

Rīgā, 2010.gada 21.jūlijā.

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)

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

Izvērtētie materiāli: ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms), kuru sagatavojusi SIA “Eiroprojekts”, reģistrācijas Nr.40003493684, adrese: Eksporta iela 5, Rīga, LV – 1010.

Pamatojums: saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 29.oktobrī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2010.gada 6.maijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms), un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam atbilstoši likuma ”Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 18.panta un Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 ”Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” VI.sadaļas prasībām.

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 pievienosies pie Berģiem valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), bet rietumos – pie autoceļa A10 (Rīga – Ventspils). Rīgas Ziemeļu transporta koridors ir sadalīts 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 4,7 līdz 4,9 km, izvietots nedaudz uz rietumiem no Daugavgrīvas ielas (aptuveni 500 m pirms plānotā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma) līdz Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežai rietumos, Rīgas pilsētas Pārdaugavas daļā, un 4.posms, kura garums 9,2 līdz 9,6 km, ir no Rīgas pilsētas administratīvās robežas pilsētas rietumos līdz autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) krustojumam ar autoceļu A10 (Rīga – Ventspils). 4.posms šķērso Babītes novada un Jūrmalas

pilsētas teritorijas, un kā norādīts ziņojumā abas pašvaldības 2007.gadā ir akceptējušas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 4.posma būvniecības ieceri.

Atbilstoši ziņojumam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma projekta priekšizpētes stadijā ir izvērtēti četri iespējamie trases novietojuma varianti (1., 2., 2a. un 3.). Rīgas Ziemeļu transporta koridors 3. un 4.posmā līdz Kleistu ielai tiek plānots kā A1 kategorijas ātrsatiksmes autoceļš ar atļauto braukšanas ātrumu 110 km/h. Pamattrase tiek plānota ar NP 29,5. Katrā braukšanas virzienā ir paredzētas 2 braukšanas joslas, katra 3,75 m plata, 2,5 m plata avārijas apstāšanās josla, 1,5 m plata ceļa nomale un divas 0,75 m platas brauktuves malas joslas. Sadalošās joslas platums 3,5 m. Ietves un veloceliņi gar Rīgas Ziemeļu transporta koridora pamattrasi 3. un 4.posmā netiek paredzēti. Ziņojumā norādīts, ka, izbūvējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posmu, esošā sabiedriskā transporta kustība netiks traucēta un maršrutu shēma principā saglabāsies, atsevišķos posmos nedaudz to mainot saistībā ar jauno ceļumezgli 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.

Trases 1.varianta kopgarums ir aptuveni 14 km. Tā sākums ir autoceļa A10 ceļumezglā pie Priedaines, Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā, autoceļa 19,0. km. Atbilstoši ziņojumā norādītajam šī ceļumezgla izveidi paredzēts realizēt projekta "Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcija" ietvaros. Sākumā trasi aptuveni 3,7 km paredzēts virzīt pa esošo autoceļu A10 līdz ceļumezglam ar A5 pie Babītes. Projekta ietvaros nav paredzēts veikt esošā A10 posma rekonstrukciju vai pasākumus tā tehniskā stāvokļa uzlabošanai. Šajā posmā tuvākajā nākotnē 17,23.km ir paredzēts veidot jaunu ceļumezgli perspektīvā biznesa, tirdzniecības un dzīvojamā centra Babītes novada teritorijā pieslēgumam. 1.varianta trases otrais posms sākas A5 38,2.km un A10 15,4.km krustojumā, kur A5 aptuveni 38,7.km sākas jaunās trases posms. A5 un A10 ceļumezglu paredzēts pārbūvēt pilnas āboliņlapas veidā (arī 2. un 2a.variantā). A5 aptuveni 39,1.km tiek šķērsota dzelzceļa līnija Rīga – Tukums, kur tiek plānota esošā pārvada nojaukšana un jauna izbūve, izbūvējot 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 caur mežu un pāri pļavai tiek virzīta uz Saulišciema pusi, nost no esošā A5, paredzot ar A5

divlīmeņu ceļumezgli. Piketā 17+25 trase šķērso Hapaka grāvi, kur paredzēts izveidot liela diametra caurteku. Tālāk trase novirzās uz ziemeļaustrumiem. Piketā 19+30 trase uziet uz Gravu ielas, paralēli Hapaka grāvim, un turpinās pa to līdz piketam 34+00, tādējādi Gravu iela kļūs neizmantojama vietējam transportam. Lai nodrošinātu satiksmi Gravu, Zvanu un Riekstu ielās, paredzēta jauna vietējā ceļa ar NP12,75 izbūve ar 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu. Piketā 21+00 paredzēta perspektīvā atzara uz Priedaini vieta. Aptuveni līdz piketam 35+60 paredzēts izveidot aptuveni 2,1 km garumā jaunu Hapaka grāvja gultni, tālāk Hapaka grāvis tecētu pa esošo gultni. 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. Babītes teritorijā trase šai posmā šķērso savrupmāju būvniecībai paredzēto teritoriju. No piketa 50+70 līdz 55+40 trase plānota caur mežu, bet tālāk atkal virzās pa Spilves poldera pļavām. Piketā 59+40 trase atkal

šķērso Hapaka grāvi, tur paredzēts izveidot liela diametra caurteku. Tālāk trase virzās apdzīvotas vietas "Liepezers" virzienā. Piketā 62+50 ir paredzēta vieta perspektīvajam ceļumezglim ar Piejūras maģistrāli. No piketa 68+40 līdz 72+60 trase vēlreiz šķērso dzīvojamo māju būvniecībai paredzētu teritoriju Babītes novadā. Tālāk trase virzās pa Rātsupītes ielu Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā, kur iespēju robežās trase tiek virzīta atvērto sarkano līniju robežās. Sakarā ar nepietiekamo platību autoceļa izbūvei, šajā posmā paredzēta Kleistu meža izciršana, lai nodrošinātu Rīgas Ziemeļu transporta koridora un vietējo ceļu izbūvi. Krustojumā ar Kleistu ielu paredzēts divlīmeņu ceļumezgls un Kleistu ielai otras brauktuves izbūve, izveidojot 34 m platu ceļa klātni, katrā braukšanas virzienā divas joslas un 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu. No Kleistu ielas krustojuma līdz 3. posma beigām Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase virzās caur mežu teritorijām un piketā 95+40 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 102+56 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posmam. Lai nodrošinātu piekļuvi Vārnukrogam, Čiekuru ielai, Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem, Laimas ielai, Čakaru māju ciematam, Bumbu kalnam un Viķu Kroga mājām Babītes novada teritorijā, paredzēta vietējo ceļu izbūve. Lai izbūvētu trases 1. variantu, Babītes novadā jānojauc 3 ēkas īpašumā "Jaunsaulītes" (kadastra Nr.80480040292) un 3 ēkas īpašumā "Lūši" (kad. Nr.80480040294), un daļēji jāatsavina arī zemes īpašumi. 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), tāpat nepieciešams veikt arī daudzu inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, maģistrālais augstspiediena gāzesvads, zema spiediena gāzesvads, ūdens un kanalizācijas vadi u.c.) pārbūves un pārcelšanas darbus.

Trases 2. varianta kopgarums ir aptuveni 14,4 km. Tā sākums līdz krustojumam ar autoceļu A5 pilnībā sakrīt ar 1. variantu. Ceļumezglu ar A5 paredzēts veidot kā pilnas shēmas trompetveida ceļumezglu. Šai shēmā paredzētas 2 pustiešās rampas, kas tiek paredzēta arī Rīgas - Babītes virzienam, rampu virzot zem Rīgas Ziemeļu transporta koridora pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Tukums. Ceļumezglu kopumā veidotu piecas satiksmes būves. Tālāk trase virzās uz Saulīšciema pusi, šķērsojot mežu un pļavu un piketā 19+30 Hapaka grāvi, kur paredzēta liela diametra caurtekas ierīkošana. Trases labajā pusē aptuveni 120 m garumā paredzēta Hapaka grāvja jaunas gultnes izveide, lai nodrošinātu plānotās caurtekas ierīkošanai nepieciešamo leņķi. Piketā 20+00 paredzēts perspektīvā Priedaines atzara pieslēguma rampas satiksmes pārvads. Tālāk trase virzās starp Hapaka grāvi un Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem. 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 būtu nepieciešams ierīkot tikai vienu caurteku. Piketā 48+51 trase šķērso Jūrmalas un Rīgas pilsētas administratīvo robežu, taču par 3. un 4. posma robežu tiek uzskatīts pikets 57+50. Tālāk trase virzās pa meliorētajām Spilves poldera pļavām un piketā 61+50 šķērso Hapaka grāvi. 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 ceļamezģla un teritorijas attīstības risinājumi, ietverot Park&Ride stāvvietas izveidi. Piketā 67+00 trase virzās 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. Piketā 86+00, Hapaka grāvja šķērsošanai, paredzēta tilta būvniecība ar dalītām brauktuvēm. Tālāk seko Kleistu ielas ceļumezģls, kura izveidei tiek piedāvāti divi risinājumi, vietējo satiksmi organizējot pa esošo Rātsupītes ielu un jaunajām vietējās nozīmes ielām, kuras paredzēts pieslēgt Kleistu ielai. Gājējiem un velosipēdistiem paredzēts izveidot celiņu gar Kleistu un vietējām ielām. Rampu šķērsošanai paredzēti divi gājēju tuneļi. Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt divus tiltus pie Spilves poldera sūkņu stacijas, kā arī jaunas sūkņu stacijas izbūve. 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+93 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Lai nodrošinātu piekļuvi Vārnukrogam un Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem, paredzēta vietējo ceļu izbūve ar 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu. Piketā 36+28, 51+56 un 59+45 paredzēta vietējo ceļu pārvadu izbūve, lai nodrošinātu savienojumus ar Rīgas notekūdeņu attīrīšanas ietaišu dūņu laukiem, Bolderāju, Laimas ielu, Čakaru māju ciematu, Bumbu kalnu un Strupu ceļu. Piketā 60+00 trase šķērso Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vietu pie Vīķu Kroga. Piketā 60+55 ir paredzēta saimniecības "Vīķukrogs" nojaukšana, nojaucot ēkas ar kadastra Nr.01001040005001, 01001040005002, 01001040005003 un 01001040005004. Kleistu ielas ceļumezģla izbūvei paredzēts atsavināt 2 dzīvojamās mājas un 5 saimniecības ēkas Kleistu ielā 48 un Kleistu ielā 20 ar kadastra Nr.01001042033001, 01001042021001, 01001042033002, 01001042033003, 01001042033004, 01001042033005 un 01001042021002, tāpat nepieciešams veikt arī daudzu inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, kanalizācijas spiedvads u.c.) pārbūves un pārcelšanas darbus.

Trases 2a.varianta kopgarums ir aptuveni 14,3 km. Tā sākums līdz krustojumam ar autoceļu A5 pilnībā sakrīt ar 1. un 2.varianta risinājumiem. Savukārt no ceļumezģla ar A5 līdz piketam 57+50 trases 2a. variants pilnībā sakrīt ar trases 2.variantu. Posmā no piketa 57+50 līdz 69+13 trase virzās pa Rīgas pilsētas administratīvo teritoriju, šķērsojot mežu aptuveni 300 m garā posmā, tālāk meliorētas pļavas un Piejūras maģistrāles krustojumam piegulošo teritoriju, kurai ir izstrādāts detālplānojums. Šajā posmā trase (2a.) pilnībā iekļaujas tai paredzētajās sarkanajās līnijās. Piketā 59+45 ir paredzēts vietējā ceļa pārvads ar gājēju un velosipēdistu celiņu, lai savienotu Laimas ielu, Čakaru māju ciematu un Bumbu kalnu, kā arī vietējā ceļa atzars, kas savieno Laimas ielu ar Strupu ceļu. Piketā 70+50 trase ieiet Babītes novada teritorijā un šķērso teritoriju, kas paredzēta savrupmāju būvniecībai. Tālāk trase virzās pa Rīgas pilsētas teritoriju cauri Kleistu mežam. Piketā 73+71 paredzēts vietējā ceļa ar ceļa klātnes platumu 12,75 m šķērsojums, kas nodrošinās saikni ar Spilvi, Mežārēm un Kleistiem. Turpinājumā Rīgas Ziemeļu transporta koridora trase aptuveni 50 m virzās pa mazdārziņu teritoriju Buļļu ielā un tālāk starp Latvijas Universitātes Biomedicīnas

pētījumu un studiju centru un Kinoloģijas centru. Kleistu ielas šķērsojumā ir paredzēts vairāklīmeņu ceļumezgls, kā arī Kleistu ielas pārbūve, izveidojot 34 m platu ceļa klātni ar divām joslām katrā braukšanas virzienā un 3 m platu gājēju un velosipēdistu celiņu. Kleistu ielas ceļumezgla izveidei tiek piedāvāti divi risinājumi. Lai nodrošinātu piekļūšanu garāžu kooperatīvam no Kleistu ielas, paredzēts izbūvēt vietējās nozīmes ceļu. Tālāk trase caur mežu teritorijām virzās uz dzelzceļa līnijas Zaslauks – Bolderāja pusi un šķērso to piketā 98+95 (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 105+96 pieslēdzas Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Piketā 60+00 trase šķērso Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vietu pie Viķukroga. Piketā 60+55 ir paredzēta saimniecības "Viķukrogs" nojaukšana, nojaucot ēkas ar kadastra Nr.01001040005001, 01001040005002, 01001040005003 un 01001040005004. Tāpat nepieciešams veikt arī daudzu inženierkomunikāciju (elektrokabeļi, kanalizācijas spiedvads u.c.) pārbūves un pārcelšanas darbus.

Trases 3.varianta kopgarums ir aptuveni 14,3 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 – Ventspils 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 Priedaines izgāztuves teritoriju gar ziemeļu malu, šķērsotu Slēperu purva bijušās kūdras ieguves vietas un piketā 35+00 pieslēgtos 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 divbrauktuvju (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 šķērsojums 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. varianta pieslēgumam A5 pamatrasei (savienojums ar 1.varianta trasi). Šajā sekcijā paredzēts izbūvēt trasi ar NP29,5.
- 4.sekcija ir no trases 3. varianta 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.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (1., 2., 2a.varianti) 1.sekcijā (ja netiek realizēts trases 3.variants) 51670 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 8% jeb 4114 vienības). Trases 3.variantam 1.sekcijā 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte ir 19100 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 1585 vienības). 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 2.sekcijā ir 32545 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 4070 vienības). Nerealizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 2.sekcijā ir 49940 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 5540 vienības). 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 3.sekcijā ir 29100 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 3610 vienības). Nerealizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 3. un 4.sekcijā ir 46315 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 5140 vienības). Realizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 4.sekcijā ir 48195 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 5205 vienības). Realizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 5.sekcijā ir 62010 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 5705 vienības). Nerealizējot trases 3.variantu, 2041.gadā prognozētā satiksmes intensitāte 5.sekcijā ir 63130 transporta vienības diennaktī (t.sk. kravas transportlīdzekļi 5720 vienības).

Ziņojumā norādīts, ka kopumā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trases visi piedāvātie varianti virzās pa teritoriju, kas nav augsti industriāli attīstīta. Pie esošās Jūrmalas šosejas Piņķos izvietotas SIA "East – West Transit" degvielas uzpildes stacija un SIA "Kaftoil" degvielas uzpildes stacija un naftas bāze. 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. Trase daļēji virzās pa teritorijām, kas sezonāli pārplūst, ir pārpurvotas vai meliorētas vai tām raksturīga apgrūtināta virszemes notece. Lai novērstu teritoriju applūšanu Hapaka grāvja apkārtnē, ir izveidota polderu sistēma, 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. 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 projektā obligāti jāparedz apjomīgus teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbus, ieskaitot meliorācijas un polderu sistēmu sakārtošanu un uzlabošanu.

Ziņojumā norādīts, ka plānotā ārsatiksmes autoceļa trase nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Trasei tuvākās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas ir dabas parka "Piejūra" dabas liegums "Vakarbuļļi" aptuveni 2 km uz ziemeļrietumiem un dabas parks "Beberbeķi" aptuveni 1,5 km uz dienvidaustrumiem un dabas liegums "Krēmeri" aptuveni 2,5 km uz ziemeļaustrumiem. Ziņojumā norādīts, ka teritorijas apkārtnes raksturojums tiek sniegts aptuveni 1 km platai autoceļu ieskaujošai joslai, bet kā tiešās ietekmes zona noteikta 250 līdz 300 m josla. 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 biotopiem. Izpētes teritorijā maz ietekmēti un maz pārveidoti biotopi saglabājušies nelielās platībās, galvenokārt Spilves lidlauka teritorijā un Bolderājas meža masīvā. Ziņojumā norādīts, ka trase tiek virzīta tuvu mikroliegumam, kas izveidots jumstiņu gladiolas aizsardzībai. 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 Latvijā un Eiropā īpaši aizsargājamam biotopam – mežainas jūrmalas kāpas. Atbilstoši ziņojumam Rīgas teritorijas plānojumā noteikts, ka 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 Latvijā un Eiropā īpaši aizsargājamam 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 vienveidīgi.

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 pļāvās gar Hapaka grāvi starp Apakšgrāvja ielu, Heinrihsoniem un Liepezera. Otra 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 tās (Spilves pļavas un Spilves lidlauks) iekļautas Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam kā savvaļas putniem svarīgas. Spilves pļavas 3.posms neskar, bet Spilves lidlaukā varētu tikt skarta līdz 30 ha liela platība. 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 noraksts, vietām apmežots un aizbērts, tajā ir attīstījies īpatnējs mitrāju biotopu komplekss, kurā ligzdo un barojas arī daudz citu putnu sugu.

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.

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 Viķukroga 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 100 ha, tai skaitā meža zeme 20,2 ha;
- 2.trases variantam aptuveni 126 ha, tai skaitā meža zeme 40,6 ha;
- 2a.trases variantam aptuveni 104 ha, tai skaitā meža zeme 49,1 ha;
- 3.trases variantam aptuveni 138 ha, tai skaitā meža zeme 49 ha.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam nojaucamo ēku skaits:

- 1.trases variantam 10, tai skaitā dzīvojamās mājas 3;
- 2.trases variantam 11, tai skaitā dzīvojamās mājas 3;
- 2a.trases variantam 5, tai skaitā dzīvojamās mājas 1;
- 3.trases variantam 10, tai skaitā dzīvojamās mājas 3.

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; www.babite.lv; www.jurmala.lv un www.ziemelukoridors.lv.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2010.gada 5.maijā laikrakstā "Jūrmalas Ziņas", 2010.gada 6.maijā laikrakstā "Jūrmalas Nedēļas Ziņas" un 2010.gada 7.maijā laikrakstos "Latvijas Vēstnesis", "Rīgas Apmiņķa Avīze" un "5 min" (latviešu un krievu valodas izdevumos) tika publicēti ziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties

ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālos paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām.

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 "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma trašu izvietojumu. SIA "Eiroprojekts" 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 "Ceļuprojekts" 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 "Ceļuprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka par to varēs runāt tikai pēc precīza trases izvietojuma dabā. Kāds Kleistu ielas 20.nama iedzīvotājs jautāja, kad sāks risināt nojaucamo ēku kompensāciju jautājumus. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības departamenta vadītājs 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.variants. SIA "Marno J" norādīja, ka kartē nav iezīmēta nesen uzbūvētā ēka Rātsupītes ielā 3, interesējās, vai 2.variants vairs netiek izskatīts un pauda viedokli, ka SIA "Marno J" ir pieņemams tikai 2.variants. 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 uzklaušanu. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, kāpēc prognozētā trokšņa

līmeņu tabulās nav iekļauts 2a.variants. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis paskaidroja, ka 2a.variants ir 2.varianta 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.variantu. 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 Projektu vadības un attīstības departamenta vadītājs 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 “Eiropprojekts” pārstāvis informēja klātesošos par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, paskaidrojot, ka visvairāk Priedainei pietuvojas 3.varianta posms, šķērsojot līdz šim neskartu kāpu meža teritorijas, tas ir nelabvēlīgs no sugu un biotopu viedokļa; savukārt 1.variants 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.variants 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 Projektu vadības un attīstības departamenta vadītājs 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 “Eiropprojekts” 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 varianta 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 dzīvojamiem 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 valņu 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 dalībniece 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 autosatiksmē 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 iezīmēti aizsargājamie koki; sniegta informācija par Spilves pļāvās izveidoto

mikroliegumu un izvērtēta iespējamā ietekme uz to; nav raksturotas aizsargjoslas ap atkritumu izgāztuvēm, kā arī norādīts, ka jāsniedz 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.Fiļimonovs, 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.

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

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja SIA "Eiropprojekts" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 29.oktobrī izsniegtās Programmas prasībām, tomēr vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams precizēt un būtiski papildināt. Sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, nepieciešams precizēt un papildināt:

1. Ņemot vērā, ka projektu līdzfinansē Eiropas Savienība, jāizvērtē, cik būtiska ir formālā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma nosaukuma nesakrītība ar Programmas nosaukumu, kā arī trašu variantu izvietojums, salīdzinot ar ietekmes novērtējumā sākotnēji sabiedriski apspriesto, sniedzot argumentēti precizējošu informāciju par izmaiņām.
2. Ziņojuma nodaļā "Vides aizsardzības normatīvie akti" iekļauti Ministru kabineta 2003.gada 22.jūlija noteikumi Nr.415, kas nav spēkā.
3. Jāsniedz detālāka informācija saistībā ar ziņojuma 30.lpp. norādīto, ka satiksmes plūsmu modelēšana veikta situācijai, kad Rīgas pilsētas centrālajā daļā tiek ieviesta autotransporta iebraukšanas maksa, kā arī atbilstoši programmas 2.7.punktam noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija saistībā ar prognozējamām izmaiņām transporta plūsmas sastāvā un intensitātē Rīgas pilsētā, Rīgas rajonā, Jūrmalas pilsētā, Babītes un Salas pagastos, realizējot projektu.

4. Atbilstoši programmas 2.5.punktam noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par nepieciešamo jaunās automaģistrāles servisa līmeni, sniedzot priekšlikumus nepieciešamo objektu izvietojumam.
5. Ziņojuma nodaļa "Perspektīvās vietējās satiksmes organizācija" jāpapildina ar informāciju par Rīgas Ziemeļu transporta koridora saistību ar Park&Ride stāvvietu izveidi, jāraksturo teritorijas, kurām piekļūšana paredzētās darbības rezultātā pasliktināsies, un ielas, kurās ievērojami palielināsies plūsmas un, iespējams, pasliktināsies drošība. Atbilstoši Programmas 2.8.punktam jāsniedz satiksmes drošībai nelabvēlīgo apstākļu raksturojums.
6. Atbilstoši Programmas 3.1.punktam noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija par spēkā esošajiem teritorijas plānojumiem un pašreizējo teritorijas izmantošanu, apdzīvojumu, tuvākajām dzīvojamām ēkām, komercdarbības objektiem un sabiedriskas nozīmes objektiem, ražošanas un lauksaimniecības objektiem, mazdārziņu teritorijām.
7. Ņemot vērā, ka tiek plānota valsts nozīmes ūdensnotekas Hapaka grāvja atsevišķu posmu pārvirze jaunā gultnē, noslēguma ziņojumā jāsniedz pārveidojamo Hapaka grāvja posmu raksturojums un šķērsprofila parametri, kā arī jaunveidojamās gultnes raksturojums, jāizvērtē Hapaka grāvja hidroloģiskā režīma iespējamās izmaiņas, arī ūdens līmeņa svārstības un ūdens bilances izmaiņas, noslēguma ziņojumam pievienojot eksperta - hidrologa atzinumu.
8. Ņemot vērā plānoto Hapaka grāvja atsevišķu posmu pārvirzi jaunā gultnē, noslēguma ziņojumam jāpievieno sākotnējās zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu, lai novērtētu ietekmes un iedarbības apjomu, darba pamatotību, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu.
9. Noslēguma ziņojumam jāpievieno valsts SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" apstiprināta informācija par esošo meliorācijas un polderu (Spilves un Babītes) sistēmu stāvokli un to pārveides nepieciešamību saistībā ar automaģistrāles būvniecību un ņemot vērā ziņojumā norādīto par apjomīgu teritorijas sagatavošanas darbu nepieciešamību.
10. Nepilnīgais kartogrāfiskais materiāls nedod iespēju noteikt problēmas saistībā ar automaģistrāles izbūvi (piemēram, applūstošās teritorijas, gruntsūdens plūsmas virzienu, piesārņotās teritorijas utt.), tāpēc atbilstoši Programmas 3.10.punktam noslēguma ziņojumam jāpievieno situācijas plāns, kurā būtu parādīti iepriekš minētie objekti.
11. Ziņojumam pievienotā biotopu sastopamības pārskata kartē nav izšķiramas apzīmējumu krāsas, līdz ar to karte faktiski ir neizmantojama. Netiek sniegta informācija, vai, kad un cik liela teritorija ir apsekota dabā. Ziņojumā nav iekļauta informācija saistībā ar iespējamo ietekmi uz lielajiem un vidējiem zīdītājiem un abiniekiem, kā arī dzīvnieku migrācijas iespējamo koridoru novērtējums (Programmas 3.6.punkts). Kartogrāfiskajā materiālā jāiezīmē apzinātie aizsargājami koki. Atbilstoši Programmas 4.12.punktam jāsniedz iespējamās ietekmes novērtējums uz Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, to izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Ietekmes būtiskuma novērtējums uz īpaši

aizsargājamām sugām vai īpaši aizsargājamiem biotopiem jāveic atbilstoši Ministru kabineta 2007.gada 27.marta noteikumos Nr.213 "Noteikumi par kritērijiem, kurus izmanto, novērtējot īpaši aizsargājamām sugām vai īpaši aizsargājamiem biotopiem nodarītā kaitējuma ietekmes būtiskumu" noteiktajam, pievienojot ziņojumam attiecīgās nozares ekspertu atzinumus. Atbilstoši Programmas 10.punktam noslēguma ziņojumā jāizvērtē darbības īstenošanas rezultātā dabai radītais zaudējums.

12. Atbilstoši Programmas 4.1.punktam jāveic gaisa kvalitātes izmaiņu novērtējums trasei piegulošajās teritorijās un gaisa piesārņojuma izplatības novērtējums dažādos meteoroloģiskajos apstākļos. Izklīdes modelēšanas rezultātus nevar mehāniski pārcelt no vienas vietas citā, jo jāņem vērā konkrētās vietas apstākļi (apbūve, ģeogrāfiskie un meteoroloģiskie apstākļi) un citu avotu, kas ir paredzētās darbības ietekmes zonā, specifika. Saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" ir institūcija, kas veic sākotnējo gaisa kvalitātes novērtējumu.

13. Novērtējot trokšņa līmeni piegulošajās apdzīvotajās vietās (Programmas 4.2.punkts), jāsniedz informācija arī par esošo situāciju, it īpaši ņemot vērā darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus Babītes novadā. Trokšņa līmeņa novērtējumam jāizmanto Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos

Nr.597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktā aprēķinu metode ceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai.

14. Atbilstoši Programmas 4.3.punktam jāveic vibrācijas izmaiņu novērtējums automaģistrālei piegulošajās apdzīvotajās un sabiedriskas nozīmes objektu teritorijās, it īpaši ņemot vērā Latvijas Universitātes Biomedicīnas pētījumu un studiju centra vairākkārt vērsto uzmanību uz institūtā esošo aparatūru un pētījumu rezultātu svarīgumu.

15. Ņemot vērā eksperta norādījumus, jāizvērtē ziņojumā sniegtā informācija saistībā ar augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējumu un izraktās grunts izmantošanas iespējām ceļu būvē.

16. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par objekta uzturēšanai nepieciešamo materiālu (smilts, sāls, ķīmikālijas nezāļu apkarošanai u.c.) daudzumu, to pielietošanas iespējamās ietekmes uz vidi novērtējumu (Programmas 4.11.punkts).

17. Noslēguma ziņojumā jāsniedz viennozīmīga informācija attiecībā uz turpmāko rīcību saistībā ar Latvijas atbrīvošanas kara kauju piemiņas vietu pie Viķukroga, kā arī jāizvērtē iespējamā ietekme uz 92.lpp. minēto rekreācijas objektu - Hapaka grāvī izveidoto peldvietu saistībā ar plānoto virszemes noteces no ceļa klātnes novadīšanu atklātos grāvjos.

18. Atbilstoši programmas 4.14.punktam noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par citām iespējamām ietekmēm atkarībā no paredzētās darbības

apjoma, pielietotajām tehnoloģijām vai vides specifiskajiem apstākļiem (arī izbūvējot jaunas inženiertehniskās komunikācijas un infrastruktūras objektus vai pilnveidojot esošos).

19. Atbilstoši programmas 4.15.punktam noslēguma ziņojums jāpapildina ar paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīzi.
20. Atbilstoši programmas 4.16.punktam ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums jāpapildina, ietverot tiešo, netiešo un sekundāro ietekmi, paredzētās darbības un citu darbību savstarpējo un kopējo ietekmi, īstermiņa, vidējo un ilglaicīgo ietekmi, kā arī pastāvīgo, pozitīvo un negatīvo ietekmi. Atbilstoši programmas prasībām jāizvērtē iespējamie vides riski (arī riska faktori, ko var radīt satiksmes sastrēgumi, negadījumi, bīstamo kravu pārvadājumi, nelabvēlīgi laika apstākļi, iespējamais trokšņa līmeņa pieaugums, kas saistīts ar lidostas "Rīga" paplašināšanu, u.c.).
21. Ziņojuma nodaļa "Iespējamā ietekme uz sabiedrību" jāpapildina atbilstoši programmas prasībām, proti, jāsniedz detālāka informācija par nepieciešamajām izmaiņām teritoriju plānojumos, ņemot vērā arī izstrādātos detālplānojumus, jo tie ir daudzu iedzīvotāju iebildumu pamatā; jāizvērtē iespējamās ietekmes uz komercdarbības objektiem un sabiedriskas nozīmes objektiem, iespējamie

ierobežojumi to esošajā darbībā; iespējamie ierobežojumi zemes izmantošanā, neērtības un traucējumi, kā arī ieguvumi iedzīvotājiem un blakus esošo zemju īpašniekiem; izvērtējot īpašumu sasniedzamību, jāraksturo, kur uzlabosies un kur pasliktināsies piekļūšana, nevis tikai cik darba vietām tiks nodrošināta piekļūšana; jāsniedz informācija par satiksmes organizāciju automaģistrāles būvniecības laikā un plānotajiem pasākumiem satiksmes drošības uzlabošanai.

22. Ņemot vērā visas iepriekšējās prasības, nepieciešamības gadījumā jāpapildina arī citas ziņojuma nodaļas.
23. Jāsagatavo un jāsniedz iespējami precīzas atbildes uz institūcijas un sabiedrību interesējošiem jautājumiem saistībā ar ietekmi uz vidi un plānotās darbības risinājumiem.

Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde, rūpīgi jāizvērtē ekspertu atzinumi, institūciju un sabiedrības priekšlikumi un sabiedriskās apspriešanas rezultāti, iestrādājot nepieciešamos precizējumus un papildinājumus noslēguma ziņojumā, noslēguma ziņojumam pievienojot šā atzinuma prasību izpildes uzskatāmu pārskatu, kā arī darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumu un novērtējumu.

Noslēguma ziņojuma četri eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rīgas pilsētas domē, Babītes novada domē un Jūrmalas pilsētas domē. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto

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

Biroja direktors

A. Lukšēvics