

Rīgā

**Atzinums Nr. 2**  
**par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu**  
**automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas**  
**ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms)**

Derīgs līdz 2014.gada 17.janvārim.

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

**Noslēguma ziņojuma izstrādātājs** – SIA “Eiropprojekts”, reģistrācijas Nr.40003493684, adrese: Eksporta ielā 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2010.gada 23.septembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš, Salaspils – Babīte) un A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms - un 2011.gada 4.janvārī iesniegto papildus informāciju, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma ”Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** – automaģistrāles būvniecība posmā no autoceļa A5 un A10 krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms).
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – automaģistrāles posms šķērso Rīgas pilsētas, Babītes novada un Jūrmalas pilsētas teritorijas.
- 3. Īss paredzētās darbības raksturojums.**

Ietekmes uz vidi novērtējums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 un A10 krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) tika uzsākts 2007.gada 4.jūlijā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2007.gada 25.jūnija iesniegumu Nr.1-DA-07-4048-nd, pieņēma lēmumu Nr.319 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.punktu.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms). Atbilstoši ziņojumā norādītajam Rīgas Ziemeļu transporta koridors tiek plānots kā lielas caurlaidības ātrsatiksmes autoceļš, kas šķērsos Rīgas pilsētu austrumu – rietumu virzienā, apejot pilsētas vēsturisko centru tā ziemeļu pusē.

Austrumos tas pie Berģiem pievienosies valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Vecclaicene), bet rietumos – pie autoceļa A10 (Rīga – Ventspils). Rīgas Ziemeļu transporta koridora būvniecība ir sadalīta četros posmos. 1.posms – Brīvības ielas dublieris – no A2 pie Berģiem līdz Gustava Zemgala gatvei (Austrumu maģistrāle). 2.posms – no Gustava Zemgala gatves līdz Daugavgrīvas ielai, ietverot krustojumu ar to. Savukārt izvērtējamais Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posms, kura garums 5,4 līdz 5,9 km, izvietots nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas (aptuveni 500 m pirms plānotā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma) līdz Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežai, Rīgas pilsētas Pārdaugavas daļā, un 4.posms, kura garums aptuveni 8,5 km, ir no Rīgas pilsētas administratīvās robežas pilsētas rietumos līdz autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) krustojumam ar autoceļu A10 (Rīga – Ventspils) un tālāk – līdz A10 ceļumezglam pie Priedaines. 4.posms šķērso Babītes novada un Jūrmalas pilsētas teritorijas. Kopumā Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūve radītu jaunu valsts nozīmes transporta tranzītkoridoru cauri Rīgai un jaunu Daugavas šķērsojumu, radītu ātru un ērtu piekļuvi Rīgas brīvostai, novirzot kravu transportu no Rīgas centra. Jaunās automaģistrāles izbūve samazinātu satiksmes sastrēgumus un nodrošinātu alternatīvu maršrutu sastrēgumu vai negadījumu traucējumu gadījumos kādā no esošajiem maršrutiem.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā tiek izvērtēti četri iespējamie Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trases novietojuma varianti (1., 2., 2a. un 3.), kas saskaņā ar ziņojumā norādīto ir principiāli koriģēti un precizēti, salīdzinot ar 2007.gadā projekta priekšizpēti stadijā vērtētajiem variantiem.

Trases 1.varianta kopgarums ir aptuveni 14 km. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4.posma sākums ir autoceļa A10 ceļumezglā pie Priedaines, Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā, autoceļa A10 19,0.km (pikets 190+30). Piketāža autoceļa A5 (38,2.km) un A10 (15,4.km) asu krustpunktā pie Babītes tiek sākta no nulles (pikets 0+00). Nosacītā 4. un 3.posma robeža tiek pieņemta piketā 48+57. Trases 1.varianta beigas ir paredzētas piketā 102+34 Rīgas pilsētas teritorijā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam ceļumezglā izveidi pie Priedaines paredzēts realizēt projekta "Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcija" ietvaros. Tālāk trasi aptuveni 3,7 km paredzēts virzīt pa esošo autoceļu A10 līdz ceļumezglam ar A5 pie Babītes (pikets 0+00) autoceļa A5 38,5.km un A10 15,4.km. Projekta ietvaros nav paredzēts veikt esošā A10 posma rekonstrukciju vai pasākumus tā tehniskā stāvokļa uzlabošanai. Šajā posmā autoceļš A10 ir paredzēts kā vispārējās lietošanas autoceļš. Tuvākajā nākotnē A10 17,23.km ir paredzēts veidot jaunu ceļumezglu perspektīvā biznesa, tirdzniecības un dzīvojamā centra Babītes novada

teritorijā pieslēgumam. A5 un A10 ceļumezglu paredzēts pārbūvēt pilnas āboliņlapas veidā (arī 2. un 2a.variantā). Tālāk dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums šķērsošanai esošā pārvada vietā tiek plānots izbūvēt divus atdalītus satiksmes pārvadus – katram braukšanas virzienam savu. Paralēli dzelzceļam paredzēts izbūvēt divus vietējos ceļus (ielas) ar NP 12,75, paredzot 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu, bet neparedzot to pieslēgumus Rīgas Ziemeļu transporta koridora pamattrasei. Pēc dzelzceļa šķērsojuma trase tiek virzīta uz Saulīšciema pusi caur mežu un pāri pļavai, nost no esošā A5, paredzot ar A5 divlīmeņu ceļumezglu. Šim ceļumezglam ir izstrādātas divas shēmas: A shēmas gadījumā tas ir kreisais trompetveida ceļumezglis, bet B shēmā - labais. Ziņojumā norādīts, ka no dominējošo satiksmes plūsmu virzienu un

satiksmes drošības aspekta labāks ir A shēmas variants, bet tas neiekļaujas sarkano līniju platībā. Savukārt B shēmas variants iekļaujas sarkano līniju platībā, tas labāks izmaksu ziņā, vairāk atbilst teritoriju plānojumam un labāks attāluma starp ceļumezgliem aspektā. Konsultanti iesaka izvēlēties ceļumezgli A shēmu. Piketā 17+25 trase šķērso Hapaka grāvja jauno gultni. Hapaka grāvim aptuveni 2,1 km garā posmā paredzēts izveidot jaunu gultni, bet tālāk Hapaka grāvis tecētu pa esošo gultni. Ņemot vērā, ka, lai novērstu plūdu risku, Hapaka grāvim piegulošajās teritorijās ir veikti vērienīgi meliorācijas pasākumi, Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma projekta skici projekta stadijā paredzēta detalizēta meliorācijas sistēmu pārbūves risinājumu izstrāde. Tālāk trase novirzās uz ziemeļaustrumiem. Piketā 19+30 trase uztur uz Gravu ielas, paralēli Hapaka grāvim, un turpinās pa to līdz piketam 34+00, tādējādi Gravu iela kļūst neizmantojama vietējam transportam. Lai nodrošinātu satiksmi Gravu, Zvanu un Riekstu ielās, ir paredzēta arī jauna vietējā ceļa ar NP12,75 izbūve ar 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu. Lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem Gravu ielas turpinājumā, paredzēta jauna vietējā ceļa ar NP7,5 izbūve. Piketā 22+50 ir paredzēta perspektīvā atzara uz Priedaini vieta. Lai arī pārskatāmā nākotnē atzara uz Priedaini izbūve nav ekonomiski pamatota, ziņojumā norādīts, ka Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā būtu jārezervē teritorija šī savienojuma izbūvei tālākā nākotnē. No piketa 35+60 trase tiek virzīta pa Spilves poldera teritoriju, kurā iespējama augsta teritorijas applūšanas varbūtība, tāpēc trasi šai posmā paredzēts veidot vismaz 2 m augstā uzbērumā. Šķērsojamā teritorija Babītes pagasta plānojumā paredzēta kā jauktas ražošanas un komerciālo teritorija un trases vienā pusē paliek Mežāru ciems. Lai nodrošinātu Vārnukroga un Babītes savienojumu, piketā 35+60 paredzēts jauna vietējā ceļa NP12,75 ar 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu satiksmes pārvads pār Rīgas Ziemeļu transporta koridoru. Rīgas pilsētā 1.varianta trase iespēju robežās tiek virzīta sarkano līniju koridora robežās. No piketa 50+70 līdz 55+40 trase plānota caur Rīgas pilsētas mežu teritorijām, bet tālāk atkal virzās pāri Spilves poldera pļavām. Laimas ielas Babītes novadā un Augšgrāvja ielas Rīgā savienojumam piketā 57+30 paredzēts plānotā vietējā ceļa šķērsojums ar Rīgas Ziemeļu transporta koridoru. Plānotais vietējais ceļš nodrošinātu piekļuvi perspektīvajam Čakaru māju ciematam un Bumbu kalnam, Viķu Kroga mājām un Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vietai, kā arī Strupu ceļa mājām. Tālāk trase virzās gar Viķu Kroga mājām un galdniecības uzņēmuma angāru un piketā 59+40 trase atkal šķērso Hapaka grāvi. No PK55+30 līdz PK59+70 trase virzās pa Babītes novada teritoriju. Piketā 62+50 ir paredzēta vieta perspektīvajam ceļumezglam ar Piejūras maģistrāli. Atbilstoši ziņojumā norādītajam šai teritorijai ir izstrādāts detālplānojums, kurā paredzēta Park&Ride stāvparka izveide, taču Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.varianta trase nenodrošina tiešu piekļuvi plānotajai

stāvvietai, tādējādi stāvparka izveide ziņojuma autoru skatījumā šai teritorijā ir nelietderīga. Kā norādīts ziņojumā, pārskatāmā nākotnē arī netiek plānota Rīgas Ziemeļu transporta koridora un Piejūras maģistrāles ceļumezgli realizācija. Ziņojumā norādīts, ka 1.varianta trases novietojuma risinājumi atbilst detālplānojuma risinājumiem, kaut arī Babītes novada dome nepiekrīt šī detālplānojuma risinājumiem saistībā ar 1.varianta trasi. No piketa 68+40 līdz 72+60 trase vēlreiz šķērso teritoriju, kas Babītes novada teritorijas plānojumā paredzēta dzīvojamo māju būvniecībai. Lai izbūvētu trases 1.variantu, Babītes novadā jānojauc 3 ēkas īpašumā "Jaunsaulītes" (kadastra Nr.80480040292) un 3 ēkas īpašumā "Lūši" (kad. Nr.80480040294), no kurām katrā īpašumā viena ir dzīvojamā ēka, un daļēji jāatsavina arī zemes īpašumi. Vietējo ceļu izbūve Babītes novada teritorijā nodrošinātu piekļuvi gan Vārnukrogam,

gan Čiekuru ielai, gan Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem. Tālāk 1.varianta trase virzās pa Rātsupītes ielas koridoru Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā līdz pat Kleistu ielai. Trases vienā pusē paliek metālapstrādes uzņēmums, bet otrā – viesu nams "Dubultmuiža" un Kleistu Kronmaņi. Lai nodrošinātu Rātsupītes ielas koridora platību Rīgas Ziemeļu transporta koridora un vietējo ceļu (abās trases pusēs paredzētas vietējās nozīmes ielas) izbūvei, nepieciešama koku izciršana Kleistu mežā. Jaunās vietējās ielas paredzēts pieslēgt Kleistu ielai, organizējot satiksmi ar luksoforiem. Tā kā Kleistu apkaime ar 1.varianta trasi izteikti tiek sadalīta divās daļās, tad piketā 73+20 ir paredzēts gājēju un velosipēdistu tilts pār Rīgas Ziemeļu transporta koridoru. Krustojumā ar Kleistu ielu trases 1.variantā paredzēts divlīmeņu ceļumezgls, kā arī Kleistu ielai otras brauktuves izbūve, izveidojot 32,5 m platu ceļa klātni, katrā braukšanas virzienā divas joslas un 2,5 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu, brauktuvi no gājēju/velosipēdistu celiņa atdalot ar 1,75 m platu zaļo zonu. Kleistu ielas ceļu mezglam ir izstrādāti divi risinājumi: A risinājums, paceļot Rīgas Ziemeļu transporta koridoru augšējā līmenī, un B risinājums, veidojot nepilnas shēmas āboliņlapas tipa ceļumezglu un nodrošinot uzbraukšanu no Kleistu ielas. Lai to realizētu, nepieciešams atsavināt dzīvojamo māju Kleistu ielā 20 (kadastra Nr.01001042033001). Ziņojumā norādīts, ka A risinājums ir pārāks satiksmes drošības aspektā un pārāks no galveno un vietējās satiksmes plūsmu kustības ērtuma un nobraukto kilometru viedokļa, savukārt B risinājumam ir priekšrocības būvismaksu aspektā, taču kopumā konsultanti par labāku uzskata A risinājumu. Ziņojumā norādīts, ka Rātsupītes ielā atrodas specifiski jutīgs objekts – Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centrs ar zinātnisko aparatūru, kuras mērījumu precizitāti apdraud pat neliela vibrācija, kas nebūtu uzskatāma par ietekmes uz vidi faktoru. Ziņojuma autori norāda, ka konkrētajā ietekmes uz vidi novērtējumā nevar sniegt konkrētas rekomendācijas aparatūras pasargāšanai no vibrācijas, jo konkrētajā gadījumā tie galvenokārt būs jāveic aparatūras apsaimniekotājiem, nevis autoceļa būvniekiem, ja tie pareizi ievēro autoceļu būves un uzturēšanas prasības. Viennozīmīgi nevēlamās vibrācijas ietekme būs mazāka un vieglāk novēršama, ja jaunās automaģistrāles trases atradīsies tālāk no Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra. Ziņojumā norādīts, ka 1.varianta trases brauktuves mala atrodas aptuveni 70 m no ēkas sienas. No Kleistu ielas krustojuma līdz 3.posma beigām Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase virzās caur mežu teritorijām un piketā 95+40 šķērso dzelzceļa līniju Zaslauks – Bolderāja (aptuveni 400 m uz dienvidiem no stacijas "Bolderāja – 2"). Dzelzceļa šķērsojumam ir paredzēti divi satiksmes pārvadi – pa vienam katram braukšanas virzienam. Zem pārvada ir paredzēta vietējo ceļu izbūve, lai piekļūtu hipodromam un Kinoloģijas centram, kā arī lai nodrošinātu

Rīgas Brīvostas teritorijas pieejamību. Tālāk trase virzās pāri Rātsupes dārziņu teritorijām un piketā 102+56 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Lai izbūvētu trases 1.variantu Rīgas pilsētas teritorijā Rātsupītes ielas rajonā paredzēts nojaukt būvi ar kadastra Nr.01001042005006 un Kleistu ielas ceļumezgla izveidei atsavināt dzīvojamo māju Kleistu ielā 20 (kadastra Nr.01001042033001). 1.varianta trases tuvumā ir izvietots vai tiek šķērsots daudz inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, augstsprieguma gaisvadu elektropārvades līnija, maģistrālais augstspiediena gāzesvads, zema spiediena gāzesvads, ūdens un kanalizācijas vadi u.c.), kurām būs nepieciešami pārbūves un pārcelšanas darbi. Hapaka grāvja šķērsojumos ir paredzēts ierīkot liela diametra caurtekas.

Trases 2.varianta kopgarums ir aptuveni 14,4 km. Tā sākums līdz krustojumam ar autoceļu A5 pilnībā sakrīt ar 1.variantu. Ceļumezgla ar A5 ir izstrādātas divas shēmas: A shēmas gadījumā zem Rīgas Ziemeļu transporta koridora pamattrases paredzēts liels rotācijas aplis, kam paredzēts pieslēgt rampas, savukārt B shēmas gadījumā paredzēts veidot pilnas shēmas trompetveida ceļumezglu. B shēmā paredzētas 2 pustiešās rampas, kas tiek paredzētas arī Rīgas - Babītes virzienam, rampu virzot zem Rīgas Ziemeļu transporta koridora pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Tukums. Ziņojumā norādīts, ka A shēmas risinājums ir labāks no teritoriju pieejamības un turpmākās attīstības aspekta, tiktu ievērtēti arī Babītes novada teritorijas plānojuma risinājumi paredzētajam pieslēgumam Rīgas Ziemeļu transporta koridoram. Savukārt B shēmas risinājums ir labāks no izmaksu, dominējošo satiksmes plūsmu kustības ērtības un caurlaides spējas viedokļa, taču risinājums aizņem lielākas zemes platības, kā arī neiekļaujas Babītes novada teritorijas plānojumā noteikto sarkano līniju koridorā. Konsultanti uzskata, ka par ģenerālvariantu būtu virzāms A shēmas risinājums. Tālāk trase virzās uz Saulīsciema pusi, šķērsojot mežu, pļavu un piketā 19+30 Hapaka grāvi. Trases labajā pusē aptuveni 120 m garumā paredzēta Hapaka grāvja jaunas gultnes izveide, lai nodrošinātu plānotās caurtekas ierīkošanai nepieciešamo leņķi. Babītes novada Gravu iela šajā risinājumā netiktu skarta un tā saglabātos vietējās satiksmes nodrošināšanai. Piketā 20+00 paredzēts perspektīvā Priedaines atzara pieslēguma rampas satiksmes pārvads. Lai arī pārskatāmā nākotnē atzara uz Priedaini izbūve nav ekonomiski pamatota, ziņojumā norādīts, ka Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā būtu jārezervē teritorija šī savienojuma izbūvei tālākā nākotnē. Tālāk trase virzās starp Hapaka grāvi un Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem un tālāk - pa Jūrmalas pilsētas mežu teritorijām. Piketā 36+28 ir paredzēts vietējā ceļa ar gājēju/velosipēdistu celiņu, kas plānots kā autoceļa V10 (Babītes stacija – Vārnukrogs) posms, pārvads pār trasi. No piketa 36+28 trase virzās pa Spilves poldera teritoriju, kurā iespējama teritorijas applūšana, tāpēc trasi šai posmā paredzēts veidot aptuveni 2 m augstā uzbērumā. Piketā 40+80 trase šķērso esošu meliorācijas grāvi, tur paredzēts izveidot liela diametra caurteku un izrakt jaunu aptuveni 65 m garu savienojošo grāvi, lai varētu ierīkot tikai vienu caurteku. Piketā 48+51 trase šķērso Jūrmalas un Rīgas pilsētas administratīvo robežu. Tālāk trase virzās pa Rīgas pilsētas administratīvo teritoriju. Piketā 51+96 paredzēts vietējā ceļa ar gājēju/velosipēdistu celiņu satiksmes pārvads, lai nodrošinātu ceļa funkcionēšanu, kas savieno dūņu laukus ar Bolderāju. Piketā 59+80 ir paredzēts vietējā ceļa ar gājēju/velosipēdistu celiņu pārvads, lai savienotu Laimas ielu Babītes novadā ar Apakšgrāvja ielu Rīgā. Apakšgrāvja iela ved uz perspektīvo Čakaru māju ciematu un Bumbu kalnu. Tiek paredzēts arī vietējā ceļa atzars, kas savienotu Strupu ceļu un Laimas ielu, lai Mežāru ciema iedzīvotājiem būtu ērtāk nokļūt Rīgas Ziemeļu transporta koridora otrā pusē. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā iedzīvotāju un institūciju ierosinājumus, posmā gar Vīķu Krogu Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase ir novirzīta 50 m uz ziemeļiem, tādējādi netiek šķērsota Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vieta un netiek paredzēts atsavināt īpašuma Vīķu Krogs ēkas. Līdz Vīķu Krogam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4. un 3.posma trase virzās pa dabas un apstādījumu teritorijām, bet tālāk pārsvarā pa dažāda veida apbūvei paredzētajām teritorijām, kurās ģeoloģiskie apstākļi ir ļoti nelabvēlīgi autoceļu būvniecībai. Ziņojumā norādīts, ka vājas nestspējas grunšu īpatsvars ir ļoti liels un šo slāņu biezums vietām sasniedz 6 m. Tālāk trase šķērso meliorētās Spilves poldera pļavas un piketā 61+50 šķērso Hapaka grāvi. Šai trases posmā, lai nodrošinātu meliorācijas grāvju darbību, aptuveni 165 m posmā paredzēts izrakt meliorācijas grāvja turpinājumu gar trasi. Piketā 65+00 nākotnē plānots ceļumezgls ar perspektīvo

Piejūras maģistrāli. Atbilstoši ziņojumā norādītajam teritorijai ap Piejūras maģistrāles krustojumu ir izstrādāts un apstiprināts detālplānojums, kurā izstrādāti vairāki iespējamie ceļamezgla un tam piegulošās teritorijas attīstības risinājumi. Aktuālais 2.varianta trases novietojums teritorijas austrumu daļā atšķiras no detālplānojumā paredzētā, tāpēc būs nepieciešamas sarkano līniju korekcijas, pārējā teritorijas daļā trases novietojuma risinājumi atbilst detālplānojumam.

Kā norādīts Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 3.janvāra vēstulē, Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma tehniskie risinājumi ir veidoti tā, lai padarītu Piejūras maģistrāles un Rīgas Ziemeļu transporta koridora ceļumezģla realizāciju iespējamu visos izvērtētajos variantos. Vēstulē norādīts, ka trases 1., 3. un 2.varianta gadījumā Rīgas Ziemeļu transporta koridora trases novietojums un risinājumi pilnībā atbilst SIA "Metrum" 2008.gadā izstrādātajiem un apstiprinātajiem Piejūras maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma krustojumam piegulošās teritorijas detālplānojuma risinājumiem. Trases 2a.varianta gadījumā būs nepieciešams veikt šī detālplānojuma grozījumus. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 3.janvāra vēstulē norādīts, ka stāvparka "Park&Ride" izveidi Rīgas Ziemeļu transporta koridora un Piejūras maģistrāles teritorijā plānots risināt tālākā laika periodā, kā arī norādīts, ka Rīgas domes Satiksmes departaments ir izvirzījis prasību par mazāka izmēra stāvparka izveides iespējamības izveidi Kleistu ielas apkaimē, lai to varētu realizēt pēc Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma izbūves.

Piketā 67+75 trases 2.variants novirzās Kleistu virzienā, šķērsojot Rīgas teritorijas plānojumā apbūvei plānotās zemes un meliorētas pļavas. Lai samazinātu nepieciešamo caurteku skaitu, paredzēts gar trases labo malu izrakt 750 m garu savienojošo novadgrāvi. Hapaka grāvja šķērsošanai, pietā 86+00 paredzēta tilta būvniecība ar dalītām brauktuvmēm. Tālāk seko Kleistu ielas ceļumezģls. Aktuālais Rīgas Ziemeļu transporta koridora trases novietojums ceļumezģla zonā ir koriģēts, ievērtējot sabiedriskās apspriešanas rezultātus. Ziņojumā norādīts, ka trase ir novirzīta 100 m uz ziemeļaustrumiem, un aktuālā trase apiet Spilves poldera sūkņu staciju, atvīzoties no tās par 50 m, tādējādi saglabājot to. Pie šāda trases novietojuma ir iespējams saglabāt dzīvojamās mājas Kleistu ielā 48 un Kleistu ielā 20, kuras iepriekš bija paredzēts atsavināt. Ziņojumā norādīts, ka trases novietojuma izmaiņas negatīvi ietekmēs hipodroma teritoriju, jo pamattrase šķērso hipodromā paredzētos aplokus un jāsanas laukumu. Aktuālā trase ceļumezģla zonā neiekļaujas tai paredzēto sarkano līniju koridorā, tāpēc būs nepieciešama sarkano līniju korekcija. Kleistu ielai ir paredzēta otras brauktuves izbūve, izveidojot 32,5 m platu ceļa klātni, katrā braukšanas virzienā divas joslas un 2,5 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu, brauktuvi no gājēju/velosipēdistu celiņa atdalot ar 1,75 m platu zaļo zonu. Kleistu ielas ceļumezģlam ir izstrādāti divi risinājumi, kas, atbilstoši ziņojumā norādītajam, atšķiras ar Rīgas centra – Imantas virziena rampu risinājumiem: A shēmā paredzētā pustiešā rampa nodrošina ērtāku, drošāku un ekonomiski izdevīgāku izteikti dominējošo satiksmes plūsmu kustību, taču ceļumezģla izvietojums aizņem lielāku plānotā hipodroma teritoriju, tādējādi liedzot hipodroma II kārtas būvniecību. B shēmas gadījumā Rīgas centra – Imantas virziena plūsmu paredzēts virzīt pa netiešo rampu, kas ir mazāk efektīvs risinājums no satiksmes drošības un nobraukto kilometru aspekta, taču mazāk tiek aizņemta plānotā hipodroma teritorija, bet ir nepieciešami divi tilti pār Hapaka grāvi. No būvizmaksu viedokļa kā pārāks tiek vērtēts A shēmas risinājums. Plānotajā ceļumezģlā ir paredzēti 4 vietējās nozīmes ceļi, kas nodrošinās piekļuvi Rātsupītes ielai, Hapaka grāvja ūdenskrātuvei, Kleistu zirgu sporta

kompleksam, hipodromam un Kinoloģijas centram, kā arī īpašumiem Kleistu ielā 48 un Kleistu ielā 20. Kopumā Kleistu ielas ceļumezgla A shēmas risinājumā paredzētas 14 un B shēmas risinājumā 16 inženierbūves. Konsultanti par ceļumezgla ģenerālvariantu iesaka izvēlēties A shēmu. 2.varianta trases brauktuves mala atrodas aptuveni 450 m no Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra ēkas sienas. No Kleistu ielas krustojuma līdz 3.posma beigām Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase virzās caur mežu teritorijām un piketā 100+00 šķērso dzelzceļa līniju Zasulauks – Bolderāja (aptuveni 400 m uz dienvidiem no stacijas "Bolderāja – 2"). Dzelzceļa šķērsojumam ir paredzēti divi satiksmes pārvadi – pa vienam katram braukšanas virzienam. Zem pārvada ir paredzēta vietējo ceļu izbūve, lai piekļūtu hipodromam un Kinoloģijas centram, kā arī lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas teritorijas pieejamību. Tālāk trase virzās pāri Rātsupes dārziņu teritorijām un piketā 106+91 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Ziņojumā norādīts, ka Rīgas Ziemeļu transporta koridora un Rietumu maģistrāles krustojums netiek paredzēts, jo iespējamās Rietumu maģistrāles novietojuma izmaiņas. Realizējot trases 2.variantu, būs nepieciešams veikt arī daudzu inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, augstsprieguma elektropārvades līnijas, kanalizācijas spiedvadi u.c.) pārbūves un pārcelšanas darbus. Meliorācijas grāvju šķērsojumos ir paredzēts ierīkot liela diametra caurtekas.

Trases 2a.varianta kopgarums ir aptuveni 14,4 km. Tā sākums līdz krustojumam ar autoceļu A5 pilnībā sakrīt ar 1. un 2.varianta risinājumiem. Savukārt no ceļumezgla ar A5 līdz piketam 60+94 (Vīķu Krogs) trases 2a.varianta novietojums un principiālie tehniskie risinājumi pilnībā sakrīt ar trases 2.variantu. Ziņojumā norādīts, ka aktuālais 2a.variants neiekļaujas Rīgas teritoriālā plānojumā paredzētajās sarkanajās līnijās līdz pat šķērsojumam ar Bolderājas dzelzceļu, tāpēc būs nepieciešamas būtiskas sarkano līniju korekcijas. Aktuālais trases 2a.variants ir būtiski izmainīts, novirzot to aptuveni 80 m uz ziemeļiem, salīdzinot ar sākotnēji piedāvāto risinājumu, tādējādi netiek šķērsota Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vieta un tiek saglabātas īpašuma Vīķu Krogs ēkas. Piketā 61+27 ir paredzēts vietējā ceļa ar gājēju/velosipēdistu celiņu pārvads, lai savienotu Laimas ielu Babītes novadā ar Apakšgrāvja ielu Rīgā. Apakšgrāvja iela ved uz perspektīvo Čakaru māju ciematu un Bumbu kalnu. Lai Mežāru ciema iedzīvotājiem būtu ērtāk nokļūt Rīgas Ziemeļu transporta koridora otrā pusē, tiek paredzēts arī vietējā ceļa atzars, kas savienotu Strupu ceļu un Laimas ielu. Piketā 65+00 ir paredzēta vieta ceļumezgla ar perspektīvo Piejūras maģistrāli. Atbilstoši ziņojumā norādītajam teritorijai ap Piejūras maģistrāles krustojumu ir izstrādāts un apstiprināts detālplānojums, taču, ņemot vērā Mežāru iedzīvotāju iebildumus, trase ir atvirzīta uz ziemeļiem. Līdz ar to izmainītais trases novietojums neatbilst detālplānojuma risinājumiem. Trase šķērso detālplānojumā paredzētās Park&Ride stāvvietas un komercapbūves platības. Ja šis variants tiek apstiprināts kā ģenerālvariants, tad būs nepieciešama detālplānojuma korekcija, ievērtējot koriģēto trases 2a.variantu. Šajā teritorijā trase šķērso Spilves poldera meliorētās pļavas. Daļa teritorijas ir pārmitra un pārpuvjušies un tieši šajā iecirknī tika konstatētas vājas nestspējas grunts (kūdra, dūņas) ar slāņa biezumu līdz 6 m. No piketa 72+85 līdz piketam 76+20 trase virzās pa Babītes novada teritoriju, šķērsojot pļavas, kas Babītes teritorijas plānojumā ir paredzētas dzīvojamo savrupmāju būvniecībai. Realizējot šo trases variantu būs nepieciešams atsavināt zemes īpašumus ar kadastra Nr.80480010033, 80480010022 un 80480010032, no kuriem pēdējam ir izstrādāts un apstiprināts detālplānojums, kurā būs nepieciešams veikt grozījumus. Piketā 74+70 ir paredzēts jaunizbūvējamā vietējā ceļa – Rātsupītes ielas turpinājuma – šķērsojums ar

Rīgas Ziemeļu transporta koridora trasi. Jaunizbūvējamais vietējais ceļš ar gājēju/velosipēdistu celiņu nodrošinās saikni ar Spilvi, Mežārēm un Kleistiem. No piketa 76+20 trase virzās pa Rīgas pilsētas teritoriju un šķērso Finanšu ministrijai piederošo nekustamo īpašumu ar kadastra Nr.1001042023, kurā būs nepieciešams nojaukt ēku ar kadastra Nr.1001042023008. Tālāk trase šķērso nekustamo īpašumu ar kadastra Nr.01001042003, kuram uzsākta detālplānojuma izstrāde 19 vairākstāvu dzīvojamo māju izbūvei. Realizējot trases 2a.variantu, teritorijas izmantošana plānotajā apjomā un veidā vairs nebūs iespējama. Tālāk trase virzās caur Kleistu mežu un aptuveni 50 m joslā šķērso mazdārziņu teritoriju Buļļu ielā, virzās starp Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centru (trases kreisajā pusē) un Kinoloģijas centru (trases labajā pusē). Ziņojumā norādīts, ka 2a.trases brauktuves mala atrodas aptuveni 50 m no Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra ēkas sienas. Tālāk seko Kleistu ielas ceļumezgls. Kleistu ielai ir paredzēta otras brauktuves izbūve, izveidojot 32,5 m platu ceļa klātņi, katrā braukšanas virzienā divas joslas un 2,5 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu, brauktuvi no gājēju/velosipēdistu celiņa atdalot ar 1,75 m platu zaļo zonu. Kleistu ielas ceļumezgla ir izstrādāti divi risinājumi: A shēmas gadījumā, Kleistu ielu paceļot otrajā līmenī, izveidojot rampas un vietējās nozīmes ceļus, lai nodrošinātu piekļūšanu īpašumiem un iestādēm. Kinoloģijas centru no visām pusēm ieskaustu autoceļi. B shēmas gadījumā ir paredzēts pārveidots āboliņlapas tipa ceļumezgls. Ziņojumā norādīts, ka konsultanti par ģenerālvariantu iesaka izvēlēties A shēmu, jo B shēmai ir ievērojami lielākas būvizmaksas, jānojauc garāža, lielāka ietekme uz Rātsupītes ielas zinātniskajiem centriem un Kinoloģijas centru. Tālāk trase caur mežu teritorijām virzās uz dzelzceļa līnijas Zasulauks – Bolderāja pusi un šķērso to piketā 99+55 (aptuveni 400 m uz dienvidiem no stacijas "Bolderāja – 2"). Dzelzceļa šķērsojumam ir paredzēti divi satiksmes pārvadi – pa vienam katram braukšanas virzienam. Zem pārvada ir paredzēta vietējo ceļu izbūve, lai piekļūtu hipodromam un Kinoloģijas centram, kā arī lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas teritorijas pieejamību. Tālāk trase virzās pāri Rātsupes dārziņu teritorijām un piketā 106+52 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Realizējot trases 2a.variantu, nepieciešams veikt daudzu inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, kanalizācijas spiedvads u.c.) pārbūves un pārcelšanas darbus.

Trases 3.varianta kopgarums ir aptuveni 14 km. 3.variantā Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase tiek plānota kā autoceļa A10 tiešs turpinājums Rīgas virzienā Priedainē. Trases sākums ir autoceļa A10 19,0.km, kur paredzēts ceļumezgls, daļa no kura tiks realizēta projekta "Autoceļa A10 Rīga – Ventpils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcija" ietvaros. Ceļumezgla tiek piedāvāti divi risinājumi, kas atšķiras ar satiksmes būvju konfigurāciju. No A10 trase virzās caur priežu mežu dzelzceļa virzienā. Piketā 7+10 tiek šķērsots vietējais ceļš, kuru paredzēts novirzīt 6 m platā un 4,5 m augstā tunelī – caurbrauktuvē zem Rīgas Ziemeļu transporta koridora trases. Piketā 14+30 trase pa satiksmes pārvadu šķērsotu dzelzceļa līniju Rīga – Tukums. Gar dzelzceļa labo pusi ir paredzēta vietējā ceļa ar klātnes platumu 12,75 m izveide, kas savienotu bijušās Priedaines izgāztuves teritoriju ar Mangaļu un Spilves ielu Priedainē. Turpinājumā Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase virzītos caur mežu, apejot gar ziemeļu malu Priedaines izgāztuves teritoriju, šķērsotu Slēperu purva bijušās kūdras ieguves vietas un piketā 34+60 trase sadalītos divās tiešajās rampās, kas nodrošinātu pieslēgumu pamattrases atzaram uz autoceļu A5. Tālāk 3.varianta trase pilnībā sakristu ar trases 1.variantu. Ziņojumā norādīts, ka gan bijušās Priedaines



izgāztuves, gan Slēperu purva bijušās kūdras ieguves teritorijas Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā ir paredzētas kā jauktas ražošanas un darījumu teritorijas.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4. un 3.posms ir sadalīts 5 sekcijās:

- 1.sekcija 1., 2., 2a.variantam ir 4.posma sākuma daļa – no Priedaines ceļumezgla A10 19,0.km līdz A10/A5 ceļumezgla. A10 šai posmā ir divbrauktuvi (katrā virzienā 3 braukšanas joslas) autoceļš ar ceļa klātnes platumu 34,5 m. Savukārt 3.variantam 1.sekcija ir no Priedaines ceļumezgla līdz savienojumam ar A5. Ceļa šķēršprofils ir izvēlēts NP14, kuru var pārbūvēt par NP 29,5.
- 2.sekcija 1., 2., 2a.variantam un arī 3.variantam ir A5/A10 krustojums līdz ceļumezgla ar A5 Babītē (pēc dzelzceļa šķērsojuma). Šajā sekcijā paredzēts izbūvēt trasi ar NP29,5 ar divām braukšanas joslām katrā virzienā, 3,5 m platu sadalošo joslu un 2,5 m platu apstāšanās joslu.
- 3.sekcija ir no ceļumezgla ar A5 Babītē (pēc dzelzceļa šķērsojuma) līdz trases 3. variantā pieslēgumam A5 pamattrasei (savienojums ar 1.varianta trasi). Šajā sekcijā paredzēts izbūvēt trasi ar NP29,5.
- 4.sekcija ir no trases 3.variantā pieslēguma 1.varianta trasei līdz ceļumezgla ar Kleistu ielu. Šajā posmā ceļa klātnes platums tiek plānots 35,5 m, paredzot izbūvēt divas braukšanas joslas katrā virzienā un trešajai joslai rezervējot teritoriju.
- 5.sekcija ir no ceļumezgla Kleistu ielā līdz pieslēgumam 2.posmam. Šajā sekcijā paredzēts izbūvēt trasi ar NP33 ar 2,5 m platām apstāšanās joslām.

Rīgas Ziemeļu transporta koridors 3. un 4.posmā tiek plānots kā A1 kategorijas ātrsatiksmes autoceļš ar atļauto braukšanas ātrumu 110 km/h. Ietves un veloceļi gar Rīgas Ziemeļu transporta koridora pamattrasi 3. un 4.posmā netiek paredzēti. Vietējam ceļu (ielu) tīklam paredzētais braukšanas ātrums ārpus apdzīvotām vietām ir 90 km/h, bet apdzīvotās vietās 50 km/h. Ziņojumā norādīts, ka, izbūvējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posmu, esošā sabiedriskā transporta kustība netiks traucēta un maršrutu shēma principā saglabāsies, nedaudz to mainot atsevišķos posmos saistībā ar jauno ceļumezglu izbūvi. Līdz ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora izveidi, iespējams, tiks izveidoti arī jauni autobusu maršruti, kas paredzēti Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā iekļautajā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta attīstības shēmā.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (1., 2., 2a.variānti) 1.sekcijā (ja netiek realizēts trases 3.variānts) 55530 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 8,2% jeb 4553 vienības). Trases 3.variāntam 1.sekcijā 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte ir 26540 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 2310 vienības). 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 2.sekcijā ir 37080 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 4450 vienības). Nerealizējot trases 3.variāntu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 2.sekcijā ir 61280 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 6560 vienības). 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 3.sekcijā ir 32450 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 3860 vienības). Nerealizējot trases 3.variāntu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 3. un 4.sekcijā ir 56150 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 6060 vienības). Realizējot trases 3.variāntu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 4.sekcijā ir 58980 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 6190

vienības). Realizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 5.sekcijā ir 76700 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 6670 vienības). Nerealizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 5.sekcijā ir 74690 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 6570 vienības).

Saskaņā ar ziņojumā norādīto plānotās trases visi varianti daļēji šķērso teritorijas, kas sezonāli pārplūst, ir pārpurvotas vai kurās ir veikti plaši meliorācijas darbi virszemes ūdeņu novadīšanai un gruntsūdens līmeņa pazemināšanai. Lai novērstu teritoriju applūšanu Hapaka grāvja apkārtnē, ir izveidota Spilves poldera sistēma, taču, neraugoties uz to, ir novērojama regulāra gruntsūdens līmeņa celšanās visā plānotās trases teritorijā (it īpaši teritorijas austrumu daļā – Spilves pļavās, Hapaka grāvja lejtecē), izņemot kāpu masīvus. Ziņojumam pievienotajā Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 25.augusta vēstulē Nr.DMV-10-3185-nd norādīts, ka Spilves poldera teritorijā gruntsūdens līmeni -0,5 m līdz 0,00 Baltijas augstuma sistēmā uztur sūkņu stacija Kleistu ielā 48D, un ieteikts saglabāt esošo Hapaka grāvja dambju sistēmu, poldera sūkņu staciju, krājbaseinu un slūžas ar tiem noteikto 20 m aizsargjoslu no būvju ārējās malas; tiltus pār Hapaka grāvi projektēt tā, lai varētu veikt Hapaka grāvja ekspluatācijai nepieciešamos darbus; gar autoceļu izveidot grāvjus savienojošo novadgrāvi ūdens novadīšanai Hapaka grāvī. Ziņojumā norādīts, ka Hapaka grāvim augštecē (posmā līdz Vīķu Krogam) ir mākslīgi veidota gultne. Gruntsūdens līmenis būvniecībai paredzētajā teritorijā svārstās no 0,25 – 0,35 m v.j.l. Slēperu purva apkārtnē līdz 0,1 – 0,15 m v.j.l. pie Kleistiem. Plānotās trases rietumu daļai pieguļ Babītes polderis ar mākslīgi regulētu ūdens līmeni – plūdu risks šajā teritorijā tiek uzskatīts par minimālu un trasi neapdraud. Pārpurvošanās procesi turpinās Slēperu purvā, ap Priedaines bijušo atkritumu izgāztuvi un vairākās starpkāpu iepakās. Gandrīz visā būvniecībai paredzētajā teritorijā no inženierģeoloģiskā viedokļa ir būvniecībai nelabvēlīgi apstākļi, ko nosaka zemā grunts nestspēja. Ziņojumā norādīts, ka Spilvē un ap Hapaka grāvi dažāda biezuma (0,5 - 6,0 m) smilts slāņi mijas ar 1 līdz 10 m bieziem dūņu slāņiem 5 līdz 25 m dziļumā. Ziņojumā uzsvērts, ka Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvdarbi būs saistīti ar liela apjoma teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbiem, ieskaitot meliorācijas un poldera sistēmu sakārtošanas un uzlabošanas darbus, kā arī mākslīgās drenāžas un caurteku ierīkošanu. Trases 1. un 3.variantā paredzēta Hapaka grāvja gultnes pārrakšana vairāk kā 2 km garā posmā, turpretī 2. un 2a.variantā Hapaka grāvja gultnes pārrakšana paredzēta aptuveni 130 m garā posmā, līdz ar to 2. un 2a.variantu gadījumā nelabvēlīgā ietekme kopumā būtu salīdzinoši mazāka uz Hapaka grāvja hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, bioloģiskajiem un zivsaimnieciskajiem resursiem, kaut arī 2.variantā sarežģīta varētu būt esošās Spilves poldera sūkņu stacijas demontāža un jaunas sūkņu stacijas un krājbaseina būvniecība. Ziņojuma autoru vērtējumā 2a.varianta risinājums būtu pieņemamāks, jo tiktu saglabāta esošā Spilves poldera sūkņu stacija un krājbaseins un nebūtu jāveic sarežģīti būvdarbi Hapaka grāvī – mazāks caurteku skaits un to garums, mazāki izrokamo grāvju un ierīkojamo drenāžas kolektoru apjomi.

Pie esošās Jūrmalas šosejas Piņķos izvietotas SIA "East – West Transit" degvielas uzpildes stacija un SIA "Kaftoil" degvielas uzpildes stacija un naftas bāze. Trases apkārtnes teritorija kopumā nav augsti industriāli attīstīta. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trases tuvumā izvietotas bijusī Priedaines un bijusī Kleistu

sadzīves atkritumu izgāztuves, kā arī Rīgas notekūdeņu attīrīšanas stacijas "Daugavgrīva" dūņu lauki. Trases 3.variants šķērso bijušās Priedaines sadzīves atkritumu izgāztuves aizsargjoslu, savukārt trases 2.variants virzās aptuveni 900 m no bijušās Kleistu sadzīves atkritumu izgāztuves, līdz ar to, realizējot trases 3.variantu, Slēperu purva un Priedaines sadzīves atkritumu izgāztuves rajonā būs nepieciešami jauni meliorācijas un drenāžas pasākumi, lai izslēgtu gruntsūdens līmeņa paaugstināšanos un novērstu applūšanas risku ekstremālu nokrišņu gadījumā. Rīgas notekūdeņu attīrīšanas stacijas "Daugavgrīva" dūņu lauki atrodas attiecīgi aptuveni 100 m no trases 1.varianta un 20 m no 2.varianta.

Ziņojumā norādīts, ka plānotā autoceļa trases 1. un 3.variants šķērso divu urbumu (Nr.16996 un Nr.7975) stingrā lieguma aizsargjoslas, tāpēc pirms būvdarbu uzsākšanas skartie urbumi jātamponē.

Ziņojumā norādīts, ka plānotā ātrsatiksmes autoceļa trase nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Trasei tuvākās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas ir dabas parka "Piejūra" dabas liegums "Vakarbulļi" aptuveni 2 km uz ziemeļrietumiem, dabas parks "Beberbeķi" aptuveni 1,5 km uz dienvidaustrumiem un dabas liegums "Krēmeri" aptuveni 2,5 km uz ziemeļaustrumiem. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām netiek prognozēta. Plānotā ātrsatiksmes autoceļa trase virzās gar Valsts aizsargājamo kultūras un vēstures pieminekli Kleistu muižu (1., 3.variants), kur ir saglabājušās divas ēkas un trīs aizsargājami ozoli, kuriem ir noteikta 10 m aizsargjosla, mērot no koka vainaga projekcijas ārējās malas. Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā tiek gatavota dokumentācija par Priedaines apmetnes (3.variants) un Latvijas atbrīvošanas kara kauju vietas pie Vīķu kroga (1., 3.variants) iekļaušanu Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Šai aspektā par saudzīgāko tiek uzskatīts 2.variants, tam seko 2a., 1. un 3.variants. Aptuveni 130 m no Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma ir izveidots mikroliegums jumstiņu gladiolas audzei Rīgas pilsētā.

Ziņojumā norādīts, ka, lai raksturotu dabas vērtības teritorijas apkārtnē, apsekojums dabā tika veikts aptuveni 1 km platā potenciālo maģistrāli ieskaujošā joslā 2006. un 2007.gada pavasara - vasaras sezonā, kā arī papildus dati iegūti arī 2008.gadā. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posms virzās galvenokārt pa esošajiem ceļiem un ielām, bijušajām lauksaimniecības zemēm, kā arī dažādā pakāpē ruderalizētiem un antropogēni stipri ietekmētiem (pārveidotiem) biotopiem. Izpētes teritorijā maz ietekmēti un maz pārveidoti biotopi saglabājušies nelielās platībās, galvenokārt Spilves lidlauka teritorijā un Bolderājas meža masīvā. Sugām bagātākās un botāniski vērtīgākās pļavas atrodas Spilves lidlauka teritorijas rietumu daļā, kur izveidojušies dabisku pļavu biotopiem atbilstošas platības ar neielabotu pļavu indikatorsugām, izklaidus ir sastopamas stāvlapu dzegužpirkstītes, kas iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā. Šie biotopi ir potenciāli piemēroti arī citām retajām sugām. Ziņojumā norādīts, ka Spilves pļavās konstatētas arī tādas īpaši aizsargājamās sugas kā purva mātsakne, sīpoliņu gundega, skaistais augstiņš. Vistuvāk (aptuveni 1 km attālumā) plānotās automaģistrāles ietekmes zonai atrodas purva mātsaknes audzes. Daļa pļavu biotopu atbilst biotopam mēreni mitras pļavas, kurā jumstiņu gladiolas aizsardzībai ir izveidots mikroliegums. Atradne atzīstama par pilsētas videi salīdzinoši lielu, vitālu un vizuāli izteiksmīgu.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posms virzās aptuveni 130 m no tā. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma ietekmes zona skar Kleistu un Bolderājas mežu masīvu. Mežu biotopi atrodas tuvu visiem trases variantiem, virzoties gar Kleistu meža masīvu un Bolderājas kāpu. Ziņojumā norādīts, ka izpētes teritorijai raksturīgi priežu sausieņu mežu biotopi uz nabadzīgām un vidēji bagātām smilts minerālaugsnēm, visbiežāk kāpām. Meži ir jauni vai vidēja vecuma, taču par to bioloģisko vērtību liecina kopumā labi saglabājusies tipiskā veģetācijas struktūra un atsevišķi pļavas silpures eksemplāri. Daļa Bolderājas meža masīva teritorijas vidēji reprezentatīvi atbilst biotopam – mežainas jūrmalas kāpas. Atbilstoši ziņojumam Rīgas teritorijas plānojumā noteikts, ka Rīgas pilsētā ir saglabājami Kleistu mežaparks un Bolderājas mežaparks. Nelielās platībās (pie Lāčupītes un Kleistos) sastopami melnalkšņu slapjie meži, kas vērtējami kā bioloģiski potenciāli vērtīgi. Izpētes teritorijā atrodas Lāčupes kapi, kā arī Kleistos, Rātsupītes ielā 1, pie Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra, Latvijas Universitātes Mikrobioloģijas un virusoloģijas institūta teritorijā ir apzināti 2 valsts nozīmes dižkoki, 4 vietējas nozīmes dižkoki, 4 potenciāli dižkoki un 2 retas sugas koki; gar šiem zemesgabaliem virzās trases 1. un 3.variants. Gar ielām un ceļiem ir liepu, ozolu, bērzu un papeļu alejas un koku rindas. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4.posms šķērso dažādā pakāpē ruderalizētus un antropogēni stipri ietekmētus biotopus. Ziņojumā norādīts, ka 2a.variantā galvenokārt tiek šķērsotas bijušās lauksaimniecības zemes, bet 3.variants skar Priedaines – Bolderājas mežu masīvus. Pārsvārā meži ir jauni vai vidēja vecuma priežu meži, kuros bioloģiski veci vai liela izmēra koki sastopami reti. Bioloģiski nozīmīgākie biotopi atrodas mežainajās kāpās, tie vidēji reprezentatīvi atbilst biotopam – mežainas jūrmalas kāpas, kura bioloģiskā, ekoloģiskā un ainaviskā vērtība palielināsies, pieaugot mežaudzes vecumam.

Ziņojumā norādīts, ka mežu inventarizācijas laikā netika konstatēti līdz šim reģistros neietverti dabisko mežu biotopi vai potenciāli dabisko mežu biotopi, un izpētes laikā teritorijā netika konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas. Izpētes teritorijā pamatā ir pārstāvēti trīs biotopu veidi - priežu sausieņu meži, lauksaimniecības zemju atmatas un pilsētu un apdzīvotu vietu apbūve. Ziņojumā norādīts, ka izpētes teritorijā pamatā izplatīti priežu sausieņu mežu biotopi uz nabadzīgām un vidēji bagātām smilts minerālaugsnēm, vietām sastopamas nelielas platības ar bērzu damaksni. Esošā mežu struktūra un stāvoklis neatbilst kritērijiem, lai tajos veidotu jaunus mikroliegumus vai izdalītu dabiskos mežu biotopus augu sugu aizsardzībai. Liela daļa teritorijas, pa kuru virzās trases 3.variants, ir antropogēni ietekmēta. Izpētes teritorijā esošais Slēperu purvs ir degradēts augstais (sūnu) purvs. Purvs ir daļēji izstrādāts. Dabiskiem purviem raksturīgā veģetācija saglabājusies fragmentāri purva malās. Lielākās atmatu platības atrodas abpus autoceļam A10. Šie biotopi ir sugām nabadzīgi un vienvēidīgi. Ziņojumā norādīts, ka trases tuvumā esošie meži pilda būtisku ekoloģisko un rekreatīvo funkciju. Trases izveide veicinās šķērsojamo teritoriju vispārēju piesārņojumu ar atkritumiem, kā arī pastiprināsies dabiskiem priežu mežiem neraksturīga pameža un krūmu stāva attīstība gar trasi. Ziņojumā norādīts, ka kopumā vislielāko kaitējumu esošajām dabas vērtībām nodarītu trases 2.variants; 2a.variants ir labvēlīgāks par 3.variantu, jo 3.varianta trase būtiski negatīvi ietekmētu mežu kvalitāti; vislielākās iespējas saglabāt dabas vērtības būtu, izvēloties 1.variantu. Tāpat ziņojumā norādīts, ka pļavas Spilves lidlaukā saglabājamās kā dabas pamatnes teritorija, tās regulāri pļaujot vasaras otrajā pusē un ierobežojot pārkārmošanos, kā arī būvniecības projektā precīzi jāiezmē dižkoku atrašanās vietas un jānodrošina to aizsargjosla.

Ziņojumā norādīts, ka, lai novērtētu īpaši aizsargājamo putnu sugu sastopamību, trases dabā tika apsekotas 2007.gadā. 3.posma teritorijā un tā apkārtnē tika konstatētas 9 īpaši aizsargājamo putnu sugas, kuru lielākā daudzveidība (8 sugas) tika novērota pļavās gar Hapaka grāvi starp Apakšgrāvja ielu, Heinrihsoniem un Liepezera. Otrā vieta, kur novērota brūnā čakste, atrodas mazdārziņu masīvā starp Spilves lidlauku un Bolderājas dzelzceļu. Lai arī Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma būvniecības vieta atrodas ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ziņojumā norādīts, ka Spilves pļavas un Spilves lidlauks iekļauts Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam kā savvaļas putniem svarīgi. 4.posma teritorijā un tā apkārtnē tika konstatētas 10 īpaši aizsargājamo putnu sugas. Ziņojumā norādīts, ka laukos gar Hapaka grāvi konstatēta salīdzinoši neliela putnu sugu daudzveidība – novērota brūnā čakste. Ornitoloģiski nozīmīgāki ir meži (vismaz 4 sugas) un Slēperu purvs (vismaz 3 sugas). Lai gan Slēperu purvs ir lielākoties norakts, vietām apmežots un aizbērts, tajā ir attīstījies īpatnējs mitrāju biotopu komplekss, kurā ligzdo un barojas arī daudz citu putnu sugu. Ziņojumā norādīts, ka no savvaļas putnu populāciju saglabāšanas viedokļa 3.posmā mazāk nelabvēlīgi ir 1. un 3.variants; 2a. variants ir labvēlīgāks par 2.variantu, bet visnelabvēlīgākais ir 2.variants. 4.posmā no savvaļas putnu populāciju saglabāšanas viedokļa piemērotākā ir 1.alternatīva, bet 2. un 3.alternatīvas trases skar ievērojamas putniem nozīmīgas biotopu platības. Ziņojuma autori uzskata, ka kopumā no savvaļas putnu saglabāšanas viedokļa labākā ir 1.alternatīva, sliktākā 2.alternatīva, starp tām 2a.alternatīva, kas mazāk sliktā par 3.alternatīvu.

Ziņojumā norādīts, ka, pārbaudot sikspārņu novērojumu datu bāzi, netika atrasts neviens ieraksts, kas attiecas uz Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trašu teritoriju. Kā norādīts ziņojumā, tuvākās zināmās lielākās sikspārņu atradnes, kuras teorētiski netieši varētu ietekmēt paredzētā darbība, ir ziemošanas vietas Daugavgrīvas fortos. Posmā no Daugavas līdz Lielajai muižai trase virzās pa klaju, sikspārņiem nepiemērotu teritoriju. Vienīgā sikspārņiem potenciāli nozīmīgā vieta šai posmā ir Hapaka grāvis, kas ir potenciāla pārvietošanās trase un barošanās biotops. 2a.variantā pie Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra esošais priežu mežs ir labi piemērots dzīves vietas biotops vairākām sikspārņu sugām, kā arī potenciāla barošanās vieta. Trases 1.variants pēc Liepezera līdz pat Rīgas apvedceļam pie Babītes, izņemot Hapaka grāvi un Mežāres posmu, nav sikspārņiem teorētiski būtiska struktūra. Savukārt trases 2.variants caur Bolderājas meža masīvu virzās pa sikspārņiem nozīmīgu un potenciāli nozīmīgu biotopu. Trases 3.variants posmā no Priedaines līdz pieslēgumam 1.varianta trasei šķērso nefragmentētu un sikspārņiem piemērotu meža masīvu. Ziņojuma autori uzskata, ka kopumā sikspārņiem labākā ir 1.alternatīva, sliktākā 2a., starp tām ir 2.alternatīva, kas mazāk sliktā par 3.variantu.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posms šķērso mežu, pļavu un mitrāju teritorijas, kas ir piemērotas zīdītājdzīvnieku sugām. 3. un 4.posma apkārtnē atrodas Rīgas reģionālās virsmežniecības Babītes mežniecība, individuālais medību iecirknis "Annas" (gar A10) un individuālais medību iecirknis "Ērgļu ligzda" (Kleistu mežs un teritorija ap Spilvi un Mežārēm). Ziņojumā norādīts, ka labai saudzīgākais ir trases 1.variants, jo šai variantā jaunais autoceļš daļēji tiktu veidots, izmantojot esošos ceļus, pie kuriem dzīvnieki jau ir pieraduši; posmā no Liepezera līdz Saulīšciemam plānotais ceļš šķērsotu pļavu, līdz ar to tas varētu būt mazāk traucējošs kā meža izciršana citos trases variantos. Lai nodrošinātu zīdītājdzīvnieku pārvietošanos un ņemot vērā

apkārtnes ģeoloģiskos apstākļus un applūstošās teritorijas, kas neļauj veidot tuneļus zem autoceļa, bet ekoloģiskajiem tiltiem nepieciešama liela apkārtnes pārveidošana, ziņojuma autori norāda, ka dzīvnieku pārejas jāparedz satiksmes pārvadu vietās, pielāgojot pārvadus dzīvnieku vajadzībām (satiksmes pārvads pār dzelzceļu, pie Vīķu Kroga, pārvads ar V10 Vārnukrogs – Babītes stacija, abiniekiem un vidējiem dzīvniekiem caurteka Gravu ielas galā). Ziņojumā norādīts, ka dzīvnieku pāreju tuvumā būtu nepieciešams nožogot autoceļu, lai novirzītu dzīvniekus uz pāreju un uzlabotu satiksmes drošību, kā arī pie nožogojuma pārtraukumiem un vietās, kur mežs pienāk tuvu trasei, ieteicams izvietot zīmes, kas brīdina par iespējamo dzīvnieku aktivitāti un braukšanas ātruma samazināšanu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir iekļauta gaisa piesārņojuma matemātiskā modelēšana 2041.gadā prognozētajai satiksmes intensitātei. Modelēšanas rezultāti parāda, ka transporta radītais gaisa piesārņojums ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{PM}_{2,5}$ ) nepārsniegs normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai.

Ziņojumā norādīts, ka projekta ietekmes zonā galvenie esošie trokšņa avoti ir Daugavgrīvas iela, Kleistu iela un lidostas “Rīga” lidmašīnu pacelšanās – nosēšanās gaisa koridors, kura trokšņa ietekme skar Babītes novada Mežāres ciemu. Saskaņā ar Babītes pagasta Attīstības programmas 2007. – 2019.gadam datiem 2007.gada 1.janvārī Mežāres ciemā bija 126 iedzīvotāji. Atbilstoši ziņojumā norādītajam

Daugavgrīvas ielas un Kleistu ielas trokšņa koridori summējas ar jaunbūvējamās maģistrāles trokšņa koridoru tikai ierobežotā zonā pie krustojumiem un ir izvērtēti atbilstoši prognozētajām satiksmes plūsmām. Ņemot vērā, ka, realizējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma projektu, pieslēguma vietās tiks veikta arī Daugavgrīvas ielas un Kleistu ielas rekonstrukcija, ietverot nepieciešamos prettrokšņa pasākumus, līdz ar to netiek prognozēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Savukārt lidmašīnu trokšņa avots ir daudz intensīvāks, bet epizodisks, un atrodas augstu virs zemes, tāpēc tā ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis projekta ietekmes zonā nesasniedz autoceļu tiešā tuvumā raksturīgos lielumus, toties ietekmes koridors ir plats un klājas pār Mežāru ciemu lielākajā daļā tā teritorijas, šajā teritorijā mazstāvu apbūves trokšņa robežlielumus pārsniedzot gan dienā, gan vakarā, gan naktī. 2011.gada 4.janvārī Vides pārraudzības valsts birojam iesniegtā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta papildus informācija liecina, ka Rīgas pašvaldība apzinās problēmas, kas saistītas ar pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegšanu Rīgas pilsētā: 2009.gada 17.martā Rīgas dome ir izdevusi saistošos noteikumus Nr.160 “Par Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģisko karšu apstiprināšanu”; sagatavošanas un starpinstitucionālās saskaņošanas stadijā ir Rīgas domes saistošie noteikumi “Par rīcības plānu trokšņu samazināšanai Rīgas aglomerācijā”; Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna izstrādes Vadības komitejā 2010.gada 17.decembrī tika apstiprināts Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns, kurā ir analizēta arī trokšņu mazināšana. Ziņojumā iekļauto trokšņa izplatības modelēšanu 2041.gadā prognozētajai satiksmes intensitātei (kustības ātrums 110 km/h) un VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” netieši radītā trokšņa novērtējumam pašreizējā situācijā, kas saistīts ar lidmašīnu pacelšanās – nolaišanās rezultātā radīto troksni, ir veikusi akreditēta SIA “R&D Akustika”, ņemot vērā gan saistošo noteikumu Nr.160, gan Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumu Nr.597 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasības. Ziņojuma autori norāda, ka lidmašīnu radītā trokšņa līmenis nosacītā gaisa koridorā perspektīvā būs atkarīgs no pasažieru plūsmas reisu intensitātes un to iespējams administratīvi

koriģēt, bez infrastruktūras izmaiņām. Bez tam, uzlabojoties lidaparātu tehnoloģijām, samazinās gan izmešu, gan trokšņa emisiju daudzums. Ziņojuma autori uzskata, ka šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktais summārā trokšņa novērtējums raksturo autoceļu kā papildus trokšņa avotu, kam paredzēti atbilstoši prettrokšņa pasākumi, un, neatkarīgi no autoceļa projekta ieceres realizācijas, esošā trokšņa situācija nepasliktināsies, vienlaikus atzīstot, ka Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma projekta ietvaros tehniski nav iespējams veikt papildus pasākumus, kas novērstu kopējos Rīgas aglomerācijas radīto trokšņa pārsniegumus, tāpēc kopējā trokšņa situācijas uzlabošana projekta teritorijā ir ārpus šī konkrētā ietekmes uz vidi novērtējuma kompetences un tas ir risināms rīcības plāna trokšņu samazināšanai Rīgas aglomerācijā ietvaros. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi Babītes novada Mežāru ciemā lidmašīnu pārlidojumu radītā trokšņa ietekmes potenciālā summēšanās ar autoceļa radīto troksni ir aktuāla aptuveni 3 km garā autoceļa posmā gar Mežāru pieceļa joslu. Attiecīgi automaģistrāles 1. un 3.varianta trases gadījumā trokšņa ietekmes potenciālā summēšanās skartu aptuveni pusi Mežāru iedzīvotāju, bet 2.varianta trases gadījumā – aptuveni trešdaļu Mežāru iedzīvotāju. Veicot troksni ierobežojošos pasākumus apdzīvotās vietās (prettrokšņa ekrāni un ēku fasāžu, kas atrodas līdz 30 m attālumā no autoceļa, prettrokšņa pasākumi, skat. noslēguma ziņojuma 3.pielikumu), nakts trokšņa pārsniegumi 0,1 līdz 0,8 dBA tiek prognozēti Latvijas Universitātes Biomedicīnas centra, Liepezera Upeņu ielas, Puriņu un Valsts

polīcijas koledžas teritorijās 1.varianta trasei; nakts trokšņa pārsniegumi 0,3 līdz 2,3 dBA tiek prognozēti Jaunsaulītes, Liepkalnu, Priežciema Ziedupļavas ielas, Slēperu, Valsts polīcijas koledžas un Čakaru teritorijās 2.varianta trasei; nakts trokšņa pārsniegumi 0,3 līdz 5,3 dBA tiek prognozēti Latvijas Universitātes Biomedicīnas centra, Liepezera Kalēju un Valsts polīcijas koledžas teritorijās 2a.varianta trasei; nakts trokšņa pārsniegumi 0,1 līdz 0,8 dBA tiek prognozēti Latvijas Universitātes Biomedicīnas centra, Liepezera Upeņu ielas, Puriņu un Valsts polīcijas koledžas teritorijās 3.varianta trasei. Kopumā jebkurā no variantiem pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas būtiskākie trokšņa normatīvu pārsniegumi sagaidāmi Valsts polīcijas koledžas (līdz 5,3 dBA) un Latvijas Universitātes Biomedicīnas centra (līdz 3,2 dBA) teritorijās.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms šķērso arī Jūrmalas un Bolderājas dzelzceļus, taču šie konkrētie posmi tiek vērtēti kā nebūtisks trokšņa avots salīdzinoši ļoti šaurā koridorā. Ziņojumā norādīts, ka vietās, kur pārklājas automaģistrāles un dzelzceļa posmu trokšņu izplatības areāls, nav dzīvojamās apbūves.

Ziņojumā norādīts, ka ekonomiski izdevīgākais ir trases 2a.variants, kaut arī 2a.varianta ekonomiskie rādītāji būtiski neatšķiras no citiem variantiem.

Ziņojumā norādīts, ka Jūrmalā gandrīz visa trases skartā teritorija noteikta kā dabas pamatnes teritorijas, tās veido liels Rīgas pilsētas mežu īpatsvars, līdz ar to fizisko un juridisko personu īpašumi Jūrmalā gandrīz netiek skarti. Analoga situācija ir Rīgas mežainajā daļā, kur perspektīvais izmantošanas mērķis ir apstādījumu un dabas teritorijas. Sākot no Vīķukroga Rīgas virzienā Rīgas pilsētas mežu teritorijas mijas ar jauktas apbūves teritorijām ar dzīvojamo, komercdarbības un ražošanas funkcijām un publiskās apbūves teritorijām. Babītes novadā praktiski visai trases skartajai teritorijai ir noteikts izmantošanas mērķis - jauktas komerciestāžu un darījumu teritorijas vai

savrupmāju dzīvojamās teritorijas. Babītes novadā trase praktiski neskar pašvaldības un valsts īpašumus. Autoceļa būvniecībai nepieciešamās zemes platības:

- 1.trases variantam aptuveni 115 ha, tai skaitā meža zeme 30 ha;
- 2.trases variantam aptuveni 133 ha, tai skaitā meža zeme 41 ha;
- 2a.trases variantam aptuveni 120 ha, tai skaitā meža zeme 58 ha;
- 3.trases variantam aptuveni 144 ha, tai skaitā meža zeme 53 ha.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam nojaucamo/potenciāli nojaucamo ēku skaits:

- 1.trases variantam 17, tai skaitā dzīvojamās mājas 3;
- 2.trases variantam nav nojaucamo/potenciāli nojaucamo ēku;
- 2a.trases variantam 3, tai skaitā dzīvojamās mājas nav;
- 3.trases variantam 17, tai skaitā dzīvojamās mājas 3.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija.**

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2007.gada 25.jūnija iesniegums Nr.1-DA-07-4048-nd ietekmes uz vidi novērtējumam jaunas automaģistrāles izbūvei posmā starp autoceļu Rīgas apvedceļu A5 un Daugavgrīvas ielu - 11 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 4.jūlija lēmums Nr.319 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) - 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2007.gada 24.jūlijā Jūrmalas pilsētas domē protokols - 13 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2007.gada 25.jūlijā Babītes pagasta padomē protokols - 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2007.gada 26.jūlijā Rīgas domē (Rātsnamā) protokols - 10 lapas.
- Kleistu ielas iedzīvotāju I.Vasiļjevas, G.Vītolas un K.Vīksnes 2007.gada 20.jūlija vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Jūrmalas pilsētas Priedaines mikrorajona iedzīvotāju 2007.gada 24.jūlija viedoklis saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Latvijas Biomedicīnas pētījumu un studiju centra 2007.gada 31.jūlija vēstule Nr.62-8-103 saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- Kompānijas "BIOSAN" 2007.gada 14.augusta vēstule Nr.1608/07-02 saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- Babītes pagasta 20 Ošu ielas iedzīvotāju parakstītā 2007.gada 16.augusta vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- Rīgas rajona padomes Salas pagasta padomes 2007.gada 16.augusta vēstule Nr.01-4/213 saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- Latvijas Universitātes 2007.gada 16.augusta vēstule Nr.A23-JK-4015/306 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- AS "Latvenergo" 2007.gada 16.augusta vēstule Nr.01VL00-13/3758 saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- Rīgas rajona padomes Salas pagasta padomes 2007.gada 20.augusta vēstule Nr.01-4/215 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- U. Bērtulsona 2007.gada 20.augusta elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.



- Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 4.septembra vēstule Nr.3-01/2152, ar kuru saņemtās vēstules tika nosūtītas Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam - 2 lapas.
  - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2007.gada 1.oktobra vēstule Nr.1-DA-07-6395-nd saistībā ar plānoto darbību, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un pieprasījums ietekmes uz vidi novērtējuma programmai - 159 lapas.
  - Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 29.oktobra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam automaģistrāles – Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma no Rīgas pilsētas rietumu robežas līdz Daugavgrīvas ielai un 4.posma no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) un autoceļa A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Rīgas pilsētas rietumu robežai – būvniecībai - 8 lapas.
  - Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms), 1 sējums ar pielikumiem, 84 lapas.
  - Ietekmes uz vidi novērtējuma automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) darba ziņojuma kopsavilkums, 1 sējums, 13 lapas.
- 
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 19.maijā Rīgas domē (Rātsnamā) protokols - 16 lapas.
  - Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 20.maijā Jūrmalas pilsētas domē protokols - 10 lapas.
  - Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 25.maijā Babītes vidusskolas zālē, Piņķos, Jūrmalas ielā 17, protokols - 11 lapas.
  - V.Trifonova un L.Davidovskas 2010.gada 17.maija vēstules (divas) saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
  - Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 27.maija atsauksme Nr.5-9/1753 par izvērtējamo darba ziņojumu - 1 lapa.
  - A/S “MIRA – 1” 2010.gada 2.jūlija iesniegums saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
  - Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 3.jūnija atsauksme Nr.DMV-10-2172-nd par izvērtējamo darba ziņojumu - 2 lapas.
  - Jūrmalas pilsētas 112 iedzīvotāju parakstītā 2010.gada 1.jūnija vēstule saistībā ar plānoto darbību - 6 lapas.
  - A.Riekstiņas 2010.gada 5.jūnija iesniegums saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
  - D.Vanagas un D.Kudrjavcevas 2010.gada 8.jūnija iesniegums saistībā ar plānoto darbību un priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai - 4 lapas.
  - Jaunzeibārtu kopīpašuma apsaimniekošanas biedrības “Mirdzošais Ceļš” 2010.gada 7.jūlija vēstule Nr.02-0610 saistībā ar plānoto darbību un priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai - 4 lapas.
  - Babītes novada pašvaldības 2010.gada 8.jūnija vēstule Nr.2-6.1/1319 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
  - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 8.jūnija vēstule Nr.DA-10-802-nd saistībā ar plānoto darbību un priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai – 3 lapas.

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 22.jūnijā ar pavadvēstuli Nr.DA-10-888-nd pārsūtītā Jūrmalas pilsētas 112 iedzīvotāju parakstītā 2010.gada 1.jūnija vēstule - 9 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 18.jūnija vēstule Nr.DA-10-867-nd, kurai pievienoti darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli - 33 lapas.
- Atsauksmju anketas, kurās izteikti viedokļi saistībā ar plānoto darbību un sniegti priekšlikumi darba ziņojuma pilnveidošanai - 18 lapas.
- Ekspertu atzinumi par izvērtējamo darba ziņojumu - 13 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 21.jūlija Atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) - 19 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) un autoceļa A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms, 1 sējums ar pielikumiem, 157 lapas.
- SIA “Eiropprojekts” 2010.gada 9.septembra vēstule Nr.01/01-107, ar kuru Vides pārraudzības valsts birojā nosūtīta atskaite par atzinuma par darba ziņojumu prasību izpildi, sagatavojot noslēguma ziņojumu - 5 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 23.septembra vēstule Nr.DA-10-1354-nd, ar kuru tika iesniegti papildinājumi darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumam - 12 lapas.
- Ekspertu atzinumi par izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 9 lapas.
- Jaunzeibārtu kopīpašuma apsaimniekošanas biedrības “Mirdzošais Ceļš” 2010.gada 15.oktobra komentāri saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 2 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 15.oktobra vēstule Nr.DMV-10-3827-nd saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 1 lapa.
- Latvijas Vides pārvaldības asociācijas 2010.gada 18.oktobra vēstule saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 3 lapas.
- M.Zeibārta 2010.gada 18.oktobra vēstule saistībā ar paredzēto darbību - 1 lapa.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 15.oktobra atsauksme Nr.5-9/3375 saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 1 lapa.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 18.oktobra vēstule Nr.DA-10-1490-nd saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 1 lapa.
- Babītes novada pašvaldības 2010.gada 20.oktobra vēstule Nr.2-4.4/2098 saistībā ar izvērtējamo noslēguma ziņojumu - 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 2.novembra vēstule Nr.3-01/1237 Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam un SIA “Eiropprojekts” saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 3 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 9.novembra vēstule Nr.DA-10-1575-nd saistībā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 2.novembra vēstuli - 20 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 17.novembra vēstule Nr.3-01/1341 saistībā ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 9.novembrī iesniegto papildus informāciju - 2 lapas.

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 3.janvāra vēstule Nr.DA-11-3-nd saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 17 lapas.

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

Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par plānoto automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) bija pieejami: Rīgas domē (Rātsnamā), Rātslaukumā 1; Babītes pagasta padomē, Centra ielā 4, Piņķos; Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2007.gada 24.jūlijā Jūrmalas pilsētas domē; 2007.gada 25.jūlijā Babītes pagasta padomē un 2007.gada 26.jūlijā Rīgas domē (Rātsnamā).

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Jūrmalas pilsētas domē uz sabiedrisko apspriedi 2007.gada 24.jūlijā bija ieradušies 82 interesenti. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vadītājs sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā, tā posmiem un realizācijas gaitu. SIA "BRD Projekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par piedāvātajiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvniecības iespējamajiem variantiem. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve sniedza informāciju saistībā ar vides aspektiem un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Priedaines iedzīvotāju komitejas pārstāvis interesējās, kāpēc autoceļu plāno tikai tagad, kad Salienā jau privatizēti zemesgabali un Babītes pagastā apbūvēti zemesgabali, kurus varēja izmantot autoceļam, vai tiks izvērtēts, kā mainīsies cilvēku dzīves kvalitāte, vai ar Salienu ir pārrunāta trases virzīšana pāri burkānu laukiem, kā arī ierosināja pārvietot pieslēgumu Priedaines transporta mezglā pie Lielupes tilta uz Babītes transporta mezglu starp Jūrmalas šoseju un dzelzceļu, kā arī puda viedokli, ka Priedaines iedzīvotājiem nepieņemams ir jebkurš variants, kas virzīsies tuvu Priedainei, un iesniedza darbības ierosinātajam lēmumu, kurā iedzīvotāji kategoriski nepiekrīt 2. un 3.variantam. Citi sanāksmes dalībnieki jautāja, kur varēs iepazīties ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu; vai iespējams Priedaines transporta mezgla cits risinājums; puda neizpratni, kāpēc Ziemeļu transporta koridoru jānovirza Ventspils virzienā; vai ietekmes uz vidi novērtējumā tiks izskatīti visi trīs iespējamie varianti; kurš no variantiem ir lētākais un dārgākais; vai tiks vērtēts, kā šis projekts ietekmēs Jūrmalas apvedceļu un A9; kā mainīsies satiksmes intensitāte uz Jūrmalas apvedceļa; kas noteicis tieši tādu iespējamo trašu variantu izvēli; vai tiks izbūvēti vietējās nozīmes ceļi; kā tiks risināti kompensāciju jautājumi; kā drīkstēs izmantot īpašumus, kurus var skart iespējamās autoceļa trases; vai Jūrmalas attīstības plānā ir paredzēta plānotā automaģistrāle; vai tiks ņemts vērā iedzīvotāju viedoklis; vai var nojaukt māju bez īpašnieka piekrišanas; kur var iegūt informāciju par īpašumiem uzliktajiem jaunajiem ierobežojumiem. Kāda sanāksmes dalībiece puda neizpratni, kāpēc par sanākumi tika informēta tikai daļa Priedaines iedzīvotāju, un interesējās, vai tiks izvērtēta autoceļa ietekme uz Jūrmalas teritoriju ilgtermiņā (50 – 100 gados). Cits sanāksmes dalībnieks izteica viedokli, ka, virzot maģistrāli līdz 350 m attālumā no Priedaines, tiks izcirsti koki un nodarīts kaitējums

Slēperu purvā sastopamajām sugām, tiks norakta kāpa. Sanāksmes dalībnieki ierosināja apvedceļa pārvadā palielināt joslu skaitu; pēc Babītes transporta mezgla trasi virzīt pa A9 (Liepājas šoseja) Babītes ezeram pa otru pusi, apejot Jūrmalu; uzaicināt nākošajā sanāksmē Satiksmes ministrijas pārstāvjus; pauda viedokli, ka nevēlas, lai tiktu pārbūvētas vietējās ielas. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta, SIA "BRD Projekts", SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" un Jūrmalas domes pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Babītes pagasta padomē uz sabiedrisko apspriedi 2007.gada 25.jūlijā bija ieradušies 47 interesenti. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā, tā posmiem un realizācijas gaitu. SIA "BRD Projekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par piedāvātajiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvniecības iespējamajiem variantiem. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian

Environment" pārstāve sniedza informāciju saistībā ar vides aspektiem un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. SIA "Metrum" pārstāve informēja par paredzētās darbības saistību ar jauno Babītes pagasta teritorijas plānojumu un norādīja, ka tā apspriedes laikā netika saņemts neviens iebildums saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma plānoto izbūvi, kā arī pauda viedokli, ka autoceļa izbūve visvairāk skars Hapaka grāvim piegulošās teritorijas un ka trases izvietotas pārāk tuvu Lielupei un nekustamajiem īpašumiem, ņemot vērā, ka ir izveidojušies daudzi jauni ciemati. SIA "Metrum" pārstāve norādīja, ka viņasprāt pieņemamākais ir trases 2.variants. Kāda sanāksmes dalībniiece interesējās, cik lielam jābūt attālumam no vietējās nozīmes ceļa līdz ēkām; nekustamā īpašuma "Heinrihsoni" īpašniiece jautāja, kā no konkrētā īpašuma varēs tikt uz plānotā autoceļa; Latvijas Universitātes pārstāve jautāja, vai tas, ka patlaban vairums neatbalsta 1.variantu, nozīmē, ka arī nākotnē tas nebūs aktuāls, kā arī vēlējās uzzināt, kā tiks nodrošināta uzņēmumu, kas atrodas pie plānotajām brauktuvēn, piekļūšana automaģistrālei; tika jautāts, kā iedzīvotāji var ietekmēt trases gala varianta izvēli; kas nosaka 6 joslu maģistrāles izveidi; vai ietekmes uz vidi novērtējumā tiks ņemta vērā aviotrase, lidostas paplašināšanas plāni un to ietekme uz dzīves kvalitāti, kā arī tika norādīts, ka Ošu ciema iedzīvotāji neatbalsta trases 1.variantu. Kāda sanāksmes dalībniiece pauda viedokli, ka plānotā maģistrāle iznīcinās Kleistu mežu, norādīja, ka jāizvērtē vibrācijas ietekme uz ēkām, īpaši BioMedcentru, ierosināja veikt pētījumu, kā mežu izciršana varētu ietekmēt Rīgas iedzīvotājus, un kategoriski iebilda pret trases 1.variantu. Citi sanāksmes dalībnieki interesējās, vai pēc Ziemeļu transporta koridora izbūves, pieaugot apbūves intensitātei, tiks risināti arī ūdensapgādes un kanalizācijas jautājumi; kā automaģistrāle ietekmēs teritorijas ar augstu applūšanas risku; kur būs pieejama informācija par īpašumiem, kurus var ietekmēt plānotā darbība; kas noteiks maģistrāles galīgā varianta izvēli; kas tie par dūņu laukiem, kuriem pāri iezīmēts 2. un 3.varianta trases; kā tiks risināti kompensāciju jautājumi; vai rakstiski tiks atbildēts uz jautājumiem. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta, SIA "BRD Projekts", SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" un SIA "Metrum" pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Rīgas domē (Rātsnamā) uz sabiedrisko apspriedi 2007.gada 26.jūlijā bija ieradušies

37 interesenti. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji sniedza informāciju par jau notikušajām sanāksmēm Jūrmalā un Babītē, kā arī iepazīstināja ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā, tā posmiem un realizācijas gaitu. SIA "BRD Projekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par piedāvātajiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvniecības iespējamajiem variantiem. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve sniedza informāciju saistībā ar vides aspektiem un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Latvijas Biomedicīnas pētījumu un studiju centra pārstāve interesējās, vai tiks vērtēta vibrācijas iespējamā ietekme uz Centra darbību. Citi sanāksmes dalībnieki interesējās, kā tiks identificētas iespējamās ietekmes; kur var iepazīties ar pētījumiem par satiksmes plūsmas izmaiņām; kā var mainīties nekustamo īpašumu vērtība; kāpēc tiek piedāvāti tieši šādi trašu varianti; kādas varētu būt projekta izmaksas; vai turpmākai izpētei tiks virzīts tikai viens variants; kurš no variantiem varētu vairāk skart mežu; kādi pētījumi tiks veikti saistībā ar Hapaka grāvi un applūstošajām teritorijām. PCTVL deputātu frakcijas pārstāvji izteica atbalstu 1.variantam un ierosināja

apspriest šo variantu Bolderājas iedzīvotājiem pieņemamā vietā. Kāda sanāksmes dalībniece pauda viedokli, ka šis projekts ir vajadzīgs ostas attīstībai, un jautāja, vai ir izvērtēta cilvēku dzīves kvalitāte nākotnē, vai tas skars esošos un plānotos dzīvojamās apbūves rajonus, un ierosināja informēt Eiropas Komisiju par jautājumiem, kas saistīti ar kultūrvēsturisko aizsardzību, jo tad šie jautājumi tikšot daudz nopietnāk izvērtēti. Cits sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka Rīgas Ziemeļu transporta koridoru vajag pieslēgt Via Baltica trasei, kas iet uz Bausku, nevis Ventspili vai Liepāju. Tika arī ierosināts publiskot piedāvāto variantu izvēles pamatojumu un kritērijus. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta, SIA "BRD Projekts" un SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz interesentu jautājumiem.

Likumdošanā noteiktajā termiņā, kad sabiedrība varēja iesniegt rakstveida priekšlikumus par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi, Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Kleistu ielas iedzīvotāju I.Vasiļjevas, G.Vītolas un K.Vīksnes 2007.gada 20.jūlija vēstuli, kurā norādīts, ka nepieņemams ir Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma piedāvātais 1.variants, jo tiktu izcirsts mežs un divi ozoli (dižkoki), iznīcināta kāpa, maģistrāle virzītos tuvu privātām dzīvojamām mājām, samazinātos īpašumu vērtība, būtu apgrūtināta Rātsupītes ielas šķērsošana, un izteikts atbalsts 2. un 3.variantam.
2. Jūrmalas pilsētas Priedaines mikrorajona iedzīvotāju 2007.gada 20.jūlija sapulces, kurā piedalījušies ap 100 cilvēku, viedokli, kurā norādīts, ka Priedaines iedzīvotāji kategoriski nepiekrīt piedāvātajam 2. un 3.variantam, kas skar Priedaines mikrorajona apbūvi.
3. Latvijas Biomedicīnas pētījumu un studiju centra 2007.gada 31.jūlija vēstuli, kurā kategoriski iebilsts pret Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma piedāvāto 1.variantu, kurā maģistrāli paredzēts virzīt pa Rātsupītes ielu. Vēstulē norādīts, ka Rātsupītes ielā, sākot no Kleistu ielas krustojuma, atrodas virkne zinātnisko institūtu, kurus plānots paplašināt, un nav pieļaujams, ka nozīmīgam zinātnes un augsto tehnoloģiju kompleksam garām virzītos automaģistrāle, radot nopietnus traucējumus darbā un tā attīstībā. Vēstulē norādīts, ka ceļa izsauktās vibrācijas un elektromagnētiskais lauks nopietni var ietekmēt unikālu zinātnisko iekārtu normālu funkcionēšanu, kā arī automaģistrāles būvniecība iznīcinātu pie

ēkām augošos kokus, arī dižozolu. Latvijas Biomedicīnas pētījumu un studiju centrs neiebilst 2. vai 3. variantā trases būvniecībai.

4. Kompānijas "BIOSAN" 2007.gada 14.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka tās darbību tiešā veidā skar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma 1.variants. Kompānija "BIOSAN" ir augsto tehnoloģiju uzņēmums un viens no līderiem biotehnoloģijas un bioinženierijas jomās, kura darbībai tiek izvirzītas paaugstinātas apkārtējās vides prasības – minimāls aerosolu un putekļu daudzums, nav pieļaujama vibrācija. Kompānija "BIOSAN" aicina kā pieņemamākos izskatīt Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma 2. un 3.variantu.
5. Babītes pagasta 20 Ošu ielas iedzīvotāju parakstīto 2007.gada 16.augusta vēstuli, kurā kategoriski iebilsts pret Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma piedāvāto 1.variantu, jo tādējādi tiktu pasliktināta dzīves kvalitāte Bišuleju un Ošu ielas iedzīvotājiem. Vēstulē norādīts, ka jau tagad ir augsts trokšņa līmenis, jo pāri mājām iet lidmašīnu nolaišanās/pacelšanās zona, un, izbūvējot automaģistrāli, dzīves apstākļi tikai pasliktināsies. Vēstules autori uzskata, ka vispiemērotākais ir trases 3.variants, kas no mājām ir atdalīts ar meža joslu.
6. Rīgas rajona Salas pagasta padomes 2007.gada 16.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka jauns A10 un A9 savienojums pāri Odiņu – Pavasara polderim nav paredzēts ne Salas pagasta teritorijas plānojumā, ne Rīgas rajona teritorijas plānojumā, jo Odiņu – Pavasara polderis ir NATURA 2000 teritorija, kurā noteikts būvniecības aizliegums. Salas pagasta padome kategoriski iebilst šādam risinājumam, jo tiktu izjaukts hidroloģiskais režīms gan Odiņu – Pavasara polderī, gan Jāņupītes polderī, un norāda, ka spēkā esošajos plānojumos ir paredzēta A10 un A9 savienojošā ceļa trase Lielupes labajā krastā pa esošo pašvaldības ceļu ar šķērsojumu pāri Gātes upei un šī teritorija ir noteikta kā turpmākās izpētes teritorija un tā ir saglabāta neapbūvēta. Ja problemātisks ir Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4.posma trases pieslēgums A10, tad Salas pagasta padome ierosina izmantot esošo autoceļu P101 Kalnciems – Kūdra, rekonstruējot un paplašinot to un esošo tiltu pār Lielupi uz autoceļa A9. Vēstulē arī norādīts, ka pie Varkaļu kanāla A10 atrodas vairāk kā 100 m no Lielupes; Darmšates priežu audze ir Jūrmalas pilsētā uz austrumiem no Varkaļiem, nevis Salas pagastā – autoceļš to nešķērso; abas augstsprieguma gāzes regulēšanas stacijas atrodas Jūrmalas pilsētas teritorijā ap 100 m attālumā no A10, nevis autoceļa tiešā tuvumā.
7. Latvijas Universitātes 2007.gada 16.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka Latvijas Universitātes īpašumā Rātsupītes ielā 1 ir uzsākti renovācijas darbi Biotehnoloģijas zinātnes parka izveidei un to visvairāk skar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma trases 1. variants. Plānotā maģistrāle atradīsies ļoti tuvu laboratoriju korpusam un high-tech ražotnes fasādei. Vēstulē norādīts, ka šajos korpusos izvietota ļoti dārga un ļoti jutīga laboratorijas un ražošanas aparatūra, kuru nevarēs ekspluatēt satiksmes radītās paaugstinātas vibrācijas apstākļos. Latvijas Universitāte aicina neizvēlēties būvniecībai Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma 1. variantu.
8. AS "Latvenergo" 2007.gada 16.augusta vēstuli, kurā izteikti priekšlikumi un prasības saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posmu. Vēstulē norādīts, ka visi trašu varianti vairākas reizes šķērso AS "Augstsprieguma tīkls" divķēžu 110 kV elektrolīnijas Nr.237 un Nr.251, līdz ar to nepieciešams paredzēt to rekonstrukciju. Uz iepriekš minēto līniju balstiem ir instalēta AS "Latvenergo" Informāciju tehnoloģijas un telekomunikācijas OPGW trose, kas jāņem vērā rekonstrukcijas darbos. AS "Sadales tīkls" Rīgas pilsētas reģions norāda, ka

plānotā automaģistrāle šķērsos zemesgabalu (kadastra nr.01000770210), kurā AS "Latvenergo" ir ielāņojusi 330/110/10 kV apakģstacijas "Spilve" izbūvi, kas ir iekļauta arī Rģgas pilsētas attģstģbas plānā. Projektģjot automaģistrāli, jānodroģina apakģstacijas "Spilve" izbūvei vismaz 4500 m<sup>2</sup> lielu zemesgabalu, kā arī tās pieslēģģšanai 330/110 kV tģklā jānodroģina divu 330 kV un piecu 110 kV augstsprieguma kabeļu un vismaz 60 vidģja sprieguma kabeļu guldģšanas zonu. Perspektģvo slodžu pieslēģģšanai automaģistrāles malās jānodroģina perspektģvās kabeļu guldģšanas zonas 10 kV un 0,4 kV kabeļiem zem ietvēm, 330 kV un 110 kV kabeļiem zem ietvēm un braucamās daļas. AS "Sadales tģkls" Centrālais reģions norāda, ka Rģgas Ziemeļu transporta koridora 4.posmā jaunā maģistrāle vairākās vietās šķērsos esoģās Centrālā reģiona 10 kV un 0,4 kV elektropārvades lģnijas, lģdz ar to jāparedz automaģistrālei traucģjoģās 10/0,4 kV apakģstacijas un 10 kV un 0,4 kV kabeļlģnijas pārbūve vai jāaģzsargā tās no bojāģjumiem, ievģrojot Aģzsargjoslu likumā noteģkto, un automaģistrāles malās jānodroģina perspektģvās kabeļu guldģšanas zonas 10 kV un 0,4 kV kabeļiem zem ietves.

9. Rģgas rajona padomes Salas pagasta padomes 2007.gada 20.augusta vēstuli, kurā norādģts, ka Salas pagasta padome atbalsta Rģgas Ziemeļu transporta koridora 4.posma būvniecģbas ieceri, kur galvenā kravu plģsma tiek novirzģta pa A9 (Babģte – Liepāja), nevis A10.
10. U. Bģrtulsona 2007.gada 20.augusta elektronģsko vēstuli, kurā snieģti priekģlikumi ietekmes uz vidi novģrtģjumam.

Vides pārraudzģbas valsts birojs 2007.gada 4.septembrģ ar vēstuli Nr.3-01/2152 visas saņemtās vēstules nosģtģja Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departamentam, lģdzot informģt Vides pārraudzģbas valsts biroju, ja, izvērtģjot saņemtās vēstules, Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departaments nolems veģkt izmaiņas iepriekģ pģteģktajā darbģbā.

2007.gada 1.oktobrģ Vides pārraudzģbas valsts birojs saņģma Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departamenta atbildes vēstuli, kurā norādģts, ka Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departaments ir apkopojģs visas saņemtās vēstules, anketas, iesnieģumus un sākotnģjās sabiedriskās apsprieģšanas rezultātus un informģ, ka Priedaines iedzģvotāģju izstrādātais IV.variants Rģgas Ziemeļu transporta koridora 4.posmā projekta robeģās pilnģbā atbģlst piedāvātajam II.variantam, bet pārgģjais trasģjums izģet ārpus Rģgas Ziemeļu transporta koridora projekta robeģām, lģdz ar to šģ trases posma risģņģjumi netģek izskatģti. Bez tam Rģgas rajona Salas pagasta padome un Ķemeru Nacionālā parka administrāģcija kategorģski iebģlst pret Priedaines iedzģvotāģju piedāvāto trases IV.variantu. Lģdz ar to tas netģek virzģts kā vģl viena alternatģva, veģcot ietekmes uz vidi novģrtģjumu. Pamatoģjoties uz sākotnģjās apsprieģšanas rezultāģtiem, Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departaments lģdza izslģģt no tālākas izpģtes automaģistrāles III.varianta alternatģvu, jo to neatbalstģja lielākā daļa tuvumā dzģvoģjoģo.

Pamatoģjoties uz Rģgas domes Pilsētas attģstģbas departamenta pģteģkumu, sākotnģjās sabiedriskās apsprieģšanas rezultāģtiem, kā arī ņģmot vģrā institģģciju un sabiedrģbas priekģlikumus, Vides pārraudzģbas valsts birojs sagatavoģa un 2007.gada 29.oktobrģ izsnģdza Programmu ietekmes uz vidi novģrtģjumam automaģistrāles – Rģgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma no Rģgas pilsētas rģtumu robeģas lģdz Daugavgrģvas ielai un 4.posma no autoceļģ A5 (Rģgas apvedceļģ Salaspģls – Babģte) un autoceļģ A10 (Rģģa – Ventspģls) krustojuma lģdz Rģgas pilsētas rģtumu robeģģi – būvniecģbai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) sagatavoja SIA “Eiropprojekts” un Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments 2010.gada 6.maijā to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) un A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.

posms sabiedrībai bija pieejams: Rīgas domē (Rātsnamā), Rātslaukumā 1; Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā; Jūrmalas ”Zemes namā”, Edinburgas prospektā 75, Jūrmalā; Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnēs [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv); [www.babite.lv](http://www.babite.lv); [www.jurmala.lv](http://www.jurmala.lv) un [www.ziemelukoridors.lv](http://www.ziemelukoridors.lv), par ko atbilstoša informācija tika norādīta arī Vides pārraudzības valsts biroja mājaslapā [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika: 2010.gada 19.maijā Rīgas domes Sēžu zālē (Rātsnamā), 2010.gada 20.maijā Jūrmalas pilsētas domes Lielajā zālē un 2010.gada 25.maijā Babītes vidusskolas zālē, Piņķos, Jūrmalas ielā 17.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Rīgas domē uz sabiedrisko apspriedi 2010.gada 19.maijā bija ieradušies 44 interesenti. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības departamenta vadītājs sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā. Savukārt AS ”Ceļupprojekts” pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trašu izvietojumu. SIA ”Eiropprojekts” pārstāvis informēja klātesošos par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Sanāksmes dalībnieks – ciemata ”Mežāres” pārstāvis, norādot, ka jau kopš 2002.gada ciemata iedzīvotāji ir aktīvi piedalījušies sabiedriskajās apspriešanās, pauda sašutumu, ka šajā apspriedē tiek apspriests pilnīgi cits trases 2A variants, atšķirīgs no sākotnēji 2007.gadā apspriestā 2a. varianta, un izteica viedokli, ka tādējādi tiek maldināta sabiedrība, un norādīja, ka kartogrāfiskajos materiālos apdzīvotās vietas ”Mežāres” nemaz nav, bet ir iezīmēta ”Liepezers”. Atbildot uz to, AS ”Ceļupprojekts” pārstāvis piekrita, ka 2a.variants (kartē dzeltenā krāsā) ir jauns un 2007.gadā tā nebija, kā arī informēja, ka trases korekcija bijusi nepieciešama, jo sākotnējā varianta trase būtu jāvirza pa teritoriju, kurā kūdras dziļums ir 8 – 9 m, kas būtiski sarežģī būvniecību, kā arī norādīja, ka ”Mežāres” atrodas Babītes novadā, bet šajā apspriedē runā par Rīgas pilsētas teritorijām. Biedrības ”Aleju aizsardzība” pārstāvis interesējās par kopējo izcērtamo koku skaitu un kas tos skaitīs, pamatojot savu interesi ar to, ka lielo koku izciršana saistīta ar klimata izmaiņām, kā arī norādīja, ka koki aiztur troksni un mazina vibrāciju. AS ”Ceļupprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka par to varēs runāt tikai pēc precīza trases izvietojuma dabā. Kāds Kleistu ielas 20.nama iedzīvotājs jautāja, kad sāks risināt nojaukamo ēku kompensāciju jautājumus. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis paskaidroja, ka būtiski ir izteikt viedokli saistībā ar piedāvātajiem trases variantiem



jau tagad, jo tas palīdzēs izvēlēties ģenerālo variantu, bet par konkrētiem īpašumiem varētu būt runa ne ātrāk kā 2011.gada vasarā. Cits sanāksmes dalībnieks interesējās, vai trase skars garāžas Kleistu ielā 39 un 44. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka varētu skart 2a.variāntu. SIA "Marno J" norādīja, ka kartē nav iezīmēta nesen uzbūvētā ēka Rātsupītes ielā 3, interesējās, vai 2.variānts vairs netiek izskatīts un pauda viedokli, ka SIA "Marno J" ir pieņemams tikai 2.variānts. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka minētā ēka ir detalizētāka mēroga kartēs iezīmēta. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis interesējās, vai ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir veikta sabiedrības aptauja. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka citas aptaujas, izņemot sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, nav notikušas un informēja par likumdošanā noteikto kārtību saistībā ar sabiedrības informēšanu un viedokļu uzklauššanu. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, kāpēc prognozētā trokšņa līmeņu tabulās nav iekļauts 2a.variānts. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka 2a.variānts ir 2.variānta atsevišķs posms un izskaidroja prettrokšņa sienas nozīmi, kā arī norādīja, kurā ziņojuma nodaļā ir atrodama informācija, un izskaidroja variantu salīdzināšanas kritēriju izvēli. Latvijas Universitātes pārstāvji informēja, ka, ņemot vērā institūtā esošo aparatūru un pētījumu rezultātu svarīgumu, būtiski ir novērtēt vibrāciju (vai 70 m meža spēs amortizēt vibrāciju), un iebilda pret 1. un 3.variāntu. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis paskaidroja, ka, izvēloties vienu vai otru trases variantu, tālākā projektēšanā tiks meklēti tehniskie risinājumi ar vibrāciju saistīto jautājumu risināšanai. Kāds sanāksmes dalībnieks (Kleistu iela 83) vēlējās noskaidrot, ko nozīmē potenciāli skartais īpašums. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis sniedza skaidrojumu šai jautājumā.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Jūrmalas domē uz sabiedrisko apspriedi 2010.gada 20.maijā bija ieradušies 20 interesenti. Sanāksmi atklāja Jūrmalas pilsētas domes Būvvaldes pārstāvis. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis iepazīstināja ar sanāksmes gaitu. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā. Projektu vadības tehniskais eksperts pauda viedokli, ka, uzlabojot krustojumu pie Piņķiem, tiks izveidota labāka sasaiste no Jūrmalas līdz Bergiem, Jūrmalā tiks izmantota esošā infrastruktūra, nepieciešamības gadījumā rekonstruējot un uzlabojot, bet neveidojot papildus joslas, līdz ar to nav nepieciešamas papildus platības. Savukārt AS "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trašu izvietojumu, norādot, ka cita projekta ietvaros no Priedaines gar dzelzceļu paredzēts izveidot vietējas nozīmes ceļu, kurš nodrošinās caurbraukšanu zem jaunās maģistrāles un būs iespēja iziet uz Babītes – Slokas ielas krustojumu. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis informēja klātesošos par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, paskaidrojot, ka visvairāk Priedainei pietuvojās 3.variānta posms, šķērsojot līdz šim neskartu kāpu meža teritorijas, tas ir nelabvēlīgs no sugu un biotopu viedokļa; savukārt 1.variānts vispār neskar Jūrmalas teritoriju. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai Jūrmalas šosejai nevajag veidot vairāk joslu. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis paskaidroja, ka tuvāko trīsdesmit gadu satiksmes plūsmas prognoze neprasa ceturto joslu. Cits sanāksmes dalībnieks interesējās, vai saglabāsies Rīgas – Jūrmalas veloceļiņš. Tika sniegta atbilde, ka to saglabās un uzlabos. Vēl cits sanāksmes dalībnieks aizrādīja, ka 3.variānts ir saglabāts plānojumos kā rezerves variants pieslēgumam no Babītes uz Priedaini, un jautāja, vai satiksmes mezgls Priedainē tiks rekonstruēts, ierosināja novirzīt projektējamā A10

krustojuma rampu uz dienvidiem, tuvāk A10 ceļam, un izteica atbalstu 1.variantam. Uz to tika paskaidrots, ka tuvāko 30 gadu posmam minētā versija nav nepieciešama, norādot, ka cita projekta ietvaros ir izstrādāta shēma satiksmes mezglam Priedainē, bet Ziemeļu transporta koridora projekta ietvaros šai mezglā nekas netiks darīts. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāve piebilda, ka apspriežamais automaģistrāles projekts ir pēctecīgs autoceļa A10 paplašināšanas projekta ietekmes uz vidi novērtējumam, kas patlaban notiek paralēli šim projektam. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju, ka tiek izstrādāts skiču projekts posmam no Priedaines līdz Ķemeru pagriezienam. Kāds Priedaines iedzīvotājs pauda viedokli, ka vietējie iedzīvotāji 3.variantu neatbalsta, un lūdza to ierakstīt protokolā, un izteica atbalstu 2.variantam, kā arī norādīja, ka citi atbalsta 1.variantu.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Babītes vidusskolā uz sabiedrisko apspriedi 2010.gada 25.maijā bija ieradušies 53 interesenti. Sanāksmi atklāja Babītes novada domes priekšsēdētājs. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis iepazīstināja ar sanāksmes gaitu. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma tehniskajiem risinājumiem. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis informēja klātesošos par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Kāds sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka zemes īpašumu vērtība automaģistrāles tuvumā kritīsies, un jautāja, kāpēc Rīgas dome uzsāk jaunu projektu, ja vēl nav pabeigts Dienvidu tilts, kā arī vēlējās uzzināt, kāpēc atteicās no ieceres būvēt tiltu pāri Lielupei no Jūrmalas. Tika sniegta atbilde, ka, izbūvējot maģistrāli, būs ieguvēji un zaudētāji, taču kopumā ieguvēja būs sabiedrība, kā arī paskaidroja, ka tiek meklēts finansējums Dienvidu tiltam; saistībā ar Jūrmalas tiltu paskaidroja, ka tuvākajos 15 līdz 20 gados nav nepieciešama trase caur Jūrmalu. Citi dalībnieki jautāja, vai ir pētīta iespēja 2.varianta trasi novietot Spilves pļavās tālāk no Mežāres ciema; ironizēja par to, ka ļoti ātri izdarītas korekcijas 2A variantam, tad iespējami vēl arī citi varianti; jautāja, vai tiks skarta Egļu ciema apbūve. Tika sniegta atbilde, ka konsultanti vienojušies par lētāko, ekonomiskāko variantu noteikto sarkano līniju robežās (netiek aiztikts dzelzceļš) un iespējamās diskusijas par patlaban piedāvātajiem variantiem, kā arī norādīja, ka Egļu ciema apbūve netiks skarta. Kāds Rīgas iedzīvotājs interesējās, vai tiks nojauktas garāžas. Tika sniegta atbilde, ka 2. un 2A variantā garāžas ir ārpus trases. Kāds sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka ziņojumā nav informācijas par avāriju risku, un informēja par plānotā "Park & Ride" parka izveidi Rīgas teritorijā uz ziemeļiem no 2A variantā. Tika atbildēts, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums tiek sagatavots atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Cits sanāksmes dalībnieks informēja, ka 2A variants virzās aptuveni 100 m attālumā no dīķa, kuru vietējie iedzīvotāji izmanto rekreācijai, un jautāja, kā varētu izmainīties ūdens kvalitāte. Babītes novada domes priekšsēdētājs paskaidroja, ka dīķis ir vairāk kā 100 m attālumā, savukārt SIA "Eiroprojekts" pārstāvis precizēja, ka plānotā trase atrodas aptuveni 250 m no dīķa un ka, būvējot ceļus, ezeri nepazūd. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kā maģistrāles izbūve varētu ietekmēt gruntsūdens līmeni; par autotransporta kustības intensitātes izmaiņām; cik mājas tiks nojauktas 2A variantā; kāds pamatojums ir ceļa būvei starp dzīvojamajiem masīviem, ja ir alternatīva – 2.variants; vai ceļa troksnis vērtēts summējot ar esošo troksni, ko rada lidmašīnas; vai tika vērtēta citu materiālu izmantošanas iespēja prettrokšņa sienai. Saistībā ar jautājumiem tika atbildēts, ka šajā apkārtnē gruntsūdens līmeņa izmaiņas netiek prognozētas, un paskaidrots, ka jauns

ceļš tiek veidots vietā, kur līdz šim ceļa nav bijis, satiksmes intensitāte dažādos laika posmos tiek prognozēta 30000 līdz 50000 autotransporta vienības 2041.gadā; paskaidrots, ka mājas netiks nojauktas 2A variantā, jo tās atrodas 100 m no trases, taču tiks atsavināti par tirgus cenu 3 – 4 ha “Kalniņu” zemes; realizējot 2A variantu pasliktināsies gaisa kvalitāte, bet normatīvu pārsniegumi netiek prognozēti, tāpēc kopumā tas nepasliktinās veselību, taču tiks ierobežota brīva pārvietošanās trases virzienā, gar trasi tiks izveidota prettrokšņa siena, kas radīs vizuālu traucējumu; paskaidrots, ka lidmašīnu troksnis ziņojumā nav vērtēts. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis izskaidroja prettrokšņa sienas aprēķina principus, un AS “Ceļuprojekts” pārstāvis uzskatīja, ka zemes vaļņu izveide ir

iespējama. Kāds sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka nekorekti izvēlēti variantu salīdzināšanas kritēriji; cits norādīja, ka Ziemeļu transporta koridors jau 1995.gadā bija Babītes pagasta teritorijas plānojumā un zemes īpašniekiem bija jāzina, ka viņi iegādājas zemi blakus plānotajai trasei. Kāda sanāksmes dalībniene vēlējās dzirdēt Babītes novada pašvaldības viedokli. Babītes novada domes priekšsēdētājs paskaidroja, ka ar 2007.gada 8.augusta lēmumu Babītes pagasta padome ir atbalstījusi Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvniecības ieceres 2.variantu, un atgādināja, ka Babītes pagasta teritorijas plānojumā jau 1995.gadā bija precizēta minētās trases vieta kā turpmākās izpētes teritorija un jaunajā teritorijas plānojumā 2008. – 2020.gadam tā precizēta, kā arī informēja, ka dome vērtēs arī gala piedāvājumu.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. V.Trifonova un L.Davidovskas 2010.gada 17.maija vēstules (divas), kurās pausts atbalsts trases 2a.variantam, jo citi trases varianti skar viņu īpašumu Riekstu ielā 26, Spilvē, Babītes novadā.
2. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 27.maija atsaukumi Nr.5-9/1753, kurā norādīts, ka vismazāko ietekmi uz vidi radītu trases 1.variants, savukārt ceļu projektētāji tehniskā ziņā priekšroku dod 2a.variantam. Izstrādājot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvalde rekomendē izstrādāt detalizētākus inženiertehniskos un organizatoriskos pasākumus ietekmes mazināšanai, tai skaitā vietām, kurās novēroti putni, un īpaši aizsargājamo putnu sugām nozīmīgu biotopu platībām.
3. A/S “MIRA – 1” 2010.gada 2.jūlija iesniegumu, kurā norādīts, ka automaģistrāles būvniecība var ietekmēt gruntsgabalu Buļļu ielā 51b, Rīgā (kadastra Nr.01000802136), un lūgts ņemt vērā risinājumus, kas paredzēti noliktavu kompleksa rekonstrukcijas skiču projektā, lai nodrošinātu otru ugunsdzēsības iebrauktuvi.
4. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 3.jūnija atsaukumi Nr.DMV-10-2172-nd, kurā norādītas neprecizitātes un nepilnības, kas jānovērš sagatavojot noslēguma ziņojumu:
  - jāizstrādā pasākumi ziņojumā uzskaitīto urbumu, kas izvietoti maģistrāles ietekmes zonā, aizsardzībai vai likvidācijai;
  - tā kā trases 2. un 2a.varianti šķērso Hapaka grāvi (Rātsupīti) jāizstrādā pasākumi zivju resursu aizsardzībai;
  - jānorāda virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas, kuras varētu skart plānotā darbība;
  - jālieto atbilstošajos normatīvajos aktos lietotie termini.

Atsauksmē norādīts, ka no Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes viedokļa atbalstāms trases 3.variants, kaut gan no hidrotehniskā viedokļa tas varētu būt sarežģītāks par 2. vai 2a.variantu, tomēr kopumā 1.variants vismazāk skartu dabas teritorijas, būtu visīsākais trases garums un atstātu mazāko negatīvo ietekmi uz vidi.

5. Jūrmalas pilsētas 112 iedzīvotāju parakstīto 2010.gada 1.jūnija vēstuli, kurā izteikti viedokļi un priekšlikumi saistībā ar paredzēto darbību. Vēstulē tiek izteikts atbalsts trases 1., 2. vai 2a.variantu izbūvei Jūrmalas pilsētas teritorijā un noraidīts 3.variants, jo tas virzās aptuveni 200 m attālumā no Priedaines dzīvojamā rajona. Vēstulē norādīts, ka pret trases 3.variantu jau 2007.gadā kategoriski iebilda vairāk kā 400 iedzīvotāji un noraidīja Jūrmalas dome. Lai arī sabiedriskajā apspriedē projekta izstrādātāji pauda viedokli, ka 3.variants ir ekonomiski neizdevīgs un sliktākais videi, tas tomēr tiek atstāts kā rezerves variants tālai nākotnei, pret ko kategoriski iebilst Priedaines iedzīvotāji un pieprasa 3.variantu neattīstīt un neplānot. Kā Ziemeļu transporta koridora trūkums tiek norādīts tas, ka trase beidzas pie autoceļa A10, līdz ar to tranzīta autosatiksmes tiek novirzīta pa Jūrmalas apvedceļu, kas savukārt var radīt kaitējumu Jūrmalai kā kūrortam un ierobežot Salas pagasta un Jūrmalas pilsētas attīstību. Vēstulē norādīts, ka nākotnē tranzīta kravas būtu jānovirza pa A9, izbūvējot savienojumu ar A10 caur Gāti.
6. A.Riekstiņas 2010.gada 5.jūnija iesniegumu, kurā izteikts atbalsts trases 2.variantam, kurš A.Riekstiņas skatījumā vismazāk kaitīgs dabai un cilvēkiem.
7. D.Vanagas un D.Kudrjavcevas 2010.gada 8.jūnija iesniegumu, kuras iesniegumā norāda, ka pārstāv "Liepezera" Strupu ceļa iedzīvotāju intereses. Iesniegumā norādīts, ka 2007.gadā publisko apspriešanu rezultātā iedzīvotāji esot vienojušies par trases otro variantu, kas tika virzīts pa Spilves pļavām, taču darba ziņojumā tiek piedāvāts trases 2A variants, kas virzoties praktiski gar māju logiem. Iedzīvotāju skatījumā 2. un 2A varianti būtiski atšķiroties, un 2A variants Strupu ceļa iedzīvotājiem esot pilnīgi nepieņemams, jo maģistrāles izbūves rezultātā kritīšoties īpašuma vērtība. Iesniegumā tiek jautāts, kas kompensēs īpašuma kadastrālās vērtības kritumu, kāpēc netiek ņemtas vērā iedzīvotāju ekonomiskās intereses. Iesnieguma autores norāda, ka iedzīvotāji jau tagad ciešot no lidmašīnu radītā trokšņa un vibrācijām, bet automaģistrāles ietekmes uz vidi novērtējumā tas nemaz nav ņemts vērā, kā arī uzskata, ka ziņojumā nav konkrētības attiecībā uz prognozēto trokšņa, vibrācijas un gaisa piesārņojuma līmeni, kā arī nav izvērtēti iespējamie riski saistībā ar satiksmi un bīstamo kravu pārvadājumiem un izstrādāti pasākumi iespējamās ietekmes mazināšanai un nepieciešamajam monitoringam.
8. Jaunzeibārtu kopīpašuma apsaimniekošanas biedrības "Mirdzošais Ceļš" 2010.gada 7.jūlija vēstuli Nr.02-0610. Vēstulē norādīts, ka biedrībā "Mirdzošais Ceļš" ir apvienojušās fiziskas personas, kam pieder nekustamais īpašums ciematā Jaunzeibārti Babītes novada Mežārēs. Ziemeļu transporta koridora trases īpaši skarot Liepezera un Dreimaņu ciematu iedzīvotāju (ap 500 cilvēku) intereses. 2007.gadā sabiedriskai apspriešanai tika piedāvāts arī trases 2a.variants. Mežāru iedzīvotāji kopumā neiebilda pret Ziemeļu transporta koridora būvniecību, un trases 1. un 2.variants tika atbalstīti tālākai virzībai. Vēstulē norādīts, ka lielu neizpratni izraisījis ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā piedāvātais 2a.variants, kura izvietojums būtiski atšķiras no 2007.gadā apspriestā trases 2a.varianta izvietojuma, līdz ar to sabiedrībai tiek radīts maldīgs priekšstats, ka tas ir viens un tas pats variants. Vēstules autori uzskata, ka sagatavotajā ziņojumā nepietiekami ir izvērtētas iespējamās ietekmes uz vidi un to mijiedarbības, realizējot piedāvāto 2a.variantu, tai skaitā iespējamās avārijas, pārvadājot

bīstamās kravas, kontekstā ar iedzīvotāju blīvumu trases tuvumā. Ziņojumā nav informācijas, ka īpašums Upeņu ielā 12 atrodas trases 2a.varianta aizsargjoslā, kā arī nav izvērtēti valdošie vēji un plānotā pakalpojumu infrastruktūras attīstība. Vēstulē norādīts, ka ziņojuma autori nav konsekventi kritēriju izvēlē variantu salīdzināšanai, proti, kopsavilkumā norādīts, ka nojaucamo ēku skaits ir neliels, tāpēc, salīdzinot variantus, šo faktoru var neņemt vērā, turpretim salīdzināšanas tabulā tas ir iekļauts; iespējamā trokšņa novērtēšanai netiek izmantota normatīvajos aktos par trokšņa novērtēšanu noteiktā aprēķinu metode; ziņojumā nav iekļauta informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu rezultātiem. Vēstulē norādīts, ka Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam ir iesniegtas vairāk par 280 anketām, kurās ir kategoriski iebilsts pret trases 2a., 1. un 3.variantu un izteikts atbalsts 2. variantam.

9. Babītes novada pašvaldības 2010.gada 8.jūnija vēstuli Nr.2-6.1/1319, kurā norādīts, ka ar padomes lēmumu 2008.gada 8.augustā ir atbalstīts Rīgas Ziemeļu transporta koridora būvniecības ieceres 2.variants, tas ir ievērtēts apstiprinātajā Babītes pagasta teritorijas plānojumā kā turpmākās izpētes un plānošanas teritorija. Teritorijas plānojumā nav noteikts apgrūtinājums – plānotā autoceļa trases aizsargjosla. Savukārt 2008.gada 8.septembrī Babītes pagasta padome ir sniegusi atzinumu par detālplānojumu objektam “Rīgā, Piejūras maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma krustojumam pieguļošai teritorijai”, atbalstot detālplānojuma II variantu, kas atbilst Babītes pagasta teritorijas plānojumam 2008. – 2020.gadam. Izvērtējot Rīgas ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, Babītes novada pašvaldība atkārtoti uzsver nepieciešamību izvērtēt Babītes novada iedzīvotāju intereses un izvēlēties trases 2.variantu.
10. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 8.jūnija vēstuli Nr.DA-10-802-nd un komentārus saistībā ar izvērtējamo ziņojumu un priekšlikumus tā pilnveidošanai - tiek norādīts uz nepilnībām darbībai pielietojamo normatīvo aktu analizē; ziņojumā netiek sniegti priekšlikumi ietekmes mazināšanai, lai netiktu piesārņoti pazemes ūdeņi, nav norādītas aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas avotiem un noteiktie aprobežojumi tajās; nav izvērtēta ietekme uz zivju populāciju Hapaka grāvī; netiek raksturota Hapaka grāvja aizsargjosla; kartogrāfiskajā materiālā nav norādīti aizsargājamie koki; sniegta informācija par Spilves pļavās izveidoto mikroliegumu un izvērtēta iespējamā ietekme uz to; nav raksturotas aizsargjoslas ap atkritumu izgāztuvēm, kā arī norādīts, ka jāsniiedz detālāka informācija saistībā ar Priedaines atkritumu izgāztuvi.
11. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 22.jūnijā ar pavadvēstuli Nr.DA-10-888-nd pārsūtīto Jūrmalas pilsētas 112 iedzīvotāju parakstīto 2010.gada 1.jūnija vēstuli.
12. Atsauksmju anketas (18), kurās sniegti priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai, kā arī pamatoti un izteikti sekojoši viedokļi:
  - 3 anketās (A.Sediha, M.Bite, O.Kučerenko, L.Kučerenko, K.Kučerenko un A.Kovaļenko) pausta kategoriski noliedzoša attieksme pret Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma būvniecību;
  - 2 anketās (K.Riekstiņa un D.Suharževska) pausts atbalsts trases 3.variantam;
  - 9 anketās (V.Zohmanovs, I.Kazinieks, K.Kavalis, V.Filimonovs, SIA “LAIN.LV”, SIA “Langes Pils”, V.Kaziniece, L.Morozova un A.Trofimova) pausts atbalsts trases 2.variantam;
  - 4 anketās (V.Zeibārts, D.Rautiņa, U.Jakobsons un M.Zeibārts) pausts atbalsts trases 1.variantam.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2010.gada 21.jūlijā izsniedza Atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms), pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes un vēstules. 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 2010.gada 23.septembrī iesniegts izvērtēšanai ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) un autoceļa A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā; Babītes novada pašvaldības kancelejā, Centra ielā 4, Piņķos; Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā; Jūrmalas pilsētas domes Pilsētplānošanas nodaļā, Edinburgas prospektā 75, Jūrmalā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnēs [www.ziemeelukoridors.lv](http://www.ziemeelukoridors.lv); [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv); [www.babite.lv](http://www.babite.lv); [www.jurmala.lv](http://www.jurmala.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

Saskaņā ar noslēguma ziņojumam pievienoto darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātiem tika saņemtas 406 iedzīvotāju atsauksmju anketas, kurās sniegti priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai, kā arī pamatoti un izteikti viedokļi saistībā ar plānoto darbību. 219 anketās aizpildītāji par savu dzīves vietu bija uzrādījuši Rīgu, 147 anketās – Babītes novadu, 13 – Jūrmalu, 22 – citu pašvaldību, bet 5 – dzīves vieta nav norādīta. 360 anketās ir bijis pausts atbalsts trases 2.variantam; 12 anketās pausts atbalsts trases 2a.variantam; 4 anketās pausts atbalsts trases 1.variantam; 2 anketās pausts atbalsts trases 3.variantam un 28 anketās netika pausts viedoklis saistībā ar trašu variantiem. Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā norādīts, ka daudzās anketās noliedzoša attieksme ir izteikta nevis par vienu, bet vairākiem variantiem. Tādējādi balsu skaits (600) pārsniedz anketu skaitu (406), līdz ar to 8 balsis ir pret 2. variantu, 319 balsis ir pret 2a. variantu, 121 balss ir pret 1.variantu, 81 balss ir pret 3.variantu un 71 - nav izteikts viedoklis saistībā ar trašu variantiem. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments ir secinājis, ka:

1. Iedzīvotāji ļoti aktīvi ir piedalījušies sabiedriskās apspriešanas procesā.
2. Aptauju rezultātos paustais 2a.varianta noliegums un atbalsts 2.variantam nesakrīt ar ekspertu vērtējumu – ceļu inženieri uzskata, ka vēlamākais ir 2a.variants, savukārt vides eksperti norāda, ka 1.variants ir videi draudzīgākais.
3. 1. un 3.variants netiek atbalstīti.
4. Lielais anketu skaits no Babītes novada Mežāru un Liepezera privātmāju ciematiem būtiski pārsniedz to iedzīvotāju anketu skaitu, kuru mājas Rīgas pilsētā pie Kleistu ielas būtu jānojauc 2.varianta realizācijas gadījumā.
5. Mežāru un Liepezera iedzīvotāju noliedzošā attieksme pret projektu nemainījās arī tad, kad ceļu projektētājs piedāvāja trases 2a.variantu maksimāli atvērīt prom no

privātmāju rajona, novietojot to ne tuvāk kā 100 m no tuvākajām mājām. Šādā gadījumā, veidojot ainavai draudzīgas trokšņu aizsargbarjeras, māju iedzīvotājiem nerastos papildu traucējums. No atsevišķas tikšanās, lai dabā izskatītu piedāvātos risinājumus, iedzīvotāju pārstāvis atteicās.

6. Lai neattīstītos konflikts ar Babītes novada privātmāju rajona iedzīvotājiem un, vienlaikus, lai nebūtu jānojauc labiekārtotas dzīvojamās ēkas pie Kleistu ielas, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcija ir pārrunājusi ar trases projektētājiem AS "Ceļuprojekts" iespējamos kompromisa risinājumus. Rezultātā šāds risinājums ir rasts, bet tas prasa veikt nelielas korekcijas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3.posma 2.variantā pie krustojuma ar Kleistu ielu. Korekciju rezultātā paredzēts pārveidot Ziemeļu transporta koridora un Kleistu ielas krustojuma projektu tā, lai netiktu skarta esošā apbūve.
7. Minētais 2.varianta risinājums ir atainots ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma rezultātos un, izvēloties starp Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posmu variantiem, pašvaldību deputātiem lēmuma pieņemšanai par ģenerālvarianta izvēli jau tiek piedāvāts koriģētais 2.variants.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Jaunzeibārtu kopīpašuma apsaimniekošanas biedrības "Mirdzošais Ceļš" 2010.gada 15.oktobra vēstuli, kurā izteikts atbalsts Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posmā par trases ģenerālvariantu virzīt 2.variantu. Vēstulē ir izteikts viedoklis par ziņojuma autoru secinājumiem saistībā ar rekomendējamo alternatīvu un sabiedrības attieksmi par labu vai sliktu kādam no variantiem, kā arī vēstulē norādīts, ka ziņojumā joprojām ir nepilnīga informācija saistībā ar iespējamā trokšņa līmeņa novērtējumu, Spilves poldera sūkņu stacijas un krājbaseina būvniecību un meliorācijas sistēmu pārbūvi.
2. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 15.oktobra vēstuli, kurā norādīts, ka ietekmes uz vidi darba ziņojumā Vides pārvaldes konstatētās nepilnības un neprecizitātes noslēguma ziņojumā ir novērstas.
3. Latvijas Vides pārvaldības asociācijas 2010.gada 18.oktobra vēstuli, kurā norādīts, ka, analizējot noslēguma ziņojumu, konstatēts, ka ziņojumā sniegtā informācija ir nepietiekama, lai novērtētu paredzētās darbības atbilstību normatīvo aktu prasībām gaisa kvalitātes un trokšņa aspektos.
4. M.Zeibārta 2010.gada 18.oktobra vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma atsevišķu trases posmu risinājumiem, kas, viņaprāt, būtu draudzīgāki videi.
5. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 15.oktobra atsauksmi, kurā norādīts, ka, salīdzinot ar darba ziņojumu, ir veikts detalizētāks esošās situācijas novērtējums un iespējamās ietekmes uz vidi un sabiedrību izvērtējums. Ņemot vērā, ka summārais vērtējums ietekmes uz vidi aspektā 1., 2. un 2a.variantiem atšķiras minimāli, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvalde neiebilst jebkura no tiem realizācijai.
6. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 18.oktobra vēstuli, kurā norādīts, ka SIA "Eiroprojekts", izstrādājot noslēguma ziņojumu, ir ņēmis vērā Departamenta ieteikumus un rekomendācijas.

7. Babītes novada pašvaldības 2010.gada 20.oktobra vēstuli, kurā norādīts, ka noslēguma ziņojumā ir ievēroti Babītes novada pašvaldības iebildumi un ierosinājumi.

Izvērtējot iesniegto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, Vides pārraudzības valsts birojam nācās secināt, ka nav pilnībā ņemtas vērā atzinumā par darba ziņojumu iekļautās prasības. Pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (1)daļu, Vides pārraudzības valsts birojs 2010.gada 2.novembrī lūdza Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam un SIA "Eiropprojekts" novērst noslēguma ziņojuma nepilnības un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. 2010.gada 9.novembrī tika saņemta Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta sagatavotā informācija, iepazīstoties ar kuru Vides pārraudzības valsts birojs secināja, ka joprojām iesniegtā informācija ir nepilnīga. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments sagatavoja un 2011.gada 4.janvārī iesniedza pieprasīto informāciju, kas iekļauta šajā atzinumā.

Ziņojumā raksturotas būtiskākās ietekmes, ko varētu izraisīt plānotās darbības realizācija izvēlēto kritēriju aspektā, savukārt gaisa piesārņojums tiek raksturots kā normatīviem atbilstošs, ņemot vērā automašīnu plūsmas un dzinēju parametrus, jebkuras alternatīvas gadījumā. Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā piedāvātie četri trases varianti ietekmes uz vidi aspektā ir izvērtēti pēc ziņojuma autoru izvēlētiem 12 ietekmes faktoriem (troksnis, drenāžas apstākļi, ģeoloģiskie procesi, ainava, biotopi, putni, sīkspārņi, dzīvnieku migrācijas koridori, ūdens biotopi, transformējamā zemes platība, nepieciešamais derīgo izrakteņu daudzums, iespējamie riski), detalizējot katru no vērtēšanā izmantotajiem kritērijiem un veicot atbilstošu salīdzinājumu. Jāatzīmē, ka katram no variantiem ir savas priekšrocības un trūkumi, jo jebkurš ievērojams infrastruktūras attīstības projekts, lai risinātu kādu sabiedrībai kopumā nozīmīgu uzdevumu, rada zināmas neērtības piegulošo teritoriju izmantošanā. Jebkura varianta izvēles gadījumā būs zināmā mērā jāpārkārto esošās satiksmes plūsmas skartajās teritorijās un jāizmaina piegulošo teritoriju izmantošanas nosacījumi. Lai iespējamie risinājumi maksimāli ietvertu gan satiksmes dalībnieku, gan zemes īpašnieku, komersantu un iedzīvotāju intereses, pēc izvēlēta varianta akceptēšanas tehniskajā projektā detalizējami nepieciešamie konkrētie projekta risinājumi, lai nodrošinātu nepieciešamos satiksmes drošības risinājumus, izpildītu spēkā esošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un nodrošinātu iespējami optimālu piegulošo īpašumu sasniedzamību un saikni ar esošajām ielām un ceļiem.

Salīdzinoši blīvi apdzīvotās teritorijās vai to tuvumā infrastruktūras attīstības projekti bieži vien izsauc negatīvu iedzīvotāju un, pakārtoti tam – pašvaldību attieksmi, kā rezultātā, atvīzot infrastruktūras objektus no dzīvojamajiem rajoniem, tiek plānoti risinājumi, kas vairāk ietekmē dabas vidi vai ir teritorijās, kas mazāk piemērotas apbūvei inženiertehnisku vai citu apstākļu dēļ. Tā arī šajā projektā no dabas vērtību saglabāšanas viedokļa pieņemamāka ir 1.alternatīva, taču šai un 3.alternatīvai ir lielākais nojaucamo/potenciāli nojaucamo ēku skaits - 17, tai skaitā 3 dzīvojamās mājas. 1. un 3.variantu par nepieņemamu uzskata Latvijas Universitāte un kompānija "BIOSAN", jo to laboratoriju korpusi un ražotnes Rātsupītes ielā, kuros izvietota ļoti dārga un ļoti jutīga laboratorijas un ražošanas aparatūra, kas jutīga pret vibrāciju, atrastos tuvu automaģistrāles trasei, un iekārtu ekspluatācijai varētu nopietni traucēt satiksmes radītā paaugstinātā vibrācija, kā arī varētu tikt apdraudēti ēku tuvumā augošie aizsargājami ozoli. Pret 3.variantu iebilst arī Priedaines iedzīvotāji un tas ir



nepieņemamākais ietekmes uz vidi aspektā kopumā, jo Priedaines posms tiek virzīts pa jaunu, līdz šim neskartu, tai skaitā putniem salīdzinoši nozīmīgu teritoriju. 1. un 3.variantam ir salīdzinoši lielāka ietekme uz apdzīvotām vietām. Sabiedriskās apspriešanas rezultāti liecina, ka pašvaldības un ievērojama iedzīvotāju daļa un komersanti atbalsta automaģistrāles trases 2.varianta turpmāko attīstību. 2.varianta realizācijai nav nepieciešams nojaukt ēkas, taču tas ir nepieņemamākais variants atsevišķu dabas vides apstākļu aizsardzības aspektā. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments uzskata, ka par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ģenerālvariantu jāizvēlas automaģistrāles trases 2.variants, lai gan 2a.variantam ir zemākā būvniecības tehnoloģisko procesu sarežģītība (salīdzinoši labāki ģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi) un zemākās būvizmaksas, bet 2a.varianta trase atrastos tuvu Latvijas Universitātes un kompānijas "BIOSAN" laboratoriju korpusiem un ražotnēm Rātsupītes ielā, 2a.variants saistīts ar lielākajām izcērtamo mežu platībām un tam būtu lielāka ietekme uz Mežāru ciemu. Jebkura varianta realizācija saistīta ar ievērojamu esošo komunikāciju pārbūvi un vairāk vai mazāk apjomīgu zemes darbu veikšanu arī teritorijās ar sarežģītiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem, kas prasa detalizētu un precīzu inženiertehnisko risinājumu iekļaušanu tehniskajā projektā un to realizāciju, lai nozīmīgi neizmainītu un nepasliktinātu piegulošo teritoriju izmantošanas iespējas ūdens plūsmu izmaiņu rezultātā. Ziņojumā pēc izvēlētajiem kritērijiem veiktais trases variantu izvērtējums parāda, ka ziņojuma autoru vērtējumā trases 1., 2. un 2a.variantu summārie vērtējumi faktiski neatšķiras, bet 3.variants ir ievērojami sliktāks, līdz ar to ir noraidāms. Ziņojuma autoru vērtējumā 2.variants ir uzskatāms par labāko risinājumu.

Ziņojumā atzīts, ka nevienā no gadījumiem nav konstatēti izslēdzoši faktori, kas nepieļautu kāda trases varianta tālāku realizāciju, trase nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, bet virzās gar Kleistu un skar vai šķērso Priedaines un Bolderājas mežu masīvus, kas ir samērā nozīmīgi putniem un sīkspārņiem, kā arī Rīgas pilsētai un apkārtnē kopumā, līdz ar to Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka, attīstot automaģistrāles trases 2.variantu (ja to atbalstīs visas pašvaldības), precizētās trases vietā tehniskā projekta izstrādes laikā veicama detalizētāka biotopu un sugu izpēte pirms konkrēto darbu veikšanas, nolūkā maksimāli saglabāt dabas vērtības autoceļa risinājumu tehniskās projektēšanas stadijā.

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

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Rīgas domē, Babītes novada domē un Jūrmalas pilsētas domē. 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.

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) un autoceļa A10 (Rīga – Ventspils) krustojuma līdz Daugavgrīvas ielai - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms:

- Darbības ierosinātajam, kad ir akceptēts automaģistrāles būvniecības galīgais variants, sadarbībā ar iesaistītajām pašvaldībām jānodrošina Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma 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 risināmi un lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorijas maiņa veicama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.
- Darbības ierosinātājam sadarbībā ar skarto teritoriju pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem tehniskā projekta izstrādes gaitā jāprecizē autoceļa vajadzībām nepieciešamās atsavināmās zemes platības, iespēju robežās līdzsvarojot visu skarto pušu intereses un nodrošinot autoceļa un ar to saistīto infrastruktūras objektu nepieciešamos parametrus, ievērojot arī prettrokšņa pasākumu realizācijai nepieciešamos risinājumus un dabas vērtību saglabāšanu, šķērsojot līdz šim neskartās teritorijas.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš jaunbūvējamā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu un pieslēgumu risinājumu iespējami optimālai izvēlei, ievērojot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus un iespējami novēršot esošās transporta kustības ierobežojumus autoceļa būvniecības laikā un savlaicīgi veicot nepieciešamos priekšdarbus satiksmes pagaidu organizēšanas pasākumu atbilstoši nodrošināšanai.
- Būvējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posmu, jānodrošina īpašumu sasniedzamība, paredzot un realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā, ievērojot un maksimāli saglabājot noslēguma ziņojumā konstatētās dabas un kultūrvēsturiskās vērtības.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju (dzelzceļš, elektrokabeļi, gāzesvadi, elektrolīnijas, ūdensvads, kanalizācijas vads u.c.) īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi, pārcelšanu vai darbības veikšanu komunikāciju aizsargjoslās.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces no ceļa savākšanu un novadīšanu, kā arī nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai ceļa ietekmes zonā novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Ņemot vērā, ka plānotās trases visi varianti daļēji šķērso sezonāli pārplūstošas teritorijas Hapaka grāvja apkārtnē, tehniskā projekta izstrādes gaitā ir jāveic precīzs plūdu riska novērtējums, veicot Spilves poldera sistēmas parametru un tehniskā stāvokļa izpēti un nosakot precīzas applūstošo teritoriju robežas un ūdens līmeņus Ziemeļu transporta koridora zonā, lai nodrošinātu plānotās maģistrāles parametru izvēli un netraucētu darbību.
- Realizējot trases 3.variantu, jānodrošina meliorācijas un drenāžas pasākumi, lai izslēgtu gruntsūdens līmeņa paaugstināšanos un novērstu applūšanas risku ekstremālu nokrišņu gadījumā Slēperu purva un Priedaines sadzīves atkritumu izgāztuves rajonā, ja tiek izvēlēts šis variants.
- Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma 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 poldera sistēmas un mākslīgās drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi, likumdošanā noteiktajā kārtībā izstrādājot, saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides un plānoto atsevišķu Hapaka grāvja

posmu pārvirzes jaunā gultnē projektus. Būvprojektā jāparedz un būvdarbu laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām un naftas produktiem.

- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejnecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbības, 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.
- Rekonstruējot esošās un izbūvējot jaunas caurtekas, jāizvēlas tāda caurteku konstrukcija, kas būtu piemērota mazo zīdītāju migrācijai vismaz teritorijās, kur tiek šķērsotas dabas pamatnes teritorijas.
- Jārealizē ziņojumā paredzētos tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, perspektīvā teritorijas plānojumos paredzot piekļuves iespējas šiem koridoriem.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, nepieciešams nodrošināt ceļa šķērsošanu sīkspārņiem būtiskajās vietās, saglabājot augstu veģetāciju ceļa malās; atklātās vietās vismaz vienā ceļa pusē saglabājot augsto krūmu un koku joslas; mazajām upēm un lielajiem grāvjiem veidojot vismaz 1,5 m augstas un platas caurtekas; izvairoties no ceļu apgaismojuma uzstādīšanas vietās, kur sīkspārņi šķērso autoceļu.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam pļavas Spilves lidlaukā maksimāli saglabājamās kā dabas pamatnes teritorija, kā arī būvniecības projektā precīzi jāiezīmē dižkoku atrašanās vietas un jānodrošina to aizsargjosla, kā arī pasākumi, kas nodrošina to aizsardzību.
- Ņemot vērā, ka automaģistrāles posms šķērso pļavu un mežu biotopus, teritorijas sagatavošanas un galveno būvdarbu veikšanas termiņi šajās teritorijās iespējami jāplāno ārpus putnu ligzdošanas sezonas, kā arī darbus plānojot tikai trasei paredzētajā vietā, negatīvi neietekmējot pārējo piegulošo teritoriju un mikroliegumu jumstiņu gladiolas aizsardzībai.
- Plānotā autoceļa trases 1. un 3.variants šķērso divu urbumu (Nr.16996 un Nr.7975) stingrā lieguma aizsargjoslas, līdz ar to atbilstoši ziņojumā norādītajam šie urbumi pirms būvdarbu uzsākšanas jātamponē, ja tiek izvēlēts, kāds no šiem variantiem.
- Autoceļa trases 1. un 3.variantam Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā jāprecizē Priedaines apmetnes un Latvijas atbrīvošanas kara kauju vietas pie Vīķu kroga statuss, ja tiek izvēlēts, kāds no šiem variantiem.
- Jebkuras darbības kultūras pieminekļu aizsargjoslās jāaskaņo ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju un Latvijas Brāļu kapu komiteju.
- Turpmākajā projektēšanā jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās vietas, jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu spēkā esošajos vides trokšņa novērtēšanas kārtību reglamentējošos noteikumos noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajam automaģistrāles trases variantam jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai būvdarbu vai

eksploatācijas laikā dzīvojamo ēku un Rātsupītes ielas laboratorijas korpusu un ražotņu tuvumā.

- Iespējami optimālas transporta plūsmas novadīšanai Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma izvēlētais variants saskaņojams ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora pārējo posmu un infrastruktūras objektu izbūvētajiem/izbūvējamiem un vēl plānotajiem risinājumiem, lai iespējami racionāli izmantotu esošo infrastruktūru un savlaicīgi modelētu sastrēgumu novēršanas iespējas, ja projekta realizācija tiek veikta pa kārtām.
- Lai mazinātu iespējamo ietekmi, ko radīs satiksmes izmaiņas automaģistrāles būvniecības darbu laikā, jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības laikam, nodrošinot īpašumu sasniedzamību.
- Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi iespēju robežās jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, un lai netiktu ietekmētas dzīvojamās un sabiedriskās apbūves, kā arī dabas teritorijas.
- Ņemot vērā konkrēto posmu izbūves secību un laika grafiku, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi arī ar akceptētā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trases varianta saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvi un prettrokšņa pasākumu nodrošināšanu saistītajiem risinājumiem, kā arī vēlams ar meliorācijas sistēmu īpašniekiem saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur automaģistrāles trase šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu automaģistrāles posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

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

Analizējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā sniegto informāciju, ņemot vērā tā izvērtējumu, sabiedrības un institūciju sniegto informāciju, atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (1) daļā noteiktajam Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt skarto teritoriju pašvaldībām izvērtēt ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, sabiedrības viedokli un lemt par šīs darbības akceptu, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu prasības un pievēršot uzmanību adekvātu prettrokšņa pasākumu nodrošināšanai izvēlētajam risinājumam.

Direktors

A. Lukšēvics

2011.gada 17.janvārī.