



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

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

Atzinums Nr. 5

**par Baltezera rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā
autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma
Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma
noslīguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2011.gada 16.jūlijam.

Paredzētās darbības ierosinātājs - VAS “Latvijas Valsts Ceļi”, reģistrācijas Nr. 40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV - 1050, tālr. 7028169.

Noslīguma ziņojuma izstrādātājs - SIA “Firma L4”, reģistrācijas Nr.40003236001, adrese: Jelgavas ielā 90, Rīgā, LV – 1004, sadarbībā ar SIA “Projekts 3”, reģistrācijas Nr.40003578510, adrese: Ūdens ielā 12 – 117, Rīgā, LV – 1007.

Pamatojoties uz 2008.gada 26.maijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto Baltezera rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - Baltezera rietumu apvedceļa būvniecība un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcija.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** - Baltezera rietumu apvedceļa sākums ir Rīgas pilsētā divlīmeņu ceļumezģls Jaunciema gatvē kā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma – plānotā Brīvības ielas dubliera – turpinājums, tālāk, šķērsojot Garkalnes un Ādažu novadu teritorijas, tas

pieslēdzas autoceļam A1 aptuveni tā 7,0. kilometrā (vai Baltezera rietumu apvedceļa aptuveni 9,3 kilometrā). Savukārt rekonstruējamais autoceļa A1 posms Ādaži – Lilaste turpinās no Baltezera rietumu apvedceļa pieslēguma autoceļam A1 līdz aptuveni 21,3.kilometram - Saulkrastu apvedceļa sākumam. Tas virzās pa Ādažu un Carnikavas novadu, kā arī Saulkrastu pilsētas lauku teritoriju.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums Baltezera rietumu apvedceļa būvniecībai un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijai tika uzsākts 2006.gada 7.martā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS “Latvijas Valsts Ceļi” iesniegumu, pieņēma lēmumu Nr.135 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un šā likuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 1.pielikuma 11.punktu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka transporta plūsmas intensitātes izpētes dati esošā valsts galvenā autoceļa A1 Baltezera un Gauja – Lilaste posmos liecina, ka laika posmā no 2002.gada līdz 2006.gadam transporta līdzekļu skaits ik gadu palielinās vidēji par 11%. Tas izskaidrojams gan ar kravas transporta plūsmas palielināšanos caur Latviju, gan ar privātpašumu skaita pieaugumu Rīgas apkārtnē. Turpinoties šādam satiksmes intensitātes pieauguma scenārijam un, neraugoties uz veiktajiem autoceļa rekonstrukcijas darbiem, tiek prognozēts, ka laika posmā no 2013.gada līdz 2015.gadam sagaidāma esošā autoceļa pārslodze maksimumstundās. Tā kā 2/3 satiksmes plūsmas virzās uz Rīgu, tad plānotais Baltezera rietumu apvedceļš ievērojami atslogotu esošā autoceļa A1 Baltezera posmu, kā arī paaugstinātos satiksmes drošība un kvalitāte šajā ceļa posmā. Prognozes liecina, ka jau šobrīd no 17400 automašīnām diennaktī, kas šķērso Carnikavu un Ādažus Rīgas virzienā, Baltezera rietumu apvedceļu varētu izmantot līdz 12000 automašīnām diennaktī. Tiek prognozēts, ka 2030.gadā Baltezera rietumu apvedceļu varētu izmantot līdz 24400 automašīnām diennaktī, bet esošo autoceļu caur Baltezeru – līdz 11400 automašīnām diennaktī. Ņemot vērā kopējo satiksmes intensitāti Ādažos, nepieciešama arī papildus brauktuves izveide gar Ādažiem.

Baltezera rietumu apvedceļa sākumā no divlīmeņu ceļumezgle Jaunciema gatvē, Rīgā, aptuveni 850 m apvedceļa trase virzās pa Rīgas pilsētas administratīvo teritoriju kā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma – plānotā Brīvības ielas dubliera – turpinājums. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka, neraugoties uz to, ka Brīvības ielas dubliera skiču projektā tiek piedāvāti 3 iespējamie varianti pieslēgumam Jaunciema gatvē, divlīmeņu ceļumezglu risinājumi ir tādi, lai perspektīvā Baltezera apvedceļa izbūves gadījumā nebūtu jāveic pārbūve. Baltezera rietumu apvedceļam tiek piedāvāti divi trases izvietojuma varianti, kas iekļaujas Garkalnes un Ādažu novadu teritorijas plānojumos iestrādātā ceļa koridora robežās. Baltezera rietumu apvedceļš tiek plānots kā divbrauktuļu četrboslu autoceļš ar šķēršprofilu 29,5 un atļauto braukšanas ātrumu 110 km/stundā.

Apvedceļa trases 1.variants sākumposmā no 1,8.kilometra līdz 3,3.kilometram Garkalnes pagastā šķērso un tā aizsargjosla skar vairākus apbūvei paredzētus privātīpašumus, bet ceļa aizsargjosla posmā no 4,8. kilometra līdz 5,6.kilometram robežojas ar īpašumiem Lielā Baltezera tuvumā. Apvedceļa trases garums aptuveni 9,2 km. Lai nodrošinātu piekļuvi pārdalītajiem zemes īpašumiem, autoceļa 1,8.kilometrā, 4,95.kilometrā un 7,2.kilometrā paredzēts izbūvēt transporta tuneļus (augstums 5m) ar divjoslu brauktuvi un ietvēm.

Apvedceļa trases 2.variants posmā no 1,7. kilometra līdz 3,6.kilometram tiek nedaudz novirzīts uz rietumiem attiecībā pret 1.variantu (tālāk no Bukultu ciema), līdz ar to netiek skarti privātīpašumi. Lai nodrošinātu piekļuvi pārdalītajiem zemes īpašumiem, autoceļa 2,0.kilometrā, 5,1. kilometrā un 7,3. kilometrā paredzēts izbūvēt transporta tuneļus (augstums 5m) ar divjoslu brauktuvi un ietvēm. Apvedceļa trases garums aptuveni 9,4 km.

Savukārt autoceļa A1 rekonstruējamo posmu no Baltezera rietumu apvedceļa pieslēguma autoceļam A1 tā 7,0.kilometrā līdz aptuveni 21,3. kilometram - Saulkrastu apvedceļa sākumam - paredzēts izveidot kā ātrsatiksmes četrjoslu autoceļu NP29,5 ar atļauto braukšanas ātrumu 110 km/stundā, izveidojot paralēlu ceļu vietējai satiksmei. Autoceļa A1 iepriekšējos gados veiktās rekonstrukcijas rezultātā posmā līdz pagriezienam uz Carnikavu jau tika samazināts nobrauktuvju skaits un izveidotas paralēlas brauktuves autoceļa A1 kreisajā pusē. Savukārt aiz pagrieziena uz Carnikavu tika izveidoti vienlīmeņa pieslēgumi esošajiem valsts un pagastu ceļiem, kā arī uz atsevišķiem īpašumiem. Pārveidojot autoceļu A1 par ātrsatiksmes autoceļu, tiks izveidoti jauni un izmantoti esošie pārvadi satiksmes nodrošināšanai abās ceļa pusēs, kā arī tiks likvidētas vēl citas esošās nobrauktuves un izveidotas jaunas paralēlas brauktuves. Ādažu teritorijā paredzēts saglabāt nobrauktuves Gaujas ielai autoceļa 7,6.kilometrā un degvielas uzpildes stacijai autoceļa 9,2. kilometrā. Savukārt autoceļa 8.kilometrā paredzēts izveidot uzbrauktuvi no Gaujas ielas un picērijas, bet 9,2.kilometrā pie autouzpildes stacijas saglabāt tikai nobrauktuvi. Gājēju plūsmas nodrošināšanai autoceļa 7,6.kilometrā paredzēts izbūvēt gājēju tuneli, bet 8,8. kilometrā un 9,8. kilometrā paredzēts izbūvēt gājēju pārvadus. Savukārt Carnikavas novada teritorijā paredzēts saglabāt nobrauktuvi uz atpūtas kompleksu "Korande", bet autoceļa posmā no 13,0.kilometra līdz 13,4.kilometram – saglabāt pieslēgumus uz Gauju un Kadagu, izveidojot divlīmeņu satiksmes mezglu un paralēlo vietējās satiksmes brauktuvi autoceļa kreisajā pusē, lai sasniegtu dārziņu un atpūtas teritorijas 15,3.kilometrā. Posmā no 12,0.kilometra līdz 14,0.kilometram paredzēta 2 gājēju tuneļu izveide un satiksmes pārvada būvniecība. Autoceļa 16,1.kilometrā paredzēts saglabāt nobrauktuvi un uzbrauktuvi pie degvielas uzpildes stacijas un kafējnīcas, likvidējot stāvlaukumu iepretim degvielas uzpildes stacijai. Savukārt autoceļa 19,1.kilometrā paredzēta divlīmeņu satiksmes mezgla izveide un līdz 21,2.kilometram - paralēlas vietējās satiksmes brauktuves izveide autoceļa labajā pusē, lai sasniegtu atpūtas kompleksu "Medzābaki", kā arī 20,3.kilometrā izbūvēt gājēju tuneli zem dzelzceļa un autoceļa A1 brauktuves, lai sasniegtu pludmali. Projektā paredzēts blakus esošajam tiltam izbūvēt jaunu tiltu pār Gauju un papildus esošajam tiltam pār Lilastes kanālu izbūvēt vēl divus jaunus tiltus.

Realizējot projektu, kopumā tiks izbūvētas 18 būves – satiksmes un gājēju pārvadi, tuneļi un tilti.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka gan Baltezera rietumu apvedceļa trases, gan autoceļa A1 rekonstruējamais posms šķērso teritoriju, kas atrodas tikai aptuveni 2,8 līdz 3,8 m v.j.l. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktā ģeoloģiskā izpēte liecina, ka Baltezera apvedceļa trasē vietām ir no 0,9 līdz 3 m biezs kūdras slānis, kas izveidojies uz aptuveni 0,6 m bieza smalkas smilts slāņa, zem kura iegul vidēji blīva un blīva smiltis. Realizējot apvedceļa būvniecību, ir paredzēta vājas nestspējas grunts, kas izplatītas atsevišķās ieplakās, nomaiņa.

Gruntsūdens trases posmā iegul 0,9 līdz 6,0 m dziļumā no zemes virsmas un tam raksturīgās sezonālās svārstības ir no 0,5 līdz 2,0 m. Plānotā autoceļa trases neskar ne Rīgas dzeramā ūdens centralizētās ūdensgūtnes “Baltezers”, “Gauja” un “Rembergi”, ne to aizsargjoslas. Ņemot vērā samērā lielo virszemes ūdens objektu īpatsvaru, daļa Carnikavas un Ādažu novadu teritorijas atrodas plūdu riska zonā. Iespējamo plūdu riska zonā (ar 1% applūduma varbūtību) atrodas Baltezera rietumu apvedceļa sākumposms un 1.varianta trases posms iepretim Lielajam Baltezeram (starp Priežu un Liepu salām). Tādas pašas applūduma varbūtības plūdu riska zona skar autoceļu A1 posmā no Mazā Baltezera līdz Gaujas tiltam.

Jāatzīmē, ka “Aizsargjoslu likuma” 2008.gada 6.marta grozījumi nosaka, ka applūstošajās teritorijās ir pieļaujama transporta būvju būvniecība, uzberot teritoriju paredzētās būvniecības īstenošanai. Savukārt saskaņā ar Ministru kabineta 2008.gada 3.jūnija noteikumu Nr.406 “Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu noteikšanas metodika” 11.punktu, ja applūstošo teritoriju nosaka, izmantojot inženiertehniskos aprēķinus, pieņem, ka applūduma atkārtosšanās biežums ir vismaz reize desmit gados (ar 10 % applūduma varbūtību), nevis ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā pieņemtais reize simts gados (ar 1% applūduma varbūtību kā tas bija noteikts līdz Aizsargjoslu likuma grozījumiem). Līdz ar to turpmākā projektēšanā ir precizējama Lielā Baltezera un Gaujas iespējamā faktiski applūstošā teritorija, paredzot nepieciešamos inženiertehniskos risinājumus (ceļa klātnes veidošana, caurtekas, aizvari, pieslēgumu un šķērsojumu izvietojumi u.c.), lai nodrošinātu autoceļa funkcionēšanu arī plūdu gadījumos.

Apvedceļa trases pamatā virzās pa meža zemēm (priežu meži), kas posmā no Bukultiem līdz Dreimaņiem ir meliorētas ar noteci uz Lielo Baltezeru. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka grāvji ir apmierinošā stāvoklī un pilda virszemes ūdens novadīšanas funkciju. Plānotā Baltezera rietumu apvedceļa 1,2 km platā izpētes zonā atrodas vairāki ezeri: aptuveni 250 m attālumā Ķīsezers, kuram saskaņā ar Rīgas attīstības plānu noteikta 20 m aizsargjosla; aptuveni 1,2 km attālumā Juglas ezers, kuram saskaņā ar Rīgas attīstības plānu noteikta 20 m aizsargjosla; apvedceļa trases 1. un 2.variants izvietoti attiecīgi aptuveni 200 m un 490 m no Lielā Baltezera un aptuveni 300 m un 450 m no Mazā Baltezera, kuru aizsargjoslas platums ir 300 m, bet Ādažu novadā ciemu teritorijās – 50 m; aptuveni 440 m un 240 m no Līpezera, kura aizsargjoslas platums 10 m.

Savukārt autoceļa A1 rekonstruējamais posms virzās gar lauksaimniecības zemēm ar lauku apbūvi un pašvaldību teritoriju plānojumos ir paredzētas būtiskas izmaiņas autoceļam piegulošo teritoriju izmantošanai, proti, izmantot šo teritoriju dažādu servisa objektu un uzņēmumu attīstībai. Rekonstruējamā autoceļa posma tuvumā atrodas vairāki ezeri: aptuveni 40 m no trases - Lilastes ezers, kura aizsargjoslas platums ir 300 m, bet Ādažu novadā ciemu teritorijās – 50 m; aptuveni 650 m no trases - Garezers III, kura aizsargjoslas platums 10 m; aptuveni 90 m attālumā – Dūņezers, kura aizsargjoslas platums ir 300 m; aptuveni 70 m attālumā no trases Dzirnezers, kura aizsargjoslas platums 300 m, bet Sigļu ciema teritorijā – 20 m; aptuveni 50 m attālumā no trases - Pulksteņezers, kura aizsargjoslas platums 20 m; aptuveni 280 m attālumā no trases - Ummis, kura aizsargjoslas platums 100 m.

Baltezera rietumu apvedceļa 1.trases variantam tuvākās dzīvojamās mājas atrodas aptuveni 125 m attālumā apvedceļa sākumposmā Skudru ielā un Nogāzes ielā Bukultos, aptuveni 85 m un 100 m attālumā Baltezera ielā un Meža ielā, Baltezerā, Ādažu novadā. Savukārt Baltezera rietumu apvedceļa 2.trases variants izvietots aptuveni par 300 m tālāk no tām pašām dzīvojamām mājām. Baltezera rietumu apvedceļa pieslēguma posmā autoceļam A1 tiek paredzēta saimniecības “Silmači” dzīvojamās mājas un divu palīgēku nojaukšana.

Esošais autoceļš A1 virzās 10 līdz 50 m attālumā no sabiedriskām un dzīvojamām ēkām Ādažos, kā arī tuvu dzīvojamām ēkām un veikalam Gaujas tilta apkārtnē. Kā norādīts ziņojumā, autoceļa A1 rekonstrukcija un plānotā autoceļa paplašināšana iespējama tikai uz piegulošo, patlaban jau apsaimniekoto, teritoriju rēķina.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Baltezera rietumu apvedceļš tiek plānots praktiski neskartā teritorijā, tāpēc speciāli pazemes ūdens kvalitātes pētījumi šajā zonā netika veikti. Savukārt šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros no akas Rīgas gatvē 9, Ādažos, noņemtā pazemes ūdens kvalitātes analīze liecina, ka atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 “Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” parametri nepārsniedz kvalitātes normatīvus dzeramā ūdens ieguvei.

Salīdzinot nelielā attālumā no plānotā Baltezera rietumu apvedceļa trases atrodas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas – dabas liegums “Jaunciems” (aptuveni 250 m attālumā trases sākumposmā) un dabas liegums “Lielā Baltezera salas” (aptuveni 400 līdz 600 m attālumā). Savukārt rekonstruējamā autoceļa A1 posma apkārtnē atrodas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas – dabas liegums “Garkalnes meži” (aptuveni 4 km attālumā), aizsargājamo ainavu apvidū “Ādaži” ietilpstošais dabas liegums “Lieluikas un Mazuikas ezeri” (aptuveni 2 km attālumā), dabas parks “Piejūra” (robežojas ar parka teritoriju posmā no autoceļa 18,2.kilometra līdz 18,8.kilometram) un tā teritorijā ietilpstošais dabas liegums “Ummis”. Aptuveni 1,2 km attālumā no rekonstruējamā ceļa posma atrodas Serģa purvs. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Zušu un Pelces purvi meliorācijas rezultātā ir nosusināti un aizauguši ar kokiem un krūmiem. Tā kā no autoceļa A1 jau ilgstoši ir izveidotas nobrauktuves uz ezeriem (Dūņezers, Dzirnezers, Lilastes ezers) un to

krastos esošajiem atpūtas kompleksiem, ziņojuma autori uzskata, ka autoceļa paplašināšana galvenokārt var ietekmēt apkārtnes hidroloģiskos apstākļus, taču, veicot nepieciešamos pasākumus, netiek prognozēta būtiska ietekme ne uz apkārtnes hidroloģiskajiem apstākļiem, ne ezeru biotopiem.

Analizējot iespējamās ietekmes uz šīm Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām, nav konstatēti nozīmīgi apstākļi, kas Baltezera rietumu apvedceļa izbūves rezultātā varētu ietekmēt šo teritoriju integritāti, jo neviena no teritorijām netiek šķērsota. Tādējādi papildus jau paredzētai hidroloģiskā režīma maksimālas saglabāšanas nepieciešamībai dabas lieguma "Jaunciems" apkārtnē, kas galvenokārt saistīts ar Brīvības ielas dubliera un tā pieslēguma varianta izvēli, citas iespējamās ietekmes netiek atzītas par šo teritoriju ietekmējošām. Dabas liegumu "Lielā Baltezera salas" no Baltezera rietumu apvedceļa atdala gan ūdens josla, gan Baltezera apbūve, gan meža josla, līdz ar to autoceļa ietekme netiek uzskatīta par nozīmīgu. Savukārt autoceļš A1 jau šobrīd nelielā posmā virzās gar dabas parka "Piejūra" teritoriju, un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka nav prognozējama tieša īpaši aizsargājamo dabas teritoriju degradācija ceļa posmā Ādaži – Lilaste, lai gan ziņojumā minēts, ka automaģistrāles ietekme uz dabas parku būs netieša, saistīta ar palielinātu autotransporta plūsmu, kas var veicināt parka apmeklētību un piesārņotību. Jāatzīmē, ka autoceļa iežogošana, iespējams, varētu samazināt šīs ietekmes, savukārt autoceļa rekonstrukcija posmā Ādaži – Lilaste pati par sevi nerada palielinātu autotransporta plūsmu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, lai raksturotu projektējamā apvedceļa ietekmes zonā un tuvākajā apkārtnē esošos biotopus, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika apsekota 0,5 km līdz 1 km plata josla abpus plānotajām trasēm vai līdz būtiskam, vairumam augu un dzīvnieku sugu nepārvaramam šķērslim – Ķīšezeram, Lielajam Baltezeram utml., kā arī tika izmantoti citu projektu ietvaros veikto teritoriju apsekošanas materiāli - Rīgas pilsētas attīstības plāna 2006. – 2018.gadam izstrādes, Brīvības ielas dubliera izbūves, biedrības "VAK Mantojums" 2007.gadā veiktās Jaunciema – Ādažu meža masīva izpētes dati un datu bāzēs pieejamā informācija. Ziņojumam ir pievienoti biotopu eksperta un ornitologa atzinumi. Apvedceļa trases sākumposms, kas ir Brīvības ielas dubliera turpinājums, atrodas dabas lieguma "Jaunciems" tuvumā un šķērso dabas lieguma paplašināšanai ierosināto teritoriju. Patlaban tiek veikta arī Brīvības ielas dubliera ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma izvērtēšana un tajā iekļautā informācija liecina, ka Jaunciema gatvē Brīvības ielas dubliera pieslēgumi, izņemot 1.variantu, būtiski neapdraud dabas lieguma "Jaunciems" 3.teritorijas dabas vērtības, taču potenciāli var ietekmēt Bukultu sila joslu gar Jaunciema gatvi, kas galvenokārt izpaudīsies ar netiešu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību - var pasliktināties bezmugurkaulnieku un putnu migrācijas ceļi, kā arī iespējama priežu meža eutroficēšanās, kas veicinās lapu koku un krūmu pameža veidošanos. Savukārt abas piedāvātās Baltezera rietumu apvedceļa trases šķērso priežu mežu masīvu. Mežos saglabājusies priežu sausieņu mežiem tipiskā un raksturīgā struktūra un sastāvs ar kokaudzes vidējo vecumu 80 līdz 100 gadi. Izklaidus mežā saglabājušies bioloģiski veci koki, visbiežāk – priedes. Meža masīva daļā, kuru izmantoja bijušās PSRS armijas vajadzībām, ir saglabājušās klajas platības, kuras apaug ar kāpu veģetāciju. Reljefa pazeminājumos ir izveidojušies mitrāku priežu mežu biotopi, kuros līdzdominē āra bērzi. Meža masīvs starp

Baltezeru, Jaunciemu un Carnikavu ir salīdzinoši mazskarts un nesafragmentēts. Vecas, lielu apjomu kritālas mežā sastopamas reti. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam pievienotajā biotopu eksperta atzinumā norādīts, ka projektējamā apvedceļa koridors šķērso meža platības, kurās izdalāmi boreālo mežu nogabali, taču piedāvātās autoceļa trases nešķērso šos biotopus. Mežaudzes ar boreālo mežu pazīmēm sastopamas nelielā platībā meža 166. un 167.kvartālā (trases 1.variānta tuvumā) un nelielā platībā 166.meža kvartālā (2.variānta tuvumā). Projektējamajam apvedceļam tuvākie boreālo mežu biotopi konstatēti Vadžu silā. Retumis visā meža masīva apsekotajā teritorijā tika konstatēta pļavas silpurene, kas iekļauta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, un gada staipeknis, kas iekļauts 2.pielikumā. Plānotie apvedceļa trases varianti nešķērso dabisku pļavu biotopus, taču posma sākumā dabas lieguma "Jaunciems" tuvumā esošajās mitrajās un mēreni mitrajās pļavās sastopamas jumstiņu gladiola, stāvlapu dzegužpirkstīte un Baltijas dzegužpirkstīte, kas iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā. Ligzdošanas sezonas laikā trašu tuvumā esošajās teritorijās sastopamas melnā dzilna un sila cīrulis, bet 1.trases variānta tuvumā kā ligzdotājs konstatēts arī pupukis, kas visi iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā. Baltezera rietumu apvedceļa trases potenciāli skartajā zonā dabas liegumam "Jaunciems" piegulošajās pļavās sastopamas vēl 6 īpaši aizsargājamo putnu sugas – grieze, pļavas tilbīte, ormanītis, mazais ormanītis un Seivi ķauķis. Dabas lieguma "Jaunciems" dabas aizsardzības plānā putnu koncentrēšanās vietā Milnas dūckā ieteikts veidot sezonālu liegumu. Savukārt pļavu kompleksa teritorija Juglas krastā ieteikta kā potenciāla dabas lieguma "Jaunciems" paplašinājuma teritorija. Bukultos ir izdalīts melnalkšņu slapjo mežu un vecupes biotopu komplekss, kas vērtējams kā potenciāli bioloģiski vērtīgi un vizuāli izteismīgi un kā norādīts ziņojumā varētu atbilst Latvijā sastopamajam Eiropas Savienības prioritārajam biotopam "melnalkšņu staignāji". Šīs teritorijas aizsardzībai Rīgas attīstības plānā tika ierosināts veidot mikroliegumu. Šo biotopu apdraud stāvošu ūdeņu hipereitrofīcēšanās gan dabisku, gan cilvēka darbības izraisītu procesu rezultātā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka tiešā veidā netiek izpostīta neviena apzinātā īpaši aizsargājamo sugu atradne vai biotops. Jaunā apvedceļa būvniecība saistīta ar netiešu iespējamo ietekmi uz iepriekš minēto biotopu hidroloģisko režīmu, tādēļ turpmākā projektēšanā jāparedz risinājumi, lai būtiski neizmainītu noteces apstākļus. Biedrības "VAK Mantojums" 2007.gadā veiktās Jaunciema – Ādaži meža masīva izpētē projektējamā apvedceļa trašu apkārtnē (vairāk kā 0,5 km attālumā) tika konstatētas vēl 3 īpaši aizsargājamo putnu sugas – meža balodis, melnā dzilna un ūpis – uzturēšanās/ligzdošanas vietas, kā arī īpaši aizsargājamās augu sugas - parastais plakanstaipeknis un peldošā ričijvācelīte. Šobrīd peldošās ričijvācelītes atradņu skaits republikā pārsniedz jau 7, bet tās visas ir ietekmētas vai mākslīgos biotopos – dīķos un grāvjos. Ziņojuma autorinorāda, ka mikrolieguma veidošana peldošās ričijvācelītes atradnei 0,69 ha platībā Jaunciema meža masīvā pie Bukultiem ir apgrūtināta, jo sugas dzīvotne ir grāvji, kuriem no pārējās grāvju sistēmas jānosaka atšķirīgs apsaimniekošanas režīms. Ziņojuma autori uzskata, ka visas konstatētās īpaši aizsargājamās sugas ir izklaidus sastopamas visā

izpētes koridora teritorijā, līdz ar to paredzētās darbības ietekme uz sugu indivīdiem atzīstama par nebūtisku, izņemot peldošās ričijvācelītes, jo apvedceļa trases tieši šķērso atradnes teritoriju. Patlaban atradne aizņem 0,69 ha lielu platību 3470 m grāvju posmā. Izbūvējot apvedceļa trases 2.variantu, iznīcināts tiks ap 300 m grāvju posma un neskarta saglabāsies ap 0,63 ha atradnes. Izbūvējot apvedceļa trases 1.variantu, iznīcināts tiks ap 140 m grāvju posma. Ziņojuma autori norāda, ka trases izbūves potenciāli iznīcinātās atradnes daļas nav būtiskas sugas aizsardzībai valsts mērogā un nodarītais kaitējums ir samērojams ar valsts nozīmes autoceļa izbūves vajadzību.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir sniegts priekšlikums trases variantam, kas vismazāk ietekmētu šo atradni. Savukārt Jaunciema meža masīvā izdalītajiem vērtīgajiem boreālo mežu biotopiem atbilstoši likumdošanā noteiktajam nosakāms mikrolieguma statuss.

Kopumā projektējamā apvedceļa izpētes zonā (līdz 1,5 km attālumā) atrodas 1, bet rekonstruējamā autoceļa posma apkārtnē 8 mikroliegumi un kopumā 9 īpaši aizsargājamo sugu atradnes. Autoceļa izbūvei plānotās teritorijas nešķērso nevienu mikroliegumu.

Lai izveidotu Baltezera rietumu apvedceļu, meža izciršana nepieciešama aptuveni 50 m platā joslā. Trases 1.varianta izveidei jāizcērt aptuveni 46,5 ha, bet 2.varianta trases gadījumā – 47,5 ha. Abi apvedceļa trases varianti virzās pa SIA “Rīgas meži” apsaimniekošanā esošām meža platībām. Valdošā suga izcērtamajās mežaudzēs ir priede un lielākā daļa izcērtamo mežaudžu ir sasniegušas ciršanas vecumu. Baltezera rietumu apvedceļš šķērsos vienoto meža masīvu, radot “barjeras” efektu. Lai samazinātu “barjeras” efektu un nodrošinātu dzīvnieku migrāciju, sadarbībā ar attiecīgajām Valsts meža dienesta mežniecībām paredzēts izveidot kopumā četras lielo un vidēji lielo dzīvnieku pārejas. Savukārt, lai novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa meža masīvos, trasi paredzēts nožogot.

Plānotā Baltezera rietumu apvedceļa trases 1.variants un rekonstruējamais autoceļa A1 posms šķērso attiecīgi Baltezera un Carnikavas kapsētām noteiktās aizsargjoslas.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini parāda, ka uz esošās autoceļa A1 klātnes atsevišķos gadījumos ir iespējams benzolam noteiktās gaisa kvalitātes robežvērtības pārsniegums. Pamatojoties uz 2030.gadam prognozēto satiksmes intensitāti un analizējot situāciju, ka Baltezera apvedceļš tiek izbūvēts, kas ievērojami atslogos satiksmes intensitāti esošā autoceļa A1 Baltezera posmā, netiek prognozētas normatīvos noteikto robežvērtību attiecībā uz gaisa kvalitāti pārsniegšana Baltezera apvedceļa posmā, bet Ādažu posmā tiek prognozēts, ka brauktuvei tieši piegulošajā zonā benzolam noteiktā robežvērtība atsevišķos gadījumos var būt tuva robežvērtībai. Slāpekļa oksīdu un citu piesārņojošo vielu normatīvos noteikto robežvērtību pārsniegumi netiek prognozēti.

Transportlīdzekļu radītā trokšņa prognozes, ņemot vērā satiksmes intensitāti 2030.gadā, modelēšanas rezultātā iegūtie dati parāda, ka Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” noteiktie vides trokšņa robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti

teritorijās ap Baltezera apvedceļu līdz pat 600 m attālumā, ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi. Savukārt esošā autoceļa A1 Ādaži – Lilastes posmā piegulošajās dzīvojamās apbūves teritorijās jau patlaban līdz pat 100 m attālumā noteiktie vides trokšņa robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijām ir pārsniegti. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti pasākumi, lai mazinātu un novērstu diskomfortu gan Baltezera rietumu apvedceļa, gan rekonstruējamā autoceļa posma ietekmes zonā esošo māju iedzīvotājiem.

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

- Baltezera rietumu apvedceļa trases sākums būs divlīmeņu ceļumezgls Jaunciema gatvē kā Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma – plānotā Brīvības ielas dubliera – turpinājums, kas pieslēgsies autoceļam A1 aptuveni tā 7,0 kilometrā;
- Baltezera rietumu apvedceļa pieslēgums Jaunciema gatvē būs atkarīgs no plānotā Brīvības ielas dubliera Jaunciema gatves šķērsojuma izvietojuma;
- Baltezera rietumu apvedceļš tiek plānots kā divbrauktuvmju četrboslu autoceļš ar šķēršprofilu 29,5 un atļauto braukšanas ātrumu 110 km/stundā, vienlaidus meža masīvos paredzot ierīkojot nožogojumu, lai novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa;
- Baltezera rietumu apvedceļa trase iekļaujas Garkalnes un Ādažu novadu teritorijas plānojumos iestrādāto ceļa koridoru robežās;
- Baltezera rietumu apvedceļa izveidei tiek piedāvāti un ziņojumā izvērtēti divi alternatīvi trašu izvietojuma varianti;
- Baltezera rietumu apvedceļa trase šķērsos meliorētu, 1.variants - plūdu riska zonā daļēji esošu teritoriju, tāpēc katram konkrētam meliorācijas grāvju šķērsojumam paredzēts izbūvēt atbilstoša diametra caurtekas, atjaunot skartās meliorācijas sistēmas un ierīkot jaunus grāvjus, lai novērstu beznoteces teritoriju izveidošanos, kā arī veikt pasākumus, lai nepieļautu trases pārplūšanu;
- plānotā Baltezera rietumu apvedceļa trases apkārtnē atrodas vairākas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas un biotopi, taču trase tieši tos neskar;
- Baltezera rietumu apvedceļa trase sākumposmā Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā virzās netālu no dabas lieguma “Jaunciems” teritorijas un šķērsos dabas lieguma paplašināšanai ierosināto teritoriju, taču tiešā veidā neizpostot nevienu īpaši aizsargājamo sugu atradni vai biotopu;
- Baltezera rietumu apvedceļa izveidei nepieciešama meža izciršana - trases 1.varianta izveidei jāizcērt aptuveni 46,5 ha, bet 2.varianta trases gadījumā – 47,5 ha, tādējādi tiks sadalīts vienlaidus meža masīvs, atšķēlot nelielu tā daļu;
- ir apzinātas Baltezera rietumu apvedceļa trases apkārtnē esošās dabas vērtības un iespējamā ietekme uz tām - plānotā Baltezera rietumu apvedceļa tuvumā konstatētas vairākas īpaši aizsargājamās augu, putnu un bezmugurkaulnieku sugas, kas izklaidus sastopamas visā izpētes teritorijā, kas vairāk kā divdesmit reizes pārsniedz pašai trasei nepieciešamo platību, līdz ar to netiek prognozēta būtiska negatīva ietekme uz šo sugu indivīdiem;

- gan Baltezera rietumu apvedceļa sākumposma projektēšanā, gan it sevišķi Brīvības ielas dubliera pieslēguma izveides projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš hidroloģisko apstākļu izmaiņu maksimālai ierobežošanai, lai saglabātu hidroloģisko režīmu dabas lieguma “Jaunciems” teritorijā;
- Baltezera rietumu apvedceļa posmā, kura tuvumā tika konstatētas īpaši aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas, paredzēts ierīkot skaņu izolējošo barjeru;
- plānotā apvedceļa trase tieši šķērso nelielu daļu no 0,69 ha lielas 3470 m grāvju posmā esošas peldošās ričijvācelītes atradnes teritorijas; būvniecības rezultātā iespējama līdz 0,06 ha lielas 300 m grāvju posmā atradnes iznīcināšana, taču potenciāli iznīcinātās atradnes daļa nav tik būtiska sugas aizsardzībai valsts mērogā un nodarītais kaitējums ir samērojams ar valsts nozīmes autoceļa izbūves vajadzību;
- Baltezera rietumu apvedceļa izveide radīs “barjeras” efektu apkārtņē esošo sugu migrācijai, tāpēc tās samazināšanai plānotā apvedceļa trases 3. līdz 4.kilometrā paredzēta lielo zīdītāju pārejas ierīkošana, trases 2. un 6.kilometrā – vidēji lielo dzīvnieku, bet mazo dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai paredzēts ierīkot atbilstoša izmēra caurtekas;
- kopumā abi piedāvātie apvedceļa varianti ietekmes uz vidi aspektā (iespējamā ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem; gaisa kvalitāte u.c. faktori) ir salīdzinoši līdzīgi, katram no variantiem ir gan zināmas priekšrocības, gan trūkumi, taču atšķirības galvenokārt ir saistītas ar sociāli – ekonomiskajiem un inženiertehniskajiem, nevis vides aizsardzības aspektiem, proti:
 - 1.varianta priekšrocības un trūkumi – trase par 200 m īsāka un mazāk tiek fragmentēts meža masīvs, kā arī neliels satiksmes dalībnieku ceļā patērētā laika ieguvums un nedaudz mazāki kopējie izmeši gaisā no autotransporta un ceļu satiksmes negadījumu risks, bet lielāka atsavināmo zemju platība, trase izvietota tuvāk Baltezera piekrastei un Baltezera dzīvojamai teritorijai, šķērso potenciāli applūstošo teritoriju un šķērso lielāku platību, kurā būs nepieciešama grunts nomaiņa.
 - 2.varianta priekšrocības un trūkumi – izvietota tālāk no Baltezerā esošajām dabas vērtībām un mazāki trokšņa traucējumi Baltezera dzīvojamajā teritorijā; trase par 200 m garāka, taču apiet privātīpašumus; blīvāks meliorācijas sistēmu tīkls, taču neskar plūdu riska teritoriju;
- plānotā apvedceļa 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, ievērojot un maksimāli saglabājot hidroloģiskos apstākļus apvedceļa sākumposmā. Apvedceļa izveides rezultātā netiek iznīcināti Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamie biotopi un trase tieši neskar īpaši aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas; noslēguma ziņojumā ir paredzēti pasākumi apsekoto teritoriju dabas vērtību aizsardzībai, kas detalizējami turpmākā projektēšanā, līdz ar to ir iespējams nodrošināt nepieciešamo aizsardzības režīmu īpaši aizsargājamām dabas vērtībām trases apkārtņē;
- Baltezera rietumu apvedceļa trases 1.variants šķērso Baltezeru kapsētai noteikto aizsargjoslu, tai pat laikā jāatzīmē, ka esošais ceļš caur Baltezeru virzās gandrīz tieši gar kapsētas teritoriju;

- Baltezera rietumu apvedceļa trases izveidei zemju atpirkšana nepieciešama aptuveni 50 m joslā. Kopumā 1.varianta izveidei jāatsvina 131 ha, bet 2.varianta trases izveidei – 132 ha privātīpašumā esošu zemju platības, taču 2.trases variants skar mazāku īpašumu skaitu;
- Baltezera rietumu apvedceļa krustojuma zonā ar autoceļu A1 nepieciešama saimniecības “Silmači” esošo ēku nojaukšana;
- esošā autoceļa A1 rekonstrukcija paredzēta posmā no Baltezera rietumu apvedceļa pieslēguma autoceļam A1 līdz aptuveni 21,3.kilometram - Saulkrastu apvedceļa sākumam. Tās rezultātā neradīsies jauns satiksmes koridors un jauna nozīmīga satiksmes plūsma;
- rekonstrukcijas rezultātā paredzēts izveidot ātrsatiksmes četrjoslu autoceļu NP29,5 ar atļauto braukšanas ātrumu 110 km/stundā, nepieciešamajās vietās izveidojot paralēlu ceļu vietējai satiksmei;
- autoceļa A1 rekonstrukcija un plānotā autoceļa paplašināšana ir iespējama tikai uz piegulošo, patlaban jau apsaimniekoto, teritoriju rēķina. Potenciālā plūdu riska zona skar autoceļu A1 posmā no Mazā Baltezera līdz Gaujas tiltam, tādēļ šie apstākļi jāņem vērā turpmākajā projektēšanā;
- rekonstruējamā autoceļa A1 posmā tiek plānots atpirkt zemes vidēji 10 līdz 17 m platā joslā;
- rekonstruējamā autoceļa A1 posma 18. līdz 19.kilometrā paredzēta lielo zīdītāju pārejas ierīkošana, 16.kilometrā – vidēji lielo dzīvnieku pārejas ierīkošana, kā arī ceļa iežogošana meža masīvā, līdz ar to prognozējama daļēja antropogēnās slodzes samazināšanās šajās ceļam piegulošajās teritorijās;
- tiek plānots izbūvēt jaunu tiltu pār Gauju un divus jaunus tiltus pār Lilastes upi, kā arī atbilstošu caurteku izbūve meliorācijas grāvju, strautu un citu ūdensteču šķērsojumu vietās;
- ir apzinātas rekonstruējamā autoceļa A1 posma apkārtnē esošās dabas vērtības un iespējamā ietekme uz tām. Rekonstruējamā autoceļa A1 posma apkārtnē atrodas vairākas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas, no kurām viena – dabas parks “Piejūra” – piekļaujas autoceļa trasei posmam no tā 18,2. līdz 18,8.kilometram;
- netiek prognozēts, ka projekta realizācijas rezultātā varētu tikt tieši ietekmētas Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskās funkcijas, integritāte un to izveides mērķi;
- rekonstruējamais autoceļa A1 posms šķērso Carnikavas kapsētai noteikto aizsargjoslu;
- bez papildus pasākumu veikšanas gar Baltezera rietumu apvedceļu līdz pat 600 m attālumā tiek prognozēti, bet rekonstruējamā autoceļa A1 posmam piegulošajās dzīvojamās apbūves teritorijās jau patlaban ir pārsniegti normatīvos noteiktie trokšņa līmeņa robežlielumi, līdz ar to, lai mazinātu un novērstu trokšņa diskomfortu, rekonstruējamā autoceļa A1 posma apdzīvotu vietu (Ādaži, Medzābaki, Sigulī) tuvumā paredzēts izveidot prettrokšņa barjeras, bet Baltezera rietumu apvedceļa apdzīvotu vietu un viensētu tuvumā izveidot prettrokšņa barjeras vai veikt citus skaņas izolācijas pasākumus - dabīgo dzīvzogu ierīkošana, ēku logu un durvju nomaīņa ar troksni izolējošām konstrukcijām un materiāliem (stikla paketes, stikla lamināti ar iestrādātu atbilstoša biezuma akustisko izolācijas slāni);

- pamatojoties uz 2030.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības Baltezera rietumu apvedceļam netiks pārsniegtas, bet autoceļa A1 Ādažu posmā brauktuvei tieši piegulošajā zonā benzolam noteiktā robežvērtība atsevišķos gadījumos var būt tuva robežvērtībai;
- rekonstruējamajā autoceļa A1 posmā paredzēts elektropārvades gaisvadu līnijas aizstāt ar pazemes kabeļiem, bet elektrolīnijas, kuras šķērsos Baltezera rietumu apvedceļš, paredzēts pārvietot, saskaņojot šos darbus ar a/s “Latvenergo” atbildīgajām institūcijām;
- nav konstatēta neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, kas nepieļautu projekta realizāciju, ievērojot šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus;
- realizējot projektu, tiks uzbūvēts Eiropas standartiem atbilstošs autoceļš, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, atslēdzot esošo transporta plūsmu Baltezera posmā;
- Baltezera rietumu apvedceļa sākumposma izveide un projekta realizācijas termiņi optimāli saistāmi ar Brīvības ielas dubliera projekta risinājumiem un izbūves termiņiem, lai neradītu satiksmes sastrēgumus.

4. Izvērtētā dokumentācija

- VAS “Latvijas Valsts Ceļi” 2006.gada 28.februāra iesniegums Nr.2.1/659 par Baltezera rietumu apvedceļa būvniecību un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukciju – 9 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 7.marta lēmums Nr.135 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu Baltezera rietumu apvedceļa būvniecībai un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijai – 2 lapas.
- VAS “Latvijas Valsts Ceļi” 2007.gada 15.jūnija pieteikums ietekmes novērtējuma Programmas sagatavošanai (vēstule Nr.2.1/2076) – 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2007.gada 4.jūnijā Garkalnes novada domē protokols – 3 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2007.gada 4.jūnijā Ādažu novada domē protokols – 6 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2007.gada 5.jūnijā Carnikavas novada domē protokols – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2007.gada 6.jūnijā Saulkrastu pilsētas domē protokols – 3 lapas.
- 2007.gada 4.jūnija vēstule par atbalstu apvedceļa 2.variantam, kuru parakstījuši 7 Garkalnes novada iedzīvotāji – 1 lapa.
- V.Kohas 2007.gada 7.jūnija vēstule, kurā izteikts viedoklis saistībā ar paredzēto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes organizēšanu – 1 lapa.
- 2007.gada 11.jūlija Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Baltezera rietumu apvedceļa būvniecībai un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijai – 6 lapas.

- Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, 1 sējums, 139 lapas.
- Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pielikumi, 1 sējums, 93 lapas.
- Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums, 1 sējums, 10 lapas.
- Ādažu novada domes 2008.gada 3.janvāra atsauksme par sagatavoto darba ziņojumu un viedoklis saistībā ar plānoto darbību – 2 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 4.janvāra atsauksme (vēstule Nr.5-10/51) par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Eksperta atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 6 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 3.janvārī Saulkrastu pilsētas domē protokols – 5 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 3.janvārī Carnikavas novada domē protokols – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 4.janvārī Garkalnes novada domē protokols – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 4.janvārī Ādažu novada domē protokols – 5 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2008.gada 21.janvāra priekšlikumi (vēstule Nr.1-DA-08-404-nd) darba ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapas.
- Rīgas domes Vides departamenta 2008.gada 13.februāra vēstule Nr.3.1-6/DV-08-150-nd – 1 lapa.
- Biedrības “VAK Mantojums” atsauksme par izvērtējamo ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu – 2 lapas.
- P. Sprinģa 2008.gada 25.janvāra iesniegums – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 31.janvāra Atzinums par Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 8 lapas;
- Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums, 1 sējums, 175 lapas.
- Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pielikumi, 1 sējums, 132 lapas.

- Eksperta atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 2 lapas.
- P. Sprinģa 2008.gada 2.jūnija iesniegums – 2 lapas.
- Garkalnes novada domes 2008.gada 8.jūlija atsauksme Nr.E-02-02/3 par noslēguma ziņojumu.

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

Informatīvie materiāli par Baltezera rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukciju bija pieejami: SIA “Projekts 3”, Ūdens ielā 12, Rīgā; Saulkrastu pilsētas būvvaldē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos; Rīgas rajona padomē, Lāčplēša ielā 24, Rīgā; Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā, Brīvības gatvē 266, Rīgā; Garkalnes novada būvvaldē Brīvības gatvē 455, Rīgā; Carnikavas novada būvvaldē, Stacijas ielā 5, Carnikavā; Ādažu novada domē un būvvaldē Gaujas ielā 16, Ādažos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriedē klātienē notika 2007.gada 4.jūnijā Garkalnes novada domē un Ādažu novada domē, 2007.gada 5.jūnijā Carnikavas Tautas namā “Ozolaine” Jūras ielā 1a, Carnikavā un 2007.gada 6.jūnijā Saulkrastu pilsētas domē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Garkalnes novada domē piedalījās 10 interesenti. Garkalnes novada teritoriju plānotāja un SIA “Projekts 3” pārstāvis interesentiem sniedza informāciju par plānoto darbību un uzklusēja sanāksmes dalībnieku viedokļus un ierosinājumus. Sanāksmes dalībnieki interesējās par ceļa projektēšanas iespējamajiem termiņiem, puda neizpratni par projektēšanas darbu ilgumu un jautāja par uzbaušanas iespējām uz jaunā ceļa no apkārtējiem zemes īpašumiem.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ādažu novada domē piedalījās 24 interesenti. Ādažu novada domes priekšsēdētājs iepazīstināja klātesošos ar projekta vēsturi un puda viedokli, ka ceļš Saulkrastu virzienā jāattīsta rezervētajās teritorijās, kā arī uzskatīja, ka jāattīsta Baltezera apvedceļa būvniecības iecere. SIA “Projekts 3” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar projekta ieceri kopumā un uzklusēja sanāksmes dalībnieku viedokļus un ierosinājumus. Ādažu novada teritoriju plānotājs aizrādīja, ka projektā nav ievērtēti pašvaldības iesniegtie priekšlikumi un prasības, kā arī vēlējas uzzināt par prognozēto trokšņa līmeni ceļa zonā. Sanāksmes dalībnieki interesējas par autoceļa ietekmi uz piegulošajiem zemes īpašumiem un iespējamo apbūvi mežā iepretim Baltezeram. Kāds sanāksmes dalībnieks puda viedokli, ka iedzīvotājiem šajā zonā vairāk nepieciešami kanalizācijas tīkli, gāzes vads un līdzīgas komunikācijas, nevis ceļš.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Carnikavas Tautas namā “Ozolaine” piedalījās 4 interesenti. Carnikavas novada domes izpilddirektors izteica pašvaldības atbalstu paredzētajai darbībai un interesējās par projekta realizācijas termiņiem, jo piegulošās

zemes ir rezervētas autoceļa vajadzībām un līdz ar to uz nenoteiktu laiku saglabājas ierobežojumi zemes lietojumam, kā arī norādīja, ka autoceļa tuvumā ir dabas parka teritorija.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Saulkrastu pilsētas domē piedalījās tikai ieinteresēto institūciju 4 pārstāvji. Saulkrastu novada domes būvvaldes pārstāve izteica atbalstu paredzētajai darbībai.

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

- septiņu Garkalnes novada iedzīvotāju parakstītu vēstuli, kurā izteikts atbalsts Baltezers apvedceļa 2.variantam;
- V.Kohas vēstuli, kurā norādīts, ka paredzētā darbība būtiski skar viņai piederošu zemes īpašumu, taču uzaicinājums uz sākotnējo sabiedrisko sanākumi neesot saņemts. V.Koha pauž atbalstu apvedceļa 1.variantam.

Pamatojoties uz VAS “Latvijas Valsts Ceļi” pieteikumu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2007.gada 11.jūlijā izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Baltezers rietumu apvedceļa būvniecībai un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijai, pievienojot tai arī V.Kohas vēstuli.

Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA “Firma L4” sadarbībā ar SIA “Projekts 3” un 2007.gada 3.decembrī to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums par paredzēto darbību sabiedrībai bija pieejams: SIA “Projekts 3”, Ūdens ielā 12, Rīgā; Saulkrastu pilsētas būvvaldē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos; Rīgas rajona padomē, Lāčplēša ielā 24, Rīgā; Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas izpilddirekcijā, Brīvības gatvē 266, Rīgā; Garkalnes novada būvvaldē, Brīvības gatvē 455, Rīgā; Carnikavas novada būvvaldē, Stacijas ielā 5, Carnikavā; Ādažu novada domē un būvvaldē, Gaujas ielā 16, Ādažos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2008.gada 3.janvārī Carnikavas Tautas namā “Ozolaine”, Jūras ielā 1a, Carnikavā un Saulkrastu pilsētas domē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos un 2008.gada 4.janvārī Garkalnes novada domē, Brīvības gatvē 455, Rīgā un Ādažu novada domē, Gaujas ielā 16, Ādažos.

Carnikavā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 8 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās par prognozēto satiksmes intensitāti rekonstruējamajā autoceļa posmā, projekta realizācijas termiņiem un ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pieejamību sabiedrībai, kā arī vēlējās uzzināt, kādi faktori ņemti vērā, nosakot ziņojumā iekļauto benzola izkliedi. Kāds sanāksmes dalībnieks informēja, ka Gaujas posmā, kur to šķērso autoceļš, notiekot strauja smilšu akumulēšanās, un ieteica tās izmantot autoceļa būvniecībā.

Saulkrastos likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 8 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir veikti konkrēti pētījumi, vai otru brauktuvi Lilastē nevar izvietot tuvāk dzelzceļam, un interesējās par plānotajām dzīvnieku pārejām un tuneļiem, norādot uz konkrētām vietām, kur jau tagad bieži novērota dzīvnieku pārvietošanās pāri autoceļam. Tika norādīts, ka Saulkrastu iedzīvotāji esot neapmierināti ar jau izbūvētajām prettrokšņa barjerām, jo tās nepildot savu funkciju.

Iedzīvotāji uzskata, ka barjeras vairākās vietās, arī Saulkrastu apvedceļa sākumposmā, nepareizi izbūvētas attiecībā pret autoceļu, un vēlējas, lai ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā būtu norādīts optimālais prettrokšņa barjeru izvietojums, kā arī tas, no kāda materiāla tām jābūt izgatavotām. Sanāksmes dalībnieki uzskatīja, ka, lai nodrošinātu pludmales sasniedzamību, gājēju tunelis jāizbūvē arī pie dārzkopības sabiedrības "Lilaste". Sanāksmes dalībnieki interesējās par projekta tālāko virzību, kā arī vēlējas uzzināt, vai tiek plānota veloceļa izbūve.

Garkalnē likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 12 interesenti. Garkalnes novada domes teritorijas plānotāja informēja sanāksmes dalībniekus par to, ka Bukultu ciema iedzīvotāji protestē pret to, ka apvedceļa būvniecība skar privātās zemes. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai Baltezera rietumu apvedceļa trasi nevar atvirzīt tālāk no Bukultiem, jautāja, cik platai jābūt meža joslai, lai tā kalpotu par prettrokšņa barjeru, un norādīja, ka prettrokšņa sienas un aizsargstādījumi jāveido plānotā autoceļa nodalījuma joslā, nevis privātīpašumos, kā arī pauda neapmierinātību attiecībā uz konkrēto zemes gabalu izmantošanas iespējām saistībā ar autoceļa izbūvi.

Ādažos likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 26 interesenti. Sanāksmes dalībnieki norādīja par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļauto nepareizo informāciju, jo Juglas slūžas jau gadu esot demontētas, savukārt iecere nojaukt māju "Silmači" neesot saskaņota ar mājas saimnieku. Māju "Silmači" saimnieks informēja, ka jau aptuveni 10 gadus viņš neko nedrīkstot savā īpašumā darīt, un vēlējas uzzināt, kad varētu atrisināties jautājums par mājas nojaukšanu. Savukārt īpašuma "Dreimaņi" saimnieks informēja, ka viņa īpašums tiks sadalīts, un vēlējas uzzināt, kā tiks nodrošināta viņa īpašuma sasniedzamība abpus ceļam. Ādažu novada domes pārstāvis pauda viedokli, ka Baltezera rietumu apvedceļa trases 1.variants ir nepieņemams, jo virzās tuvu dzīvojamai zonai, norādīja, ka nav ņemti vērā Ādažu novada domes ierosinājumi, un neveismīgi esot izvēlēts pieslēgums autoceļam A1, kā arī norādīja, ka jau daudzus gadus autoceļa posms Ādažos nepārtraukti tiek pārbūvēts un uzlabots un arī šī projekta ietvaros atkal paredzēta tā pārbūve. Tā kā 4 joslu autoceļš tiek plānots tikai līdz Lilastei, kur tālāk tas atkal pāriet uz 2.joslām, Ādažu novada domes pārstāvis kopumā projektu uzskata par neveiksmīgu un informēja, ka Ādažu novada dome atbalsta Baltezera rietumu apvedceļa trases 2.variantu, bet atturas atbalstīt autoceļa A1 rekonstrukciju.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- Ādažu novada domes atsauksmi par sagatavoto darba ziņojumu, kurā norādīts, ka ziņojumā sniegta vispusīga informācija par paredzēto darbību, vienlaikus paužot viedokli, ka ar autoceļu būvniecību saistītās institūcijas nepietiekami ieklausās pašvaldību viedokļos un nepietiekami strādā ilgtermiņa plānošanas režīmā, minot konkrētus faktus par veiktajiem autoceļa A1 remontiem Ādažu posmā. Vēstulē arī norādīts, ka uz nenoteiktu laiku ar Latvijas Republikas Satversmes tiesa spriedumu ir apturēta jebkāda veida būvniecība Lielā Baltezera visās teritorijās ar applūšanas varbūtību vismaz reizi simts gados, līdz ar to Ādažu novada dome savas teritorijas robežās atturas atbalstīt autoceļa A1 rekonstrukcijas priekšlikumu, bet atbalsta Baltezera apvedceļa 2.variantu;
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi par sagatavoto darba ziņojumu, kurā norādīts, ka Baltezera apvedceļa būvniecībai rekomendējams 2.variants, jo apvedceļa 1.variants šķērso applūstošas teritorijas;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta priekšlikumus darba ziņojuma pilnveidošanai, noslēguma ziņojumā sniedzot informāciju par Baltezera rietumu apvedceļa posmu, kas izvietots Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā un analizējot Baltezera rietumu apvedceļa trases izvietojumu no Jaunciema gatves līdz Rīgas pilsētas robežai saistībā ar iespējamo Brīvības ielas dubliera pieslēgumu Jaunciema gatvē;
- biedrības “VAK Mantojums” atsauksmi par izvērtējamo ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un informāciju par 2007.gadā veiktajiem pētījumiem Jaunciema – Ādažu meža masīvā, kuru rezultātā tika konstatēta viena no lielākajām peldošās ričijvācelītas atradnēm Latvijā plānotā Baltezera rietumu apvedceļa trases 2.varianta tuvumā. Biedrības “VAK Mantojums” rekomendē Baltezera apvedceļa būvniecībai trases 1.variantu, novirzot trasi pēc iespējas tuvāk Lielajam Baltezeram;
- P. Sprinģa iesniegumu, kurā norādīts, ka abi Baltezera apvedceļa būvniecības iespējamie varianti pārdalīs viņam piederošo nekustamo īpašumu, bet paredzētie transporta tuneļi izvietoti tālu no īpašuma, līdz ar to tiek pieprasīts nodrošināt viņa īpašuma sasniedzamību. Iesniegumā norādīts, ka patlaban P. Sprinģa īpašums, kuru skar apvedceļa būvniecība, nav apbūvēts, taču, realizējot projektu, arī viņa īpašuma robežās jānodrošina normatīvo aktu prasību izpilde attiecībā uz trokšņa un vibrācijas līmeņiem. P. Sprinģis iesniegumā analizē ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā piedāvātos prettrokšņa pasākumus un pauž bažas par iedzīvotāju dzīves kvalitāti šī autoceļa tuvumā, kā arī interesējas par iespējamajām kompensācijām.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertu, ņemot vērā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta ierosinājumus, Ādažu novada domes viedokli, biedrības “VAK Mantojums” sniegto informāciju, P. Sprinģa iesniegumu un ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2008.gada 31.janvārī izsniedza Atzinumu par Baltezera rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot

tam arī visu saņemto atsauksmju un iesnieguma kopijas. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslīguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Nēmot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, eksperta, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2008.gada 26.maijā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojums. Noslīguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: SIA “Projekts 3”, Ūdens ielā 12, Rīgā; Saulkrastu pilsētas būvvaldē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos; Rīgas rajona padomē, Lāčplēša ielā 24, Rīgā; Garkalnes novada būvvaldē, Brīvības gatvē 455, Rīgā; Carnikavas novada būvvaldē, Stacijas ielā 5, Carnikavā; Ādažu novada domē un būvvaldē, Gaujas ielā 16, Ādažos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī interneta mājas lapās www.lad.lv un www.vidm.gov.lv/ivnvb.

Noslīguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- P. Sprinģa iesniegumu, kurā tiek jautāts par prettrokšņa ekrānu priekšrocībām un neērtībām, tehniskajiem rādītājiem, izbūves iespējām viņa īpašuma tuvumā un šo pasākumu finansējuma avotu. P. Sprinģis interesējas, vai prettrokšņa ekrāns var tikt aizstāts ar tādiem pasākumiem, kā ēku logu un durvju nomaīņa ar troksni izolējošām konstrukcijām un materiāliem, kā arī atkārtoti jautā par zemju atpirkšanu un kompensācijām;
- Garkalnes novada domes atsauksmi, kurā izteikts atbalsts Baltezers apvedceļa būvniecības 2.variantam, jo tas ir attālināts no apdzīvotām vietām un Lielā Baltezers.

Baltezers rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas tika organizētas un noritēja saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Pašvaldību attieksme pret paredzēto darbību kopumā ir atbalstoša, bet Bukultu ciema iedzīvotāji protestē pret to, ka apvedceļa būvniecība skar privātās zemes. Savukārt biedrības “VAK Mantojums” rekomendē Baltezers apvedceļa būvniecībai trases 1.variantu, jo trases 2.varianta tuvumā ir konstatēta viena no lielākajām peldošās ričijvācelītas atradnēm Latvijā. Savukārt Ādažu novada dome, Garkalnes novada dome un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvalde rekomendē būvniecībai trases 2.variantu. Jāatzīmē, ka P. Sprinģi interesējošie jautājumi par plānotajiem prettrokšņa pasākumiem un apvedceļa vajadzībām atsavināmajām zemēm ir atspoguļoti ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, taču detalizēti šie un citi jautājumi tiks risināti tehniskā projekta izstrādes stadijā.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

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

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi Baltezera rietumu apvedceļa būvniecībai un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijai:

- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar atbilstošajām pašvaldībām jānodrošina akceptētās Baltezera rietumu apvedceļa trases un rekonstruējamā valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste un to ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plāņos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslas robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 “Meža zemes transformācijas noteikumi” noteiktajam.
- Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši 2004.gada 20.jūlija noteikumu Nr.619 “Kārtība, kādā lauksaimniecībā izmantojamo zemi transformē par lauksaimniecībā neizmantojamu zemi un izsniedz zemes transformācijas atļaujas” prasībām.
- Rekonstruējamajā autoceļa A1 posmā, kas pieguļ dabas parkam “Piejūra”, ceļa paplašināšana iespējama, maksimāli neskarot dabas parka teritoriju – paplašināšanu veicot ceļa nodalījuma joslā un dabas parkam pretējā pusē.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš jaunā Baltezera rietumu apvedceļa integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo brauktuvi un pieslēgumu risinājumu optimizācijai, izvērtējot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Jāizstrādā zemju konsolidācijas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība.
- Baltezera rietumu apvedceļa posmā, kur tiek šķērsots Jaunciema meža masīvs, sadarbībā ar Valsts meža dienestu atbilstoši Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteiktajam jāizvērtē mikroliegumu noteikšanas nepieciešamība meža masīvā izdalītajiem vērtīgajiem biotopiem ar boreālo mežu pazīmēm trases apkārtnē.

- Baltezera rietumu apvedceļa trase, tās šķērsojumi un infrastruktūras objekti jāprojektē un jāizbūvē tā, lai neskartu potenciālo mikroliegumu robežas.
- Ja tiek izvēlēts Baltezera rietumu apvedceļa trases 2.variants, turpmākajā projektēšanā jāizvērtē biedrības “VAK Mantojums” ierosinājums Baltezera rietumu apvedceļa trases 2.variantu posmā no 4 līdz 5 km nedaudz novirzīt, lai iespējami maz skartu peldošās ričijvācelītes atradni, kā arī jādetalizē un jānodrošina pasākumi konstatēto īpaši aizsargājamo sugu aizsardzībai apvedceļa trases būvniecības laikā.
- Atbilstoši ietekmes uz vidi ziņojumā paredzētajam, Baltezera rietumu apvedceļa posmos, kura tuvumā tika konstatētas īpaši aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas, ierīkot skaņu izolējošo barjeru vai nodrošināt citus atbilstošus troksni samazinošus pasākumus.
- “Barjeras” efekta samazināšanai, iespējamās vietas un tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai jāsaskaņo attiecīgajās Valsts meža dienesta mežniecībās. Vienlaidus meža masīvus, kurus šķērso trase, jāparedz nožogojums, lai novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa. Savukārt nelielo dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, autoceļa trases, tās pievedceļu un jaunbūvējamo vietējās nozīmes ceļu ūdensteču šķērsojumos paredzamas un izveidojamas atbilstošas caurtekas.
- Gaujas un Lilastes upju šķērsojumu konstruktīvajam risinājumam jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Veicot būvdarbus un upju šķērsošanas konstruktīvajā risinājumā iespējami jāsaglabā upju dabīgā ieleja, būvdarbu laikā maksimāli jāizvairās no ūdensteču piesārņojuma ar naftas produktiem un suspendētajām vielām.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejnecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.188 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība” prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāsaskaņo Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Plānotie būvdarbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu un noteces apstākļus autoceļa aizsargjoslā, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā, slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpuvotu teritoriju izveidošanos, vienlaikus nav pieļaujamas ūdens režīma

izmaiņas apvedceļam piegulošajās teritorijās, īpašu uzmanību pievēršot hidroloģiskā režīma saglabāšanai dabas lieguma “Jaunciems” tuvumā.

- Ņemot vērā, ka autoceļa trases atsevišķos posmos var šķērsot potenciāli applūstošās teritorijas, un to, ka plānots samazināt esošo pieslēgumu skaitu rekonstruējamajā autoceļa posmā, projektēšanas un būvniecības laikā jānodrošina inženiertehniskie risinājumi, tai skaitā, ceļa klātnes veidošana, caurteku un aizvaru ierīkošana, lai nodrošinātu autoceļa funkcionēšanu arī plūdu gadījumos.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajai apvedceļa trasei un rekonstruējamā autoceļa A1 posmam jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās teritorijas un viensētas, jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” noteiktos vides trokšņa robežlielumus.
- Izvēloties pasākumus trokšņa izplatības ierobežošanai, jāņem vērā meža troksni izolējošās funkcijas, to saglabājamais nogabalus un iespējamo ciršanas vecumu, nepieciešamības gadījumā paredzot papildus ierobežojumus vai pasākumus trokšņa ietekmes samazināšanai.
- Ņemot vērā, ka autoceļa A1 Ādažu posmā brauktuvei tieši piegulošajā zonā benzolam noteiktā robežvērtība atsevišķos gadījumos var būt tuva robežvērtībai, turpmākā projektēšanā jādetalizē pasākumi gaisa piesārņojuma normatīvo aktu prasību ievērošanai, tai skaitā, līdzsvarojot prettrokšņa pasākumu un trases “vēdināšanas” iespēju nodrošināšanu.
- Nepieciešamie būvmateriālu nokraušanas laukumi un tehnika jāizvieto ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kā arī infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī vēlams neizvietot šos laukumus ceļa posmā, kas šķērso Jaunciema meža masīvu.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam apvedceļa un rekonstruējamā autoceļa A1 posma trases variantam, kā arī vēlams Lauku atbalsta dienesta attiecīgajā reģionālajā lauksaimniecības pārvaldē un Valsts meža dienestā saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa trase šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums

Ņemot vērā noslēguma ziņojuma izvērtējuma rezultātus, visu iepriekš minēto informāciju un likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot un salīdzinot piedāvātās Baltezersa rietumu apvedceļa izveides alternatīvas, uzskata, ka jebkurā no abiem piedāvātajiem variantiem tiktu izveidots autoceļš iepriekš neskartā meža teritorijā. Vienlaikus jāņem vērā, ka Baltezersa rietumu apvedceļš ievērojami atslogos esošā autoceļa A1 posmu Baltezerā, kā arī Baltezersa rietumu apvedceļa un plānotā Brīvības ielas dublieris jāizbūvē pirms vai vienlaikus ar Baltezersa rietumu apvedceļu, lai samazinātu satiksmes sastrēgumu iespējamību.

No vides aizsardzības viedokļa abi izskatītie Baltezersa rietumu apvedceļa izvietojuma varianti vairākos aspektos ir ļoti līdzīgi, lai gan nelielas priekšrocības bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā ir 1.variantam un tas arī mazāk fragmentē vienotu meža masīvu, taču no sociālās vides aizsardzības viedokļa, kā arī ņemot vērā iespējamo plūdu risku un ieinteresēto pašvaldību vērtējumu - piemērotāks ir 2.variants. Tā kā, ievērojot izvirzītos nosacījumus, ir iespējams nodrošināt spēkā esošo normatīvo aktu prasības, realizējot Baltezersa rietumu apvedceļa jebkuru no abiem variantiem, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt Baltezersa rietumu apvedceļa būvniecības un valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste rekonstrukcijas projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem.

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

Biroja direktora p.i.

A. Lukšēvics

2008.gada 16.jūlijā.