



RĪGAS DOME

## PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

REG. NR. 90000056484  
AMATU IELĀ 4, RĪGĀ LV-1050, TĀLRUNIS 67012947, FAKSS 67012949  
WWW.RDPAD.LV, E-PASTS: PAD@RIGA.LV

### RĪGAS ZIEMEĻU TRANSPORTA KORIDORA 3. UN 4.POSMA IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMA DARBA ZIŅOJUMA SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS SANĀKSME

2010.gada 20.maijā  
Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5  
Sanāksme tiek atklāta plkst. 18<sup>15</sup>

#### SANĀKSMES PROTOKOLS

Sanāksmē piedalās 20 dalībnieki (*reģistrācijas saraksts protokola 1.pielikumā uz 2 lp*).

#### Sanāksmi atklāj:

**G.Brambergs**, Jūrmalas pilsētas dome, Būvvalde

#### Sanāksmi vada:

**G.Princis**, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.

#### Sanāksmē piedalās:

##### ▪ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji:

**A.Kublačovs**, Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs;

**G.Pāvils**, Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītāja vietnieks tehniskajos jautājumos;

**E.Raubiško**, Projektu vadības un attīstības direkcijas tehniskais eksperts;

**K.Brikule**, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā.

##### ▪ AS „Celuprojekts” pārstāvji:

**E.Smiltnieks**;

**J.Štekels**;

**G.Jaunspronģis**.

##### ▪ Vides pārraudzības valsts biroja pārstāve:

**V.Maskava**.

##### ▪ SIA „Europrojekts” pārstāvis:

**V.Felsbergs**.

- Valsts akciju sabiedrības „Latvijas valsts ceļi” pārstāve:

M.Nauzere.

- Jūrmalas aizsardzības biedrības pārstāvis:

G.Grūba.

- Iedzīvotāji:

I.Prūsis;

E.Vasiļevskis;

A.Vētra;

P.Pildiņš;

A.Vāvere;

E.Ērglis;

A.Celma.

## SANĀKSME

G.Brambergs (Jūrmalas pilsētas dome, Būvvalde) atklāj sanāksmi, nodod sapulces vadīšanu G.Princim.

G.Princis (Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.) uzrunā klātesošos, iepazīstina ar projektu un sanāksmes gaitu. Dod vārdu A.Kublačovam.

A.Kublačovs (Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs), prezentācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu (protokola pielikums Nr.2).

E.Smilnieks (AS „Ceļuprojekts” pārstāvis), prezentācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi darba ziņojumu (protokola pielikums Nr.3).

V.Felsbergs (SIA „Europrojekts” pārstāvis), prezentācija par ietekmes uz vidi novērtējumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (protokola pielikums Nr.4).

G.Brambergs - Sakarā ar to, ka ir veikts Rīgas Ziemeļu transporta koridora ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments ir gatavs sniegt ziņojumu un mums ir iespēja apspriest sagatavotos šī koridora variantus. Tā kā galvenie runātāji ir Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, tad turpmākai sapulces vadīšanai došu vārdu Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vadītājam G.Princim.

G.Princis – Paldies! Šeit klātesošie ir tie kam interesē projekts un kam mēs varētu sniegt maksimāli precīzu informāciju par to stadiju kurā mēs esam. Mēģināsim sniegt ne tik formāli garus ziņojumus un mēģināsim koncentrēties uz Jūrmalu, jūrmalniekiem. Mēģināsim atbildēt uz jautājumiem par to kas līdz šim ir redzēts projekta materiālu izpētē un vērst Jūsu uzmanību uz būtiskām lietām. Šī mums ir otrā apspriešana, mēs vakar tikāmies Rīgā par šo pašu tēmu, šodien Jūrmalā un 25.maijā 18.00 mēs tiekamies Babītē,

Piņķos, vidusskolas zālē.. Mēs tagad sniegsim trīs prezentācijas. Pirmajam es došu vārdu A.Kublačova kungam, Pilsētas attīstības departamenta projekta grupas vadītājam. Atgādināsim projekta mērķus un tos ieguvumus kas projektu kopumā padara lietderīgu Rīgai, kā arī Jūrmalas pilsētai. Pēc tam sekos prezentācija, ko sniegs mūsu eksperti SIA „Ceļuprojekts”, kas izstrādāja tehniskos risinājumus, kuri šobrīd ir uzlikti uz galda apspriešanai. Trešā prezentācijā V.Felsbergs īsumā pastāstīs par galveno dokumentu, kas ir šīs apspriešanas priekšmets - par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Apspriešana norit līdz 7.jūnijam. Šeit klāt ir arī Vides pārraudzības valsts biroja pārstāve V.Maskava, kas seko līdz šiem procesiem. Vides pārraudzības valsts birojs dos atzinumu par sagatavoto dokumentu un visi priekšlikumi, kas tiks atstāti šeit, Jūrmalas domē, nosūtīti birojam, vai nosūtīti departamentam nonāks līdz Vides birojam un birojs sagatavos atzinumu par šo darba ziņojumu. Pēc tam darba ziņojumā tiks veikti attiecīgie uzlabojumi un pēc tam jau birojs izskatīs un sniegs atbildi par noslēguma ziņojumu.

Pēc tam, kad būs šis, cerams pozitīvais, biroja atzinums par procesu un par gala ziņojumu kopumā, vietējās pašvaldības pieņems lēmumus par atsevišķu ģenerālvariantu tālāku izstrādi, respektīvi šobrīd mēs izejam diskusiju, viedokļu, argumentu ciklu, mēs apkopojam viedokļus, kurus piedāvāsim Jūsu ievēlētiem deputātiem, Jūsu deputāti pieņems lēmumu par to kāds būs trases gala varianta risinājums. Kad būs apstiprināts šis gala variants, mūsu konsultanti izstrādās attiecīgā varianta skiču projektu.

### **A.Kublačovs**

*Prezentācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu. (protokola pielikums Nr.2)*

**E.Smilnieks** – iepazīstināšu ar 2007.gada 20.decembra Jūrmalas pilsētas domes lēmumu, kurā rakstīts, ka dome atbalsta Rīgas Ziemeļu transporta koridora būvniecības ieceri un norāda, ka būtu vēlams 3. variants. 2007.gadā bija cits 3. variants, kurš atrodas ziemeļos, pēc iespējas tuvāk Priedainei. Šis variants ir noraidīts un lūdzam to kā tālāka 3.variantu nemaz vairs neapspriest.

Mēs izvirzām citus variantus: pa šoseju Babīte – Priedaine (Jūrmala) tiek virzīts 1. un 2. variants, kam Rīgas teritorijā ir arī variācija - 2a variants. Pēc tam, sasniedzot Babītes krustojumu, 1. un 2.varianta trase virzās ziemeļu virzienā. Uz dienvidiem no vecā 3. varianta tagad ir jauns 3.variants. Šādi Jūs redzat, ka zināmā mērā Jūrmalas pilsētas domes lēmums tiek ievērtēts un tai pašā laikā mēs sākam to jautājumu risināt pilnīgi uz jauniem principiem.

*Turpina prezentāciju par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi darba ziņojumu (protokola pielikums Nr.3).*

Mūsu secinājums ir tāds, ka šobrīd iesakām orientēties uz 1.vai 2.variantu, kas iet pa Jūrmalas ceļu un pēc tam ziemeļos iet uz Rīgas pilsētu, bet 3.variantu atstājam laika posmam pēc 20 vai 30 gadiem, kad jau citiem inženieriem būs jādomā par to, ka Jūrmalas ceļš ir pārpildīts, noslogots, un tādā gadījumā būs nepieciešama šī jaunā trase. Tas nozīmē to, ka mēs neparedzam būvēt šo ceļu, neparedzam atsavināt zemes, bet lūgsim arhitektus savos plānos ievērtēt šo teritoriju, kad iespējams pēc 25, 30 gadiem būs nepieciešams šis ceļš.

**E.Raubiško** – Uzlabojot krustojumu uz Jūrmalas šosejas pie Piņķiem mēs panākam labāku Jūrmalas sasaisti ar Ziemeļu transporta koridoru - jūs pa šo koridoru varat ātri nonākt, piemēram, Bergos. Uzskatu, ka šis risinājums ir izdevies un galvenais ir, ka ir izveidota laba sasaiste no Jūrmalas līdz Bergiem, netērējot laiku šķērsojot pilsētas apbūvi. Runājot

par intensitāti, Jūrmalas šoseju mēs nepārbļīvējam, mēs izmantojam esošo infrastruktūru, ja nepieciešams rekonstruējam, nedaudz uzlabojot, bet neveidojot papildus joslas.

**G.Princis** - Esošais trīs joslu variants tiek izmantots. Trīsdesmit gadu kapacitāti viņš uztver.

**E.Raubiško** – līdz ar to nav nepieciešams intensificēt ceļu kas iet caur Spuņciemu. To, protams, vajag renovēt, bet tas neprasa papildus platības.

**E.Smiltnieks** – Papildinot par Priedaines interesēm: mums ir paredzēts, ka gar dzelzceļu būs vietējas nozīmes ceļš, kurš nodrošinās caurbraukšanu zem jaunās maģistrāles un būs iespēja iziet uz Babītes - Slokas ielas krustojumu. Mums Babītes novadā lūdza, lai viņiem tiktu radītu iespēja nokļūt no jaunās dzelzceļa stacijas uz šo divlīmeņu krustojumu. Tādā gadījumā no Priedaines varēs arī nokļūt ātrāk uz šo mezglu, bet šis vietējas nozīmes ceļš tiek veidots cita projekta ietvaros.

**A.Vāvere** – Jautājums par Jūrmalas šoseju: vai jūs paredzat iespēju, ka tur būs nepieciešams vairāk joslu?

**G.Princis** – Bija iespēja, ka plūsmu prognoze var izrādīties tāda, ka ceturrtā josla būs nepieciešama. Šobrīd mēs varam teikt, ka šī plūsmu prognoze trīsdesmit gadu periodā mūsaprāt, neprasa šo ceturto joslu. Rezultātā šo posmu vajag tikai uzlabot. Vai jautājums ir atbildēts?

**A.Vāvere** – jā paldies.

**G.Princis** – dodu vārdu Felsberga kungam no SIA „Eiropprojekts”, kas izstrādāja šo ietekmes uz vidi darba ziņojumu, kas ir šīs apspriešanas galvenais priekšmets.

**V.Felsbergs** – Būtībā manā stāstījumā nebūs nekā kas varētu interesēt specifiski Jūrmalas iedzīvotājus un ekspertus. Vērtēti trīs varianti no kuriem 1.variants vispār neskar Jūrmalu un divi pārējie skar Jūrmalu ļoti mazā mērā.

Jūrmalas pilsētas teritorijai neviena varianta gadījumā jautājums par gaisa kvalitāti nepacelsies, normatīvu pārsniegumi nav konstatēti arī citās vietās.

Daudz nopietnāks jautājums parasti mēdz būt trokšņu līmenis, tur ir nopietnas problēmas citos variantos Rīgas teritorijā, arī Babītes novadā. Jūrmalā teorētiski visriskantākais varēja būt 3. varianta posms, kas visvairāk pietuvojas Priedaines dzīvojamai apbūvei, bet trokšņu modelēšana parāda, ka pat tur nav vajadzīgi nekādi prettrokšņu pasākumi, jo šeit arī nakts normatīvs nav pārsniegts. Ar lauksaimniecību arī jūrmalnieki šeit nenodarbojas, tātad nav paredzama liela ietekme uz lauksaimniecības zemēm. Pie ceļa nebūs vēlams nodarboties ar bioloģisko lauksaimniecību - nevis kādu objektīvu faktoru dēļ, bet tīri psiholoģiski bioloģiskajai lauksaimniecībai tā nav laba reklāma, ja tā atrodas ceļa malā.

Attiecībā uz zivsaimnieciskajiem resursiem projekts arī neskar Jūrmalu, tātad par ietekmi uz Lielupi nav runas, ceļš nepietuvojas Lielupei. Neviens projekta variants neskar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un arī nepietuvojas tik tuvu, lai būtu vērts runāt par kādu ietekmi. No biotopu viedokļa Jūrmalai visnelabvēlīgākais ir 3.variants, sakarā ar to, ka Priedaines posmā ceļš ieiet līdz šim neskartās kāpu meža teritorijās, kā arī 2. variants, kas gar pašu Jūrmalas administratīvo robežu skar nomaļākus Jūrmalas mežus. 1.variants vispār Jūrmalas teritoriju neskar. Attiecībā uz putniem: 3. variants ir nelabvēlīgs tieši Priedaines

galā, jo šeit dzīvo ūpi un citas aizsargājamas sugas.. Arī no putnu viedokļa, tāpat kā no citu dabas vērtību viedokļa, visizdevīgākais risinājums būtu pirmā alternatīva, kas Jūrmalu nekar vispār. Attiecībā uz sīkspārņiem arī 3.variants arī nav vēlams. Attiecībā uz autoceļu būvniecībai nepieciešamajām zemju platībām 3. variants atkal ir vissliktākais, jo tam ir papildu posms, kas pieslēdzas Jūrmalas apvedceļam. 2. un 2a. variantā kopējais zemes zaudējums ir ievērojami mazāks. 2.variantā ir gandrīz par 20% mazāks zaudējums. Kopumā vissliktākais pēc ietekmes uz vidi ir tieši 3.variants, ņemot vērā, ka tas ir visgarākais un visvairāk skar līdz šim pilnīgi neskartas teritorijas. No vides viedokļa vismazāk jaunus postījumus neskartā vidē nodara 1.variants, kurš neskar Jūrmalu vispār un 2.variants, kurš ir variants, kurš Jūrmalu skar un 2a.variants, kuri abi vienādā mērā skar Jūrmalu, salīdzinājums starp viņiem ir par labu 2a. variantam, bet Jūrmalas teritorijā tie neatšķiras.

*Prezentācija par ietekmes uz vidi novērtējumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (protokola pielikums Nr.4).*

**G.Princis** – Mums būs saruna arī Babītes novadā un pieņemam, ka 1. variants, kam ir mazākā ietekme no vides viedokļa, būs vistuvāk Babītes novada dzīvojamajiem kvartāliem, un tur viedoklis tur būs krasi atšķirīgs no jūsu viedokļa. Tāpēc mēs vairāk skatāmies uz 2. variantu, kas varētu būt kompromiss.

**Iedzīvotājs** – Vai projekts neskars esošo Rīgas – Jūrmalas veloceļu?

**G.Princis** – Neskars, un uzlabos - veloceļiņš tā ir vērtība pati par sevi.

**P.Pildinš** – Kā saprotu no ziņotājiem, 3. variants ir saglabāts plānojumos kā rezervējamās zemes pieslēgumam no Babītes pa tiešo uz Priedaini.

**G.Princis** – Mūsu ekspertu pozīcija ir tāda, ka šī projekta realizācijas un aprēķina periodā - 30 gadu laikā - šī versija nav nepieciešama. Taču vietējiem plānotājiem iesakām paturēt prātā šo ideju kā alternatīvu tajā brīdī, kad tiek spriests vai par Jūsu plāna grozījumiem, vai tiek spriests par vienu vai otru jaunu attīstības virzienu, kas iespējams, laikā var parādīties. No Ziemeļu koridora projekta viedokļa šis variants nebūs kā uzstādījums Jūrmalas pilsētai šī projekta realizācijai.

**P.Pildinš** - Ja tiek realizēts kāds no pirmajiem diviem variantiem – vai satiksmes mezgls Priedainē tiek rekonstruēts?

**E.Smiltnieks** – Cita projekta ietvaros ir izstrādāta shēma tam, kā tiek veidots pieslēgums Jūrmalas apvedceļam. Savukārt, ja pēc kādiem 20, 30 gadiem būs nepieciešams ceļa turpinājums Babītes virzienā, tad šo shēmu varēs papildināt.

**P.Pildinš** – Ja Jūs rekonstruēsiet šādā veidā, tad Jūs jau pie rekonstrukcijas paredzat, ka ceļš ies pāri Priedaines kāpai.

**E.Raubiško** – Ziemeļu koridora projekta realizācijas ietvaros šajā mezglā nekas darīts netiek.

**P.Pildinš** – Mani šis jautājums uztrauc personīgi jo deviņdesmitajos gados, kad plānoja šī ceļa būvniecību, jau tika skaitīti koki. Es personīgi jebkurā variantā iebilstu pret ceļa

rekonstrukciju šīnī posmā. Šeit ir brīvās platības, kurās var būvēt šo pārvadu Ventspils virzienā. Ja satiksmes pārvads tiek veidots šādi, automātiski jau tiek ielikts šāds koridors.

**E.Raubiško** – Patreizējais risinājums rada iespēju normāli nogriezties uz A10 un netiek veidots neviens atzars uz 3. variantu. Tiks fiksēts Jūsu priekšlikums par to, ka minēto atzaru varētu nobīdīt.

**P.Pildinš** - Es atbalstītu jebkurā gadījumā 1. variantu, kas neskar Jūrmalas pilsētu. Dabīgi te varētu būt pretrunas ar Babītes iedzīvotājiem. Es neieteiktu iet Jūrmalas teritorijā - ja paredzēsiet 2.variantu, Jums būs tikai problēmas. Atvainojiet ka tā jāsaka, bet tāda ir mana pieredze, es esmu dzimis jūrmalnieks, arī deputāts bijis pirmajā sasaukumā.

**E.Raubiško** - Inženieri projektu veidot no tehniskā viedokļa, saprotam, ka šeit ir jāatrod kompromiss.

**G.Princis** – Uzskatu, ka priekšlikums par risinājuma optimizāciju ir ļoti labs, mēs varam noteikti ņemt to vērā un tas nav nekas nepārvarams.

**G.Pāvils** – *atgādina, ka tas ir cits projekts, ko mēs nerisinām.*

**M.Nauzere** - Patlaban notiek A10 ietekmes uz vidi novērtējums paplašināšanai uz četrām joslām. Faktiski šis projekts ir pēctecīgs, Jūs varat skatīties materiālus noslēguma ziņojumā.

**E.Smilnieks** - Pašlaik tiešām tiek sagatavots skiču projekts posmam no šī Priedaines krustojuma līdz Ķemeru pagriezienam. Otrkārt, šī shēma, kas ir rādīta, tiks realizēta šī (Priedaines – Ķemeru) projekta ietvaros. Minētais pagrieziens ir nepieciešams, lai atrisinātu nokļūšanu uz Jūrmalas apvedceļa. Ja Jūs atbalstīsiet un pieņemsiet šo variantu domē, tādā gadījumā tāds variants arī būs. Ja ceļš starp Priedaini un Babīti tiks uzbūvēts pēc šiem trīsdesmit gadiem, shēmu tiks pilnveidota pēc vajadzības.

**P.Pildinš** – 1990jos gados, kad tika izrakts šis taisnais pārrakums pāri kāpai, jau „sagnē” tika ielikts šis 3.variants.

**G.Princis** - Jebkurš ceļu mezgls veidojas pēc noteiktiem, universāliem principiem. Uz jebkura krustojuma attīstību var skatīties ar šādām aizdomām. Ziemeļu transporta koridora projekta misija ir realizēt šo projektu ar perspektīvu trīsdesmit gadiem. Mūsu redzējumā šobrīd, pie tiem ekspertu un konsultantu slēdzieniem, šī (3.) alternatīva nav nepieciešama. Līdz ar to mēs neuzstājam un nepastāvēsim un nerisināsim šo alternatīvu, un, to droši vien risinās cilvēki Jūrmalā un varbūt Babītē nākotnē.

**P.Pildinš** – Paldies!

**E.Raubiško** – Jūsu ieteikumu par izmaiņām krustojuma risinājumā mēs izskatīsim.

**E.Smilnieks** – Nē, mēs neizskatīsim, jo šī teritorija ir ārpus Rīgas pilsētas un projektu attīsta Latvijas valsts autoceļi.

**G.Princis** - Sazināsimies ar Latvijas valsts autoceļiem.

**E.Smiltnieks** - Esam novērojuši, ka vienmēr katrs saka: manu zemi neaiztieciat, manā pagastā nenāciet iekšā un manā rajonā nerādieties. Jūsu izteiktā ideja par to, ka tam tunelim jābūt zemāk (uz dienvidiem), noved pie tā, ka šī trase tiek iebīdīta jau paredzētajā apbūves zonā, šeit plānoti lieli pilsētībūvniecības pasākumi.

**G.Princis** – Mēs daudz nezinām arī par šiem grandiozajiem attīstības plāniem, kas arī ir uz nākamajiem 30 gadiem. Tomēr mēs sekojam aktuālajiem attīstības plāniem un, šķiet, neesam palaiduši neko būtisku garām.

**A.Vētra** - Vietējo viedoklis ir, ka 3. laikam neviens neatbalsta, pretēju viedokli no klātesošiem es pagaidām neesmu dzirdējis, to arī var protokolā ierakstīt. Atbalstu 2. variantu, ir arī izskanējuši priekšlikumi par 1. variantu, bet par 3.variantu visi sapulces dalībnieki saka: nē. Ja tas tiek fiksēts, kā arī tiek fiksēts P.Pildiņa kunga piedāvājums par krustojumu, tad, uzskatu, protokols būs pilnīgs.

**G.Princis** – Visa informācija ir pieejama līdz 7.jūnijam elektroniskajā un citādā informācijas vidē. Šeit klātesošie eksperti ir pieejami arī pa telefonu un sastopami. Formāli mēs vēl tiekamies 25.maijā Babītes novadā. Līdz 7.jūnijam birojs, mēs, Jūrmalas dome pieņemam visus priekšlikumus un tad vērtējam šo darbu. Paldies visiem klātesošajiem!

## **KOPSAVILKUMS**

### **1. G.Princis (Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.)**

Visi priekšlikumu, kas būs atstāti šeit, Jūrmalas domē, nosūtīti birojam, vai nosūtīti departamentam nonāks līdz birojam, tiks veikti attiecīgie uzlabojumi darba ziņojumā, pēc tam Vides birojs skatīsies un sniegs atbildi par gala ziņojumu. Pēc tam, kad būs, cerams pozitīvais, biroja atzinums par procesu un par gala ziņojumu kopumā, vietējās pašvaldības pieņems lēmumus par atsevišķu ģenerālvariantu tālāku izstrādi.

Šobrīd mēs ejam diskusiju viedokļu, argumentu ciklu visu apkopojam, un beigās nododam Jūsu ievēlētiem deputātiem, kuri pieņems lēmumu par to kāds būs trases gala varianta risinājums.

Ieteikt Latvijas valsts autoceļiem, izskatīt P.Pildiņa priekšlikumu kā optimizēt pārvada risinājumu Ventspils virzienā.

### **2. E.Smiltnieks (AS „Ceļuprojekts”):**

Mēs šodien sliecamies atbalstīt 1. vai 2. variantu, kas iet pa Jūrmalas šoseju un pēc tam tālāk austrumos virzās uz Rīgas pilsētu. 3.variantu atstājam perspektīvai uz nākamajiem 20 vai 30 gadiem, kad jau citiem inženieriem būs jādomā par to, ka Jūrmalas ceļš ir pārpildīts, noslogots, un tādā gadījumā būs nepieciešama šī jaunā trase. Tas nozīmē, ka mēs neparedzam būvēt šo 3.variantu, neparedzam uzreiz atsavināt zemes, bet tai pašā laikā lūgšim arhitektus savos plānos ievērtēt šo teritoriju, kad iespējams pēc tiem 25, 30 gadiem būs nepieciešams šis papildus ceļš.

### **3. V.Felsbergs (SIA „Europrojekts”):**

Salīdzinājumu apkopojums visa 3. un 4. posmu garumā, tai skaitā Jūrmalā, rāda ka vissliktākais pēc ietekmes uz vidi ir 3. variants, kas arī ir loģiski, ņemot vērā, ka tas ir

visgarākais un visvairāk skar līdz šim pilnīgi neskartas teritorijas. No vides viedokļa vismazāk jaunus postījumus neskartā vidē nodara 1. variants, kurš neskar Jūrmalu vispār un 2.variants, kurš ir variants, kurš Jūrmalu skar un 2a.variants, kurš Jūrmalas teritorijā sakrīt ar 2.variantu. Tālāk Rīgas teritorijā salīdzinājums starp 2 un 2a variantu ir par labu 2a.variantam.

#### **4. P.Pildinš (iedzīvotājs)**

Ierosina novirzīt projektējamā A10 krustojuma pārvada rampu uz dienvidiem, tuvāk A10 ceļam.

#### **5. A.Vētra (iedzīvotājs)**

Vietējie iedzīvotāji 3. variantu nekādi neatbalsta, atbalsta 2. variantu, ir arī izskanējuši priekšlikumi par 1. variantu.

**Sanāksme noslēdzas plkst. 19<sup>15</sup>**

#### **Protokola pielikumā:**

1. Sanāksmes dalībnieku reģistrācijas lapu kopijas uz 2 lp.
2. A.Kublačova (Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs) prezentācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu uz 2lp.
3. E.Smilnieka (AS „Ceļuprojekts” pārstāvis) prezentācija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4.posma ietekmes uz vidi darba ziņojumu uz 3 lp.
4. V.Felsberga (SIA „Europrojekts” pārstāvis) prezentācija par ietekmes uz vidi novērtējumu automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai uz 3 lp.

#### **Sanāksmi vadīja:**

**Gvido Princis**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.

#### **Protokolēja:**

**Kristīne Brikule**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta  
Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas  
galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā  
67012850