

Rīgā, 2010.gada 11.maijā.

**Atzinums**  
**par autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6**  
**(A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma**  
**darba ziņojumu**

**Darbības ierosinātājs:** VAS "Latvijas Valsts Ceļi", reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV - 1050, tālr. 67028169.

**Izvērtētie materiāli:** autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, kuru sagatavojusi SIA "EIROKONSULTANTS", reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

**Pamatojums:** saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 25.septembrī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2010.gada 26.janvārī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – VAS "Latvijas Valsts Ceļi" atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 18.panta un Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" VI.sadaļas prasībām.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa A5 posmam no 11,6.km (vieta, kur A5 pieslēgsies jaunajai A7 trasei - Ķekavas apvedceļam) līdz 34,6.km (A9 – Liepājas šoseja). Rekonstruējamā ceļa posma garums ir 23 km. Tas šķērso Ķekavas, Olaines, Mārupes un Babītes novadu administratīvās teritorijas. Atbilstoši ziņojumā norādītajam ceļa klātnes platums no 11,6.km līdz 22.km ir 12 m, bet no 22.km (A8) līdz 34,6.km (A9) - 15 m, savukārt braucamās daļas platums ir 8 līdz 9 m. Autoceļa A5 posms no pieslēguma A9 līdz A10 (Jūrmalas šoseja) jau ir četrjoslu ceļš. Rekonstruējamajā posmā atļautais braukšanas ātrums ir 90 km/h, taču vairākās vietās ir uzstādītas ātruma ierobežojuma zīmes, jo autoceļa seguma stāvoklis un normālprofila parametri to nenodrošina. Kopumā autoceļa segums no 11,6.km līdz 22.km (A8) ir labā stāvoklī, bet no 22.km līdz 34,6.km – apmierinošā. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai pēc salīdzinošā kāpuma iepriekšējos gados, praktiski uz visiem valsts galvenajiem autoceļiem 2008.gadā satiksmes intensitātei bija tendence samazināties, un saskaņā ar 2008.gada datiem satiksmes intensitāte autoceļa A5 posmā no A7 līdz A8 bija 9083 automašīnas diennaktī un no A8 līdz A9 bija 9539 automašīnas diennaktī. Kravas transporta īpatsvars attiecīgi bija 19% un 21%.

Salīdzinot ar 2007.gadu, A5 posmā no A7 līdz A8 satiksmes intensitāte bija samazinājusies par aptuveni 22% un posmā no A8 līdz A9 – par aptuveni 8%. Prognozētais satiksmes intensitātes pieaugums no 2009. – 2019.gadam ir 1,61 reize, bet no 2019. – 2030.gadam 1,24 reizes, un 2030.gadā rekonstruējamajā A5 posmā tā tiek prognozēta no 18700 līdz 19640 automašīnām diennaktī. Analizējot ceļu satiksmes negadījumus rekonstruējamajā posmā, visvairāk to ir autoceļa 12., 16., 21., 22. un 30.km, kā galvenos iemeslus norādot nepietiekamo ceļa platumu, nav paredzētas speciālas ceļa šķērsojuma vietas gājējiem, nav ietvju un ir nepietiekams ceļa nomales platums.

Tā kā autoceļš A5 ir autoceļu E22 un E67, kas ietilpst transporta koridora "Via Baltica" un Eiropas transporta koridora tīklā, sastāvdaļa, tad atbilstoši ziņojumā norādītajam autoceļam A5 ir jāatbilst A1 kategorijai kā vispārīgas lietošanas ceļam. Atbilstoši prognozētajai satiksmes intensitātei un A1 ceļa kategorijai, ziņojumā tiek izvērtēti trīs iespējamie autoceļa A5 posma no 11,6.km līdz 34,6.km rekonstrukcijas varianti, kuri plānoti 2017.gadā:

1. variants – 15,5 m plats trīsjoslu ceļš (NP 15,5), tālākā perspektīvā (pēc aprēķina perioda) paplašinot līdz NP 29,5;
2. variants – 14,0 m plats divjoslu ceļš (NP 14), tālākā perspektīvā paplašinot līdz NP 29,5;
3. variants – 20,5 m plats četrjoslu ceļš (NP 20,5) ar divām brauktuvēn, 2 m platu sadalošo joslu un atļauto braukšanas ātrumu 90 līdz 100 km/h.

Salīdzinot piedāvātos rekonstrukcijas variantus, ziņojuma autori norāda, ka, realizējot 1. un 2.variantu, var pielietot stadiālo būvniecību un perspektīvā pārbūvēt ceļu ar NP 29,5; nav kapitāli jāpārbūvē visi ceļu pārvadi, jo tos iespējams rekonstruēt; uzlabosies pārskatāmība; uzlabosies apdzīšanas iespējas. Šo variantu trūkums ir - ja paredz divlīmeņa mezglus, visas mākslīgās būves jāizbūvē ar perspektīvi (NP 29,5); autobraucēji ignorē brauktuves apzīmējumus un pārkāpj satiksmes noteikumus; pēc aprēķina perioda 1.variants pilnībā neiztur satiksmes kvalitātes pārbaudi, bet 2.variants - pilnībā iztur satiksmes kvalitātes pārbaudi tikai pie ātruma 60 km/h. 3.varianta priekšrocības ir tās, ka brauktuves atdalītas ar sadalošo joslu un barjeru;

būtiski uzlabojas satiksmes drošība; pilnībā iztur satiksmes kvalitātes pārbaudi; savukārt trūkumi – nav iespējams būvēt pa kārtām un uzreiz jāizbūvē ceļu pārvadi; normālprofila pielietojums beidzas līdz ar maksimālo satiksmes intensitāti 30000 automašīnām diennaktī, remontdarbu laikā nav iespējams nodrošināt nepieciešamo braukšanas joslu skaitu būvdarbu zonā; šauras ceļa nomales; salīdzinot ar 1. un 2.variantu, lielas sākotnējās investīcijas. Ziņojuma autori uzskata, ka aprēķina periodam piemērotākais ceļa normālprofils ir NP 20,5, kas atbilst vispārējas lietošanas ceļa prasībām, ar minimālo ceļa nodalījuma joslas platumu 25 m no autoceļa ass uz katru pusi (pietiekams arī NP 29,5).

Autoceļa rekonstrukcija ir paredzēta pa esošo ceļa klātni, to paplašinot. Papildus platības būs nepieciešamas atsevišķās vietās, kur paredzēti divlīmeņu šķērsojumi, kā arī vērienīgi zemes darbi tiks veikti, paplašinot kopējo ceļa platumu. Ziņojumā norādīts, ka vērienīgajiem zemes darbiem būs lokāls raksturs un ietekmes zona nepārsniegs 30 līdz 50 m platu joslu attiecībā pret rekonstruējamā autoceļa ass līniju. Autoceļa plānotajai rekonstrukcijai nepieciešams atsavināt aptuveni 78 ha zemes: Olaines novadā aptuveni 37 ha, Mārupes novadā aptuveni 30 ha, Ķekavas novadā

aptuveni 11 ha un Babītes novadā aptuveni 0,5 ha. Lielākā daļa (73%) atsavināmo teritoriju ir meža zeme. Izpētes gaitā netika konstatēta dzīvojamo ēku un būvju nojaukšanas nepieciešamība nevienai no piedāvātajām rekonstrukcijas alternatīvām.

Ziņojumā norādīts, ka kopumā rekonstruējamajā posmā autoceļš virzās pa teritoriju, kas nav industriāli augsti attīstīta, lai gan autoceļa 21,8.km (uz ziemeļiem no tā) top noliktavu, ražošanas un biroju ēku komplekss "Dommo biznesa parks", 23,45.km (uz dienvidiem) ir perspektīva vieta stāvlaukuma un ēdināšanas objekta izveidei, 23,5.km (uz ziemeļiem) atrodas sporta un atpūtas bāze "Lāčplēsis", 27,17.km (uz ziemeļiem) pievedceļš autoservisam un būvmateriālu veikalam, 30.km (uz dienvidiem) atrodas kafejnīca "Dēka", 31,22.km (uz ziemeļiem) pievedceļš viesu namam "Jaunmārtiņi". Vienīgā apdzīvotā vieta šajā posmā ir Jaunmārupe, kurai autoceļš virzās gar austrumu malu, nešķērsojot to. Rekonstruējamā posma tuvumā atrodas SIA "Sarkandaugavas degviela" degvielas uzpildes stacija Jaunmārupē un Mārupes atkritumu šķirošanas un pārstrādes komplekss. No 22. līdz 34,6.km gar autoceļu A5 virzās augsta spiediena sadales gāzesvads, šķērsojot autoceļu 27,45., 28,97., 30,90. un 33,97.km, kā arī 21,21.km autoceļu šķērsos perspektīvais augsta spiediena sadales gāzesvads. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Satiksmes ministrija ar AS "Latvijas Gāze" ir noslēgusi līgumu par gāzesvada izvietojumu valsts galvenā autoceļa A5 posma no 29,90. līdz 36,90.km ceļa zemes nodalījuma joslā un aizsargjoslā, atbilstoši kuram AS "Latvijas Gāze" ir apņēmusies par saviem līdzekļiem nodrošināt ceļu zemes nodalījuma joslā un aizsargjoslā izvietotā gāzesvada pārbūvi, pārvietojot to ārpus A5 rekonstrukcijas darbu zonas. Rekonstruējamo autoceļa posmu 18.km šķērsos 330 kV un 21,88.km - 110 kV augstsprieguma elektropārvades līnijas. Autoceļš A5 22.km šķērsos dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava.

Ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamajā posmā ir aptuveni 65 nobrauktuves un vienlīmeņa pieslēgumi, no kuriem lielāko daļu paredzēts likvidēt, turpmāk nodrošinot piekļuvi no vietējiem pagastu ceļiem vai jaunajiem ceļmezgliem. Rekonstruējamajā posmā ir viena autobusu pietura (21,28 km.) "Birznieku pagrieziens", kuru plānots pārvietot uz ceļu V7 Baloži – Plakanciems – Iecava. Rekonstruējamajā ceļa posmā nav nodrošināta aizsargjosla, līdz ar to gandrīz visā posmā jārisina zemju atsavināšana.

Trases posms virzās gar teritorijām, kas pārplūst, ir pārpurvotas vai arī tām ir izteikti apgrūtināti noteces apstākļi. Faktiski autoceļa posms virzās gar purviem (Augstais tīrelis, Cenas tīrelis, Ēbeļmuižas purvs, Medema purvs) vai intensīvi meliorētām zemēm (posma sākumā un beigās). Trases rietumu daļā meliorācijas sistēmu ūdeņi tiek novadīti uz Neriņu un tālāk Babītes ezeru, savukārt austrumu daļā meliorācijas sistēmu ūdeņi tiek novadīti uz Ķekavas upi un tālāk Daugavā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, paredzētās darbības ietekmes zonā ir vairākas ūdensteces - Ķekavas upe, Daugavas – Misas kanāls, Stiebrāju grāvis, Vāciešu Liekņas kanāls, Olainīte un Neriņa, kā arī vairākas ūdenskrātuves Zirgu silā un Jaunmārupē. Zemes virsmas atzīmes rekonstruējamā autoceļa A5 austrumu daļā (Ķekavas upes apkārtnē) ir no 11 līdz 13 m v.j.l., bet rietumu daļā (Rīgas - Liepājas autoceļu krustojuma tuvumā) 6 līdz 8 m v.j.l. Lielākajā teritorijas daļā gruntsūdens iegul 1,0 līdz 1,5 m no zemes virsmas, bet purvu tuvumā seklāk. Līdz ar to gruntsūdens horizonts ir dabiski vāji aizsargāts vai pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai gruntsūdens horizontu ūdensapgādei izmanto viensētās, kurās ir ierīkotas grodu akas, savukārt artēziskie urbumi ir ierīkoti praktiski visos augšējā

devona ūdens horizontos, izņemot Salaspils horizontu. Autoceļš nevirzās gar centralizētām ūdensgūtnēm.

Rekonstruējamais autoceļa posms tieši neskar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Tuvākās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas dabas liegums "Melnā ezera purvs" atrodas aptuveni 650 m uz dienvidiem no autoceļa A5 Olaines novadā un dabas parks "Beberbeķi" atrodas aptuveni 650 m no rekonstruējamā posma beigu punkta (34,6.km) Babītes novadā.

Projekta ietvaros vietējās joslas paredzēts izbūvēt no jauna, bet esošos ceļus rekonstruēt vai izmantot bez uzlabojumiem. Realizējot rekonstrukcijas 1. un 2.variantu, esošos divlīmeņa ceļumezglus plānots rekonstruēt bez būtiskām izmaiņām satiksmes organizācijā. Savukārt 3.variantam gan esošos, gan jaunos divlīmeņa ceļumezglus paredzēts izbūvēt no jauna – 12,8.km divlīmeņa ceļumezglu, kas savieno Ķekavas apdzīvotās vietas; 20,3.km divlīmeņa ceļumezglu vietējo ceļu savienojumam ar V7 (mezgla izvietojums saskaņots ar Olaines pašvaldību); 21,2.km gājēju ceļa pārvadu; 21,8.km divlīmeņa ceļumezglu ar autoceļu A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene); 22.km pārvadu pār dzelzceļu Rīga – Jelgava; 22,2.km autoceļa V13 pieslēgumu; 26,2.km divlīmeņa ceļumezglu vietējo ceļu savienojumam; 29.km divlīmeņa ceļumezglu ar autoceļu P132; 29,6.km gājēju ceļa pārvadu; 30,2.km pārvadu, kas savieno autoceļus V14 un V19; 31,3.km divlīmeņa ceļumezglu perspektīvā ceļa V14 savienojumam ar vietējiem ceļiem; 34,5. un 34,7.km divlīmeņu krustojumu ar autoceļu A9.

Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Ķekavas novada domē, Gaismas ielā 19, Ķekavā; Olaines novada domē, Zemgales ielā 33, Olainē; Mārupes novada domē, Daugavas ielā 29, Mārupē; Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnē [www.eiropprojekts.lv/A5](http://www.eiropprojekts.lv/A5).

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2010.gada 22.janvārī laikrakstā "Rīgas Apriņķa Avīze" un 2010.gada 26.janvārī laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" tika publicēti ziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālos paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām. Ņemot vērā, ka 2010.gada 22.janvāra laikrakstā "Rīgas Apriņķa Avīze" bija nepareizi norādīta sabiedriskās apspriešanas sapulces norises vieta Mārupes novadā, 2010.gada 26.janvāra laikrakstā "Rīgas Apriņķa Avīze" tika publicēts jauns paziņojums.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2010.gada 2.februārī un 2010.gada 27.aprīlī Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolas zālē, Mazcenu alejā 39, Jaunmārupē; 2010.gada 3.februārī Jaunolaines Kultūras namā, Meža ielā 2, Jaunolainē; 2010.gada 4.februārī Ķekavas Kultūras namā, Gaismas ielā 17, Ķekavā.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolā uz sabiedrisko apspriedi 2010.gada

2.februārī bija ieradušies Mārupes novada domes priekšsēdētājs, Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja un aptuveni 20 interesentu. Mārupes novada domes priekšsēdētājs informēja klātesošos, ka paralēli A5 rekonstrukcijas projekta izstrādei notiek arī jaunās dzelzceļa līnijas iespējamās atrašanās vietas izpēte. Pašvaldība 2009.gada pavasarī ir apstiprinājusi grozījumus teritorijas plānojumā un ir norādījusi izpētes zonu. Mārupes novada domes priekšsēdētājs norādīja, ka plānotā dzelzceļa izbūve jāskata kontekstā ar A5 rekonstrukcijas projektu, kas Mārupei ir būtisks jautājums, un informēja, ka uz šodienas sanākumi tika uzaicināts Satiksmes ministrijas pārstāvis, kurš nav ieradies. Līdz ar to Mārupes novada domes priekšsēdētājs uzskatīja, ka sanākums nevar notikt, un lūdza klātesošos neuzsākt debates, jo tad sanākums tiks uzskatīta par notikušu. Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja informēja, ka A5 rekonstrukcijas projektā domes ierosinājumi daudz maz ir ņemti vērā, savukārt 2009.gada decembrī domi apmeklēja firma, kurai ir pasūtīts izpētīt dzelzceļa trases izbūves iespējas, kas savienotu Daugavas abus krastus un caur Mārupi virzītos uz Krievusalu. Dzelzceļa trases izbūves iespējas projekts tika virzīts bez sabiedrības viedokļa noskaidrošanas. Tā kā abu projektu pasūtītājs ir Satiksmes ministrija, tad Mārupes novada dome Satiksmes ministrijai nosūtījusi vēstuli, kurā paudusi viedokli, ka dzelzceļa trase jāizvieto blakus autoceļa trasei, jo šai teritorijā jau tagad ir daudz apgrūtinājumu. Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja izteica viedokli, ka apstākļi tagad ir būtiski mainījušies, un autoceļa A5 rekonstrukcijas izpēte vairs nav aktuāla. Būvvaldes vadītāja norādīja, ka autoceļa A5 rekonstrukcija jāskata kontekstā ar plānoto dzelzceļu un tas jā dara publiski. Mārupes novada domes priekšsēdētājs pateicās tiem, kas bija atnākuši uz sanākumi, un aicināja iedzīvotājus uz atkārtotu publisko apspriedi.

Jaunolaines Kultūras namā darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 8 interesenti. Sanākumi atklāja Olaines novada domes Attīstības daļas vadītājs. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis sniedza informāciju par projekta virzību un izpētes rezultātiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par plānotā autoceļa parametriem; vai ceļa joslas tiks atdalītas; kāda ir esošā un plānotā satiksmes intensitāte; par ceļa aizsargjoslas platumu; vai paredzēta virszemes noteces ūdeņu no ceļa klātnes savākšana un attīrīšana; vai visos piedāvātajos rekonstrukcijas variantos tiek izmantota esošā ceļa klātne un izteica viedokli, ka, ja ceļš paliks esošā ceļa ietvaros, tad jau nekas būtiski nemainīsies, tikai pieaugs satiksmes intensitāte, līdz ar to nav arī ko apspriest; kā tiks risināti kompensāciju jautājumi; vēlējās precizēt, vai Olaines novada teritorijā paredzēti divlīmeņu pārvadi piedāvātajos 1. un 2.rekonstrukcijas variantā; jautāja, kā A5 rekonstrukcijas projekts saistīts ar A8 rekonstrukciju; par atkritumu izgāztuves un gāzesvada izvietojumu attiecībā pret autoceļu; jautāja, kā meža dzīvnieki varēs tikt pāri autoceļam; kā meža apsaimniekotājs varēs piebraukt mežam, ja visas nobrauktuves tiek slēgtas. Māju "Irbes" īpašnieks jautāja par trokšņa līmeni un izteica viedokli, ka ceļu nedrīkst būvēt bez prettrokšņa sienas, jo viņa mājas esot tuvāk par ziņojumā minētajiem 380 m, kā arī norādīja, ka kartē ir nepareizi iezīmētas māju "Irbes", "Mežirbes" un "Mežstrādnieki" atrašanās vietas. Kāda sanāksmes dalībiece interesējās par jaunā dzelzceļa projektu, jo dzelzceļa trase esot paredzēta A5 koridorā, un vēlējās uzzināt, vai ir plānots apspriest kopā A5 un dzelzceļa projektus, kā arī informēja, ka gan Olaines, gan Mārupes novadu vadību nostāja ir tāda, ka dzelzceļš un autoceļš jāizvieto vienā transporta koridorā, un jau sen tam ir rezervēta turpmākās izpētes teritorija.

Ķekavas Kultūras namā darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 18 interesenti. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar projektu un plānotajiem risinājumiem. Kāda sanāksmes dalībiece informēja, ka viņas māja atrodas pie paša ceļa un šajā vietā gar ceļu ir paredzēta 5 m augsta siena. Viņa uzskata, ka pievedceļu nodrošinājums viņas mājai jārisina, izvērtējot reālo situāciju dabā, un uzskatīja, ka nevar būvēt ceļu vietā, kur ir dārzs un koki. Sanāksmes dalībiece norādīja, ka arī otrā pusē ceļam viņai pieder lauksaimniecības zeme, kurai jānodrošina piekļūšana. Sanāksmes dalībiece norādīja, ka esot iesniegusi savas prasības rakstiskā formā, taču darba ziņojuma tabulā tās neesot iekļautas. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis sniedza informāciju par projekta izpētes rezultātiem. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai ceļa 12.km paredzētais risinājums būs jebkurā rekonstrukcijas variantā un vai ir pieņemts autoceļa Saulkalne – Ārce izbūves variants. Ķekavas novada domes Telpiskās plānošanas daļas vadītājs informēja klātesošos, ka Ķekavas novada dome ir nosūtījusi savu lēmumu VAS "Latvijas Valsts Ceļi" saistībā ar autoceļa Saulkalne – Ārce izbūvi. Sanāksmē izvērsās diskusija saistībā ar autoceļu Saulkalne – Ārce. Ķekavas novada domes pārstāvis interesējās, kas nodrošinās vietējo ceļu izbūvi un kāds būs šo ceļu segums, kāda ietekme tiek prognozēta uz Daugavas – Misas kanālu. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka Daugavas – Misas kanāls ir valsts nozīmes meliorācijas būve un jānodrošina piekļuve tam ar tehniku, kā arī izteica viedokli, ka A5 rekonstrukcijas projekts jārisina kompleksi ar plānoto dzelzceļu, jo plānotais dzelzceļš no vienas puses liegs pieeju kanālam, bet no otras puses esošo piebrauktuvi slēdz autoceļa rekonstrukcijas rezultātā. Sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka tikai abus šos projektus kompleksi vērtējot var apzināt ar tiem saistītās problēmas, kā arī interesējās, kāpēc noraidīts priekšlikums iežogot autoceļu, vai ietekmes uz vidi novērtējumā var iekļaut informāciju par sadursmju skaitu, traumatismu utt., kāpēc netiek ņemta vērā iedzīvotāju sniegtā informācija par sadursmēm ar dzīvniekiem. Kāds cits dalībnieks jautāja, kāpēc ceļu un dzelzceļu nevar būvēt vienā transporta koridorā, un interesējās, vai arī četrjoslu ceļš nebūs ātrsatiksmes ceļš, uz kuru pusi paplašinās ceļu, izbūvējot četras joslas, kā no Ķekavas varēs nokļūt uz Daugmali; kad ir plānota būvniecība. Ķekavas novada domes pārstāvis interesējās, kas maksās par nepieciešamajām izmaiņām Zemesgrāmatās.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Mārupes novada domes 2010.gada 11.februāra vēstuli Nr.3-10/251, kurā norādīts, ka domes rīcībā esošajā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā nav izvērtējuma Mārupes novada domes ierosinājumiem.
2. Mārupes novada domes 2010.gada 15.februāra vēstuli Nr.3-10/260, kurā norādīts, ka darba ziņojuma pilnajā versijā ir izvērtēti Mārupes novada domes un iedzīvotāju iebildumi un ierosinājumi.
3. Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 15.februāra vēstuli Nr.1-7/10/266, kurā norādīts, ka, likvidējot esošos pieslēgumus, darba ziņojumā pilnā apjomā nav atrisinātas piekļūšanas iespējas nekustamajiem īpašumiem abpus autoceļam A5, tai skaitā Daugavas – Misas kanālam, Jaunsila ciemam, Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā noteiktajām apbūves teritorijām; grafiskajā materiālā nav iezīmēta ne plānotā A5 ceļa zemes nodalījuma josla, ne tā pievedceļiem nepieciešamā; ziņojumā nav informācijas par projekta ietvaros Ķekavas novadā plānoto iekšējo ceļu izbūvi; ziņojumā nav informācijas par lielo un sīko zīdītāju (lapsas u.c.) migrāciju rekonstruējamajā

A5 posmā; izvērtējot prettrokšņa pasākumus, nav ņemta vērā Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā noteiktā dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas Jaunsila ciemā; nepietiekams ir gājēju pāreju vietu skaits Ķekavas teritorijā; autoceļa A5 rekonstrukcija nav izvērtēta kontekstā ar plānoto dzelzceļa trasi; 3.tabulā daļa minēto nekustamo īpašumu neatbilst patiesajām pieslēguma vietām.

4. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 19.februāra atsaukumi Nr.5-5/583, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu saistībā ar izstrādāto darba ziņojumu.
5. Olaines novada pašvaldības 2010.gada 11.februāra vēstuli Nr.8.14./862, kurā norādīts, ka, sagatavojot noslēguma ziņojumu, jāpievērš uzmanība jautājumiem, kurus uzdeva Olaines novada iedzīvotāji 2010.gada 3.februārī notikušajā paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā un kas atspoguļoti sanāksmes protokolā.

Apkopojot valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, Vides pārraudzības valsts birojs secināja, ka atbilstoši likumdošanas prasībām Mārupes novada sabiedrība un uzņēmēji tika informēti par SIA "EIROKONSULTANTS" izstrādāto darba ziņojumu un tā sabiedrisko apspriešanu, taču 2010.gada 2.februāra sanāksmē Mārupes novadā

klātesošajiem netika sniegta informācija par paredzēto darbību un netika nodrošināta klātesošajiem Mārupes pašvaldības iedzīvotājiem iespēja uzdot jautājumus un izteikt viedokli saistībā ar paredzēto darbību kā to nosaka spēkā esošie normatīvie akti. Lai sekmīgi pabeigtu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, Vides pārraudzības valsts birojs lūdza VAS "Latvijas Valsts Ceļi" izvērtēt Mārupes novada domes viedokli un nodrošināt atkārtotu darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi Mārupes novadā, informējot sabiedrību likumdošanā noteiktajā kārtībā (2010.gada 22.februāra vēstule Nr.3-01/226).

Atbilstoši saņemtajai VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 17.marta atbildes vēstulei Nr.2.1/772 Satiksmes ministrijā 2010.gada 2.martā ir notikusi tikšanās ar Mārupes novada domes pārstāvjiem. Sanāksmes dalībnieki vienojās par turpmāko rīcību un apņēmas nodrošināt atkārtotu valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi Mārupes novadā, informējot sabiedrību likumdošanā noteiktajā kārtībā.

2010.gada 16.aprīlī laikrakstos "Latvijas Vēstnesis" un "Rīgas Aprīņa Avīze" tika publicēti ziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā 2010.gada 27.aprīlī Mārupes novada Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālus paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem) Mārupes novadā, kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē klātienē Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolas zālē, Mazcenu alejā 39, Jaunmārupē, piedalījās 24 interesenti. Sanāksmi atklāja Mārupes novada domes priekšsēdētājs,

informējot klātesošos, ka šī ir atkārtotā autoceļa A5 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriede. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, iepazīstināja klātesošos ar AS "Ceļuprojekts" un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvjiem, sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un iespējamajām ietekmēm. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis informēja klātesošos, kāpēc par nenotikušu tiek uzskatīta iepriekšējā sanāksme un kāpēc vienlaicīgi netiek apspriesti autoceļa rekonstrukcijas un dzelzceļa būvniecības projekti, paskaidrojot, ka šiem projektiem ir dažādi izstrādes un realizācijas termiņi. AS "Ceļuprojekts" sniedza informāciju par rekonstruējamā autoceļa posma piedāvātajām alternatīvām un ceļa parametriem, norādot, ka papildus ir paredzēta pārbrauktuve uz "Mārtiņiem", kas atbilst Mārupes transporta shēmai, un paliek divlīmeņu mezgls, kā arī paskaidroja, kāpēc nevar izveidot pārvadu pie kapiem un autobusu pieturas, informēja, ka ir paredzēta gājēju pāreja uz dārziņiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par atpērkamo zemju cenu; par paplašināmā ceļa posma robežām; par 1.šķiras autoceļu parametriem; vai tiks paplašināts viadukts Jaunmārupē un kāda būs uzbraukšana no Olaines puses; cik liela platība nepieciešama aplim uz Olaini un kā varēs nokļūt līdz gājēju pārejai, ja priekšā ir tenisa korti; vai tiks nojaukta sporta halle, vai tiks skarti kapi. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās par iespējamo trokšņa izplatību un kur tiks izvietotas prettrokšņa sienas, ņemot vērā, ka ceļš tiks paplašināts. Mārupes novada domes priekšsēdētājs interesējās, vai trokšņa novērtējumā ir ņemtas vērā Eiropas Savienības prasības.

Saistībā ar atkārtoto darba ziņojuma sabiedrisko apspriešanu Mārupes novadā Vides pārraudzības valsts birojs netika saņemta neviena vēstule.

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

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertu, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja SIA "EIROKONSULTANTS" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 25.septembrī izsniegtās Programmas prasībām, tomēr vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams precizēt un būtiski papildināt. Sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, nepieciešams precizēt un papildināt:

1. Visi ietekmes uz vidi novērtējumā minētie ceļi jāapraksta atbilstoši likumā "Par autoceļiem" noteiktajam, norādot autoceļa nosaukumu, numerāciju un garuma atskaites punktus. Ziņojumā iekļautos situācijas plānos uzskatāmi jāiezīmē novadu robežas, jāprecizē un jāsniedz skaidrojums visiem lietotajiem apzīmējumiem. Darba ziņojumā nav 76.lpp. (sējuma - tīra lapa).
2. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par citiem ceļiem, kas atrodas rekonstruējamajam A5 posmam piegulošajās teritorijās, jo saskaņā ar kartogrāfiskajos materiālos norādīto daudzus no tiem paredzēts rekonstruēt un izbūvēt no jauna, kā arī jāsniedz detālāka informācija, kā tiks nodrošināta piekļuve īpašumiem (arī servisa objektiem), slēdzot 65 esošās nobrauktuves, kā arī jāprecizē Ķekavas novada pašvaldības sniegtā informācija, ka 3.tabulā daļa minēto nekustamo īpašumu neatbilst patiesajām pieslēguma vietām un jāveic nepieciešamās korekcijas.



3. Ņemot vērā darba ziņojuma sabiedriskajās apspriešanās sniegto informāciju, ka patlaban notiek jaunās dzelzceļa līnijas, kas savienotu Daugavas abus krastus un caur Mārupi virzītos uz Krievusalu, iespējamās atrašanās vietas izpēti, kā arī plānoto "Rail Baltica" dzelzceļu, noslēguma ziņojumā jautājumi par piekļūšanu īpašumiem jāanalizē arī kontekstā ar šīm iespējamajām dzelzceļa līnijām atbilstoši faktiski pieejamajai informācijai par dzelzceļu iespējamo izvietojumu (Programmas 4.16., 5.4.punkts).
4. Analizējot ceļa satiksmes negadījumus, ziņojuma autori secina, ka viens no labākajiem risinājumiem satiksmes drošības uzlabošanai ir divlīmeņu gājēju pārejas gājējiem un velosipēdistiem, un paredz šādas pārejas autoceļa 21,2., 29,0., 29,6. un 30,2.km. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par šo pāreju vietu pietiekamību, analizējot konkrēto vietu izvēli kontekstā ar sabiedriskā transporta pieturvietām, teritoriju plānojumos paredzētās perspektīvās apbūves izvietojumu, esošajām bieži apdzīvotajās vietām (piemēram, Vasaras un Pavasara ciemi), ceļa servisa objektiem, kas izvietoti abās ceļa pusēs vai citiem faktoriem, kā arī, nepieciešamības gadījumā, jāizvērtē vēl citi iespējamie satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi, piemēram, ar luksoforu aprīkotu pāreju ierīkošana (Programmas 2.6., 5.4.punkts).
5. Noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija par SIA "Lattelecom" optiskā kabeļa izvietojumu un tā nepieciešamo pārbūvi saistībā ar paredzēto darbību (Programmas 2.3. un 2.5.punkts).
6. Noslēguma ziņojuma kartogrāfiskajā materiālā uzskatāmi jāiezīmē Neriņas upe un vieta, kur to šķērso autoceļa posms. Jāraksturo konkrētie Ķekavas upes, Daugavas – Misas kanāla, Stiebrāju grāvja, Vāciešu Liekņas kanāla, Olainītes un Neriņas šķērsojumi un plānotā šķērsojumu pārbūve, ņemot vērā, ka ceļš tiks paplašināts par dažiem desmitiem metru (skat. 72.lpp.) un 92. un 94.lpp. norādītos sīkspārņu aizsardzības pasākumus. Ziņojums jāpapildina ar paredzētās darbības ietekmes zonas un ietekmes būtiskuma novērtējumu, kā arī paredzētajiem pasākumiem, lai mazinātu caurteku būvniecības laikā rodošās ietekmes uz ūdensteču biotopiem (Programmas 4.5.punkts).
7. Teritorijas inženierģeoloģiskā raksturojuma attēlos (32., 34.lpp.) uzskatāmi jāiezīmē rekonstruējamā autoceļa posms.
8. Noslēguma ziņojuma nodaļā "Apkārtnes dabas vērtību raksturojums" jāsniedz informācija par to, kas, kad un cik lielu teritoriju ir apsekojis dabā, pievienojot noslēguma ziņojumam attiecīgās nozares ekspertu atzinumus. Jāprecizē, vai biotopu sniegtais raksturojums ietver arī jaunveidojamo ceļumezglu un jaunbūvējamo valsts vai pašvaldības ceļu posmu teritoriju raksturojumu. Ziņojuma 67.lpp. norādīts, ka projektējamo vietējās nozīmes ceļu starp A5 un V13 (starp A5 22. un 25.km) paredzēts izbūvēt pa esošo meža ceļu un stigām 2,63 km garumā un ceļš plānots tuvu dabas liegumam "Melnā ezera purvs". Ziņojumā norādīts, ka šī ceļa posma izbūvei var būt būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugu populācijām, kas konstatētas dabas liegumā un tā tiešā tuvumā, un ieteikts (skat.73., 91.lpp.) šo ceļa posmu novirzīt iespējami tuvu esošajai autoceļa A5 trasei. Ziņojuma 69.lpp. norādīts, ka rekonstruējamais vietējās nozīmes ceļa posms (A5 27. līdz 28.km.) iet pa zemes ceļu pāri meliorētiem laukiem un šajā posmā pavasara migrācijas laikā ievērojamā skaitā

mēdz pulcēties ūdensputni, un, vadoties no piesardzības principa, 91.lpp. ieteikts apsvērt iespēju izbūvēt vietējās nozīmes ceļu gar A5, sākot jau no divlīmeņu mezglā 29.km, vai jaunā vietā. Līdz ar to noslīguma ziņojumā jāsniedz konkrēti iespējamie risinājumi šo ceļa posmu izbūvei, jo tas, iespējams, būs saistīts ar papildus zemju platību atsavināšanu un citām ietekmēm, kas atbilstoši jāizvērtē.

9. Noslīguma ziņojumā atbilstoši Programmas 4.12.punktam jāsniedz iespējamās ietekmes novērtējums uz paredzētās darbības ietekmes zonā esošās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas - dabas lieguma "Melnā ezera purvs" ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, tā izveidošanas un aizsardzības mērķiem, jāizvērtē paredzētās darbības iespējamība saistībā ar likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.pantu un jāizvērtē kompensējošo pasākumu nepieciešamība, kā arī nepieciešamības gadījumā jāsniedz konkrēti priekšlikumi kompensējošiem pasākumiem un kompensējošo pasākumu ilgtermiņa monitoringa plānam.
10. Ņemot vērā sabiedriskās apspriedes rezultātus, sagatavojot noslīguma ziņojumu, jāizvērtē iedzīvotāju sniegtā informācija un jāpieprasa Valsts meža dienestā informācija par lielo un vidējo zīdītāju migrāciju un satiksmes negadījumiem rekonstruējamajā A5 posmā, kurus ir izraisījuši sadursme ar tiem, un, nepieciešamības gadījumā, jāpapildina attiecīgās ziņojuma nodaļas (Programmas 3.5., 4.12.punkts).
11. Bez ziņojumā minētajiem Mazcenu kapiem, atbilstoši kartogrāfiskajam materiālam rekonstruējamā autoceļa A5 posma tuvumā atrodas arī Mazgaņu kapi (skat. trases sākums), Brāļu kapi (skat. pārvads pār V13) un Sila kapi (skat. no jauna izbūvējamais un rekonstruējamais pašvaldības ceļš Olaines novada teritorijā), kas dabā aizņem noteiktu teritoriju, līdz ar to kartogrāfiskajā materiālā jāiezīmē konkrēto objektu teritorijas robežas un to aizsargjoslas, kā arī jāprecizē apbedījuma vietas "Brāļu kapi" nosaukums un statuss. Jāprecizē ziņojuma 48.lp. minēto kapsētu izvietojums Bērzpils un Jaunmārupes teritorijās attiecībā pret rekonstruējamo autoceļu. Noslīguma ziņojumā jāprecizē iespējamās ietekmes novērtējums uz visiem iepriekš minētajiem objektiem.
12. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, jāprecizē Olaines novada iedzīvotāju sniegtā informācija saistībā ar "Auziņu", Olaines kokaudzētavas, māju "Irbes", "Mežirbes" un "Mežstrādnieki" atrašanās vietām un jāveic atbilstoša korekcijas noslīguma ziņojumā; jāprecizē Ķekavas novada iedzīvotājas sniegtā informācija, ka viņas māja atrodas pie paša ceļa, tā jāiezīmē noslīguma ziņojuma kartogrāfiskajos materiālos un atbilstošajās ziņojuma nodaļās jāsniedz informācija par piebraukšanas iespējām īpašumam abpus ceļa trasei; jāprecizē un noslīguma ziņojumā jāsniedz informācija par piebraukšanas nodrošinājumu Daugavas – Misis kanālam.
13. Lai novērtētu gaisa kvalitātes izmaiņas un to būtiskumu, jāsniedz informācija par esošo piesārņojumu rekonstruējamajā A5 posma apkārtnē, pieprasot informāciju par fona koncentrācijām autoceļa ietekmes zonā valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" un izvērtējot esošās situācijas atbilstību 2009.gada 3.novembra Ministru kabineta noteikumos Nr.1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" noteiktajām prasībām (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, CO). Savukārt A5

posma rekonstrukcijas radītās izmaiņas jāizvērtē summāri ar tā apkārtņē esošo transporta tīkla radīto piesārņojumu. Atbilstoši 2003.gada 22.aprīļa Ministru kabineta noteikumu Nr.200 "Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi" 29.punktam, ja maksimālā aprēķinātā piesārņojošās vielas summārā koncentrācija pārsniedz 50 % no piesārņojuma novērtēšanas apakšējā sliekšņa vērtības, izklīdes aprēķina rezultāti jāattēlo grafiskā formā. Tāpat jāveic piesārņojuma izplatības novērtējums nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos. Novērtējumā jāsniedz izklīdes aprēķiniem izmantotās informācijas un programmatūras apraksts (Programmas 4.1.punkts).

14. Lai novērtētu trokšņa līmeņa izmaiņas (Programmas 4.2.punkts), jāsniedz informācija par esošo situāciju, ietverot rekonstruējamo A5 posmu, tā apkārtņē esošos ceļus un citus trokšņa avotus. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums jāveic atbilstoši spēkā esošajiem 2004.gada 13.jūlija Ministru kabineta noteikumiem Nr.597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", norādot izmantoto aprēķina metodi. Jāsanumurē kartes II.pielikumā, jāprecizē un jākorrigē II.pielikumā nosaukumi trokšņu kartēm (patlaban visām kartēm ir viens nosaukums –  $L_{nakts}$  situācija uz 2030.gadu, taču pie identiskas satiksmes kustības intensitātes atšķiras plānotā prettrokšņa ekrāna augstums un garums), ziņojuma tekstā jāsniedz precīzas atsauces uz tām, kā arī ziņojuma nodaļa "Prettrokšņa pasākumi" jāpapildina ar tabulu, kurā uzskatāmi jāparāda kur un kādi pasākumi tiek plānoti. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar vibrācijas izmaiņu un to būtiskuma novērtējumu (Programmas 4.2.punkts).
15. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīzi, tai skaitā saistībā gan ar Aizsargjoslu likumā, gan Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteikto (ņemot vērā ziņojumā norādīto par iespējamo būtisko nelabvēlīgo ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugu populācijām, izbūvējot atsevišķus projektējamo vietējās nozīmes ceļu posmus).
16. Noslēguma ziņojumā jāprecizē, vai 14.tabulā norādīta autoceļa A5 rekonstrukcijai nepieciešamā atsavināmo zemju platība, vai arī tā iever platību, kas nepieciešama arī projekta ietvaros plānoto vietējās nozīmes ceļu izbūvei/rekonstrukcijai.
17. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par lietūs noteces ūdeņu no ceļa klātnes savākšanas sistēmas plānoto noslēgšanas iespēju, ja ūdeņu novadīšana paredzēta gar ceļiem ierīkojamajos grāvjos.
18. Ņemot vērā visas iepriekšējās prasības, nepieciešamības gadījumā jāpapildina arī citas ziņojuma nodaļas, kā arī noslēguma ziņojums jāpapildina ar plānotā autoceļa A5 rekonstrukcijas nozīmīguma izvērtējumu, ņemot vērā sabiedrības intereses, arī sociālās vai ekonomiskās intereses, kā arī darbības īstenošanas rezultātā dabai radīto zaudējumu izvērtējumu (Programmas 10.punkts).
19. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā atzinumā minēto prasību izpilde un jāpapildina to, rūpīgi jāizvērtē eksperta atzinumi, institūciju priekšlikumi un sabiedriskās apspriešanas rezultāti, iestrādājot nepieciešamos precizējumus un papildinājumus noslēguma ziņojumā.

20. Attiecīgajās noslēguma ziņojuma nodaļās jāsniedz iespējami precīzas atbildes uz sabiedrību interesējošiem jautājumiem saistībā ar ietekmi uz vidi un plānotās darbības risinājumiem.

**Sagatavojot noslēguma ziņojumu,** jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde. Vēlams noslēguma ziņojumam pievienot šā atzinuma prasību, ekspertu, institūciju un sabiedrības priekšlikumu izpildes uzskatāmu pārskatu. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās

apspriešanas rezultātu apkopojumu un novērtējumu, kā arī jānorāda, kādas izmaiņas noslēguma ziņojumā ir veiktas sabiedriskās apspriešanas un sabiedrības ieteikumu rezultātā.

**Noslēguma ziņojuma** trīs eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojam, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Ķekavas novada domē, Olaines novada domē, Mārupes novada domē un Babītes novada domē. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojam (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājaslapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" prasībām trīs dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei un skarto novadu pašvaldībām darbības ierosinātajam jāpublicē vismaz vienā pašvaldības vietējā laikrakstā informācija par sagatavoto noslēguma ziņojumu un vietu, kur ar to var iepazīties, interneta mājas lapas adresi, kurā pieejams noslēguma ziņojums, kā arī par to, ka ikviena persona 20 dienas pēc ziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojam rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukšēvics