

Rīgā

**Atzinums Nr. 5**  
**par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas**  
**ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības**  
**ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2013.gada 18.jūnijam.

**Paredzētās darbības ierosinātājs** - Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, reģistrācijas Nr.90000056484, adrese: Amatu ielā 4, Rīgā, LV - 1050, tālr. 67105800, 67012947.

**Noslēguma ziņojuma izstrādātājs** – SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, reģistrācijas Nr. 40003374818, adrese: Skolas iela 10 - 8, Rīga, LV-1010, tālr. 67242411.

Pamatojoties uz 2010.gada 19.maijā Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta iesniegto Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – Rīgas pilsēta, no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai).

**3. Īss paredzētās darbības raksturojums**

Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecībai tika uzsākts 2006.gada 28.jūlijā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot departamenta iesniegumu, pieņēma lēmumu Nr.553 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 11.punktu.

Ziņojumā norādīts, ka otrais posms, kura garums pārsniedz 5 km (no Daugavgrīvas ielas ass līdz Gustava Zemgala gatves asij), ir nozīmīgākā Ziemeļu transporta koridora (turpmāk arī ZTK) daļa un bez tā izbūves nav iespējams sasniegt visus izvirzītos projekta mērķus. Otrā posma sastāvdaļa ir arī Daugavas šķērsojums, kas nodrošinās autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) savienojumu ar Rīgas

ostu un atvieglos satiksmes plūsmu pāri tiltiem Rīgā. Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. - 2018. gadam ir norādīts, ka ar Daugavas šķērsojumiem ir saistīti 35 - 40 % no visiem pārvadājumiem pilsētā, kas liecina par jauna tilta vai tuneļa nepieciešamību un sagaidāmo lietderību. 2.posms Daugavas kreisajā krastā sākas rietumos no Daugavgrīvas ielas, šķērso Daugavu, Rīgas pilsētas centra ziemeļu daļu un beidzas pie satiksmes pārvada ar Austrumu maģistrāli.

Vislielākā satiksmes intensitāte reģistrēta galvaspilsētas Rīgas maģistrālajās ielās un uz valsts galvenajiem autoceļiem pie Rīgas. Atbilstoši ziņojumā norādītajam nozīmīgākais satiksmes intensitātes pieaugums tuvākajos gados paredzams uz valsts galvenajiem autoceļiem, kas var sasniegt 4% - 7% gadā, bet uz pārējiem ceļiem 2% - 3% gadā. Ziņojumā sniegta informācija, ka, lai nodrošinātu labāku transporta sistēmas darbību Rīgā un piepilsētas rajonos, uz šo brīdi tiek realizēti vairāki būtiski transporta infrastruktūras projekti - Ziemeļu transporta koridors Rīgā, Austrumu maģistrāle Rīgā, Rietumu maģistrāle Rīgā, Dienvidu tilts ar pieejām Rīgā, Rīgas apvedceļa rekonstrukcija Rīgas rajonā, Via Baltica Latvijā; Rail Baltica Latvijā, tiek pētīta Park&Ride sistēma Rīgā un Rīgas rajonā, starptautiskās lidostas „Rīga” paplašināšana.

Izbūvējot Ziemeļu transporta koridora 2. posmu, būtiski tiks atslogots pieguļošais ielu tīkls, bet esošais ielu tīkls ap jaunizbūvēto ceļa trasi veiks plūsmas sadalošās funkcijas:

- Rīgas brīvosta tieši (ar īsāko ceļu) tiks savienota ar svarīgiem valsts nozīmes (A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži), A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene), A3 Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka) un A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) un Eiropas nozīmes autoceļiem (E67 Via Baltica, E77 Pleskava – Kaļiņingrada), kā rezultātā tiek prognozēts, ka pieaugs smagā transporta pārvadājumi minētajā posmā, kas uz šo brīdi izmanto citus satiksmes maršrutus;
- Ziemeļu transporta koridora 2. posms (tajā skaitā Daugavas šķērsojums) dos iespēju arī no autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) un tam pieslēgtajiem ceļiem Rīgā ienākošajiem transporta līdzekļiem ātri nokļūt Rīgas centrā, Pārdaugavā, Jūrmalas un Ventspils virzienā (autoceļš A10 Rīga – Ventspils), kā arī Liepājas virzienā (autoceļš A9 Rīga – Liepāja);
- jaunais Daugavas šķērsojums nodrošinās būtiski labāku jaunu teritoriju savienojumu abos Daugavas krastos Rīgas ziemeļu daļā.

Tiek prognozēts, ka transporta koridors galvenokārt tiks izmantots pilsētas caurbraukšanai.

Ziņojumā sniegta informācija, ka ceļa posmos (A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži), A2 Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene), A6 Rīga - Daugavpils – Krāslava- Baltkrievijas robeža (Paternieki), A7 Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle), A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene), A9 Rīga - Skulte – Liepāja ) tiek prognozēts intensitātes pieaugums, izņemot autoceļu A10 Rīga – Ventspils, uz kuras intensitāte 2018. gadā samazinās gan vieglajām, gan smagajām automašīnām.

Līdz ar ZTK 2.posma izbūvi satiksmes intensitāte uz galvenajām Ziemeļu transporta koridora 2. posmam pieguļošajām ielām gan palielināsies, gan samazināsies. Vislielākais vieglo un smago automašīnu satiksmes intensitātes pieaugums tiek prognozēts uz Gustava Zemgala gatves un uz Daugavgrīvas ielas. Eksporta ielā un Dunties ielā tiek prognozēts smago automašīnu pieaugums, taču tas ir ļoti mazs un kopējo ielas noslogojumu neietekmēs. Savukārt Brīvības iela un pārējās pieguļošās ielas tiks atslogotas.

Ziņojumā piedāvāti 3 izvietojuma varianti un tehniskie risinājumi.

**1. variants** - visā trases garumā paredzēts izbūvēt tuneli, kurš sāksies pie Daugavgrīvas ielas un tālāk virzīsies zem Daugavas gultnes, turpināsies zem pašreizējās ostas teritorijas un Ganību dambja, Bukultu ielas, Miķeļa kapiem, Gaujas ielas un beigsies Gustava Zemgala gatves krustojumā ar Gaujas ielu;

**2. variants** - visā trases garumā ir paredzēti augstie pārvadi (estakādes) un augstais tilts pār Daugavu. Tilta pār Daugavu augstums sasniedz 60 m virs vidējā upes ūdens līmeņa. Trase sākas tāpat kā tunelis pie Daugavgrīvas ielas, tālāk šķērso Daugavu un posmā līdz Bukultu ielai virzās tāpat kā 1. un 3. variantu trases, bet no Bukultu ielas sākuma ceļa pārvada trase virzās uz dienvidaustrumiem pāri dzelzceļa sliežu ceļiem, Skanstes ielai, Upes ielai, pāri sliežu trīsstūrim un dienvidu pusē no Miķeļa kapiem atkal iet pa Gaujas ielu;

**3. variants** – trases varianta plāna novietojums ir vienāds ar 1. varianta trasējumu, bet tehniski tā tiek piedāvāta kā 1.varianta un 2. varianta kombinācija: tilts pāri Daugavai un tunelis posmā no Bukultu ielas vidus līdz Gustava Zemgala gatves krustojumam ar Gaujas ielu. Posmos, kur netiks būvēts ne tilts, ne tunelis, trases tiek paredzēts izbūvēt ielas līmenī.

Ziņojumā sniegta informācija, ka iepriekš minēto variantu izbūves ilgums ir atšķirīgs - no 4 līdz 8 gadiem. Ziemeļu transporta koridora 2. posmu plānots nodot ekspluatācijā 2016. - 2018. gadā. Pirmā varianta būvniecības ilgums tiek prognozēts – no 5,5 līdz 8 gadiem, otrā varianta – 4 gadi, bet trešā varianta – 6 gadi.

Pirmajā trases variantā visā trases posmā ir paredzētas divas tuneļa ailes (no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei), kas tiks savstarpēji savienotas ar evakuācijas izejām. Tuneļa sākumā tiek paredzētas divas 3,5 m platas joslas katrā braukšanas virzienā. Vietā, kur tunelim pieslēdzas satiksmes plūsmas no Daugavgrīvas ielas (atzīme 1300 m), katrai tuneļa ailei pievienosies trešā 3,5 m plata satiksmes josla (atzīmes tiek sāktas skaitīt no Daugavgrīvas ielas ass). Tālāk katra tuneļa aile turpināsies ar trim satiksmes joslām. Tunelī pirms Gustava Zemgala gatves, nedaudz aiz Tēraudlietuves ielas (atzīme 5800 m) tunelis turpināsies līdz trases beigām ar divām braukšanas joslām katrā tuneļa ailē. Šajā vietā viena no trīs satiksmes joslām atdalīsies un veidos satiksmes mezglu ar esošo Gaujas ielu un Austrumu maģistrāli. Tuneļu ailes paredzēts savienot ar pārējamām un pārbraucamām evakuācijas izejām. Tiek paredzēti pieci tuneļa uzraudzības centri. Ziņojumā sniegta informācija, ka dzelzceļa trases un Eksporta ielas mezglā plānots Eksporta ielu pazemināt par 3 m, bet dzelzceļu paaugstināt par 3 m un, ka mezgls tiks izstrādāts līdz ar savienojošā dzelzceļa sliežu ceļa uz Kundziņsalas termināli projektu. Paredzēts ierīkot satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu un nākotnē paredzēto Eksporta ielas turpinājumu.

Automaģistrālei tiks pieslēgtas Daugavgrīvas iela, Eksporta iela, Gaujas iela / Aizsaules iela, Čiekurkalna 1.līnija un Austrumu koridors / Vairoga iela.

Šajā variantā Daugavas labajā krastā savāktos lietusūdeņus paredzēts novadīt esošajā lietusūdeņu kanalizācijā, bet kreisajā krastā plānots uzbūvēt jaunu lietusūdeņu kanalizāciju sistēmu ar mehānisko lietusūdeņu attīrīšanu. Lietusūdeņus pēc mehāniskās attīrīšanas paredzēts novadīt Daugavā. Savukārt ārkārtas gadījumos tunelī nonākušo šķidrumu (lietus ūdeņus, vai arī toksiskus un uzliesmojošus šķidrumus bīstamo kravu pārvadāšanas rezultātā) savākšanai tunelī gar brauktuves malām paredzēts izveidot renes un tvertnes šķidrumiem. Ņemot vērā, ka tunelī būs pasīvā gaisa apmaiņa ar satiksmes plūsmu, nepieciešamības gadījumā (piemēram, ugunsgrēka gadījumā), tiks ieslēgta arī plūsmas garenventilācija.

Otrajā trases variantā paredzēts izbūvēt tiltu pār Daugavu ar kopējo platumu 38,5 m. Katrā braukšanas virzienā paredzētas trīs braukšanas joslas - katra 3,5 m plata. Brauktuves augstuma atzīme augstākajā vietā ir aptuveni 60 m BS, tas ir 59,83 m virs Daugavas vidējā ūdens līmeņa. Tiek plānots izbūvēt satiksmes pārvadus Daugavas kreisajā krastā un tilta pār Daugavu pieejā. Plānots, ka pārvadi pieslēgsies tiltam pār Daugavu aptuveni 40 m augstumā virs esošā reljefa. Pieejā plānots izbūvēt divus atdalītus satiksmes pārvadus ar divām braukšanas joslām, kuri pirms tilta savienosies kopā. Ziņojumā sniegta informācija, ka plānoti arī divi satiksmes pārvadi Daugavas labajā krastā – posmā no Daugavas līdz Austrumu maģistrālei. Tāpat kā Daugavas kreisajā krastā, arī šeit tiks būvēti divi atsevišķi satiksmes pārvadi, kuri pieslēgsies tiltam pār Daugavu aptuveni 40 m augstumā virs esošā reljefa. Paredzētais estakāžu augstums plānots no 12 līdz 15 m virs esošā reljefa ar mainīgu joslu skaitu (no 3 līdz 4). Joslu skaita maiņa saistīta ar uzbūvētām un nobūvētām. Sākot no atzīmes 6100 m līdz 2. posma beigām 2. varianta trase plānota esošā reljefa līmenī ar divām brauktuves, katra ar 3 satiksmes joslām. Pie Čiekurkalna 1. līnijas virs projektējamās ielas paredzēts uzbūvēt gājēju ceļa pārvadu 5,5 m augstumā. Lai nodrošinātu pārbrauktuvi pār dzelzceļa sliekšņiem abpusēji no Ziemeļu transporta koridora, šī varianta ietvaros paredzēts izbūvēt divus papildus satiksmes pārvadus pār dzelzceļu Gaujas ielas sākumā (atzīme 5500 m), kuri netiks savienoti ar Ziemeļu transporta koridoru. Uz ziemeļiem no šī satiksmes pārvada plānota braucamā josla automašīnu satiksmei, tramvajam (divsliežu) un gājēju – velosipēdu celiņš, bet uz dienvidiem - divas braukšanas joslas viena virziena automašīnu satiksmei virzienā no Miera ielas uz Gaujas ielu. Paredzēts ierīkot satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu, Eksporta ielu, Skanstes ielu un Austrumu maģistrāli. Automaģistrālei tiks pieslēgtas Daugavgrīvas iela, Eksporta iela, Skanstes iela, Klusā iela un Austrumu koridors / Vairoga iela.

2. varianta izbūves gadījumā no trases sākuma līdz atzīmei 6100 m tiek paredzēts izbūvēt jaunu lietusūdeņu kanalizācijas sistēmu, kas savāks lietusūdeņus no satiksmes pārvadiem un tilta pār Daugavu, kurus pēc to mehāniskās attīrīšanas paredzēts novadīt Daugavā. Gaujas ielas posmā – no Tēraudlietuves ielas līdz trases beigām – lietusūdeņus plānots novadīt esošajā lietusūdeņu kolektorā. Šī varianta realizācijas gadījumā plānots ierīkot meteoroloģiskās stacijas uz tilta pār upi, bet pirms uzbūvēšanas uz tilta (no abām pusēm) plānots izvietot informatīvos standus, kas brīdinās autovadītājus par braukšanas apstākļiem uz tilta.

Trešajā trases variantā paredzēts izbūvēt tiltu pār Daugavu, estakādes pie tilta pār Daugavu; meteoroloģiskās stacijas uz tilta pār upi un tuneli posmā no Bukultu ielas vidus līdz Gustava Zemgala gatves krustojumam ar Gaujas ielu, kā arī plānots izvietot informatīvos standus, kas brīdinās par braukšanas apstākļiem uz tilta un divus tuneļa uzraudzības centrus. Tunelī paredzētas trīs kustības joslas, katra 3,5 m plata, un tiek paredzētas 3 evakuācijas izejas durvis, 3 evakuācijas izejas un 1 caurbraucama evakuācijas izeja.

Šajā trases variantā ir paredzēts uzbūvēt satiksmes mezglus ar Daugavgrīvas ielu, Eksporta ielu, Bukultu ielu un Austrumu maģistrāli. Trases savienojumu ar Bukultu ielu plānots izveidot ar atklātu rampu palīdzību, kas tiks veidotas kā ieskriešanās un bremzēšanas joslas. Automaģistrālei tiks pieslēgtas Daugavgrīvas iela, Eksporta iela, Ganību dambis, Bukultu iela / Sāremas iela, Duntē iela / Kr. Valdemāra iela, Gaujas iela / Aizsaules iela, Čiekurkalna 1.līnija un Austrumu koridors / Vairoga iela.

Trešā varianta izbūves gadījumā lietūsūdeņu savākšanai no trases sākuma līdz atzīmei 3500 m paredzēts uzbūvēt jaunu lietūsūdeņu kanalizācijas sistēmu. Savāktos lietūsūdeņus Daugavas labajā krastā paredzēts novadīt esošajā lietūsūdeņu kanalizācijas sistēmā, bet kreisajā krastā – no jauna uzbūvētajā sistēmā un pēc to mehāniskās attīrīšanas novadīt Daugavā. Savukārt lietūsūdeņu savākšana tuneļa daļā plānota analogiski kā 1. variantā un no tuneļa savāktos lietūsūdeņus plānots novadīt Bukultu ielas un Gaujas ielas kolektorā.

Pirmā trases varianta izbūves gadījumā tuneli plānots būvēt pārsvarā ar tuneļu urbšanas mašīnu. Ar tuneļa urbšanas mašīnu raktos posmos tuneļa diametrs paredzēts 15,5 m un tā pamatne atradīsies aptuveni 50 m no zemes virsmas. Daugavas pazemes pārejas posmā attālums no Daugavas gultnes līdz tuneļa pamatnei būs aptuveni 39 m. Savukārt atklātā tuneļa būvniecības posmos tunelis tiks izbūvēts ar kastveida profilu. Maksimālais garenslīpums augstuma starpības pārvarēšanai atbilstoši garenprofilam būs 5%. Tā kā trešā varianta izbūves gadījumā plānotais tuneļa garums nav liels, apmēram 2,09 km, tad tuneli šajā variantā plānots būvēt ar parasto kalnraktuvju metodi.

Augstā tilta pār Daugavu būvniecībai Daugavas upes kreisajā un labajā krastā būs nepieciešams izvietot pilonus. Daugavas upes kreisā krasta pilona atrašanās vieta paredzēta aptuveni 12 m no krasta pie vidējā ūdens līmeņa upē. Pilonu balsta pamata veidošanai vispirms tiks iedzīta rievsiens, kura pilnībā norobežos būvbedri no upes gultnes. No krasta ar būvmehānismiem notiks urbpāļu veidošana, un ar pneimokrāniem tiks izbūvēti balstu pamati un balstu konstrukcijas. Ziņojumā norādīts, ka, veicot būvniecību šādā tehnoloģijā, saskare ar upes gultni nenotiks. Savukārt labajā krasta daļā tilts šķērsos ostas teritoriju, un tādēļ labākā vieta tilta pilonam būtu aptuveni 40 m aiz kuģu piestātnes noliktavu ēku rajonā. Daugavas tiltam ir nepieciešama tilta laiduma sistēma, kas varētu pārsegt vismaz 470 m. Lai nodrošinātu nepieciešamo laidumu, ziņojumā kā ekonomiski izdevīgākais variants tiek atzīta vanšu tilta būvniecība.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Ziemeļu transporta koridora otrā posma 1. un 3. trases variants atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006.- 2018. gadam ar grozījumiem, bet 2. trases variantam nepieciešams veikt grozījumus teritorijas plānojumā. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka pēc ietekmes uz vidi novērtējuma procesā izvēlētais alternatīvās tehniskā projekta izstrādes atsevišķās vietās nedaudz var mainīties ceļa trases novietojums.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Rīgas teritorijas plānojumā

- lielākoties ceļa trašu posmi ir iekļauti sarkanajās līnijās;
- īpašumiem, kuri atrodas sarkanajās līnijās, ir noteikts apgrūtinājums;
- ceļu trasēm piegulošajās teritorijās paredzētas būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar esošo izmantošanu;
- piegulošo teritoriju plānotā un atļautā izmantošana teritorijas plānojumā noteikta, ņemot vērā Ziemeļu transporta koridora kā nozīmīgas transporta sistēmas sastāvdaļas attīstību.

Ziņojumā norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora 2. posms galvenokārt iet caur apbūvētu pilsētas daļu, kurā jau ir izveidojies ielu tīkls un autoceļa izveide būtiski nemainīs piekļūšanas iespējas teritorijām, jo tiks saglabāts esošais ielu tīkls, bet nozīmīgākajos krustojumos tiks veidoti savienojumi ar perspektīvo ceļa trasi.

Automaģistrālei paredzētajā teritorijā atrodas sekojošas inženiertehniskās komunikācijas – augstsprieguma un zemsprieguma elektrotīkli, ūdensvada (paštecēs un spiedvada), kanalizācijas tīkli, lietuss ūdens kanalizācijas tīkli, siltumtrases un siltumtīkli, vidējā spiediena un zemā spiediena gāzes vada tīkli, telekomunikāciju optiskie un vājstrāvu tīkli, ielu apgaismojumu tīkli, satiksmes vadības (luksoforu) tīkli, navigācijas un ģeodēziskās zīmes un reperi, kas jāņem vērā projekta realizācijas gaitā.

Ziņojumā norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora 2. posma trases variantu un tiem piegulošo teritoriju pašreizējās izmantošanas apraksts sagatavots, izmantojot Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gadam ar grozījumiem (apstiprināts 18.08.2009. un stājies spēkā no 28.09.2009.) pašreizējās izmantošanas karti, dažādus jaunākos kartogrāfiskos materiālus (ortofoto un topogrāfiskās kartes) un trases posma apsekojuma datus 2008. gada vasarā. Ziņojumā sniegta informācija, ka, izvērtējot ceļa trašu šķērsojošo un piegulošo teritoriju pašreizējo izmantošanu, Ziemeļu transporta koridora otrā posma alternatīvie ceļa trašu varianti šķērso gan blīvi apbūvētas teritorijas, gan atklātas antropogēni ietekmētas un daļēji dabiskas teritorijas; perspektīvās ceļa trases lielākoties sakrīt ar esošām ielām vai atrodas to sarkanajās līnijās; perspektīvo ceļa trašu piegulošajās teritorijās visvairāk sastopama ražošanas, ostu un darījumu apbūves teritorijas, bet no paredzētajām ceļa trases alternatīvām otrais variants šķērso vai virzās ļoti tuvu teritorijām ar vairākiem nozīmīgiem izmantošanas veidiem (daudzstāvu dzīvojamā apbūve, mazstāvu dzīvojamā apbūve, publiskās apbūves teritorijas u.c.).

Ceļu trases sākumposmam piegulošās Spilves pļavas teritorijas plānojumā noteiktas kā atmatas. Tās ir meliorētas teritorijas. Plānotā Ziemeļu transporta koridora 2. posma trase šķērsos Spilves lidlauka esošo ceļu, kurš savieno skrejceļu ar administrācijas

ēkām. Tālākajā maršrutā ceļa trase šķērso meliorācijas grāvi, Daugavgrīvas ielu ar šauru zaļo joslu gar tās malām un ģimenes dārziņu teritoriju. Nelielā attālumā no plānotās ceļa trases uz ziemeļiem atrodas mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija, kurā izvietotas divas divstāvu dzīvojamās mājas. Tālāk uz ziemeļiem no ceļa trases starp Daugavgrīvas ielu un Daugavu atrodas atklāts, mākslīgi pārveidots Daugavas krasts. Uz dienvidiem no ceļa trases izvietotas ražošanas apbūves teritorijas. Vietā, kur plānots tilts vai tunelis, gar Daugavas kreiso krastu ir izveidojusies šaura koku josla, savukārt labajā krastā atrodas Rīgas brīvostas beramo kravu pārkraušanas terminālis. Daugavas labajā krastā ostas teritorijā ceļa trase šķērso vairākus dzelzceļa pievedceļus un atklātas platības. Blakus ceļa trasei izvietotas dažādas ar ostas darbību saistītas ēkas. Tālāk plānotā ceļa trase šķērso Kaķasēkļa dambi, Mazo Vējzaķsalu, kurā izvietotas mazstāvu dzīvojamā apbūve un ģimenes dārziņu teritorijas, ražošanas apbūves teritorijas līdz Ganību dambja un Bukultu ielas krustojumam. Ganību dambja un Bukultu ielas krustojumā ceļa trašu alternatīvie varianti sadalās. 1. un 3. ceļa variants iet pa Bukultu ielu. Ganību dambja abās ielas pusēs ir sastopama ražošanas un tehniskā apbūve. Bukultu un Duntē ielu krustojumā izvietotas degvielas un gāzes uzpildes stacijas, kuras teritorijas plānojumā iekļautas darījumu un pakalpojumu objektu teritorijās. Tālākajā posmā 1. un 3. variantā ceļa trase pa pazemes tuneli paredzēta zem daļas no Bukultu ielas, Duntē ielas, Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas teritorijas dienvidu daļas, dzelzceļa līnijas un kapiem līdz Gaujas ielai.

Tuneļa sākums 3. variantā paredzēts jau Bukultu ielā pie Duntē ielas. Uz dienvidiem no plānotās tuneļa trases atrodas dzelzceļa līnija, kura savienojas ar Rīgas brīvostu. Aiz dzelzceļa līnijas atrodas Laktas iela, kurai abās pusēs ir šaurā joslā sastopamas zaļās teritorijas. Laktas ielā atrodas ražošanas apbūve, publiskās apbūves teritorijas un teritorijas ar ierobežotu piekļūšanu (Brasas cietums). Uz austrumiem no Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas ceļa trase šķērso dzelzceļa līniju Rīga – Skulte. Dzelzceļa līniju šajā posmā veido vairāki sliežu ceļi un plašs koridors ar blakus esošām zaļajām teritorijām. Aiz dzelzceļa atrodas Miķeļa un Garnizona kapi. Starp kapiem, dzelzceļu un Brasas tiltu atrodas apstādījumu teritorija.

Ceļa trases 2. variants pa estakādi dienvidaustrumu virzienā šķērso Ganību dambja un Bukultu ielas krustojumu, dzelzceļa līniju, kura savienojas ar Rīgas brīvostu, ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas, Rīga – Krasta dzelzceļa stacijas Ganību parks sliežu ceļus. Patlaban ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas, kā arī dzelzceļa teritorijas tiek izmantotas tikai daļēji. Aiz dzelzceļa parka ceļa trase šķērso ražošanas un noliktavu apbūves teritorijas, kurās daļa ēku ir nojauktas un lielas platības tiek izmantotas būvmateriālu (šķembu, smilts) uzglabāšanai. Blakus šīm teritorijām atrodas ģimenes dārziņi. Patlaban lielākajā daļā no šīs teritorijas ģimenes dārziņu ir likvidēti, sagatavojot teritoriju apbūvei. Ziemeļaustrumu daļā ģimenes dārziņi vēl saglabājušies, lai gan arī tajos sastopami daudzi neapsaimniekoti zemes gabali. Perspektīvā plānotā ceļa trase šķērso šo saglabāto ģimenes dārziņu teritoriju un gāzes uzpildes staciju līdz pieslēdzas Skanstes ielai. Plānotās autoceļa trases estakāde pārklājas ar Skanstes ielu posmā līdz Duntē ielai. Uz ziemeļiem no Skanstes ielas atrodas darījumu un pakalpojumu objektu teritorijas, kurās pārsvarā ir izvietotas dažādu biroju telpas. Savukārt, uz dienvidiem ir izvietotas pārsvarā publiskās apbūves teritorijas (Banku augstskola, Būvamatniecības vidusskola).

Šķērsojot Duntē ielu, ceļa trase austrumu virzienā virzās virs Upes un daļēji arī Invalīdu ielas, līdz pagriežas ziemeļaustrumu virzienā un pa Brasas gaisa tiltu, šķērsojot dzelzceļu līniju, savienojas ar Gaujas ielu. Uz dienvidiem no Upes ielas pamatā izvietota daudzstāvu dzīvojamā apbūve, bet ziemeļiem – publiskās apbūves teritorijas ar plašiem apstādījumiem (Nacionālo bruņoto spēku rekrutēšanas un atlasē centrs, Rīgas psihiatrijas un narkoloģijas centrs, Nacionālais apgāds u.c.). Tuvāk Brasas gaisa tiltam no Upes ielas atdalās Invalīdu iela. Invalīdu un Upes ielā dzīvojamā apbūve izvietota ļoti tuvu ielai. Blakus Brasas tiltam atrodas divas mazstāvu dzīvojamās mājas. Brasas gaisa tilts nodrošina autotransporta satiksmi pār intensīvi izmantotu dzelzceļa līniju.

Visiem trīs variantiem beigu posms ceļa trasei iet pa esošo Gaujas ielu un beidzas ar vairāklīmeņu krustojumu, kurš patlaban tiek būvēts, pie Gustava Zemgala gatves. No vienas puses Gaujas ielai pieguļ Meža kapu teritorija, bet no otras - ražošanas, sabiedriskās (Iekšlietu ministrijai padotās institūcijas, J. Poruka vidusskola), mazstāvu un daudzstāvu apbūves teritorijas. Gaujas ielai gar ielas malām ir izvietota ietve, veloceļņš un koku stādījumi. Starp Gaujas ielu un kapsētas teritoriju iet 11. tramvaja līnija.

Nēmot vērā ziņojumā sniegto un apkopoto informāciju, vismazāk piegulošās teritorijas ietekmēs ceļa trases 1. trases variants, bet visvairāk 2. trases variants, savukārt 3. variants piegulošās teritorijas ietekmēs vairāk kā 1. variants, bet mazāk nekā 2. variants. Otrā trases varianta izbūves gadījumā visvairāk tiks skartas dzīvojamās ēkas, nozīmīgākās ēkas atrodas posmā starp Upes un Invalīdu ielām. Atbilstoši ziņojumā norādītajam tiks ietekmēta arī blakus esošo īpašumu vērtības un saimnieciskā darbība.

Plānotais autoceļš atrodas Rīgas līdzenuma ziemeļdaļā, kurai raksturīgs plašs zemkvartāra virsmas pazeminājums, kas turpinās Rīgas jūras līča akvatorijā. Izpētes teritorijai raksturīgs līdzenens reljefs ar absolūtajām augstuma atzīmēm 1 – 8 m v.j.l. Teritorija ietver bijušās Litorīnas jūras seklūdens zonas un lagūnas, kā arī Daugavas lejteces teritorijas. Pamatiežus izpētes teritorijā veido tikai paleozeja – kembrija, ordovika un devona sistēmas ieži. Kvartāra segas biezums izpētes teritorijā sasniedz 35 līdz 40 m. Ģeoloģiskā griezumā augšējo daļu veido tehnogēnie nogulumi – smilts, grants materiāls ar oļiem, laukakmeņi, ķieģeļu gabali un būvgruži. Ziemeļu transporta koridora 2. posma trasēm piegulošajā zonā var izdalīt teritorijas ar vidēji sarežģītiem un sarežģītiem dabas apstākļiem. Lielākā daļa būvniecībai paredzētās teritorijas ir tehnogēni pārveidota un dabiskās reljefa formas ir saglabājušās tikai daļēji. Teritorijas ar vidēji sarežģītiem apstākļiem ir sastopamas no Duntē ielas virzienā uz austrumiem līdz pētāmās trases beigām (piketi 4900 līdz aptuveni 6760). No inženierģeoloģiskā viedokļa šajā iecirknī kvartāra nogulumus lielākoties pārstāv dažāda blīvuma smilšainās grunts un cieta, zemas plasticitātes smilšaina un putekļaina grunts. Augšējā daļā dziļumā no 0,5 m līdz 6,8 m no zemes virsma ir sastopamas vājās grunts (smalka, ļoti irdena līdz irdena smilts). Būvniecības laikā to paredzēts norakt. Pētāmās teritorijas vidusdaļā konstatētas smalkas līdz vidēji rupjas, vidēji blīvas smiltis, ieguluma dziļums ir no 8,3 m līdz 27,5 m. Zem smalkajām smiltīm iegul cieta, zemas plasticitātes putekļaina grunts. Morēnas mālsmilts, kurai raksturīgas labas celtniecības īpašības, šajā iecirknī konstatēta dziļumā no 30,2 m līdz 34,8 m un no 43,1 līdz 45,3



m no zemes virsmas. Dziļāk sastopams aleirolīts, no 31,8 m līdz 43,0 m dziļumā no zemes virsmas. Šajā iecirknī pazemes ūdeņi (gruntsūdeņi) iegul vairāk kā 2 m dziļumā no zemes virsmas, zemāk iegulošie spiedienūdeņi atrodas tādā dziļumā, ka netiek skarti nevienā no trases izbūves alternatīvām. Šajā teritorijā (piketi 4900 līdz aptuveni 6760) nav konstatēta aktīva ģeodinamisko procesu norise.

Iecirkni ar sarežģītiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem var izdalīt pārējā trases daļā no Dunties ielas līdz Spilves pļavām. Teritorijas Daugavas labajā krastā galvenokārt ir tehnogēni pārveidotas un līdz ar to dabiskās reljefa formas praktiski nav saglabājušās. Savukārt Daugavas kreisajā krastā plaši izplatītas vienmērīgi līdzenas teritorijas, kas nenodrošina pietiekamu virszemes noteci, līdz ar to radot labvēlīgus apstākļus teritoriju periodiskai applūšanai un pārpurvošanās procesa attīstībai. Šajā teritorijas daļā plaši sastopama plūstoša līdz mīksti plastiska putekļaina grunts, kas piesātināta ar organiskajām vielām, kuru periodiski nomaina dažāda blīvuma un frakciju smilts.

Griezumu augšdaļā ir irdena līdz irdena smalka un vidēji rupja smilts ar dažādu slāņu biezumu (no 0,7 m līdz pat 10 m). Slānis iegul no 1,8 m līdz pat 12,3 m no zemes virsmas. Šo slāni no zemāk iegulošā smilts slāņa atdala māla slānis ar putekļainu smilšu starpslāni. Pamatieži šī iecirkņa ietvaros atsegti urbumos, kuri izurbti Daugavas upes tuvumā vai Daugavas upē un Spilves pļavās. Dolomīts tika konstatēts divos urbumos un iegul 31,8 - 33,5 m dziļumā no zemes virsmas. Aleirolīts tika fiksēts trīs urbumos 35,2 – 48,1 m dziļumā no zemes virsmas. Šajā iecirknī sastopams arī vāji cementēts smilšakmens. Tā virsmas ieguluma dziļums svārstās no 34,9 m līdz 39,2 m no zemes virsmas. Teritorijai raksturīgi arī augsti gruntsūdens līmeņi. Gruntsūdens bieži iegul tuvu zemes virsmai vai mazāk kā 1 m zem tās. Ziņojumā norādīts, ka iecirknī ar sarežģītiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem tuneļa būvniecības rezultātā var tikt skarti augšējie spiedienūdeņu horizonti, kuri tie tā dziļākajā vietā, iegul salīdzinoši sekli (mazāk kā 40 m no zemes virsmas).

Ziņojumā sniegta informācija, ka tuneļa izbūves gaitā tiks būtiski izmainīti šobrīd izveidojušies grunts masīva spriedzes apstākļi, kas šobrīd ir relatīvi stabili, bet iespējama zemes virsmas sēšanās tuneļa izbūves trasē un tā tuvākajā apkārtnē un tai sekojošās apkārtējo būvju deformācijas. Lai varētu par to pārliecināties, būtu jāveic būvju sēšanās monitorings, izveidojot sēšanās markas būvkonstrukcijās un regulāri veicot to nivelēšanu. Sēšanās novērojumus vajadzētu uzsākt pēc iespējas ātrāk, lai novērtētu situāciju pirms tuneļa būvniecības uzsākšanas. Šādi novērojumi īpaši būtu rekomendējami vietās, kur tuneļa trases projekcijas uz zemes virsmas tuvumā ir novietotas trīs un vairāk stāvu būves, kā arī jebkuras sabiedriski nozīmīgas vai no inženiertehniskā viedokļa sarežģītas būves. Visos gadījumos būvbedru izveide var atstāt ietekmi uz būvlaukuma tuvumā esošajām ēkām, inženierkomunikācijām un citām būvēm, kas var izpausties kā būvju sēšanās un būvkonstrukciju deformācijas. Zemes virsmas sēšanās būvju pamatnē var būt saistīta gan ar pazemes ūdens līmeņa pazemināšanu tā atsūkšanās rezultātā, gan arī ar ūdens piesātinātas grunts daļēju izplūšanu caur urbumiem, veidojot atbalstsieni stiprinājumus vai veicot citus būvbedres sagatavošanas darbus, it īpaši ņemot vērā ievērojamo būvbedres pamatnes dziļumu. Ziņojumā sniegta informācija par orientējošu zemes virsmas sēšanās un būvju deformāciju riskam pakļauto teritoriju novietojumu (izdalītas septiņas zonas), vienlaikus norādot, ka precīzs sēšanās riskam pakļauto teritoriju novērtējums šobrīd

nav iespējams, jo tas ir atkarīgs no ģeotehniskās izpētes rezultātiem, kura atbilstoši tehniskā projekta detalizācijas pakāpei jāveic tehniskā projekta izstrādes ietvaros, gan no atbilstošas būvju konstruktīvā risinājuma izvēles (pamatu veidi, izbūves dziļums u.tml.), gan arī no būvdarbu tehnoloģijas. Pilnībā novērst to būvju deformācijas, kas atradīsies tiešā būvbedru tuvumā, nav iespējams, tomēr pareiza būvniecības paņēmiena izvēle var samazināt prognozējamās būvju deformācijas līdz minimumam.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, pēc Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistra informācijas, Ziemeļu transporta koridora 2. posms tieši nešķērso nevienu reģistrā iekļauto piesārņoto vai potenciāli piesārņoto vietu. Tuvākās piesārņotās vietas atrodas apmēram no 50 līdz 80 m attālumā no plānotās 2. posma trašu teritorijas - vecā izgāztuve (aizbērtais Sarkandaugavas kanāls), kurā pašreiz atrodas SIA „Statoil” DUS Dunties ielā 10 un, kas izvietota 50 m no plānotās 1. un 3. varianta trases un SIA ”A.C.B.” degvielas uzpildes stacija, kas atrodas Bukultu ielā 1 un izvietota aptuveni 80 m no plānotās 1. un 3. varianta trases.

Ziņojumā norādīts, ka norokamā grunts un augsne atsevišķos posmos ir salīdzinoši piesārņota un netiek izslēgta iespēja, ka būvniecības gaitā tiek konstatēts lokāli augsnes un grunts piesārņojumi arī citviet trases garumā. Saskaņā ar noslēguma ziņojumā iekļautajiem 2000.gadā veikto analīžu rezultātiem atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem” iekļautajiem augsnes un grunts kvalitātes normatīviem daļā teritorijas nepārsniedz mērķlielumu A, sešās teritorijās pārsniegts robežlielums B, bet piecos urbumos (Nr.20-1-1, 24-2, 29-1, 37-2-1 piesārņojums ar naftas produktiem, savukārt urbumā Nr.36-1 piesārņojums ar smagajiem metāliem- Cu, Cd, Zn, Pb) konstatēts kritiskā robežlieluma C pārsniegums. Ziņojumā sniegta informācija, ka būvniecības laikā būs nepieciešams izrakt 1. variantā 2495000 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 6300 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts, 2. variantā - 317200 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 9100 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts un 3. variantā - 1137000 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 10500 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts, kā arī radīsies būvgruži - 1. variantā - 1190000 m<sup>3</sup>, 2. variantā - 10000 m<sup>3</sup> un 3. variantā – 315000 m<sup>3</sup>. Ziņojumā norādīts, ka būvniecības laikā radušies būvgruži tiks nodoti turpmākai to pārstrādei, piemēram, Rīgā esošajā uzņēmumā SIA „Būvgružu pārstrāde”, savukārt būvniecības procesā izraktās piesārņotas grunts apsaimniekošana tiks veikta, ņemot vērā piesārņojuma līmeni, nosakot atbilstošajai situācijai piemērotāko grunts attīrīšanas metodi un attiecīgās komercsabiedrības izvēli, kas var nodrošināt nepieciešamo pakalpojumu sniegšanu.

Noslēguma ziņojumā iekļautie 2000.gadā veikto pazemes ūdeņu analīžu rezultāti liecina, ka pārsvarā pazemes ūdeņu kvalitāte šajās teritorijās atbilst kvalitātei no A līdz B - vāji piesārņots ūdens vai zema ūdens dabiskā kvalitāte, bet vietām pazemes ūdeņu kvalitāte atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” iekļautajiem ūdens kvalitātes normatīviem raksturojama kā piesārņots ūdens un stipri piesārņots ūdens, jo dažos urbumos trases tuvumā tika konstatēts, ka naftas produktu summa pārsniedz robežlielumu B (urbumos Nr.33-1-2 un 35-2-2) un C (urbumos Nr.20-1-1 un 20-2-2), savukārt divos urbumos (Nr. 14-1-2, 33-2-2) tika konstatēts SVAV robežlieluma B pārsniegums un fenolu indeksa C robežlieluma pārsniegums. Ziņojumā norādīts arī,

ka smago metālu (Cu, Pb, Zn, Ni, As, Cd, Cr, Hg) saturs paaugstināts vienā noņemtajā gruntsūdens paraugā, taču netiek pārsniegta B robežvērtība. Atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam, ja „piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz B robežlielumu, attiecīgajā teritorijā veic pasākumus, lai novērstu turpmāku pazemes ūdeņu piesārņošanu” bet, ja „piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz C robežlielumu, attiecīgajā teritorijā veic sanāciju saskaņā ar likumu „Par piesārņojumu”.

Gruntsūdens trases posmā iegul 0 līdz 4 m dziļumā no zemes virsmas. Plānotās automaģistrāles tiešā tuvumā ierīkoti arī vairāki ūdens ieguves urbumi, kuru dziļums ir no 34-200 m, bet vidējais 130 m (visi urbumi ierīkoti Gaujas horizonta ūdens nesošajā slānī). Augstākie gruntsūdens līmeņi raksturīgi Daugavas kreisajā krastā Spilves pļavu teritorijā, kā arī Daugavas piekrastes zonai. Gruntsūdeņu papildināšanās visā to izplatības teritorijā notiek atmosfēras nokrišņu infiltrācijas ceļā un to papildināšanās intensitāte ir atkarīga no atmosfēras nokrišņu apjoma, virszemes noteces un aerācijas zonu veidojošo iežu filtrācijas īpašībām. Zem kvartāra ūdens horizonta iegul morēnas veidojumi, to vidējais biežums ir aptuveni 5 m. Tomēr atsevišķās vietās (Daugavas gultnē, Spilves pļavās u.c.) morēna ir izskalota, zemkvartāra virsmā atsedzas devona sistēmas ieži, šajās vietās gruntsūdeņi papildinās arī ar zemāk iegulošajiem artēziskajiem ūdeņiem. Zem kvartāra nogulumiem iegul ūdens horizonts (D3pl), kura biežums ir 12 – 20 m. Ūdensnesošo horizontu veido karbonātiskie ieži – pelēki dolomīti ar dolomītmerģeļu un mālu starpslāņiem. Pļaviņu ūdens horizonts satur spiedienūdeņus, kuru statiskais līmenis atkarībā no zemes virsmas reljefa iegul 1 – 5 m dziļumā. Otro spiedien ūdens horizontu veido Gaujas ūdens horizonts. Tā lielāko daļu veido ūdeņi caurlaidīgie smilšakmeņi ar augstu ūdens caurplūdes koeficientu. Pazemes ūdens Gaujas horizontā ir ierīkota lielākā daļa ūdensapgādes urbumu filtru. Ziņojumā norādīts, ka kvartāra ūdens horizonta ūdeņi praktiski nav aizsargāti no virszemes piesārņojuma, Pļaviņu ūdens horizontu sedz plāna mālaina nogulumu kārtā, tāpēc arī šī horizonta ūdeņi ir dabiski vāji aizsargāti no potenciālā virszemes piesārņojuma. Savukārt Gaujas ūdens horizonta aizsargātības pakāpe ir pietiekama, jo to nodrošina Pļaviņu un Amatas horizontu augšējās daļas vājo caurlaidīgo iežu starpslāņi, kas vairumā gadījumu sasniedz 10-20 m biežumu.

Ziņojumā norādīts, ka izbūvējot 1. trases variantu, var tikt skarti arī spiedienūdeņi un pastāv iespēja, ka zināmu ietekmi uz hidroģeoloģiskajiem apstākļiem atstās tieši 1. variants, savukārt, savukārt izbūvējot 2. variantā estakādi, hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas tiek prognozētas īslaicīgas – tikai būvniecības laikā, bet 3. variantā paredzētā tuneļa daļas ieguluma dziļums ir mazāks nekā 1. alternatīvā, un tunelis neskar spiedienūdeņu horizontus, tādēļ tā būvniecība atstās mazāku ietekmi uz teritorijas hidroģeoloģiskajiem apstākļiem salīdzinājumā ar 1. alternatīvu.

Kopumā gruntsūdens plūsma vērsta Daugavas virzienā, izņemot teritorijas austrumu daļu, kur gruntsūdens plūsma vērsta prom no Daugavas – Ķīsezera virzienā. Kvartāra ūdens horizontā gruntsūdens līmeņa sadalījums mainās arī meliorācijas grāvju un dīķu tuvumā, jo tie kalpo kā lokālas gruntsūdeņu atslodzes vietas. Visos automaģistrāles izbūves variantos automaģistrāles posms šķērso vairākus virszemes ūdensobjektus – Daugavas upi, Lāčupīti, Spilves grāvi, Hapaka grāvi, Spilves lidlauka polderi, Spilves

polderi, divus nelielus dīķus Vējzaķusalā. Maksimālie ūdens līmeņi Lāčupītē, Spilves grāvī, Hapaka grāvī ir atkarīgi no Rīgas jūras līča un Daugavas maksimālajiem ūdens līmeņiem un vējuzplūdu laikā var sasniegt atzīmi 2,08 m BS. Lai novērstu ietekmi uz Lāčupītes un Spilves grāvim pieguļošajām teritorijām, nav pieļaujama to gultņu aizbēršana, kā arī laicīgi jāparedz un jāierīko nepieciešamās caurtekas. Tuneļa vai tilta sākums ir paredzēts Spilves lidlauka poldera dienvidu daļā un trase šķērsos abu sūkņu staciju pievadkanālus, kas izvietoti paralēli aizsargdambjiem. Ziņojumā norādīts, ka, ja savlaicīgi tiek veikta pievadkanālu rekonstrukcija, nepieciešamo jauno caurteku izbūve, kā arī nepieciešamības gadījumā pārnesta 2.sūkņu stacija, netiek prognozēta ietekme uz hidroloģisko režīmu šajā teritorijā gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Savukārt, ja izbūvējot trasi tiek veikta Spilves lidlauka drenāžas sistēmas rekonstrukcija, ņemot vērā nākotnē plānoto izmantošanas veidu un ja tiek atjaunota vismaz viena sūkņu stacijas darbība, tiek prognozēts, ka drenāžas apstākļi šajā teritorijā var uzlaboties gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Netiek prognozēta ietekme arī uz dīķiem Vējzaķusalā.

Ziņojumā sniegta informācija par teritorijām ar aprūtinātu virszemes noteci, kurām raksturīga periodiska pārplūšana un pārpurvošanās. Šādas teritorijas galvenokārt izplatītas Daugavas kreisajā krastā. Plānotā Ziemeļu transporta koridora trase visos trīs variantos šķērso Spilves lidlauka polderi, kura ir teritorijā raksturīgi augsti gruntsūdens līmeņi (no 0,55 m līdz 0,8 m zem zemes virsmas) un sastopami arī kūdras nogulumi. Teritorija, kurai raksturīgi augsti gruntsūdens līmeņi (0,82 m zem zemes virsmas), izdalīta arī Daugavas labajā krastā, taču šī teritorija šobrīd ir apbūvēta un pārpurvošanās procesi nenotiek. Ziņojumā sniegta informācija, ka atbilstoši 2007. gadā Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” Rīgas pilsētas teritorijai sagatavotajai jaunajai Daugavas upes applūšanas riska kartei, applūstošas teritorijas Ziemeļu koridora 2. posma trase 1., 2. un 3. variantā šķērso posmā no 0 m līdz 2200 m Daugavas labajā krastā, kā arī posmā no 2600 m (Kaķasēkļa dambis) līdz 3600 m (Ganību dambis). Tālāk līdz atzīmei 4400 m iespējamā 1. un 3. varianta trase sakrīt ar applūduma teritorijas robežu, kas noteikta pa Bukultu ielu. Savukārt, 2. varianta trase aiz Ganību dambja nešķērso un neskar applūstošās teritorijas. Applūdums neietekmēs trases 2. un 3. variantā paredzēto tiltu un arī 3. varianta tuneļa posmu. Savukārt trases 1. variantā paredzētajā tuneļa variantā pastāv tuneļa applūšanas draudi caur iebrauktuvi, bet pārējo tuneļa posmu applūdums neietekmēs.

Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši 2009. gadā izstrādātajā „Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem” pievienotajai kartei „Dabas un rūpnieciskie riski”, 1 reizi 10 gados applūstu aptuveni 30% Spilves pļavu teritorijas ziemeļrietumu daļā. Ņemot vērā Spilves pļavas līdzeno reljefu un augstuma atzīmes paredzētā tuneļa iebrauktuves zonā, var secināt, ka applūdums ar atkārtotās varbūtību 1 reizi 100 gados varētu izraisīt plūdu ūdeņu ieplūšanu Daugavas šķērsojuma tunelī caur iebrauktuvi tajā. Lai samazinātu un iespēju robežās novērstu tuneļa applūšanas risku, tehniskā projekta izstrādes stadijā izvēlētajam variantam ir jāveic precīzs plūdu riska novērtējums, tajā skaitā veicot pastāvošo Spilves lidlauka aizsargdambju parametru un tehniskā stāvokļa izpēti, kā arī veicot iespējamo plūdu līmeņu hidrodinamisko modelēšanu Daugavā dažādiem plūdu cēloņiem un attīstības scenārijiem, piemēram, jūras vējuzplūdi un pavasara palī ar dažādu atkārtotās varbūtību vai iespējamās Daugavas HES kaskādes avārijas u.tml. Veicot hidrodinamisko modelēšanu un

nosakot applūstošo teritoriju robežas, galvenā uzmanība pievēršama tuneļa un virszemes autoceļu pieslēguma vietām, kā arī ieejas daļai tunelī vēlams atrasties ārpus plūdu apdraudētajām teritorijām. Gadījumā, ja tas nav iespējams, tehniskajā projektā jāparedz pretplūdu aizsargbūves, piemēram, tuneļa ieejas daļas norobežošana ar dambjiem vai atbalstsienām, kas pieslēgtos automaģistrāles uzbērumam, kuram arī jābūt pietiekami augstam un neapplūstošam ekstremālu plūdu situācijā, lai paaugstinātu tunelim piegulošo teritoriju virsmas atzīmes un novērstu iespējamo tuneļa applūšanu. Ziņojumā norādīts, ka pretplūdu aizsardzības pasākumi jāveic 1. variantā trases posmā no 0 m (savienojums ar virszemes autoceļa posmu) līdz 1000 m (iebrauktuve tunelī – portāls trases rietumu galā), kurā notiek pakāpeniska trases virsmas iedziļināšana zem applūduma līmeņiem. Trases 3. variantā tuneļa rietumu iebrauktuve posmā 4400 m - 4700 m atrodas ārpus plūdu apdraudētajām teritorijām, tāpēc nekādi papildus pretplūdu aizsardzības pasākumi šajā vietā nav jāveic.

Daugavai pavasarī raksturīga strauja ūdens līmeņa celšanās un Rīgā maksimālos ūdens līmeņus nosaka vējuzplūdi, ko izraisa spēcīgs ziemeļrietumu vējš (vēja ātrums virs 20 m/s). Ziņojumā sniegta informācija, ka novērotais gada vidējais vējuzplūdu ūdens līmenis Akmens tilta rajonā ir 0,1 m BS, bet Daugavgrīvā - 0,05 m BS, maksimālais - Akmens tilta rajonā ir 2,33 m BS, bet Daugavgrīvā 2,24 m BS, maksimālais ar 1 % varbūtību Akmens tilta rajonā ir 2,32 m BS, bet Daugavgrīvā 2,01 m BS. Daugavas upē ZTK 2. posmā aprēķinātais iespējamais gada vidējais vējuzplūdu ūdens līmenis 0,09 m BS, maksimālais - 2,31 m BS, minimālais ir -1,31 m BS, bet maksimālais ar 1 % varbūtību 2,24 m BS. Daugavas upes straumes ātrums ir atkarīgs no Rīgas HES darbības un maksimālais straumes ātrums Daugavā pie maksimālā caurplūduma, kas novadīts caur Rīgas HES novadbūves pārgāznēm, ir 3600 m<sup>3</sup>/s un sasniedz 1,1 m/s. Ziņojumā norādīts, ka jaunbūvējamās automaģistrāles Daugavas šķērsojuma būvju konstrukcija (tilts vai tunelis) visos trases variantos ir tāda, ka Rīgas HES darbības režīms nevar radīt nelabvēlīgu ietekmi uz to drošību, kā arī otrādi, t.i. Daugavas šķērsojuma būvju konstrukcija nespēj ietekmēt Rīgas HES darbības režīmu. Daugavas ūdens līmeņa maiņa Ziemeļu transporta koridoru neietekmēs, jo nevienā no variantiem konstrukcijas neatrodas upē.

Ziņojumā netiek prognozēta nelabvēlīga ietekme uz Daugavas hidroloģisko režīmu un ledus iešanas apstākļiem visos jaunbūvējamās automaģistrāles trases variantos, jo 2. un 3. trases variantā plānotā tilta augstums (tilta augstuma atzīme virs 59 m BS) ir tik liels, ka tā laidumi nespēs ietekmēt ūdens līmeņus Daugavā un otrādi, jo maksimālie ūdens līmeņi šajā vietā nepārsniedz atzīmi 2,50 m BS, kā arī tiltam pār Daugavu tiek paredzēta vanšu tiltu tehnoloģija, un kreisajā upes krastā tilta balstu (pilonu) tuvākā mala atradīsies 12 m, bet labajā - 41 m no krasta. Savukārt 1. trases variantā plānotā tuneļa iebūves dziļums (tuneļa pamatne atradīsies aptuveni 49 m dziļumā zem upes gultnes) ir paredzēts tāds, ka tas pilnībā atrastos zem esošā Daugavas dibena, nesamazinot Daugavas gultnes šķērsgriezuma laukumu.

Būvniecības laikā tilta pār Daugavu (2. un 3. variants) vidējo laidumu nogāde montāžas vietā paredzēta ar baržu palīdzību. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka šos darbus, gan no darba drošības, gan arī no iespējamās ietekmes uz Daugavas hidroloģisko un ledus režīmu viedokļa, nedrīkst veikt ne pavasara palu, ne vasaras - rudens plūdu, ne vējuzplūdu laikā, kā arī ledus iešanas laikā un šo darbu veikšana jāveic saskaņoti ar Rīgas HES turbīnu ieslēgšanas - izslēgšanas režīmu.

Atbilstoši 2002.gada 12.marta Ministru kabineta noteikumu Nr. 118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam Daugavas upe no valsts robežas līdz grīvai ir iekļauta prioritāro karpveidīgo zivju ūdeņu sarakstā.

Virszemes noteces ūdeņus (lietus un atkušņu ūdeņus) ir paredzēts savākt un novadīt no izbūvētās automaģistrāles gan esošajos kolektoros (Daugavas labajā krastā), gan no jauna projektētajā slēgtajā lietus notekūdeņu kanalizācijas sistēmā, no kuras notekūdeņi tiks novadīti vispirms lietus ūdeņu mehāniskajās attīrīšanas iekārtās, bet pēc tam attīrītos lietus ūdeņus plānots novadīt Daugavā. Ziņojumā tiek prognozēts, ka vidējais lietus notekūdeņu apjoms gadā būs apmēram 1. trases variantā – 23 180 m<sup>3</sup>, 2. trases variantā – 198 340 m<sup>3</sup>, bet 3. trases variantā – 118 110 m<sup>3</sup>. Ietekme uz lietus ūdeņu kanalizācijas sistēmām būvniecības laikā tiek prognozēta Daugavas labajā krastā, aptuveni no 2500 m atzīmes. Ziņojumā rekomendēts, ja nav iespējams izvairīties no estakāžu izbūves esošo lietus ūdeņu kanalizācijas sistēmu vietā, tad jāparedz šo komunikāciju rekonstrukcija, apvadot to trases ap jaunbūvējamām estakādēm, nepieciešamo komunikāciju rekonstrukciju veicot jau būvdarbu sagatavošanas darbu laikā. Ziņojumā norādīts, ka posmos, kuros trase paredzēta kā tilts (2. un 3. variants), būtu nepieciešams arī izbūvēt lietus ūdeņu kanalizācijas sistēmu, kas savāks un novadīs lietus ūdeņus no pašas jaunbūvējamās automaģistrāles. Ziņojumā sniegta informācija, ka autoceļa būvniecības laikā pa Daugavu ar baržām tiks transportēta noraktā grunts un pievestas būvkonstrukcijas (2. un 3. variantā). Būvniecības tehnoloģiskā procesa īstenošanai tiks izmantotas pagaidu piestātnes tilta pilonu (2. un 3. variants) un laiduma konstrukciju segmentu materiālu piegādei. Līdz ar to tiek prognozēts, ka materiālu transportēšana var radīt īslaicīgas ietekmes uz Daugavas ūdens kvalitāti. Kā potenciālie piesārņojuma avoti būvniecības laikā minēti piesārņojums ar naftas produktiem no celtniecībā izmantojamās tehnikas vai degvielas novietnēm, virsmas aktīvu vielu izmantošana celtniecībā un citi iespējamie piesārņojumi saistībā ar būvniecības darbiem. Ziņojumā norādīts, ka tilta būvniecības procesā pāri Daugavai (2. un 3. varianti) darbi netiek plānoti tieši Daugavas gultnē, savukārt tuneļa būvniecībā (1. variants) zem Daugavas plānots izmantot urbšanas metodi un līdz ar to nav paredzama ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem. Kā norādīts ziņojumā, tilta ekspluatācijas laikā ietekmi uz zivsaimnieciskajiem resursiem var radīt noskalotās nobirušās vielas un materiāli no tilta klātnes, vibrācijas un trokšņa līmeņa pieaugums. Plānojot un attiecīgi paredzot pasākums tilta daļu būvniecības vai vēlākās renovācijas laikā, netiek prognozēta būtiski negatīva ietekme uz Daugavas upes zivsaimnieciskajiem resursiem.

Saistībā ar bioloģiskās daudzveidības izpēti trases plānoto variantu apkārtņē ir veikta gan biotopu, gan sugu izpēte un apzinātas trases potenciālajās teritorijās un to apkārtņē esošās dabas vērtības un automaģistrāles iespējamās ietekmes uz tām. Plānotā Ziemeļu transporta koridora 2.posms pilnībā vai daļēji (skarot biotopu grupas malu) šķērsos sekojošus biotopus:

1) bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas platības:

- Spilves pļavas līdz Daugavgrīvas ielai (tām ir botāniska un ornitoloģiska nozīme),
- dižkoku un apstādījumus uz ziemeļiem no Bukultu ielas (Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas apstādījumi),

- aizaugušu parku Nacionālo bruņoto spēku Rekrutēšanas centra pagalmā,
  - Meža kapu kompleksa perifēro daļu,
  - koku rindas un alejas;
- 2) bioloģiskajai daudzveidībai pilsētvidē nozīmīgas rekultivējamas platības:
- mazstāvu apbūves, likvidēto un esošo mazdārziņu, ceļmalu un bijušo rūpniecības platību kompleksu starp Daugavgrīvas ielu un Daugavas kreiso krastu,
  - dīķi, nezālienes, krūmāju un koku grupas, mazstāvu apbūvi ar iekoptiem dārziem Mazajā Vējzaķsalā, Skanstes ielas mazdārziņus,
  - ceļmalas, skvērus un nezālienes gar dzelzceļu pie Meža kapu kompleksu;
- 3) dažādus antropogēnus biotopus, kā, piemēram, ielas, apbūvi un citus biotopus bez īpašas nozīmes bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā.

Vairākām novērtētajām teritorijām piemīt bioloģiska vērtība vai potenciāla bioloģiska vērtība, jo tās ir atklātas, ar veģetāciju klātas neapbūvētas platības, kas nodrošina ar skābekli pilsētvidi un veido dzīvotnes dažādām kukaiņu un putnu sugām. Plānotās ceļa trases 1. un 3. variants šķērso un pieļauj Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas pagalma bioloģiski vecu koku grupai un šķērso aizsargājamu koku – parasto ozolu *Quercus robur*, kā arī trase šķērso Meža kapu kompleksa dienvidrietumu stūri, kur ir daudz bioloģiski vecu lapu koku, kas ir arī dzīvotne vairākām kukaiņu un putnu sugām. Ziņojumā norādīts, ka šķērsojot slimnīcas teritoriju un kapus kā tehniskais risinājums izvēlēts tunelis, kas plānots tā, lai tieši neietekmētu kapu teritoriju.

Atbilstoši 2010.gada 16.marta Ministru kabineta noteikumu Nr. 264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” noteiktajam aizsargājamā koka teritorijā aizliegts „veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību. Ja aizsargājamais koks atrodas pilsētā vai apdzīvotā vietā, ir pieļaujama infrastruktūras vai inženierkomunikāciju izbūve vai atjaunošana, kā arī ēku rekonstrukcija; aizliegts novietot lietas (piemēram, būvmateriālus vai malku), kas aizsedz skatu uz koku, ierobežo piekļuvi tam vai mazina tā estētisko vērtību; aizliegts mainīt vides apstākļus – ūdens režīmu un koka barošanās režīmu; iznīcināt dabisko zemsedzi. Atbilstoši šo noteikumu 46. punktā noteiktajam „aizsargājamā koka nociršana (novākšana) pieļaujama tikai gadījumos, ja tas kļuvis bīstams un nav citu iespēju novērst bīstamības situāciju (piemēram, apzāģēt zarus, izveidot atbalstus), un saņemta Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiska atļauja.”

Ziņojumā sniegta informācija, ka vislielākā ietekme uz bioloģisko daudzveidību sagaidāma Spilves pļavu kompleksā – vienlaidus pļavu komplekss tiks fragmentēts vēl vairāk, kā arī Spilves pļavās, aptuveni 200m uz ziemeļrietumiem no plānotās trases, atrodas mikroliegums jumstiņu gladiolas *Gladiolus imbricatus* aizsardzībai. Veicot trases būvniecību, potenciāli ir iespējama Spilves pļavu hidroloģiskā režīma izmaiņšana, tomēr ziņojumā norādīts, ka automaģistrāles izbūves rezultātā netiek paredzēts izmainīt esošo hidroloģisko režīmu Spilves pļavās, jo tiek plānota jaunu caurteku izbūve un esošo sistēmu rekonstrukcija.

Ziņojumā norādīts, ka visā plānotās trases garumā, nevienā no plānotajiem variantiem nav konstatētas īpaši aizsargājamas vai retas augu sugas, reti vai īpaši aizsargājamai biotopi.

Ziņojumā sniegta informācija, ka plānotās trases maģistrāles būvniecība (1. variants) neradīs nekādu kaitējumu norādītajām biotopu grupām, sugām un bioloģiskajai daudzveidībai Rīgas pilsētā kopumā. Plānotās trases 2. variants radīs salīdzinoši visnozīmīgāko negatīvo ietekmi uz augu sugām, biotopu grupām un bioloģisko daudzveidību pilsētvidē, jo īpaši – Spilves pļavās, fragmentējot pļavu kompleksa dienvidu malu un samazinot pļavu kompleksa kopplatību. Savukārt plānotās trases 3. variants (1. variants) radīs salīdzinoši mazāku negatīvo ietekmi uz augu sugām, biotopu grupām un bioloģisko daudzveidību pilsētvidē, salīdzinot ar 2. variantu, bet tā būs ievērojamāka kā 1. variantā. Vienlaikus ziņojumā secināts, ka izvērtējot esošo biotopu veidus un kvalitāti, netiks radīta būtiska negatīva ietekme uz Rīgas pilsētas biotopiem kopumā.

Plānotā trase nešķērso nevienu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, tajā skaitā Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, tajā skaitā Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorijas – dabas liegums “Jaunciems” atrodas aptuveni 3,5 km attālumā uz ziemeļaustrumiem no trases, dabas parks „Piejūra” - aptuveni 6,5 km līdz 8,5 km uz ziemeļiem, ziemeļaustrumiem, bet dabas liegums „Krēmeri”, kas ir vietējas nozīmes īpaši aizsargājama teritorija - aptuveni 2,4 km uz ziemeļiem. Līdz ar to trases izbūves rezultātā netiek prognozēta negatīva ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un to izveides mērķiem.

Ziņojumā sniegta informācija, ka vismazāko ietekmi uz ainavu un tās elementiem radīs plānotās ceļa trases 1. variants, bet 2. un 3. variantā paredzētais augstais tilts pāri Daugavai mainīs apkārtnes ainavu. Otrais variants šķērsos visvairāk ainaviski nozīmīgu teritoriju, un tā izbūve būtiski mainīs ainavu visā tā posmā, tāpēc tas vērtējams kā vissliktākais alternatīvais variants no ainaviskajiem aspektiem. Savukārt 3. varianta sākumposms, kas paredz augsto tiltu pār Daugavu, arī radīs ietekmi uz ainavu, taču vidus un beigu posmā tas ainavu būtiski neietekmēs.

Visos Ziemeļu transporta koridora 2. posma variantos ceļa trase pietuvojas vai šķērso Miķeļa kapus un 2. Meža kapu teritoriju. Gan izbrauktuves no tuneļa 1. un 3. variantā, gan ceļa trase visos trijos variantos tieši pieguļ 2. Meža kapu teritorijai un izmaina Aizsaules ielas trases sākumu pie Gaujas ielas. Otrajā variantā estakāde cieši pietuvojas Miķeļa kapu teritorijai. Tāpēc no kapsētu aizsardzības viedokļa optimālāka būtu 1. vai 3. varianta būvniecība, kad ceļa trase tiek novirzīta tunelī zem Miķeļa kapiem. Netiek prognozēts, ka tuneļa izbūve zem Miķeļa kapiem tos apdraudētu, jo šāds risinājums samazinātu pārveidojamo pilsētvides teritoriju kapsētu tiešā tuvumā. Kapsētu mikrovides, pieejamības aizsardzībai un arī ētisku apsvērumu dēļ jādome, kā pasargāt šīs teritorijas no trokšņa un citiem traucējumiem.

Ziņojumā norādīts, ka Daugavas kreisajā krastā, ne tuneļa izbrauktuvi vietās, ne 100 m zonā ap tām nav konstatēti kultūrvēsturiskie pieminekļi, līdz ar to pilsētas kultūrvēsturiskā vide netiks ietekmēta, tomēr netiek izslēgta iespējamība atrast



eventuāli arheoloģiskus vai citus atradumus ar kultūrvēsturisku nozīmi. Savukārt visos variantos ceļa trase vai pievedceļi kādā no posmiem atradīsies kāda valsts aizsardzībā esoša kultūras pieminekļa aizsardzības zonā - 1. variantā – trīs pieminekļu aizsardzības zonās, bet 2. un 3. variantā tiek skartas 6 kultūras pieminekļu aizsardzības zonas.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Daugavas labajā krastā 1. un 3. variantā ceļa trases posms sakrīt ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, taču izbauktuves no tuneļiem un nobrauktuves no estakādēm atradīsies Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā (1. variantā 900 m, 3. variantā -700 m). Līdz ar to, realizējot šos variantus, pilnībā jāievēro projekta saskaņošanas laikā izteiktās Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas prasības un norādījumi. Savukārt 2. variantā ievērojama trases daļa (aptuveni 2 km garumā) šķērsos Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonu, kas ir papildus negatīvs aspekts šim variantam. 2010.gada 10.jūnija vēstulē Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija ir izteikusi atbalstu Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta piedāvāto Ziemeļu transporta koridora izbūves variantu tālākai izstrādei, kurš tiek virzīts garām Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonai un līdz ar to minēto teritoriju neskar un negatīvi neietekmē.

Ziņojumā norādīts, ka Daugavas šķērsojums pa augsto tiltu – estakādi 2. un 3. variantā ir problemātisks, jo var izraisīt traucējumus Rīgas panorāmas uztveršanā. Saskaņā ar ziņojumam pievienoto Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atzinumu nav pieļaujama turpmākajā projektēšanā izstrādājamo variantu negatīva ietekme uz Rīgas vēsturiskā centra vizuālo tēlu un kultūrvēsturiskā mantojuma iznīcināšana. 2010.gada 10.jūnija vēstulē Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija lūdz turpmākā projektēšanas gaitā īpašu uzmanību pievērst Daugavas šķērsojuma risinājumam, lai tas pēc iespējas mazāk ietekmētu Rīgas vēsturiskā centra kā UNESCO pasaules mantojuma vietas vienu no izcilākajām vērtībām - silueta uztveri, kam piešķirta Eiropas Kultūras mantojuma zīme. Vēstulē ir arī norādīts, ka šobrīd spēkā esošās Rīgas vēsturiskā centra likuma un tam pakārtoto Ministra kabineta noteikumu normas aizsargā Rīgas raksturīgo panorāmu, siluetu, kā arī skatu perspektīvas, kas ir atzīti par vērtību visas pasaules mērogā un atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības likuma 15.pantam par būtiskiem kultūrvēsturiskās vides pārveidojumiem Rīgas vēsturiskajā centrā un tā aizsardzības zonā ir informējama arī Pasaules mantojuma komiteja.

Vislielākā negatīvā ietekme uz kultūrvēsturisko vidi tiek prognozēta, realizējot 2. trases variantu. Šajā gadījumā estakādes trases daļa atrastos Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā. Nobrauktuves un estakādes īpaši nelabvēlīgi ietekmētu ar koku stādījumiem bagātos klusos pilsētas mikrorajonus ap Upes, Miera ielu, kā arī Katrīnas ielas un Katrīnas dambja rajonā.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini parāda, Ziemeļu transporta koridora 1. un 3. variantā slāpekļa dioksīda gada vidējās koncentrācijas robežlielums tiks lokāli pārsniegts uz ceļa brauktuves vai brauktuvju starpjoslā - 1. varianta gadījumā pie tuneļa izbauktuves Daugavas kreisajā krastā, 3. variantā – uz Bukultu ielas. Citu piesārņojošo vielu (daļiņu PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub>, CO) normatīvos noteikto robežvērtību pārsniegumi netiek prognozēti.

Kā ziņojumā norādīts, salīdzinot visus aprēķinu variantus, vislielākais skaitliskais piezemes koncentrāciju pieaugums prognozējams pēc Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma 1. varianta izbūves, bet tikai atsevišķās vietās (pamatā pie tuneļa izbūvē). Šādas lokālas ietekmes raksturīgas abiem variantiem, kas paredz tuneļa izbūvi (1. un 3. variants). Salīdzinoši 2. variantam raksturīgas skaitliski zemākas koncentrāciju vērtības, bet ietekmes zona būs ievērojami lielāka. Vienlaicīgi uzsvērts, ka salīdzinājumā ar esošo situāciju visos trases izbūves variantos piesārņojošo vielu vidējās gada koncentrācijas piezemes slānī samazināsies. Neskatoties uz prognozēto transportlīdzekļu skaita pieaugumu, šādas izmaiņas tiek skaidrotas gan ar izmaiņām automobiļu radītajā piesārņojuma apjomā uz 2018. gadu (tajā skaitā ražošanas brīdī piemērojamām vides aizsardzības prasībām un uzstādīto aprīkojumu gaisa piesārņojuma samazināšanai), gan ar izmaiņām parametros, kas raksturo transportlīdzekļu kustību.

Ziņojumā sniegta informācija, ka, izbūvējot jebkuru no trim trašu variantiem, trokšņa līmenis būtiski palielināsies Daugavgrīvas ielas apkārtnē, Gaujas ielas un Gustava Zemgala gatves krustojuma apkārtnē un 1. un 3. trases varianta izbūves rezultātā arī Eksporta ielas un Ganību dambja krustojuma apkārtnē, bet 2. trases varianta izbūves rezultātā Skanstes un Zirņu ielas apkārtnē. Transportlīdzekļu radītā trokšņa modelēšanas rezultātā iegūtie dati parāda, ka Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" noteiktie vides trokšņa robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti teritorijās ap Ziemeļu transporta koridoru vairāk kā 600 m attālumā – pirmā varianta izbūves gadījumā un trokšņa diskomforta zonā varētu atrasties 69 ēkas (59 mazstāvu, 10 daudzstāvu), vairāk kā 700 m - otrā varianta izbūves gadījumā un trokšņa diskomforta zonā varētu atrasties 55 ēkas (33 mazstāvu, 22 daudzstāvu) un vairāk kā 600 m - trešā varianta izbūves gadījumā un trokšņa diskomforta zonā varētu atrasties 82 ēkas (60 mazstāvu, 20 daudzstāvu), ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti vairāki pasākumi, lai mazinātu un novērstu diskomfortu jaunbūvējamās automaģistrāles posma ietekmes zonā esošo māju iedzīvotājiem. Ziņojumā norādīts, ka līdztekus prettrokšņa sienām ir jāparedz arī citi prettrokšņa aizsardzības pasākumi: jāprojektē troksni samazinošs asfalta segums, kā arī jāveic trokšņa aizsardzības pasākumi ārpus trases esošajā dzīvojamajā apbūvē un plānotajā apbūvē, kas detalizēti izstrādājami tehniskās projektēšanas stadijā.

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

- Ziemeļu transporta koridora 2.posma izveidei tiek piedāvāti un ziņojumā izvērtēti 3 alternatīvi trašu risinājuma varianti ar tiem paredzētajiem pieslēgumiem esošajām ielām, tiltiem, estakādēm un pārējiem infrastruktūras objektiem (1.variants – tunelis, 2. variants – augstais tilts, 3.variants – tilts pāri Daugavai un estakādes līdz Bukultu ielai apvienojumā ar tuneli pārējā trases posmā);

- Ziemeļu transporta koridora otrā posma 1. un 3. trases variants atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006.- 2018. gadam ar grozījumiem, bet 2. trases variantam nepieciešams veikt grozījumus teritorijas plānojumā;
- Daugavas labajā krastā 1. un 3. variantā ceļa trases posms sakrīt ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, taču izbauktuves no tuneļiem un nobrauktuves no estakādēm atradīsies Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā (1 variantā 900 m, 3. variantā -700 m). Savukārt 2. variantā ievērojama trases daļa (aptuveni 2 km garumā) šķērsos Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonu;
- autoceļa izbūve jebkuras alternatīvas variantā kopumā uzlabos satiksmes plūsmu un organizāciju, kā arī tiks atslogots Ziemeļu transporta koridoram pieguļošais ielu tīkls, bet esošais ielu tīkls ap jaunizbūvēto ceļa trasi veiks plūsmas sadalošās funkcijas. Līdz ar to atsevišķās pieguļošajās ielās nedaudz palielināsies automašīnu plūsma, bet tiks atslogota Brīvības iela un optimizēta pilsētas šķērsošana;
- Ziemeļu transporta koridora 2.posms tiek plānots kā divbrauktuve autoceļš ar trīs braukšanas joslām katrā virzienā un atļauto braukšanas ātrumu uz tilta – 100 km/h, bet tunelī – 80 km/h. Visi satiksmes mezgli ar apkārtējām ielām tiks veidoti divos un trīs līmeņos;
- tiek paredzēti dažādi drošības pasākumi: autoceļa plāna un garenprofila atbilstoši parametri; pretējo braukšanas virzienu transporta plūsmu nodalīšana; nodalītas joslas ārkārtas gadījumiem; tuneļa uzraudzības centru ierīkošana; vairāku līmeņu krustojumu izveide; ceļu satiksmes zīmju un drošības aprīkojuma uzstādīšana; satiksmes dalībnieku informēšana par iespējamiem nelabvēlīgiem laika apstākļiem un satiksmes apgrūtinājumiem. Tunelī ir paredzēti ģeneratori, kas nodrošinās gan avārijas apgaismojumu, gan gaisa apmaiņas sistēmu darbību elektroenerģijas padeves pārrāvuma gadījumā. Tunelī atbilstoši Ministru kabineta 2007. gada 27. februāra noteikumu Nr. 159 „Kārtība, kādā ceļu lietotājiem nodrošina minimālo drošības līmeni Eiropas ceļu tīkla tuneļos, kas garāki par 500 metriem” prasībām tiks izstrādāts civilās aizsardzības plāns un izveidots tuneļa avārijas dienests.
- projekta ietvaros paredzēta estakāžu, satiksmes pārvadu, tiltu, tuneļu un caurteku izbūve, kā arī inženiertehnisko komunikāciju pārcelšana, pārbūve vai izbūve no jauna.
- plānotā trases posma apkārtņē ir apzinātas esošās dabas vērtības, nav konstatēta un netiek prognozēta negatīva ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un to izveides mērķiem, jo īpaši aizsargājamās dabas teritorijas atrodas ievērojamā attālumā. Salīdzinot plānoto trašu potenciālo iespējamo ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, nozīmīgāko negatīvo ietekmi uz bioloģisko daudzveidību radīs 2. trases variants, savukārt, vismazāk bioloģisko daudzveidību ietekmēs 1. trases variants. Ziņojumā norādīts, ka izvērtējot esošo biotopu veidus un kvalitāti, neviens trases variants kopumā ilgtermiņā neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz Rīgas pilsētas biotopiem;

- plānotās ceļa trases 1. un 3. variants šķērso un piekļaujas Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas pagalma bioloģiski veco koku grupai, šķērso aizsargājamu koku – parasto ozolu *Quercus robur*, kā arī trase šķērso Meža kapu kompleksa dienvidrietumu stūri, kur ir daudz bioloģiski vecu lapu koku, kas ir arī dzīvotne vairākām kukaiņu un putnu sugām. Ziņojumā norādīts, ka šķērsojot slimnīcas teritoriju un kapus kā tehniskais risinājums izvēlēts tunelis, kas plānots tā, lai tieši neietekmētu kapu teritoriju;
- trases izbūve saistīta ar sarežģītiem inženiertehniskajiem risinājumiem, gan saistībā ar vājas nestspējas gruntīm un pazemes ūdeņiem, gan atrašanos daļēji aplūstošā teritorijā un salīdzinoši garo augstā tilta laiduma konstrukciju;
- ZTK trase šķērsos 1% un 10% plūdu riska zonā esošas teritorijas, tāpēc jānodrošina polderu rekonstrukcija, katram konkrētam meliorācijas grāvju šķērsojumam jāparedz maksimālajam caurplūdamam atbilstošu diametru cauruļvadu izvēle un izbūve, novietojums un dziļums lietus notekūdeņu savākšanai un novadīšanai no autoceļa; tam pieguļošajām teritorijām nepieciešams atjaunot skartās meliorācijas sistēmas un ierīkot jaunus grāvjus un caurtekas, lai novērstu beznoteces teritoriju izveidošanos, kā arī jāveic pasākumi, lai nepieļautu trases pārplūšanu. Atbilstoši “Aizsargjoslu likuma” 2008.gada 6.marta grozījumiem, applūstošajās teritorijās ir pieļaujama transporta būvju būvniecība, uzberot teritoriju paredzētās būvniecības īstenošanai;
- sevišķa uzmanība pievēršama iespējamā tuneļa izbūves inženiertehniskajiem risinājumiem, lai nepieļautu tā applūšanu un nodrošinātu gaisa kvalitāti;
- tilta / tuneļa slēgšanas gadījumā (nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos, avārijas gadījumos u.c.) jānodrošina atbilstoša satiksmes organizācija un tilta / tuneļa apbraukšana;
- paredzēta pilnīga lietus un sniega kušanas notekūdeņu savākšana un attīrīšana pirms ūdens novadīšanas virszemes ūdensobjektos;
- daļā plānotās darbības teritorijai raksturīgs augsts gruntsūdens līmenis un vāji noteces apstākļi, automaģistrāles izbūve ietekmēs gruntsūdens hidroģeoloģisko režīmu automaģistrālei pieguļošajā teritorijā, līdz ar to visos trases variantos ir jānodrošina nepieciešamie piegulošo vai ietekmēto teritoriju drenāžas apstākļi. Netiek prognozēts, ka automaģistrāles izbūve ietekmēs ūdensapgādi, taču ņemot vērā arī infrastruktūras objektu izbūvi, salīdzinoši lielos zemes darbus un skartās platības, kā arī būvniecības rezultātā iespējamās izmaiņas virszemes notecē, tehniskā projekta stadijā jāparedz risinājumi, kas nepieciešamības gadījumā nodrošinātu pieslēgšanos centrālajai ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmai teritorijām, kurām tas nepieciešams;
- autoceļa būvniecības un ekspluatācijas laikā var izpausties teritorijas pārpurvošanās procesu aktivizācija, taču nodrošinot esošās melioratīvās sistēmas saglabāšanu un papildināšanu trases skartajā un ietekmētajā teritorijā, tās ietekme nebūs būtiska; ZTK 2.posma būvniecības laikā plānots uzbūvēt caurtekas plānotās automaģistrāles šķērsojumā ar Lāčupīti un Spilves grāvi, Spilves lidlauka poldera 2. un 1. sūkņu stacijas pievadkanālu;

- būvniecības laikā būs nepieciešams izrakt 1. variantā 2495000 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 6300 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts, 2. variantā - 317200 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 9100 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts un 3. variantā - 1137000 m<sup>3</sup> nepiesārņotas grunts un 10500 m<sup>3</sup> piesārņotas grunts;
- tehniskā projekta izstrādes gaitā veicamo izpētes darbu ietvaros jāparedz augsnes un grunts piesārņojuma papildus izpēte, un vietās, kur tas nepieciešams, jāizstrādā pasākumi grunts un gruntsūdens piesārņojuma samazināšanai. Atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr. 804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem” tiks izņemta piesārņotā grunts, jo dažās vietās ir pārsniegts C robežlielums;
- visos gadījumos būvbedru izveide var atstāt ietekmi uz būvlaukuma tuvumā esošajām ēkām, inženierkomunikācijām un citām būvēm, kas var izpausties kā būvju sēšanās un būvkonstrukciju deformācijas. Zemes virsmas sēšanās būvju pamatnē var būt saistīta gan ar pazemes ūdens līmeņa pazemināšanu tā atsūkņēšanas rezultātā, gan arī ar ūdens piesātinātas grunts daļēju izplūšanu caur urbumiem, veidojot atbalstsienu stiprinājumus vai veicot citus būvbedres sagatavošanas darbus, it īpaši ņemot vērā ievērojamo būvbedres pamatnes dziļumu. Līdz ar to jāpievērš pastiprināta uzmanība adekvātu inženiertehnisko pasākumu nodrošināšanai;
- nolūkā samazināt iespējamās ietekmes ziņojumā ieteikts būvniecības laikā pēc iespējas samazināt iesūkņējamo pazemes ūdeņu apjomu, kā arī paredzēt pazemes ūdeņu atkārtotu iesūkņēšanu grunts masīvā ārpus būvbedres robežām. Ziņojumā norādīts, ka būvniecības laikā ir jāizvēlas kāda no šādām metodēm: būvbedres atbalstsienu izveide, izmantojot savstarpēji pārklājošos pildītu urbējpaļu rindu, kuri tiek izveidoti līdz pirmajam noturīgajam sprostslnim vai zemūdens betonēšanas darbi, vispirms izveidojot drošu izolējošo slāni uz grunts masīva horizontālajām un vertikālajām virsmām, kam seko ūdens atsūkņēšana;
- būvniecības laikā nav pieļaujama ūdens (arī attīrīta) novadīšana no būvlaukuma pašteses ceļā un nesagatavotās gultnēs. Ūdens novadīšanas veids un novadgrāvju sistēma jāparedz darbu veikšanas projektā;
- autoceļa būvniecības un ekspluatācijas laikā tiek paredzēts veikt būvju deformācijas monitoringu, kas veicams atbilstoši izvēlētajā risinājuma specifikai;
- visos Ziemeļu transporta koridora 2. posma variantos ceļa trase pietuvojas vai šķērso Miķeļa kapus un 2. Meža kapu teritoriju. Gan izbauktuves no tuneļa 1. un 3. variantā, gan ceļa trase visos trijos variantos tieši pieguļ 2. Meža kapu teritorijai un izmaina Aizsaules ielas trases sākumu pie Gaujas ielas;
- visā ceļa trases garumā būvniecības darbu laikā ir iespējams konstatēt arheoloģiskus vai cita veida atradumus ar kultūrvēsturisku nozīmi. Šādos gadījumos zemes darbi pārtraucami un jārikojas saskaņā ar Latvijas Republikas likumdošanu kultūras pieminekļu aizsardzībā;
- dzīvojamās apbūves teritorijās netiek prognozēti gaisu piesārņojošo vielu normatīvu pārsniegumi; veiktie gaisu piesārņojošo vielu emisijas izklīdes

modelēšanas aprēķini parāda, ka Ziemeļu transporta koridora 1. un 3. variantā slāpekļa dioksīda gada vidējās koncentrācijas robežlielums tiks lokāli pārsniegts uz ceļa brauktuves vai brauktuvi starpjoslā - 1. variantā gadījumā pie tuneļa izbrauktuves Daugavas kreisajā krastā, 3. variantā – uz Bukultu ielas. Citu piesārņojošo vielu (daļiņu PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub>, CO) normatīvos noteikto robežvērtību pārsniegumi netiek prognozēti.

- lai neradītu apdraudējumu satiksmes dalībniekiem, tunelī tiks uzstādīti CO<sub>2</sub> analizatori, kas nodrošinās, ka sasniedzot noteiktu CO<sub>2</sub> koncentrāciju, ieslēgsies tuneļa piespiedu ventilācija, nodrošinot papildus gaisa plūsmu un apmaiņu tunelī.
- neparedzot prettrokšņa pasākumus, jebkurā no trases variantiem, tiktu pārsniegtas trokšņa pieļaujamās robežvērtības, tādēļ ir obligāti nepieciešami prettrokšņa pasākumi, kas detalizējami un kompleksi izstrādājami tehniskā projekta stadijā atbilstoši izvērtējot noslīguma ziņojumā piedāvātos risinājumus;
- izbūvējot ZTK 2.posmu jebkurā variantā būs nepieciešama ēku un būvju nojaukšana, kā arī zemju atsavināšana. Vislielākais sarkanajās līnijās esošo ēku skaits, tajā skaitā, dzīvojamo ēku, konstatēts 2. trases variantā, kā arī apkārtnes nekustamo īpašumu vērtību visnegatīvāk ietekmētu otrais trases variants.

Apkopojot izvērtējuma rezultātus, visi trīs piedāvātie Ziemeļu transporta koridora 2.posma trases varianti ziņojumā ir izvērtēti ietekmes uz vidi aspektā vadoties no kritēriju kopuma (26 kritēriju sistēma, tajā skaitā satiksmes organizācija un atbilstība Rīgas teritorijas plānojumam, ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, dabas apstākļi, ietekme uz vides kvalitāti un dabas apstākļiem, ietekme uz bioloģisko daudzveidību un ietekme uz sabiedrību), detalizējot katru no vērtēšanā izmantotajiem kritērijiem šajās sadaļās un veicot atbilstošu salīdzinājumu. Vienlaikus jāatzīmē, ka katram no variantiem ir savas priekšrocības un trūkumi.

Jebkura varianta realizācija ne tikai uzlabos satiksmi Rīgas pilsētā, bet arī būtiski atslogos pieguļošo ielu tīklu Ziemeļu transporta koridoram, kā arī samazinās gaisa piesārņojumu un ceļu satiksmes negadījumu iespējamību Rīgā kopumā, tai pat laikā radot papildus slodzi vidē konkrēto vietu apkārtnē.

Lai arī katram no variantiem ir gan zināmas priekšrocības, gan trūkumi, taču 1. un 3. varianta izbūves gadījumā ietekme uz Rīgas vēsturisko centru ir mazāka, bet 2. varianta gadījuma lielāka, jo šis variants aptuveni 2 km šķērso Rīgas vēsturisko centru. Savukārt Rīgas vēsturiskā centra kā UNESCO pasaules mantojuma vietas vienu no izcilākajām vērtībām - silueta uztveri, kam piešķirta Eiropas Kultūras mantojuma zīme, visvairāk ietekmēs tieši 2. un 3. trases variants, jo augstais tilts, kā jauna vertikālā dominante atstās ietekmi uz Rīgas ainavu. Izvērtējot teritorijas dabas vērtības, jāsecina, ka kopumā teritorijai nav augsta bioloģiskā vērtība un plānotās trases labākais variants vērtējot no šī aspekta ir 1. variants, savukārt 2. variants atstās visnegatīvāko ietekmi. Trešais variants radīs salīdzinoši mazāku negatīvo ietekmi uz augu sugām, biotopu grupām un bioloģisko daudzveidību pilsētvidē, salīdzinot ar 2. variantu, bet tā būs ievērojamāka kā 1. variantā. Galvenās ietekmes būvniecības darbu laikā ir saistītas ar sarežģītajiem inženiertehniskiem apstākļiem un darbu

apjomu un ir atkarīgas no izvēlētā risinājuma specifikas, jo tunelim un tiltam ir atšķirīgas ietekmes, gan pēc būtības, gan saistībā ar trašu izvietojuma daļējām atšķirībām. Arī pēc izvēlētā varianta izbūves ietekmes dažādiem variantiem ir atšķirīgas un tās ziņojumā atspoguļotas apkopojošā tabulā, salīdzinot pēc dažādām kritēriju grupām, ņemot vērā arī grupu vērtējumu jeb “svaru”. Salīdzinot izvēlētos variantus ietekmes uz vidi aspektā pēc 26 kritēriju skalas, par piemērotāko šajā aspektā ziņojumā atzīts un tālākajai projektēšanai rekomendēts ir 1.variants, norādot arī, ka nevienā no gadījumiem nav konstatēti izslēdzoši faktori, kas nepieļautu kāda varianta tālāku realizāciju. Kopumā birojs pievienojas šim vērtējumam, par piemērotāko vides aspektā atzīstot 1. variantu. Savukārt 3. variants, kurš izvietots tajā pašā trasē, kurā 1.variants, ir ar ievērojami mazāku ietekmi nekā 2.variants, bet lielāku ietekmi kā 1.variants. 2. variants vides aspektā kopumā rada visievērojamāko negatīvo ietekmi un lai arī tas ir vislētākais risinājums un tam ir visīsākais būvniecības laiks, ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā tas ir izsaucis vislielāko kritiku no sabiedrības puses.

Katram no variantiem to izbūves rezultātā ir gan pozitīvās, gan negatīvās ietekmes, kas detalizēti raksturotas ziņojumā, jo jebkurš ievērojams infrastruktūras attīstības projekts rada zināmas neērtības piegulošajās teritorijās, lai risinātu kādu sabiedrībai kopumā nozīmīgu uzdevumu. Jebkura varianta izbūves gadījumā būs ievērojamā mērā jāpārkārtoto esošās satiksmes plūsmas izbūvētajās teritorijās un tiks izmainīti piegulošo teritoriju izmantošanas nosacījumi. Lai iespējamie risinājumi maksimāli ietvertu gan satiksmes dalībnieku, gan zemes īpašnieku un iedzīvotāju intereses, tehniskajā projektā pēc izvēlētā varianta akceptēšanas detalizējami nepieciešamie konkrētie projekta risinājumi, lai gan nodrošinātu nepieciešamos satiksmes drošības risinājumus, gan izpildītu spēkā esošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un iespējami optimālu piegulošo īpašumu sasniedzamību un saikni ar esošajām ielām, kas ievērojami atšķiras atkarībā no izvēlētā varianta.

Kopumā pozitīvi jāvērtē ziņojumā sagatavotie priekšlikumi negatīvo ietekmju mazināšanai šā ļoti apjomīgā projekta realizācijai. Jāatzīmē, ka dabas vērtību ļoti nozīmīgs apdraudējums nevienā variantā netiek prognozēts, taču kultūrvides saglabāšanas un cilvēku drošības vides saglabāšanas un pilsētas attīstības risinājumu savstarpējai līdzsvarošanai būs nepieciešams šī projekta ietvaros veikt izvēli starp piedāvātajiem variantiem, kuri salīdzinoši līdzvērtīgi pēc to garuma (2. variants ir nedaudz garāks), bet būtiski atšķirīgi gan sākotnējo investīciju, gan arī ekspluatācijas izmaksu ziņā, kur videi piemērotākie risinājumi ir dārkāki, taču mazāk pilsētvidi ietekmējoši kopumā.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija**

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2006.gada 24.jūlija vēstule Nr.1-DA-06-4193-nd un iesniegums par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu – 10 lapas;
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 28.jūlija lēmums Nr.553 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu automaģistrāles no Daugavgrīvas ielas līdz Vairoga ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma) būvniecībai – 2 lapas;

- A. Gridņeva priekšlikumi Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma būvniecībai (ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas anketa) – 2 lapas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2006. gada 19. septembra pieteikums ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanai (vēstule Nr. 4-DA-06-5426-nd) ar tam pievienotajiem ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāliem un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums – 52 lapas;
- 2006. gada 19. oktobra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma no Daugavgrīvas ielas līdz Vairoga ielai būvniecībai – 6 lapas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2009. gada 29. maija vēstule Nr. 1-DA-09-892-nd un iesniegums par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma papildus variantiem – 13 lapas;
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009. gada 10. jūnija vēstule Nr. 3-01/947 par ietekmes uz vidi novērtējumu saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma papildus variantiem – 2 lapas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2009. gada 30. oktobra vēstule Nr. 1-DA-09-1622-nd par programmu Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma ietekmes uz vidi novērtējumam – 15 lapas;
- 2009. gada 9. novembra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam automaģistrāles būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posmam – 7 lapas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2009. gada 24. novembra vēstule Nr. 1-DA-09-1748-nd par grozījumiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma ietekmes uz vidi novērtējuma programmā – 2 lapas;
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009. gada 24. novembra vēstule Nr. 3-01/1650 ar veiktajiem grozījumiem Programmā ietekmes uz vidi novērtējumam automaģistrāles būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posmam – 2 lapas;
- 2009. gada 18. decembra Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums - 1 sējums, 295 lapaspuses;
- 2009. gada 18. decembra Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pielikumi - 1 sējums, 65 lapas;
- 2009. gada 18. decembra Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma Kopsavilkums - 1 sējums, 15 lapaspuses;
- G. D. Kaplānes viedoklis (2010. gada 5. janvāra priekšlikumu anketa) par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;
- M. Izvestnija viedoklis (2010. gada 5. janvāra priekšlikumu anketa) par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;
- G. Barabova priekšlikumi (2010. gada 8. janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;



- R. Trepšas priekšlikumi (2010.gada 10.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- Rīgas RKF SIA „JUKAD” priekšlikumi (2010.gada 11.janvāra vēstule) saistībā ar Ziemeļa koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;
- D. Ķezberes viedoklis un priekšlikumi (2010.gada 13.janvāra elektroniska vēstule) saistībā ar Ziemeļa koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;
- K. Kaplāna viedoklis (2010.gada 19.janvāra priekšlikumu anketa) par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- D. Eglītes priekšlikumi (2010.gada 20.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- G. Baranova viedoklis (2010.gada 20.janvāra elektroniska vēstule) saistībā ar Ziemeļa koridora 2. posma būvniecību – 1 lapa;
- V. Jablokovas priekšlikumi (2010.gada 21.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- V. Poltoracka priekšlikumi (2010.gada 22.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- M. Nauzeres viedoklis un priekšlikumi (2010.gada 22.janvāra vēstule) saistībā ar Ziemeļa koridora 2. posma būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa;
- I. Pavlovskas viedoklis un priekšlikumi (2010.gada 22.janvāra vēstule) saistībā ar Ziemeļa koridora 2. posma būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa;
- 2010.gada 22.janvāra Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas priekšlikumi darba ziņojuma pilnveidošanai (vēstule Nr.MV-N/197) – 1 lapa;
- A. Kriegerberga viedoklis (2010.gada 23.janvāra priekšlikumu anketa) par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- A. Jurciņas priekšlikumi (2010.gada 24.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- O. Bogdanovska viedoklis (2010.gada 25.janvāra priekšlikumu anketa) par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- 2010.gada 25.janvāra Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes priekšlikumi darba ziņojuma pilnveidošanai (vēstule Nr.5-4/212) – 1 lapa;
- SIA CF „Mīts” priekšlikumi (2010.gada 26.janvāra priekšlikumu anketa) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- E.Gaiļa un S.Gailes priekšlikumi (2010.gada 26.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- SIA „VA Motors” priekšlikumi (2010.gada 27.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- SIA „CL” priekšlikumi (2010.gada 27.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- Sabiedriskās politikas centra PROVIDUS viedoklis un priekšlikumi (2010.gada 27.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lapas;
- AS „Krāsainie lējumi” viedoklis (2010.gada 27.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;
- SIA „JSA Production” viedoklis (2010.gada 27.janvāra vēstule) saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma būvniecību – 1 lapa;

- Rīgas pilsētas Brasas rajona iedzīvotāju pārstāvju protesta vēstule ar 440 parakstiem (saņemta Vides pārraudzības valsts birojā 2010.gada 1.februārī) – 34 lapas;
- 12 aptaujas anketas par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma variantiem – 23 lapas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 12.februāra vēstule Nr.1-DA-10-212-nd ar Rīgas ziemeļu transporta koridora 2.posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāliem (2010.gada 7.janvāra sabiedriskās apspriedes Rīgas domē protokols, sabiedriskās apspriešanas pārskata ziņojums, publicēto paziņojumu par sabiedrisko apspriešanu kopijas u.c. materiāli saistībā ar paredzētās darbības sabiedrisko apspriešanu) - 56 lapas;
- ekspertu atzinumi par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 17 lapas;
- 2010.gada 5.marta Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 17 lapas;
- 2010.gada 18.maija Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums - 1 sējums, 322 lapaspuses;
- 2010.gada 18.maija Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pielikumi - 1 sējums, 89 lapas;
- 2010.gada 18.maija Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma kopsavilkums - 1 sējums, 17 lapaspuses;
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 24.maija vēstule Nr.3-01/566 Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 2 lapas;
- 2010.gada 7.jūnija Rīgas brīvdostas pārvaldes vēstule Nr.1-15/928 par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa;
- 2010.gada 7.jūnija Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu (vēstule Nr.5-4/1880) – 1 lapa;
- 2010.gada 10.jūnija Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atsauksme par Ziemeļu transporta koridora izbūvi (vēstule Nr.1593) – 1 lapa;
- ekspertu atzinumi par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 8 lapas.

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

Lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Vairoga ielas līdz Daugavgrīvas ielai būvniecībai Vides pārraudzības valsts birojs pieņēma 2006.gada 28.jūlijā.

Informatīvie materiāli par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma - automaģistrāles no Vairoga ielas līdz Daugavgrīvas ielai būvniecību bija pieejami: Rātsnamā, Rātslaukumā 1, Rīgā; Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriede klātienē notika 2006.gada 30.augustā Rātsnamā, Rātslaukumā 1, Rīgā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanās Rātsnamā piedalījās 74 interesenti. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji interesentiem sniedza informāciju par plānoto būvniecības ieceri un paredzēto darbību, kā arī par respondentu atsauksmēs izteiktajiem priekšlikumiem. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve klātesošos iepazīstināja ar paredzamo ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma saturu. Sanāksmes dalībnieki interesējās par piedāvāto variantu risinājumu atbilstību Rīgas pilsētas teritorijas plānojumam, vai ir iespējamās trases korekcijas iespējas, par paredzamajām izmaksām, par to, vai plānots nojaukt ēkas, kā un kad tiks risināti kompensācijas jautājumi. Sanāksmes laikā tika norādīts, ka tuneļa pievedceļi šķērso SIA „Lugaži” teritoriju. Sanāksmes dalībnieki atbalstīja ZTK 2.posma būvniecības ieceri, kā arī izteica atbalstu trases 1. variantam kā respondentiem pieņemamāko un pilsētvidei draudzīgāko.

Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- A.Gridņeva ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas anketu, kurā noraidīts 2.variants, bet izteikts atbalsts 1. un 1a variantam.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta ziņojumu par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma automaģistrāles no Vairoga ielas līdz Daugavgrīvas ielas būvniecības ieceres publiskās apspriešanas rezultātiem no 2006.gada 24.jūlija līdz 2006.gada 31.augustam. Ziņojumā sniegta informācija, ka apspriešanas laikā ir saņemts 121 rakstisks iesniegums un atsauksmes. Kopumā nav kategoriskas noliedzošas attieksmes pret būvniecības ieceri. Pārsvarā respondenti atbalsta Rīgas ZTK 2.pasma trases piedāvāto 1.variantu, kas paredz tuneļa izbūvi gandrīz visā trases garumā vai arī 3. (1a.) variantu, bet noraidīts trases risinājuma 2.variants.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta ziņojumu par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma automaģistrāles no Vairoga ielas līdz Daugavgrīvas ielas būvniecības ieceres publiskās apspriešanas rezultātiem no 2006.gada 10.augusta līdz 2006.gada 31.augustam. Ziņojumā sniegta informācija, ka minētajā laika posmā apspriešanas laikā ir saņemts 9 rakstiskas atsauksmes. Kopumā nav kategoriskas noliedzošas attieksmes pret būvniecības ieceri. Pārsvarā respondenti atbalsta Rīgas ZTK 2.posma trases piedāvāto 1.variantu, kas paredz tuneļa izbūvi gandrīz visā trases garumā.

Pamatojoties uz Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pieteikumu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, atbilstoši normatīvo aktu prasībām

Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2006.gada 19.oktobrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Vairoga ielai būvniecībai.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments 2009.gada 30.oktobrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniedza iesniegumu (vēstule Nr.DA-09-1622-nd) ar lūgumu izsniegt atkārtotu Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam automaģistrāles būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam. Izvērtējot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta iesniegumu atkārtotai ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izsniegšanai automaģistrāles būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) - Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam, kurā tika sniegta informācija, ka projekta komplicētības un iespējami labāku risinājumu meklējumu dēļ nav pabeigta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra paredzētajai darbībai 2006.gada 19.oktobrī izsniegtās programmas derīguma termiņā, kā arī ņemot vērā, ka paredzēto trašu variantu novietojums un tehniskie risinājumi nav mainījušies, par kuriem likumdošanā noteiktajā kārtībā sabiedrība ir informēta, un ņemot vērā izvērtētos materiālus un lietderības apsvērumus, Vides pārraudzības valsts birojs 2009.gada 10.novembrī izsniedza atkārtotu Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments 2009.gada 24.novembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniedza vēstuli Nr. DA-09-1748-nd ar papildus informāciju par Daugavas šķērsojuma izbūves plānotajiem risinājumiem un lūgumu veikt grozījumus 2009.gada 10.novembra Programmā. Izvērtējot Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vēstulē sniegto informāciju par to, ka nevienam no apskatītajiem Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekta 2.posma trases variantiem būvniecības un ekspluatācijas laikā nav paredzēts skart Daugavas gultni un, ka līdz ar to netiks skarti Daugavas dibennogulumu un saneši un netiks ietekmēti Daugavas hidroloģiskais režīms, kā arī paredzētās darbības ierosinātāja piedāvātos risinājumus inženierbūvju izveidei Daugavas šķērsojuma vietā, 2010.gada 26.novembrī Vides pārraudzības valsts birojs precizēja 2009.gada 10.novembrī izsniegto Programmu.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments 2009.gada 18.decembrī iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kuru tā uzdevumā sagatavoja SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2009.gada 17.decembrī laikrakstā “Latvijas Vēstnesis” un laikrakstā „5min” latviešu valodā tika publicēti paziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī tika nosūtīti individuāli paziņojumi nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums ir blakus paredzētās darbības vietām. Bez tam paziņojums tika izvietots arī Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā, kā arī informācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika ievietota arī Rīgas domes Pilsētas attīstības

departamenta interneta mājaslapās: <http://www.rdpad.lv/>, [www.ziemeļukoridors.lv/](http://www.ziemeļukoridors.lv/), [www.apkaimes.lv](http://www.apkaimes.lv) un Vides pārraudzības valsts biroja interneta mājaslapā: <http://www.vidm.gov.lv/ivnvb/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, tā kopsavilkums un kartogrāfiskie materiāli sabiedrībai bija pieejams: Rīgas domē Rātslaukumā 1, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē Rūpniecības ielā 23 un Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, kā arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta mājaslapā: <http://www.rdpad.lv/>, [www.ziemeļukoridors.lv/](http://www.ziemeļukoridors.lv/) un [www.apkaimes.lv](http://www.apkaimes.lv).

Sabiedriskās apspriešanas laikā līdz 2010.gada 27.janvārim iedzīvotājiem bija iespējams aizpildīt un iesniegt priekšlikumu un aptaujas anketas Rīgas domē Rātslaukumā 1, Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, elektroniski Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta interneta mājaslapā <http://www.rdpad.lv/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2010.gada 7.janvārī Rīgas domē Rātslaukumā 1, Rīgā. Likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 126 interesenti. Rīgas domes pārstāvis G. Princis atklāja sanāksmi un informēja par sanāksmē apspriežamo tēmu, mērķi un kārtību, sabiedriskās apspriešanas termiņiem un turpmākajām sanāksmēm. Rīgas domes un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvji sniedza informāciju par plānotajiem projekta risinājumiem un galvenajām ietekmēm, kas konstatētas ietekmes uz vidi darba ziņojuma sagatavošanas gaitā. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta reģionālā centra vadītāja I.Alka norādīja, ka vides izvērtējumos nav ņemts vērā, ka būvniecības darbu epicentrā ir divas ārstniecības iestādes un iestāde, kas nodrošina neatliekamo medicīnisko palīdzību, kā arī pauda bažas, ka piedāvātā 2. varianta izbūves gadījumā būvniecības laikā tiks traucēta neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšana un tiks apdraudēta cietušo dzīvība, kā arī citu neatliekamo dienestu darbība. I.Alka lūdza iekļaut ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izvērtējumā un izvērtēt neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanas iespēju aspektu. Vides aizsardzības kluba pārstāvis A. Ulme norādīja, ka šis projekts attīstības vietā degradēs pilsētvidi un vēlējās zināt, cik konkrēti gadā maksās katrs rīdzinieks par tāda projekta uzturēšanu, kā arī norādīja, ka nav atbildēts uz galveno jautājumu – kāpēc vajadzīgs tāds projekts, ja Rīgā neienāks tik daudz kuģu, kuriem nepieciešams tik augsts tilts.

Iedzīvotāji interesējās par trokšņa un gaisa piesārņojumu, par estakādes iespējamo ietekmi uz ainavu, par projektā norādīto radīto darba vietu skaitu un to atbilstību reālai situācijai un ko darīs ar darbavietām mazajos centros, kas pārcelsies uz maģistrāli, vai projekts atslogos satiksmi Rīgā, ja satiksme tikai no vienas vietas tiek pārlikta uz otru, kāpēc netiek risināta cita alternatīva – attīstīta virszemes trase starp dzelzceļu un kapsētu, neskarot Upes ielas iedzīvotāju intereses un kāpēc netika izvērtēta „0” alternatīva - necelt Ziemeļu transporta koridoru vispār un ieguldīt līdzekļus pilsētas sabiedriskā transporta attīstībā.

Iedzīvotāji jautāja, vai ir izvērtēta tik augsta tilta nepieciešamība, vai tiešām ir tik lieli kuģi, kas ir iebraukuši Rīgā, vai 2.varianta būvniecība ierobežos tramvaja kustību un kā tiks organizēta tā satiksme būvniecības laikā, par iespējamo ietekmi uz

velobraucējiem, kāds ir paredzētais atļautais ātrums tuneļos un uz estakādēm, kurš no variantiem būtu labāks no satiksmes drošības viedokļa, par lietus notekūdeņu radīto piesārņojumu būvniecības un ekspluatācijas laikā un tā iespējamo ietekmi, kā notiks lietūsūdeņu attīrīšana, cik maksās Ziemeļu transporta koridora ekspluatācija un kādi būs izdevumi; vai ir zināmas precīzas izmaksas. Kāds sanāksmes dalībnieks vērsa uzmanību uz to, ka Ganību dambis jau tagad atrodas uz poldera un ūdens tiek atsūknēts un vai ir pētīts, kā tuneli ietekmēs gruntsūdeņu plūsmas. Iedzīvotāji pauda satraukumu, ka trases būvniecības laikā pagrabi būs pilni ar ūdeni, bet kanalizācija ar smiltīm. Sanāksmes dalībnieki jautāja, vai ir precīzi zināms, kur tieši būs aplis Skanstes/Upes ielas rajonā un kuras un cik mājas būs nepieciešams nojaukt, jo medijos izskan dažāda informācija. Tika izteikta prasība nosaukt nojaucamo ēku adreses, kā arī tika jautāts par iespējamiem kompensāciju mehānismiem un vai kompensēs tikai tirgus vērtību vai arī kredīta vērtību. Iedzīvotāji jautāja arī, kas notiks ar iedzīvotājiem Mazajā Vējzaļsalā, kur uz Kaķasēkļa dambja ir 14 mājas un kad tiks risināts jautājums par nekustamo īpašumu atpirkšanu.

Kāda iedzīvotāja teica, ka Ziemeļu transporta koridors skars Dārzkopības sabiedrību "Rūķītis" un jautāja, kas notiks ar cilvēkiem, kuri zaudēs savus dārziņus Ziemeļu transporta koridora izstrādes dēļ. Savukārt iedzīvotāja no Gaujas ielas 29 interesējās, kas notiks ar viņu māju un norādīja, ka māja jau tagad plaisā. Kāds iedzīvotājs vērsa uzmanību uz to, ka 1. un 3. variantā no tuneļa Bukultu ielas rajonā virzienā uz Skanstes ielas pusi trūkst nobrauktuvju (starp Ganību dambi un Skanstes ielu), jo trasei pārāk tuvu atrodas sliežu ceļi.

Sanāksmes dalībniekus interesēja, kuri kapi un cik lielā mērā tiks aizskarti, par trokšņu līmeni kapos un cik daudz tas būs dzirdams no tuneļa zem kapiem vai netālu esošas estakādes. Iedzīvotāji protestēja pret to, ka trase iet zem kapsētas un ierosināja mainīt trases novietojumu, norādot, ka zem Mežaparka ir daudz vietas, kā arī jautāja, ko juridiski nozīmē Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zona un vai projekta finansētāji no Eiropas pieļauj domu, ka tiek degradēts Rīgas centrs?

Iedzīvotāji pauda satraukumu par iespējamo trokšņa un gaisa piesārņojuma palielināšanos plānotās trases teritorijā, kā arī norādīja, ka ziņojumā nav iekļauti risinājumi trokšņa līmeņa samazināšanai. Sanāksmes noslēgumā I.Alka, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas gaitu lūdza izslēgt 2. variantu, jo tāds ir auditorijas viedoklis.

Sanāksmes gaitā tās organizētāji sniedza atbildes uz izvirzītajiem jautājumiem un sanāksmes dalībnieku izteiktie viedokļi tika protokolēti.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- Divpadsmit priekšlikumu anketas, kurās izteikti priekšlikumi un ieteikumi par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecību.

- Divpadsmit aptaujas anketas, no kurām astoņās anketās atbalstīts 3. variants, divās - 1. variants, vienā anketā - 1. un 3. variants, vienā - netika atbalstīts neviens variants, bet vienā nebija norādīts izvēlētais variants. Iedzīvotājus galvenokārt uztrauca, ka Upes ielas rajonā tiks pasliktināts apkārtējās vides ekoloģiskais stāvoklis, tiks apdraudēta ēku un māju drošība un tehniskais stāvoklis, palielināsies trokšņa līmenis un iznīcināti mazdārziņi.
- Rīgas pilsētas Brasas rajona iedzīvotāju pārstāvju protesta vēstuli ar 440 parakstiem, kurā izteikts noraidījums Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma 2.varianta (estakādes) būvniecībai. Vēstulē sniegta informācija, ka Brasa ir Rīgas centra ziemeļu daļa, kas ietilpst pilsētas vēsturiskā centra aizsardzības zonā, un, izbūvējot Upes ielā 6 joslu autotrasī starp daudzstāvu dzīvojamām mājām un kultūras pieminekļiem, nav iespējams uzlabot dzīves kvalitāti centrā. Vēstulē norādīts, ka trases apkārtnē palielināsies gaisa un trokšņa piesārņojums, vibrācija apdraudēs Upes ielā un blakus tai esošo dzīvojamo māju drošību, trase šķērsos Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonu, 2. varianta realizācija saistīta ar ēku nojaukšanu, nekustamā īpašuma vērtības krišanos, tiks traucēta sabiedriskā transporta kustība, tiks apgrūtināta neatliekamās medicīniskās palīdzības operatīvā darbība, kā arī notiks koku, apstādījumu, tajā skaitā apmēram 350 m liepu alejas iznīcināšana Gaujas ielā.
- E.Gaiļa un S.Gailes vēstuli, kurā atbalstīts 3. trases variants un noraidīts 2.trases variants, kur maģistrāle iet pa Upes ielu tuvu dzīvojamām mājām, norādot, ka Brasas rajons ir viens no dzīvošanai vispiemērotākajiem rajoniem Rīgā un 6 joslu ātrgaitas maģistrāles izbūve Upes ielā to neatgriezeniski degradēs un padarīs dzīvošanai nepievilcīgu. Vēstulē vērsta uzmanība, ka rīdzinieki dzīvošanai šo rajonu izvēlējušies klusuma un labās infrastruktūras dēļ.
- Ceļu būvinženieres M. Nauzeres vēstuli, kurā atbalstīts 1. trases variants, norādot, ka augstā tilta izvēle ilgtermiņā raugoties, var izrādīties nepārdomāta un vairs nelabojama pilsētas vidi deformējoša kļūda. Vēstulē sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai un norādīts, ka perspektīvais transporta plūsmu sastāva un intensitātes raksturojums neraksturo esošo situāciju un nesniedz ticamu prognozi, kā arī aprēķinātie perspektīvās satiksmes intensitātes dati ir nepārliciecināmi, nav veikta pietiekama plūsmu modelēšana un nav korekti izvērtēti ar ostu saistīto pārvadājumu apjomi. Vēstulē norādīts, ka ziņojumā nav pietiekami pamatots transporta koridora izbūves mērķis, kā arī ieteikts izvērtēt 2.posma iespējamo realizāciju, izslēdzot Daugavas šķērsojumu un atstājot to kā pēdējo realizējamo posmu visā Ziemeļu transporta koridora projektā, kā arī pausts viedoklis, ka pilsētas interesēm būtiskāk ir izvērtēt šķērssaites - Daugavai paralēlās krastmalas ielas.
- D.Ķezberes elektronisko vēstuli, kurā atbalstīts trases 3.variants un norādīts, ka projekta ierosinātais pats norādījis, ka trases 2.variants atstās lielāko ietekmi uz vidi, ainavu un kultūras mantojumu.
- G.Baranova elektronisko vēstuli, kurā kategoriski noraidīta Ziemeļu koridora 2. posma būvniecība, jo notiks zaļā mikrorajona degradācija un pasliktināsies ekoloģiskā situācija.
- Sabiedriskās politikas centra PROVIDUS vēstuli, kurā izteikta pateicība Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam par aicinājumu sekot līdzi Rīgas

Ziemeļu transporta koridora 2.posma ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajai apspriešanai. Vienlaikus vēstulē aicināts „Rīgas domi ņemt vērā ZTK 2.posma IVN sabiedriskās apspriešanas rezultātus un iedzīvotāju redzējumu par savas pilsētas stratēģisko attīstību, īpaši ņemot vērā likumu normas un garu, kā arī labas pārvaldības un ilgtspējīgas attīstības intereses”, kā arī izvērtēt 2.posma 2.variantam risinājuma iespējamo ieguvumu samērojamību ar to ietekmi, kādu risinājums atstās uz vidi un iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

- AS „Krāsainie lējumi” un SIA „JSA Production” vēstules, kurās norādīts, ka Ziemeļu transporta koridora 2.posma variants Nr.2 un Nr.3 būs ar būtisku ietekmi uz vidi, kas izpaudīsies kā CO<sub>2</sub> izmešu apjoma būtisks palielinājums rūpnieciskajā teritorijā, kur jau tā CO<sub>2</sub> izmešu apjoms ir ļoti augsts. Kā papildus faktori, kas negatīvi ietekmē projektu un apkārtējo vidi, minēts būtisks trokšņu līmeņa palielinājums teritorijā ap Ganību dambi 21a, kā arī pašā trases teritorijā, kā arī tiks apgrūtināta transporta kustība un specializētā kravas transporta piekļuve uzņēmuma teritorijai. Vēstulē paustas bažas, ka pēc Ziemeļu transporta koridora 2.posma variantu Nr.2 un Nr.3 izbūves Ganību dambja 21a rajonā palielināsies CO<sub>2</sub> izmešu apjoms un var izveidoties situācija, ka uzņēmumi nevarēs iegūt atļauju CO<sub>2</sub> izmešu apjoma palielināšanai un tādējādi tiktu būtiski ierobežotas uzņēmumu iespējas attīstīties un palielināt ražošanas apjomus. Vēstulē izteikts arī brīdinājums, ka atļaujas neiegūšanas gadījumā AS „Krāsainie lējumi” un SIA „JSA Production” būs pamats pieprasīt kompensāciju, jo uzņēmumi plāno būtiski palielināt ražošanas apjomus.
- SIA „VA Motors” un SIA „CL” vēstules, kurās sniegta informācija, ka projekta 3. variantā nav paredzēts/saglabāts esošais piebraucamais ceļš no Bukultu ielas zemes gabalam/ēkai, kurš atrodas Bukultu ielā 5c, kadastra Nr. 0100 014 2061 (patreizējā projekta variantā esošo piebraucamo ceļu aizšķērso zaļā zona/josla), bet projekta 1. un 3. variantā ietekmes uz vidi novērtējumā nav izvērtētas iespējamās sekas, kādas var radīt būvniecības darbi uz zemes gabala esošajām ēkām, Bukultu ielā 5c, kadastra Nr. 0100 014 2061. Vēstulē sniegta informācija, ka zemes gabals/ēkas atrodas uz nestabilas grunts, kur daudzu metru dziļumā mijas smilšu un dūņu slāņi.
- Rīgas RKF SIA „JUKAD” vēstuli, kurās sniegta informācija, ka transporta un mehānismu iebraukšana uzņēmuma teritorijā notiek no Abulas ielas puses un ka saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā sniegto informāciju Abulas iela atrodas Ziemeļu transporta koridora 2.posma projekta sarkanās līnijas robežās. Līdz ar to vēstulē lūgts Tehniskā projekta izstrādes laikā paredzēt celtniecības organizāciju tā, lai nodrošinātu bezprecedenta darbinieku, transporta (tai skaitā lielgabarīta) un mehānismu iekļūšanu uzņēmuma teritorijā no Abulas ielas puses un šo jautājumu saskaņot ar RKF SIA „JUKAD”.
- Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas vēstuli. Vēstulē norādīts, ka videi draudzīgāki un optimālāki risinājumi Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmam būtu 1.variants (garais tunelis) vai 3.variants (tunelis/augstais tilts), taču arī šo variantu gadījumā maksimāli ir jāizmanto līdzekļi, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi (samazinātu troksni, vibrācijas, tunelī ventilācija, lai netiktu pārsniegtas CO<sub>2</sub> koncentrācijas normas u.c). Vienlaikus Aizsardzības



ministrija, lai novērstu neskaidrības dažos jautājumos, ierosina darba ziņojumu papildināt ar informāciju par risinājumiem, kādi tiek plānoti veloceliņiem un gājējiem pārvietojoties vai šķērsojot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmu un kādi pasākumi ir plānoti celtniecības darbu laikā, lai ūdens līmeņa svārstību rezultātā netiktu veicināta piesārņojuma izplatīšanās no piesārņotajām vietām.

- Ceļu inženieres I. Pavlovskas vēstuli, kurā sniegtas piezīmes par Ziemeļu transporta koridora 2.posma projekta izstrādi un realizāciju un norādīts, ka, lai atbrīvotu Rīgas vēsturisko centru no satiksmes plūsmas, ir nepieciešams Hanzas šķērsojums, realizējot Ziemeļu transporta koridora projektu pilnā apjomā, veidojas noslēgts Rīgas apvedceļa loks, kā rezultātā tiek radīti ļoti labvēlīgi apstākļi pilsētas šķērsošanai tranzīta satiksmei. RZTK projekta gadījumā tranzīta satiksme tiek noņemta no šobrīd esošā Rīgas apvedceļa (valsts galvenais autoceļš A4, A6, A5) un ievadīta (caurvadīta) pilsētā. No šāda aspekta vērtējot 2.posma projektu, vēstules autore ir par „1. un 3. varianta trases novietojumu un 1.varianta tuneļa risinājumu Daugavas šķērsojumā, norādot, ka „Garā tuneļa” risinājums vismazāk traucēs pilsētvidi. Vēstulē ieteikts izvērtēt zemā tilta izbūvi, jo nav pamatojuma augstā tilta būvniecībai, izņemot tikai Rīgas ostas tehniskos nosacījumus. Vēstulē norādīts, ka pēc būtības ir jāveic 2.posma izmaksu/ieguvumu ekonomiskais novērtējums, lai varētu noteikt Daugavas šķērsojuma izbūves optimālo gadu un ziņojumā norādītā satiksmes intensitāte nav atbilstoša šodienas ekonomiskajai situācijai, jo 2007.gadā ir bijis augstākais kāpums, bet ievērojams satiksmes plūsmas samazinājums 2008. un 2009.gadā, kā arī, ka termins - „automaģistrāle” netiek tehniski pareizi pielietots. Vēstulē ieteikts RZTK 2.posma realizāciju pārcelt uz tālāku perspektīvi, kā prioritāti nosakot 1.posma izbūvi, kā arī Dienvidu tilta pieeju izbūvi posmā no autoceļa A8 līdz satiksmes mezglam Juglā (A2).
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes vēstuli, kurā rekomendēts „sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, izvērtēt pasākumu nepieciešamību automaģistrāles applūšanas novēršanai; paredzēt lietusūdens kanalizācijas sistēmu izvietošanu; izplānot lietusūdens attīrīšanas iekārtu izvietošanu, nepieciešamo jaudu pietiekamas lietusūdeņu attīrīšanas efektivitātes sasniegšanai; paredzēt ūdenstilpņu un ūdensteču aizsardzību no sala periodā ceļu un ielu kaisīšanai izmantotās sāls un tās maisījumiem; izveidot apziņošanas kārtību nelaiemes gadījumu (ceļu satiksmes negadījumu vai citu) laikā, lai novērstu masveida negadījumu izveidošanos”.

Vides pārraudzības valsts birojs ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtās iedzīvotāju vēstules saistībā ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecību apkopoja un 2010.gada 3.februārī nosūtīja Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam. 2010.gada 15.februārī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta sagatavoto pārskatu par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu. Pārskatā sniegta informācija, ka ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros Rīgas domē, Rātslaukumā 1 notika vēl divas sabiedriskās apspriešanas - 2010.gada 8.janvārī arhitektu, pilsētplānotāju un inženieru, kurā reģistrējās 49 dalībnieki, bet 2010.gada 15.janvārī - ekonomikas, finanšu un

vides ekspertu sanāksme, kurā reģistrējās 45 dalībnieki. Pārskatā apkopota informācija ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un secinājumos norādīts, ka iedzīvotāji sabiedriskās apspriešanas procesā piedalījušies ļoti aktīvi un sabiedrības līdzdalība ir bijusi konstruktīva un lietīška (kopumā iesniegtas 556 aptaujas anketas un 144 priekšlikumu anketas) un, ka projekts kopumā tiek atbalstīts. Gan iedzīvotāji, gan tehniskie eksperti atbalsta 3.variantu, bet vides eksperti atbalsta 1.variantu, bet par otro vēlamāko - 3.variantu.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, ņemot vērā sabiedrības ierosinājumus, priekšlikumus un ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2010.gada 5.martā izsniedza Atzinumu par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. 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 19.maijā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē Rūpniecības ielā 23, Rīgā, un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī interneta vietnē [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv), [www.ziemelukoridors.lv](http://www.ziemelukoridors.lv) un <http://www.vpvb.gov.lv>.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- 1) Rīgas Brīvostas pārvaldes 2010.gada 7.jūnija vēstuli, kurā pausts atbalsts Rīgas Ziemeļu šķērsojuma augstā tilta risinājumam un infrastruktūras, kas nodrošinātu netraucētu piekļūšanu ostas termināļiem abos Daugavas krastos, izbūvei. Vēstulē izvirzīti nosacījumi augstā tilta būvniecībai;
  - ievērojot kuģu ceļa kapacitāti un tā iespējas lielizmēra peldlīdzekļu apkalpošanā, tilta augstums jāparedz ne mazāk kā 60metri;
  - infrastruktūras objektu izvietojumu nepieciešams plānot tā, lai nodrošinātu piekļūšanu uz esošajiem termināļiem abos Daugavas krastos un netraucētu plānoto ostas termināļu attīstību;
  - visu infrastruktūras objektu izbūves laikā nepieciešams nodrošināt netraucētu ostas termināļu darbību.
- 2) Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās pārvaldes 2010.gada 7.jūnija atsaukumi par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, kurā norādīti tālākajā projektēšanā detalizējamie aspekti.

- 3) Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2010.gada 10.jūnija vēstuli, kurā izteikts atbalsts Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta piedāvāto Ziemeļu transporta koridora izbūves variantu tālākai izstrādei, kurš tiek virzīts garām Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonai un līdz ar to minēto teritoriju neskar un negatīvi neietekmē. Inspekcija lūdz turpmākā projektēšanas gaitā īpašu uzmanību pievērst Daugavas šķērsojuma risinājumam, lai tas pēc iespējas mazāk ietekmētu Rīgas vēsturiskā centra kā UNESCO pasaules mantojuma vietas vienu no izcilākajām vērtībām - silueta uztveri, kam piešķirta Eiropas Kultūras mantojuma zīme, norādot arī, ka pieejamās vizualizācijas neatbilstoši situāciju mērogā. Vēstulē ir arī norādīts, ka šobrīd spēkā esošās Rīgas vēsturiskā centra likuma un tam pakārtoto Ministra kabineta noteikumu normas aizsargā Rīgas raksturīgo panorāmu, siluetu, kā arī skatu perspektīvas, kas ir atzīti par vērtību visas pasaules mērogā un atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības likuma 15.pantam par būtiskiem kultūrvēsturiskās vides pārveidojumiem Rīgas vēsturiskajā centrā un tā aizsardzības zonā ir informējama arī Pasaules mantojuma komiteja.

Citi komentāri vai viedokļi noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā birojā netika saņemti.

Automaģistrāles no Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas tika organizētas un noritēja saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sagatavošanas laikā veiktās sabiedriskās aptaujas rezultātiem ziņojumā norādīts, ka kopumā gan pašvaldības, gan sabiedrības attieksme pret paredzēto darbību ir atbalstoša.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļauto informāciju, 2008. gada jūlijā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes procesa ietvaros tika veikta iedzīvotāju aptauja, kuras mērķa grupu veidoja Rīgas iedzīvotāji, kuri dzīvo teritorijās, kas atrodas projektētās automaģistrāles tuvumā – Daugavgrīvas, Eksporta, Bukultu, Duntēs, Gaujas, Gustava Zemgala gatves iedzīvotāji (realizējot trases 1. un 3. variantu); Ganību dambja, Skanstes, Upes ielas iedzīvotāji (realizējot trases 2. variantu), kā arī Rīgas iedzīvotāji tajās Rīgas ielās, kurās satiksmes kustību atslogos plānotais autoceļš. To ielu rajonā, kuras atslogos plānotais autoceļš, aptauja tika realizēta uz ielas, aptaujājot gājējus.

Vērtējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma īstenošanas nepieciešamību, aptaujātie Rīgas iedzīvotāji kopumā bija noskaņoti pozitīvi. Par nepieciešamu šī projekta īstenošanu atzina 57% aptaujāto iedzīvotāju, bet, ka tas ir drīzāk nepieciešams, nekā nav nepieciešams – 29%. Neliela daļa respondentu (8%) uzskatīja, ka Ziemeļu transporta koridora izbūve drīzāk vai pilnīgi noteikti nav nepieciešama, 5% respondentu aptaujas brīdī nebija sava viedokļa šajā jautājumā.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2. posma maršruta izvēli pilnībā atbalstīja 41% respondentu. Tikpat liela daļa – 41% iedzīvotāju piedāvāto risinājumu drīzāk atbalstīja, nekā neatbalstīja. 2. posma maršrutu kopumā drīzāk neatbalsta 6%, bet to

pilnībā neatbalsta 4% aptaujāto. 8% respondentu nebija sava viedokļa par šo jautājumu. Viennozīmīgi vairākums iedzīvotāju – 82% trases 2. posma maršrutu no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei vērtēja pozitīvi.

No piedāvātā maršruta noliedzējiem gandrīz puse (47%) nevarēja pateikt, kāpēc tieši šis posma izvietojums tiem šķiet nepieņemams. 18% respondentu neapmierināja fakts, ka šis trases posms virzās caur pilsētu un tiek plānots pārāk tuvu dzīvojamajiem rajoniem. 11% respondentu līdzīgi, kā vērtējot visu Ziemeļu transporta koridora izbūvi, arī vērtējot konkrēto posmu, pauda bažas par projekta izmaksām, bet 8% atzina, ka šis posms ir nepārdomāts. 5% respondentu neatbalstīja ideju par tuneļa izveidi zem kapiem.

Kopumā izvērtējot sabiedriskās apspriešanas rezultātus secināms, ka Rīgas iedzīvotāju viedokļi sākotnēji sadalījās samērā līdzīgās daļās - otrā varianta (augstā tilta) izbūvi atbalstīja 22% respondentu, pirmo alternatīvo variantu 24 %, bet trešo - 28 % respondentu. Aptuveni ceturtdaļa respondentu savu izvēli nebija izdarījuši, atzīstot visus variantus par vienlīdz labiem (17%) vai norādot, ka neviens no variantiem nav pieņemams (9%).

Savukārt pēc darba ziņojuma sagatavošanas un tā izvērtēšanas laikā saņemto anketu novērtējums uzrāda būtiski atšķirīgus rezultātus, krasi līderos kā piemērotāko iedzīvotāju skatījumā izvirzot 3. variantu. Šajā laika periodā tika saņemtas 556 rakstiskas un elektroniskas anketas. Izvērtējot saņemtās anketas, redzams, ka 76 % respondentu atbalstu paiduši 3.variantam, 12% - 1.variantam, 4% - 2.variantam, bet 8 % neatbalstīja nevienu no variantiem. Kopumā analizējot sabiedriskās apspriešanas rezultātus, secināms, ka plānotā Rīgas ZTK 2.posma izveide ir izsaukusi ievērojamu sabiedrības aktivitāti un vērtējumu dažādību, par piemērotāko atzīstot 3.variantu, bet visnepiemērotāko – 2. variantu. Tai pat laikā jāatzīst, ka šāds vērtējums ir balstīts uz sabiedrības pārstāvju vērtējumu, neņemot vērā projekta īstenošanas izmaksas, kas ļoti būtiski atšķiras dažādiem variantiem un faktiski ir tieši pretējs piemērotībai vides aspektā. Nenoliedzami biroja vērtējumā par piemērotāko vides kvalitātes nodrošināšanas aspektā ir atzīstams 1.variants, taču pie tik nozīmīgām un atšķirīgām investīcijām, kādas ir norādītas ziņojumā (1.variantā - 1401,6 milj. LVL, 2.variantā - 600,8 milj. LVL, 3.variantā - 781,9 milj. LVL), kā arī ņemot vērā ekspluatācijas izmaksas, maršrutu garumu ietekmi, ceļu satiksmes drošības jautājumus, ieguvumus attiecībā uz vidi, rekreāciju un sociālajām vērtībām un sabiedrības viedokli, reālākais iespējams risinājums ir 3.variants. Projekta realizācijā jāņem vērā arī, ka jebkuram augstā tilta varianta konkrētajam risinājumam ir jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas un Civilās aviācijas aģentūras atļauja, kas arī var ietekmēt konkrētā risinājuma galīgo izvēli.

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

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Rīgas 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 kārtībā, kādā tā noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 "Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība".

- Jānodrošina akceptētā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības varianta un tā ekspluatācijas aizsargjoslu (sarkano līniju) iekļaušana Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežu iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Pirms nepieciešamo būvdarbu uzsākšanas jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi, nodrošinot šo infrastruktūras objektu nepārtrauktu funkcionēšanu, kā arī elektrības, ūdensapgādes un siltumapgādes nodrošināšanas jautājumiem un savlaicīgai nepieciešamo komunikāciju pārvietošanai un pārbūvei un pieprasot atbildīgajām organizācijām tehniskos noteikumus attiecībā uz veicamajiem darbiem, izstrādājot atbilstošu projektu.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš ZTK 2.posma integrācijai esošo ielu tīklā, kā arī vietējo brauktuvju un pieslēgumu risinājumu detalizācijai, optimizācijai un nodrošināšanai, izvērtējot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības, ekspertu un institūciju izteiktos viedokļus.
- Jāizstrādā un jārealizē zemju un īpašumu atpirkšanas un konsolidācijas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība, ja tā tiek ietekmēta ar autoceļa vai ar to saistīto infrastruktūras objektu izbūvi, vai, ja tas nav iespējams, atbilstoši izstrādājami un realizējami nepieciešamie kompensācijas pasākumi.
- Ņemot vērā tilta un tā balstu iespējamo augstumu un to, ka varētu tikt ietekmēta lidostas „Spilve” darbība, autoceļa būvniecībai saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 41.pantu “Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojuma un apzīmēšanas kārtība” nepieciešama Civilās aviācijas aģentūras atļauja.
- Ņemot vērā, ka ZTK 2.posma sākums šķērso pļavu biotopus, teritorijas sagatavošanas un galveno būvdarbu veikšanas termiņi šajās teritorijās jāplāno ārpus putnu ligzdošanas sezonas, kā arī darbus plānojot tikai trasei paredzētajā vietā, negatīvi neietekmējot pārējo piegulošo pļavu teritoriju un mikroliegumu jumstiņu gladiolas aizsardzībai.
- Ņemot vērā, ka pie Bukultu ielas uz dienvidiem no Traumatoloģijas un ortopēdijas slimnīcas saglabātajām veco koku grupām (plānotās ceļa trases 1. un 3. variantā) aug aizsargājams dižkoks – parastais ozols (*Quercus robur*) un ka šeit jau plānotā trase ir ievirzīta tunelī, izvērtējami un realizējami pasākumi šī dabas pieminekļa aizsardzībai atbilstoši 2010.gada 16.marta Ministru kabineta noteikumos Nr. 264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” noteiktajam.
- Jebkura Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekta 2.posma trases varianta būvniecības un ekspluatācijas laikā jānodrošina Daugavas gultnes, dibennogulumu un sanešu, kā arī Daugavas hidroloģiskā režīma

neietekmēšana. Būvdarbu laikā maksimāli jāizvairās no ūdensteču piesārņojuma ar naftas produktiem, suspendētajām vielām un arī no cita veida piesārņojuma nokļūšanas Daugavā, paredzot un realizējot atbilstošus risinājumus būvdarbu gaitā.

- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē, kā arī konkrētie darbi, ja tie ietekmē navigāciju, - ar Rīgas brīvdostas kapteiņa dienestu. Ja turpmākajā projektēšanā tiek prognozēta ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem, tad saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta trešās daļas prasībām, uzsākot darbību, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.188 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" prasībām.
- Plānotie būvdarbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļa aizsargjoslā un apkārtnē, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā, slēgto drenāžas, polderu sistēmu funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi.
- Jāparedz atbilstoši risinājumi lietus un sniega kušanas ūdeņu novadīšanai no autoceļa, tai skaitā novēršot lietusūdeņu noteci tunelī, savācot arī lietusūdeņus no tiltiem un estakādēm uz paredzētajām attīrīšanas iekārtām, lai iespējamais piesārņojums nenonāktu tuvumā esošajās ūdenstecēs. Jāparedz lietus un sniega kušanas notekūdeņu savākšana un ziņojumā plānotā atbilstošā attīrīšana, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteiktās prasības Daugavas ūdens kvalitātes nodrošināšanai.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos, vienlaikus nav pieļaujamas nozīmīgas ūdens režīma izmaiņas trasei piegulošajās teritorijās Spilves plāvās.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, tehniskā projekta izstrādes gaitā ir jāveic precīzs plūdu riska novērtējums tuneļa izveides gadījumā, tajā skaitā veicot pastāvošo Spilves lidlauka aizsargdambju parametru un tehniskā stāvokļa izpēti, kā arī veicot iespējamo plūdu līmeņu hidrodinamisko modelēšanu Daugavā dažādiem plūdu cēloņiem un attīstības scenārijiem. Novērtējuma rezultātā jānosaka precīzas applūstošo teritoriju robežas un ūdens līmeņi Ziemeļu transporta koridora zonā. Ieejas daļai tunelī būtu vēlams atrasties ārpus plūdu apdraudētajām teritorijām. Gadījumā, ja tas nav iespējams, tehniskajā projektā jāparedz pretplūdu aizsardzības pasākumi, tajā skaitā pretplūdu aizsargbūves, piemēram, tuneļa ieejas daļas norobežošana ar dambjiem vai atbalstsienām, kas pieslēgtos autoceļa uzbērumam, kuram arī jābūt pietiekami augstam un neapplūstošam ekstremālu plūdu situācijā, lai paaugstinātu tunelī piegulošo teritoriju virsmas atzīmes un novērstu iespējamo tuneļa applūšanu.

- Tā kā pašreizējā izpētes stadijā autoceļa trasē un tās tuvumā konstatētas piesārņotas vietas, kā arī dažādo variantu būvdarbu veikšanas specifika ir atšķirīga, turpmākajā projektēšanā tehniskā projekta stadijā jāprecizē piesārņotās grunts un piesārņoto pazemes ūdeņu vietas konkrētajā autoceļa būvniecības un pievedceļu trasē un veicamos pasākumus atbilstoši likuma „Par piesārņojumu” un 2001.gada 20.novembra MK noteikumu Nr.483 „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrēšanas kārtība” prasībām. Turpmākajā projektēšanā jāiekļauj risinājumi Ziemeļu transporta koridora trasē vai pievedceļu trasē izņemamās stipri piesārņotās grunts deponēšanai vai attīrīšanai un nepieciešamie darba drošības pasākumi, konstatējot jaunatklāto piesārņojumu.
- Atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 ”Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam, ja izvēlētais trases variants šķērso un ietekmē piesārņotas teritorijas, kurās piesārņojuma līmenis ir sasniedzis vai pārsniedz C robežlielumu, ir jāveic teritorijas sanāciju saskaņā ar likumu „Par piesārņojumu” un turpmākajā projektēšanā jāiekļauj risinājumi un jāveic piesārņotu teritoriju sanācija, ja piesārņotā grunts netiek izvesta.
- Ņemot vērā iespējamās izņemamās grunts ievērojamās apjomus, jāparedz konkrēti un adekvāti risinājumi izrokamās grunts atūdeņošanai, nepasliktinot piegulošo teritoriju vides kvalitāti, tajā skaitā gruntsūdeņu kvalitāti tuvākajā apkārtnē un nodrošinot tās transportēšanas un izvietošanas optimālus risinājumus.
- Veicot teritoriju inženiertehnisko sagatavošanu, izņemot vājās gruntis un veicot rakšanas darbus vai gruntsūdens atsūkņēšanu, jāizvērtē konkrēto piegulošo saglabājamo ēku un infrastruktūras objektu stabilitātes nodrošināšanas iespējamība un risinājumi, paredzot konkrētos nepieciešamos darbu veikšanas paņēmienus un risinājumus, tajā skaitā ņemot vērā noslēguma ziņojumā konstatēto.
- Tā kā tuneļa izbūves gaitā tiek prognozēts, ka būtiski tiks izmainīti šobrīd izveidojušies grunts masīva spriedzes apstākļi, kas šobrīd ir relatīvi stabili un līdz ar to ir iespējama zemes virsmas sēšanās tuneļa izbūves trasē un tā tuvākajā apkārtnē un tai sekojošas apkārtējo būvju deformācijas, atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajam, lai novērtētu ietekmi uz būvju deformācijām gan autoceļa izbūves laikā, gan pēc tās, jāveic būvju deformāciju monitoringu, ierīkojot sēšanās marķu novērojumus un periodisku būvju vizuālo novērtēšanu. Ņemot vērā izvēlēto risinājumu un atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā paredzētajam, tehniskā projekta izstrādes laikā jānosaka sēšanās marķu novērojamu vietas un mērījumu veikšanas regularitāte, kā arī atbilstoši pasākumi ietekmju samazināšanai.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajam autoceļa trases variantam jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai būvdarbu vai ekspluatācijas laikā dzīvojamo ēku un kultūrvēsturisko pieminekļu tuvumā.
- Ņemot vērā paredzēto risinājumu apjomu, mērogu un vizuālo veidolu, kā arī atrašanos Rīgas vēsturiskajā centrā vai tā aizsargjoslā un tuvumā, izvēlētajam darbības risinājuma variantam, atkarībā no tā specifikas un atrašanās vietas

atbilstoši normatīvo aktu prasībām jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atļauja, kā arī jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju.

- Turpmākajā projektēšanā akceptētajam ZTK 2.posma trases variantam jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās teritorijas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai trases tuvumā, lai nodrošinātu spēkā esošos noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.
- Atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajam, lai neradītu apdraudējumu satiksmes dalībniekiem, tunelī plānots uzstādīt nepārtrauktas darbības CO<sub>2</sub> analizatorus, kas nodrošinās to, ka sasniedzot noteiktu CO<sub>2</sub> koncentrāciju, ieslēgsies tuneļa horizontālā piespiedu ventilācija, nodrošinot papildus gaisa plūsmu un apmaiņu tunelī, kas uzskatāms par obligāti nodrošināmu risinājumu riska samazināšanai, līdz ar pārējiem noslēguma ziņojumā paredzētajiem drošības risinājumiem.
- Lai arī kopumā netiek prognozēti gaisa piesārņojuma normatīvu pārsniegumi, ņemot vērā, ka atbilstoši modelēšanas rezultātiem gaisa piesārņojuma robežvērtības NO<sub>2</sub> trasei tuvākajā teritorijā vietām varētu būt tuvu robežvērtībām, jāparedz un jāveic gaisa kvalitātes monitorings, kā arī nepieciešamības gadījumā jārealizē iespējamie papildus pasākumi satiksmes plūsmas vienmērīgai organizēšanai un gaisa piesārņojuma samazināšanai, lai nodrošinātu spēkā esošo normatīvo aktu prasību ievērošanu, ja ar piedāvātajiem risinājumiem vien neizdosos sasniegt atbilstošos normatīvus.
- Lai samazinātu iespējamo ietekmi, ko radīs satiksmes izmaiņas būvniecības darbu laikā, jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns ZTK 2. posma izbūves laikā, nodrošinot esošo īpašumu sasniedzamību, pievēršot uzmanību sabiedriskās apspriešanas laikā aktualizētajiem jautājumiem.
- Lai samazinātu iespējamo ietekmi, ko radītu satiksmes izmaiņas tilta / tuneļa slēgšanas gadījumā, jāizstrādā pasākumu plāns atbilstoši satiksmes organizācijai tilta / tuneļa slēgšanas gadījumā avārijas situācijā vai citu nelabvēlīgu apstākļu gadījumā.
- Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi iespēju robežās jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī ceļa trases būvēšanas laikā pagaidu novietnes būvniecības materiāliem un tehnikai jāplāno tā, lai iespēju robežās netiktu ietekmēta dzīvojamā apbūve un sabiedriski nozīmīgas ēkas un teritorijas, kā arī saglabājamie koki, koku rindas un aleju fragmenti. Būvdarbu veikšanas procesā nav pieļaujama būvprojektā neparedzētu stādījumu ierīkošana vai iznīcināšana, kā arī saglabājamo koku bojāšana. Koku aizsardzības pasākumi jāparedz darbu veikšanas projektā.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam ZTK 2. posma variantam kontekstā ar to saistīto infrastruktūras objektu pārveidi un izbūvi, jāsaņem gaisa piesārņojuma, gruntsūdens, virszemes ūdens (notekūdeņu iepludināšanas vietās) monitoringa parametri un vietas, kā arī drenāžas



noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļš šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus - būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

- Ziemeļu transporta koridora 2.posma izvēlētais variants saskaņojams ar visu Ziemeļu transporta koridora pārējo posmu jau izbūvētajiem un vēl plānotajiem risinājumiem iespējami optimālas transporta plūsmas novadīšanai.

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

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju un likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20. panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga ielai) būvniecības projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu prasības.

Vides pārraudzības valsts birojs uzskata par ietekmes uz vidi aspektā vispiemērotāko 1. variantu vai kā nākamo 3. piedāvāto alternatīvo variantu, bet par visnepiemērotāko - 2. alternatīvo variantu, kura realizācijas rezultātā tiktu visvairāk ietekmētas teritorijas Rīgas vēsturiskajā centrā un tā aizsargjoslā, kā arī tiek prognozēta vislielākā ietekme uz apkārtējo vidi un iedzīvotājiem.

Direktors

A. Lukšēvics

2010.gada 18.jūnijā