



Latvijas Republikas Vides ministrija

**VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS**

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 7321173; fakss: 7321049)

---

Rīgā

**Atzinums Nr. 6**  
**par automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2010.gada 30.jūlijam.

**Paredzētās darbības ierosinātājs** - Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, reģistrācijas Nr.90000056484, adrese: Amatu ielā 4, Rīgā, LV - 1050, tālr. 7105800, 7012947.

**Noslīguma ziņojuma izstrādātājs** – Rīgas domes Vides departaments, reģistrācijas Nr. 90000042910, adrese: Basteja bulvāris 1, Rīgā, LV – 1050. Noslīguma ziņojums sastāv no 3 sējumiem un skiču projekta „Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma automaģistrāles no Vidzemes šosejas līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) alternatīvo variantu risinājumi IVN noslīguma ziņojumam” (turpmāk tekstā ziņojums), kura izstrādātājs – pilnsabiedrība „BRD & Pro Via”, Jūrkalnes iela 15/25, Rīga, LV -1046.

Pamatojoties uz 2008.gada 17.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta iesniegto automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – Rīgas pilsēta, jaunbūvējamās automaģistrāles posms no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā Brīvības gatvē līdz Vairoga ielai. Automaģistrāles posms šķērso Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona un Vidzemes priekšpilsētas teritorijas.

### 3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums Brīvības ielas dubliera būvniecībai tika uzsākts 2006.gada 8.februārī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta iesniegumu, pieņēma lēmumu Nr.81 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma "Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams" 11.punktu.

Sagatavojot Rīgas pilsētas attīstības plānu 2006. – 2018. gadam, ir veikta esošās transporta sistēmas izvērtēšana un izstrādāta Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija, kuras pamatā ir divu loku sistēma ar radiāliem ievadiem no ārpuspilsētas ceļiem. Plānots, ka Lielo loku veidos Austrumu maģistrāle, Ziemeļu un Dienvidu šķērsojumi pāri Daugavai un Rietumu maģistrāle. Lai ieviestu plānoto transporta sistēmu, 2005.gada decembrī Rīgas pašvaldība ES TEN-T programmas atbalstītā projekta „Rīgas pilsētas un Rīgas ostas integrēšana TEN-T tīklā” ietvaros ir uzsākusi Rīgas Ziemeļu koridora teritorijas attīstību. Plānotā automaģistrāle atbilstoši projekta virzībai un plānotās izbūves secībai tiek nosacīti iedalīta četros posmos. Šā ziņojuma objekts ir Rīgas Ziemeļu koridora pirmais posms (Brīvības ielas dublieris), no autoceļa A2 „Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene)” ievada Rīgā līdz Vairoga ielai pie Gaujas ielas. Plānots, ka Brīvības ielas dublieris:

- nodrošinās ērtu satiksmes plūsmu no *Via Baltica* (valsts autoceļš A1 „Rīga (Baltezers)-Igaunijas robeža (Ainaži)”), un arī valsts autoceļiem A2 „Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene)”, A3 „Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka)” un A4 „Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne)” līdz Vairoga un Gaujas ielas krustojumam (nākotnē pēc visa Rīgas Ziemeļu koridora izbūves – cauri visai Rīgai);
- savienos *Via Baltica*, citus Rīgā ienākošos starptautiskos, valsts un Rīgas reģiona autoceļus ar Rīgas ielu tīklu;
- pēc Baltezera rietumu apvedceļa izbūves nodrošinās *Via Baltica* (valsts autoceļš A1) jaunu un tiešu ievadu Rīgā, kā arī savienojumu ar Rīgas ielu tīklu;
- veicinās ērtāku piekļūšanu Rīgas Brīvostas teritorijai un pēc Ziemeļu koridora izbūves integrēs to Eiropas nozīmes ceļu (TEN-T) tīklā;
- atslogos pilsētas centrālo daļu no tranzīta satiksmes;
- sadalīs satiksmes plūsmas starp pilsētas maģistrālēm: Austrumu maģistrāli, Viskaļu ielu, Mārkalnes ielu un Jaunciema gatvi Rīgas pilsētas ziemeļu daļā.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Brīvības gatve ir galvenā satiksmes plūsmu uztverošā iela Rīgā no *Via Baltica* ziemeļu virziena, kā arī autoceļiem A2, A3 un A4, bet pēdējo 10 - 12 gadu periodā satiksmes intensitāte uz ielām ir palielinājusies gandrīz divas reizes. Saskaņā ar ziņojumā norādīto gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte Brīvības gatvē posmā no autoceļa A2 ievada Rīgā līdz Vairoga ielai sasniedz 49 000 transporta līdzekļus diennaktī, bet savukārt posmā no Biķernieku ielas līdz Vairoga ielai no plkst. 8:00 līdz 9:00 – 3362 transporta līdzekļi. Ziņojumā tiek prognozēts, ka plānotā satiksmes intensitāte 2018.gadā Brīvības ielas dubliera trasei laika posmā no plkst. 8.00 līdz 9.00 varētu sasniegt - 6233, Brīvības gatvē A2

ieavadā Rīgā - 4436, Brīvības gatves posmā no Biķernieku ielas līdz Vairoga ielai - 3169, Jaunciema gatvē posmā no Brīvības gatves līdz plānotajam Baltezera apvedceļam – 2939, Jaunciema gatvē posmā no Baltezera apvedceļa līdz Mežāres ielai - 631 transporta vienības stundā.

2006. gada transporta intensitātes izpētes dati liecina, ka gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte autoceļa A1 posmā no Rīgas robežas (autoceļa A2 ievads Rīgā) līdz pagriezienam uz Ādažiem ir 17 564 transporta līdzekļi. Tiek prognozēts, ka 2030.gadā Baltezera rietumu apvedceļu varētu izmantot līdz 24400 automašīnām diennaktī, bet esošo autoceļu caur Baltezeru – līdz 11400 automašīnām diennaktī. Ņemot vērā, ka 2/3 satiksmes plūsmas virzās uz Rīgu, tad arī plānotais Baltezera rietumu apvedceļš ievērojami atslogotu esošā autoceļa A1 Baltezera posmu un paaugstinātu satiksmes drošību un kvalitāti šajā ceļa posmā. Izbūvējot Brīvības ielas dublieri, salīdzinot ar esošo situāciju, transporta intensitātes samazinājums plānots Brīvības gatves posmos no Vairoga ielas līdz Biķernieku ielai, no Lielvārdes līdz Juglas ielai, tāpat arī Jaunciema gatvē aiz plānotā Baltezera apvedceļa. Savukārt, Ķīšezera, Ezermalas, Mārkalnes, Pakalniešu ielās un citās ielās, pa kurām vai nu virzīsies jaunā automaģistrāle vai tās šķērsos, tiek prognozēts ievērojams satiksmes intensitātes palielinājums.

Visi maršruti sākas no Vairoga ielas krustojuma ar Gaujas ielu un līdz Viskaļu ielai virzās pa esošajām Ķīšezera un Ezermalas ielām, bet posmā no Viskaļu ielas līdz Jaunciema gatvei tiek piedāvāti alternatīvie trases maršruti, kuri dažādās vietās šķērso teritorijas starp Ķīšezera un dzelzceļa līniju, Juglas upi un ģimenes dārziņu teritorijām pie Jaunciema gatves, virzās pa Jaunciema gatvi līdz Brīvības gatvei un tās pieslēgumam ar autoceļu A2.

Pirmais trases variants no Ezermalas ielas un Viskaļu ielas krustojuma plānots pa jaunu vietu pāri Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseiniem un pelnu laukiem, gar Ķīšezera austrumu malu un Makšķernieku ciemata ziemeļu galu, pāri ģimenes dārziņu teritorijām Ķīšezera krastā.

Otrais variants – no Ezermalas ielas un Viskaļu ielas krustojuma plānots pa jaunu vietu un virzās uz austrumiem gar Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseinu un pelnu lauku teritoriju, tos nešķērsojot, līdz Pakalniešu ielai, tad virzās pa Pakalniešu ielu, šķērso Makšķernieku ciemata mazstāvu apbūvi un Juglas upi, tad virzās uz ziemeļiem pa ģimenes dārziņu teritoriju līdz Ķīšezera krastam netālu no dabas lieguma „Jaunciems” teritorijas robežas un tālāk iet līdz Brīvības gatvei.

Trešais variants – šķērso Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseinus un pelnu laukus, teritoriju starp Pakalniešu ielu un Ķīšezera, Makšķernieku ciematu, Juglas upi un ģimenes dārziņu teritoriju netālu no Rīgas TEC -1 kūdras novietnes.

Tālāk visi trīs Brīvības ielas dubliera varianti virzās pa Jaunciema gatvi līdz Brīvības gatvei un tās pieslēgumam ar autoceļu A2 „Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Vecclaicene)”. Automaģistrāles beigas ir sākums perspektīvā ātrsatiksmes autoceļa, Baltezera rietumu apvedceļš, ievadam Rīgā. Pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” prognozēm apvedceļa izbūvi paredzēts uzsākt ne ātrāk kā 2015. gadā.

Plānotās automaģistrāles I varianta garums – 8,3 km, platība (šeit un turpmāk ietverot projektētās sarkanās līnijas) – 116,3 ha, II varianta garums – 8,2 km, platība – 104,7 ha un III varianta garums – 8,7 km, platība – 119,7 ha.

Brīvības ielas dubliera visi trīs trašu varianti nosacīti iedalīti divās daļās - automaģistrāles posmā un vispārīgas lietošanas ceļa posmā. Automaģistrāles sākums pieņemts Vairoga ielas un Gaujas ielas krustojumā, bet beigas Brīvības ielas dubliera un Jaunciema gatves krustojumā. Vispārīgas lietošanas ceļa sākums pieņemts Jaunciema gatves un perspektīvā Baltezera apvedceļa sākums, bet beigas - esošais Jaunciema gatves un Brīvības gatves krustojums.

Paredzēts, ka 1.trases variantā automaģistrāles posmu - no Ezermalas ielas līdz Jaunciema gatvei paredzēts būvēt estakādē un tas būtu divbrauktuvju autoceļš ar trīs braukšanas joslām katrā virzienā (normālprofils NP 33) un atļauto braukšanas ātrumu – 100 km/h. Lai apkalpotu Brīvības ielas dublierim pieguļošās teritorijas pēc tā izbūves, projektā paredzēta paralēlo ceļu būvniecība. 1.variantā paredzēts izbūvēt 5 satiksmes mezglus – dubliera krustojumā ar Vairoga ielu, Viskaļu ielu, Mārkalnes ielu, Jaunciema gatvi un Brīvības ielu, rotācijas apliem pieslēdzot paralēlās brauktuves un likvidējot tiešos ceļu pieslēgumus. Ar rotācijas apli palīdzību mezgla zonā esošajiem ceļiem tiks nodrošināta iespēja uzbraukšanai un nobraukšanai visos virzienos. Gājēju un velosipēdistu satiksme pa pamattrasi nebūs atļauta, bet gājēji brīvi varēs pārvietoties pa esošajiem gājēju ceļiem.

2. trases variantā posmā no Vairoga ielas līdz valsts galvenajam autoceļam A2 Brīvības ielas dublieri paredzēts būvēt kā A kategorijas ceļu divbrauktuvju autoceļš ar trīs braukšanas joslām katrā virzienā (normālprofils NP 33) un vispārīgas lietošanas ceļa posmā no automaģistrāles un Jaunciema gatves krustojuma līdz krustojumam ar Brīvības gatvi divbrauktuvju autoceļš ar divām braukšanas joslām katrā virzienā (normālprofils NP 26) ar atļauto braukšanas ātrumu 100 km/h, bet paralēlās ielas ar normālprofilu NP 9,5 paredzēts no blakus esošās automaģistrāles atdalīt ar 5 metrus platu sadalošo joslu. Paralēlās ielas paredzētas vienvirziena un to virziens sakrīt ar automaģistrāles kustības virzienu. Iebraukšana īpašumos paredzēta no vietējām joslām, ar pieslēgumu centrālajai joslai ne biežāk par 1,0 - 1,2 km. Visā trases garumā paredzēts izbūvēt četrus satiksmes mezglus - Vairoga un Gaujas ielas krustojumā, automaģistrāles un Viskaļu ielas krustojums, Jaunciema gatves un Baltezera apvedceļa krustojumā, trases beigās krustojumā ar Brīvības gatvi ar piekļuvi automaģistrālei braukšanai visos virzienos un divus mazākus satiksmes mezglus, kas automaģistrāli savienotu ar vietējo ceļu un ielu tīklu. Paredzēts pārbūvēt tramvaju sliežu ceļu. Visā trases posmā paredzēti 6 gājēju pārvadi. Gājēju kustība atļauta tikai gar paralēlajām ielām pa gājēju/velosipēdistu celiņu un Rusova ielas satiksmes pārvadu.

3. trases variantā automaģistrāli paredzēts būvēt kā A kategorijas ceļu - divbrauktuvju autoceļš ar trīs braukšanas joslām katrā virzienā (normālprofils NP 35,5) un atļauto braukšanas ātrumu 100 km/h. Pieslēgumi centrālajai joslai paredzēti ne biežāk par 1,5 km. Paredzēts izbūvēt četrus satiksmes mezglus. Vispārīgas lietošanas ceļa posmā paredzēts rekonstruēt esošo Jaunciema gatvi, sākot no krustojuma ar perspektīvo Baltezera apvedceļu līdz pieslēgumam Brīvības gatvē, saglabājot esošo tiltu pār Juglas upi. Trases sakumā paredzēts automaģistrāli iebūvēt tunelī (kopgarums 1100 metri) no Vairoga ielas līdz Ezermalas ielai. Paredzēta četru satiksmes mezgla izbūve - Brīvības

ielas dubliera krustojumā ar Vairoga ielu, Viskaļu ielu, Jaunciema gatvi un Brīvības ielu. Visā trases posmā paredzēti 6 gājēju pārvadi. Gājēju kustība atļauta tikai gar paralēlajām ielām pa gājēju/velosipēdistu celiņu un Rusova ielas satiksmes pārvadu.

Automaģistrālei paredzētajā teritorijā atrodas sekojošas inženiertehniskās komunikācijas – elektriskie, ūdensvada un kanalizācijas, telekomunikāciju un siltumtīkli, kā arī gāzes vadi.

Realizējot automaģistrāles būvniecību visos 3 alternatīvajos variantos ir paredzēts pārbūvēt divas 110kV gaisvadu augstsprieguma elektrības līnijas 5100m garumā. Ja tiks īstenots 2. variants, tad būs jāpārbūvē arī 330kV gaisvadu augstsprieguma elektrības līnija, kuru šķērso minētā varianta trase. Jebkura varianta izbūves gadījumā būs nepieciešama demontēt un izbūvēt no jauna ūdensvadu (d=900 mm) pie Juglas kanāla 900 metru garumā sarkano līniju robežās un nepieciešamības gadījumā arī pārējos mazākos ūdensapgādes spiedvadus Ezermalas (d=150), Viskaļu ielā (d=200), pašteses ūdensvadu Krustabaznīcas ielā, kā arī 2. varianta būvniecības gadījumā būs jāpārbūvē arī ūdensapgādes spiedvads (d=100) Pakalniešu ielā. Visu 3 alternatīvo automaģistrāles variantu izbūves gadījumā būs jāpārbūvē pašteses notekūdeņu kolektors (d=700) Mārkalnes ielā, Ķīšezerā ielas beigu daļā (tuvāk Ezermalas ielai) notekūdeņu pašteses vads (d=1800), kurš tālāk virzās Meža kapu virzienā ārpus plānotās darbības teritorijas, kā arī lietussūdeņu kolektoru Ezermalas ielā (ievadīts Ķīšezerā). 1. un 3. variantu izbūves gadījumā būs nepieciešams pārbūvēt notekūdeņu spiedvadu (d=800) posmā no Mārkalnes ielas līdz Šmerļupītes trasei, savukārt spiedvada tālākajā trasē pa Ezermalas ielu līdz Ķīšezerai būs jāveic pārbūve visos alternatīvajos Brīvības ielas dubliera variantos. Izbūvējot 2. vai 3. varianta trasi, būs jāpārbūvē divi notekūdeņu savākšanas spiedvadi (d=500) Šmerļupītes rajonā. Visu trīs alternatīvo variantu gadījumā paredzēts demontēt esošos siltumtīklus (d=300÷800 mm) Gaujas, Ķīšezerā un Ezermalas ielās un izbūvēt tos no jauna 1900 m kopgarumā.

Visu 3 alternatīvo variantu izbūves gadījumā ir paredzēts no būvniecības zonas pārcelt esošos sadales gāzes vadus un iekārtas: Viskaļu un Ezermalas ielu rajonā – augsta spiediena ( $P < 0,6$  MPa) sadales gāzes vadus DN 500 mm un iekārtas, kā arī Ezermalas, Ķīšezerā un Rusova ielas rajonā – vidēja spiediena ( $P < 0,4$  MPa) sadales gāzes vadus DN 400 mm un iekārtas. Augsta spiediena sadales gāzsvads Ezermalas ielā nodrošina nepārtrauktu gāzes apgādi VAS “Latvenergo” filiāles “Rīgas termoelektrostacijas” ražotnei TEC-1. Veicot tā pārbūvi, ir jānodrošina gāzes padeve uzņēmumam, kā arī plānojot jebkuras inženierkomunikāciju pārbūves darbus, to realizācija jāplāno tādējādi, lai nodrošinātu kopējo sistēmu funkcionēšanu. Plānots arī pārcelt telekomunikāciju tīklus gar vietējās satiksmes ielām sarkano līniju robežās. Visām jaunprojektētajām un rekonstruējamajām ielām paredzēts izbūvēt jaunu ielu apgaismojumu.

Projekta ietvaros paredzēta estakāžu, satiksmes pārvadu, tiltu, tuneļu un caurteku izbūve, kā arī inženiertehnisko komunikāciju pārcelšana, pārbūve vai izbūve no jauna.

Izvērtējot piedāvātos alternatīvos variantus, norādīts, ka visiem variantiem ir pozitīva ietekme uz satiksmes organizāciju, sociāli ekonomiskajiem aspektiem, bet vairāk vai mazāk būtiska negatīva ietekme uz dabas apstākļiem, vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību. Salīdzinot savā starpā visus trīs variantus, ziņojumā sniegta informācija, ka automaģistrāles 3. variantu visvairāk atbalsta aptaujātie iedzīvotāji,

kas ir saistīts ar to, ka 3. trases variants visvairāk atbilst Rīgas teritorijas attīstības plānam un šajās teritorijās jau paredzēti aprobežojumi, kā arī tā atstās vismazāko ietekmi uz vidi, kas daļēji ir saistīts ar piedāvātā tuneļa izbūvi posmā no Vairoga ielas līdz Ezermalas ielai.

Realizējot šo projektu, būs nepieciešams veikt izmaiņas Rīgas teritorijas plānā 2006.–2018.gadam. Paredzētā automaģistrāle ar pievedceļiem tikai daļēji virzās pa tajā iezīmētajām sarkanajām līnijām. Līdz ar to, izbūvējot 1.trases variantu, izmaiņas teritorijas plānojumā būs nepieciešams 36 % no kopējās platības jeb 42 ha, 2.trases variantu – 39 % no kopējās platības jeb 40,7 ha, bet 3. trases variantā - 20 % no kopējās platības jeb 23,7 ha. Jebkura Brīvības ielas dubliera varianta realizācijas gadījumā ir paredzēta ēku nojaukšana. Tiek prognozēts, ka, izbūvējot automaģistrāli, kopējais nojaukamo ēku skaits 1. trases variantā ir 269 ēkas, 2. trases variantā - 222 ēkas, bet 3. trases variantā – 173 ēkas. Visos variantos procentuāli (no 53,15 % līdz 73,83 %) lielāko nojaukamo ēku daļu veido dārza nojumes plānotās automaģistrāles posmā no Juglas upes līdz Jaunciema gatvei. Vēl plānots nojaukt dažādas neapdzīvotas ēkas: garāžas, šķūnīšus, angārus un citas. Jebkura alternatīvā varianta realizācijas gadījumā būs jānojauc degvielas uzpildes stacija "Oilland", nojume un operatora ēka tās teritorijā Ķīšezera iela 31, SIA "Reaton" noliktavas Ezermalas ielā 1C un jāveic veikala - darbnīcu nojaukšana Viskaļu ielā 26. Trešā varianta būvniecības gadījumā būs jānojauc angāri un garāžas, kuras izvietojas Makšķernieku ciemā. Plānots, ka visos Brīvības ielas dubliera variantos tiks nojauktas arī dzīvojamās ēkas. Ziņojumā norādīts, ka 1. varianta būvniecības gadījumā būs jānojauc četras dzīvojamās 1.stāvu ēkas- Čiekurkalna 1.šķerslīnijā 14, Ezermalas ielā 6, Jaunciema gatvē 15, Kokneses prospektā 1A, četras dzīvojamās 2.stāvu ēkas Augstrozes ielā 6, Gaujas ielā 29 k-2, Jaunciema gatvē 15 un 17, viena četrstāvu dzīvojamā ēka Augstrozes ielā 4 un viena piecstāvu dzīvojamā ēka Gaujas ielā 29. Realizējot 2.variantu, ir lielākais šobrīd plānotais apdzīvotu nojaukamo ēku skaits, jo trase virzās pa Pakalniešu ielu un šķērso Makšķernieku ciematu, kur atrodas apdzīvotas dārza mājas. Paredzēts nojaukt 31 dārza māju. Bez tam arī jau 1. varianta gadījumā minētās dzīvojamās ēkas Augstrozes ielā 6, Gaujas ielā 29 k-2, Jaunciema gatvē 17 un Gaujas ielā 29. Trešajā variantā no apdzīvotām ēkām ir plānots nojaukt ēkas Augstrozes ielā 4 un 6, Jaunciema gatvē 17 un atsevišķas apdzīvotas dārza mājas Makšķernieku ciematā. Ņemot vērā, ka Ezermalas ielā 2a atrodas 12-stāvu dzīvojamās ēkas tehniskais stāvoklis ir slikts: vērojamas novirzes no vertikāles, sienas ir saplaisājušas, bojāti pārsegumi, ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā iedzīvotāji ir izteikuši neapmierinātību ar to, ka automaģistrāles būvniecība un ekspluatācija radīs papildus vibrāciju (īpaši būvniecības laikā) un iebilduši pret to, ka 1. un 3. alternatīvais variants tiek projektēts tuvu minētajai ēkai, šo ēku arī ir paredzēts nojaukt 1. vai 3. varianta izbūves gadījumā. Kā norādīts ziņojumā, dzīvojamās ēkas nojaukšanas gadījumā iedzīvotājiem tiks piedāvāta līdzvērtīga dzīvojamā platība jaunā dzīvojamā apbūvē pilsētā.

Plānotā automaģistrāle atrodas Piejūras zemienes Rīgavas līdzenuma dienvidaustrumos. Teritorijā var izdalīt vairākus reljefa tipus - tās dienvidu un dienvidaustrumu daļā sastopams limnoglaciāls līdzenums ar absolūtajām augstuma atzīmēm vidēji 5-10 m v.j.l., centrālajā daļā un uz rietumiem, austrumiem un ziemeļaustrumiem no Bābelīša, kā arī Mežaparka rajonā sastopamas eolās reljefa formas – kāpas un kāpu masīvi ar absolūtajām atzīmēm līdz pat 19,5 m v.j.l. Savukārt

teritorijas ziemeļu (gar Ķīsezera krastu) un rietumu daļā atrodas Litorīnas jūras līdzenums ar augstuma atzīmēm 0,4 – 5 m v.j.l. Reljefa pazeminājumus, īpaši Ķīsezera piekrastes rajonos sastopami mitrāji vai pārpurvotas teritorijas. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka automaģistrāles trasē vietām ir vidēji 1,6 m biezs kūdras slānis, bet vienā urbumā konstatēts 2,7 m kūdras slānis. Trases maršrutu variantos ģeoloģiskā griezuma augšējā daļā bieži sastopami vāji nesošo organogēno grunšu starpslāņi. Maksimālais organogēno starpslāņu biežums var sasniegt 4 m. Noslēguma ziņojumā norādīts, ka izpētes teritorijā sastopami iecirkņi ar dažādas sarežģītības pakāpes inženierģeoloģiskiem apstākļiem, tomēr lielākā daļa no trasei piedāvātajiem maršrutiem šķērso iecirkņus ar sarežģītiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem.

Automaģistrāles 1.varianta trase šķērso piesārņotu vietu - Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaukus, potenciāli piesārņotu vietu - bijušo notekūdeņu bioloģiskās attīrīšanas iekārtu Mārkalnes ielā 22/24 teritoriju un izvietojas 500 m attālumā no potenciāli piesārņotas vietas - ražošanas teritorijas Mārkalnes ielā 11. Trases 2.variants virzās gar Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlauku dienvidu robežu, šķērsojot Mārkalnes ielu, izvietojas uz ziemeļiem 200 m attālumā no ražošanas teritorijas Mārkalnes ielā 11 un 250 m attālumā uz ziemeļiem no potenciāli piesārņotās vietas Mārkalnes ielā 22/24. Automaģistrāles 3.variants šķērso piesārņoto vietu - Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaukus un izvietojas 300 m attālumā uz ziemeļiem no ražošanas teritorijas Mārkalnes ielā 11 un 120 m attālumā uz dienvidiem no potenciāli piesārņotās vietas Mārkalnes ielā 22/24.

Noslēguma ziņojumā iekļautie 2007.gada jūnijā veikto analīžu rezultāti trases apkārtnē liecina, ka Mārkalnes ielā 22/24, Mārkalnes ielā 11 un Ķīsezera ielā 27 teritorijā augsne un grunts nav piesārņoti ne ar naftas produktiem, ne ar smagajiem metāliem, taču noslēguma ziņojumā iekļautie 2007.gada jūnijā veikto pazemes ūdeņu analīžu rezultāti liecina, ka 1.akā Mārkalnes ielā 22/24, 1., 2., 3.akā Mārkalnes ielā 11, 1.akā Ķīsezera ielā 27 ūdens kvalitāte atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” iekļautajiem ūdens kvalitātes normatīviem raksturojama kā stipra ūdens piesārņojuma robeža, tika konstatētas paaugstināta benzola un toluola (1.akā Mārkalnes ielā 11) koncentrācijas, kas pārsniedz C robežvērtību, bet monoaromātisko ogļūdeņražu (BTEx) summa gandrīz visos (Mārkalnes ielā 22/24 1. un 2.urbumā, 1., 2., 3. akā Mārkalnes ielā 11, 1.akā Ķīsezera ielā 27) gruntsūdens paraugos pārsniedz B robežvērtību. Savukārt kopējo naftas produktu saturs svārstās robežās no mērķlieluma A līdz C robežlielumam. C robežvērtība pārsniegta 2.akā Mārkalnes ielā 11 teritorijā, 2.akā Ķīsezera ielā 27 teritorijā. Savukārt smago metālu (Cu, Pb, Zn, Ni, As, Cd, Cr, Hg) saturs nesasniedz B robežvērtību, un ir mazāks (vai vienāds) par mērķlieluma A vērtību. Saskaņā ar ziņojumā iekļauto informāciju Rīgas TEC-1 mazuta saimniecības teritorijā izvietotajās gruntsūdens novērošanas akās 2005. un 2006. gadā piesārņojums ar naftas produktiem nav konstatēts, bet šajā teritorijā dažos paraugos tika konstatēts paaugstināts sulfātu saturs, kas pārsniedz B robežvērtību. Savukārt TEC-1 pelnu laukā 2005. un 2006. g. veiktie gruntsūdens monitoringa rezultāti liecina, ka gruntsūdenī ir paaugstināts hlorīdu un sulfātu saturs, atsevišķos paraugos vara koncentrācijas, kas pārsniedz B robežvērtību. Atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam, ja „piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz B robežlielumu,

attiecīgajā teritorijā veic pasākumus, lai novērstu turpmāku pazemes ūdeņu piesārņošanu” bet, ja „piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz C robežlielumu, attiecīgajā teritorijā veic sanāciju saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu"". Saskaņā ar ziņojumā iekļauto informāciju TEC-1 pelnu lauku teritorijā atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem” iekļautajiem augsnes un grunts normatīviem teritorija raksturojama kā piesārņota, jo vara un cinka koncentrācijas pārsniedz B robežvērtību. Atbilstoši spēkā esošajai likumdošanai šai teritorijai nav nepieciešama sanācija, bet piesārņotajā vietā ir jāveic vietas izpēte un monitorings, kā arī ziņojumā pievienotajā Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2004.gada 24.marta vēstulē Nr. 2-4/063, norādīts, ka izvērtējot Rīgas TEC-1 pelnu lauku, piesārņojums teritorijā atbilst robežvērtībai B un tādēļ sanācija vai attīrīšana nav nepieciešama, bet ir jāveic gruntsūdens monitorings un jāierobežo piesārņojuma izplatība. Lielrīgas RVP uzskata, ka pelnu lauka teritorija ir jāizlīdzina un jāpārklāj ar vāji filtrējošiem iežiem – smilšmālu vai mālsmilti. Ziņojumā norādīts, ka pēc A/S Latvenergo pasūtījuma 2004. gadā ir izstrādāta Rīgas TEC-1 pelnu lauku teritorijas sakārtošanas programma.

Gruntsūdens trases posmā iegul 0,5 līdz 2,5 m dziļumā no zemes virsmas un tam raksturīgas sezonālās svārstības, kas atšķirīgas vietās ar dažādu iežu litoloģisko sastāvu ir no 0,2 līdz 2,7 m, tas papildus jāņem vērā plānojot tuneļa izbūves risinājumus. Plānotās automaģistrāles tiešā tuvumā ierīkoti arī vairāki ūdens ieguves urbumi, kuru dziļums ir 130-150 m (urbumu filtri ierīkoti Gaujas ūdenshorizontā). Saskaņā ar ziņojumā norādīto, Gaujas ūdenshorizonts ir labi aizsargāts ar ūdeni vāji caurlaidīgo iežu slāni, kas ir biezāks par 20 metriem un līdz ar to nav sagaidāma ietekme uz to. Plānotā automaģistrāles trases neietekmēs ne Rīgas dzeramā ūdens centralizētās ūdens ņemšanas vietas gruntsūdeņu resursus, ne to kvalitāti. Ziņojumā norādīts, ka individuālas dzeramā ūdens ieguves vietas, kurās izmanto kvartāra nogulumos esošos gruntsūdeņus varētu būt izplatītas mazdārziņu rajonā, kas atrodas pussalā starp Juglas upi un Pils kaktu un attīstot apbūvi automaģistrālei piegulošajās teritorijās, būtu vēlams atbilstoši Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā paredzētajam, nodrošināt centralizētās ūdensapgādes sistēmas attīstību un paplašināšanu.

Gruntsūdens plūsmas virzieni praktiski sakrīt ar virszemes ūdens plūsmu virzieniem un ir virzīti uz Ķīšezera un atklāto virszemes ūdensobjektu pusi. Ķīšezers kopā ar Juglas ezeru un Daugavu veido kopēju hidroloģisku sistēmu. Ķīšezers ar Daugavu ir savienots ar Mīlgrāvja kanālu, ar Juglas ezeru – ar Juglas upi. Visos automaģistrāles izbūves variantos automaģistrāles posms šķērso vairākus virszemes ūdensobjektus - Šmerļupīti, Juglas upi un Juglas – Baltezeru kanālu. Ūdens līmeņi un ūdens novadīšanas apstākļi no perspektīvās automaģistrāles teritorijas ir atkarīgi no Ķīšezera ūdens līmeņa. Brīvības ielas dubliera visi trīs alternatīvie varianti šķērso Šmerļupītes un Juglas upes aizsargjoslu, kā arī teritorijas ar applūdinājuma varbūtību vismaz reizi 100 gados un reizi 10 gados. Ziņojumā norādīts, ka stipru rietumu un ziemeļrietumu vēju vētrās šīs teritorijas ir pakļautas applūšanai. Arī esošajā situācijā, šīs teritorijas regulāri applūst un ir nepietiekami nosusinātas, tādēļ nepieciešami inženiertehniskie risinājumi (ceļa klātnes veidošana, caurtekas, aizvari, pieslēgumu un šķērsojumu izvietojumi, tuneļa izbūve u.c.), lai nodrošinātu automaģistrāles funkcionēšanu arī plūdu gadījumos. Vismazāk applūšanai ir pakļauta 3. alternatīvais trases variants



Juglas upes kreisajā krastā, savukārt tuneļa izbūve, ņemot vērā arī gruntsūdens līmeņa svārstības un virszemes noteci prasa papildus drošības risinājumus šajā aspektā. Atbilstoši "Aizsargjoslu likuma" 2008.gada 6.marta grozījumiem, applūstošajās teritorijās ir pieļaujama transporta būvju būvniecība, uzberot teritoriju paredzētās būvniecības īstenošanai. Ziņojumā norādīts, ka šī problēma tiktu atrisināta un apbūvētās teritorijas tiktu pasargātas no applūšanas, realizējot aizvaru sistēmas izveidošanu, atbilstoši paredzētajiem Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gadam grozījumiem. Ja pirms automaģistrāles izbūves tiek realizēti pretplūdu pasākumi, izveidojot aizvaru sistēmu, kas novērstu plūdu iespējamību Ķīšezera apkārtnē un šie darbi tiktu veikti līdz automaģistrāles izbūvei, turpmākajā projektēšanā precizējami atbilstoši inženiertehniskie risinājumi maksimālo ūdens plūsmu novadīšanai, pretējā gadījumā pretplūdu pasākumi realizējami rēķinoties ar maksimāli iespējamajiem plūdu līmeņiem, it sevišķi saistībā ar tuneļa izbūvi.

Virszemes noteces ūdeņu (lietus un atkušņu ūdens) savākšana un novadīšana no izbūvētās automaģistrāles ir paredzēta slēgta tipa ar piecām iespējamām pieslēguma vietām noteces akām jau esošiem un jauniem lietus ūdens kolektoriem. Plānots, ka savāktie noteces ūdeņi tiks attīrīti un pēc tam novadīti esošajos lietus notekūdeņu kolektoros Brīvības ielā, pie Viskaļu ielas un Kokneses prospekta, bet daļa - atklātos ūdens objektos Ķīšezērā, Juglas upē un Juglas kanālā. Ziņojumā tiek prognozēts, ka vidējais lietus notekūdeņu apjoms gadā būs apmēram 1,2 milj. m<sup>3</sup>, no tiem uz esošajiem pilsētas lietus notekūdeņu tīkliem plānots novadīt apmēram 25 % jeb 0,3 milj. m<sup>3</sup> /gadā, uz Ķīšezeri – 45 % jeb 0,54 milj. m<sup>3</sup>/gadā, bet uz Juglas kanālu un upi – 30 % jeb 0,36 milj. m<sup>3</sup>/gadā no kopējā prognozētā lietus notekūdeņu apjoma. Ņemot vērā, ka Ķīšezeram ir 41,5 milj. m<sup>3</sup> liels tilpums, lai nodrošinātu likumdošanā noteiktās prasības, ūdeņu novadīšana ir pieļaujama pie nosacījuma, ka lietus notekūdeņiem tiek veikta atbilstoša priekšattīrīšana un notekūdeņus nedrīkst novadīt ezera līcī vai piekrastes zonā, bet tie ir jānovada pa izvadu, tā, lai nodrošinātu novadīto notekūdeņu sajaukšanos ar ezera ūdens masu.

Saistībā ar bioloģiskās daudzveidības izpēti trases plānoto variantu apkārtnē ir veikta gan biotopu, gan sugu izpēte un apzinātas trases potenciālajās teritorijās un to apkārtnē esošās dabas vērtības un automaģistrāles iespējamās ietekmes uz tām. Posmā no Jaunciema gatves līdz Rīgas pilsētas robežai visi plānotie trašu varianti virzās pa esošajām ielām - Jaunciema gatvi un Brīvības gatvi (autoceļa A2 ievads Rīgā). Jaunciema gatvē trasei blakus vienā pusē atrodas priežu sausieņu mežs (Bukultu mežs), saimnieciskās apbūves teritorija, ruderalizētas pļavas, otrā pusē - saimnieciskās apbūves (bijušie Rīgas TEC-1 Kūdras lauki) teritorija, mazdārziņi, nelielu platību aizņem pļava un krūmāji. Tad trase šķērso Juglas kanālu, kam abās pusēs izvietojas apdzīvoto vietu apbūve (Bukultu ciems), starp apbūvi un trasi atrodas nelieli priežu sausieņu meža fragmenti. Posmā starp dzelzceļa līniju Rīga – Lugaži un Brīvības gatvi trasei abas pusēs atrodas priežu sausieņu mežs.

Posmā no Ezermalas ielas līdz Jaunciema gatvei plānotās automaģistrāles varianti projektēti pa dažādām trasēm. 1.variants šķērso ruderalu biotopu un mākslīgu ūdenstilpju teritoriju, ko veido Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlauki, citi ruderalie biotopi, tālāk tas virzās pa krūmājiem, niedrājiem Ķīšezera krastā un saimnieciskās apbūves (bijušo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu) teritoriju, tad šķērso Juglas upi, pļavas, niedrāju un mazdārziņus Ķīšezera krastā. 2.variants no Ezermalas ielas šķērso

saimnieciskās un apdzīvotu vietu apbūves teritoriju, tad – platlapju meža un priežu sausieņu meža posmus, rudērālos biotopus pie Pakalniešu ielas, parku un apdzīvoto vietu apbūvi Makšķernieku ciemā, Juglas upi, tālāk, virzoties uz ziemeļaustrumiem Ķīšezera virzienā, trase šķērsos pļavas, niedrāju un mazdārziņus Ķīšezera krastā. 3.variants šķērsos rudērālu biotopu un mākslīgu ūdenstilpju teritoriju, ko veido Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlauki, nelielu priežu sausieņu meža posmu, krūmājus, rudērālus biotopus un saimnieciskās apbūves (garāžas) teritoriju, šķērsos Juglas upi, tad - pļavas, krūmājus, mazdārziņus un pirms savienojuma ar Jaunciema gatvi - saimnieciskās apbūves (bijušie Rīgas TEC-1 Kūdras lauki) teritoriju. Visi 3 Brīvības ielas dubliera varianti no Vairoga ielas līdz Ezermalas ielas sākumam projektēti pa esošajām Ķīšezera un Ezermalas ielām, kam blakus pārsvarā izvietojas ražošanas, tehnisko objektu un apdzīvoto vietu apbūve. Minētajā posmā Ķīšezera iela pie Kokneses prospekta robežojas ar ruderalizētu pļavu, tālāk virzienā uz Ezermalas ielas pusi - ar nelielām krūmāju un rudērālu biotopu teritorijām. Ezermalas ielā starp apbūvi izdalīti arī aleju un koku rindu biotopi, Ezermalas ielas galā trasei pieguļ nelielas rudērālu biotopu un krūmāju teritorijas. Kopumā bioloģiskajai daudzveidībai šai rajonā salīdzinoši nozīmīga ir aleja Ķīšezera ielā un it sevišķi Kokneses prospektā, liepas un ozoli Pakalniešu ielā un apstādījumi starp apbūvi Ezermalas ielā.

Noslēguma ziņojumā mainīts 1.varianta mezgla tehniskais risinājums Baltezera rietumu apvedceļa pieslēguma vietai Jaunciema gatvē tā, lai pārvada rampas neizvietojas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorijā – dabas liegumā “Jaunciems”. Plānotā automaģistrāles pamattrase 1.variantā atrodas apmēram 100 m attālumā, 2. variantā līdz 35 - 45 m attālumam no dabas lieguma, bet 3.alternatīvā variantā gadījumā aptuveni 135 – 340 m attālumā no tā. Līdz ar plānotās darbības realizāciju (jebkurā no alternatīvajiem variantiem) mainīsies gaisa piesārņojuma un trokšņu līmenis jaunās automaģistrāles apkārtnē. Plānotās darbības teritorijai netālu esošajā dabas lieguma daļā mīt 6 Latvijā īpaši aizsargājamās putnu sugas (grieze *Crex crex*, brūnā čakste *Lanius collurio*, ormanītis *Porzana porzana*, mazais ormanītis *Porzana parva*, pļavas tilbīte *Tringa totanus*, Seivi ķauķis *Locustella luscinioides*), no tām 4 ir aizsargājamās arī Eiropas Savienībā (grieze, brūnā čakste, ormanītis un mazais ormanītis). Plānotā automaģistrāle (visi trīs alternatīvie varianti) radīs paaugstinātu trokšņa līmeni Ķīšezera piekrastē arī dabas lieguma teritorijā, taču, tā kā izbūvējot automaģistrāli ir paredzēti prettrokšņa pasākumi, tad trases izbūves rezultātā netiek prognozēta būtiska plānotās darbības negatīva ietekme uz dabas lieguma putnu faunu. Galveno būvdarbu veikšana lieguma tuvumā esošajās teritorijās iespēju robežās jāplāno ārpus putnu ligzdošanas sezonas, jo Jaunciema dabas liegums prioritāri izveidots biotopu aizsardzībai.

Salīdzinot piedāvātos alternatīvos variantus, ja realizē plānoto darbību un ja tiek nodrošināta teritoriju, kuru šķērsos automaģistrāles trases, drenāža un meliorācijas sistēmas atjaunošana, prettrokšņa sienu uzstādīšana un automaģiņu parka atjaunošanās tendences atbildīs ziņojumā prognozētajam, tieša ietekme uz dabas lieguma “Jaunciems” – Latvijas *Natura 2000* teritoriju nebūs nevienā no alternatīvajiem variantiem. Ziņojumā norādīts, ka 1.alternatīvā variantā tehniskais risinājums - daļu trases projektējot estakādē radīs mazāku iespējamību dabas lieguma hidroloģiskā režīma izmaiņai. Jebkurā gadījumā, ņemot vērā teritorijas applūšanas risku, plānotajiem risinājumiem no vienas puses ir jānodrošina automaģistrāles izmantošanu plūdu gadījumā, no otras - dabas lieguma „Jaunciems” tiešā tuvumā jāsaglabā tā

hidroloģiskais režīms. Visvairāk no dabas lieguma ir attālināts trases 3. variants, bet vistuvāk atrodas 2. variants.

Plānotās darbības izpētes teritorijā mežā pie Bābelīša ezera ir konstatēti 3 meža nogabali, kuri atbilst īpaši aizsargājamam biotopam, kurš noteikts Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumos Nr.421 „Par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” un Biotopu direktīvas I pielikumā aizsargājamam biotopam „Mežainas jūrmalas kāpas”. Dabas lieguma „Jaunciems” dabas aizsardzības plānā 2004. – 2008.gadam, lai papildus saglabātu dabas vērtības, ir ierosināta dabas lieguma paplašināšana. Ierosināto potenciālo paplašinājumu veido blakus esošās teritorijas: Ķīšezera akvatorija ar niedru audzēm piekrastē un mitro pļavu komplekss kopumā aptuveni 12,5 ha platībā, taču pagaidām šai teritorijai nav noteikts nekāds aizsardzības statuss. Kā norādīts ziņojumā, pļavas netiek pļautas vai ganītas, tādēļ pakāpeniski aizaug ar niedrēm, krūmiem un pastiprināti izplatās bastarda tūskslaņi.

Mitro pļavu komplekss atbilst mēreni mitras pļavas un eitrofas augsto lakstaugu audzes biotopiem, kura ir arī Latvijā aizsargājamo savvaļas orhideju stāvlapu dzegužpirkstītes *Dactylorhiza incarnata* un Baltijas dzegužpirkstītes *Dactylorhiza baltica* atradņu vieta, kas izklaidus konstatētas pļavu kompleksa teritorijā un Eiropas Savienībā un Latvijā aizsargājamā putnu sugas – griezes *Crex crex* dzīves vieta. Mitrās pļavas un eitrofas augsto lakstaugu audzes, ir plaši izplatītas Latvijā un sastopamas blakus esošajā lieguma teritorijā un arī citviet Rīgā. Tāpat abas minētās orhideju sugas piemērotās augtēnēs Latvijā sastopamas diezgan bieži visā teritorijā. Šie biotopi nav ietverti īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstā Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumos Nr.421 „Par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” un Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumos Nr.153 „Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu saraksts”.

Savvaļas orhideju sugas stāvlapu dzegužpirkstīte un Baltijas dzegužpirkstīte un grieze atbilstoši Ministru kabineta 2000.gada 21.februāra noteikumos Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” ir ietverti īpaši aizsargājamo sugu sarakstā. Konkrēta griežu ligzdošana tieši trasei paredzētajā teritorijā nav konstatēta, taču, ņemot vērā piesardzības principu, nelielajā pļavu biotopā Juglas upes labajā krastā teritorijas sagatavošanu nepieciešams veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas, kā arī tikai trasei paredzētajā vietā, neskarot dabas liegumu un pārējo piegulošo pļavu teritoriju. Paralēli risināmi jautājumi par šo teritoriju apsaimniekošanu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai ar tā apsaimniekotāju. Automaģistrāle izvietojas no 140 līdz 200 m attālumā no Juglas vecupes pa esošo ielu - Jaunciema gatvi. Juglas vecupē Bukultos ir konstatēts Latvijā īpaši aizsargājams biotops „Vecupes”, kas ietverts Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumos Nr.421 „Par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu”, bet melnalkšņu audze vecupes krastos atbilst Eiropas nozīmes prioritārajam aizsargājamam biotopam „Melnalkšņu staigājāji”.

Salīdzinot alternatīvos variantus ziņojumā secināts, ka, ja plānotās darbības rezultātā netiks izmainīts esošais hidroloģiskais režīms, visiem 3 alternatīvajiem variantiem nebūs negatīva ietekme uz mežaino jūrmalas kāpu biotopiem mežā pie Bābelīša ezera, kā arī – Latvijā īpaši aizsargājamo biotopu „Vecupe” un Eiropas Savienībā aizsargājamo biotopu „Melnalkšņu staigājāji” Juglas vecupē un tās piekrastē Bukultos. Taču visiem trīs alternatīvajiem variantiem būs tieša negatīva ietekme uz mēreni mitro pļavu un eitrofo augsto lakstaugu audžu biotopu teritoriju, jo tā tiks sadalīta un daļa biotopu (1,3-2 ha platībā) tiks iznīcināta. Visos variantos uz ziemeļiem no

automaģistrāles trases esošā teritorija paliks saistīta ar Ķīsezera piekrasti un tajā arī nākotnē nepieciešamības gadījumā būs iespējams paplašināt dabas liegumu. Ja paplašinātu dabas liegumu, tad realizējot 3.variantu paliktu Ķīsezera pusē neskarti 8,97 ha, 1. variantā – 6,18 ha, bet vismazāk – 2. variantā - 1,83 ha. Ziņojumā norādīts, ka minētie zaudējumi videi Latvijas apstākļos nav uzskatāmi par nozīmīgiem, jo valstī šie biotopi aizņem ļoti lielas platības.

Projektējamā autoceļa trases tuvumā atrodas viens mikroliegums Bukultu vecupei un divi potenciālie mikroliegumi – alejai Kokneses prospektā un Saules dārza parka teritorijai. Salīdzinot Brīvības ielas dubliera alternatīvos variantus, ziņojumā norādīts, ka, nodrošinot esošā hidroloģiskā režīma saglabāšanu Bukultu vecupē un ievērojot attāluma ierobežojumu jaunai būvniecībai Kokneses prospekta alejā, neviens no plānotās darbības variantiem tieši neietekmēs apskatītos mikroliegumus.

Bukultu mežā, mežaudzē pie Garkalnes novada domes ēkas un mežā pie Bābelīša ezera izklaidus visā meža masīvā konstatēta augam Latvijā īpaši aizsargājamā pļavas silpurene *Pulsatilla pratensis*. Mežā pie Bābelīša ezera konstatēta viena Latvijā īpaši aizsargājama kukaiņu suga - priežu sveķotājkoksngrauzis *Nathorhina punctata*, ezerā un tā piekrastē – otra - raibgalvas purvspāre *Leucorrhinia albifrons*. Plānotās darbības rezultātā (visos trīs trases variantos) nav paredzēts transformēt apbūvei mežaudzes Bukultu silā pie Garkalnes novada domes ēkas, kā arī 2. variantā gadījumā – mežu pie Bābelīša ezera pļavas, tādēļ automaģistrāles būvniecībai nebūs tieša ietekme uz šīm aizsargājamām sugām.

Pakalniešu muižas parkā konstatētas aizsargājamo kukaiņu lapkoku praulgrauža *Osmoderma eremita*, marmora rožvaboles *Liocola marmorata* un spožās skudras *Lasius falginosus* dzīvotnes. Tie mīt vecajos parka kokos – liepu, arī ozolu un kļavu dobumos. Latvijā aizsargājamās marmora rožvaboles populācija ir liela un stabila. Lapkoku praulgrauzis ir mūsu valstī un visā Eiropas Savienībā aizsargājama suga, kurai Latvijā veidojami mikroliegumi atbilstoši Ministru kabineta 2001.gada 30.janvāra noteikumiem Nr.45 “Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā, ka lapkoku praulgrauzis ir izplatīts arī Rīgas teritorijā un plānotās darbības apkārtnē - potenciālo mikroliegumu teritorijās Kokneses prospektā un Saulesdārzā un tā kā pati parka teritorija ir neliela un saistīta tikai ar Pakalniešu ielas apstādījumiem un tā neveido iepriekš minētajām īpaši aizsargājamām kukaiņu sugām nozīmīgus biotopus, tad pēc ekspertu vērtējuma šobrīd teritorijai nav jāierosina mikrolieguma statusa noteikšana. Vienlaicīgi norādīts, ka Rīgas bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai ir svarīgi neiznīcināt šī parka stādījumu vecos, lielos un dobumainos kokus, jo pilsētas mērogā tā ir kukaiņu daudzveidības nodrošināšanai nozīmīga teritorija. Lapkoku praulgrauzis ir iekļauts Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstā - Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumos Nr.153 „Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu saraksts”. Plānotās darbības 2.variantam būtu tieša negatīva ietekme uz apskatīto īpaši aizsargājamo kukaiņu apdzīvoto sugu biotopu, jo tas projektēts šķērsojot Pakalniešu muižas parka stādījumus un būvniecības rezultātā ievērojama daļa lielo koku būtu jānocērt, līdz ar to ietu bojā arī biotops, kas ir aizsargājamo kukaiņu dzīvesvieta. 1.un 3. variantam nebūs tieša ietekme uz minēto biotopu Pakalniešu muižas parkā.

Ārpus dabas lieguma “Jaunciems” plānotās darbības apkārtnē aizsargājamo putnu sugas ir konstatētas Meža kapos un Bukultu mežā. Meža kapos konstatētas 4 Latvijā un visā Eiropas Savienībā aizsargājamas putnu sugas: melnā dzilna *Dryocopus martius*,

pelēkā dzilna *Picus canus*, vidējais dzenis *Dendrocopos medius* un tītiņš *Jynx torquilla*. Bukultu mežā mīt divas aizsargājamās putnu sugas – melnā dzilna un vidējais dzenis. Minētās aizsargājamās putnu sugas ir Latvijā relatīvi bieži sastopamas un līdz ar to minētās teritorijas ir vērtējamas kā teritorijas ar Rīgas vai reģionālu nozīmi. Visi plānotie Brīvības ielas dubliera varianti atrodas 50 un vairāk metru attālumā no Meža kapiem un to izbūve un ekspluatācija neietekmēs minētās putnu sugu dzīvotnes.

Automaģistrāles būvniecības rezultātā nav paredzēta aizsargājamo koku - parastie ozoli, kļavas un Holandes liepas, kas aug Nacionālās aizsardzības akadēmijas teritorijā Ezermalas ielā 6, izciršana un netiks skarta arī to aizsardzības zona Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka automaģistrāles būvniecībai būs jāizcērt koki pie esošajām ielām vai plānotās trases teritorijā, kuriem nav noteikts īpašs aizsardzības režīms.

Ziņojumā norādīts, ka plānotās darbības posmu (visi 3 varianti) pa Jaunciema gatvi līdz Brīvības ielai un autoceļa A2 ievadu Rīgā par jau esošajām ielām ar intensīvu satiksmi nešķērso meža dzīvnieku migrācijas koridori. Dzīvnieki jau ir pielāgojušies esošajiem vides apstākļiem, tai skaitā esošo ielu barjeras efektam minētajā plānotās automaģistrāles posmā. Līdz ar to nav paredzēts izbūvēt dzīvnieku pārejas, tuneļus vai arī nožogojumus gar autoceļu, lai novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa. Plānotā darbība visos trīs piedāvātajos alternatīvajos variantos, būvējot tiltu par Juglas upi, var ietekmēt zivju migrācijas ceļu pa Juglas upi un kanālu, kurā notiek zivju migrācija no Juglas ezera uz Ķīšezeru un arī no Lielā un Mazā Baltezera. Būvdarbu radītais troksnis un papildus uzduļķojums var traucēt saldūdens zivju nārstu un ceļotājzivju nārsta migrāciju. Atbilstoši ziņojumam pievienotajam Latvijas Zivju resursu aģentūras sākotnējās zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumam vislielākā ietekme uz Juglas upes ihtiofaunu būs rievsienu uzstādīšanai upes krastā un ap tilta balstiem, kā arī ap tilta balstiem uzstādītās rievsienu novākšanai. Latvijas Zivju resursu aģentūras rekomendē: rievsienu uzstādīšanā izmantot augstfrekvences vai līdzīgas tehnoloģijas, kas samazinātu trokšņu un uzduļķojuma veidošanos, maksimāli izvairīties no rievsienu uzstādīšanas vai novākšanas galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam; galvenajā lašveidīgo zivju nārsta migrācijas laikā no 1.oktobra līdz 15.novembrim darbus, kas tieši saistīti ar ūdens vidi, veikt tikai diennakts gaišajā periodā, kā arī iespējami maz ietekmēt upes gultni un novērst upes piesārņošanu ar būvgružiem tilta celtniecības laikā.

Apkopojot iespējamās automaģistrāles izbūves uz ietekmes uz bioloģisko daudzveidību būtiskumu, jāsecina, ka, ņemot vērā veiktos trases precizējumus, trase neskar dabas lieguma „Jaunciems” teritoriju un izpētes gaitā nav konstatētas tādas nozīmīgas ietekmes, kas varētu būtiski ietekmēt šo teritoriju, ievērojot nepieciešamos risinājumus hidroloģisko apstākļu saglabāšanai, noteces novadīšanai un izpildoties prognozēm par autoparka attīstību. Trases teritorijā un tās apkārtnē esošās dabas vērtības ir identificētas un apzināta iespējamā ietekme uz tām. Izņemot 2. variantā Pakalniešu ielas rajonā iznīcināmo teritoriju, kurā mīt retas un aizsargājamās kukaiņu sugas, t.sk. lapkoku praulgrauzis, pārējiem trases variantiem un 2. variantam pārējā trasē negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām sugām netiek prognozēta. Ārpus dabas lieguma „Jaunciems” teritorijas jebkura no trases variantiem realizācijas gadījumā tiktu autoceļa vajadzībām izmantotas 1,3 - 2 ha atkarībā no variantu mēreni mitro pļavu un eitrofo lakstaugu audžu biotopu teritorija, taču, ņemot vērā šo biotopu plašo izplatību Latvijā un automaģistrāles kopējo nozīmīgumu satiksmes drošības

uzlabošanā un sastrēgumu mazināšanā, kā arī ar to saistītajam gaisa piesārņojuma samazinājumam Brīvības ielā un pilsētas centrā, šīs ietekmes netiek vērtētas kā būtiskas.

Saskaņā ar ziņojamam pievienoto Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2007.gada 27.marta izziņu Nr. 124 un 2007.gada 27.marta izziņu Nr. 125 plānotās darbības tuvumā diviem kultūras pieminekļiem - ūdenstornim Gaujas ielā 21 (valsts aizsardzības Nr.6694) un skolas ēkai Gaujas ielā 23 (valsts aizsardzības Nr.6695) ir noteiktas aizsardzības zonas 50 m platumā. Skolas ēkai noteiktā 50 m aizsargzona robežojas ar plānoto automaģistrāli, bet 50 m aizsargzona ūdenstornim daļēji (apmēram 20 m platumā) izvietoja esošo ielu - Gaujas ielas un Čiekurkalna 1.līnijas teritorijās. Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.g. noteikts, ka kultūras pieminekļiem ārpus pilsētbūvniecības pieminekļu teritorijām, aizsargjoslas tiek noteiktas pa konkrētā zemesgabala kadastru, tas nozīmē, ka par ūdenstorna aizsargjoslu ir uzskatāma teritorija zemesgabala kadastra robežās. Jebkurā gadījumā, izvēloties plānotās darbības būvniecības risinājumus, tie jāparedz tādi, lai neradītu kaitējumu saglabājamajai esošajai apbūvei, tai skaitā arī kultūras pieminekļiem.

Brīvības ielas dubliera visi trīs varianti tā sākumposmā atradīsies 2.Meža kapu aizsargjoslā, bet II variantā Jauno ebreju kapu aizsargjoslā.

Ziņojumā norādīts, ka jaunās automaģistrāles izbūves rezultātā samazināsies gaisa piesārņojums Brīvības ielas visā garumā no Jaunciema gatves līdz pat Vairoga ielai, taču pieaugs jaunbūvējamās automaģistrāles tuvumā. Gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņa izmaiņas tiek vērtētas kā būtiskākās summārās ietekmes, ko radītu jaunā automaģistrāle. Gaisa piesārņojuma izkliede ziņojumā vērtēta diviem scenārijiem: 1. scenārijs – par 13-15 gadiem vecākas automašīnas, kurām nav katalizatori vai tie nedarbojas, sastādīs 65% no autotransporta līdzekļu skaita, un Eiro IV un jaunākiem standartiem atbilst 35% automašīnu un 2. scenārijs - 39 % par 13-15 gadiem vecākas automašīnas un 61 % automašīnu atbilst Eiro IV un jaunākiem standartiem. Izkliežu aprēķini rāda, ka autotransporta radītais gaisa piesārņojums, ja netiks veikti speciāli pasākumi, jaunās automaģistrāles apkārtnē visos trīs tās izbūves iespējamajos variantos atsevišķos posmos 1. scenārija gadījumā pārsniegtu noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus vai būs tuvu tiem 2. scenārija gadījumā. Līdz ar to, ņemot vērā gaisa piesārņojuma problēmas aktualitāti, ir paredzēta monitoringa stacijas izveide, taču iespējams būs nepieciešams kontekstā ar visas pilsētas centra atslogošanu no autotransporta un tā radītā piesārņojuma nākotnē rast vēl papildus risinājumus gaisa piesārņojuma mazināšanai, kas lielā mērā ir atkarīgs no automašīnu parka atjaunošanās un ar to saistītajām izmetēm, Brīvības ielas dubliera turpinājuma izbūvi, kā arī potenciālajiem ierobežojumiem iebraukšanai atsevišķās pilsētas zonās.

Salīdzinot savā starpā visus trīs alternatīvos variantus, par pamatu ņemot gaisa kvalitātes iespējamo ietekmi uz iedzīvotāju dzīves vidi, pašreizējā situācijā gaisa kvalitātes pasliktināšanās lielāku ietekmi uz iedzīvotāju dzīves vidi radīs 2. vai 3. variants, jo tie šķērso Makšķernieku ciemata dzīvojamo apbūvi, kuru neskar 1. variants. Tā kā 3. variantā tunelī projektētajā posmā ir paredzēts veikt gaisa attīrīšanu, kas uzlabotu gaisa kvalitāti trasei piegulošajā teritorijā Čiekurkalnā, Vairoga ielā un arī Mežaparkā, tad 3. variants salīdzinājumā ar 1. un 2. variantu, ar tiem šobrīd projektētajiem tehniskajiem risinājumiem, ir uzskatāms par labāku. Ja izvēlas 1. vai

2.variantu būvniecību un vienlaikus maģistrāles posmu no Vairoga ielas līdz Ezermalas ielai ievieto tunelī, tad arī abos šajos gadījumos ir iespējams samazināt ietekmi uz atmosfēras gaisa kvalitāti, nodrošinot tunelī rodošos izmešu attīrīšanas risinājumus, lai samazinātu šobrīd Vairoga ielas un Gaujas ielas krustojumā esošo piesārņojumu.

Transportlīdzekļu radītā trokšņa prognozes, ņemot vērā satiksmes intensitāti 2030.gadā, modelēšanas rezultātā iegūtie dati parāda, ka Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” noteiktie vides trokšņa robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti teritorijās ap Brīvības ielas dublieri vairāk kā 500 m attālumā, ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti vairāki pasākumi, lai mazinātu un novērstu diskomfortu jaunbūvējamās automaģistrāles posma ietekmes zonā esošo māju iedzīvotājiem. Ziņojumā norādīts, ka ņemot vērā to, ka plānotā darbība ir paredzēta pilsētvidē un tās apkārtnē ir arī vērtīgas ainavu teritorijas, prettrokšņa sienu augstuma palielināšana visā trasē degradētu teritorijas ainavisko vērtību, tāpēc līdztekus prettrokšņa sienām ir jāparedz arī citi prettrokšņa aizsardzības pasākumi: jāprojektē troksni samazinošs asfalta segums, kā arī jāveic trokšņa aizsardzības pasākumi ārpus trases esošajā dzīvojamajā apbūvē un plānotajā apbūvē, kas detalizēti izstrādājami tehniskās projektēšanas stadijā.

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

- Brīvības ielas dublieris tiek plānots kā divbrauktuvmju autoceļš ar trīs braukšanas joslām katrā virzienā un atļauto braukšanas ātrumu 100 km/stundā – automaģistrāles posms no Vairoga un Gaujas ielas krustojuma līdz Jaunciema gatvei un vispārīgas lietošanas ceļa posms no automaģistrāles un Jaunciema gatves krustojuma līdz krustojumam ar Brīvības gatvi;
- Brīvības ielas dubliera izveidei tiek piedāvāti un ziņojumā izvērtēti trīs alternatīvi trašu izvietojuma varianti ar tiem paredzētajiem pieslēgumiem esošajām ielām, tiltiem, estakādēm un pārējiem infrastruktūras objektiem.
- automaģistrāles pamattrase ar pievedceļiem 3. variantā 80 % no tā kopējās platības virzās pa Rīgas attīstības plānā 2006.– 2018.g. iezīmētajām sarkanajām līnijām, 1. variantā - 64 %, 2. variantā – 61 %;
- automaģistrāles izbūve jebkuras alternatīvas variantā būtiski uzlabos satiksmes plūsmu un organizāciju pilsētā, novērsīs sastrēgumus Brīvības gatvē. Projektētie tehniskie risinājumi visos variantos paredzēti satiksmes drošības uzlabošanai, jo vietējā satiksme tiks organizēta blakus automaģistrālei, gājēju un velosipēdistu satiksme atdalīta no automaģistrāles pamattrases. Tādējādi automaģistrāles izbūve samazinās ceļu satiksmes negadījumu risku un līdz ar to avāriju radīto ietekmi uz vidi un cilvēku veselību;
- pozitīvi vērtējama satiksmes organizācijas uzlabojuma ietekme uz enerģētisko resursu (degvielas) izmantošanu;
- plānotā Brīvības ielas dubliera trases apkārtnē – uz ziemeļiem, ziemeļaustrumiem no tās pie Ķīšezera atrodas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājama dabas teritorija – dabas liegums „Jaunciems”,

taču trase tieši to neskar un netiek prognozēta tieša ietekme uz teritorijas ekosistēmām, aizsargājamo augu un dzīvnieku sugām, ja tiek veikti nepieciešamie ietekmi samazinošie pasākumi;

- ārpus dabas lieguma visos variantos dažu hektāru platībā tiks vairāk vai mazāk sadalīta un daļēji iznīcināta mēreni mitro pļavu un eitrofo augsto lakstaugu audžu biotopu teritorija. Ziņojumā izvērtēts, ka zaudējumi videi Latvijas apstākļos nav uzskatāmi par nozīmīgiem, jo valstī šie biotopi aizņem ļoti lielas platības un minētais biotops un līdz ar to tam raksturīgais sugu, taņī skaitā aizsargājamo sugu komplekss ir plaši pārstāvēts un paredzētā darbība neietekmēs šī biotopa labvēlīgas saglabāšanas statusu Latvijā. Izbūvējot automaģistrāli vismazāk biotopa teritorijas tiktu iznīcinātas 1.varianta izbūves gadījumā - aptuveni 1,28 ha, 2. variantā gadījumā 1,39 ha, bet visvairāk 3.varianta gadījumā – 2 ha, taču 1. un 2. variantā ir lielākas atdalīto teritoriju platības. Iznīcinātā biotopa teritorijas daļa nav uzskatāma par būtisku aizsardzībai valsts mērogā un nodarītais kaitējums ir samērojams ar valsts nozīmes autoceļa izbūves vajadzību un satiksmes drošības uzlabošanu.
- izbūvējot 2.trases variantu, tiktu iznīcināta Rīgas pilsētas nozīmes bioloģiskai daudzveidībai nozīmīga teritorija - Pakalniešu muižas parks, kurā mīt trīs retas, aizsargājamas kukaiņu sugas: Latvijā un Eiropas Savienībā aizsargājamais lapkoku praulgrauzis *Osmoderma eremite*, Latvijā īpaši aizsargājamā marmora rožvabole *Liocola marmorata* un spožā skudra *Lasius falginosus*. Ziņojumā norādīts, ka ņemot vērā, ka lapkoku praulgrauzis ir izplatīts arī Rīgas teritorijā un plānotās darbības apkārtnē - potenciālo mikroliegumu teritorijās Kokneses prospektā un Saulesdārzā un tā kā pati parka teritorija ir neliela un saistīta tikai ar Pakalniešu ielas apstādījumiem, tā neveido iepriekš minētajām īpaši aizsargājamām kukaiņu sugām nozīmīgus biotopus, tad pēc ekspertu vērtējuma šobrīd teritorijai nav jāierosina mikrolieguma statusa noteikšana. Vienlaicīgi norādīts, ka Rīgas bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai ir svarīgi neiznīcināt šī parka stādījumu vecos, lielos un dobumainos kokus, jo pilsētas mērogā tā ir kukaiņu daudzveidības nodrošināšanai nozīmīga teritorija
- plānotā automaģistrāles apkārtnē ir apzinātas esošās dabas vērtības, nav konstatēta un netiek prognozēta negatīva ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un to izveides mērķiem, ievērojot un maksimāli saglabājot hidroloģiskos apstākļus, kā arī paredzot prettrokšņu pasākumus; noslēguma ziņojumā ir paredzēti pasākumi apsekoto teritoriju dabas vērtību aizsardzībai, kas detalizējami turpmākā projektēšanā, līdz ar to ir iespējams nodrošināt nepieciešamo aizsardzības režīmu būtiskajām īpaši aizsargājamām dabas vērtībām trases apkārtnē;
- trases izbūve saistīta ar salīdzinoši sarežģītiem inženiertehniskajiem risinājumiem, gan saistībā ar vājas nestspējas gruntīm, gan atrašanos daļēji aplūstošā teritorijā, gan nepieciešamību neietekmēt tuvumā esošās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - dabas lieguma „Jaunciems” hidroloģisko režīmu;
- Brīvības ielas dubliera trase šķērsos 1% un 10% plūdu riska zonā esošas teritorijas, tāpēc katram konkrētam meliorācijas grāvju šķērsojumam jāparedz maksimālajam caurplūdamam atbilstošu diametru cauruļvadu izvēle un izbūve, novietojums un dziļums lietus notekūdeņu savākšanai un novadīšanai no



autoceļa; tam piegulošajām teritorijām nepieciešams atjaunot skartās meliorācijas sistēmas un ierīkot jaunus grāvjus un caurtekas, lai novērstu beznoteces teritoriju izveidošanos, kā arī veikt pasākumus, lai nepieļautu trases pārplūšanu. Atbilstoši "Aizsargjoslu likuma" 2008.gada 6.marta grozījumiem, applūstošajās teritorijās ir pieļaujama transporta būvju būvniecība, uzberot teritoriju paredzētās būvniecības īstenošanai;

- sevišķa uzmanība pievēršama iespējamā tuneļa izbūves inženiertehniskajiem risinājumiem, lai nepieļautu tā applūšanu un nodrošinātu gaisa kvalitāti;
- 1.variants posmā no Ezermalas ielas līdz Jaunciema gatvei projektēts estakādē un tādēļ neizmainīs esošos virszemes noteces apstākļus. 2. un 3. variantā trase projektēta uzbūrumā un posmā starp Juglas upi un Jaunciema gatvi šķērso dārziņu sabiedrību "Energija", sadalot to divās daļās ar automaģistrāles uzbūrumu. Automaģistrāles izbūve ietekmēs esošo ūdens noteču sistēmu, kā rezultātā minētajai teritorijai tiks izmainīts hidroloģiskais režīms un tā atjaunošanai vai saglabāšanai būs jāveic piegulošās teritorijas drenāža;
- paredzēta pilnīga lietus un sniega kušanas notekūdeņu savākšana un attīrīšana pirms ūdens novadīšanas virszemes ūdensobjektos;
- plānotās darbības teritorijai raksturīgs augsts gruntsūdens līmenis un vāji noteces apstākļi, automaģistrāles izbūve ietekmēs gruntsūdens hidroģeoloģisko režīmu automaģistrālei piegulošajā teritorijā, līdz ar to visos trases variantos ir jānodrošina nepieciešamie piegulošo vai ietekmēto teritoriju drenāžas apstākļi. Netiek prognozēts, ka automaģistrāles izbūve ietekmēs pazemes ūdeņu plūsmas un ūdensapgādi, taču ņemot vērā arī infrastruktūras objektu izbūvi, salīdzinoši lielos zemes darbus un skartās platības, kā arī būvniecības rezultātā iespējamās izmaiņas virszemes notecē, tehniskā projekta stadijā jāparedz risinājumi, kas nepieciešamības gadījumā nodrošinātu pieslēgšanos centrālajai ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmai teritorijām, kurām tas nepieciešams;
- automaģistrāles būvniecības un ekspluatācijas laikā var izpausties teritorijas pārpurvošanās procesu aktivizācija, taču nodrošinot esošās melioratīvās sistēmas saglabāšanu un papildināšanu trases skartajā un ietekmētajā teritorijā, tās ietekme nebūs būtiska;
- tilta par Juglas upi un kanāla būvniecības laikā varētu tik traucēts saldūdens zivju nārsts un ceļotājzivju nārsta migrāciju pa Juglas upi un kanālu, tādēļ jāņem vērā sākotnējā zivsaimnieciskajā ekspertīzē ieteiktie risinājumi;
- automaģistrāles 1. variantā izbūves gadījumā ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu piesārņojuma izolāciju pelnu nosēdlaukos estakādes balstu izbūves laikā. 1. un 3. variantā paredzēta pelnu lauku teritorijas pārklāšana ar hidroizolācijas materiālu, lai novērstu iespējamo piesārņojuma infiltrāciju no pelnu laukiem. 2. variantā trase neskar Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaukus;
- automaģistrāle pēc tās izbūves kļūs dominējošā ainavā;
- Brīvības ielas dubliera visi trīs varianti tā sākumposmā šķērso 2.Meža kapu aizsargjoslu, bet 2. variantā Jauno ebreju kapu aizsargjoslu;
- gaisa piesārņojums visos alternatīvajos variantos paaugstināsies jaunbūvējamās automaģistrāles rajonā, savukārt samazināsies Brīvības ielas rajonā. Pieņemot, ka Latvijas transporta līdzekļu vecuma sastāvs tuvināsies Eiropas rietumu daļas rādītājiem, gaisa piesārņojuma normatīvi netiks pārsniegti. Ņemot vērā, ka gaisa aizsardzības prasību nodrošināšana, it sevišķi NO<sub>2</sub> un PM<sub>10</sub> ir ļoti

nozīmīga Rīgas pilsētā un jau šobrīd šī problēma ir aktuāla, turpmākajā projekta izstrādes stadijā jāparedz secīgi un savstarpēji laikā saistīti risinājumi turpmākajai Ziemeļu koridora attīstībai saistībā ar izvēlēto risinājumu un saiknei ar Austrumu maģistrāli.

- Ķīšezera ielā projektētajā tunelī paredzēts ierīkot gaisa attīrīšanas ierīces. 3.variantā - tuneļa izbūve un pa ventilācijas sistēmām izplūstošo gāzu attīrīšana būtiski samazinātu gaisa piesārņojumu, ko radītu Brīvības ielas dubliera izbūvēšana Vairoga ielas pārvada un Ķīšezera ielas rajonā. Arī 1. vai 2.alternatīvā trases varianta realizācijas gadījumā ir iespējams izbūvēt trasi Ķīšezera ielā tunelī ar iespēju veikt gaisa attīrīšanu no piesārņojuma, kas samazinātu gaisa piesārņojumu Vairoga ielas pārvada un Ķīšezera ielas rajonā;
- paredzēta gaisa kvalitātes monitoringa stacijas uzstādīšanai Vairoga ielas rajonā pie krustojuma ar jauno maģistrāli; monitoringa rezultāti izmantojami turpmāku papildus pasākumu realizācijai, ja tādi būs nepieciešami konkrētajā teritorijā vai kontekstā ar Rīgas centra atslogošanu no satiksmes;
- neparedzot prettrokšņa pasākumus jebkurā no automaģistrāles variantiem, tiktu pārsniegtas trokšņa pieļaujamās robežvērtības, tādēļ ir obligāti nepieciešami prettrokšņa pasākumi. Vairoga ielas rajonā trokšņa līmenis būtiski tiks samazināts 3. variantā, ievadot automaģistrāli tunelī. Savukārt 1. variantā, salīdzinot ar automaģistrāles 2. un 3.variantu, ir mazāka satiksmes plūsmas radītā trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem Makšķernieku ciemā, bet 2. variantā, salīdzinot ar pārējiem variantiem, - mazāka ietekme uz iedzīvotājiem Ezermalas ielā, jo trase ir atvērta no šīs ielas. Paredzot un ieviešot prettrokšņa pasākumus (prettrokšņa sienas, troksni samazinošs asfalta segums, pakešu logi ēku fasādēs, kas vērsti pret automaģistrāli, apstādījumi) trokšņa ietekmi ir iespējams minimizēt, kā rezultātā ēkās, kas atrodas automaģistrāles tiešā tuvumā, trokšņa līmenis nepārsniegs valstī noteiktos normatīvus;
- lai samazinātu trokšņa un vibrācijas ietekmi, ziņojumā kā viens no iespējamiem risinājumiem piedāvāts autoceļa segums ar troksni slāpējošu asfalta segumu;
- paredzēta 4 līdz 6 metrus augstas prettrokšņa sienas uzstādīšana visā trases garumā (visos alternatīvajos variantos), izvēloties esošajai un plānotajai apbūvei piemērotākos prettrokšņa sienu risinājumus;
- paredzēts apstādījumu izveidošanas un labiekārtošanas projekts;
- neviens no automaģistrāles izbūves variantiem būtiski neietekmēs augsnes kvalitāti trases apkārtnē, arī Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaukos, ja būvdarbu laikā tiks ievērotas visas vides aizsardzības prasības;
- skolas ēkai Gaujas ielā 23 (valsts aizsardzības Nr.6695) noteiktā 50m aizsargzona robežojas ar plānoto automaģistrāli, bet 50m aizsargzona ūdenstornim Gaujas ielā 21 (valsts aizsardzības Nr.6694) daļēji (apmēram 20m platumā) izvietojas esošo ielu - Gaujas ielas un Čiekurkalna 1.līnijas teritorijās;
- izbūvējot automaģistrāli, kopējais nojaucamo ēku skaits 1. trases variantā ir 269 ēkas, 2. trases variantā - 222 ēkas, bet 3. trases variantā – 173 ēkas, no tām 1. variantā 184 dārza nojumes un 12 dzīvojamās mājas, 2. variantā 118 dārza nojumes, 31 apdzīvota dārza māja un 7 dzīvojamās mājas, bet 3. variantā 126 dārza nojumes un 8 dzīvojamās mājas. Tai skaitā no dzīvojamajām mājām 1. un 3. variantā ir paredzēts nojaukt vienu divpadsmit stāvu māju, 1. un 2. variantā vienu piecstāvu māju, 1. variantā vienu četrstāvu māju, kā arī divas

līdz četras vienkāršas un četras līdz piecas divkāršas mājas visos trases variantos, kas prasīs to iedzīvotājiem nodrošināt atbilstošu risinājumu dzīvesvietas kompensēšanai.

- projekta ietvaros paredzēta estakāžu, satiksmes pārvadu, tiltu, tuneļu un caurteku izbūve, kā arī inženiertehnisko komunikāciju pārcelšana, pārbūve vai izbūve no jauna. Salīdzinot automaģistrāles alternatīvos variantus, visos variantos būs jāpārbūvē vai jāpārceļ esošie inženiertehniskie tīkli Gaujas, Ķīšezera, Ezermalas, Viskaļu, Mārkalnes un Kanāla ielā. Realizējot otro trases variantu, papildus būtu jāpārbūvē 330kV gaisvadu augstsprieguma elektrības līnija.

Apkopojot izvērtējuma rezultātus visi trīs piedāvātie Brīvības ielas dubliera varianti ziņojumā ir izvērtēti ietekmes uz vidi aspektā (satiksmes organizācija un atbilstība Rīgas attīstības plānam, dabas apstākļi, ietekme uz vides kvalitāti un dabas apstākļiem, ietekme uz bioloģisko daudzveidību un ainavu, ietekme uz sabiedrību), detalizējot katru no vērtēšanā izmantotajiem kritērijiem šajās sadaļās un veicot atbilstošu salīdzinājumu. Analīzes rezultātā iegūtie secinājumi neuzrāda ļoti ievērojamas atšķirības alternatīvu salīdzinājumā kopumā, taču vairāku nozīmīgu aspektu dēļ viennozīmīgi negatīvākais vērtējums ir otrajai alternatīvai, savukārt trešais alternatīvais variants ir salīdzinoši vispiemērotākais vides apstākļu ziņā. Lai arī katram no variantiem ir gan zināmas priekšrocības, gan trūkumi, taču 1. un 3. varianta izbūves gadījumā ietekme uz Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritoriju – dabas liegumā “Jaunciems” ir mazāka, bet 2. varianta gadījuma lielāka, jo šis variants izvietojas tam vistuvāk, kā arī šī varianta izbūves gadījumā ir paredzēts iznīcināt Pakalniešu parku. Sabiedriskās aptaujas rezultāti liecina, ka iedzīvotāji un arī pašvaldību institūcijas vairāk atbalsta 1. un 3. variantu realizāciju. Katram no variantiem to izbūves rezultātā ir gan pozitīvās, gan negatīvās ietekmes, kas detalizēti raksturotas ziņojumā, jo jebkurš ievērojams infrastruktūras attīstības projekts rada zināmas neērtības pieguļošajās teritorijās, lai risinātu kādu sabiedrībai kopumā nozīmīgu uzdevumu. Jebkura variantu izbūves gadījumā būs ievērojamā mērā jāpārkārto esošās satiksmes plūsmas izbūvētajās teritorijās un tiks izmainīti pieguļošo teritoriju izmantošanas nosacījumi. Lai iespējamie risinājumi maksimāli ietvertu gan satiksmes dalībnieku, gan zemes īpašnieku un iedzīvotāju intereses, tehniskajā projektā pēc izvēlēta variantu akceptēšanas detalizējami nepieciešamie konkrētie projekta risinājumi, lai gan nodrošinātu nepieciešamos satiksmes drošības risinājumus, gan izpildītu spēkā esošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un iespējami optimālu pieguļošo īpašumu sasniedzamību un saikni ar esošajām ielām, kas ievērojami atšķiras atkarībā no izvēlēta variantu. Vismazāk esošo satiksmi ietekmē pirmais variants, jo tas izvietots estakādē un trešais variants, jo daļa no tā paredzēta tuneļa variantā. Trešais variants ir ievērojamā mērā visizdevīgākais arī tādēļ, ka tam ir nepieciešamas vismazākās izmaiņas teritorijas plānojumā un tā realizācijai jānojauc vismazāk ēkas, savukārt tuneļa izbūve ļautu atrisināt gan gaisa piesārņojuma samazināšanu, gan novērstu trokšņu problēmu Ezermalas un Ķīšezera ielas rajonā, turklāt šis variants, lai arī ir nedaudz garāks kā citi, ir ar vismazāko potenciālo ietekmi uz vidi un atrodas vistālāk no Jaunciema dabas lieguma teritorijas, turklāt arī atbilstoši veiktajiem aprēķiniem ir vislētākais. 2. variants ir visīsākais, taču vides aspektā visnelabvēlīgākais, turklāt šajā variantā jāveic visvairāk zemes īpašumu atsavināšanu. Šī variantu realizācijas rezultātā tiktu iznīcinātas Pakalniešu muižas parkā konstatētas aizsargājamo kukaiņu lapkoku

praulgrauža *Osmoderma eremita*, kurš iekļauts Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstā, marmora rožvaboles *Liocola marmorata* un spožās skudras *Lasius falginosus* dzīvotnes, kā arī tiek prognozēta vislielākā ietekme uz skartajiem zemes īpašumiem iedzīvotājiem, un tas izvietots vistuvāk dabas lieguma „Jaunciems” teritorijai. Savukārt 1. variants, lai gan plānots estakādes veidā, tādējādi vismazāk ietekmējot hidroloģisko apstākļu izmaiņas, tomēr visvairāk izvietots applūstošajās teritorijās, visvairāk ietekmē ainavu, un papildus šķērso potenciāli piesārņotu vietu Juglas upes kreisajā krastā, turklāt ir vairāk nekā divreiz dārgāks par abiem pārējiem variantiem.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija**

- **[Informācija dzēsta]**

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

Informatīvie materiāli par autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības bija pieejami: Rātsnamā, Rātslaukumā 1, Rīgā; Rīgas pilsētas attīstības departamenta Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriedē klātienē notika 2006.gada 15.martā Rātsnamā, Rātslaukumā 1, Rīgā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Rātsnamā piedalījās 59 interesenti. Rīgas pilsētas attīstības departamenta pārstāvis interesentiem sniedza informāciju par plānoto darbību, par respondentu atsauksmēs izteiktajiem priekšlikumiem un uzklaušja sanāksmes dalībnieku viedokļus un ierosinājumus. Sanāksmes dalībnieki interesējās par iespējamiem alternatīvajiem variantiem, to izvietojumu, vai ir iespējamās trases korekcijas iespējas, vai manīsies zemes izmantošanas mērķis un nodoklis par zemi, pauda satraukumu par iespējamo gaisa piesārņojumu, kā arī norādīja, ka autoceļa būvniecības rezultātā būs jāizcērt koki un autoceļš virzīsies pa applūstošajām teritorijām.

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

##### **[Informācija dzēsta]**

Pamatojoties uz Rīgas pilsētas attīstības departamenta pieteikumu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2006.gada 24.aprīlī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam automaģistrāles (Brīvības ielas dubliera) būvniecībai no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai, pievienojot tai Vides pārraudzības valsts birojā saņemtās atsauksmes un priekšlikumus.

Automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja Rīgas ilgtspējīgas attīstības centrs „Agenda 21” un 2007.gada 13.novembrī to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums par paredzēto darbību

sabiedrībai bija pieejams: Rīgas domē Rātslaukumā 1, Rīgas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā Rūpniecības ielā 21, Rīgas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā Brīvības gatvē 266, Garkalnes novada domē Brīvības gatvē 455, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē Rūpniecības ielā 23 un Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, Pilsētas attīstības departamenta Ziemeļu koridora attīstības birojā Elizabetes ielā 18 – 4, kā arī Rīgas domes Pilsētas Attīstības departamenta mājas lapā: <http://www.rdpad.lv/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2007.gada 27.novembrī Garkalnes novada domē, Brīvības gatvē 455, Rīgā; 2007.gada 28.novembrī Rīgas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā Rūpniecības ielā 21, Rīgā; 2007.gada 29.novembrī Rīgas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā Brīvības gatvē 266, Rīgā.

Garkalnes novada domē likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 21 interesents. Iedzīvotāji interesējās par turpmāko projektēšanas gaitu, par plānotā autoceļa parametriem un iespējamajiem trases risinājuma variantiem un pieslēgumiem, kā arī, cik īpašumus skars apļa izveide pie Berģu ielas un Jaunciema gatves. Sanāksmes dalībnieki interesējās arī par paredzētajiem gājēju/velosipēdistu celiņiem un citiem jautājumiem.

Rīgas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 22 interesenti. Iedzīvotāji interesējās par turpmāko projekta virzības gaitu, par plānotā autoceļa parametriem un iespējamajiem trases risinājuma variantiem un pieslēgumiem. Iedzīvotāji interesējās par gaisa piesārņojumu, kur būs izvietotas ventilācijas izplūdes no tuneļa, vai ir jau izlemts, kuru variantu būvēs. Iedzīvotāji pauda satraukumu arī par iespējamo ietekmi uz kokiem, vai tiks saglabāts esošais veloceliņš, kāda būs maksimālā satiksmes intensitāte, kā arī, vai tuneļa izbūve neradīs jaunus sastrēgumus.

Rīgas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 74 interesenti. Iedzīvotāji interesējās par turpmāko projekta virzības gaitu un automaģistrāles iespējamo izbūves laiku, par plānotā autoceļa parametriem un iespējamajiem trases risinājuma variantiem, pieslēgumiem un risinājumiem esošo īpašumu sasniedzamībai, kā arī par zemju atpirkšanu. Iedzīvotāji interesējās, kā visi trases varianti ietekmēs garāžas Kvēles ielā 1 un Kvēles ielā 2, kā arī Ezermalas ielas 2A iedzīvotāji pauda satraukumu, ka trases 1. un 2. variants iet pārāk tuvu šai ēkai un tās izbūve iznīcinās kokus, kā arī paaugstināsies trokšņu līmenis. Iedzīvotāji norādīja, ka pirmā trases varianta izbūves gadījumā kanāla šķērsojuma apkārtnē tiks skarti daudzi iedzīvotāji, un interesējās, kādi argumenti būtu nepieciešami, lai neizvēlētos trasi būvēt pāri Mākslinieku un Makšķernieku ciemam. Iedzīvotāji pauda satraukumu, ka automaģistrāle šķērso teritorijas, kuras ir applūstošas un atbilstoši Aizsargjoslu likumam nav apbūvējamas, un kā automaģistrāles būvniecība ietekmēs šīs teritorijas, kā arī par iespējamo trokšņa un vibrācijas līmeņa paaugstināšanos, un interesējās, kādi prettrokšņa un vibrācijas samazināšanas pasākumi tiek paredzēti. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai trašu novietojums vēl var būtiski mainīties, kā arī gribēja zināt, kurš pieņems lēmumu par automaģistrāles galīgo variantu.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

**[Informācija dzēsta]** Vides pārraudzības valsts birojs saņemtās iedzīvotāju vēstules saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecību apkopoja un 2008.gada 8.janvārī nosūtīja Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam. 2008.gada 22.janvārī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta sagatavoto pārskatu par automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, ņemot vērā sabiedrības ierosinājumus, priekšlikumus un ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2008.gada 31.janvārī izsniedza Atzinumu par automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot tam arī saņemto atsauksmju un iesnieguma kopijas. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, ekspertu, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2008.gada 17.jūnijā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā Rūpniecības ielā 21, Rīgā, Rīgas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā Brīvības gatvē 266, Rīgā, Garkalnes novada domē Brīvības gatvē 455, Rīgā, Rīgas rajona padomē, Lāčplēša ielā 24, Rīgā, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī interneta mājas lapās <http://www.rdpad.lv/> un [www.vidm.gov.lv/ivnvb](http://www.vidm.gov.lv/ivnvb).

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Rīgas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijas vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 1.variantam, Rīgas Ziemeļu rajona izpilddirekcijas vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 3.variantam, Rīgas rajona Garkalnes novada domes vēstuli, kurā norādīts, ka Garkalnes novada pašvaldībai 1.variants būtu vispieņemamākais. Garkalnes novada dome piekrīt dubliera būvniecībai ar nosacījumu, ka Brīvības ielas dubliera trases un perspektīvā Baltezers trases savienojuma vietā tiks nodrošināta trokšņu līmeņa samazināšana līdz vispārpieņemtajiem normatīviem, kā arī tiks veikti gājēju drošības pasākumi, ņemot vērā sabiedriskā transporta pieturu izvietojumu.

Automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas tika organizētas un noritēja saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sagatavošanas laikā veiktās sabiedriskā aptaujas

rezultātiem norādīts, ka kopumā gan pašvaldību, gan sabiedrības attieksme pret paredzēto darbību ir atbalstoša.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļauto informāciju Automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros laika posmā no 2007.gada aprīļa līdz 2007.gada jūlijam tika veikta iedzīvotāju, zemes īpašnieku un satiksmes dalībnieku aptauja, kurus automaģistrāles izveide skars vistiešāk. Iedzīvotāju aptauja tika veikta Brīvības gatvē, Čiekurkalnā, Ezermalas ielā, M.Ķempes ielā, Pakalniešu ielā, Makšķernieku ciemā, ģimenes dārziņu teritorijā un Bukultos, kopumā tika aptaujāti 724 respondenti. Ziņojumā norādīts, ka iedzīvotāju attieksmi ietekmē reālās dzīvesvietas atrašanās tuvāk vai tālāk no iezīmētajiem maršrutiem. Pirmā variantā maršrutu kopumā visvairāk atbalsta 26 % respondentu, galvenokārt, Čiekurkalna iedzīvotāji un Brīvības ielā un tās tuvumā dzīvojošie respondenti, savukārt vismazāk atbalstīts ir otrā variantā maršruts, to atbalstījuši tikai 15% respondentu, galvenokārt, Čiekurkalna iedzīvotāji. Trešā variantā maršrutam atbalstu kopumā pāda 30% respondentu, visvairāk Bābelīša ezera tuvumā dzīvojošie un Salamandras, Meiju ielas iedzīvotāji, kā arī Ezermalas-Gaujas ielu vidū, Makšķernieku ciema un Brīvības ielas rajonā dzīvojošie. Kopumā tika aptaujāti arī 30 zemes īpašnieki, no kuriem 12 respondentu atbalstīja Brīvības ielas dubliera būvniecību, 10 respondenti drīzāk atbalsta kā neatbalsta, bet 5 respondenti neatbalstīja kā galvenos argumentus minot to, ka trases izbūve piesārņos dabu, Ķīšezeru un ka neredz jēgu šādas trases būvniecībai. Neskatoties uz to, ka vairums zemes īpašnieku trases izbūvi atbalsta, liela daļa uzskata, ka, izvēloties jaunās automaģistrāles trasi, nav ņemtas vērā zemes īpašnieku intereses – šādu viedokli pāduši 14 respondenti. Viņuprāt ir sniegta nepietiekama informācija par iecerēto projektu, kā arī nav ņemtas vērā dabas aizsardzības un ekoloģijas prasības. Savukārt 7 zemes īpašnieki kopumā uzskata, ka, plānojot trasi, ir uzklaušītas viņu vēlmes un intereses.

Lai noskaidrotu ceļu satiksmes dalībnieku viedokli par jaunās automaģistrāles izbūvi, iespējamiem ieguvumiem un zaudējumiem, īstenojot šo projektu, tika organizēta to ceļu satiksmes dalībnieku aptauja, kuri patlaban pārvietošanās nolūkos izmanto Brīvības ielu. Intervijas ar ceļu satiksmes dalībniekiem tika organizētas benzīna uzpildes staciju un lielveikalu tuvumā Brīvības ielas posmā no Vairoga ielas līdz Juglas krastmalai. Aptaujas metode – tiešā intervija. Izvērtējot alternatīvos maršrutus, lielākā daļa (29%) satiksmes dalībnieku atzina, ka visi ir pieņemami. No piedāvātajiem variantiem 23% par labāko atzinuši trešā variantā maršrutu, bet 22% - pirmā variantā maršrutu, otrā variantā maršrutu izvēlējušies 13%. Neliela daļa – 3% atzinuši, ka neviens no piedāvātajiem maršrutiem nav pieņemams, bet 10% respondentu bija grūti izdarīt izvēli.

Kopumā izvērtējot sabiedriskās apspriešanas rezultātus un institūciju izteikto viedokļus secināms, ka otro variantā izbūvi neatbalsta neviena institūcija un tai arī ir vismazākais sabiedrības atbalsts. Savukārt vislielākais atbalsts no sabiedrības ir trešajam alternatīvajam variantam, to atbalsta arī Ziemeļu rajona izpilddirekcija un Rīgas domes Vides departaments, savukārt pirmo variantu par piemērotāko uzskata Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcija un Garkalnes novada dome.

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

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Rīgas domē, Garkalnes novada domē un Rīgas rajona padomē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājās spēkā tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kādā noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 “Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība”.

- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar atbilstošajām pašvaldībām jānodrošina akceptētā automaģistrāles varianta no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) un tā ekspluatācijas aizsargjoslu (sarkano līniju) iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežu iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Ņemot vērā, ka dažādas pašvaldību institūcijas uzskata par piemērotāku gan 1., gan 3. variantu, bet vides aspektā vispiemērotākā ir 3. varianta realizācija, lai gan arī 1. variantam ir atsevišķas priekšrocības, tai skaitā tas vismazāk ietekmētu hidroloģisko apstākļu izmaiņas Ķīsezera piekrastē ekspluatācijas laikā, Birojs uzskata, ka būtu iespējamas atsevišķu 1. un 3. varianta tehnisko risinājumu kombinācijas atsevišķos posmos, ja to akceptē paredzētās darbības ierosinātājs.
- Pirms nepieciešamo būvdarbu uzsākšanas jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi, nodrošinot šo infrastruktūras objektu nepārtrauktu funkcionēšanu, it sevišķi pievēršot uzmanību gāzes nepārtrauktas piegādes nepieciešamībai TEC -1 un patērētājiem, kā arī elektrības, ūdensapgādes un siltumapgādes nodrošināšanas jautājumiem un savlaicīgai nepieciešamo komunikāciju pārvietošanai un pārbūvei.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš Brīvības ielas dubliera integrācijai esošo ielu tīklā, kā arī vietējo brauktuvi un pieslēgumu risinājumu detalizācijai, optimizācijai un nodrošināšanai, izvērtējot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības, ekspertu un institūciju izteiktos viedokļus.
- Jāizstrādā zemju un īpašumu atpirkšanas un konsolidācijas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība, ja tas tiek ietekmēts ar automaģistrāles vai ar to saistīto infrastruktūras objektu izbūvi, vai, ja tas nav iespējams, atbilstoši izstrādājami un realizējami nepieciešamie kompensācijas pasākumi.
- Ņemot vērā, ka Brīvības ielas dublieris virzās salīdzinoši nelielā attālumā no īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - dabas lieguma „Jaunciems” un šķērso pļavu biotopus, teritorijas sagatavošanas un galveno būvdarbu veikšanas termiņi šajās teritorijās jāplāno ārpus putnu ligzdošanas sezonas, kā arī darbus plānojot tikai trasei paredzētajā vietā, neskarot dabas liegumu un negatīvi neietekmējot pārējo piegulošo pļavu teritoriju. Paralēli risināmi jautājumi par šo teritoriju apsaimniekošanu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai ar šo teritoriju apsaimniekotājiem.



- Juglas upes un kanāla šķērsojumu konstruktīvajam risinājumam jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Upju šķērsošanas konstruktīvajā risinājumā iespēju robežās jā saglabā upju dabīgā ieleja, gultni nedrīkst sašaurināt, tilta gabarītiem jāatbilst Upju kuģniecības prasībām, būvdarbu laikā maksimāli jāizvairās no ūdensteču piesārņojuma ar naftas produktiem un suspendētajām vielām.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejnecības 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. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.188 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jā saskaņo Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Plānotie būvdarbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļa aizsargjoslā huntās apkārtnē, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā, slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi.
- Ir jāparedz atbilstoši risinājumi, kā novadīt lietus un sniega kušanas ūdeņu novadīšanu no automaģistrāles, tai skaitā novēršot lietusūdeņu noteci tunelī, savācot arī lietusūdeņus no tiltiem un estakādēm uz paredzētajām attīrīšanas iekārtām, lai iespējamais piesārņojums nenonāktu tuvumā esošajās ūdenstecēs un netiktu novadīts dabas liegumā. Jāparedz lietus un sniega kušanas notekūdeņu savākšana un ziņojumā plānotā atbilstošā attīrīšana, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteiktās prasības Ķīšezera ūdens kvalitātes nodrošināšanai. Notekūdeņus Ķīšezērā nedrīkst novadīt tieši ezera līcī vai piekrastes zonā, bet tie ir jānovada pa izvadu, tā, lai nodrošinātu novadīto notekūdeņu sajaukšanos ar ezera ūdens masu.
- Šmerļupītē novadāmo notekūdeņu apjomiem, ja tādi tiek plānoti arī turpmāk, jānodrošina attīrīšana, kā arī nedrīkst tikt pieļauta upītes caurplūduma samazināšanās.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos, vienlaikus nav pieļaujamas nozīmīgas ūdens režīma izmaiņas apvedceļam piegulošajās teritorijās dabas liegumā un tā tuvumā.
- Pirms būvdarbu veikšanas Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlauku šķērsošanai (1. un 3.variants), to laikā un autoceļa ekspluatācijas laikā ir jāveic gruntsūdeņu kvalitātes monitorings. Realizējot projektu, sadarbībā ar VAS "Latvenergo", RD Vides departamentu un Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi, ir jāizvērtē jaunu

monitoringa urbumu ierīkošanas nepieciešamība, jāizstrādā vai jāpapildina monitoringa darba programma. Darbu veikšana TEC -1 pelnu laukos vai to norobežojošajā teritorijā veicama tādējādi, lai neradītu pastiprinātu atkārtotu piesārņojumu, nosedzot ar hidroizolējošu slāni vai izņemot pelnu slāni plānotās trases vai tās pamatu vietās atkarībā no izvēlētajām alternatīvām, lai nodrošinātu nepieciešamo trases stabilitāti un būtiski nepalielinātu piesārņojuma izskalošanās iespējas no piegulošās teritorijas.

- Atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti" noteiktajam, ja izvēlētais trases variants šķērso piesārņotas teritorijas, kurās piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz C robežlielumu, ir jāveic teritorijas sanāciju saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu".
- Veicot teritoriju inženiertehnisko sagatavošanu, izņemot vājās gruntis un veicot rakšanas darbus vai gruntsūdens atsūkņēšanu, jāizvērtē konkrēto piegulošo saglabājamo ēku un infrastruktūras objektu stabilitātes nodrošināšanas iespējamība un risinājumi, it sevišķi saistībā ar tuneļa izbūvi, paredzot konkrētos nepieciešamos darbu veikšanas paņēmienus un risinājumus.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajai Brīvības ielas dubliera trasei jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās teritorijas 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.
- Ņemot vērā gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultātus Brīvības ielas dubliera ekspluatācijas laikā, atkarībā no satiksmes intensitātes, prognozētā automašīnu parka vecuma un sastāva, gaisa piesārņojuma robežvērtības NO<sub>2</sub> trasei tuvākajā teritorijā maksimālajā variantā varētu tikt vai nu sasniegtas un vietām pārsniegtas (1.scenārijs) vai sasniegtas vai arī būt tuvu robežvērtībām (2.scenārijs), līdz ar to ir jāparedz un jāveic gaisa kvalitātes monitorings un plānotā gaisa piesārņojuma attīrīšana no tuneļa palīdzētu nozīmīgi samazināt kopējo piesārņojuma apjomu, ko varētu mazināt arī sastrēgumu likvidēšana lielākajos krustojumos. Turpmākajā projektēšanā jādetalizē iespējamie papildus pasākumi satiksmes plūsmas vienmērīgai organizēšanai un gaisa piesārņojuma izplatības ierobežošanai pie krustojumiem, lai nodrošinātu spēkā esošo normatīvo aktu prasību ievērošanu, ja ar piedāvātajiem risinājumiem vien neizdotos sasniegt atbilstošos normatīvus.
- Lai samazinātu iespējamo ietekmi, ko radīs satiksmes izmaiņas būvniecības darbu laikā, jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns Brīvības ielas dubliera izbūves laikā, nodrošinot esošo īpašumu sasniedzamību.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajam autoceļa trases variantam jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai būvdarbu vai ekspluatācijas laikā dzīvojamo ēku un kultūrvēsturisko pieminekļu tuvumā.

- Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 “Meža zemes transformācijas noteikumi” noteiktajam.
- Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī dabas lieguma „Jaunciems” teritorijas un mitro pļavu un eitrofo augsto lakstaugu audžu kompleksa Juglas labajā krastā teritorijā, kas robežojas ar dabas liegumu.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam Brīvības ielas dubliera trases variantam, kā arī jāsaskaņo gaisa piesārņojuma, gruntsūdens, virszemes ūdens (notekūdeņu iepludināšanas vietās) monitoringa parametri un vietas un vides stāvokļa drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļš šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus - būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.
- Turpmākā Ziemeļu koridora attīstība un transporta attīstības risinājumi no un uz plānoto automaģistrāli risināmi kontekstā ar Brīvības ielas dubliera izbūves termiņiem un izvēlēto risinājumu, savlaicīgi plānojot un realizējot nepieciešamos saistītos risinājumus transporta plūsmas tālākai novadīšanai.

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

Nemot vērā iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam 3. piedāvātā alternatīvā varianta automaģistrāles no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dubliera) būvniecības projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, kā rezerves variantu pieļaujot arī 1. varianta realizāciju.

Vides pārraudzības valsts birojs uzskata par ietekmes uz vidi aspektā visnepiemērotāko un līdz ar to 2. alternatīvā varianta automaģistrāles posma būvniecību, kura realizācijas rezultātā tiktu visvairāk ietekmētas bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas teritorijas, kā arī tiek prognozēta vislielākā ietekme uz skartajiem zemes īpašumiem un tas izvietots vistuvāk dabas lieguma „Jaunciems” teritorijai.

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

Direktora p.i.

A. Lukšēvics

2008.gada 30.jūlijā.