas vairāki valsts nozīmes kultūras pieminekļi un kapsētas vai ceļu trases šķērso to aizsargjoslas: Inčukalna novada teritorijā - Pirmā Pasaules kara vācu un krievu karavīru piemiņas vieta pie "Sēnītes", Otrā Pasaules kara padomju karavīru Brāļu kapi pie Indrāniem; Allažu pagastā (Siguldas apvedceļš) – Černauskus akmens, Kapurgu senkapi, Saknīšu un Atvasīšu senkapi, Allažu luterāņu baznīca un Allažu vecās kapsētas senkapi Stīveros, Zviedru baznīca ar viduslaiku kapsētu (Ausmās, Ezerkalnos); Siguldas pilsētas teritorijā – Pirmā Pasaules kara vācu karavīru Brāļu kapi un 1917.gadā kritušo karavīru Brāļu kapi (pie Laurenča ielas), Pirmā Pasaules kara krievu un latviešu karavīru Brāļu kapi (Peltēs), dzīvojamā ēka Kalna ielā 3, Siguldas adventistu baznīca Pērkona ielā 19, Siguldas Romas katoļu baznīca Raunas ielā 8, Felicitas Ertneres muzejs Zinātnes ielā 7; Līgatnes pagastā – piemineklis Pirmajā Pasaules karā kritušajiem karavīriem (Augšlīgatnē, Paltmales kapos), Otrā Pasaules kara padomju karavīru Brāļu kapi (Augšlīgatnē) un Visendorfa dzirnavas Augšlīgatnē; Amatas novadā - Brīvības cīņu piemineklis, "Melturu" dzīvojamā rija, Vāveres kroga apbūve (Kroga ēka, Kalēja mājiņa); Vaives pagastā: Šķesteru senkapi (Mironu kalniņš), Veclejas Daudziešu viduslaiku kapsēta (Mēra kalniņš) un Vaives pagasta padomes ēka ar saimniecības ēkām. Jebkuru darbu veikšanai iepriekš minēto objektu aizsargjoslā nepieciešams Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas/Latvijas Brāļu kapu komitejas saskaņojums. Veicot autoceļa rekonstrukcijas darbus Līgatnes pagasta Paltmales kapsētas tuvumā, ētisku

apsvērumu dēļ rekomendēts izveidot estētisku buferveida nožogojumu starp kapsētas žogu un ceļa posmu, kas saskaras ar kapsētas aizsargjoslu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, apsekojot īpašumu "Līgotnes", "Kalna Smīdes", "Kalna Smīdes - 1" un "Kalna Andricēni", netika konstatēti ne īpaši aizsargājami biotopi, tai skaitā, dabiskie meža biotopi, ne īpaši aizsargājamās sugas. Zemnieku saimniecība "Kalna Smīdes" apsaimnieko meža zemi, kas sertificēta ar ES sertifikātu PEFC ilgtspējīgas meža apsaimniekošanas principiem, kā arī nodarbojas ar ilgtspējīgu bioloģisko lauksaimniecību. Viena no ainaviski vērtīgākajām teritorijām ir saimniecības "Kalna Smīdes" un "Kalna Smīdes - 1", kuru ainavā iekļaujas arī atsevišķi ozoli, kurus jāsaglabā kā kultūrvēsturiskās ainavas elementus. Atsevišķi ozoli ir konstatēti arī pie saimniecības "Kalna Andricēni", taču tie neatbilst dižkoku statusam.

Rekonstruējamā autoceļa A2 posma tuvumā atrodas atpūtas komplekss "Rāmkalni", bijušais restorāns "Sēnīte", kvadraciklu noma Inčukalna novadā un "Aerodium" (vertikālais vēja tunelis, treniņu vide izpletņlēcējiem, dažādu sporta veidu komandām, militārajām vienībām un korporatīvajām saspēlēm) Siguldas novadā. Plānotā apvedceļa trases tuvumā pie ainaviskajiem Ancišu dīķiem un Matīņu ezera izveidotas viesnīcas un viesu mājas – SPA "Ezeri", viesnīca "Santa", viesu nams "Vālodzes", bet esošā autoceļa tiešā tuvumā – dārza un atpūtas centrs "Latroze", viesnīca un restorāns "Aparjods", kafējnīcas "Raibais Suns" un "Ceļmalas". Siguldas pilsētā un tās apkārtnē ir plašs piedāvājumu spektrs kultūras un konferenču tūrismā, aktīvajā ekotūrismā, slēpošanā, ēdināšanas, rekreācijas un viesu namiem. Tālākā autoceļa posmā aiz Siguldas ir vairāki izklaidēti tūrisma un rekreācijas objekti - viesu nams "Mana Muiža", krodziņš "Neimaņkrogs" Augšlīgatnē, slēpošanas un atpūtas komplekss "Lāču Kalni", kafējnīca "Ieriķu dzirnakmeņi" Ieriķos, viesu nams "Melturi" un kafējnīca "Melturi" Amatas novadā pie Melturiem. Salīdzinoši netālu no trases atrodas arī Āraišu muzejparks, Kārļi un slēpošanas centrs "Žagarkalns" u.c.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, un SO<sub>2</sub>) emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini esošajam autoceļam parāda, ka esošais gaisa piesārņojums netuvojas normatīvos noteiktajām robežvērtībām cilvēka aizsardzībai, un netiek prognozēti to pārsniegumi nākotnē.

Transportlīdzekļu radītā trokšņa līmeņi jau 2006.gadā pārsniedza noteiktos vides trokšņa nakts robežlielumus mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijām posmā līdz Siguldai aptuveni 200 m attālumā (Gaujas ciems), Siguldā – līdz aptuveni 350 m attālumā (dzelzceļa šķērsojuma rajons), Līgatnē un Ieriķos līdz aptuveni 100 m attālumā un Billē – līdz aptuveni 150 m attālumā, bet posmā no pagrieziena uz Āraišiem līdz Rīdzenei – līdz aptuveni 50 m attālumā no ceļa. Tiek prognozēts, ka, ja netiek veikti prettrokšņa pasākumi, pēc rekonstrukcijas (2031.gads) nakts trokšņa normatīvi posmā no Inčukalna līdz Siguldai varētu tikt pārsniegti līdz aptuveni 900 m attālumam no ceļa, Siguldā – līdz aptuveni 700 m no ceļa, bet Siguldas apvedceļa gadījumā – līdz aptuveni 300 m no ceļa. Līgatnē, Ieriķos un Billē pēc rekonstrukcijas nakts trokšņa normatīvs varētu tikt pārsniegts līdz 500 m attālumam no ceļa; posmā no Āraišiem līdz Rīdzenei – līdz 100 m attālumam no ceļa, ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti

pasākumi - prettrokšņa barjeras (sienas) izbūve, kā arī ēku fasāžu prettrokšņa pasākumu īstenošana, lai mazinātu un novērstu diskomfortu rekonstruējamā autoceļa A2 posma, jaunbūvējamā Siguldas apvedceļa un jaubūvējamo vietējo ceļu apkārtņē.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka pašreizējā izpētes stadijā nav identificēta ēku un būvju nojaukšanas nepieciešamība būvniecības tiešajām vajadzībām. Autoceļa projektēšanas gaitā tiks izvērtēta atsevišķu ēku nojaukšana.

Izvērtējot paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz "NATURA 2000" teritorijām, ziņojumā norādīts, ka plānotā autoceļa rekonstrukcija, izņemot autoceļa iztaisnojumu Ieriķu posmā, neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz "NATURA 2000" teritorijām – Gaujas Nacionālo parku un dabas liegumu "Melturu sils". Paredzētā darbība būtiski negatīvi neietekmēs Gaujas Nacionālo parku kā aizsargājamu teritoriju kopumā, jo tiek plānota jau esoša ceļa rekonstrukcija, kas neskar mazpārveidotas dabas teritorijas ar lielu bioloģisko daudzveidību, iežu atsegumus, reljefa formas, laukakmeņus, avotus, kā arī neietekmē parka tipiskās ainavas, dabas un kultūras pieminekļus. Jaunie vietējie ceļi un pievedceļi Gaujas Nacionālā parka teritorijā neskar un būtiski neietekmē īpaši aizsargājamus biotopus un sugas. Savukārt autoceļa iztaisnojums Ieriķu posmā būtiski nelabvēlīgi ietekmētu Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas dabas lieguma zonu, sikspārņu un putnu dzīvotnes. Dabas lieguma "Melturu sils" teritorijas saglabāšanas mērķis ir teritorijā esošās floras un faunas daudzveidības saglabāšana. Plānotā autoceļa rekonstrukcija būtiski negatīvi to neietekmēs, jo nepieciešamības gadījumā tiks skarta neliela teritorija gar esošo ceļu, bet jauni vietējie ceļi un pievedceļi dabas lieguma "Melturu sils" teritorijā netiek plānoti, taču ceļa rekonstrukcijas darbu projektēšanā un faktiskajā veikšanā īpaša uzmanība jāpievērš tam, lai nepieļautu piesārņojuma nokļūšanu ūdenstecēs. Līdz ar to autoceļa rekonstrukcija, vietējās satiksmes ceļu un pieslēgumu izveide, izņemot autoceļa iztaisnojumu Ieriķu posmā, neietekmēs Gaujas Nacionālā parka un dabas lieguma "Melturu sils" ekoloģiskās funkcijas, integritāti, kā arī to izveidošanas un aizsardzības mērķus. Gaujas Nacionālā parka administrācijas 2008.gada 14.jūlija atsauksmē par noslēguma ziņojumu norādīts, ka Gaujas Nacionālā parka administrācija uzskata, ka galvenā būs autoceļa kā dzīvnieku migrācijas barjeras radītā ietekme, līdz ar to konkrētajā gadījumā galvenie kompensējošie pasākumi, kas jānodrošina, ir tādi, kas samazina autoceļa kā ekoloģiskās barjeras ietekmi, bet autoceļa paplašināšanai nepieciešamo atsavināmo zemju kompensēšanai ar līdzvērtīgām zemēm konkrētajā gadījumā ir otršķirīga nozīme. Tāpēc ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma autori ir paredzējuši septiņu dzīvnieku pārejas vietu nodrošināšanu, savukārt detalizētāki konkrētie papildus risinājumi autoceļa iežogojumam un dzīvnieku pāreju izbūvei jānosaka ar Gaujas Nacionālā parka administrāciju un jāiekļauj tehniskajā projektā.

Kopumā, izvērtējot valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas iespējamās variantus un salīdzinot identificētās iespējamās nelabvēlīgās ietekmes (gaiss, troksnis, augsnes piesārņojums, hidroloģiskā ietekme, virszemes ūdeņi, pazemes ūdeņi, aizsargājamās teritorijas un biotopi, abinieki un rāpuļi, savvaļas zīdītājdzīvnieki, sikspārņi, putni), ziņojumā secināts, ka:

- salīdzinot Siguldas apvedceļa būvniecības un autoceļa esošās trases rekonstrukciju, apvedceļa variantā ietekmes tiek vērtētas kā nebūtiski

nelabvēlīgas, izņemot ietekmi uz sīkspārņiem, kas tiek vērtēta kā būtiski nelabvēlīga, turpretī esošās trases rekonstrukcijas variantā lielākoties ietekme tiek vērtēta kā nebūtiska, izņemot ietekmes uz gaisa kvalitāti, abiniekiem un rūpuļiem, savvaļas zīdītājdzīvniekiem un putniem, kas tiek vērtētas kā nebūtiski nelabvēlīgas;

- ceļa iztaisnojuma aptuveni 2 km garā posmā pie Ieriķiem ietekmes tiek vērtētas kā būtiski nelabvēlīgas aizsargājamām teritorijām, sīkspārņu un putnu dzīvotnēm, kā nebūtiska attiecībā uz troksni un kā nebūtiski nelabvēlīgas pārējās iespējamās ietekmes; savukārt esošā autoceļa rekonstrukcijas ietekme Ieriķu posmā tiek vērtēta kā nebūtiska attiecībā uz troksni, augsnes piesārņojumu, hidroloģiju, virszemes un pazemes ūdeņiem, bet citas ietekmes tiek vērtētas kā nebūtiski nelabvēlīgas;
- pārējā rekonstruējamajā trases posmā ietekmes tiek vērtētas kā nebūtiski nelabvēlīgas attiecībā uz gaisa kvalitāti, abiniekiem un rūpuļiem, aizsargājamām teritorijām, savvaļas zīdītājdzīvniekiem, sīkspārņu un putnu populācijām, bet citas ietekmes - kā nebūtiskas.

Vides pārraudzības valsts birojs, pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, secina, ka:

- valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene (38.7. līdz 88.1 km) rekonstrukcijas nepieciešamību nosaka gan ceļa klātnes fiziskais nolietojums, gan pieaugošā satiksmes plūsma un ar to saistītā satiksmes kustības nepieciešamā optimizācija;
- rekonstruējamā autoceļa A2 posms Inčukalns – Rīdzene posms, izņemot 5,3 kilometru posmu Siguldas teritorijā, robežojas ar Gaujas Nacionālā parka teritoriju un 73.km arī ar dabas lieguma "Melturu sils" teritoriju. Abas ir Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas, tādēļ dabas vērtību saglabāšanai un aizsardzībai, kuru dēļ izveidotas šīs aizsargājamās dabas teritorijas, pievēršama īpaša uzmanība;
- autoceļa A2 rekonstrukcija paredzēta pa esošo trasi, izņemot divus posmus, kur papildus esošajam ceļam tiek piedāvāti alternatīvi risinājumi - Siguldas apvedceļa izbūve (no 47.5. līdz 59.km) un jauna aptuveni 2 km gara posma izbūve pie Ieriķiem, iztaisnojot esošo trasi (no 70,8. līdz 72,9.km);
- rekonstruējamajā posmā līdz autoceļa 77,7.km (Cēsu pagrieziena) paredzēts likvidēt visus esošos viena līmeņa pieslēgumus autoceļam un izveidot vietējo ceļu tīklu un divlīmeņu ceļumezglus;
- vietējai satiksmei paredzēts izbūvēt jaunus, rekonstruēt vai izmantot bez uzlabojumiem esošos vietējos ceļus;
- paredzēts saglabāt esošo autobusu pieturu skaitu ceļa posmā no Gaujas ciema līdz pagriezienam uz Cēsīm (P20), atdalot tās no pamatbrauktuves ar salīnām un izbūvējot autopaviljonus un gājēju pārejas divos līmeņos. No pagrieziena uz Cēsīm līdz posma beigām (88,1.kilometrs) pieturas paredzētas esošajās vietās, neatdalītas no pamatbrauktuves;
- autoceļa posmu ar normālprofilu NP36 no "Sēnītes" līdz Silciemam paredzēts izveidot par ātrsatiksmes ceļu, tālāk līdz Siguldai (47,3.km), rekonstruējot esošo ceļu ar normālprofilu NP29,5, paredzēts izveidot ātrsatiksmes ceļu. Siguldas posmā līdz 59,0.km kā alternatīva tiek izvērtēta Siguldas apvedceļa būvniecība ar normālprofilu NP14 un iespēju paplašināt līdz NP29,5, saglabājot esošo autoceļu



A2 Siguldas apkalpošanai un izbūvējot 2 jaunas braukšanas joslas gar esošā ceļa labo pusi (līdz Šveices ielas pieslēgumam 49,8.km) un otru estakādi Lorupes gravas šķērsošanai, no 49,8. līdz 53,9.km esošo autoceļu ar NP20,5 paredzēts pārbūvēt par pilsētas ielu, bet no 53,9. līdz 59,0.km esošo autoceļu ar NP14 pārbūvēt par vispārīgās lietošanas ceļu;

- plānotā Siguldas apvedceļa trase neatrodas un neskar Gaujas Nacionālā parka teritoriju;
- posmā no 59,0. līdz 77,7.km (Cēsu pagrieziena) esošā ceļa kreisajā pusē paredzēts izbūvēt otru brauktuvi, izveidojot ātrsatiksmes ceļu ar normālprofilu NP29,5, kā alternatīva Ieriķos tiek izvērtēta jauna aptuveni 2 km gara ceļa posma ar normālprofilu NP29,5 būvniecība (no 70,8. līdz 72,9.km) un esošās trases paplašinājuma izbūve 73.km, lai saglabātu Brīvības cīņu dalībnieku pieminekli Amatas novadā;
- jaunā aptuveni 2 km garā ceļa posms pie Ieriķiem šķērso Gaujas Nacionālā parka teritorijas dabas lieguma zonu;
- posmā no 77,7. līdz 88,1.km paredzēts rekonstruēt esošo ceļu ar NP14, paredzot iespēju nākotnē to pārbūvēt ar NP29,5;
- plānotais A2 posms Āraišos (79. līdz 80.km) neskar un nešķērso Gaujas Nacionālā parka teritoriju;
- paredzēts pārbūvēt esošos satiksmes pārvadus pār dzelzceļu Rīga – Valga, uzbūvēt estakādi Siguldas ievada daļā, uzbūvēt otru tiltu pār Lorupi, kā arī tiltus vai rekonstruēt/izbūvēt lielzemes caurtekas pār šķērsojamām ūdenstecēm, iekļaujot gājēju/velobraucēju pārejas kopā ar autoceļa pārvadiem vai izveidot gājēju/velobraucēju tiltus autoceļa A2 šķērsošanai;
- autoceļa rekonstrukcijai atbilstoši plānotajam papildus nepieciešami aptuveni 180 hektāri zemes, no tiem 22% vietējo ceļu izveidei un 78% valsts autoceļu vajadzībām, kas detalizējami turpmākā projektēšanā;
- rekonstruējamais autoceļa posms ir iestrādāts Inčukalna novada, Siguldas novada, Līgatnes pagasta, Amatas novada un Vaives pagasta teritoriju plānojumos;
- esošais autoceļš skar Siguldas pilsētas centralizētās ūdensgūtnes "Paceplīši" ķīmisko aizsargjoslu; Siguldas apvedceļa trase minēto ķīmisko aizsargjoslu neskar;
- rekonstruējamās autoceļa tiešā tuvumā atrodas vairāki valsts nozīmes kultūras pieminekļi un kapsētas vai to aizsargjoslas;
- pašreizējā izpētes stadijā nav identificēta ēku un būvju nojaukšanas nepieciešamība būvniecības tiešām vajadzībām. Atsevišķu ēku nojaukšanu paredzēts izvērtēt turpmākā projektēšanas gaitā;
- transportlīdzekļu radītā trokšņa līmeņi jau 2006.gadā pārsniedza noteiktos vides trokšņa nakts robežlielumus mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijās (atsevišķās teritorijās līdz aptuveni 350 m attālumā). Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti pasākumi - prettrokšņa barjeras (sienas) izbūve, kā arī ēku fasāžu prettrokšņa pasākumu īstenošana, lai mazinātu un novērstu diskomfortu dzīvojamo ēku teritorijās rekonstruējamā autoceļa A2 posma, jaunbūvējamā Siguldas apvedceļa un jaubūvējamo vietējo ceļu apkārtnē;
- autoceļa rekonstrukcija skar Gaujas Nacionālā parka un dabas lieguma "Melturu sils" teritorijas - atkarībā no īstenojamās alternatīvas nepieciešama Gaujas Nacionālā parka zemes transformācija kopumā no 34 līdz 50,6 hektāru platībā

galvenokārt ceļam tieši piegulošajā joslā, kā arī neliela dabas lieguma "Melturu sils" platība;

- ievērojot noslēguma ziņojumā paredzētos risinājumus piesārņojuma un uzduļķojuma nenokļūšanai ūdenstecēs dabas lieguma "Melturu sils" teritorijā, kam jāpievērš īpaša uzmanība tehniskā projekta izstrādes stadijā, netiek prognozēta negatīva ietekme uz dabas lieguma "Melturu sils" dabas vērtībām;
- esošo ceļu pieslēgumu autoceļam A2 rekonstrukcija par divlīmeņu šķērsojumiem skars Gaujas Nacionālo parku pieslēguma rampām nepieciešamajās platībās. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas skars arī jaunveidojamie vietējās satiksmes ceļi, kas nepieciešami ceļam piegulošo "NATURA 2000" teritoriju iedzīvotājiem, lai nodrošinātu pieslēgumu izveidošanu trasei;
- izbūvējot Siguldas apvedceļu, tas atrastos ārpus Gaujas Nacionālā parka teritorijas un daļēji atslogotu automašīnu plūsmu caur pilsētu, tādējādi samazinot gaisa piesārņojumu un troksni Siguldas pilsētā. Siguldas apvedceļa izbūves gadījumā netiek prognozēta tieša negatīva ietekme uz Gaujas Nacionālā parka teritoriju, kā arī identificētās iespējamās nelabvēlīgās ietekmes uz vidi tiek vērtētas kā nebūtiski nelabvēlīgas, izņemot ietekmi uz sīkspārņiem, kas tiek vērtēta kā būtiski nelabvēlīga;
- apkārtņē sastopamo savvaļas dzīvnieku sugu migrācijai paredzēta Eglupes caurtekas nomaiņa ar tiltu, brauktuves pacelšana mežā pie Rīgas – Cēsu rajonu robežas, lai zem tās ierīkotu ekoloģisko tuneli, un ekoloģisko tuneļu ierīkošana līdzās Līgatnes upes, Skaļupes, Kumadas, Pērļupes, Ķikutupītes (Kazupītes) gultnēm, tiltu pār Lorupi paredzēts izveidot estakādes veidā;
- autoceļa rekonstrukcijas rezultātā var tikt skarti īpaši aizsargājami biotopi un atsevišķu sugu iespējamās dzīvotnes, kas apzinātas ziņojuma sagatavošanas un izvērtēšanas gaitā, taču, veicot visus ietekmes uz vidi noslēguma ziņojumā paredzētos pasākumus, autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, kā arī to izveidošanas un aizsardzības mērķiem, izņemot iztaisnojamo ceļa posmu Ieriķos;
- ceļa iztaisnojuma aptuveni 2 km garā posmā pie Ieriķiem ietekmes uz īpaši aizsargājamām teritorijām un sugām tiek vērtētas kā būtiski nelabvēlīgas;
- autoceļam A2 valsts transporta sistēmā nav alternatīvas, līdz ar to, realizējot projektu, tiktu uzbūvēts Eiropas standartiem atbilstošs autoceļš, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, vienlaikus atslogojot esošo transporta plūsmu Siguldas pilsētā.
- nepieciešamības gadījumā likumdošanā noteiktajā kārtībā jāveic īpaši aizsargājamo dabas teritoriju robežu izmaiņas attiecībā pret rekonstruējamo autoceļa posmu.

Praktiski viss rekonstruējamā autoceļa posms, izņemot Siguldu, stiepjas gar Gaujas Nacionālā parka teritoriju, līdz ar to esošā autoceļa paplašināšana pa esošās trases labo pusi ir uzskatāma par iespējami saudzīgāko variantu, taču ceļa mezglu izbūve skar arī parka teritoriju. Atbilstoši Gaujas Nacionālā parka likumam parka teritorijā ir izveidotas vairākas funkcionālās zonas, savukārt parka individuālās aizsardzības un izmantošanas kārtība noteikta Ministru kabineta 2001.gada 7.augusta noteikumos Nr.352 "Gaujas Nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". Saskaņā ar Gaujas Nacionālā parka likuma 4.pantā noteikto autoceļu

projektēšanai un būvniecībai jāsaņem Parka administrācijas rakstveida atļauja. Ziņojuma autori norāda, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, izņemot iztaisnojamo ceļa posmu Ieriķos, to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, kā arī to izveidošanas un aizsardzības mērķiem.

Likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6) daļa nosaka "Ja paredzētā darbība ...negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*), darbību atļauj veikt ...tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai". Tā kā autoceļam A2 nav alternatīvas, tad tā rekonstrukcija kopumā atbilst šim nosacījumam, pie tam autoceļa rekonstrukcijas rezultātā kopumā nav konstatēta būtiska nelabvēlīga ietekme, izņemot plānoto ceļa iztaisnojumu pie Ieriķiem, attiecībā uz kuru ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir konstatēts, ka būtiski nelabvēlīgi tiks ietekmēta Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma teritorija, īpaši aizsargājamo sīkspārņu un putnu dzīvotnes. Tā kā konkrētajā Ieriķu posmā ir iespējama arī esošā autoceļa trases rekonstrukcija, tad ceļa iztaisnojums pie Ieriķiem nav vienīgais risinājums, kā tas norādīts arī ziņojumā, līdz ar to tas nav pieļaujams, jo neatbilst likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6) daļai. Lai nodrošinātu plānotos projekta risinājumus (vienlīmeņa pieslēgumu skaita samazināšanu un palikušo pieslēgumu organizācijas optimizāciju), atkarībā no īstenojamo alternatīvo risinājumu izvēles nepieciešama Gaujas Nacionālā parka zemes transformācija kopumā no 34 līdz 50,6 hektāru platībā, kā arī neliela dabas lieguma "Melturu sils" platība. Ziņojumā netiek prognozēta būtiski negatīva ietekme uz Gaujas Nacionālo parka un dabas lieguma "Melturu sils" dabas vērtībām, ievērojot ziņojumā paredzētos nosacījumus darbības veikšanai. Tā kā šobrīd nav precīzi zināms, kurus autoceļa rekonstrukcijas risinājumus akceptēs pašvaldības, kuru teritorijas tiek šķērsotas, Gaujas Nacionālā parka administrācija un dabas lieguma "Melturu sils" pārvaldes institūcija, kā arī nav izstrādāts tehniskais projekts, tad patlaban nav iespējams precīzi noteikt autoceļa vajadzībām atsavināmās platības Eiropas nozīmes aizsargājamajās dabas teritorijās. Gaujas Nacionālā parka administrācija uzskata, ka konkrētajā gadījumā galvenie kompensējošie pasākumi, kas jānodrošina, ir tādi, kas samazina autoceļa kā ekoloģiskās barjeras ietekmi, bet autoceļa paplašināšanai nepieciešamo atsavināmo zemju kompensēšanai ar līdzvērtīgām zemēm konkrētajā gadījumā ir otršķirīga nozīme. Līdz ar to projekta konkrētie risinājumi, ievērojot noslēguma ziņojumā un šajā atzinumā paredzētos risinājumus, tehniskā projekta stadijā obligāti jāsaņem ar Gaujas Nacionālā parka administrāciju, lai novērstu vai iespējami samazinātu autoceļa rekonstrukcijas radītās ietekmes.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija**

- [Informācija dzēsta]

#### **5. Paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotie ieinteresēto pušu viedokļi un argumenti (tai skaitā sabiedriskās apspriešanas rezultāti)**

Informatīvie materiāli par plānoto valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukciju bija pieejami: Inčukalna novada domē, Atmodas ielā 4, Inčukalnā; Krimuldas pagasta padomē, Parka ielā 1, Raganā; Allažu pagasta padomē, Birzes ielā 4, Allažos; Siguldas novadā: Siguldas novada domē, Pils ielā 16, Siguldā, Siguldas pagasta administrācijā, Zinātnes ielā 7, Siguldā, Mores pagasta administrācijā, Siguldas ielā 11, Morē; Līgatnes pagasta padomē, "Birzes"; Amatas novada domē, "Ausmas", Drabešos; Vaives pagasta padomē, Kažukrogā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Valsts vides dienesta Valmieras reģionālajā vides pārvaldē, L.Paegles ielā 13, Valmierā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2007.gada 22.maijā Krimuldas pagasta padomē, Parka ielā 1, Raganā; Allažu pagasta padomē, Birzes ielā 4, Allažos; Siguldas novada domē, Pils ielā 16, Siguldā un Inčukalna Tautas namā, Atmodas ielā 1, Inčukalnā, bet 2007.gada 23.maijā Līgatnes pagasta padomē, "Birzes"; Vaives pagasta padomē, Kažukrogā un Amatas novada domē, "Ausmas", Drabešos.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Krimuldas pagasta padomē piedalījās 3 interesenti. Krimuldas pagasta pašvaldības pārstāvis informēja, ka pašvaldībai nav iebildumu pret autoceļa A2 rekonstrukciju.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Allažu pagasta padomē piedalījās 8 interesenti. Allažu pagasta padomes priekšsēdētājs atklāja sabiedriskās apspriešanas sapulci, pauda pašvaldības atbalstu Siguldas apvedceļa variantam un norādīja uz ainaviski vērtīgajiem atsegumiem Lorupes krastos, kā arī vēlējās uzzināt, kur plānotais ceļš šķērsos dzelzceļu. Kāds cits sanāksmes dalībnieks vēlējās uzzināt, kā tehniski tiks risināts ceļa Allaži – Sigulda krustojums ar autoceļu A2 un kādi būs plānotā ceļa parametri. Sanāksmes dalībnieki interesējās par īpašumu pieejamību, kā tiks nodrošināta liellopu fermu un ganību sasniedzamība, kādi būs kompensāciju apmēri. Kāds iedzīvotājs izteica atbalstu apvedceļa būvniecībai, norādot, ka jau šobrīd ir problemātiski izbraukt caur Siguldu. Cits dalībnieks norādīja, ka līdz ar apvedceļa izbūvi pieaugs arī apkārtējo zemju vērtība. Sekoja jautājumi par ceļa būvniecības plānotajiem termiņiem un par plānotajiem risinājumiem iebraukšanai Siguldā, izbūvējot apvedceļu. Kāds dalībnieks pauda viedokli, ka šādu apvedceļu noteikti jābūvē.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Siguldas novada domē piedalījās 48 interesenti. Kāds no dalībniekiem pauda neizpratni par kartogrāfiskajā materiālā iezīmēto dzeltenās krāsas apvedceļa variantu. Cita iedzīvotāja sniedza informāciju, ka viņai piederošajā īpašumā ir konstatētas vairākas aizsargājamās augu sugas, un norādīja, ka šādai ceļa rekonstrukcijai būs ļoti negatīva ietekme uz dabu un šīm aizsargājamām sugām. Vēl cita iedzīvotāja pauda neizpratni, kāpēc ir nepieciešami divi autoceļa rekonstrukcijas varianti. Sanāksmes laikā tika jautāts – kāpēc apvedceļš tiek plānots tik tuvu Siguldai; cik viaduktu plānots Siguldas apvedceļa posmā; kādi pasākumi tiks veikti, lai aizsargātu Siguldas iedzīvotājus no trokšņiem un iespējamā gaisa piesārņojuma; kā Siguldas apvedceļš ietekmēs meliorācijas sistēmas un apkārtējās

ūdenstilpes; par autoceļa A2 rekonstrukcijas projekta plānotajiem realizācijas termiņiem; par autobusu maršrutiem un pieturu izvietojumu; par īpašumu sasniedzamību, kurus sadala autoceļa A2 trase; par alternatīvajos variantos paredzēto autoceļu platumu atšķirībām; par iespēju izveidot prettrokšņa aizsargbarjeras un par to, kādas teritorijas šķērsos projektējamais autoceļa posms. Kāds iedzīvotājs interesējās par plānoto gājēju pāreju izvietojumu, cits – par iespēju šķērsot autoceļu ar zirgu, vēl kāds cits - par iespēju nokļūt no savām dzīvojamām mājām līdz Siguldai un atpakaļ. Tika jautāts par iespējām nokļūt līdz autobusa pieturai, kura pēc autoceļa rekonstrukcijas atradīsies otrpus autoceļam attiecībā pret dzīvojamo māju. Kāda sanāksmes dalībiece ierosināja plānot tranzīta kravas samazināšanu, bet cita vaicāja, kas notiks ar viņas dzīvojamo māju, kura atrodas aptuveni 10 m attālumā no ceļa 56.kilometrā. Iedzīvotāji interesējās, cik dzīvojamo māju plānots nojaukt un kāpēc apvedceļu nevar plānot pa kādu jau esošo mazākas nozīmes ceļu, lai nebūtu jāpasta neskarta vide, kā arī šaubījās par šāda autoceļa nepieciešamību. Iedzīvotāji iebilda pret smagā transporta kustību cauri Siguldas pilsētai. Kāds iedzīvotājs ierosināja turpmāk sabiedriskās apspriešanas rīkot pēc darba laika, savlaicīgi izsūtot skartās zemes īpašniekam karti ar tajā iezīmētu īpašumam pieguļošo ceļa posmu. Tika izteikts aizrādījums, ka paziņojumi bija adresēti arī jau mirušajiem īpašniekiem. Sanāksmes dalībnieki jautāja par iespējamo ietekmi uz īpašuma vērtību, kādi ir iespējamie tehniskie risinājumi tuneļu, estakāžu u.c. objektu izbūvei. Jautāja, vai autoceļa rekonstrukcijas projektā ir iekļauta arī velosipēdistu celiņu ierīkošana, kā arī vēlējās uzzināt, uz kuru pusi tiek plānota esošā ceļa paplašināšana. Siguldas novada domes izpilddirektors norādīja, ka abos autoceļa A2 rekonstrukcijas variantos ir paredzēta otra tilta pār Lorupi izbūve; viadukta būvniecība Šveices ielas rajonā, bet apvedceļa variantā Šveices ielu nav paredzēts rekonstruēt, savukārt, izvēloties esošās trases rekonstrukcijas variantu tiks radītas problēmas ceļa tuvumā dzīvojošajiem un uzņēmējiem. Siguldas novada domes deputāts uzsvēra autoceļa rekonstrukcijas nepieciešamību un izteica atbalstu esošā autoceļa rekonstrukcijas variantam. Kāda Siguldas novada iedzīvotāja vaicāja, vai ceļa malās tiks izvietoti žogi dzīvnieku migrācijas novēršanai. Sanāksmes dalībnieki interesējās par Siguldā esošo autobusa pieturu iespējamo likvidāciju, bet Siguldas pašvaldības pārstāve vērsa iedzīvotāju uzmanību uz to, ka autoceļa esošās trases rekonstrukcijas variants sadalīs Siguldu un ietekmēs pilsētu ilgtermiņā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Inčukalna Tautas namā piedalījās 22 interesenti. Dalībnieki interesējās par plānotajiem ceļa parametriem, atļauto braukšanas ātrumu, prettrokšņa sienu iespējamo izveidi, autoceļa iespējamo slēgšanu rekonstrukcijas laikā, par iespējamo pieslēgumu Gaujas ciemam un to, kāds segums tiek plānots pašvaldības ceļiem. Kāds iedzīvotājs uzskatīja, ka Silziedu ielai būs milzīgs satiksmes intensitātes pieaugums, salīdzinot ar esošo. Tika jautāts par autoceļa aizsargjoslas platumu. Kāds sanāksmes dalībnieks informēja, ka viņš plāno veikt derīgo izrakteņu ieguvu blakus ceļam, un gribēja noskaidrot, vai to ir iespējams veikt līdz autoceļa rekonstrukcijas darbu uzsākšanai. Cits iedzīvotājs interesējās par plānoto rekonstrukcijas darbu secību un vēlējās noskaidrot, kas tiks būvēts vispirms – vietējās nozīmes ceļi vai autoceļš A2. Citi iedzīvotāji interesējās par sabiedriskā transporta maršrutiem, kā kursēs skolas autobusi no Gaujas ciema līdz Inčukalna skolai un kā gājēji varēs šķērsot autoceļu A2. Tika jautāts, kas notiks ar īpašumiem, kuri piekļaujas plānotā autoceļa A2 trasei; kāds būs atļautais braukšanas ātrums Silziedu

ielā; kā autoceļu šķērsos savvaļas dzīvnieki; vai iespējams mainīt autoceļam projektēto pieslēgumu atrašanās vietas; vai kravas automašīnas varēs izbraukt caur plānoto tuneli; par iespējamo Indrānu krustojuma risinājumu; par autoceļa rekonstrukcijas projekta realizācijas termiņiem; par iespējam ceļa aizsargjoslā veikt būvniecības darbus un to, kurā vietā plānotais gāzesvads šķērsos autoceļu.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Līgatnes pagasta padomē piedalījās 22 interesenti. Kāds iedzīvotājs norādīja par nepieciešamību izprojektēt pievedceļus un šķērsojumus autoceļam A2 tā, lai varētu no Asaru ezera nokļūt līdz Līgatnei, nebraucot pa ātrgaitas ceļu. Cits iedzīvotājs interesējās, vai vietējās nozīmes ceļiem paredzēts asfalta segums, bet vēl citi par iespēju nokļūt Līgatnē; paredzēto autobusu pieturu izvietojumu; jautāja, vai rekonstruētais autoceļš A2 būs maksas autoceļš, un uz kuru pusi no esošās ceļa klātnes tiek plānota autoceļa paplašināšana. Kāds no sanāksmes dalībniekiem interesējās, kas notiks, ja kāds īpašnieks nepiekrīt kompensācijai. Cita dalībnice vaicāja, kādēļ autoceļa A2 krustojumā ar Līgatnes ceļu nav paredzēts viadukts un izteica bažas par skolēnu nokļūšanu skolā. Vēl citi dalībnieki interesējās par iespējamo dzīvojamo māju nojaukšanu; kādā attālumā no mājām "Asari" un "Malngalvji" tiks izbūvēta vietējās satiksmes josla; kādas būs iespējas ar traktortehniku šķērsot autoceļu A2; kādi ir paredzētie autoceļa A2 rekonstrukcijas projekta realizācijas termiņi un kāds ir priekšlikumu sūtīšanas termiņš. Tika vaicāts arī par to, vai vietējiem ceļiem ir paredzēti jauni un plaši uzbērumi. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka autoceļa A2 rekonstrukcijas trase plānota apmēram 50 m attālumā no viņa dzīvojamās mājas. Savukārt cits sanāksmes dalībnieks ierosināja vienu no nobrauktuvēm pārcelt uz rietumiem, tādējādi saglabājot ceļa malā augošos simtgadīgos ozolus. Vēl cits ierosināja vietējo joslu (64.km) pārcelt uz rietumiem, lai varētu nokļūt uz Līgatnes kapiem.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Amatas novada domē piedalījās 66 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās par autoceļa A2 rekonstrukcijas nepieciešamību; autobusu maršrutiem un iespējam bērniem nokļūt uz skolu; jautāja, vai tiks saglabāta Ieriķu pietura un kā varēs šķērsot autoceļu pēc tā rekonstrukcijas; vaicāja, kāpēc autoceļa rekonstrukcija plānota tikai līdz Rīdzenei un vai rekonstrukcijas projektā nevarētu iekļaut arī posmu līdz Bērzkrogam; kā ar lauksaimniecības tehniku varēs pārvietoties pa ceļu un šķērsot to, kā varēs veikt kreiso pagriezienu, ja četru kilometru garā posmā paredzētas tikai 10 nobrauktuves. Kāds Amatas novada iedzīvotājs vēlējās uzzināt, kura no piedāvātajām alternatīvām Amatas novadā ir galvenā un vai ātruma ierobežojumi paredzēti tikai malējā braukšanas joslā. Kāds cits sanāksmes dalībnieks norādīja, ka no sagatavotajiem informatīvajiem materiāliem nav saprotams, kurš no variantiem ir pirmais un kurš otrais. Tika jautāts, vai pirms rekonstrukcijas tiks uzlaboti vietējās nozīmes ceļi un vai autoceļa A2 rekonstrukcijas laikā tie netiks pārāk noslogoti un līdz ar to sabojāti; cik plata būs rekonstruētā ceļa josla; par plānotajiem prettrokšņa pasākumiem, dzīvnieku pārejām un kritērijiem pēc kādiem tiek noteiktas šo pāreju vietas. Kāds iedzīvotājs norādīja, ka nav bijusi pietiekama informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu. Viņš arī izteica protestu autoceļa A2 rekonstrukcijai, norādot, ka šobrīd neesot nekādu problēmu stundas laikā sasniegt Rīgas robežu, pret ko iebilda vairāki citi sanāksmes dalībnieki. Kāda zemes īpašnice vēlējās noskaidrot, kādas iespējas būs izmantot zemi, kura tiks sadalīta ar autoceļa A2 trasi, un kādi ir paredzēti projekta realizācijas termiņi. Tāpat

sanāksmes laikā tika jautāts, kas finansēs paredzēto autoceļa rekonstrukciju; kādas darbības saistībā ar projektu paredzētas attiecībā uz Melturu nobrauktuvi, vai autoceļa trase ir apsekota dabā. Kāds Saulaines iedzīvotājs izteica priekšlikumu pārvietot pievadceļu, kas šķērsos viņa mājas pagalmu. Amatas novada domes priekšsēdētāja informēja, ka Amatas novada dome nevar izteikt atbalstu kādai no alternatīvām, pirms nav zināma situācija Ieriķos, Billē, u.c., kā arī nav skaidrības par gājēju pāreju iespējamo izvietojumu, ceļa apgaismojumu u.t.t. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kā tiks organizēta pārkļūšana pār dzelzceļa līniju, vai, izbūvējot pārvadu pār dzelzceļa līniju, plānots uzbērums līdz pat dzelzceļam. Tika jautāts par detālāka projekta izstrādes termiņiem; par kompensāciju saņemšanas iespējām; kas notiks ar dalītiem īpašumiem; kur paredzētas četru joslu ceļa posma beigas; vai, projektējot pārvadus, ir iekļauts arī maršruts Cēsis – Ērgļi; vai ir pētīta paredzētās darbības ietekme uz floru un faunu; vai iespējams Ieriķu apvedceļu plānot ar lielāku līkumu; kā norisināsies tālākā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra; kas finansēs autoceļa izbūvi un vai bērni varēs šķērsot ceļu, lai tiktu uz skolu. Kāds dalībnieks apšaubīja, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā tiks nodrošinātas gājēju un savvaļas dzīvnieku pārejas, kā arī ierīkots apgaismojums. Tika jautāts, vai iespējams mainīt plānoto pāreju izvietojumu. Amatas novada iedzīvotāji ierosināja iekļaut projektā posmā no Ieriķiem līdz Melturiem paralēlo vietējās nozīmes ceļu joslu, gājēju un velosipēdu celiņu izbūvi abās autoceļa A2 pusēs.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Vaives pagasta padomē piedalījās 30 interesenti. Dalībnieki interesējās, vai autoceļš tiks paplašināts, un jautāja par kartogrāfiskajā materiālā lietotajiem apzīmējumiem. Kāds dalībnieks vēlējas uzzināt, kāpēc ir paredzēts pieslēgums autoceļam A2 pie Piekūnēm, norādot, ka šajā vietā, uzbraucot uz autoceļa, ir ļoti slikta redzamība. Iedzīvotāji interesējās par īpašumu sasniedzamību, kas ar autoceļa A2 trasi tiek pārdalīti; kādā attālumā no autoceļa A2 tiek plānots vietējās nozīmes paralēlais ceļš. Kāds dalībnieks pauda sašutumu, ka četrām mājām tiks likvidēts esošais legālais ceļš, un norādīja, ka projektā piedāvātais pievadceļš, viņaprāt, ir nevietā, t.i., nav pieņemama iebraukšana pagalmā no mājas aizmugures. Dalībnieki interesējās arī par autoceļa A2 pārveidošanu par autobāni perspektīvā un par iespējām ierīkot ieskriešanās joslu pie katra pievadceļa, nevis slēgt šos ceļus. Tika vaicāts, kāpēc netiek veidots 3 joslu ceļš, kas varētu atrisināt problēmas saistītas ar ieskriešanās joslām, kā arī tika ierosināts atstāt vietējos pieslēgumus, lai nodrošinātu lauksaimniecības tehnikas pārvietošanos, kā arī izbūvēt tuneļus un tiltus lopu pārdzīšanai. Kāds dalībnieks jautāja, vai autoceļa A2 malās tiks ierīkotas prettrokšņa sienas un ierīkotas barjeras savvaļas dzīvnieku migrācijas novēršanai. Vēl sanāksmes dalībnieki interesējās, kāpēc esošā līkumainā ceļa vietā netiek plānots cits un labāks, kā arī tika norādīts, ka nepieciešama rekonstrukcija bīstamākajā autoceļa A2 posmā starp Rīdzeni un Bērzkrogu. Kāds dalībnieks apšaubīja rekonstrukcijas nepieciešamību un ieteica uzstādīt izturīgākas barjeras ceļa malās. Cits dalībnieks izteica neizpratni, kāpēc ar viņu nav runāts par piedāvāto risinājumu gar viņa mājas stūri braukt to māju iedzīvotājiem, kurām plānots likvidēt pievadceļus. Vēl cits dalībnieks interesējās vai ceļa segums būs piemērots arī meža izvešanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- **[Informācija dzēsta]**

Pamatojoties uz VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pieteikumu, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā valsts institūciju un sabiedrības priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2007.gada 8.jūnijā izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijai.

Jau pēc Programmas izsniegšanas tika saņemta R.Milleres un V.Ēveles vēstule ar prasību pārvietot ceļa trasi no Billes līdz ceļam Cēsis - Ērgļi, novirzot to gar mežu, un nodrošināt viņu īpašumu sasniedzamību, kā arī sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējumam.

Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA "Eirokonsultants" un 2007.gada 19.oktobrī to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams Inčukalna novada domē, Atmodas ielā 4, Inčukalnā; Krimuldas pagasta padomē, Parka ielā 1, Raganā; Allažu pagasta padomē, Birzes ielā 4, Allažos; Siguldas novada domē, Pils ielā 16, Siguldā; Siguldas pagasta administrācijā, Zinātnes ielā 7, Siguldā; Mores pagasta administrācijā, Siguldas ielā 11, Morē; Siguldas pilsētas Kultūras namā, Pils ielā 10, Siguldā; Līgatnes pagasta padomē, "Birzes", Cēsu rajonā; Amatas novada domē, "Ausmas", Drabešos, Amatas novadā; Vaives pagasta padomē, "Kačukrogs", Vaives pagastā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Valsts vides dienesta Valmieras reģionālajā vides pārvaldē, L.Paegles ielā 13, Valmierā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2008.gada 15.janvārī Siguldas pilsētas Kultūras namā, 2008.gada 16.janvārī Allažu pagasta padomē un Inčukalna novada pamatskolā un 2008.gada 17.janvārī Krimuldas pagasta padomē, Līgatnes pagasta padomē, Vaives pagasta padomē un Amatas novada domē.

Siguldā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 40 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās par ātrgaitas maģistrāles nepieciešamības pamatojumu; vēlējās uzzināt, vai ir veikti aprēķini, par cik (skaitliskā izteiksmē) samazināsies tranzīta plūsma un troksnis Siguldas pilsētā, izbūvējot apvedceļu, un jautāja, kāds varētu būt pieļaujamais braukšanas ātrums pa apvedceļu, ja cauri pilsētai paredzēts – 110 km/h; jautāja, vai apvedceļa trase varētu tikt pārvietota, lai netiktu skarti meži, vai tiek plānota veloceliņu izbūve, par kādu platību varētu samazināties Gaujas Nacionālā parka teritorija, realizējot projektu, kad apvedceļu plānots izbūvēt un kādas varētu būt izmaksas; vēlējās uzzināt, kāds tiek prognozēts iedzīvotāju skaits Siguldā 2030.gadā; sanāksmes dalībnieki norādīja, ka trokšņa līmenis Siguldas apvedceļa apkārtnē pārsniegs normatīvos noteikto, un uzskatīja, ka, izbūvējot jaunu ceļu patlaban neskartā dabas teritorijā, ietekme uz vidi



būs daudz lielāka, nekā pārbūvējot esošo ceļu; kāds sanāksmes dalībnieks aizrādīja, ka nav novērtēta trokšņa ietekme uz dzīvniekiem; māju "Zemzari" īpašnice vēlējās uzzināt, kas notiks ar viņas īpašumu, un kādi pasākumi tiks veikti satiksmes drošības jomā; vietējie uzņēmēji izteica bažas par savu uzņēmumu darbību un vēlējās uzzināt, kā piedāvātie ceļa rekonstrukcijas varianti varētu ietekmēt pilsētas ekonomisko attīstību; sanāksmes dalībnieki interesējās, kā tiks atpirkta zeme un vai tiek plānots ierīkot dzīvnieku pārejas.

Allažos likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 11 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās par autoceļa plānotās rekonstrukcijas darbu izmaksām un kā plānots veidot tiltu pār Lorupi; kāda sanāksmes dalībnice norādīja, ka vietā, kur trase šķērso dzelzceļu, pie Lorupes ir smilšakmens atsegumi un alas, kā arī izteica atbalstu apvedceļa būvniecībai un vēlējās uzzināt, kas notiks ar īpašumiem, kuri tiks sadalīti, piemēram, īpašumu "Līgotnes"; kāda cita īpašuma saimniece norādīja, ka ietekmes uz vidi novērtējuma veicēji nav apzinājuši viņas zemes īpašumā esošās naktsvijoļu atradnes un ka visas viņas zemes ir iekļīlātas bankā, kā arī izteica atbalstu apvedceļa būvniecībai, ja trase tiks atvirzīta no viņas īpašuma; sanāksmes dalībnieki interesējās, kā no vietējiem ceļiem varēs nokļūt uz apvedceļa, un vai ceļš tiks iežogots.

Inčukalnā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 15 interesenti. Kāda sanāksmes dalībnice interesējās, vai plānotie rekonstrukcijas darbi skars Silziedu ielu un vai pa to kursēs autobuss, kā arī norādīja, ka viens no viņas zemes gabaliem kļūs neizmantojams, un interesējās, kādas kompensācijas paredzētas par šo zemi; cits sanāksmes dalībnieks interesējās, kāda kvalitāte paredzēta vietējiem ceļiem, vai tiks saglabāts gājēju tunelis un vai saglabāsies labais pagrieziens pie Gaujas ciema; tika jautāts arī par to, kad taps skaidrs, kur un ko drīkst būvēt plānotajam ceļam piegulošajās teritorijās, kā arī vēlējās uzzināt, vai tiks kompensēts tas, ka īpašumu izmantošanā daudzus gadus jau ir aprobežojumi.

Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējums nav izraisījis Krimuldas pagasta iedzīvotāju interesi, jo noteiktajā laikā uz darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu neieradās neviens interesents.

Līgatnes pagastā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 21 interesents. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka, neraugoties uz apgalvojumiem, ka mājas netiks skartas, ceļa trase iet pāri vienai mājai; sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, kas notiks ar esošajām autobusa pieturām; Līgatnes pagasta pārstāvis informēja, ka ceļa rekonstrukciju paredzēts šī gada laikā ietvert teritorijas plānojumā, un aizrādīja, ka ietekmes uz vidi novērtējumam sagatavotajās kartēs nav redzamas kadastru robežas; kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai ceļu nevar izbūvēt jaunā vietā; jautāja, cik augstu virs Nītaures ies jaunais ceļš, vai tiks aizbērtā Līgatnes upes grava, kā arī vēlējās uzzināt, kā vietējo ceļu izbūve varētu ietekmēt īpašumus, kādas kompensācijas paredzētas un kā praktiski tiks risināti ar kompensācijām saistītie jautājumi; kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka viņa īpašums ceļa 67.kilometrā tiek sadalīts, un vēlējās

uzzināt, kā tiks atrisināta īpašuma sasniedzamība, lai tajā varētu nodarboties ar lauksaimniecību.

Vaives pagastā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 19 interesenti. Vaives pagasta pārstāvis norādīja, ka, izbūvējot ceļa trasi zem dzelzceļa, varētu rasties problēmas smagā transporta izbraukšanai, interesējās, par cik metriem plānots paplašināt esošo autoceļu; sanāksmes dalībnieki norādīja, ka zeme patlaban ir iemērīta līdz pat ceļa grāvim, un vēlējās uzzināt, kā tiks risināti ar kompensācijām saistītie jautājumi; tika jautāts, vai ceļa malās esošie koki tiks izcirsti un vai tiks sakārtotas esošās meliorācijas sistēmas; iedzīvotāji interesējās, vai tiks saglabāti kreisie pagriezieni un nobrauktuves uz lauksaimniecībā izmantojamām zemēm, kā arī vēlējās uzzināt, vai tiks izveidotas nobrauktuves uz jaunajiem īpašumiem; sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, kad tiks projektētas prettrokšņa barjeras un vai ir paredzētas dzīvnieku pārejas, kā arī interesējās par projekta tālāko virzību; kāda dalībnice informēja ietekmes uz vidi novērtējuma sagatavotājus par to, ka jau patlaban uz ceļa pie "Piekūnām" esot bīstama situācija, jo ceļš esot slikti pārredzams.

Amatas novadā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 36 interesenti. Sanāksmes dalībnieki norādīja, ka, realizējot piedāvāto projektu, tiks iznīcināta ozolu aleja, Ieriķi sadalīti divās daļās un nav paredzēta nobrauktuve uz mājām "Melturi", kā arī norādīja, ka ceļa malā atrodas pieminekļi Brīvības cīņu dalībniekiem ar apbedījumu, un interesējās, vai tiks nodrošināta piekļuve tam; interesējās, kā varēs nokļūt no Ieriķiem uz Melturiem, vai tiks saglabāts esošais tilts pār Amatu; vairāki sanāksmes dalībnieki ceļam piedāvāja jaunu izvietojumu, lai neskartu ozolu aleju; tika jautāts par piekļuvi degvielas uzpildes stacijai un kafejnīcai; vietējie uzņēmēji izteica bažas par savu uzņēmumu darbību nākotnē; jautāja, kāds varētu būt pieļaujamais braukšanas ātrums Ieriķos un kādi pasākumi tiks veikti satiksmes drošības jomā; interesējās par kompensāciju mehānismu un projekta tālāko virzību, kā arī vēlējās uzzināt, vai ir paredzētas dzīvnieku pārejas; "Tūju" īpašnieks informēja, ka pievedceļš Melturos sadala viņa saimniecību, norādot, ka dzīvojamā māja īpašumā ir tikko uzbūvēta, un ierosināja pievedceļu virzīt pa "Tūju" un "Sarkanābolu" zemju robežu.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sagatavošanas laikā Vides pārraudzības birojs saņēma:

- **[Informācija dzēsta]**

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertu, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2008.gada 13.februārī izsniedza atzinumu par valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes, vēstules un iesniegumus. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Pēc atzinuma par darba ziņojumu izsniegšanas tika saņemtas:

- **[Informācija dzēsta]**

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, Valsts vides dienesta Valmieras reģionālās vides pārvaldes, Gaujas Nacionālā parka administrācijas, Amatas novada domes, Vaives pagasta padomes un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2008.gada 19.jūnijā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības birojā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums, kurā precizēta informācija un pilnveidoti vairāki projekta risinājumi, kas aplūkoti iepriekš. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Valsts vides dienesta Valmieras reģionālajā vides pārvaldē, L.Paegles ielā 13, Valmierā; Inčukalna pagasta padomē, Atmodas ielā 4, Inčukalnā; Krimuldas pagasta padomē, Parka ielā 1, Raganā; Allažu pagasta padomē, Birzes ielā 4, Allažos; Siguldas novadā: Siguldas novada domē, Pils ielā 16, Siguldā; Siguldas pagasta administrācijā, Zinātnes ielā 7, Siguldā; Mores pagasta administrācijā, Siguldas ielā 11, Morē; Gaujas Nacionālā parka administrācijā, "Kārļukalns", Drabešu pagastā; Līgatnes pagasta padomē, "Birzes", Līgatnes pagastā; Amatas novada domē, "Ausmas", Drabešos; Vaives pagasta padomē, "Kaķukrogs", Vaives pagastā, kā arī interneta mājaslapās [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un [www.vidm.gov.lv/ivnvb](http://www.vidm.gov.lv/ivnvb).

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Rīgas rajona Krimuldas pagasta padomes pausto atbalstu autoceļa A2 rekonstrukcijas tālākai projektēšanai.
2. Cēsu rajona Amatas novada domes vēstuli, kurā pausts viedoklis par ietekmes uz vidi noslēguma ziņojumu, t.i., norādīts, ka iebildumu pret to nav un izteikts lūgums apsvērt iespēju paredzēto autoceļu novirzīt apkārt Ieriķiem atbilstoši projektējamā autoceļa A2 posma Sēnīte – Rīdzene projekta priekšlikumam, kā arī izteikta pateicība par vērā ņemtajiem priekšlikumiem, projektējot autoceļu apdzīvotajā vietā Bille un krustojumā pie Vāveres kroga.
3. Valsts vides dienesta Valmieras reģionālās vides pārvaldes atsauksmi, kurā pausts pozitīvs atzinums par noslēguma ziņojumu.
4. Rīgas rajona Allažu pagasta padomes vēstuli, kurā izteikta piekrišana Siguldas apvedceļa izbūvei, ņemot vērā, ka paredzētā darbība neskars Allažu pagasta NATURA 2000 teritorijas, Allažu pagasta teritorijā esošos smilšakmens atsegumus ar alu Lorupes krastā, kā arī valsts aizsardzībā esošos kultūras pieminekļus un citus kultūrvēsturiskos objektus.
5. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" Tehniskās pārvaldes vēstuli ar lūgumu, izvērtējot ietekmi uz vidi pievērst uzmanību iespējai Ieriķu posmā turpmāko ceļa attīstību plānot atbilstoši 2.variantam (ceļa iztaisnošana).
6. Gaujas Nacionālā parka administrācijas vēstuli, kurā pausts viedoklis par noslēguma ziņojumu, t.i., izteikta neapmierinātība ar 2008.gada 28.janvāra vēstulē Nr.11-55/04P uzskaitīto ieteikumu neprecīzu izpildi, kā arī noteikts veikt ietekmes novērtējumu uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (NATURA 2000).

7. Rīgas rajona Inčukalna novada domes vēstuli, kurā pausts viedoklis par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un izteikti iebildumi, ka ziņojumā nav izskatīta iespēja izbūvēt paralēlos vietējos ceļus abās esošās šosejas A2 pusēs; nav sniegta pilna informācija par atpērkamajām zemēm; ziņojumā sniegti virspusēji secinājumi par situāciju posmā Rīga – Sigulda, kā arī sniegta virspusēja šosejas noslogotības analīze Siguldas pilsētas posmā, izraisot neskaidrību par Šveices ielas rekonstrukciju un tās lietderību. Inčukalna novada dome uzskata, ka no 47. līdz pat 50,5.km saglabājams nemainīgs autoceļa normālprofils.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs konstatēja, ka vairākas ietekmes uz vidi novērtējuma programmā un atzinumā par darba ziņojumu izvirzītās prasības ir tikai daļēji izpildītas. Pēc Vides pārraudzības valsts biroja pieprasījuma SIA "Eiropakonsultants" sagatavoja un 2008.gada 14.oktobrī un 2008.gada 24.novembrī iesniedza papildinājumus un precizējumus autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumam.

Vides pārraudzības valsts birojs saņemtās vēstules liecina, ka Allažu pagasta padome, Krimuldas pagasta padome un Inčukalna novada dome neiebilst pret plānoto autoceļa rekonstrukciju. Savukārt Amatas novada dome vēlas, lai tiktu izbūvēts plānotais ceļa iztaisnojums pie Ieriķiem, kas, kā norādīts ziņojumā, būtiski nelabvēlīgi ietekmētu Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas dabas lieguma zonu, sikspārņu un putnu dzīvotnes, atšķēlot daļu no Gaujas Nacionālā parka kopējās teritorijas. Tā kā konkrētajā Ieriķu posmā ir iespējama arī esošā autoceļa trases rekonstrukcija, tad ceļa iztaisnojums pie Ieriķiem nav vienīgais risinājums, kā tas norādīts arī ziņojumā, līdz ar to Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka tas nav pieļaujams, jo neatbilst likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6) daļai, kas ir izslēdzošs apstāklis. Kopumā autoceļa rekonstrukcija, vietējās satiksmes ceļu un pieslēgumu izveide, izņemot autoceļa iztaisnojumu Ieriķu posmā, neietekmēs Gaujas Nacionālā parka un dabas lieguma "Melturu sils" ekoloģiskās funkcijas, integritāti, kā arī to izveidošanas un aizsardzības mērķus. Turpmākā projektēšanā paredzētās darbības ierosinātajam - VAS "Latvijas Valsts Ceļi" – sadarbībā ar pašvaldībām, Gaujas Nacionālā parka administrāciju, dabas lieguma "Melturu sils" pārvaldes institūciju un skarto zemju īpašniekiem jāprecizē autoceļa vajadzībām atsavināmās platības, kā arī konkrēto piekļuves iespēju risinājumi īpašumiem nepieciešamajā detalizācijas pakāpē.

## **6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi**

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības biroja atzinums par to iesniedzams Inčukalna novada domei, Krimuldas pagasta padomei, Allažu pagasta padomei, Siguldas novada domei, Līgatnes pagasta padomei, Amatas novada domei un Vaives pagasta padomei. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kāda noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.335 "Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība".

- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar Inčukalna, Siguldas un Amatas novadu domēm, Krimuldas, Allažu, Līgatnes un Vaives pagastu padomēm jānodrošina autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) rekonstruējamā posma Inčukalns – Rīdzene no autoceļa 38,7.kilometra līdz 88,1.kilometram ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 "Meža zemes transformācijas noteikumi" noteiktajam.
- Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši 2004.gada 20.jūlija noteikumu Nr.619 "Kārtība, kādā lauksaimniecībā izmantojamo zemi transformē par lauksaimniecībā neizmantojamu zemi un izsniedz zemes transformācijas atļaujas" prasībām.
- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar Gaujas Nacionālā parka administrāciju, dabas lieguma "Melturu sils" pārvaldes institūciju un skarto zemju īpašniekiem tehniskā projekta izstrādes gaitā jāprecizē autoceļa vajadzībām nepieciešamās papildus atsavināmās zemes platības.
- Turpmākā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš autoceļa A2 rekonstruējamā posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu un pieslēgumu risinājumu optimizācijai, ievērojot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Rekonstruējot autoceļu, jānodrošina īpašumu sasniedzamība, paredzot un realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā, ievērojot un saglabājot noslēguma ziņojumā konstatētās dabas vērtības.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju (gāzesvads, gāzes sadales stacijas, elektrolīnijas, elektronisko sakaru tīkli u.c.) īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi vai darbības veikšanu komunikāciju aizsargjoslās.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem (arī Brāļu kapiem) jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju. Nodrošināt Līgatnes pagastā ziņojumā paredzētā buferveida nožogojuma izveidi starp Paltmales kapsētas žogu un ceļa posmu, kas saskaras ar kapsētas aizsargjoslu.
- Jānodrošina visu ziņojumā paredzēto dzīvnieku pāreju izveide, tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai saskaņojot ar Gaujas Nacionālā parka administrāciju. Savukārt sadarbībā ar pašvaldībām jānodrošina šo pāreju iekļaušana teritoriju plānojumos, lai nodrošinātu meža dzīvnieku piekļuves iespējas šiem koridoriem.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, rekonstruējamajā trasē sikspārņu migrācijas nodrošināšanai pēc iespējas jā saglabā koku rindas (vismaz gar autoceļa vienu pusi), paredzot izveidot 1,5 m augstas caurtekas ūdenstecēm, kā arī iespēju robežās izvairīties no apgaismojuma vietās, kur sikspārņi šķērso autoceļu.
- Izbūvējamo vai rekonstruējamo ūdensteču (Inčupīti, Eglupi, Lorupi, Vējupīti, Daudu, Svīkupīti, Nurmižupīti, Vildogu, Līgatni, Skaļupi, Ķikutupīti, Kumadu,

Grūbu (Ieriķupīti), Pērļupi, Amatu, Rakšupi, Lazdiņu grāvi, Lejasgrāvi, Kaķupīti un Ķauķupīti) šķērsojumus (arī vietējo ceļu šķērsojumu vietās) konstruktīvajos risinājumos iespējami maksimāli jāsaglabā ūdensteču dabīgās gultnes, kur iespējams aizvietojo ar tiltiem, kā arī jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Prioritāri tilti nepieciešami Lorupes un Eglupes šķērsošanai, kā arī obligāti jārealizē visu ziņojumā paredzēto ekoloģisko tuneļu izbūve: zem brauktuves mežā pie Rīgas – Cēsu rajonu robežas, līdzās Līgatnes upes, Skālpes, Kumadas, Pērļupes un Ķikutupītes (Kazupītes) gultnēm. Būvprojektā jāparedz un būvdarbu laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām un naftas produktiem.

- Virszemes noteces savākšanai no autoceļa klātnes nodrošināt ziņojumā paredzēto sāngrāvju ierīkošanu un savākto noteci tieši nenovadīt ceļa tuvumā esošajos ūdens objektos, ņemot vērā konkrētos apstākļus un dabas vērtības. Lai izvairītos no bīstamu ķīmisko vielu ieplūdes virszemes ūdenstecēs, nodrošināt ziņojumā paredzēto lietuss noteces ūdeņu savākšanas sistēmas noslēgšanas iespēju.
- Veicot būvdarbus dabas lieguma "Melturu sils" teritorijas un tās ūdensteču tuvumā, īpaša uzmanība jāpievērš tam, lai nepieļautu virszemes ūdensteču piesārņošanu, un jānodrošina pasākumi piesārņojuma nenokļūšanai virszemes ūdenstecēs.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, jānodrošina rekonstruējamā autoceļa posma tuvumā konstatēto īpaši aizsargājamo dabas vērtību saglabāšana.
- Abiniekiem būtiskās vietās pie Roķeņu ūdenskrātuves jānodrošina pasākumi, kas nepieļautu to masveida nokļuvi uz autoceļa, tai pat laikā nodrošinot to migrēšanas iespējas.
- Lai maksimāli saglabātu ceļa tuvumā esošās alejas un koku rindas, turpmākā projekta izstrādē jāpieaicina ainavu plānotājs, lai līdzsvarotu satiksmes drošības jautājumus ar bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanu.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, nodrošināt, ka ceļa 77.km pievedceļu izbūves rezultātā netiek skarti dīķi.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Autoceļa A2 rekonstrukcija un vietējo ceļu būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslās, līdz ar to jānodrošina ceļiem blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā, slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi.
- Turpmākajā projektēšanā rekonstruējamā autoceļa A2 posmam jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās vietas un viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība"

noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.

- Turpmākajā projektēšanā jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai dzīvojamo ēku tuvumā.
- Nepieciešamie būvmateriālu uzglabāšanas laukumi un tehnika jāizvieto ārpus ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī iespēju robežās jānodrošina, lai neizvietotu tos Gaujas Nacionālā parka un dabas lieguma "Melturu sils" teritorijās, saglabājot ziņojumā konstatētās ceļa tuvumā esošās dabas vērtības.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un Valsts vides dienesta Valmieras reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam rekonstruējamā autoceļa A2 posma variantam un ar to saistīto pievedceļu un ceļumezglu izbūvei, kā arī vēlams Lauku atbalsta dienesta attiecīgajā reģionālajā lauksaimniecības pārvaldē un Valsts meža dienestā saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa trase (arī jaunbūvējamais Siguldas apvedceļš un vietējie ceļi) šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.
- Jāizstrādā secīgu un detalizētu darbu veikšanas plānu rekonstrukcijas realizācijai, lai iespējami maz traucētu jau šobrīd intensīvo satiksmi šajā autoceļa posmā un radītu iespējami maz neērtību satiksmes dalībniekiem, kā arī nodrošinātu piekļūšanas iespēju īpašumiem arī rekonstrukcijas darbu laikā.

### **Vides pārraudzības valsts biroja lēmums.**

Izvērtējot noslēguma ziņojumu un ņemot vērā iepriekš minēto informāciju, Vides pārraudzības valsts birojs secina, ka:

- lai realizētu autoceļa A2 "Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)" posma Inčukalns – Rīdzene" rekonstrukcijas projektu, neliela Gaujas Nacionālā parka zemes transformācija būs nepieciešama jebkurā gadījumā,
- Siguldas pilsētas apvedceļa izbūve ļautu atslogot Siguldu no autotransporta plūsmas un Siguldas apvedceļa trase neskars un neietekmēs Gaujas Nacionālā parka teritoriju,
- ceļa iztaisnojums uz ziemeļiem no esošā autoceļa Ieriķu posmā (no 70,8.kilometra līdz 72,9.kilometram) būtiski nelabvēlīgi ietekmēs Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonu, atdalot daļu no Gaujas Nacionālā parka teritorijas,
- autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek prognozēta būtiski negatīva ietekme uz Gaujas Nacionālo parka un dabas lieguma "Melturu sils" dabas vērtībām, to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, kā arī to izveidošanas un aizsardzības mērķiem, izņemot ceļa iztaisnojumu Ieriķu posmā.

Tāpēc, ņemot vērā visu iepriekš minēto un likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (1) daļu Vides pārraudzības valsts birojs nolēm, ka ir pieļaujama VAS "Latvijas Valsts Ceļi" autoceļa A2 "Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)" posma Inčukalns – Rīdzene" rekonstrukcijas projekta turpmākā izstrāde atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, savukārt turpmākā izstrāde vienam no piedāvātajiem alternatīvajiem variantiem - ceļa iztaisnojuma uz ziemeļiem no esošā autoceļa Ieriķu posmā (no 70,8.kilometra līdz 72,9.kilometram) Gaujas Nacionālā parka teritorijā ir

aizliedzama saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6) daļu, jo tas nav vienīgais risinājums un noslēguma ziņojumā konstatēta tā būtiska nelabvēlīga ietekme uz Gaujas Nacionālā parka Amatas ielejas lieguma zonu un tajā esošajām dabas vērtībām.

Šo Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu var apstrīdēt Vides ministrijā mēneša laikā no atzinuma spēkā stāšanās dienas.

Direktora p.i.

I. Kramzaka

2009.gada 8.janvārī.