



ES TEN-T PROGRAMMA

**AUTOMAĢISTRĀLES
NO AUTOCEĻA A2 IEVADA RĪGAS PILSĒTĀ
LĪDZ VAIROGA IELAI
(BRĪVĪBAS IELAS DUBLIERA)
BŪVNICĪBAS
IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS**

DARBA ZIŅOJUMS

KOPSAVILKUMS

Rīga, 2007.

Ievads

Vienas no aktuālākajām Rīgas vides problēmām ir satiksmes radītais atmosfēras un trokšņa piesārņojums, īpaši pilsētas centrā un maģistrālo ielu, tostarp Brīvības ielas, apkārtnē. Pilsētā regulāri veidojas satiksmes sastrēgumi, kas savukārt rada iedzīvotāju neapmierinātību, ekonomiskos un sociālos zaudējumus, un gaisa kvalitātes pasliktināšanos. Rīgā nav izveidota maģistrālo ielu sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām, kas nešķērsotu pilsētas centru un dzīvojamos rajonus. Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports apgrūtina braukšanas apstākļus un rada papildus sastrēgumus ielās. Rīgas transporta sistēma kopumā pašlaik nenodrošina pieaugošo pieprasījumu pēc transporta infrastruktūras pakalpojumiem un neatbilst mūsdienu Eiropas valsts galvaspilsētas vajadzībām. It īpaši tas attiecas uz pilsētas maģistrāļu posmiem pirms tiltiem pāri Daugavai, pie satiksmes pārvadiem pāri dzelzceļam ap centrālo pilsētas daļu, uz Rīgas ostu, kā arī automaģistrāļu ievados pilsētā nedēļas nogalē.

Rīgas attīstības dokumenti (Rīgas attīstības plāns 2006. – 2018.g.) paredz pilnveidot esošo satiksmes sistēmu un organizāciju pilsētā, tanī skaitā, izbūvējot jaunas automaģistrāles un tiltus (Dienvidu tiltu un Ziemeļu tiltu vai tuneli) un novirzīt tranzītā šķērsojošo automašīnu plūsmu no Rīgas vēsturiskā centra, tā rezultātā mazinot transporta sastrēgumus pilsētas centrālajā daļā, kā arī iebraucot un izbraucot no pilsētas.

Sagatavojot Rīgas attīstības plānu 2006. – 2018. gadam ir veikta esošās transporta sistēmas izvērtēšana un izstrādāta Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija, kuras pamatā ir **divu loku sistēma** ar radiāliem ievadiem no ārpuspilsētas ceļiem. Plānots, ka **Lielo loku** veidos Austrumu maģistrāle, Ziemeļu un Dienvidu šķērsojumi pārejas pāri Daugavai un Rietumu maģistrāle). Lai ieviestu plānoto transporta sistēmu, 2005. gada decembrī Rīgas pašvaldība ES TEN-T programmas atbalstītā projekta „Rīgas pilsētas un Rīgas ostas integrēšana TEN-T tīklā” ietvaros ir uzsākusi Rīgas Ziemeļu koridora teritorijas attīstību. Plānotā automaģistrāle ir sadalīta četros posmos. Šā ziņojuma objekts ir Rīgas Ziemeļu koridora pirmais posms, saukts arī par Brīvības ielas dublieri, no autoceļa A2 ievada Rīgā (Vidzemes šoseja Bergu apkārtnē) līdz Vairoga ielai (pie Gaujas ielas).

Plānots, ka Brīvības ielas dublieris:

- ✓ nodrošinās ērtu satiksmes plūsmu no *Via Baltica* (valsts autoceļš A1), un arī valsts autoceļiem A2, A3 un A4 līdz Vairoga un Gaujas ielas krustojumam (nākotnē pēc visa Rīgas Ziemeļu koridora izbūves – cauri visai Rīgai);
- ✓ savienos *Via Baltica*, citus Rīgā ienākošos starptautiskos, valsts un Rīgas reģiona autoceļus ar Rīgas ielu tīklu;

- ✓ veicinās ērtāku piekļūšanu Rīgas Brīvostas teritorijai un pēc Ziemeļu koridora izbūves integrēs to Eiropas nozīmes ceļu (TEN-T) tīklā,;
- ✓ atslogos pilsētas centrālo daļu no tranzīta satiksmes;
- ✓ sadalīs satiksmes plūsmas starp pilsētas maģistrālēm: Austrumu maģistrāli, Viskaļu ielu, Mārkalnes ielu un Jaunciema gatvi pilsētas ziemeļu daļā.

No 2006.gada 20. februārim līdz 20.martam, pamatojoties Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk – VPVB) 08.02.2006. lēmumu Nr.81., ir veikta Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma būvniecības ieceres publiskā apspriešana un paredzētās būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskās apspriešana. Šajā procesā izskatīti trīs Brīvības ielas dubliera trases novietojuma varianti. Rīgas dome 2006.gada 04.jūlijā ir pieņēmusi lēmumu Nr.1289 "Par Rīgas Ziemeļu koridora 1.posma – automaģistrāles no Vidzemes šosejas līdz Vairoga ielai (Brīvības ielas dublieris) būvniecības ieceri", kurā ir noteikta nepieciešamība ietekmes vidi novērtējuma procesā izvērtēt visus trīs alternatīvos automaģistrāles risinājumus.

Vides pārraudzības valsts birojs 2006.gada 24.aprīlī ir izsniedzis plānotās darbības ierosinātajam Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam ietekmes uz vidi novērtējuma programmu.

Lai nodrošinātu plānotās darbības īstenošanu, norisinās darbs pie Brīvības ielas dubliera skiču projekta un tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādes. Pašlaik ir pabeigta skiču projekta izstrādes stadija "Alternatīvas", kurā projektēts Brīvības ielas dubliera alternatīvo variantu novietojums un galvenie tehniskie risinājumi. Minētajai skiču projekta stadijai ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un sagatavots šis ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, kurš tiek nodots sabiedriskajai apspriešanai. Turpmāk, pamatojoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un VPVB atzinuma par darba ziņojuma saturu, tiks izvēlēts Brīvības ielas dubliera ģenerālais variants, kuram pilnībā tiks izstrādāts skiču projekts un vēlāk (2008. un 2009.gada 1.pusē) – tehniskais projekts.

1. Esošā transporta sistēma un satiksmes intensitātes

Pašlaik Rīgā satiksmes plūsma no *Via Baltica* ziemeļu virziena (valsts autoceļš A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži)) ienāk pa valsts autoceļu A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) un koncentrējas Brīvības gatvē, šķērsojot Juglas upi, Juglas un Teikas dzīvojamos rajonus, publiskās apbūves un rūpniecisko teritoriju pie VEF kultūras pils un A/S “VEF”, dzelzceļa līnijas Rīga – Lugaži un Rīga – Skulte un tālāk pa Brīvības ielu virzās uz pilsētas centru. Lai sasniegtu Rīgas brīvostu un pilsētas ziemeļrietumu dzīvojamos rajonus, iestādes un uzņēmumus, daļa transporta līdzekļu, tostarp kravas transports no Brīvības ielas pārvietojas pa Jaunciema gatvi, Ropažu, Krustabaznīcas, Viskaļu un Vairoga ielām. Brīvības gatve ir galvenā satiksmes plūsmas uzņemošā iela Rīgā no *Via Baltica* ziemeļu virziena, kā arī valsts autoceļiem A2, A3 un A4. Pieaugošajā satiksmes intensitātē un noslogojumā tā nenodrošina satiksmes plūsmas caurlaidību.

Esošā transporta kustības intensitāte Brīvības gatvē ir augsta. Tā sasniedz 49 000 transporta līdzekļus diennaktī. Visaugstākā tā ir no rīta. Laika periodā no plkst. 8:00 līdz 9:00 pa Brīvības gatvi vidēji pārvietojas 3362 transporta līdzekļi. Smagā transporta īpatsvars, ko galvenokārt veido kravas transports, no kopējās satiksmes intensitātes Brīvības gatvē ir no 3 līdz 14 %. Brīvības gatvē un tās apkārtnē pārslogots ar transportu ir Brīvības gatves krustojums ar Juglas ielu, pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem Krustabaznīcas, Viskaļu – Džutas, Gaujas ielās. Regulāri ir transporta sastrēgumi rīta un vakara intensīvas satiksmes stundās, kā arī nedēļās nogalē Brīvības gatvē no A4/A2 autoceļu mezgla līdz Juglas dzīvojamam rajonam un arī Brīvības ielā tuvāk pilsētas centram.

Esošā satiksmes organizācija no autoceļa A2 vada Rīgā pa Brīvības gatvi, tāpat arī uz Rīgas Brīvostu ir neapmierinoša un nav piemērota esošajām un nākotnē plānotajām satiksmes intensitātēm.

2. Plānotās darbības īss apraksts

Brīvības ielas dubliera ietekmes uz vidi novērtējums ir veikts automaģistrāles trim alternatīvajiem variantiem (izvietojuma shēma 1.attēlā).



1. attēls. Plānotās automaģistrāles no autoceļa ievada Rīgā līdz Vairoga ielai (Brīvības iela dubliera) alternatīvo variantu izvietojums

Visi maršruti no Vairoga ielas krustojuma ar Gaujas ielu virzās pa esošajām Ķīšezeru un Ezermalas ielām. Tālāk piedāvāti alternatīvie trases maršruti dažādās vietās šķērso teritorijas starp Ķīšezeru un dzelzceļa līniju, Juglas upi un ģimenes dārziņu teritoriju pie Jaunciema gatves.

Pirmais trases variants no Ezermalas ielas plānots pāri Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseiniem un pelnu laukiem, gar Ķīšezeru austrumu un Makšķernieku ciemata ziemeļu galu, pāri ģimenes dārziņu teritorijām Ķīšezeru krastā.

Otrais variants – virzās uz austrumiem gar Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseinu un pelnu lauku teritorijas, tos nešķērsojot, uz Pakalniešu ielu, tad pa Pakalniešu ielu, šķērso Makšķernieku ciemata mazstāvu apbūvi un Juglas upi, tad virzās uz ziemeļiem pa ģimenes dārziņu teritoriju līdz Ķīšezeru krastam netālu no Jaunciema dabas lieguma robežas un tālāk iet līdz Brīvības gatvei.

Trešais variants – šķērso Rīgas TEC -1 tehnoloģiskā ūdens dzesēšanas baseinus un pelnu laukus, teritoriju starp Pakalniešu ielu un Ķīšezeru, Makšķernieku ciematu, Juglas upi un ģimenes dārziņu teritoriju netālu no Rīgas TEC -1 kūdras novietnes. Visi trīs Brīvības ielas dubliera varianti virzās pa Jaunciema gatvi līdz Brīvības gatvei un tās pieslēgumam ar autoceļu A2.

Plānotās automaģistrāles I varianta garums – 8,3 km, platība (šeit un turpmāk ietverot projektētās sarkanās līnijas) – 116,3 ha, II varianta garums – 8,2 km, platība – 104,7 ha un III varianta garums – 9 km, platība – 119,6 ha.

Brīvības ielas dubliera skiču projektā automaģistrālei ir projektēti daudzi jauni infrastrukturā objekti – tilts pār Juglas upi, Juglas kanālu, pieslēgumi esošiem ceļiem vairāklīmeņu pārvados, ietves visiem trim automaģistrāles plānotajiem variantiem, satiksmes estakāde gar Ķīšežera krastu pirmajā variantā, tunelis – trešajā variantā un citi.

I alternatīvais variants raksturīgs ar to, ka daļa trase projektēta estakādē. Pavisam šajā variantā projektētas 15 jaunas inženiertehniskās būves. III variantā nozīmīgākā inženiertehniskā būve ir tunelis posmā no Gaujas ielas līdz Ezermalas ielai. Šajā variantā pavisam projektētas 21 inženiertehniskā būve. II alternatīvajā variantā projektētas 16 inženiertehniskās būves.

Automaģistrāles izbūve plānota situācijai, ka satiksmes intensitāte līdzīgi kā pēdējo 10 – 12 gadu laikā arī turpmāk palielināsies, tas ir transporta līdzekļu skaitam uz 1000 iedzīvotājiem 2004.g. pieaugot no 304 vienībām līdz 400 vienībām 2018.gadā. Prognozēts, ka maģistrāles izbūve, salīdzinot ar pašreizējo situāciju, satiksmes intensitāti Brīvības gatves atsevišķos posmos 2018.g. samazinās par 1,9 līdz 10,7 %. Nozīmīgs ir prognozētas smagā transporta (kravas automašīnas, autobusi, trolejbusi) samazinājums Brīvības gatvē.

Rīgas teritorijas plānojumā 2006.– 2018.g. Brīvības ielas dubliera trasei ir atvēlēta josla, kas ir parādīta ar ielas sarkanajām līnijām. Projektētais automaģistrāles III variants 80% teritorijas izvietojas teritorijas plānojumā tam rezervētajās Brīvības ielas dubliera sarkanajās līnijās. Plānotās automaģistrāles I un II variants tikai 64 un 61 % no to kopējās platības atbilst teritorijas plānojumā parādītajam automaģistrāles trasējumam. .

Automaģistrāles izbūves gadījumā tā šķērsos daudzus īpašumus, tanī skaitā privātīpašumus un līdz ar to būs nepieciešams veikt trases skarto īpašumu un īpašumu daļu atsavināšanu. Vismazākā fiziskajām un juridiskajām personām piederošo zemes īpašumu pēc platības ir III variantā, visvairāk – II variantā. Visos trīs automaģistrāles trases variantos tā daudzviet pārdala īpašumus.

Teritorijā kurus tieši ietekmēs automaģistrāles izbūve (automaģistrāles un Brīvības gatves apkārtnē) dzīves vietu ir deklarējuši apmēram 36 500 iedzīvotāju, tanī skaitā Brīvības dubliera apkārtnē - 7 800 iedzīvotāju. Automaģistrālei vistuvāk

atrodas vai tā šķērso Bukultu savrupmāju mikrorajonu, Makšķernieku ciemu mazstāvu apbūves apkaimi, kā arī daudzstāvu dzīvojamās mājas Ezermalas ielā.

3. Esošā vides situācija

Degradētas un piesārņotas teritorijas

Atbilstoši Rīgas attīstības plānā 2006.– 2018.g. apkopotajai informācijai plānotās darbības teritorijā ir šādas degradētas teritorijas: TEC – 1 kūdras uzglabāšanas lauki, TEC – 1 pelnu lauki un siltumnīcu komplekss Gaujas ielā. Pašreiz siltumnīcu komplekss Gaujas ielā ir novākts un uzsākta teritorijas sagatavošana dzīvojamās un darījumu apbūves attīstībai.

Plānotās automaģistrāles teritorijā un tās tuvumā atrodas divas piesārņotas vietas - VAS „Latvenergo” Rīgas TEC-1 mazuta saimniecība un pelnu izgāztuve (Reģ. Nr. 01964/621), bijusī DUS Viskaļu ielā 22 (Reģ. Nr. 01964/672) un divas potenciāli piesārņotas vietas - bijušās notekūdeņu bioloģiskās attīrīšanas iekārtas Mārkalnes ielā 22/24 (Reģ. Nr. 01944/3751) un bijusī DUS Ķīšezera ielā 27 (Reģ. Nr. 01964/1722) un (Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras datu bāzes „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs” informācija), vairākas ražošanas teritorijas.

Apkopojot pieejamo informāciju un ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes laikā veikto augsnes un grunts analīžu rezultātus, secināts, ka augšnes un grunts kvalitātes radītāji gandrīz visos objektos (izņemot TEC-1 pelnu lauku) atbilst visām Latvijas likumdošanas normatīvajām prasībām un šajos objektos nav nepieciešams paredzēt speciālus vides aizsardzības kontroles pasākumus vai arī grunts sanāciju pirms autoceļa būvniecības uzsākšanas. Iepriekšējo gadu pētījumu rezultāti rāda, ka pelni Rīgas TEC-1 nosēdlaucos nav uzskatāmi par bīstamiem atkritumiem un ir pieļaujama to apglabāšana sadzīves atkritumu izgāztuvēs. Paskābinoties vides reakcijai nokrišņu ūdeņu infiltrācijas ietekmē, var pieaugt smago metālu izskalošanās intensitāte no pelnus saturošā slāņa.

Ūdeņu raksturojums

Plānotās automaģistrāles būvniecības teritorija atrodas Ķīšezera tiešā tuvumā – ezera dienvidaustrumu malā Daugavas sateces baseinā. Ķīšezers kopā ar Juglas ezeru un Daugavu veido vienotu hidroloģisku sistēmu. Ķīšezers ar Daugavu ir savienots ar Mīlgrāvja kanālu, ar Juglas ezeru – ar Juglas upi. Brīvības ielas dubliera plānotie alternatīvie varianti (atkarībā no variantā trases izvietojuma) novietojas uz ūdensšķirtnes, kas atdala Ķīšezera pamatbaseinu no Sīriusa teritorijas drenāžas sistēmas, Šmerļupītes baseina, Bābelīša ezera un Juglas upes baseina. Automaģistrāles trases, atkarībā no alternatīvā variantā, izvietojas dažādā attālumā no minētajām ūdensšķirtnes.

Gruntsūdens līmenis plānotās automaģistrāles trasē mainās no 0,5 - 2,5 m no zemes virsmas. Gruntsūdens līmeņa sezonālās un daudzgadīgās līmeņa svārstību amplitūda ir no 0,2 līdz 2,7 m. Maksimālo ūdens līmeni gruntsūdens sasniedz

pavasārī (aprīlī-maijā) un rudenī (oktobrī), savukārt minimālais gruntsūdens līmenis novērojams ziemas un vasaras mēnešos.

Gruntsūdens plūsmas virzieni praktiski sakrīt ar virszemes ūdens plūsmu virzieniem un ir virzīti uz Ķīšezera un atklāto ūdens teču pusi. Posmā, kur automaģistrāles trase plānota starp Ķīšezera un Bābelīša ezeru, gruntsūdens plūsma virzās uz Ķīšezera pusi.

Ūdens līmeņi un ūdens novadīšanas apstākļi no perspektīvās automaģistrāles teritorijas ir atkarīgi no Ķīšezera ūdens līmeņiem. Ķīšezera piekrastē teritorijas atrodas 1 % applūduma zonā. Tās regulāri applūst un ir nepietiekami nosusinātas.

Gruntsūdens kvalitāte kopumā plānotās būvniecības teritorijā ir zema, kam par iemeslu varētu būt šajās teritorijās notiekošā ilgstošā saimnieciskā darbība.. Pētījumu laikā iegūtie rezultāti liecina, ka atsevišķās vietās eksistē lokāli punktveida piesārņojuma avoti ar visai ierobežotu ietekmes areālu.

Plānotās automaģistrāles būvniecības teritorijā dažviet sastopamas pārpurvotas teritorijas ar vājiem noteces apstākļiem. Īpaši šādas teritorijas raksturīgas reljefa pazeminājumos Ķīšezera krastos un Juglas upes grīvas rajonā.

Reljefa raksturojums

Plānotā Brīvības ielas dubliera automaģistrāle atrodas Piejūras zemienes Rīgavas līdzenuma dienvidaustrumos. Teritorijā var izdalīt vairākus reljefa tipus - tās dienvidu un dienvidaustrumu daļā sastopams Baltijas ledus ezera līdzenums ar absolūtajām augstuma atzīmēm vidēji 5-10 m virs jūras līmeņa (v.j.l.), centrālajā daļā un uz rietumiem, austrumiem un ziemeļaustrumiem no Bābelīša, kā arī Mežaparka rajonā sastopamas eolās reljefa formas – kāpas un kāpu masīvi ar absolūtajām atzīmēm līdz pat 19,5 m v.j.l. Savukārt teritorijas ziemeļu (gar Ķīšezera krastu) un rietumu daļā atrodas Litorīnas jūras līdzenums ar augstuma atzīmēm 0,4 – 5 m v.j.l.

Izpētes objekta lielākajā daļā reljefs ir stipri izmainīts cilvēka darbības rezultātā, un esošās antropogēnās slodzes apjoms šeit vērtējams kā visai būtisks.

Visā teritorijā reljefu veido dažāda vecuma, ģenēzes un sastāva kvartāra (Q) nogulumi. Zem tiem iegūļ augšdevona Amatas un Gaujas svītas pamatieži. Nogulumiežu segas kopējais biezums (līdz kristāliskajam pamatklintājam) pārsniedz vienu kilometru, tomēr no praktiskā viedokļa un paredzētās darbības iespējamās ietekmes vērtējuma interesi izraisa tikai aktīvās ūdens apmaiņas zona līdz reģionālajam Narvas sprostslnim.

Inženierģeoloģiskie apstākļi

Pētāmajā teritorijā pēc tās inženierģeoloģisko apstākļu sarežģītības pakāpes izdalās vairāki iecirkņi: vienkārši, vidēji sarežģīti un sarežģīti apstākļi. Iecirkņi ar

vienkāršiem inženierģeoloģiskiem apstākļiem izplatīti teritorijās, kur zemes virspusē atsedzas Baltijas ledus ezera smilšainie nogulumi, galvenokārt automaģistrāles trases dienvidu daļā. Iecirkņus ar vidēji sarežģītiem inženierģeoloģiskiem apstākļiem var izdalīt teritorijās, kur iepriekš minētos Baltijas ledus ezera smilšainos nogulumus pārklāj paugurainais kāpu reljefs. Šādu iecirkni šķērso automaģistrāles II varianta maršruts starp Pakalniešu ielu un Bābelīti. Iecirkņus ar sarežģītiem inženierģeoloģiskiem apstākļiem var izdalīt teritorijās, kur zemes virspusē ieguļ limniskie-aluviālie, purvu un Litorīnas jūras nogulumi, kuri izplatīti Ķīšezera ezerdobē un tā krastos, Juglas un Šmerļupītes gultnēs un krastos, kā arī pussalā starp Juglas upi un Pils kaktu Ķīšezērā. Purvu nogulumu galvenokārt izplatīti teritorijas rietumu daļā. Plānotās darbības teritorijas lielākā daļa šķērso iecirkņus ar sarežģītākajiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem.

Dzeramā ūdens ieguves raksturojums

Paredzētās darbības teritorija atrodas Baltijas artēziskā baseina centrālajā daļā. Aktīvās ūdens apmaiņas (saldūdeņu) zonas biezums (līdz Narvas reģionālajam sprostslnim) ir aptuveni 250 m. Aktīvās ūdens apmaiņas zonu no zemāk iegulošās palēninātās ūdens apmaiņas zonas atdala 110-120 m biežais Narvas reģionālais sprostslnis. Aktīvās ūdens apmaiņas zonu izpētes teritorijā veido kvartāra un pirmskvartāra - Arukilas ūdens komplekss. Teritorijā ierīkoti 19 ūdensapgādes urbumi, no kuriem astoņi tiek izmantoti, bet pārējie ir rezervē vai netiek izmantoti.

Gaisa piesārņojums

Galveno gaisa piesārņojumu plānotās automaģistrāles būvniecības rajonā un Brīvības gatvē no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai dod autotransports. Gaisa piesārņojuma izkliedes aprēķini uzrāda augstas gada vidējās slāpekļa dioksīda esošās koncentrācijas Brīvības gatvē apskatāmajā posmā un Vairoga ielā, kas 1,2 reizes pārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. To nosaka lielais transporta vienību skaits uz Brīvības un Vairoga ielām.

Rūpnīcu, kalu māju un citu stacionāro objektu piesārņotāju radītais sēra dioksīda un slāpekļa dioksīda piesārņojums plānotās automaģistrāles būvniecības rajonā, kā arī Brīvības gatvē no autoceļa A2 ievada Rīgas pilsētā līdz Vairoga ielai ir neliels un šo avotu ietekme uz gaisa kvalitāti ir nenozīmīga: sēra dioksīda gada vidējā koncentrācija ir 10 % no robežlieluma, bet slāpekļa dioksīda gada vidējā koncentrācija sastāda 25 % no robežlieluma.

Trokšņa piesārņojums

Transporta plūsma Brīvības gatvē no autoceļa A2 ievada Rīgā līdz Vairoga ielai, kā arī paredzētās darbības un tās plašākā apkārtnē (no Ķīšezera līdz dzelzceļa līnijai Rīga-Lugaži) atsevišķos ielu posmos rada paaugstinātu trokšņa līmeni, kas

dzīvojamās teritorijās bieži pārsniedz LR normatīvajos aktos vides trokšņa līmenim noteiktos robežlielumus. Paaugstināts trokšņa līmenis raksturīgs Brīvības gatvē un tās apkārtnē, īpaši visā teritorijā starp Brīvības gatvi un Ropažu ielu. Galvenais trokšņa avots ir autotransports. Vilcienu satiksmes radītā trokšņa ietekme šajā teritorijā ir nenozīmīga.

Apskatāmajā teritorijā atrodas sešpadsmit mācību iestādes. No tām desmit vismaz viena ēkas fasāde dienas, tātad mācību, laikā atrodas palielināta trokšņa ietekmes zonā. Skolai Gaujas ielā 23 pat pie visām ēkas fasādēm aprēķinātais trokšņa līmenis pārsniedz trokšņa robežvērtības. Vismaz pie vienas no skolas fasādēm trokšņa līmeņa pārsniegumi ir Juglas ielā 14a, Tirzas ielā 2, Murjāņu ielā 59a, Čiekurkalna 1.līnijā 53, Gaujas ielā 23 un mācību iestādēm Ezermalas ielā 6 un 8. Mācību kompleksi Ezermalas ielā īpaši trokšņa ietekmēti ir ielas pusē.

Visas septiņas medicīnas iestādes, kas atrodas izpētes teritorijā, ir pakļautas paaugstinātam trokšņa līmenim, kas pārsniedz trokšņa robežvērtības slimnīcu un sociālās aprūpes iestāžu teritorijās. Īpaši lieli trokšņa līmeņa pārsniegumi pie skaļākās ēkas fasādes ir poliklīnikai Brīvības gatvē 230, nozīmīgi trokšņa līmeņa pārsniegumi ir arī pie poliklīnikas Juglas ielā 2, slimnīcas kompleksa teritorijā Šmerļa ielā 2.

No trīspadsmit bērnudārziem izpētes teritorijā desmit vismaz viena ēkas fasāde dienas laikā atrodas paaugstināta trokšņa ietekmē. Visiem bērnudārziem trokšņa līmenis pie skaļākās fasādes tiek pārsniegts vakaros un naktīs. Diviem bērnudārziem – Čiekurkalna līnijā 1 53a un Bergu ielā 4 visas diennakts laikā robežvērtības tiek pārsniegtas arī pie pārējām ēku fasādēm.

Plānotās darbības teritorijā starp Viskaļu un Krustabaznīcas ielu krustojumu un Jaunciema gatvi, kur paredzēts izbūvēt jauno automaģistrāli, konstatēts salīdzinoši maza satiksmes radītā trokšņa ietekme.

Bioloģiskā daudzveidība un dabas aizsardzība

Brīvības ielas dubliera izbūves vietas tuvākajā apkārtnē izdalītas trīspadsmit bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas vietas, kurās konstatēti īpaši aizsargājami biotopi, to skaitā Latvijā īpaši aizsargājams biotops “vecupes” un trīs Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājami biotopi: melnalkšņu staignāji, eitrofas augsto lakstaugu audzes, mēreni mitras pļavas. Jaunās automaģistrāles Brīvības ielas dubliera izbūves vietas tuvākajā apkārtnē konstatētas:

- ✓ 4 īpaši aizsargājamās augu sugas (jumstiņu gladiola, pļavas silpurene, stāvlapu dzegužpirkstīte, Baltijas dzegužpirkstīte);
- ✓ 12 Latvijā un Eiropā īpaši aizsargājamas putnu sugas;
- ✓ 14 Latvijā un Eiropā īpaši aizsargājamas kukaiņu sugas;
- ✓ 1 Latvijā īpaši aizsargājama gliemju suga.

Plānotās automaģistrāles izbūves vieta atrodas dabas lieguma „Jaunciems” tiešā tuvumā, bet I variants krustojumā ar plānoto Baltezera apvedceļu šķērso dabas lieguma „Jaunciems” teritoriju. Jaunciema dabas lieguma bioloģiskās vērtības ir aizsargājamas Latvijā un Eiropā. Dabas liegums ir iekļauts Latvijas *Natura 2000* — Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā (kods LV0524600).

Dabas liegums „Jaunciems” (platība 332 ha), izveidots 1999. gadā retu augu un dzīvnieku sugu, biotopu, kultūrvēsturiskās ainavas aizsardzībai, iedzīvotāju rekreācijai un izglītībai Atrodas Rīgas pilsētā, Ziemeļu un Vidzemes priekšpilsētās, to veido 3 atsevišķas teritorijas Ķīšezera Z un A piekrastē. Ķīšezera akvatorija no kopējās dabas lieguma platības ir 215 ha jeb 60 %.

Ainavas raksturojums un kultūras pieminekļi

Trasei paredzētā teritorija atrodas Rīgavas smilšainā līdzenuma mežāru ainavu apvidū, kur nozīmīga loma ir Ķīšezera - Juglas ezeraines ainavu telpai. Augstvērtīgās ainavas plānotās darbības teritorijā sastopamas pie Ķīšezera, Juglas upes un meža pie Bābelīša. Degradētās ainavas raksturīgas rūpnieciskām teritorijām, ģimenes dārziņiem Pakalniešu ielas apkārtnē un teritorijā starp Juglas upi un Jaunciema gatvi, daļēji Makšķernieku ciemata teritorijā ar laivu garāžām, garāžām, kā arī dzelzceļa infrastruktūrai. Kopumā automaģistrāles izbūvēšana būtiski nesamazinās ainavu kvalitāti, bet tās ietekmes rezultātā uz apkārtējo teritoriju daudzas degradētās ainavas var tikt sakārtotas.

Plānotās automaģistrāles izbūves teritorijas tiešā tuvumā zonā ir divi valsts aizsargājami kultūras pieminekļi: ūdenstornis Gaujas ielā 21 (arhitekts V.L.N. Boksalfs, būvēts 1913. gadā) un skola Gaujas ielā 23 (arhitekts Reinholda Šmēlinga, būvēts 1911.gadā. Šiem aizsargājamiem arhitektūras pieminekļiem noteikta aizsardzības zona 50 metri, taču ūdenstorna aizsardzības zona jau tagad izvietojas uz esošajām ielām: Gaujas ielas un Čiekurkalna 1.līnijas. Tālāk no plānotās automaģistrāles ietekmes zonas dabas liegumā “Jaunciems” teritorijā atrodas trīs nozīmīgi kultūras pieminekļi (Bulduru pilskalns, Vārnu māju kalēju sēta un Pulksteņkalniņš), kas ir interesanti Ķīšezera kultūrainavas elementi.

Riska teritorijas un objekti

Plānotās darbības teritorijas apkārtnē atrodas četri objekti, kuri lokāli rada ķīmiskā piesārņojuma, ugunsbīstamības un sprādzienbīstamības risku gan cilvēku, gan arī ēku drošībai. Tajos tiek glabāta sērskābe, mazuts, amonjaks vai arī uzkrājas putekļi (koksnes un no graudu pārstrādes), kas rada ugunsbīstamības risku. To skar bīstamo kravu pārvadājumu maršruti, kuri iespējami avāriju, ķīmisko vielu noplūžu vai citu katastrofu gadījumos ir uzskatāmi par riska objektiem. Ar autotransportu bīstamo kravu pārvadājumus veic pa Brīvības gatvi no autoceļa A2 ievada Rīgā, bet pa dzelzceļu - pa dzelzceļa līniju Rīga – Lugaži.

4. Plānotās darbības ietekme uz vidi

Brīvības ielas dublieris Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posms ir viena no Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.g. ietvertā Lielā loka maģistrālēm. Tā plānota tiešā esošās dzīvojamās apbūves Ezermalas ielā, Makšķernieku ciematā, Pakalniešu ielā un Bukultu ciemā, īpaši aizsargājamu dabas teritoriju un ainavu telpu tuvumā, kā arī rūpniecības un ražošanas, degradētu ainavu teritoriju apkārtnē. Nenoliedzami, ka jaunajai automaģistrālei būs gan pozitīva, gan negatīva ietekme uz apkārtējo vidi un zemes īpašumu izmantošanu. Taču jāuzsver, ka līdz ar Brīvības ielas dubliera izbūvi tiks izveidota jauna transporta infrastruktūra, kura sekmēs plānoto ekonomisko attīstību šajā teritorijā un nodrošinās mūsdienu prasībām atbilstošu ceļu servisa līmeni ne tikai autobraucējiem, bet arī gājējiem un velosipēdistiem, kā arī piekļuves iespējas Ķīšežera piekrastei.

Turpmāk šajā nodaļā sniegts īss pārskats par plānotās darbības ietekmi uz vidi galvenajiem aspektiem.

Ietekme uz gaisa piesārņojumu

Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā ir modelēta autotransporta radīto gaisa piesārņojošo vielu slāpekļa dioksīda (NO₂), cieta daļiņu (PM₁₀) un oglekļa oksīda (CO) izkliedes 2018.g.

Izkliežu aprēķini rāda, ka autotransporta radītais gaisa piesārņojums ar oglekļa oksīdu (CO) gan vidējos, gan arī nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos nepārsniegs šai piesārņojošajai vielai noteiktās robežvērtības.

Ar cietajām daļiņām robežvērtību pārsniegumi vidējos metroloģiskajos apstākļos netiek prognozēti, bet nelabvēlīgos metroloģiskajos apstākļos cieta daļiņu robežvērtības automaģistrāles teritorijā (plānoto sarkano līniju robežās) tiks pārsniegtas līdz pat 2,8 reizēm. Tiek uzskatīts, ka nelabvēlīgi metroloģiskie apstākļi, kas raksturojas ar bezvēju un piesārņojuma uzkrāšanos tā rašanās vietā un tās apkārtnē, Rīgā vidēji ir no 20 līdz 25 dienām gadā (Latvijā no 1 - 3% dienu gadā), kad arī sagaidāms paaugstināts piesārņojums ar cietajām daļiņām Brīvības ielas dubliera tuvumā.

Jaunās automaģistrāles apkārtnē visos trīs tās izbūves iespējamajos variantos automaģistrāles teritorijā un tās apkārtnē ir prognozēts paaugstināts piesārņojums ar slāpekļa dioksīdu: gada vidējā koncentrācija atsevišķos posmos pārsniegs noteiktos robežlielumus 2,8 reizes, bet stundas augstākās robežvērtības līdz pat 5 reizēm. Visaugstākās koncentrācijas prognozētas automaģistrāles teritorijā Vairoga ielas un Brīvības ielas dubliera krustojuma apkārtnē. Trešās alternatīvas gadījumā Brīvības ielas dublieris tiks ievadīts tunelī, tad paaugstināts piesārņojums būs vietās, kur atradīsies tuneļa ventilāciju sistēmu kanālu izvades, taču tuneļa ventilācijas sistēmā ir iespējams piesārņoto gaisu attīrīt.

Jaunās automaģistrāles izbūves rezultātā samazināsies piesārņojumu Brīvības ielas apkārtnē, kur tikai vietām (Juglā un pie Vairoga ielas) slāpekļa dioksīda koncentrācijas sasniegs robežvērtību, bet kopumā būs mazāka par noteikto robežlielumu. Salīdzinot ar esošo situāciju, var apgalvot, ka Brīvības ielas visā garumā no Jaunciema gatves līdz pat Vairoga ielai gaisa piesārņojums samazināsies.

Ietekme uz trokšņa piesārņojumu un vibrāciju līmeni

Trokšņa līmeņa emisijas tāpat kā gaisa piesārņojuma izkliedes modelētas 2018.gadam katram plānotās automaģistrāles variantam un Brīvības gatvei posmā no autoceļa A2 ievada Rīgā līdz Vairoga ielai. Attīstot jebkuru no automaģistrāles variantiem tiks sasniegtas un pārsniegtas trokšņa emisiju līmeņa robežvērtības. Kopumā pieļaujama trokšņa līmenis jaunās automaģistrāles apkārtnē tiks pārsniegts par no 1,1 līdz 1,7 reizēm, sasniedzot augstākās vērtības automaģistrāles teritorijā. Trases I varianta izbūves gadījumā, salīdzinot ar pārējiem variantiem, vērojamas mazākas trokšņa emisijas estakādes tuvumā, kas izskaidrojams ar to, ka estakādes platforma darbojas kā šķērslis trokšņa izplatības ceļā. Bez tam šajā variantā ir mazāka satiksmes plūsmas radītā trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem, jo trase pašlaik atrodas relatīvi tālāk no dzīvojamām mājām (Makšķernieku ciematā). III variantā trokšņa līmenis tiks būtiski samazināts, ievadot automaģistrāli tunelī posmā no Vairoga ielas līdz Ezermalas ielai.

Brīvības gatvē no autoceļa A2 ievada Rīgā kopumā tiek prognozēts trokšņa līmeņa samazinājums, taču atsevišķos posmos vēl saglabāsies trokšņa līmeņa robežvērtību pārsniegumi.

Pēc Brīvības ielas dubliera izbūves neliels trokšņa līmeņa samazinājums pie skolu, medicīnas un bērnu iestāžu ēku fasādēm ir sagaidāms teritorijās uz dienvidiem no Brīvības ielas, bet pārējās mācību iestāžu teritorijās paredzams trokšņa piesārņojuma līmeņa pieaugums, īpaši pie Ezermalas ielas mācību iestādēm. Prognozētais trokšņa līmenis pie medicīnas un bērnu iestāžu ēkām lielākoties saglabāsies tāds pats kā šobrīd.

Lai novērstu prognozētos trokšņa līmeņa pārsniegumus visos Brīvības ielas dubliera variantos ir jāveic prettrokšņa pasākumi. Viens no tiem ir prettrokšņa sienu un vaļņu būvniecība automaģistrālē, taču, modelējot šo pasākumu efektivitāti, ir konstatēts, ka veicot pasākumus tikai automaģistrāles teritorijā pilnībā nebūs iespējams nodrošināt normatīvajos aktos noteikto trokšņa līmeņa robežvērtību ievērošanu. Tādēļ esošajai apbūvei Ezermalas ielā un Makšķernieku ciematā, kā arī plānotajai apbūvei trases tuvumā būs jāveic papildus prettrokšņa pasākumi: troksni mazinošu logu iebūve, ēku ārsienu, durvju un jumta segumu stiprināšana. Jaunajai apbūvei ir jāparedz atbilstošs plānojums, izvietojot dzīvojamo apbūvi, medicīnas un izglītības iestādes tālāk no automaģistrāles.

Atkarībā no automaģistrāles izbūvē izmantotās tehnoloģijas (tanī skaitā tuneļa, estakādes vai tiltu būvniecība), kā arī automaģistrāles ekspluatācijas laikā tās apkārtņē sagaidāma paaugstināts vibrācijas līmenis, īpaši būvdarbu veikšanas laikā. Jāatzīmē, ka Latvijas Republikas tiesību aktos vibrāciju robežvērtības ir noteiktas tikai dzīvojamo un publisko ēku telpām, bet automaģistrālēm robežvērtības nav noteiktas.

Ietekme uz augsnes un grunts piesārņojumu

Plānots, ka augsnes virskārta pirms būvniecības uzsākšanas tiks noņemta un izmantota automaģistrāles pamatnes būvniecībai, kā arī apstādījumu ierīkošanai būvniecībai. Automaģistrāles I un III variants šķērso piesārņoto vietu – Rīgas TEC 1 pelnu nosēdlaikus. Projektēts, ka automaģistrāles šķērsojums pāri pelnu nosēdlaikiem tiks pārklāts ar hidroizolācijas materiālu un uz tās būvēts maģistrāles segums un konstrukcijas. I varianta izbūves gadījumā estakādes balstu izbūvei izņemtā grunts tiks nogādāta pilsētas izgāztuvē. To veicot jānodrošina, lai netiktu piesārņotas gruntis un gruntsūdeņi. Ievērojot vides aizsardzības prasības būvdarbu laikā neviens no alternatīvajiem variantiem negatīvi neietekmēs augsnes kvalitāti trases apkārtņē.

Ietekme uz gruntsūdeņiem un pazemes ūdeņiem

Visiem Brīvības ielas dubliera I un II variantam būs ietekme uz gruntsūdens līmeņiem automaģistrālei pieguļošajā teritorijā automaģistrāles izbūves laikā. I variantā projektētā automaģistrāle gruntsūdens un virsūdens plūsmu šķērso tuvu Ķīšezeram, tādēļ tā ietekme uz hidroloģisko režīmu būs nozīmīgāka nekā II trases variantā, kurš virzās pa ūdensšķirtni. III trases variantā ietekme uz gruntsūdens un pazemes ūdeņu līmeņiem ir saistīta ar tuneļa būvniecību, kā rezultātā iespējamās izmaiņas gruntsūdens līmeņos.

Automaģistrāles izbūve, ievērojot pareizu ceļu būves tehnoloģiju un vides prasības, netiks ietekmēta gruntsūdeņu un pazemes ūdeņu kvalitāte, neaktivizēs mūsdienu ģeoloģiskos procesus automaģistrāles izbūves teritorijā.

Ietekme uz hidroloģisko režīmu un applūstošajām teritorijām

Tilta būvniecībai pār Juglas upi būs ietekme uz upes hidroloģisko režīmu tā būvniecības laikā, kad var mainīties upes hidroloģiskais režīms, ūdens duļķojumus un tikt traucēta zivju migrācija un nārstošana. Lai nodrošinātu ekoloģiskās situācijas nepasliktināšos automaģistrāles ekspluatācijas laikā, ir jānodrošina brauktuvju kaisīšanai vai laistīšanai izmantotā sāls savākšana, nepieļaujot tā regulāru noplūdi upē.

Jaunās automaģistrāles būvniecība atstās ietekmi uz Juglas upes un Ķīšezera piekrastes applūstošo teritoriju. Automaģistrāles I variants ierobežos Ķīšezera applūduma zonu dienvidu un dienvidaustrumu krastā, bet II variants

dienvidaustrumu krastā. Minētās ietekmes kopumā nepasliktinās ekoloģisko situāciju ezerā.

Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un dabas aizsardzību

Brīvības ielas dubliera I varianta Jaunciema gatves un plānotā Baltezera apvedceļa apļveida uzbauktuve šķērsos Natura 2000 teritoriju dabas liegumu "Jaunciems". Tas ir limitējošais faktors I varianta izbūvei minētajā vietā. Visos pārējos trašu variantos un arī I varianta posmos automaģistrāles būvniecība un tās ekspluatācija atstās galvenokārt netiešu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību plānotās darbības apkārtnē, kā rezultātā var pasliktināties bezmugurkaulnieku un putnu migrācijas apstākļi. Tiešā veidā, iznīcinot sugu dzīvotnes, netiek izpostīta neviena apzinātā īpaši aizsargājamo sugu atradne vai rets biotops.

Ietekme uz ainavu kvalitāti

Automaģistrāles būvniecība izmainīs ainavas kvalitāti plānotās darbības teritorijā: tiks uzlabota ainavas kvalitāte automaģistrāles posmā no Ezermalas ielas līdz Makšķernieku ciematam un no Juglas upes līdz Jaunciema gatvei, bet pasliktināsies Ķīšezera ainavu telpas kvalitāte (īpaši, ja izbūvēs I trases variantu) un Bābelīša ainavu telpa, ja īstenos II trases variantu.

5. Alternatīvo variantu salīdzinājums

Brīvības ielas dubliera alternatīvo variantu salīdzināšana veikta pēc to iespējamās limitējošās ietekmes uz vidi, cilvēkiem, nekustamo īpašumu, ainavu un atbilstības Rīgas teritorijas plānojumam. Katra ietekme vērtēta piecās ballēs (no -2 līdz +2) pēc ietekmes būtiskuma. Iegūtā kopējā baļļu summa raksturo variantu piemērotību un paredzētās darbības ietekmes uz vidi pakāpi. Apkopojot rezultātus I variants novērtēts ar mīnus 13 ballēm, II variants – ar mīnus 15, bet III variants ar mīnus 3 ballēm. No tā var secināt, ka katram no alternatīvajiem variantiem ir negatīva ietekme uz vidi, dabas apstākļiem, bioloģisko daudzveidību un ainavu, kā arī sabiedrību, taču III alternatīvajam variantam tā ir salīdzinoši mazāka.

Tālāk šajā nodaļā sniegts alternatīvo variantu salīdzinājums pa ietekmju veidiem.

Ietekme uz satiksmes organizāciju trasei pieguļošajā teritorijā

Brīvības ielas dubliera izbūve nepasliktinās satiksmes organizāciju trasei pieguļošajā teritorijā. Vislabākais risinājums ir III variants ar plānoto tuneļa izbūvi zem Ķīšezeras ielas, kas neietekmētu satiksmes organizāciju Mežaparka apkārtnē un atļautu Ķīšezeras ielu izmantot vietējai satiksmei. Tuneļa izbūve minētajā posmā iespējama, attīstot arī I vai II variantu.

Atbilstība Rīgas attīstības plānam

Automaģistrāles trases III variants gandrīz visā tā teritorijā virzās pa Rīgas teritorijas plānā 2006.– 2018.g. iezīmētajām Brīvības ielas dubliera sarkanajām līnijām. Izbūvējot maģistrāles III variantu teritorijas plānā nav jāizdara būtiskas korekcijas. Jaunās automaģistrāles I un II variants gandrīz 40 % no kopējās platības neatbilst Rīgas teritorijas plānam un pirms maģistrāles izbūves jāveic izmaiņas Rīgas attīstības plānā.

Gaisa kvalitātes izmaiņu salīdzinājums

Gaisa piesārņojuma izkliedes aprēķini uzrāda augstas slāpekļa dioksīda koncentrācijas automaģistrāles teritorijā visiem trim variantiem. LR spēkā esošie normatīvi šai piesārņojošai vielai atsevišķos posmos tiks pārsniegti 2-3 reizes, sevišķi pie krustojuma ar Vairoga ielu. Izņēmums ir III variants, kur 1,4 km garais tunelis, pa kuru maģistrāle šķērsos Vairoga ielu, ievērojami samazinās gaisa piesārņojumu šajā vietā. I variantā izbūves gadījumā paaugstinātais gaisa piesārņojums automaģistrāles apkārtnē neskars iedzīvotājus Makšķernieku ciemā.

Trokšņa līmeņa izmaiņu salīdzinājums

Attīstot jebkuru no automaģistrāles variantiem vietām tiks sasniegtas un pārsniegtas trokšņa robežvērtības. Būtiski Vairoga ielas rajonā trokšņa līmenis tiks samazināts III variantā, ievadot automaģistrāli tunelī. Savukārt I variantā, salīdzinot ar automaģistrāles II un III variantu, ir mazāka satiksmes plūsmas radītā

trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem, jo trase pašlaik atrodas relatīvi tālāk no dzīvojamām mājām.

Augsnes kvalitātes izmaiņu salīdzinājums

Neviens no automaģistrāles izbūves variantiem, ja augsnes virskārta pirms būvniecības uzsākšanas tiks noņemta un izmantota automaģistrāles būvniecībai un tiks ievērotas vides aizsardzības prasības būvdarbu laikā Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaucos, negatīvi neietekmēs augsnes kvalitāti trases apkārtnē.

Automaģistrāles I varianta izbūves gadījumā ir jāveic vairāk pasākumu, lai nodrošinātu piesārņojuma izolāciju pelnu nosēdlaucos estakādes balstu izbūves laikā. I un III variantā plānotā pelnu lauku teritorijas pārklāšana ar hidroizolācijas materiālu nodrošinās piesārņojuma infiltrācijas risku no pelnu laukiem. II varianta trase neskar Rīgas TEC-1 pelnu nosēdlaucus.

Potenciālā ietekme uz gruntsūdeņiem un pazemes ūdeņu kvalitāti

Nevienā no automaģistrāles izbūves variantiem, ievērojot pareizu ceļu būves tehnoloģiju un vides prasības, netiks ietekmēta gruntsūdeņu un pazemes ūdeņu kvalitāte.

Potenciālā ietekme uz virszemes ūdeņu kvalitāti

Visos automaģistrāles izbūves variantos automaģistrāle šķērso Juglas upi un Juglas – Baltezeru kanālu. Tiltu būvniecības laikā var pasliktināties minēto ūdens objektu ūdens kvalitāte. Neliels minēto ūdensobjektu piesārņojums iespējams automaģistrāles ekspluatācijas laikā gadījumos, ja brauktuves kaisīšanā vai apstrādē izmantotais sāls netiks savākts.

Potenciālā ietekme uz virsūdens plūsmu, gruntsūdeņu un pazemes ūdeņu līmeņiem

I un II automaģistrāles variants ir savstarpēji vienlīdzīgi attiecībā pret ietekmi uz gruntsūdens līmeņiem. Abos gadījumos gruntsūdens līmeņa izmaiņas automaģistrālei pieguļošajā teritorijā iespējama tikai ceļa izbūves laikā, ietekmējot teritorijas drenāžu, vai arī ģimenes dārziņu teritorijā, sagraujot meliorācijas sistēmu. I variantā iespējams ietekmes risks ir daudz augstāks, jo projektētā automaģistrāle gruntsūdens un virsūdens plūsmu šķērso tuvu Ķīšezeram, savukārt II trases variants virzās pa ūdensšķirtni. III trases variantā ietekme uz gruntsūdens un pazemes ūdeņu līmeņiem ir saistīta ar tuneļa būvniecību, kā rezultātā iespējamas izmaiņas gruntsūdens līmeņos.

Potenciālā ietekme uz dzeramā ūdens resursiem

Neviens no automaģistrāles izbūves variantiem neietekmēs dzeramā ūdens resursus.

Mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas

Neviens no automaģistrāles izbūves variantiem neaktivizēs mūsdienu ģeoloģiskos procesus automaģistrāles izbūves teritorijā.

Ietekme uz bioloģisko daudzveidību

Visi trīs iespējamie automaģistrāles izbūves varianti tieši neietekmē bioloģiski vērtīgos biotopus. Sakarā ar to, ka automaģistrāles I variants skar, bet II variants virzās tuvu dabas liegumam “Jaunciems”, tas var netieši var ietekmēt ligzdojošās putnu populācijas Ķīšezērā.

Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un NATURA 2000 teritoriju

I trases variants tieši ietekmē NATURA 2000 teritoriju dabas liegumu “Jaunciems” un līdz ar to tas ir limitējošais faktors minētās trases posma izslēgšanai no iespējamo trašu izbūves variantiem. Minētais faktors netraucē saglabāt kā vienu no automaģistrāles izbūves variantiem I variantu pārējā plānotajā trases teritorijā. II variants posmā no Juglas upes līdz Jaunciema gatvei virzās tuvu dabas lieguma “Jaunciems” teritorijai, bet neskar to. III alternatīvais variants izvietots vistālāk no NATURA 2000 teritorijas.

Ietekme uz ainavas estētisko kvalitāti

Automaģistrāle, kā tehniska un masīva būve izmainīs teritorijas ainavu. Relatīvi negatīvāka ietekme uz ainavu būs automaģistrāles I variantam, jo tā izbūves gadījumā būtiski tiks izmainīta Ķīšezera piekrastes ainava, kurai ir liels potenciāls rekreācijas un dzīvojamās apbūves attīstībai.

Ietekme uz rekreācijas resursiem

Visvairāk rekreācijas resursi tiks ietekmēti, izbūvējot automaģistrāles I un II variantu, jo I varianta gadījumā posmā starp Juglas upi un TEC-1 pelnu laukiem maģistrāle virzās gar Ķīšezeru, bet II varianta trasē tuvojas Bābelīša mežaparkam un ezeram. Savukārt III varianta būvēšanas laikā, līdzīgi kā I un II varianta būvniecības laikā tiks traucēta kuteru un jahtu satiksme pa Juglas upi un Juglas kanālu.

Ietekme uz īpašumiem

Jebkurā no trīs alternatīvajiem variantiem būs nepieciešams atsavināt privātos īpašumus autoceļa izbūves vajadzībām. Tomēr, šajā aspektā negatīvāk jāvērtē II un III variants, jo izvēloties vienu vai otru variantu Makšķernieku ciemā būs nepieciešams nojaukt dzīvojamās ēkas.

Iedzīvotāju viedoklis par vienas vai otras alternatīvas izvēli

Ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes laikā veiktā iedzīvotāju aptauja parāda, ka iedzīvotāji par vispiemērotāko uzskata III variantu.

Izvēlētās alternatīvas pamatojums

Ņemot vērā visus faktoros un salīdzinot savā starpā visus trīs variantus, var secināt, ka automaģistrāles III varianta izvēle atstāj vismazāko ietekmi uz vidi un to kopumā atbalsta arī aptaujātie iedzīvotāji. III varianta priekšrocības daļēji ir saistītas ar minētajā risinājumā piedāvāto tuneli.

Darba ziņojuma pilns teksts sastāv no 8 nodaļām, 23 pielikumiem, kas satur ietekmes uz vidi novērtējumā izmantotos datus, trokšņa līmeņa un gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultātus, un kartogrāfiskā materiāla, kurā ietvertas 38 kartes. Darba ziņojumam pievienots Brīvības ielas dubliera skiču projekta sabiedriskās apspriešanas materiāls.