

Atzinums Nr. 4
par autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers –
Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma
ziņojumu

Derīgs līdz 2013.gada 18.jūnijam.

Paredzētās darbības ierosinātājs – VAS "Latvijas Valsts Ceļi", reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050, tālr. 67028169.

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs – Vācijas konsorcijs JV "EER" (Joint Venture "East Entrance to Riga") sadarbībā ar SIA "Eiropprojekts", reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2009.gada 23.novembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 19.pantu.

1. **Paredzētās darbības nosaukums** – valsts galvenā autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecība.
2. **Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – autoceļa posms šķērso Ikšķiles novada, Salaspils novada, Ropažu novada, Stopiņu novada un Rīgas pilsētas teritorijas.
3. **Īss paredzētās darbības raksturojums.**

Ietekmes uz vidi novērtējums autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai tika uzsākts 2006.gada 20.aprīlī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 10.aprīļa iesniegumu Nr.3.3/1226, 2006.gada 13.aprīlī pieņēma lēmumu Nr.236 par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma "Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams" 11.¹punktu.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa E22 Ventspils – Rīga – Rēzekne – Terehova posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai. Autoceļš E22 ir Eiropas transporta koridora Via Baltica (E67) pievedceļš un Rietumu – Austrumu koridora sastāvdaļa. Izvērtējamais posms ietver Austrumu autoceļa pieeju/izeju Rīgai un turpinās Jēkabpils virzienā. Ņemot vērā, ka autoceļa E22 trases

esošie autoceļu posmi daļēji ir fiziski nolietoti, noslogoti ar vietējo satiksmi un nespēj nodrošināt ērtus un drošus autopārvadājumus, realizējot projektu, tiktu sadalīta satiksmes plūsma Rīgas perifērijā un mazināti sastrēgumi Maskavas ielā, kā arī izveidots Eiropas standartiem atbilstošs ātrgaitas autoceļš. Patlaban satiksme no Rīgas Ogres virzienā tiek nodrošināta pa valsts galveno četru joslu divpusēju autoceļu A6 (Rīga – Daugavpils – Krāslava, šobrīd E22), kura atsevišķu posmu fiziskais nolietojums un daudzie vienlīmeņa pieslēgumi nenodrošina autoceļa drošību un satiksmes vienmērīgumu. Autoceļa ievads Rīgā (Maskavas iela), kur ikdienas satiksmes apjoms var pārsniegt 30000 transporta līdzekļus, regulāri ir pārslogots un kavē satiksmes plūsmu. Rīgā iebraucošie (vai izbraucošie) transporta līdzekļi regulāri izraisa sastrēgumus Slāvu apļa apkārtnē. Savukārt alternatīvajam Austrumu ievadam Rīgā – divjoslu P80 (Tīnūži – Koknese)/ P5 (Ulbroka – Ogre)/ P4 (Rīga – Ērgļi) līdz Dreiliņiem ir nepietiekama caurlaides spēja, lai spētu atslogot esošo autoceļu A6/E22. Tas pats attiecas arī uz iebraukšanu Rīgā no Sauriešiem pa Granīta un Krustpils ielām. 2030.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā ar gada vidējo satiksmes pieaugumu 3,5%) Slāvu apļa rajonā Lubānas ielā - līdz 32300 transporta līdzekļiem dienā; autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posmā no Lubānas ielas līdz P5 Ulbroka – Ogre 2030.gadā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā) līdz 33500 transporta līdzekļiem dienā, P5 posmā līdz Sauriešiem – 21600 un posmā līdz krustojumam ar A4 Rīgas apvedceļam – līdz 14650 transporta līdzekļiem dienā, tālākā A5 posmā līdz Ogrei tā sasniegtu līdz 6200 transporta līdzekļiem dienā. Savukārt 2030.gadā pie Slāvu pārvada Maskavas ielā prognozētā satiksmes intensitāte (mērenā) – līdz 47400 transporta līdzekļiem dienā, pie A5 Rīgas apvedceļa Salaspilī līdz 45450 transporta līdzekļiem dienā, bet tālākā A6/ E22 posmā līdz Ogrei tā sasniegtu 41100 līdz 36000 transporta līdzekļus dienā.

Jaunveidojamais automaģistrāles E22 posms “Austrumu ievads Rīgā” tiek plānots kā turpinājums no agrāk izprojektētā E22 posma Tīnūži – Viskāļi rietumu virzienā (no Kranciema dolomīta karjera apkārtnes austrumu puses), izvietojot Dreiliņos galveno pieslēguma punktu pieslēgumam Rīgas esošajam ielu tīklam. Rīgā ienākošo satiksmes plūsmu no E22 paredzēts virzīt pa Deglava ielu, Lubānas ielu - Slāvu apļa un Dienvidu tilta virzienā, kā arī perspektīvo Juglas ielu. Kravu pārvadājumus plānots galvenokārt novirzīt no E22 uz autoceļu V35 (Šķirotava – Saurieši) un ievadīt Rīgā pa Granīta un Krustpils ielām. Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt nepieciešamos ceļumezglus transporta plūsmas novirzīšanai Rīgas ielu tīklā. Izbūvējamā automaģistrāles E22 posma garums ir aptuveni 30 km, un tas skar Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas, Stopiņu, Salaspils, Ropažu un Ikšķiles novadu teritorijas. Ziņojumā norādīts, ka sākotnēji tika izskatīta iespēja rekonstruēt esošos autoceļus P80 un P5 vai izbūvēt jaunu trasi visā posmā, vai arī izbūvēt jaunus tikai tās atsevišķus posmus. Izpētes rezultātā tiek plānots izbūvēt jaunu četrijoslu automaģistrāli NP29,5 ar divām 11,5 m platām divjoslu brauktuvēm, kuras atdala 3,5 m plata sadalošā josla, no Kranciema karjera līdz Dreiliņiem. Lubānas iela jau ir četru joslu autoceļš. Projekta ietvaros tiek paredzēta tās atsevišķu posmu uzlabošana un katrā virzienā tiek plānotas joslas pagriezienam pa kreisi – Ilūkstes un A.Saharova ielās virzienā uz Dreiliņiem un Rencēnu un Katlakalna ielās virzienā uz Slāvu apli. Ziņojumā norādīts, ka Granīta iela jau šobrīd ir četru joslu, tāpēc to var saglabāt nemainītu. Turpretī Krustpils ielas četrijoslu posms ir jāpagarina līdz Granīta ielai, kā arī jārekonstruē vienlīmeņa krustojums ar Granīta ielu, kā arī jāizbūvē atsevišķas joslas pagriezienu

veikšanai. Kopumā projekta ietvaros tiek paredzēts izbūvēt 5 līdz 6 vairāklīmeņu satiksmes mezglus un 35 līdz 60 tiltus un caurtekas, atkarībā no izvēlētajā alternatīvā trases varianta, kā arī izbūvējot blakus esošos ceļus, ielas un pārvadu pieejas. Tikai galvenajiem pievedceļiem tiek plānota tieša pieeja jaunajam autoceļam E22. Līdz ar jaunveidojamo automaģistrāles E22 posmu, ir paredzēta arī atsevišķu esošo inženiertehnisko komunikāciju (siltuma padeves cauruļvadi, elektropārvades līnijas, maģistrālais gāzesvads Rīga – Daugavpils) pārbūve.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka pēc konsultācijām ar jaunās autotrases skarto pašvaldību pārstāvjiem ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts diviem iespējamajiem alternatīvajiem automaģistrāles trases variantiem:

Variants 2 – jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz dienvidiem no P80, P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas ziemeļu apvedceļš līdz Dreiliņiem;

Variants 3 - jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz ziemeļiem no P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas dienvidu apvedceļš līdz Dreiliņiem.

Rīgas pilsētā trase turpinās pa Lubānas ielu (no Dreiliņiem, kur paredzēts arī pieslēgums Deglava ielai) un tās pieslēgumiem Granīta/Krustpils ielām līdz Slāvu aplim.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā visa jaunbūvējamā E22 automaģistrāles trase nosacīti ir sadalīta 5 sekcijās, kur 1.sekcija ietver posmu no Kranciema karjera līdz A4 (Rīgas apvedceļš), 2.sekcija ietver posmu no E22 mezgla ar A4 līdz Sauriešu apvedceļam, 3.sekcija ir Sauriešu apvedceļa posms (ziemeļu vai dienvidu variants), 4.sekcija - Ulbrokas apvedceļa posms (ziemeļu vai dienvidu variants), 5.sekcija ir Rīgas pilsētas ielas (Lubānas un Granīta/Krustpils).

Atbilstoši ziņojumā norādītajam 1.sekcijā “Varianta 2” jaunā ceļa E22 trase no tās sākuma punkta (117,58.km) pie Kranciema karjera, virzās gar autoceļa P80 (Tīnūži – Koknese) dienvidu pusi Rīgas virzienā. 112,0.km trase šķērso autoceļu P5 (Ulbroka – Ogre), virzās gar Tīnūžu dienvidrietumu malu un 111,0.km šķērso autoceļu P10 (Inčukalns – Ropaži – Ikšķile). Tālāk trase virzās uz ziemeļiem un pēc ceļa uz Rūcenēm šķērsošanas (E22 109.km) turpinās gar autoceļa P5 dienvidu pusi līdz krustojumam ar ceļu uz Mežmaļu fermu (E22 102.km). Tālāk trase novirzās gar Mežmaļu fermas teritorijas ziemeļu malu un šķērso A4/E77 (Rīgas apvedceļš) jaunās trases 101,0.km (aptuveni 200 m uz dienvidiem no P5 un A4 šķērsojuma). P5 turpmāk paredzēts saglabāt kā atsevišķu autoceļu vietējās un reģionālas satiksmes vajadzībām. Savukārt autoceļu P80, kuru nelielā posmā paredzēts pārbūvēt, arī turpmāk varēs izmantot Kranciema karjera transports. 1.sekcijā pie Pīļniekiem tiks šķērsota Urgas upīte. 2.sekcijā pēc A4/E77 šķērsojuma E22 trase virzās uz ziemeļiem paralēli Mazajai Juglai, šķērso P5 uz dienvidiem no Kaudzītēm un virzās paralēli Mazajai Juglai, šķērso dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi un turpinās līdz ceļam Saurieši – Upeslejas. Tālāk 3.sekcijā E22 trase novirzās uz ziemeļrietumiem un iet uz ziemeļiem no Sauriešiem, pie Līgotnēm šķērso V35 (Šķirotava – Saurieši) un turpinās uz dienvidiem no Tālivaldiem, Avotiņiem, Sauliešiem, Vīksnām un ziemeļiem no

Lielkājām un Ulbrokas līdz šķērsu autoceļu P4 (Rīga – Ērgļi). Pa V35 paredzēts pieslēgums Granīta ielai. 4.sekcijā E22 trase virzās gar P4 ziemeļu malu līdz P4 un P5 krustojumam, kur tālāk turpinās pa P4 un pieslēdzas Dreiliņos (5.sekcija) perspektīvajai Juglas ielas trasei, Deglava ielai un Lubānas ielai, izejai uz Slāvu apli. 4.sekcijā pie Stopiņu pagrieziena tiks šķērsota Piķurga un Dreiliņos – Dreiliņupīte, kā arī visā trases posmā tiks šķērsoti daudzi grāvji. Automaģistrāles E22 trases “Variants 2” sākumposmā virzās gar kultivētām vai apbūvētām teritorijām Ikšķiles austrumos, ziemeļos un ziemeļrietumos, šķērsu meža teritoriju uz ziemeļiem no Upeslīčiem, virzās gar apbūves teritorijām un šķērsu lauksaimniecības un meža zemes ap Sauriešiem un Ulbroku.

Savukārt 1.sekcijā “Varianta 3” jaunā ceļa E22 trase no tās sākuma punkta (117,0.km) pie Kranciema karjera virzās tuvu rezervētā satiksmes koridora teritorijai uz ziemeļiem no autoceļa P80 (Tīnūži – Koknese) un Tīnūžiem. Trases 114,0. km pie Grāveriem tiek šķērsota Mazās Juglas upe, 113,8. km tiek šķērsots ceļš uz Ceplīšiem un 113,0. km – ceļš uz Kalnakraučām. Trase 111,0.km šķērsu P10 (uz austrumiem no Kļavkalniem) un turpinās ziemeļrietumu virzienā caur Tīreļpurvu un Jaunbrektiem, šķērsojot Lēģerurgu, virzās gar Mazās Juglas ziemeļu pusi, šķērsojot Ropažu administratīvās teritorijas dienvidu malu, turpinās gar Jaunpidiņiem, šķērsojot Nabiņurgu, līdz trases E22 100,0.km, kur tā šķērsu A4/E77 (aptuveni 800m uz ziemeļiem no P5 un A4 krustojuma). Kranciema karjera transports arī turpmāk varēs izmantot autoceļu P80. 2.sekcijā pēc A4/E77 šķērsojuma tiek šķērsota Mazā Jugla un autoceļš P5 (pie Kaudzītēm). Tālāk jaunā ceļa trase virzās paralēli P5 gar tā dienvidu pusi līdz dzelzceļa līnijas Rīga - Ērgļi šķērsojumam. Tālāk 3.sekcijā E22 trase novirzās nedaudz uz dienvidiem gar autoceļa V35 dienvidu pusi (uz dienvidiem no Sauriešiem) un gar apdzīvotas vietas “Silbrieži” ziemeļu pusi, šķērsojot Piķurgu, virzās līdz 4.sekcijas sākumpunktam - ceļmezglam ar ceļu V35 (Šķirotava – Saurieši), no kura paredzēta izbraukšana uz Granīta ielu gar Rīgas TEC – 2 teritoriju, bet E22 trase turpinās gar Rīgas TEC – 2 ziemeļaustrumu pusi, šķērsu dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi, virzās uz dienvidrietumiem no Priedaines un Ulbrokas un ziemeļaustrumiem no apdzīvotām vietām Linteri, Bērziņi, Jaunstrazdiņi, Saulītes līdz Dreiliņiem. 4.sekcijā pie Dreimaņiem tiks šķērsota Dauguļupīte. Savukārt pieslēgums Rīgas pilsētas ielām (5.sekcija) Dreiliņos sakrīt ar “Varianta 2” pieslēgumu perspektīvajai Juglas ielas trasei, Deglava ielai un Lubānas ielai, izejai uz Slāvu apli. Visā trases posmā tiks šķērsoti daudzi grāvji. Automaģistrāles E22 trase “Variants 3” sākumposmā šķērsu meža teritoriju, virzās pa Mazās Juglas ieleju, šķērsu lauksaimniecības zemes un atsevišķus meža gabalus Tīreļpurvā, šķērsu mežu teritoriju ap Jaunceku un mežu teritoriju ap Sauriešiem, Aconi un Ulbroku. Aptuveni 750 m uz ziemeļiem no trases (1.sekcijā) atrodas kūdras ieguves karjers “Mežragu purvs”, aptuveni 1,7 km uz ziemeļiem no trases (2.sekcijā) – Cekules poligons, trase virzās gar Sauriešu ģipšakmens karjera ziemeļu daļu, kā arī gar Acones un Dreiliņu rūpniecības un individuālās apbūves teritorijām.

Ziņojumā norādīts, ka autoceļa tīkla Rīgas austrumos neattīstīšana ir nepieņemama alternatīva, jo tādējādi tiek ignorētas pastāvīgi pieaugošās satiksmes problēmas Austrumu ievada Rīgā autoceļos.

Ziņojumā norādīts, ka, realizējot E22 trases “Variantu 2”, tiek prognozēts, ka satiksmes intensitāte Maskavas ielā samazināsies līdz 38% un satiksmes intensitāte pa P5 caur Sauriešiem un Ulbroku samazināsies līdz 68%, taču vienlaikus satiksmes intensitāte starp Ulbroku un Dreiliņiem varētu pieaugt līdz 57%, Lubānas ielā līdz 17% un Granīta ielā līdz 35%. Savukārt, realizējot E22 trases “Variantu 3”, tiek prognozēts, ka līdzīgi kā “Variantā 2” satiksmes intensitāte Maskavas ielā samazināsies līdz 38% un satiksmes intensitāte pa P5 caur Sauriešiem un Ulbroku samazināsies līdz 68%, arī Lubānas ielā (starp Dreiliņiem un Slāvu apli) tiek prognozēta satiksmes intensitātes samazināšanās līdz 11%, bet Granīta ielā tā varētu pieaugt par 40%, salīdzinot ar 2030.gadā prognozēto satiksmes intensitāti (mēreno), ja projekts netiek realizēts.

Jaunā ceļa E22 trase novadu teritorijās pamatā virzās caur meliorētām lauksaimniecības un galvenokārt dabīgi sausām meža zemēm ar viensētu apbūvi, bet Rīgas pilsētā gar rūpniecības un komercdarbības zonu. Gruntsūdens līmenis maģistrālei plānotajā teritorijā mainās no 0,8 m līdz 2,0 m no zemes virsmas. Purvu nogulumi, kuru biezums ir līdz 3,0 m, galvenokārt sastopami gar Mazo Juglas upi, Lēģurgu un Piķurgu. Lielākā daļa izpētes teritorijas ir privātpersonu un juridisku personu īpašumā/valdījumā. Saskaņā ar ziņojumā norādīto pa līdz šim neskartām teritorijām galvenokārt virzās autoceļa 2.variants, kā arī abi trases varianti, apejot apdzīvotas vietas. Dreiliņos abi trases varianti pievienojas Lubānas ielai vietā, kas atbilst Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam atzīmētajai. 2.varianta trasi Rīgā plānots novadīt pa Krustpils, Granīta un Lubānas ielām. Savukārt Stopiņu un Salaspils novadu teritorijās tā ir pietuvināta teritoriju plānojumos automaģistrālei rezervētajai teritorijai, izņemot atsevišķus – aptuveni 1,5 km garu posmu Salaspils novadā, kas novirzīts līdz 1 km uz austrumiem no rezervētā satiksmes koridora, un aptuveni 3,5 km garu posmu Stopiņu novadā, kas novirzīts aptuveni līdz 0,5 km ārpus rezervētā satiksmes koridora, kā arī no A4 pa Salaspils un Ikšķiles novadu teritorijām tā virzās ārpus rezervētā satiksmes koridora līdz 3 km uz ziemeļiem, taču vienā koridorā ar P5 (Ulbroka – Ogre) un P80 (Tīnūži – Koknese) autoceļiem, izņemot krustojumu Tīnūžos ar P10 (Inčukalns – Ropaži - Ikšķile), no kura trase attālināta līdz 1,0 km uz dienvidiem 3 km garā posmā. Arī 3.varianta trasi Rīgā plānots novadīt pa Krustpils, Granīta un Lubānas ielām. Savukārt ārpus Rīgas teritoriālās robežas līdz Dreiliņiem Stopiņu novadā paredzēts izmantot nerezervētās teritorijas un virzīt pa rezervēto koridoru uz ziemeļiem no Sauriešu ģipšakmens karjeriem Salaspils novada teritorijā līdz A4. Trase aptuveni 4 km garā posmā Stopiņu novada teritorijā virzās līdz 2 km attālumā no rezervētā koridora. Pēc A4 (Rīgas apvedceļš) trase pietuvojas pašvaldību teritoriju plānojumos apstiprinātajai rezervētajai teritorijai. Ikšķiles novada teritorijā trase atbilst rezervētajai teritorijai. Ziņojumā norādīts, ka kopumā tuvāks teritoriju plānojumos rezervētajiem koridoriem ir trases 3.variants, taču korekcijas teritoriju plānojumos nepieciešamas abiem trases variantiem. Lielākās problēmas tiek prognozētas abu variantu 3. un 4.sekcijā, kur tiks ietekmēta individuālā apbūve, kā arī apdzīvotas vietas, kas atzīmētas Stopiņu un Salaspils novadu teritoriju plānojumos (īpaši 3.variants), savukārt 2.varianta gadījumā problemātiska ir 1.sekcija, kur pārsvarā tiek šķērsota kultivēta lauksaimniecības zeme. Izbūvējot jauno autoceļa posmu, zemes transformācija būs nepieciešama ne vien trases aizņemtajai platībai, bet arī ceļa nodalījuma joslai (vai aizsargjoslā jānosaka zemes izmantošanas aprobežojumi), kas lauku apvidos noteikta 100 m uz

abām pusēm no ceļa ass. Sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, ir apzināti īpašumi, kas varētu tikt skarti, realizējot autoceļa posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" projektu.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam teritorijas ar applūduma varbūtību ne mazāku kā vienu reizi 100 gados (ar 1% applūduma varbūtību) ir palienes josla gar Mazo Juglu no Tīnūžiem līdz Lēģerurgas ietekai Ikšķiles novadā, un to šķērso 3.varianta trase.

Jaunā autoceļa trase šķērso meliorētas platības un daudzas ūdensteces. Kā prioritāri zivju ūdeņi autotrases izbūves teritorijā ir noteikta Mazā Jugla, kuras austrumu posms (no Suntažiem līdz Dobelniekiem) noteikts par prioritārajiem lašveidīgo zivju ūdeņiem, bet rietumu posms (no Lēģerurgas pietekas – no Dobelniekiem līdz Juglas ezeram) - par prioritārajiem karpveidīgo zivju ūdeņiem, tos šķērso 3.trases variants, bet 2.variants virzās paralēli esošajam autoceļam P5, kas ir tuvāk upei. Tā kā trasi veido uzbūrumā, tehniskā projekta stadijā paredzēts izstrādāt drenāžas un meliorācijas sistēmas pārbūves projektu, nodrošinot daudzu caurteku ierīkošanu, lai novērstu paaugstinātu gruntsūdens līmeni un applūšanas iespējas piegulošajās teritorijās. Savukārt ūdensteču šķērsošanu plānots veikt iespējami lielā platumā un augstumā, lai nesamazinātu ūdensteču šķērsgriezuma laukumu un mākslīgi nepaātrinātu straumi, kā arī ceļa posmos, kur tiek šķērsotas ūdensteces vai ceļš iet tām blakus, paredzēts savākt virszemes noteci no ceļa un novadīt to sāngrāvjos, tos tieši nenovadot dabīgajās ūdenstecēs. Atbilstoši ziņojumā norādītajam kopumā lielāku ietekmi uz hidroloģiskajiem un drenāžas apstākļiem atstātu 3.trases variants.

Purvu nogulumu (kūdra), kuru biezums nepārsniedz 3 m, sastopami atsevišķos zemes virsmas pazeminājumos uz austrumiem no A4. Vairāk šādas teritorijas šķērso 3.trases variants. Saskaņā ar ziņojumu kopumā trases neskar teritorijas ar īpaši vērtīgām lauksaimniecības zemēm, līdz ar to netiek prognozētas būtiskas augsnes kvalitātes izmaiņas.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai galvenais ūdens apgādes Gaujas - Amatas horizonts ir labi aizsargāts no iespējamā virszemes piesārņojuma. Plānotā autoceļa 2.varianta trase var saskarties ar dziļurbuma Nr.9 un 3.varianta trase ar dziļurbuma Nr.69 stingrā režīma aizsargjoslu. Autoceļa trases 3.variants saskaras ar urbumu Nr.66., 67. un 68. (Beiroti/Acone/TEC – 2) ķīmisko aizsargjoslu, kā arī Granīta ielas rekonstrukcija skar šo aizsargjoslu abos variantos. Ziņojumā norādīts, ka iespējamās ietekmes mazināšanai jāsavāc un jānovada virszemes notece no ceļa klātnes urbumu ķīmiskajā aizsargjoslā, kā arī pie viensētām. Ņemot vērā, ka saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 39.panta 1)daļā noteikto ūdens ņemšanas vietas stingrā režīma aizsargjoslā aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, izņemot to, kura saistīta ar ūdens ieguvī konkrētā ūdensapgādes urbumā, turpmākā projektēšanā jāprecizē dziļurbumu Nr.9 un Nr.69 stingrā režīma aizsargjoslu robežas un jāizvērtē jaunu urbumu ierīkošanas nepieciešamība, realizējot autoceļa projektu. Trases 3.variants šķērso karsta teritoriju Sauriešu apkārtnē, kamēr 2.variants skar tikai tās ziemeļu malējo daļu. Kopumā no pazemes ūdeņu aizsardzības un karsta procesu attīstības viedokļa priekšroka dodama trases 2.variantam.

Ziņojumā norādīts, ka 2007.gada maijā un augustā dabā tika apsekota automaģistrāles izveidei paredzētā posma teritorija līdz 250 m attālumā no iespējamās trases, lai novērtētu sastopamo biotopu dabiskumu, kā arī īpaši aizsargājamās augu sugas un biotopus. Bioloģiskās daudzveidības novērtēšanai tika izmantota arī pieejamā literatūra un valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" datu bāzēs pieejamā informācija. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai projektēto trašu iespējamajās vietās netika konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas, taču apsekotajā teritorijā tika konstatēti īpaši aizsargājamie biotopi. Vērtīgākie biotopi apsekotajā teritorijā ir saistāmi ar Mazo Juglu. 1.sekcijā trases abi varianti virzās tuvu upei un vietām skar tās aizsargjoslu. Lielākā bioloģiskā daudzveidība Mazās Juglas krastos tika konstatētas Vaidas apkārtnē, kur paredzēta tilta būvniecība trases 3.variantā. Te tika konstatēts Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā iekļauto biotopu – upju straujteces ar avotsūnu audzēm straujteces posmos un uz mazāk applūstošiem akmeņiem Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā iekļautā sūnu suga Arnolda spārnene. Netālu no esošā tilta Mazās Juglas kreisajā krastā trases 3.variants 1.sekcijā šķērso pļavu, kurā konstatētas 11 dabisko pļavu indikatorsugas. Pļava atbilst Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautajam biotopam – sugām bagātas atmatu pļavas. Minētajā apkārtnē ir konstatēts arī Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā iekļauts biotops – vecupe, veģetācija tajā tikpat kā nav attīstīta. 3.varianta trase iepretī Dobelniekiem pienāk ļoti tuvu Mazajai Juglai. Te tiek šķērsota Lēģerurga. Ziņojuma autori norāda, ka, šķērsojot Lēģerurgu, īpaši vērtīgas dzīvotnes funkcijas vai palienas biotopi netiks zaudēti. Savukārt citas šķērsojamās mazās upītes ir mākslīgi padziļinātas, iztaisnotas, regulētas un iekļautas meliorācijas grāvju tīklā. Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par iespējamo ietekmi uz šķērsojamo mazo upju makrozoobentosa un zooplanktona cenožiem norādīts, ka Mazās Juglas ekoloģiskā kvalitāte vērtējama kā laba. 2009.gada jūlijā veiktās makrozoobentosa cenozes analīzes rāda, ka makrozoobentosa cenozi veido bieži sastopamas sugas. Upē konstatēta viena Latvijas Sarkanās grāmatas 2.kategorijas bezmugurkaulnieku suga – upes micīte, kas ir sastopama visos straujākos Mazās Juglas tecējuma posmos uz akmeņiem un siekstām. Atzinumā norādīts, ka upes micīte ir plaši izplatīta suga Latvijas upēs un ka Mazajā Juglā nav konstatētas citas īpaši aizsargājamās ūdens bezmugurkaulnieku sugas. Mazās Juglas zooplanktona cenozi arī veido plaši izplatītas un eitrofiem ūdeņiem raksturīgās sugas, rādot, ka upe ir antropogēni ietekmēta. Arī Urgas, Ežupes un Lēģerurgas makrozoobentosa cenozes veido Latvijas upēs plaši izplatītas un mazprasīgas bezmugurkaulnieku sugas, un nevienā no tām nav konstatētas īpaši aizsargājamās ūdens bezmugurkaulnieku sugas. Savukārt Piķurgā, Dauguļupītē un mākslīgi padziļinātajā un iztaisnotajā Dreiliņupītē kopējais sugu skaits makrozoobentosa cenožēs ir nabadzīgs. Dominē plaši izplatītas un mazprasīgas sugas. Arī zooplanktona cenozi Piķurgā un Dauguļupītē veido plaši izplatītas un piesārņotiem ūdeņiem raksturīgas sugas. Nevienā no minētajām ūdenstecēm nav konstatētas īpaši aizsargājamās ūdens bezmugurkaulnieku sugas. Atzinumā norādīts, ka autoceļa izbūves rezultātā (uzduļķojums, hidroloģiskā režīma izmaiņas) potenciāli

iespējama ietekme uz mazo upju bentosa un planktona cenožēm, taču, ņemot vērā, ka visās upēs makrozoobentosa un zooplanktona cenožu veido plaši sastopamas un pret vides faktoriem iecietīgas sugas, kuras pēc īstermiņa kaitējuma spēj vienas veģetācijas sezonas laikā atjaunoties līdz iepriekš konstatētajam skaitam un biomasas vērtībām, tad eksperts uzskata, ka projekta realizācija jebkurā variantā arī ilgtermiņā neizraisīs būtiski paliekošu ietekmi uz Mazās Juglas, Lēģerurgas, Piķurgas, Ežupes, Urgas, Nabīurgas, Daugulupītes un Dreiliņupītes makrozoobentosa un zooplanktona cenožēm. Atzinumā norādīts, ka nav nepieciešams veikt upēs sastopamo bezmugurkaulnieku sugu monitoringu. Ziņojumā norādīts, ka Mazā Jugla ir apsekota posmā lejpus Dobelniekiem (trases 3.variants šķērso uz dienvidiem no Avotiem). Konstatētas 8 zivju sugas – lasis, taimiņš, grundulis, mailīte, bārdainais akmeņgrauzis, platgalve, sapals un upes nēģis. Upes produktivitāte apsekošanas laikā bija neliela un nepārsniedz 10 lašveidīgo zivju mazuļu uz 100 m². Iepriekšējos gados Mazajā Juglā regulāri tika izlaisti zivjaudzētavu lašu un taimiņu kāpuri un mazuļi un produktivitāte bija ievērojama. Patlaban Dobelnieku HES darbības rezultātā ceļotājzivju migrācija augšpus Dobelnieku HES nenotiek. Ziņojumā ir iekļauti priekšlikumi tiltu izbūvei un iespējamās ietekmes uz ūdenstecēm mazināšanai – maksimāli izvairīties no darbu veikšanas upju gultnēs; ja nepieciešami ilgstoši darbi upju gultnēs, tad tie jāveic ar metāla rievsienu norobežotā būvbedrē; maksimāli jānovērš ūdens uzduļķojums un bīstamo vielu nokļūšana ūdenī; neveikt darbus ūdens vidē saldūdens zivju galvenajā nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam; jāizvairās no darbu veikšanas zivju nārsta vietās; izbūvējot četrsoslu tiltus, jāizvērtē pasākumi ūdens biotopu apēnojuma mazināšanai. Netālu no Lēģerurgas šķērsojuma tika konstatēts biotops sausas plavas kaļķainās augsnēs, kas iekļauts Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” pielikumā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam A4 apkārtnē, kur 3.variantā arī paredzēta tilta būvniecība, Mazās Juglas krastos netika konstatētas īpaši aizsargājamās bioloģiskās vērtības. Te vērojama izteikta antropogēnā noslodze. Lauksaimniecības zemes skar trases 2. variants Tīnūžu apkārtnē un 3.variants pie Bunčiem un pie Mazās Juglas uz dienvidiem no Avotiem. Apsekojumā netika konstatētas augu sugas, kurām jāveido mikroliegumi. Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar iedzīvotāju sniegto informāciju īpaši aizsargājamo augu sugas ir sastopamas arī 3.varianta trasei piegulošajās teritorijās pie Kalnatručiem un Dālderiem. Atbilstoši ziņojumā norādītajam kopumā bioloģiski nozīmīgas mežaudzes ir sastopamas trases 3.varianta 1.sekcijā Cekules meža masīvā, kas līdz šim ir saglabājušās maz traucētas. Mežaudzes raksturo dabiskiem mežiem raksturīgas meža struktūras. Neraugoties uz to, ka netika konstatētas īpaši aizsargājamās sugas, tie ir vieni no bioloģiski vērtīgākajiem mežiem apsekotajā teritorijā. Ziņojumā norādīts, ka trases 3.varianta realizācija 1.sekcijā var apdraudēt ekoloģiski nozīmīgas mežaudzes, kas atrodas trases tiešā tuvumā. Cekules meža masīva ekoloģiskā vienotība var tikt izjaukta meža masīva fragmentācijas, kā arī nozīmīgu un bioloģiski vērtīgu mežaudžu degradācijas un antropogēnās ietekmes rezultātā. Cekules meža masīva 230.kvartāla 7.nogabals un 231.kvartāla 5.nogabals ir noteikti par īpaši aizsargājamiem meža iecirkņiem, un liela daļa 3.varianta 1.sekcijas apkārtnes atbilst mežaudžu atslēgas biotopam un/vai potenciālo mežaudžu atslēgas biotopu kritērijiem. Uz dienvidiem no Cekules ir jauktu koku slapjie meži, kuros lielas audzes veido Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 2.pielikumā iekļautā suga

gada staipeknis. Sugas populācija tiek raksturota kā ļoti vitāla un norādīts, ka to vēlams saglabāt. Jauktu koku slapjie meži robežojas ar priežu purvājiem, veidojot Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļauto biotopu – purvaini meži. Izbūvējot trases 3.variantu jātransformē lielākas meža zemes platības, nekā trases 2.variantā. Kopumā no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa nav ieteicama autoceļa 3.varianta izbūve 1.sekcijā, tāpēc, vērtējot iespējamo ietekmi uz biotopiem, labvēlīgāks ir 2.trases variants, jo tā izbūves teritorijā tiešā veidā tiktu iznīcināti vai pārveidoti bioloģiski un savvaļas populācijām salīdzinoši maznozīmīgi biotopi.

Saistībā ar ornitoloģisko izpēti plānotās maģistrāles trases, pievedceļu, kā arī rekonstruējamo/jaunveidojamo ceļu izvietojuma vietas un to apkārtnē līdz 500 m zonā tika apsekotas 2007. un 2008.gada maijā, kā arī tika izmantoti iepriekšējos gados iegūtie dati. Ziņojumam pievienotajā ornitologa atzinumā norādīts, ka neviens plānotā autoceļa E22 trases variants, kā arī pievedceļi un esošie vai jaunveidojamie ceļi blakus autoceļam E22 neskar Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas NATURA 2000 un atrodas ārpus Putniem nozīmīgo vietu robežām. Apsekojuma laikā iespējamo trašu apkārtnē tika konstatētas vairākas īpaši aizsargājamo putnu iespējamās ligzdošanas vietas - apodziņa, lielās gauras, stepes čipstes, griezes, pelēkās dzilnas, melnās dzilnas, pļavas tilbītes, sila cīruļa, dārza stērstes un meža baloža. Aptuveni 2300 m attālumā no 3.varianta trases 4.sekcijā ir izveidots mikroliegums ūpja aizsardzībai. Ornitologa atzinumā norādīts, ka jaunā trase negatīvu ietekmi uz ūpja ligzdošanas un barošanās apstākļiem neatstās. Uz ziemeļiem no Dobelniekiem 3.varianta trases apkārtnē tika konstatēta viena iespējama (~ 250 m attālumā) un viena esoša (~ 400 m attālumā) lielās gauras ligzdošanas vietas, kā arī divās vietās pelēkās dzilnas iespējama ligzdošana (~ 250 m un ~ 150 m attālumā). Abu variantu trašu apkārtnē 11 vietās tika konstatētas griezes iespējamās ligzdošanas vietas. Ornitologa atzinumā norādīts, ka gandrīz visās vietās, kur tās konstatētas, griežu ligzdošana tiktu traucēta vai nebūtu iespējama. Starp abu variantu trasēm 4.sekcijā (~ 500 m no 3.varianta un ~ 250 m no 2.varianta) konstatēta stepes čipstes iespējama ligzdošanas vieta. Ņemot vērā, ka 3.varianta trase pārdala biotopu, ornitologa atzinumā norādīts, ka no sugu aizsardzības viedokļa pieņemamāks ir 2.variants. 2.sekcijā abu variantu trašu tuvumā tika konstatēta sila cīruļa iespējama ligzdošanas vieta, kas tiks degradēta vai izzudīs. 2.varianta trases apkārtnē tika konstatētas pļavas tilbītes 2 iespējamās ligzdošanas vietas, un nekādas būtiskas ietekmes uz tām netiek prognozētas. Dārza stērstes iespējama ligzdošanas vieta tika konstatēta 3.varianta 1.sekcijā ~ 500 m no trases un tiek prognozēts, ka tā varētu tikt ietekmēta. Vēl divas dārza stērstes iespējamās ligzdošanas vietas tika konstatētas 2.varianta 1.sekcijā ~ 100 m no trases, saglabājot esošos ainavas elementus (koku un krūmu puduri) sugas ligzdošana šai vietā būs iespējama. Trases 3.variants 1.sekcijā daļēji virzās caur Cekules meža masīva dienvidu daļu. Cekules meža masīvs ir maz ietekmēts, tajā minimāli ir veikta mežsaimnieciska darbība un tajā dominē vecas priežu un egļu audzes. Apsekojot teritoriju, tajā tika atrasta meža baloža ligzda, kā arī konstatēts, ka plānotā ceļa apkārtnē ir potenciāli piemērota meža baloža ligzdošanai. Lai arī apsekojuma laikā Cekules meža masīvā melnā dzilna netika novērota, daudzie kaltie dobumi un biotopa piemērotība ļauj spriest, ka teritorija ir nozīmīga kā melno dzilnu ligzdošanas un barošanās vieta. Cekules meža masīvā iespējama arī apodziņa

ligzdošana, jo biotops ir tam piemērots. Plānotā autoceļa trase var izjaukt Cekules meža masīva ekoloģisko vienotību fragmentācijas un bioloģiski vērtīgu mežaudžu degradācijas un antropogēnas ietekmes rezultātā, kas, savukārt radītu ietekmi uz savvaļas putnu populāciju, palielinoties putnu bojāejai uz autoceļa un pastiprināta antropogēna traucējuma rezultātā. Ornitologa atzinumā norādīts, ka Cekules meža masīvs kopumā ir izcils meža baloža un melnās dzilnas ligzdošanas biotops. Atzinumā norādīts, ka praktiski nav iespējams nodrošināt putnu aizsardzību. Kopumā, izbūvējot autoceļu E22, atzinumā ieteikts iespēju robežās saglabāt esošos ainavas elementus. Realizējot trases 3.varianta būvniecību, tiktu apdraudētas vai iznīcinātas kopumā 12 iespējamās vai pierādītas ligzdošanas vietas. Ornitologa atzinumā norādīts, ka no savvaļas putnu populāciju saglabāšanas un ainaviskā viedokļa nav pieļaujams trases 3.variants 1.sekcijā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka no savvaļas putnu populāciju saglabāšanas viedokļa pieņemamāks ir trases 2.variants, jo tas virzās tuvāk jau esošajiem autoceļiem P80 un P5, tomēr arī šai variantā tiks apdraudētas vai iznīcinātas kopumā 8 pierādītas ligzdošanas vietas. Putnu aizsardzības nolūkā jebkuram trases variantam iespēju robežās jāsaglabā esošos kokus un krūmus gar trasi, pirms trases izbūves jānodrošina piemērotas aizvietojuama ligzdošanas vietas iznīcināmo tuvumā, neplānojot būvdarbus visaktīvākajā putnu ligzdošanas periodā no 1.maija līdz 30.jūnijam, teritorijās, kas nozīmīgas šai aspektā.

Trašu apsekojuma laikā vairākās vietās tika konstatēta sila ķirzaka, kas iekļauta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā. Abiniekiem būtiskas dzīvotnes ir uz austrumiem no A4 (3.varianta 1.sekcija), tāpēc kopumā 2.variantam būtu mazāka ietekme uz abinieku un rāpuļu faunu, jo ceļa posmi sekcijās, kuri varētu ietekmēt abiniekus un rāpuļus, ir īsāki. Savukārt trases 3.variantā gaidāma abinieku masveida bojāeja sezonālo migrāciju laikā, tādēļ šai gadījumā obligāti jāveic papildus pētījums un jāizstrādā abinieku aizsardzības pasākumi, nožogojot ceļu posmus Cekules un Lēģerurgas apkārtnē ar betona profilu, lai novērstu abinieku nokļūšanu uz ceļa, zem ceļa savukārt jāizveido vairākas caurtekas sīko dzīvnieku pārejām. Kopumā abinieku un rāpuļu aizsardzības aspektā teritorijā uz austrumiem no A4 ieteicams 1.sekcijā realizēt 2.variantu, bet uz rietumiem no A4 ieteicams 2/3/4.sekcijā realizēt 3.variantu.

Ziņojumā norādīts, ka ir ļoti maz informācijas par sikspārņiem autoceļa posma izbūves teritorijās un nav datu par sikspārņiem nozīmīgiem biotopiem. 2008.gada maijā teritorijas apsekošanas laikā E22 trasei piegulošajās teritorijās tika bieži konstatēti 3 sugu sikspārņi – ziemeļu sikspārnis, Natūza sikspārnis un kādas nenoteiktas sugas sikspārnis. Jauna autoceļa izbūve un esošā ceļa paplašināšana radīs zināmu negatīvu ietekmi uz sikspārņiem. Pat bez tiešas biotopu/mītņu iznīcināšanas jauna trase var pārtraukt sikspārņiem gadu gaitā izveidojušos ceļus no mītnēm uz barošanās vietām. Ņemot vērā, ka trases 2.variants 1.sekcijā virzās gar esošo ceļu, kopumā 2.variantam būtu mazāka negatīva ietekme uz sikspārņiem. Ietekmes mazināšanai jāierīko neapgaismotas pārlidošanas vietas ar augstu un blīvu veģetāciju ceļmalās, kas nodrošinātu sikspārņiem bioloģisko tiltu, mazajām upēm un lielākajiem grāvjiem veidot vismaz 1,5 m virs vasaras ūdens līmeņa augstas caurtekas, neizvietot ceļa apgaismojumu vietās, kur sikspārņi visticamāk šķērso ceļu.

Ziņojumā norādīts, ka trases 3.variants šķērso meža masīvu, kuru apsaimnieko Rīgas domes Mežu aģentūras mednieku kolektīvs “Mežāzis” Ropažu mežniecībā, kā arī trase skar Salaspils medību kolektīva iecirkni Ropažu mežniecībā. Savukārt trases 3.variants skar Ikšķiles medību kolektīva iecirkni Ogres mežniecībā. Skarto mežu iecirkņos uzturas samērā daudz mežacūku un stirnu, kā arī staltbriežu un alņu. Ziņojumā norādīts, ka ceļa iežogošana ievērojami uzlabo satiksmes drošību, taču rada nopietnas problēmas zīdītājdzīvnieku migrācijai. No jauna uzbūvēts ceļš būs papildus šķērslis jau esošajām barjerām – esošie autoceļi, dzelzceļš, apbūve gar Mazo Juglu. Tāpēc tiek secināts, ka 3.variantam būs nozīmīgāka ietekme uz zīdītāju migrāciju, jo trase radīs aptuveni 14 km garu jaunu barjeru un divreiz šķērsos Mazās Juglas ieleju, kas ir valsts nozīmes lielo dzīvnieku migrācijas koridors. Lai mazinātu sadursmju iespēju, tiek rekomendēts ceļu iežogot, paredzot ierīkot dzīvnieku pārejas: 2.variantā 1.sekcijā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Ežupi, ekoloģiskais tilts pie P5 līdzās augstsprieguma pārvades līnijai un ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār upīti uz rietumiem no Kranciema karjera; 3.varianta 2.sekcijā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu un 1.sekcijā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Lēģerurgu un ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu.

2010.gada 18.maijā SIA “Eiroprojekts” papildus iesniedza ekspertu atzinumu par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz retām un aizsargājamām bezmugurkaulnieku sugām. Atzinumā norādīts, ka autoceļa trasei paredzētā teritorija tika apsekota 2010.gada 30.janvārī, kad bija iespējams konstatēt tikai atsevišķu bezmugurkaulnieku sugu, kuru indivīdi atstāj specifiskas darbības pēdas uz koku stumbriem, atradnes. Tika precizētas robežas tām atradnēm, kuras pētāmajā teritorijā ir zināmas kopš 20.gadsimta deviņdesmitajiem gadiem. Atzinumā norādīts, ka daļai atradņu to dabiskās robežas jau bija zināmas un ekspertīzes laikā tās tika precizētas. Savukārt citas atradnes lielākoties bija zināmas kā punktveida objekti – pāris kvadrātmetru lielas teritorijas, kurās atrasti viens vai vairāki kādas retas vai aizsargājamas sugas indivīdi. Apmeklējot šīs atradnes un pētot biotopus, tika noteiktas atradnēs konstatētajām sugām piemēroto biotopu robežas, kas uzskatāmas par katras konkrētās atradnes dabiskajām robežām. Atzinumā norādīts, ka pētāmajā teritorijā kopumā zināmas 50 sugu atradnes, septiņas no tām iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā un viena 2.pielikumā. Savukārt biežā perlamutrene (*Unio crassus*) un parka vīngliemezis (*Helix pomatia*) iekļauti arī Ministru kabineta 2009.gada 15.septembra noteikumu Nr.1055 “Noteikumi par to Eiropas Kopienā nozīmīgu dzīvnieku un augu sugu sarakstu, kurām nepieciešama aizsardzība, un to dzīvnieku un augu sugu indivīdu sarakstu, kuru ieguvei savvaļā var piemērot ierobežotas izmantošanas nosacījumus” attiecīgi 1. un 2.pielikumā. Atzinumā norādīts, ka autoceļa E22 izbūves abi varianti atstās negatīvu ietekmi uz atsevišķām bezmugurkaulnieku sugu populācijām. Trases 2.variants daļēji iznīcinātu vai degradētu vienu potenciālu lielā dižkoksngrauža atradni (aptuveni 50% biotopa), vienu potenciālu vītoli slaidkoksngrauža atradni (pilnībā iznīcināts biotops) un vienu lielā dižkoksngrauža atradni (aptuveni 50% biotopa). Trases 3.variants šķērsotu spožās skrejvaboles atradni, tādējādi iznīcinot vai degradējot aptuveni 50% biotopa. Pārējās atradnes autoceļa būvniecība neietekmēs vai ietekmēs maznozīmīgi. Atzinumā norādīts, ka, lai izvairītos no kaitējumiem aizsargājamo

bezmugurkaulnieku sugu populācijām, būtu nepieciešams pārprojektēt trasi, lai tā neskartu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai nozīmīgas teritorijas. Tiek ieteikts autoceļa posmu plānot tā, lai maksimāli tiktu izmantoti esošie ceļi, nepieciešamajās vietās tos paplašinot vai taisnojot, jo tas atstātu ievērojami mazāku ietekmi ne tikai uz bezmugurkaulnieku populācijām, bet uz bioloģisko daudzveidību kopumā. SIA "Eiroprojekts" 2010.gada 18.maija vēstulē norāda, ka piedāvātie iespējamie autoceļa izbūves varianti ir tapuši ilgā saskaņošanā ar skartajām pašvaldībām un sabiedrību, tiek virzīti blīvi apbūvētajā Pierīgas teritorijā starp apdzīvotām vietām, tikai nedaudz skarot, jo neskart nav iespējams, dzīvojamo apbūvi. Vēstulē norādīts, ka retu un aizsargājamu bezmugurkaulnieku atradnes tiktu skartas un šķērsotas arī jebkurā citā piegulošajā teritorijā, jo tās ir blīvi izvietotas visur, kur nav dzīvojamās apbūves, kā arī ieteiktie ietekmes novēršanas pasākumi izslēdz projektējamā autoceļa paredzētās funkcijas iespējamību un tā nepieciešamo sasaisti ar vietējo valsts un pašvaldību ceļu tīklu. SIA "Eiroprojekts" uzskata, ka no ieteikumiem varētu izrietēt jaunu autoceļu izbūves principiāla neiespējamība Pierīgā. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma autoru viedoklis nesakrīt ar ekspertu viedokli, vienlaikus tiek konstatēts, ka bezmugurkaulnieku izpētes, lai apstrīdētu Latvijas Entomoloģijas biedrības rīcībā esošo informāciju, pasūtīšana citiem ekspertiem, kuri sliktāk pazīst izpētes teritoriju, nebūtu korekts un ilgtspējīgs risinājums. Līdz ar to ziņojuma autori atzīmē, ka jebkura (2. vai 3.) varianta realizācijas gadījumā tiks dažādā mērā negatīvi ietekmētas aizsargājamu bezmugurkaulnieku sugu atradnes un būtiskas atšķirības starp alternatīvām nav. Ir arī pamats uzskatīt, ka jebkuras jaunas (no esošajām atšķirīgas) alternatīvas izstrādes gadījumā projekta īstenošanai piemērotajā teritorijā nāktos saskarties ar šo pašu problēmu - aizsargājamu bezmugurkaulnieku sugu atradņu skaršanu. Kā risinājumu ziņojuma autori piedāvā veikt papildus entomoloģisko izpēti tieši pirms autoceļa būvniecības daudz precīzākā tehniskās projektēšanas stadijā, iespēju robežās koriģējot trasi par konkrētiem metriem, lai neskartu aizsargājamu bezmugurkaulnieku sugu dzīvotnes.

Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija, kas ir arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, dabas parks "Ogres Zilie kalni" atrodas vairāk kā 1 km attālumā uz dienvidiem no trases 2.varianta, līdz ar to netiek prognozēta ietekme uz to.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā tiek sniegta informācija par izpētes teritorijā esošajiem kultūras pieminekļiem un dižkokiem. Abi varianti neietekmē nevienu no aizsargājamiem kokiem. Autotrases 2.varianta tuvumā atrodas 4 piemiņas vietas un 5 kultūrvides objekti, 3.varianta – 3 piemiņas vietas un 1 kultūras piemineklis. Tā kā valsts aizsardzībā esošiem pieminekļiem ir noteiktas aizsargjoslas, tad, lai veiktu darbus aizsargjoslās, autoceļa būvdarbi jāsaskaņo ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju un Latvijas Brāļu kapu komiteju. Atbilstoši ziņojumā norādītajam 2.variants potenciāli varētu ietekmēt skaitliski vairāk kultūrvēsturisku objektu un vietu. Tiek pieļauts, ka, veicot būvniecības un zemes darbus var atklāties vēl nezināmi arheoloģijas objekti, tāpēc pirms būvdarbu uzsākšanas rūpīgi jāizpēta teritorija arheologa – eksperta uzraudzībā. Par ainavu degradējošiem elementiem ir uzskatāmi šosejas konstrukciju pacēlumi virs horizonta, plānotās prettrokšņa sienas un ceļmalas nožogojums, taču, veicot labiekārtošanas pasākumus (piemēram, nogāžu stādījumi), par trasi var radīt vizuālu iespaidu kā ainavu veidojošo elementu. Tā kā

ceļa izbūves 2.variants virzās tuvāk esošajai infrastruktūrai, tad no ainavu vērtības viedokļa ziņojumā tiek rekomendēts 2.variants, taču nav pieļaujams, ka tiek skarti Ulbrokas meža kapi (Ozolu kapi). Ziņojumā norādīts, ka ētisku apsvērumu dēļ ir jāizveido buferzona starp kapsētu un autoceļu - koku stādījumu, aizsargsienas vai cita telpiska dizaina elementa veidā, izstrādājot piemērotāko risinājumu tehniskā projekta stadijā, taču viennozīmīgi trasi 2.variantā starp Dzidriņām un Ulbroku jāpārvirza vismaz 100 m uz dienvidrietumiem. Savukārt paaugstināta riska un paaugstinātas bīstamības objekti, kas atrodas 3.varianta un to mezglu tuvumā, ir Rīgas TEC – 2 (mezgls Acone) un SIA "Sprādziens" Sauriešos. Trases 2.variants radītu lielāku ievainojamību tūrisma darbībā, jo šķērsotu Ikšķiles novada lauku teritorijas centrālās un vairāk attīstītās daļas, savukārt 3.variants vairāk traucētu medības kā rekreācijas resursu.

Lai gan veidosies jauns satiksmes koridors, ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar prognozēto satiksmes intensitāti, emisijām un esošo fona piesārņojumu šķērsojamās teritorijās, netiek prognozēts, ka tiks pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi cilvēka veselības aizsardzībai, līdz ar to kopumā projekts neradīs būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti. Ziņojumā norādīts, ka šaurā koridorā (līdz 10 m no ceļa malas) gandrīz visā jaunā posma garumā kalendārā gada kritiskais piesārņojuma līmenis $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ slāpekļa oksīdiem ekosistēmu aizsardzībai nākotnes satiksmes apstākļos var tikt pārsniegts, taču tas attiecas tikai uz uzbūrumu joslām, kuras neveido vērtīgas ekosistēmas, kā arī piesārņojuma izplatība daudzās vietās tiks samazināta, izbūvējot prettrokšņa sienas. Noteiktie vides trokšņa nakts robežlielumi bez prettrokšņu pasākumu realizācijas mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti ap trases 2.variantu teritorijās no 1200 m (1.sekcijā) līdz 1500 m (4.sekcijā) un ap trases 3.variantu teritorijās no 1200 m (1./4.sekcijā) un aptuveni 1300 m (2./3.sekcijā). Tāpēc, realizējot projektu, abiem trases variantiem nepieciešami visaptveroši prettrokšņa pasākumi apkārtējām apdzīvotām teritorijām (prettrokšņa ekrāni) un atsevišķām ēkām (piemēram, troksni izolējoši logi). Ziņojumā norādīts, ka trases 3.variantam būs jāizbūvē 4 līdz 6 m augstas prettrokšņa sienas ap 16,5 km garumā, bet 2.variantam līdz 33 km garumā. Savukārt troksni izolējoši logi varētu būt nepieciešami ap 25 mājām 2.variantam un līdz 50 mājām 3.variantam. Prettrokšņa pasākumus, to apjomu un veidu paredzēts konkretizēt tehniskā projekta stadijā. Tiek prognozēts, ka vibrācijas palielināsies autoceļa izbūves laikā, sagatavojot ceļa pamatni, taču šī ietekme nav ilgstoša, tādēļ nav uzskatāma par pastāvīgu būtisku. Būvdarbus paredzēts veikt ar modernu tehniku, neveicot darbus naktī apdzīvotu vietu tuvumā. Ceļu būvē paredzēts izmantot materiālus un konstrukcijas, kas maksimāli absorbē vibrāciju.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādītajam abu trases variantu gadījumā jānojauc sešas ēkas Dreiliņu apļveida krustojuma un perspektīvās Juglas ielas pieslēguma izveidei un trīs ēkas - no Dreiliņu apļveida krustojuma uz Deglava ielu izveidei. Papildus tam trases 2.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Līdumnieki" (trīs ēkas), vienu ēku viensētā "Jurīši", četras ēkas E22 mezgla vietā ar A4, divas ēkas Piķurgas rietumos/Jaunbrunavas dienvidos un četras ēkas Dreiliņos gar P4. Trases 3.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Jaunbrekti", ēku "Dālderī", sešas ēkas Sauriešu ģipsakmens karjera ziemeļos, četras ēkas pieslēgumā Dreiliņu apļveida krustojumam. Katra skartā zemesgabala platība, pieslēgums vietējam ceļu tīklam un precīzs

caurteku izvietojums grāvjos tiks izprojektēts tehniskā projekta stadijā. Detalizēti kompensāciju jautājumus paredzēts risināt tehniskā projekta stadijā.

Kopumā 2.varianta realizācijai jātransformē aptuveni 85 ha meža zemes un aptuveni 58 ha kultivētas lauksaimniecības zemes, 3.varianta realizācijai jātransformē aptuveni 92 ha meža zemes un aptuveni 45 ha kultivētas lauksaimniecības zemes. Zemes gabalu sadalīšana var apgrūtināt to tālāko apsaimniekošanu.

Ziņojumā ir identificētas autoceļa būvdarbu radītās ietekmes un autoceļa ekspluatācijas ietekmes, sniegta informācija par satiksmes organizēšanu būvniecības laikā, kā arī norādīts, ka jebkuram zemes īpašumam blakus esošajā teritorijā tiks nodrošināta pieejamība.

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

- izbūvējamā autoceļa posms "Kranciema karjers – Slāvu aplis" ir Eiropas transporta koridora Via Baltica (E67) pievedceļš un Rietumu – Austrumu koridora sastāvdaļa;
- patlaban satiksme no Rīgas Ogres virzienā tiek nodrošināta pa valsts galveno četru joslu divpusēju autoceļu A6, kura atsevišķu posmu fiziskais nolietojums un daudzie vienlīmeņa pieslēgumi nenodrošina autoceļa drošību un satiksmes vienmērīgumu, regulāri ir pārslogots un kavē satiksmes plūsmu;
- realizējot projektu, tiktu sadalīta satiksmes plūsma Rīgas perifērijā un mazināti sastrēgumi Maskavas ielā, kā arī izveidots Eiropas standartiem atbilstošs ātrgaitas autoceļš;
- izbūvējamā autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" garums ir aptuveni 30 km;
- pēc konsultācijām ar jaunās autotrases skarto pašvaldību pārstāvjiem tiek izvērtēti divi iespējamie alternatīvie automaģistrāles trases varianti; autoceļa tīkla Rīgas austrumos neattīstīšana ziņojumā ir norādīta kā nepieņemama alternatīva, jo tādējādi tiek ignorētas pastāvīgi pieaugošās satiksmes problēmas Austrumu ievada Rīgā autoceļos;
- 2.trases variants vairāk virzās gar esošajiem autoceļiem, bet 3.variants - vairāk atbilst attiecīgo teritoriju plānojumos noteiktajam satiksmes koridoram, taču, lai realizētu projektu, nepieciešamas korekcijas skarto teritoriju plānojumos;
- tiek plānots izbūvēt jaunu četrijoslu automaģistrāli NP29,5 ar divām 11,5 m platām divjoslu brauktuvmēm, kuras atdala 3,5 m plata sadalošā josla, no Kranciema karjera līdz Dreiliņiem, atsevišķu Lubānas ielas posmu uzlabošana, Krustpils ielas pagarināšana līdz Granīta ielai, 5 līdz 6 vairāklīmeņu satiksmes mezglu, 35 līdz 60 tiltu un caurteku, blakus esošo ceļu, ielu un pārvadu pieeju izbūve un atsevišķu esošo inženiertehnisko komunikāciju pārbūve;
- piedāvātās autoceļa trases pārsvarā šķērso meliorētas lauksaimniecības zemes un meža zemes;
- kopumā 2.varianta realizācijai jātransformē aptuveni 85 ha meža zemes un aptuveni 58 ha kultivētas lauksaimniecības zemes, 3.varianta realizācijai jātransformē aptuveni 92 ha meža zemes un aptuveni 45 ha kultivētas lauksaimniecības zemes;

- abu trases variantu gadījumā jānojauc sešas ēkas Dreiliņu apļveida krustojuma un perspektīvās Juglas ielas pieslēguma izveidei un trīs ēkas - no Dreiliņu apļveida krustojuma uz Deglava ielu izveidei. Papildus tam trases 2.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Līdumnieki" (trīs ēkas), vienu ēku viensētā "Jurīši", četras ēkas E22 mezgla vietā ar A4, divas ēkas Piķurgas rietumos/Jaunbrunavas dienvidos un četras ēkas Dreiliņos gar P4. Trases 3.variantā paredzēts nojaukt viensētu "Jaunbrekti", ēku "Dālderī", sešas ēkas Sauriešu ģipšakmens karjera ziemeļos, četras ēkas pieslēgumā Dreiliņu apļveida krustojumam;
- zemesgabalu sadalīšana var apgrūtināt to tālāko apsaimniekošanu;
- realizējot autoceļa trases 2.variantu, nav pieļaujams, ka tiek skarti Ulbrokas meža kapi (Ozolu kapi), tāpēc atbilstoši ziņojumā norādītajam trasi 2.variantā starp Dzidriņām un Ulbroku jāpārvirza vismaz 100 m uz dienvidrietumiem un ētisku apsvērumu dēļ ir jāizveido buferzona starp kapsētu un autoceļu - koku stādījumu, aizsargsienas vai cita telpiska dizaina elementa veidā;
- veicot būvniecības un zemes darbus var atklāties vēl nezināmi arheoloģijas objekti, tāpēc pirms būvdarbu uzsākšanas rūpīgi jāizpēta teritorija arheologa – eksperta uzraudzībā;
- trases varianti nešķērso un to tuvumā nav ne īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, ne putniem starptautiski nozīmīgu vietu un netiek prognozēta ietekme uz tām;
- trasēm piegulošajās izpētes teritorijās vairākās vietās tika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi un īpaši aizsargājamās putnu sugas; lielākā to koncentrācija ir plānotā autoceļa 3.varianta 1.sekcijā, tāpēc autoceļa 3.varianta būvniecība 1.sekcijā ir nelabvēlīgāka no putnu aizsardzības viedokļa;
- no dabas vides viedokļa (biotopi, putni, abinieki un rāpuļi, sikspārņi, zīdītāji) pieņemamāks ir trases 2.variants, no bezmugurkaulnieku sugu aizsardzības viedokļa abi varianti ir problemātiski;
- lai mazinātu un zināmā mērā kompensētu trases radīto barjeras efektu, atbilstoši ziņojumā norādītajam ir paredzēts nodrošināt dzīvnieku pārejas: 2.variantā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Ežupi, ekoloģiskais tilts pie P5 līdzās augstsprieguma pārvades līnijai un ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār upīti uz rietumiem no Kranciema karjera; 3.varianta 2.sekcijā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu un 1.sekcijā ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Lēģerurgu un ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu, kā arī paredzēti pasākumi citu sugu aizsardzībai;
- trases 3.variants mazāk skartu kultūrvēsturiskus objektus un vietas, mazāk traucētu tūrisma attīstībai, mazāk iejauktos privātos īpašumos (3.variantā jānojauc 21 ēka, 2.variantā – 23 ēkas), tas ir salīdzinoši labvēlīgāks attiecībā uz potenciālo trokšņa ietekmi un gaisa piesārņojumu;
- saskaņā ar prognozēto satiksmes intensitāti, emisijām un esošo fona piesārņojumu šķērsojamās teritorijās, netiek prognozēts, ka tiks pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi cilvēka veselības aizsardzībai, lai gan šaurā koridorā (līdz 10 m no ceļa malas) gandrīz visā jaunā posma garumā kalendārā gada kritiskais piesārņojuma līmenis $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ slāpekļa oksīdiem ekosistēmu aizsardzībai nākotnes satiksmes apstākļos var tikt pārsniegts;
- tiek prognozēts, ka noteiktie vides trokšņa nakts robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti ap trases 2.variantu teritorijās no 1200 m (1.sekcijā) līdz 1500 m (4.sekcijā) un ap trases 3.variantu teritorijās

no 1200 m (1./4.sekcijā) un aptuveni 1300 m (2./3.sekcijā), līdz ar to ir nepieciešami un ir plānoti dažādi prettrokšņa pasākumi, kuru apjomu un veidu paredzēts konkretizēt tehniskā projekta stadijā;

- ceļu būvē paredzēts izmantot materiālus un konstrukcijas, kas maksimāli absorbē vibrāciju;
- autoceļa trase šķērsos meliorētas platības un daudzas ūdenstece, tādēļ paredzēts izstrādāt drenāžas un meliorācijas sistēmas pārbūves projektu, ūdensteču šķērsojumos nesamazināt ūdensteču šķērsriezuma laukumu un mākslīgi nepaātrināt straumi, kā arī dabīgo ūdensteču šķērsojumu vietās un vietās, kur trase virzās paralēli dabīgai ūdenstecei, paredzēts savākt virszemes noteci no ceļa un novadīt to sāngrāvjos, nenovadot tieši dabīgajās ūdenstecēs;
- izbūvējot trasi, jāpievērš uzmanība nepieciešamo meliorācijas sistēmu pārveidošanai un hidroloģiskā režīma nozīmīgu izmaiņu nepieļaušanai;
- plānotā autoceļa trase var skart divu urbumu stingrā režīma aizsargjoslu un dažu urbumu ķīmisko aizsargjoslu;
- autoceļa izbūves risinājumi un secība saistāma ar pieejamo finansējumu un no tā atkarīgu un tam atbilstošu pakāpenisku būvniecības realizāciju, izvēloties prioritāros risinājumus un būvniecības laikā nepasliktinot esošo infrastruktūras objektu funkcionēšanu;
- lai realizētu autoceļa izbūvi, viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem ir darbības ierosinātāja un pašvaldību spēja vienoties par piemērotāko autoceļa variantu, jo paredzētās darbības ierosinātājam jāpanāk vienošanās par konkrētā izvēlēta variantā akceptu un tā iekļaušanu atbilstošajos teritorijas plānojumos.

Attiecībā uz izvērtēto trases alternatīvo variantu ietekmēm uz vidi, kas raksturotas gan ziņojuma tekstā un kartogrāfiskajā materiālā, gan apkopojošā veidā tabulā, secināms, ka pēc izvēlētajiem novērtējuma kritērijiem abi varianti vērtējami kā salīdzinoši līdzvērtīgi no ietekmes uz vidi viedokļa. Lai gan 2.variants ir vēlamāks no dabas vides viedokļa, bet tas skar kapsētas zonu Ulbrokā un varētu izraisīt lielāku iejaukšanos privāto zemju īpašnieku interesēs. Savukārt 3.variants vairāk atbilst attiecīgo teritoriju plānojumos noteiktajam satiksmes koridoram, neskar kapsētas zonu un mazāk iejaucas privātos īpašumos, tādēļ šķiet mazāk problemātisks ieviešanai. 3.variants ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma autoru skatījumā ir vēlamākais variants, lai arī tas ir aptuveni par 10% dārgāks, nekā 2.variants.

4. Izvērtētā dokumentācija.

- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 10.aprīļa iesniegums Nr.3.3/1226 autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumam – 6 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 20.aprīļa lēmums Nr.236 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 13.jūlija iesniegums ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības Programmas sagatavošanai (vēstule Nr.3.3/2386) un tam pievienotie materiāli – 7 lapas.

- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2006.gada 25.jūlijā Ulbrokas kultūras namā protokols – 12 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2006.gada 25.jūlijā Ropažu novada domē protokols – 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2006.gada 25.jūlijā Ikšķiles novada domē protokols – 6 lapas.
- Ietekmes uz vidi sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2006.gada 24.jūlijā Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā protokols – 8 lapas.
- Ietekmes uz vidi sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2007.gada 25.jūlijā Salaspils novada domē protokols – 3 lapas.
- N.Novosjolovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- O.Smehnova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Ļihanosovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Mihailova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- N.Gnatčenko 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Dorožko 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Rabizo 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Novosjolova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- V.Memja un viņa triju ģimenes locekļu parakstīta 2006.gada 24.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- L.Vītolas un vēl 34 Stopiņu pagasta nekustamo īpašnieku parakstīta 2006.gada 27.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 3 lapas.
- SIA "BALTAIS LAIMIŅŠ" un vēl 4 Stopiņu pagasta nekustamā īpašuma "Akmeņkalni" īpašnieku 2006.gada 28. jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 2 lapas.
- Stopiņu novada domes 2006.gada 7.augusta vēstule Nr.01-8/436 saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- N.Bērziņa un viņa ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Audzes un viņa ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.

- H.Meira un viņa ģimenes 2006.gada 31.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- I.Kalniņa un viņa ģimenes 2006.gada 27.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Sanarovas un viņas ģimenes 2006.gada 29.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- R.Hermanes, R.Klontrona un R.Šišlo 2006.gada 29.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Čursinas un M.Teilānes 2006.gada 31.jūlija vēstules, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 2 lapas.
- I.Uzula un viņa ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- M.Kosarenokas un viņas ģimenes locekļu 2006.gada 28.jūlija vēstules, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 2 lapas.
- I.Briškas un I.Tiltiņas 2006.gada 30.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- S.Mihaiļukas, J.Bulēviča un V.Danilsones 2006.gada 30.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Z.Martuzāna 2006.gada 29.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- G.Zariņas un A.Zariņa 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Purina un R. Purinas 2006.gada 2.augusta vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Fiļrozes, I. Fiļrozes, A. Puhjevičas un A. Fjodorova 2006.gada 31.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- M.Kondratovičas 2006.gada 31.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Ē.Goldmeisteres un viņas ģimenes locekļu 2006.gada 2.augusta vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.

- R.Spores un A.Spores 2006.gada 16.augusta vēstule, kurā pausts viedoklis par autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- E.Krastas un viņas ģimenes locekļu 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- V.Rudakovas un J.Rudakova 2006.gada 31.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- G.Trofimova un viņa ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- J.Mihalevičas un A.Mihaleviča 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- A.Liepiņa un L.Liepiņas 2006.gada 25.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- Ž.Novikovas un N. Novikova 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- G.Durigina 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- N.Iļjinas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- E.Romānova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- Svetovidovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Starikovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- O.Gorbačova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- I.Pabrika 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- Solovjovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- L.Lucenkovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- D.Novikova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- Deīnekas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- V.Azarovas ģimenes 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.

- T.Pabrikas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- V.Varkales 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- A.Nesterenko 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Stoļarovas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- N.Varkala 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- J.Stihinas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- R.Zoles 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- L.Pontagas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību - 1 lapa.
- L.Senčevas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Z.Bormanis un J.Bormaņa 2006.gada 24.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- D.Keires 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Kalvānes, I.Kalvāna un M.Šūpolnieces 2006.gada 24.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- D.Krūzes un viņa ģimenes locekļi 2006.gada 24.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- E.Puriņas un viņa ģimenes locekļi 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Gedras un A.Marksa 2006.gada 26.jūlija vēstules saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- I.Stumbenes 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- J.Kuzminas 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- S.Margevičas, J.Margevičas, J.Mileikas, G.Pereca un L.Perecas 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- L.Petruhinas 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- D.Viestura 2006.gada 28.jūlija 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.

- E.Jereminoviča 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- J.Pavloviča 2006.gada 25.jūnija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Ivanovas un viņas ģimenes locekļu 2006.gada 27.jūlija vēstules saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- M.Salnas 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Vīksnes 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- D.Lūses 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Siliņas 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Davida Liell 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- R.Jankovska un vēl 44 "Dzidriņas" ciema iedzīvotāju 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- O.Paladžas 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- V.Pikša 2006.gada 31.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- R.Lazdiņa un I.Lazdiņas 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Jaunzema 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- J.Bojāra 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- G.Jansones un viņas ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- I.Tropas un viņas ģimenes 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- T.Šuščinskas un viņas ģimenes 2006.gada 30.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- R.Morozovas, R.Jurevicas, N.Dzēves un A.Skļarova 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.

- A.Esterkina 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Koroļeva 2006.gada 24.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- I.Voroncova 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- J.Streļecas un vēl 245 apdzīvotās vietas "Upeslejas" iedzīvotāju 2006.gada 30.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 7 lapas.
- SIA "Kafe Serviss" 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- L.Kozlovas un vēl 101 Sauriešu iedzīvotāju 2006.gada 27.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 3 lapas.
- A.Volkovas un R.Volkova 2006.gada 25.jūlija vēstules saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- R.Eizentāla 2006.gada 26.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- T.Kundziņas un V.Kundziņa 2006.gada 27.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- G.Bērziņas un vēl 50 Stopiņu iedzīvotāju parakstīta 2006.gada 28.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 3 lapas.
- J.Matvijuka, G. Matvijuka un J.Matvijuka 2006.gada 25.jūlija vēstules saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 3 lapas.
- A.Šalova 2006.gada 25.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Zaharevska, R.Ganuško un K.Šterna 2006.gada 27.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 12 lapas.
- I.Babules 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- D.Babules – Kalniņas 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- K.Kalniņa 2006.gada 31.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- G.Kurmja 2006.gada 30.jūlija vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- A.Baltiņa 2006.gada 1.augusta vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- A.Kronberga, S.Eglītes, T.Kerimova un E.Kārklīņa 2006.gada 27.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.

- V.Vītoliņa, A.Biedra un A.Pavļukeviča 2006.gada 28.jūlija vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 4 lapas.
- Ikšķiles novada domes 2006.gada 25.jūlija vēstule Nr.3-7/259 saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- AS "Latvenergo" 2006.gada 24.jūlija vēstule Nr.300100-17/228 saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 9.augusta vēstule Nr.2102/3-02, ar kuru VAS "Latvijas Valsts Ceļi" nosūtītas iepriekš norādītās saņemtās vēstules un aptaujas anketas – 2 lapas.
- Ī.Zvāgules 2006.gada 17.augusta vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 23.augusta vēstule Nr.3-02/2297, ar kuru VAS "Latvijas Valsts Ceļi" nosūtīta Ī.Zvāgules vēstule – 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 4.septembra vēstule Nr.3.3/3016 saistībā ar Ī.Zvāgules vēstuli – 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2006.gada 1.septembra vēstule Nr.3.3/3002 saistībā ar projekta "E22 Austrumu ievads Rīgā" ietekmes uz vidi novērtējuma tālāku virzību – 1 lapa.
- A.Kraukļa 2006.gada 8.septembra vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 19.septembra vēstule Nr.3-02/2572, ar kuru VAS "Latvijas Valsts ceļi" nosūtīta A.Kraukļa vēstule – 1 lapa.
- SIA "Atmiņa" 2006.gada 11.oktobra vēstule saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 27.oktobra vēstule Nr.3-02/2966, ar kuru VAS "Latvijas Valsts ceļi" nosūtīta SIA "Atmiņa" vēstule – 1 lapa.
- M.Finka 2007.gada 2.janvāra elektroniskā vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Salaspils novada domes 2007.gada 22.janvāra vēstule Nr.1-14/179 saistībā ar autoceļa E22 posmu "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu – 3 lapas.
- Latvijas Entomoloģijas biedrības 2007.gada 26.novembra vēstule Nr.07/11-17 par automaģistrāles E22 iespējamo ietekmi uz īpaši aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu populācijām – 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2008.gada 19.maija vēstule Nr.3.3/1808 – pieprasījums ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanai autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 3 lapas.
- SIA "Eiropprojekts" 2008.gada 23.maija vēstule Nr.01/01-99 saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotu sākotnējās sabiedriskās apspriešanas izsludināšanu – 8 lapas.
- G.Magones 2008.gada 26.maija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.

- M.Ķēniņas 2008.gada 28.maija aptaujas anketa saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A.Brikšas un V.Brikšas 2008.gada 30.maija aptaujas anketas saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- G.Vakses 2008.gada 4.jūnija elektroniskā vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A.Lapiņa 2008.gada 4.jūnija elektroniskā vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- L.Gerhardes 2008.gada 5.jūnija elektroniskā vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- G.Otomes un E.Otomer 2008.gada 2.jūnija aptaujas anketas saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- I.Vorkules, L.Vorkules un M.Vorkuļa 2008.gada 2.jūnija protesta vēstules saistībā ar autoceļu E22 (austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” iespējamo būvniecību – 3 lapas.
- M. Āna 2008.gada 3.jūnija viedoklis saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- I.Latiševa un vēl 32 Sauriešu iedzīvotāju 2008.gada 9.jūnija aptaujas anketas saistībā ar paredzēto darbību – 34 lapas.
- I. Maksimas 2008.gada 6.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- J.Dāles 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- O. Kostočkinas 2008.gada 9.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Stāmures 2008.gada 10.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- SIA “VG Beheer Jūrmala” 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- D. Viestura 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Z. Bušas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 13 lapas.
- SIA “Rudeņu zeme” 2008.gada 9.jūnija vēstule Nr.2 - 7 saistībā ar paredzēto darbību – 6 lapas.
- J. Krasnais 2008.gada 9.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- I.Vorkules 2008.gada 9.jūnija protesta vēstule, kuru parakstījuši 30 Salaspils novada iedzīvotāji, saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- T.Lomakinas un vēl 85 Sauriešu iedzīvotāju 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 6 lapas.
- A.Skredas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- M.Maksimkinas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- S.Krasovskas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- T.Kusiņas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- P.Koroļkova 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- I.Asireiko 2008.gada 12.jūnija priekšlikums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Ānes 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- I. Finkas 2008.gada 13.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību - 2 lapas.

- SIA “MAIVA” un SIA “BEIBERI” 2008.gada 13.jūnija vēstule Nr. 46/08/25 saistībā ar paredzēto darbību - 5 lapas.
- M. Kozindas 2008.gada 12.jūnija iebildumi un priekšlikumi saistībā ar paredzēto darbību - 14 lapas.
- E. Buļa 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- A. Deičas 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Reznika – Martova 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- G. Dezinska 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Ž. Hobza 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- L. Čerņina 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Ņ. Paspārnes 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Tokareva 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Ž. Splites 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Terjohina 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Kuzņecova 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- L. Čaplinskas 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- N. Siračenko 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Lisaka 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Greizāna 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- R. Baženova 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- SIA “Latcoals” 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- SIA “Tokarev Invest” 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- SIA “Meža Roze” 2008.gada 11.jūnija iesniegumi saistībā ar paredzēto darbību – 5 lapas.
- L. Kozlovskā 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- A. Liepas 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- S. Skurkovina un A. Skurkovinas 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- E. Majorova 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- A. Davidkova 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- I. Strigunes 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- A. Krainika 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- I. Ivanovas 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.

- L. Apsītes 2008.gada 10.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Danes un I.Daņa 2008.gada 10.jūnija iesniegumi saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- J. Bērziņa 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- J. Streļecas 2008.gada 12.jūnija vēstule ar tai pievienotām 10 iedzīvotāju aptaujas anketām saistībā ar paredzēto darbību – 11 lapas.
- Ānes – Miķelsones 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- G. Miķelsona 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- V. Akimova 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Lubgāna 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Petrakeviča 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- T. Bogomoļecas 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Jakuba 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A.Vilciena 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Rekstiņas 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- D. Harčenko 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Volohova 2008.gada 13.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- M. Bondareva 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- K. Vītolas 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Vīnkalna 2008.gada 11.jūnija iebildumi un priekšlikumi saistībā ar paredzēto darbību – 9 lapas.
- Dreiliņu ciema 11 Graubicu ielas iedzīvotāju 2008.gada 10.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- SIA “CARN HOLDING” 2008.gada 11.jūnija vēstule Nr. 4 – 1/10 saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- S. Bogoslovskas un SIA “Stargate Capital” 2008.gada 16.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Škutāna 2008.gada 12.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Krūmiņa 2008.gada 10.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- S. Bukanes 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- SIA “ILKSIS” 2008.gada 13.jūnija vēstule Nr.09 saistībā ar paredzēto darbību – 9 lapas.
- Ā. Ķiesneres 2008.gada 13.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- SIA “EURO – AUTO” 2008.gada 13.jūnija vēstule Nr.1501 saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- L. Petruhinās 2008.gada 6.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.

- V. Pikša 2008.gada 6.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- T. Andrejevas 2008.gada 6.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- I. Babules 2008.gada 12.jūnija pretenzija saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- D. Babules – Kalniņas 2008.gada 12.jūnija pretenzija saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- K.Kalniņa 2008.gada 12.jūnija pretenzija saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- V. Frolova 2008.gada 13.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 4 lapas.
- I. Miķelsones 2008.gada 13.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- M. Kristapsona 2008.gada 12.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- M. Zvaigznes 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- Pastares 2008.gada 11.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- I. Loginas 2008.gada 6.jūnija aptaujas anketa saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- K. Greķes 2008.gada 9.jūnija aptaujas anketa saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Gorina 2008.gada 12.jūnija aptaujas anketa saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Kronbergu, Eglīšu un Kārkliņu ģimeņu, kā arī K.Gailes parakstītā (14 paraksti) 2008.gada 13.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- S. Liepiņas, V.Subočas, T.Pettinenes, A.Frīdberga, G.Kozuļa, L.Kopštāles un I.Frīdbergas parakstītā 2008.gada 11.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- M. Zemrača un vēl 29 Ikšķiles novada zemju īpašnieku 2008.gada 12.jūnija atsevišķais viedoklis saistībā ar paredzēto darbību – 22 lapas.
- R. Zvaigznes 2008.gada 10.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- Ž. Šalajevas 2008.gada 6.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A. Šteina un vēl 120 Salaspils novada iedzīvotāju aptaujas anketas saistībā ar paredzēto darbību – 121 lapa.
- J. Raņķa 2008.gada 19.jūnija iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 4 lapas.
- SIA “LAPSA - I” 2008.gada 25.jūnija pretenzija saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Latvijas Entomoloģijas biedrības 2008.gada 30.maija vēstule saistībā ar autoceļa E22 posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmi uz īpaši aizsargājamo vai citādi vērtīgo bezmugurkaulnieku sugu populācijām – 5 lapas.
- Akciju sabiedrības “Sadales tīkls” Rīgas pilsētas reģiona 2008.gada 10.jūnija vēstule Nr.30R5A0-06.05/979 saistībā ar autoceļa E22 posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecību – 1 lapa.
- Biedrības “VAK mantojums” 2008.gada 9.jūnija vēstule Nr.27 ar priekšlikumiem autoceļa E22 posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” izbūvei – 2 lapas.
- Rīgas rajona Stopiņu novada domes (ar pavadvēstulēm: 2008.gada 2.jūnija Nr.01-10/689, 2008.gada 12.jūnija Nr.01-10/750 un 2008.gada 13.jūnija Nr.01-10/771) iesniegtās 969 sabiedriskās apspriešanas aptaujas anketas saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu – 3 sējumi.
- Akciju sabiedrības “Latvenergo” 2008.gada 20.jūnija vēstule Nr.01VL00-17/3697 saistībā ar plānoto autoceļa E22 posma “Kranciema karjers - Slāvu aplis” būvniecību – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 2.jūnijā Ulbrokas Kultūras namā protokols –10 lapas.

- Ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 5.jūnijā Salaspils novada domē protokols – 7 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 5.jūnijā Ikšķiles novada domē protokols – 7 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 3.jūnijā Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā protokols – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas 2008.gada 2.jūnijā Ropažu novada domē protokols – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 25.jūnija vēstule Nr.3-01/1434, ar kuru VAS "Latvijas Valsts Ceļi" nosūtītas pēc atkārtotās sabiedriskās apspriešanas saņemtās vēstules un aptaujas anketas – 4 lapas.
- M.Salnas 2008.gada 5.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Akciju sabiedrības "Latvijas gāze" 2008.gada 28.jūlija vēstule Nr.14-3/2554 saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2008.gada 28.augusta vēstule Nr.3.3./3087 saistībā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 25.jūnijā nosūtītajiem atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem – 7 lapas.
- 2008.gada 10.septembra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 7 lapas.
- Autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums 1 sējums ar pielikumiem, 443 lapas.
- Autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums 1 sējums, 19 lappuses.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2009.gada 26.martā Salaspils novada domē protokols - 9 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2009.gada 27.martā Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā protokols – 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2009.gada 30.martā Ulbrokas Kultūras namā protokols – 11 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas 2009.gada 31.martā Tīnūžu Tautas namā protokols – 11 lapas.
- R.Zvaigznes 2009.gada 28.marta elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 posma būvniecību – 1 lapa.
- R.Zvaigznes 2009.gada 6.aprīļa vēstule saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu – 1 lapa.
- I.Stāmures 2009.gada 3.aprīļa elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis par paredzēto darbību – 1 lapa.
- Īpašuma "Bučas 16" īpašnieka V.Vīnkalna vēstule, kurā izteikti priekšlikumi autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 1 lapa.

- Rīgas rajona padomes 2009.gada 27.marta vēstule Nr.2.1-13/235, kurā pausts viedoklis saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 1 lapa.
- I.Vorkules 2009.gada 23.marta iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- S.Zajaca 2009.gada 7.aprīļa elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- S.Zajaca 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Bērziņas 2009.gada 9.aprīļa priekšlikums saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- I.Babules 2009.gada 9.aprīļa pretenzija saistībā ar sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lapas.
- D.Babules – Kalniņas 2009.gada 9.aprīļa pretenzija saistībā ar sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lapas.
- A.Volkova 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- N.Guļajevska 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- J.Garanča 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- J.Bērziņa 2009.gada 8.aprīļa iesniegums, kurā pausts viedoklis saistībā ar sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- I.Sarkanis un vēl 53 Stopiņu novada iedzīvotāju protesta vēstule saistībā ar automaģistrāles plānoto būvniecību – 5 lapas.
- M.Finka 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- V.Paramonova 2009.gada 9.aprīļa komentāri un priekšlikumi saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- SIA "EKO GĀZE" 2009.gada 8.aprīļa vēstule Nr.06/04-09, kurā izteikts priekšlikums autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai – 1 lapa.
- I.Elses 2009.gada 7.aprīļa iesniegums, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecību – 1 lapa.
- A.Gorina 2009.gada 9.aprīļa iesniegums saistībā ar paredzēto darbību un priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 1 lapa.
- G.Kurmja 2009.gada 14.aprīļa vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- J.Āna 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā izteikti priekšlikumi autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai – 9 lapas.
- M.Āna 2009.gada 9.aprīļa vēstule, kurā izteikti priekšlikumi autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai – 3 lapas.
- I.Latiševa un vēl 117 Sauriešu iedzīvotāju parakstīta 2009.gada 9.aprīļa protesta vēstule saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" iespējamo būvniecību – 6 lapas.

- A.Štromaņa 2009.gada 5.aprīļa vēstule saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" iespējamo būvniecību – 1 lapa.
- SIA "JANUKI" 2009.gada 7.aprīļa vēstule Nr.3, kurā pausts viedoklis par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 4 lapas.
- R.Moženaites 2009.gada 7.aprīļa vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- M. Kozindas 2009.gada 4.aprīļa vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- S.Blūmas 2009.gada 8.aprīļa vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- G.Magones 2009.gada 7.aprīļa iesniegums, kurā pausts viedoklis saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu un tā sabiedrisko apspriedi – 3 lapas.
- 55 Ikšķiles novada iedzīvotāju parakstīta 2009.gada 6.aprīļa vēstule, kurā pausts viedoklis saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 4 lapas.
- I.Vorkules un vēl 14 Salaspils lauku teritorijas Madaru un Gundegu ielu jaunbūvju īpašnieku un viņu ģimenes locekļu 2009.gada 7.aprīļa iesniegums saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- Salaspils novada domes 2009.gada 9.aprīļa vēstule Nr.1-15/773, kurā pausts viedoklis saistībā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Rīgas domes Satiksmes departamenta 2009.gada 14.aprīļa vēstule Nr.DS-09-746-nd, kurā pausts viedoklis saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Akciju sabiedrības "Latvenergo" 2009.gada 14.aprīļa vēstule Nr.01VL00-17/1775 par komentāriem autoceļa E22 posma būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumam – 2 lapas.
- Ekspertu atzinumi par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 11 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 11.maija Atzinums par automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 16 lapas.
- Latvijas Entomoloģijas biedrības 2009.gada 12.maija vēstule par automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu – 3 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 2.jūnija atbildes vēstule Nr.3-01/895 Latvijas Entomoloģijas biedrībai – 1 lapa.
- Zvērinātu advokātu biroja "Bļugers un Plaude" 2009.gada 10.septembra vēstule Nr.2-217 saistībā ar plānotās automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" izvietojumu Stopiņu pagastā – 7 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 23.septembra vēstule Nr.3-01/1367, ar kuru biroja "Bļugers un Plaude" vēstule nosūtīta VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eiropprojekts" – 1 lapa.
- Automaģistrāles E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums – 1 sējums, 291 lapa.
- Automaģistrāles E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pielikumi – 1 sējums, 279 lapas.

- Ekspertu atzinumi par autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 6 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2009.gada 16.decembra vēstule Nr.5-9/6501, kurā pausts viedoklis par autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa.
- Latvijas Entomoloģijas biedrības 2009.gada 17.decembra vēstule Nr.2009/8 saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 2 lapas.
- Salaspils novada domes 2009.gada 16.decembra vēstule Nr.1-15/2770 saistībā ar nosacījumiem turpmākai autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" projektēšanai – 2 lapas.
- J.Āna 2009.gada 22.decembra vēstule saistībā ar autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 3 lapas.
- Stopiņu novada domes 2009.gada 16.decembra sēdes protokola izraksts – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 5.janvāra vēstule Nr.3-01/4 SIA "Eiroprojekts" un VAS "Latvijas Valsts ceļi" par nepieciešamajiem noslēguma ziņojuma papildinājumiem – 3 lapas.
- Stopiņu novada domes 2010.gada 13.janvāra sēdes protokola izraksts – 1 lapa.
- Biedrības "Vides aizsardzības klubs" 2010.gada 26.februāra vēstule Nr.2.5-11 saistībā ar E22 Latgales ātrgaitas maģistrāles projektu - 3 lapas.
- Zvērinātu advokātu biroja "Bļugers un Plaude" 2010.gada 17.maija vēstule saistībā ar noslēguma ziņojumu – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 24.maija atbildes vēstule Nr.3-01/565 Zvērinātu advokātu birojam "Bļugers un Plaude" – 1 lapa.
- SIA "Eiroprojekts" 2010.gada 18.maija vēstule Nr.01/01-64 ar tai pievienoto sagatavoto papildus informāciju – 16 lapas.

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

Tā kā automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības iespējamie trašu varianti šķērso vairāku pašvaldību un ļoti daudzu (vairāki tūkstoši) zemes īpašnieku īpašumus, kopš projekta uzsākšanas tas ir izraisījis lielu sabiedrības ieinteresētību. Gan pašvaldības, gan sabiedrības pārstāvji ir izteikusi dažādus, bieži vien pretrunīgus viedokļus, paužot atbalstu vai biežāk noraidījumu kādam no piedāvātajiem trases variantiem, kā arī izsakot viedokli par ietekmes uz vidi novērtējuma materiāliem un autoceļa projektu.

Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par plānoto autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecību bija pieejami: Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, Daugavpils ielā 31, Rīgā; Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā; Salaspils novada domē, Līvzemes

ielā 8, Salaspilī; Ropažu novada domē, Sporta ielā 1, Ropažos; Ikšķiles novada domē, Strēlnieku ielā 10, Ikšķilē; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2006.gada 24.jūlijā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā un 2006.gada 25.jūlijā Salaspils novada domē, Ikšķiles novada domē, Ropažu novada domē un Ulbrokas Kultūras namā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā piedalījās 30 interesenti. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un SIA "Eiroprojekts" pārstāvji klātesošajiem sniedza informāciju par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Sanāksmes dalībnieki interesējās, ko nozīmē "zemes rezervācija", vai būvatļaujas skartajās teritorijās netiks izsniegtas, norādot, ka viņam pirms divām dienām tika izsniegta būvatļauja. Cits sanāksmes dalībnieks norādīja, ka kredīta maksājumi par nopirkto zemi visu laiku būs jāveic. Tika jautāts, vai zemi atpirks par tirgus cenu, un aizrādīts, ka par līdzīgam mērķim atpirktu zemi vēl arvien neesot samaksāts. Sanāksmes dalībnieki interesējās par plānoto ceļa platumu; kāpēc tiek plānotas 4, nevis 6 joslas; vai Lubānas iela, kurai ir 4 joslas, vēl tiks paplašināta; vai atpirks zemi ceļa aizsargjoslā un par neizmantojamām kļuvušās zemes; ko iesākt, ja būvatļauja ir izdota, bet trase tagad šķērso zemesgabalu; kas notiks ar mājām, kuras atrodas uz svešas, atsavināmas zemes; kas notiks, ja īpašnieks atteiksies pārdot zemi; vai iespējama būvniecība ceļa aizsargjoslā; vai tiešām ceļa trase šķērsos Ulbrokas kapus; par pasākumiem trokšņa un vibrācijas mazināšanai; kāpēc ir izvēlēti tieši šādi trašu varianti; kāpēc ceļu nebūvē jau sen rezervētajā izpētes koridorā; kādi ir kritēriji potenciālās trases vietas izvēlei; vai iespējami arī citi ceļa izbūves varianti; kas pieņems galīgo lēmumu par trases izvēli un kā iedzīvotāji saņems par to informāciju; vai projekta ietvaros tiks būvēti arī pievedceļi; vai mainīsies Slāvu aplis, vai gājēji varēs šķērsot jauno ceļu. Kāda sanāksmes dalībiece vēlējās noskaidrot, vai tiks nojauktas visas tās mājas, kuru īpašnieki saņēma uzaicinājumus uz šo sanāksmi.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Salaspils novada domē piedalījās 24 interesenti. Sanāksmi atklāja Salaspils novada būvvaldes vadītāja. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Sanāksmes dalībnieki interesējās par zemes atpirkšanas procedūru; kad ceļu sāks būvēt; kad būs zināms, kuru variantu realizēs; cik ilgi būvēs; kā iedzīvotāji var ietekmēt varianta izvēli; par ceļa aizsargjoslas platumu; vai autoceļš P5 arī tiks rekonstruēts; cik tālu no P5 atrodas 2.1.trase; par īpašumu sasniedzamību. Salaspils novada būvvaldes vadītāja norādīja, ka pašlaik tiek pieņemti lēmumi atbilstoši Rīgas rajona plānojumam un tajā ir citas izpētes teritorijas – 2.1.variants tajā nav iezīmēts. AS "Latvenergo" pārstāvis informēja, ka saistībā ar projekta realizāciju būs jāveido jaunas elektrolīniju trases, radot papildus slodzi videi, kas saistīta ar meža zemes izciršanu elektrolīniju trasēm un apgrūtinājumiem lauksaimniecības zemēs. Kāds sanāksmes dalībnieks izteica atbalstu 3.1.variantam.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ikšķiles novada domē piedalījās 38 interesenti. Sanāksmi atklāja Ikšķiles novada domes izpilddirektors. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis

klātesošajiem sniedza informāciju par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Sanāksmes dalībnieki interesējās par zemes atpirkšanas procedūru un izteica viedokli, ka morālais kaitējums, zaudējot paša būvēto māju, nav izmērāms naudā; par ceļa aizsargjoslas platumu; kā kompensēs zemi ceļa aizsargjoslā; par plānotajiem pasākumiem autoceļa ietekmes uz vidi mazināšanai; kādi vides aspekti projekta ietvaros tiks analizēti; kāpēc nevar paplašināt esošo Daugavpils šoseju; tika ierosināts ceļu būvēt pāri purviem un neapdzīvotām teritorijām, nevis realizēt 2.1.variantu, kas skar apdzīvotas vietas. Vairāki sanāksmes dalībnieki izteica atbalstu trases 3.1.variantam, jo tur jau sen esot rezervēts izpētes koridors, citi – 2.1.variantam. Tika pausta neizpratne, kāpēc vēl pavasarī tika izsniegtas būvatļaujas vietās, kur tiek plānots trases 3.1.variants, un jautāts, vai iespējama trases pārvirze uz vienu vai otru pusi; kāpēc ir izvēlēti tieši šādi trašu varianti; par īpašumu sasniedzamību, kad plānots realizēt projektu. Vairāki sanāksmes dalībnieki aizrādīja, ka kartes mērogs neļauj atrast konkrētus īpašumus, un uzskatīja, ka projektētājiem jāapmeklē katrs skartais īpašums un īpašniekam jāparāda precīza karte, kurā iezīmēts īpašums un plānotā ceļa trase.

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana Ropažu novada domē nebija izraisījusi sabiedrības interesi, un uz to ieradās tikai 5 ieinteresēto institūciju pārstāvji.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ulbrokas Kultūras namā piedalījās 129 interesenti. Sanāksmi atklāja Stopiņu novada domes priekšsēdētājs, norādot, ka tikai trases 3.variants ir iekļauts Stopiņu novada teritorijas plānojumā. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un SIA "Eiropoprojekts" pārstāvji klātesošajiem sniedza informāciju par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kāda ir gala lēmuma pieņemšanas kārtība un kad tiks pieņemts lēmums, kuru variantu realizēt; norādīja, ka, lai varētu izteikt viedokli par darbības ietekmi uz vidi, vajag precīzu karti un informāciju par satiksmes intensitāti, gaidāmo piesārņojumu un trokšņa līmeni; jautāja, kāpēc nevar rekonstruēt esošo Daugavpils šoseju; kāpēc šo ceļu nevar virzīt pa Rīgas apvedceļu; kas projektē šo autoceļu; cik plats būs ceļš un tā aizsargjosla; kur un kā varēs šķērsot jauno ceļu; kas notiks, ja kāds atteiksies pārdot savu īpašumu. Vairāki sanāksmes dalībnieki pauda sašutumu par to, ka pēdējā gada laikā ir ieguldījuši ievērojamus līdzekļus būvniecībā, bet tagad tam pāri iezīmēta viena no trasēm. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs norādīja, ka vairākus gadus novada attīstība balstījusies uz plānojumu, kurā nebija plānoti šie trašu varianti, un norādīja, ka Stopiņu novada apstiprinātajā teritorijas plānā ir rezervēts izpētes koridors tikai trases 3.variantam, un pauda neizpratni, kāpēc nepieciešami jaunie varianti, kā arī vēlējās uzzināt, kāds ir pamatojums, ka plānotās trases iet tieši piedāvātajās vietās, nevis kaut kur citur. Kāds sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka 2.4.3.variants iznīcinās Dreiliņu ciemu. Savukārt kāds cits dalībnieks pauda neizpratni, kāpēc tiek izskatīta iespēja realizēt variantus, kas nav paredzēti teritorijas plānojumā. Kāds sanāksmes dalībnieks aicināja klātesošos balsot pret 2.4.3.varianta realizāciju. SIA "Eiropoprojekts" pārstāvis konstatēja, ka lielākā daļa klātesošo, praktiski vienbalsīgi, balsoja pret 2.4.3.varianta realizāciju. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs interesējās, vai ir veikts variantu ekonomiskais salīdzinājums, vai 2.4.3.variants ir ekonomiski pamatots, kā arī norādīja, ka neviens no projektētājiem nav bijis Stopiņu novada būvvaldē. Kāds dalībnieks izteica viedokli, ka, ja iepriekš būtu noskaidrots pašvaldības un iedzīvotāju viedoklis, tad šādu variantu vispār

nevajadzētu piedāvāt apspriešanai. Kāds klātesošais informēja, ka ne visi skarto zemju īpašnieki saņēma paziņojumus par šo sabiedrisko apspriedi, un jautāja, kā var apzināt skarto zemju īpašniekus, ja precīzi nav zināma trases vieta, un cik paraksti jāsavāc, lai nerealizētu kādu no variantiem. Vairāki sanāksmes dalībnieki aizrādīja, ka kartes ir neprecīzas un tajās nevar atrast konkrētus zemesgabalus, tāpēc potenciāli skartajiem īpašniekiem bija jāizsūta atsevišķi plāni ar konkrētā zemesgabala robežām un plānoto trases novietojumu tajā. Kāds aizrādīja, ka plānā jāiezīmē arī aizsargjosla. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs uzskatīja, ka šīs sabiedriskās apspriešanas materiāli nav pienācīgi sagatavoti, tāpēc sanāksme jāatkārto, kad tiks sagatavotas un iedzīvotāji būs saņēmuši jaunas kartes, kā arī nevar plānot trases 2.4.3.variantu. Kāda iedzīvotāja norādīja, ka ir daudzas apdzīvotas mājas, kuras vēl nav ierakstītas Zemes grāmatā, tāpēc nav parādītas arī kartē. Kāds cits uzskatīja, ka sanāksme ir nesagatavota, ka netiek sniegta informācija par iespējamo ietekmi uz vidi un ka sanāksme jāatkārto. Kāds sanāksmes dalībnieks iebilda arī pret 3.variantu, jo arī tas skar mājas, un norādīja, ka paziņojumus par šo sanāksmi nesaņēma īpašnieki, kuru īpašumi ir pie vecā Lubānas ceļa. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs vēlreiz uzsvēra, ka juridiski spēkā ir tikai variants, kurš iet pa teritorijas plānojumā iezīmēto rezervēto izpētes teritoriju, ka šī sanāksme jāuzskata par nenotikušu, un aicināja klātesošos balsot par to. Kāds sanāksmes dalībnieks pieprasīja, lai nākamajā sanāksmē piedalās masu mediji.

Likumdošanā noteiktajā termiņā, kad sabiedrība varēja iesniegt rakstveida priekšlikumus par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi, Vides pārraudzības valsts birojs saņēma 123 iesniegumus, kurus parakstījuši 679 Stopiņu novada iedzīvotāji, 2 iesniegumus, kurus parakstījuši 7 Salaspils novada iedzīvotāji un 5 iesniegumus, kurus parakstījuši 7 Ikšķiles novada iedzīvotāji, kas paiduši savu attieksmi saistībā ar paredzēto darbību un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" organizētajām sākotnējām sabiedriskajām apspriedēm. Visvairāk iebildumu tika saņemts saistībā ar piedāvātajiem 2.1., 2.4.3. un 3.4.1.trašu variantiem, pamatojot to ar nesen apbūvei piešķirto un jau apbūvēto platību nepamatotu iekļaušanu autoceļa izbūvei paredzētajās teritorijās. Vides pārraudzības valsts birojs saņēma arī Ikšķiles novada domes 2006.gada 25.jūlija atsauksmi Nr.3-7/259 saistībā ar paredzēto darbību un Stopiņu novada domes 2006.gada 7.augusta vēstuli Nr.01-8/436, kurā pausts Stopiņu novada domes viedoklis saistībā ar paredzēto darbību un tās ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulci. Gan Ikšķiles novada dome, gan Stopiņu novada dome norādīja, ka, izvēloties plānotā autoceļa posma dažu iespējamo trašu izvietojumu, nav ņemts vērā pašreizējais zemes izmantošanas veids – trases šķērso pēdējos gados privātmāju apbūvētas teritorijas. Iesniegumos un Stopiņu novada domes vēstulē norādīts, ka par paredzēto darbību un sākotnējām sabiedriskajām apspriedēm netika individuāli informēti visi nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru īpašums ir blakus iespējamām paredzētās darbības vietām, ka informācija netika sniegta savlaicīgi un sabiedrībai pieejamā veidā, proti, informācija par paredzēto darbību netika publicēta vietējos laikrakstos, piemēram, Stopiņu novada laikrakstā "Tēvzemīte" un Ogres rajona presē. Ikšķiles novada iedzīvotāju iesniegumos norādīts, ka laikrakstā "Ogres Vēstis" paziņojums par apspriedi Ikšķilē ticis publicēts apspriedes dienā. Jāatzīmē, ka Vides pārraudzības valsts birojam adresētā VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 13.jūlija vēstule Nr.3.3/2386 ar tai pievienotajiem materiāliem liecina, ka paziņojumi par paredzēto

darbību un tās sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēti 2006.gada 11.jūlijā laikrakstos “Latvijas Vēstnesis”, “Rīgas Balss”, “Rīgas Apmiņa avīze” un “Ogres Ziņas”. Analizējot iedzīvotāju iesniegumus, sākotnējo sabiedrisko apspriežu protokolus un Stopiņu novada domes vēstulē sniegto informāciju, Vides pārraudzības valsts birojs secināja, ka iedzīvotāji bija neapmierināti ar sākotnējām sabiedriskajām apspriedēm sagatavotajiem kartogrāfiskajiem un skaidrojošajiem materiāliem par projektējamajiem autoceļa trašu variantiem un projekta tālāku virzību. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Vides pārraudzības valsts birojs uzskatīja, ka VAS “Latvijas Valsts Ceļi” nepieciešams nodrošināt atkārtotas autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes Stopiņu novadā un Ikšķiles novadā, likumdošanā noteiktajā kārtībā publicējot par tām paziņojumus vietējos laikrakstos, kā arī nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums ir blakus iespējamām paredzētās darbības vietām, nosūtot individuālus paziņojumus. Vides pārraudzības valsts birojs 2006.gada 9.augustā ar vēstuli Nr.2102/3-02 nosūtīja izvērtēšanai VAS “Latvijas Valsts Ceļi” visas saņemtās vēstules, kā arī lūdza nodrošināt atkārtotas autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes Stopiņu novadā un Ikšķiles novadā.

2006.gada augustā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Ī.Zvagules vēstuli, kuru 2006.gada 23.augustā ar pavadvēstuli Nr.3-02/2297 nosūtīja izvērtēšanai VAS “Latvijas Valsts Ceļi”. 2006.gada 6.septembrī tika saņemta VAS “Latvijas Valsts Ceļi” vēstule, ar kuru Vides pārraudzības valsts birojs tika informēts, ka ir sniegta atbilde Ī.Zvagulei.

2006.gada 6.septembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma VAS “Latvijas Valsts Ceļi” vēstuli, kurā norādīts, ka, izvērtējot situāciju saistībā ar autoceļa E22 (austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciema karjers – Slāvu aplis” būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējām sabiedriskajām apspriedēm, ir notikusi priekšizpētes projekta “E22 Austrumu ievads Rīgā” Vadības komitejas atklātā sēde, pieaicinot visas ieinteresētās puses. Sēdē pieņēma lēmumu noorganizēt Konsorcijs, kas realizē priekšizpētes projektu, un ieinteresēto pašvaldību pārstāvju tikšanos, lai precizētu un saskaņotu “E22 Austrumu ievads Rīgā” iespējamo trašu novietojuma variantus. Vēstulē norādīts, ka, ņemot vērā sabiedrības un pašvaldību ierosinājumus un iebildumus un uzlabojot kartogrāfiskos materiālus, tiks atkārtoti veikta priekšizpētes projekta ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana.

Saistībā ar paredzēto darbību Vides pārraudzības valsts birojs 2006.gada 19.septembrī saņēma A.Kraukļa un 2006.gada 27.oktobrī SIA “Atmiņa” vēstules, kuras ar nosūtīja izvērtēšanai VAS “Latvijas Valsts Ceļi”.

2007.gada janvārī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Salaspils novada domes vēstuli (adresēta arī Satiksmes ministrijai), kurā norādīts, ka tikai trases posma 3.1.varianta atsevišķi posmi sakrīt ar Salaspils novada teritorijas plānojumā un Rīgas rajona plānojumā noteikto turpmākās izpētes teritoriju, kura līdz pat šim laikam tiek respektēta, un zemju īpašniekiem, kurus skar šī izpētes zona, tiek atteikta teritorijas attīstība. Tāpēc Salaspils novada dome lūdz respektēt šim mērķim rezervēto

turpmākās izpētes teritoriju vai meklēt visām pašvaldībām, kurām saistoša maģistrāles E22 izbūve, rast kopīgu alternatīvu risinājumu.

2007.gada decembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Satiksmes ministrijai un Vides ministrijai adresētu Latvijas Entomoloģijas biedrības vēstuli, kurā sniegta informācija par plānotās trases tuvumā konstatētajām īpaši aizsargājamām vai citādi vērtīgām bezmugurkaulnieku sugu populācijām.

2008.gada 20.maijā Vides pārraudzības valsts birojā un atbilstošajās pašvaldībās tika iesniegti atkārtotai sākotnējai apspriešanai autoceļa E22 trases variantu precizētie plānotie risinājumi.

Plānotā autoceļa E22 posma "Kranciena karjers – Slāvu aplis" (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas informatīvie materiāli bija pieejami: Ropažu novada domē, Sporta ielā 1, Ropažos; Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, Daugavpils ielā 31, Rīgā; Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā; Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī; Ikšķiles novada domē, Strēlnieku ielā 10, Ikšķilē; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2008.gada 2.jūnijā Ropažu novada domē un Ulbrokas Kultūras namā; 2008.gada 3.jūnijā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā; 2008.gada 5.jūnijā Ikšķiles novada domē un Salaspils novada domē.

Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ropažu novada domē nebija izraisījusi sabiedrības interesi, un uz to ieradās tikai 3 ieinteresēto institūciju pārstāvji.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ulbrokas Kultūras namā piedalījās 221 interesents. Sanāksmi atklāja Stopiņu novada domes priekšsēdētājs un aicināja klātesošos aizpildīt domes sagatavotās anketas, lai izteiktu atbalstu vienam no piedāvātajiem autoceļa variantiem, un informēja, ka dienvidu variants apzīmēts ar A (caur Dreiliņiem uz Granīta ielu), bet ziemeļu ar B (līdz voiloka rūpnīcai un tālāk). Stopiņu novada domes priekšsēdētājs informēja, ka atbalstu A variantam jau ir izteikuši 580, bet B variantam 14 cilvēki. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, kā arī informēja, ka visas kartes ir pieejamas internetā, ka paziņojumi tika izsūtīti trašu potenciāli skarto un piegulošo īpašumu īpašniekiem un paziņojumi tika publicēti gan "Latvijas Vēstnesī", gan rajonu avīzēs. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis norādīja, ka, pārstrādājot iepriekš piedāvāto projekta variantu, šobrīd piedāvātajā ir ņemti vērā pašvaldību aizrādījumi un priekšlikumi, maksimāli ir apietas apdzīvotas vietas, daudzviet automaģistrāle tiek plānota caur mežu. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis izskaidroja karšu materiālus, plānotos pieslēgumus un to risinājumus. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs uzskatīja, ka šis projekts ir izstrādāts daudz labāk, kā arī ir ņemta vērā domes prasība, lai maģistrāle neietu cauri apdzīvotām vietām, norādot, ka nav pieņemams projekta variants, kas skar Ulbrokas kapus, savukārt otrs variants, kas skar Dreiliņus, ir pieņemams. Vairums iedzīvotāju atbalstot A variantu

2.apakšvariantu, kas iet caur Salaspils novada teritoriju, apejot Sauriešu karjeru un, viņuprāt, minimāli skarot apdzīvotās teritorijas. Stopiņu novada būvvaldes vadītājs vēlējas saņemt konkrētas atbildes par to, vai ir veikta esošo autoceļu P4 un P5 satiksmes intensitātes novērtēšana un salīdzinājums, kā tā izmainīsies, pievienojoties Maskavas virziena satiksmei; kāpēc nav risināta satiksmes plūsmas novirze pa Granīta ielu; kāpēc paredzēts pieslēgums A.Deglava ielai, nevis Lubānas; kāpēc ātrgaitas maģistrāle E22 beidzas pie Rīgas robežas, nevis pirms Stopiņu novada apdzīvotām vietām; kā tiks plānota Dreiliņu sasaiste ar Rīgas pilsētas ielu tīklu, ja no vienas puses Dreiliņus norobežos E22, bet no otras nav atrisināts Stopiņu novada Garās ielas pieslēgums Lubānas ielai, kā arī norādīja, ka autoceļa projekts nevar būt labvēlīgs katram atsevišķam īpašniekam, tomēr jāatceras, ka maģistrāle ir vajadzīga visiem. Klātesošie interesējās, vai tiks paplašināta Lubānas iela; kam domāts aplis Dreiliņos; kāpēc paziņojumā norādīts, ka ir divi trases varianti, bet kartē – četri; vai ātrgaitas trasi var būvēt gar skolu un kā to varēs šķērsot; kāpēc nav izejas uz Granīta ielu; par zemes kompensāciju; par aizsargjoslas platumu un vai drīkst būvēt māju tajā; vai novada iedzīvotāji ir tiesīgi prasīt, ka kādu autoceļa posmu nebūvē. Kāds klātesošais sašuta, ka 2006.gadā saņemta būvatļauja mājai, bet tagad tur iezīmēts ceļš.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā piedalījās 11 interesenti. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un šīs apspriedes mērķi. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās par aizsargjoslas platumu, kāds cits interesējās, vai pietiek ar vienu izteiktu viedokli, neraugoties uz zemes īpašumu skaitu. Tika jautāts, kad paredzēts uzsākt būvniecību; par zemes atpirkšanu un kas veiks vērtēšanu un ar to saistītos izdevumus; vai ceļa trase skars kādu dzīvojamo mikrorajonu; vai iespējams, ka tiek realizēti atsevišķi posmi no abiem variantiem; kas finansēs projektu; kas notiks, ja kāds atteiksies pārdot savu īpašumu; vai iespējama būvniecība aizsargjoslā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Ikšķiles novada domē piedalījās 79 interesenti. Sanāksmi atklāja Ikšķiles novada domes izpilddirektors. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un informēja, ka tiek piedāvāti divi, pēc pašvaldības un zemes īpašnieku ieteikumiem koriģēti autoceļa varianti ar apakšvariantiem, taču Ikšķiles novada teritorijā tie ir tādi paši, kā iepriekš apspriestie, tikai uzskates materiāls ir daudz detalizētāks. Klātesošie jautāja, kāpēc ir varianti 2.1. un 3.1.; ja nosūtīti priekšlikumi Vides pārraudzības valsts birojam, vai jāsāņem arī atbilde; vai piedāvāto variantu trases ir apsektas dabā; kas pieņem lēmumu par varianta izvēli; ko patlaban drīkst darīt zemesgabalā, ja nākotnē to varētu skart ceļa trase; kādas un cik būtiskas ir ietekmes iepriekšējam un piedāvātajam ceļa izbūves projektam, vai nav jāievēro pēctecība; cik ha zemes jāatsavina uz autoceļa 1 km; kad notiks trases nospraušana dabā; kā tiks risinātas kompensācijas par zemi un būvēm; kad paredzēta projekta realizācija; vai iespējamās izmaiņas arī izvēlētajā variantā; kurš variants ekonomiski izdevīgāks. Tika aizrādīts, ka kartēs nav iezīmētas visas esošās mājas. Kāds sanāksmes dalībnieks ierosināja izvērtēt veco projektu (2004.g.) ar rezervēto izpētes koridoru, kā arī to, ka katrs skartā īpašuma īpašnieks jāapmeklē un jāsniedz informācija, kā tiks skarts viņa īpašums.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Salaspils novada domē piedalījās 92 interesenti. Sanāksmi atklāja Salaspils novada domes izpilddirektors. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis sniedza informāciju par pašreizējo projekta stadiju un projektu kopumā. SIA "Eiropoprojekts" pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un šīs apspriedes mērķi. Kāds klātesošais pauda neizpratni, kāpēc vajadzīgs vēl viens četrjoslu ceļš, ja notiek Rīgas apvedceļa rekonstrukcija. Vairāki sanāksmes dalībnieki aizrādīja, ka kartē nevar atrast savu īpašumu, kāds cits norādīja, ka kartē nevar saprast, kurš posms pieder kuram variantam. Sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, kas notiks ar Ulbrokas - Tīnūžu ceļu (P5); kurš variants valstiski izdevīgāks; kas pieņems galīgo lēmumu; cik maksās par atpērkamo zemi; vai jauno ceļu Salaspilī nav izdevīgāk līdz Ogresi pieslēgt esošajam ceļam; kā smago transportu novirzīs pa Granīta ielu; kā tiks šķērsots dzelzceļš; kāds būs ceļa un tā aizsargjoslas platums; vai mājas var palikt aizsargjoslā; kad plānots realizēt projektu; vai arī pieņemto variantu vēl iespējams koriģēt, kā tiks risināti trokšņa un piesārņojuma jautājumi; kad noņems ierobežojumus būvniecībai; vai plānotās trases vietas ir apsektas dabā. Kāds sanāksmes dalībnieks ierosināja virzīt trasi caur mežu, nevis caur privātīpašumiem, un uzskatīja, ka šis ceļš pasliktinās iedzīvotāju dzīves apstākļus. Kāds cits jautāja, vai ir tiesības iegūt līdzvērtīgu zemi citā vietā. Sanāksmes dalībnieki vairākkārtīgi norādīja, ka Stopiņos ir nobalsots par to ceļa variantu, kas šķērso Salaspili, un aicināja klātesošos balsot par sev pieņemamāko variantu. Kāds sanāksmes dalībnieks informēja klātesošos, ka šis ceļš jau tika plānots pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados, un pauda viedokli, ka viņaprāt tas bija labs variants, un jautāja, kāpēc tagad ceļu nevar projektēt pa citu trasi.

Iespēju robežās uz jautājumiem tika sniegtas atbildes, argumentējot, ka izpētes rezultāti pilnā apjomā būs pieejami ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā.

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

1. Stopiņu novada domes iesniegtās sabiedriskās apspriešanas kopsummā 969 aptaujas anketas, no tām 893 anketās atbalsts bija izteikts trases A variantam (posms 2.4.2; 3.4.2.), 47 anketās - trases B variantam (posms 2.4.1.; 3.4.1.; 2.3.1.; 3.3.1.), 5 anketās iebilsts pret jebkuru variantu, 24 anketās iebilsts pret trases izvietojumu ciema "Meža Roze" tuvumā;
2. Stopiņu novada 53 iedzīvotāju aptaujas anketas, no kurām 18 anketās izteikts atbalsts trases A variantam, 27 anketās – B variantam, 8 anketās iebilsts pret jebkuru variantu; vienu 86 personu parakstītu iesniegumu, kurā izteikts atbalsts trases B variantam; 5 iesniegumus, kuros iebilsts pret trases 2.4.2. un 3.4.2.variantiem; 2 iesniegumus, kuros iebilsts pret jebkuru autoceļa būvniecības variantu; 29 iesniegumus, kuros iebilsts pret trases izvietojumu ciemu "Meža Roze" un "Linteri" tuvumā; 4 vēstules ar iebildumiem un priekšlikumiem iespējamajiem trases variantiem;
3. Salaspils novada 122 iedzīvotāju aptaujas anketas, kurā izteikts atbalsts trases Dienvidu (posms 2.1.) variantam, 12 nekustamo īpašumu īpašnieku iesniegumus, kuros iebilsts pret trases 2.2.2.variantu, 14 iesniegumus, kuros iebilsts pret trases 2.2.1. un 3.2.1.variantiem, kā arī 28 iesniegumus un vēstules, kuros izteikti iebildumi pret atsevišķiem trases posmiem, iebilsts pret jebkuru autoceļa būvniecības variantu un sniegti priekšlikumi trases iespējamajam izvietojumam;

4. Ikšķiles novada 48 nekustamo īpašumu īpašnieku iesniegumus, pretenzijas un atsevišķos viedokļus par paredzēto darbību, iespējamo autoceļa trašu izvietojumu, kā arī paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes organizēšanu un sanāksmes norisi.

Aptaujas anketās, iesniegumos, iebildumos, pretenzijās un atsevišķajos viedokļos tika pausti dažādi viedokļi gan saistībā ar konkrētajiem trašu variantiem, gan sniegti priekšlikumi trases atvēršanai no konkrētiem īpašumiem, gan jautāts par zemes īpašumu izmantošanas aprobežojumiem, gan sniegti priekšlikumi ar vidi saistītos jautājumos, taču galvenokārt aptaujas anketās un iesniegumos tika izteikts atbalsts vai noraidījums kādam no trases variantiem. Vairākos privātpersonu un uzņēmēju iesniegumos, iebildumos, pretenzijās un atsevišķajos viedokļos tika izteikta neizpratne par ieviestajām izmaiņām ceļa trases izvietojumā Salaspils un Ikšķiles novadu teritorijās, kā arī norādīts, ka kartogrāfiskajā materiālā sniegtā informācija neatbilst esošai situācijai, kā arī vairākās vēstulēs bija norādīts uz nepilnībām, kas prasa papildus izvērtēšanu saistībā ar sabiedriskās apspriešanas organizēšanu un potenciāli skarto zemes īpašnieku informēšanu. Tā M.Zemrača, kuram pievienojušies vēl 28 zemju īpašnieki, iesniegtajā Ikšķiles novada zemju īpašnieku atsevišķajā viedoklī par autoceļa E22 posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" ceļa būvi Ikšķiles novada robežas norādīts, ka K.Šterns (īpašums "Kristiņi"), A. Zaharevskis (īpašums "Dūmiņi"), R.Ganuško (īpašums "Smelteri"), O.Zariņš (īpašums "Marijas"), M.Gauručs (īpašums "Utižas"), A.Kuške (īpašums "Kalnakraučas") un I.Zariņa (īpašums "Putniņi") likumdošanā noteiktajā kārtībā netika informēti par 2008.gada 5.jūnijā notiekošo paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi. Savukārt S.Liepiņas (īpašums "Purmaļi") un vēl 6 zemju īpašnieku parakstītajā vēstulē bija norādīts, ka paziņojumi par sākotnējo sabiedrisko apspriedi saņemti jau pēc apspriedes vai vispār nav saņemti. Vairākās vēstulēs norādīts, ka sākotnējā sabiedriskajā apspriedē nav sniegtas atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, tādējādi, viņuprāt, netika nodrošinātas tiesības piedalīties sabiedriskajā apspriedē, izteikt savu viedokli un saņemt atbildes uz interesējošiem jautājumiem. Saņemtajās vēstulēs bija iekļauta arī virkne jautājumu, kurus Vides pārraudzības valsts birojs nevarēja izvērtēt un sniegt atbildes, jo tie bija saistīti ar zemes īpašumu iespējamo atsavināšanas laiku un atsavināšanas nosacījumiem. Visu saņemto korespondenci Vides pārraudzības valsts birojs pārsūtīja VAS "Latvijas Valsts Ceļi", lūdzot izvērtēt potenciāli skarto zemes īpašnieku iesniegumos, pretenzijās un atsevišķajos viedokļos sniegto informāciju un likumdošanā noteiktajā kārtībā, ņemot vērā pašlaik pieejamo informāciju, sniegt atbildes to autoriem uz uzdotajiem jautājumiem, uz kuriem vispār netika vai arī netika pilnībā atbildēts sākotnējo sabiedrisko apspriežu laikā.

2008.gada 1.septembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma VAS "Latvijas Valsts Ceļi" atbildes vēstuli saistībā ar paredzētās darbības atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem. Vēstulē norādīts, ka vidi ietekmējošie faktori tiks iestrādāti ietekmes uz vidi novērtējumā. Savukārt, ņemot vērā sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātus, projekta vadības komiteja apspriedīs iespējamo trašu un priekšizpētes teritoriju tālāko attīstību un trašu novietojuma korekcijas (īpašu uzmanību pievēršot Ikšķiles novadam). VAS "Latvijas Valsts Ceļi" vēstulei ir

pievienoti arī skaidrojumi saistībā ar M.Zemrača, S.Liepiņas un SIA "LAPSA - I" izvirzītajām pretenzijām par savlaicīgu informācijas nesaņemšanu saistībā ar sabiedriskajām apspriedēm.

Pamatojoties uz VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pieteikumu, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2008.gada 10.septembrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai.

Automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja Vācijas konsorcijs JV "EER" (Joint Venture "East Entrance to Riga") sadarbībā ar SIA "Eiroprojekts" un 2009.gada 12.martā SIA "Eiroprojekts" to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.

Ņemot vērā sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātus un pēc paredzētās darbības ierosinātāja konsultācijām ar jaunās autotrases skarto pašvaldību pārstāvjiem, ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā tika izvērtēti divi iespējamie alternatīvie automaģistrāles trases varianti:

Variants 2 – jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz dienvidiem no P80, P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas ziemeļu apvedceļš līdz Dreiliņiem;

Variants 3 - jauna automaģistrāles trase tiek izbūvēta uz ziemeļiem no P5 un Mazās Juglas upes, kas turpinās kā Sauriešu/ Ulbrokas dienvidu apvedceļš līdz Dreiliņiem.

Automaģistrāles E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Ropažu novada domē, Sporta ielā 1, Ropažos; Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, Daugavpils ielā 31, Rīgā; Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā; Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī; Ikšķiles novada domē, Strēlnieku ielā 10, Ikšķilē; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā. Papildus tam Stopiņu, Salaspils un Ikšķiles novadi projekta kartogrāfiskos materiālus ievietoja savās internetvietnēs. Darba ziņojums bija pieejams internetvietnē <http://www.eiroprojekts.lv/e22/>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2009.gada 26.martā Salaspils novada domē, 2009.gada 27.martā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, 2009.gada 30.martā Ulbrokas Kultūras namā un 2009.gada 31.martā Tīnūžu Tautas namā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Salaspils novada domē piedalījās 43 interesenti. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis iepazīstināja

klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par kritērijiem, kas noteiks būvniecībai paredzētā trases varianta izvēli, iespējamajām izmaksām un vai šie ir galīgie trases varianti, kāds būs ieguvums no šī projekta un kā mainīsies transporta plūsma pa Daugavpils šoseju, kā paredzēts virzīt kravas transportu, vai iespējama zemes kompensācija ar citu zemi, interesējās par Mazās Juglas šķērsojumiem. Kāds sanāksmes dalībnieks sniedza informāciju, ka pie Mazās Juglas ir 1.Pasaules kara kapi. Vairāki sanāksmes dalībnieki puda viedokli, ka trases 3.variants, viņaprāt, ir labāks, norādot, ka 2.variants šķērso kapus, un interesējās, kad varētu būt zināma trases varianta izvēle, un interesējās, kā notiks varianta izvēle, ja pašvaldības atbalstīs dažādus variantus. Salaspils domes pārstāvis informēja, ka apgrūtinājumi ir abām trasēm, kā arī izteica šaubas par kritēriju skaitlisko vērtējumu, jo viņaprāt, piemēram, abinieku migrācija nevar tikt vērtēta līdzvērtīgi pārapbedīšanai, kā arī izteica atbalstu trases 3.variantam. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis apliecināja, ka, ja tiks izvēlēts 2.variants, papildus tiks meklēti risinājumi, lai kapi tiktu apieti. Kāds iedzīvotājs jautāja par nepieciešamajām izmaiņām Salaspils attīstības plānā, cik tuvu apbūvei drīkst būvēt maģistrāli, kā maģistrāle šķērsos Tīnūžu ceļu. Kāds sanāksmes dalībnieks aizrādīja, ka maģistrālā gāzesvada pārvietošana var būt ļoti sarežģīta. Kāds cits sanāksmes dalībnieks interesējās par 3.varianta apakšvariantu, kurš patlaban nav iezīmēts kartogrāfiskajā materiālā, kāds cits informēja, ka viņam ir atļauja zemes apmežošanai, bet tagad tur ir iezīmēta ceļa trase, klātesošie interesējās arī par citiem sākotnēji piedāvātajiem, bet šobrīd vairs neapspriežamajiem trases variantiem. Kāda sanāksmes dalībiece interesējās par gaisa piesārņojuma novērtējumu un norādīja, ka pie jaunās trases atrodas TEC – 2 sūkņu stacijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā piedalījās 10 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai trase skars viņa īpašumu Kaivas ielā, uz ko tika sniegta atbilde, ka automaģistrāle īpašumu neskars, bet iespējams, ka to var skart Juglas ielas rekonstrukcija. Savukārt cits dalībnieks aizrādīja, ka internetā ir pieejami skarto īpašumu īpašnieku dati. Darbības ierosinātais to novērsa.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Ulbrokas Kultūras namā piedalījās 113 interesenti. Sanāksmi atklāja Stopiņu novada domes priekšsēdētājs. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Stopiņu novada Būvvaldes vadītājs interesējās, cik lielā mērā varētu būt nepieciešams veikt pārapbedījumus, jo trešdaļa kapu ir zem ceļa, un uzskata, ka šis jautājums ir nepietiekami atspoguļots ziņojumā. Būvvaldes vadītājs norādīja, ka projekta izstrādātāji ir uzklauzījuši Stopiņu domes viedokli un atvirzījuši trasi no sabiedriskām vietām, vienlaikus norādot, ka nav atrisināts pieslēgums Lubānas ielai, un puda viedokli, ka līdz ar to pašvaldība nevar risināt savus transporta projektus, jo piedāvātajai maģistrālei nav iespējami vienlīmeņa pieslēgumi; viņaprāt, projektā nav atrisināta transporta iebraukšanas Rīgā jautājumi, kā arī nav ņemts vērā pašvaldības priekšlikums – mainīt trases statusu, nosakot braukšanas ātruma ierobežojumu, norādīja, ka nav pētījumu par satiksmes intensitātes maiņām, vienlaikus norādot, ka viņaprāt labāks šķiet trases 3.variants. Uz jautājumiem atbildes sniedza VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis. Arī sanāksmes dalībnieki vēlējās

uzzināt, vai arī citur, lai izbūvētu autoceļu, veic pārapbedīšanu, norādot, ka projektētajam ceļam kapi ir jāapiet, un, ja kapi ir vienīgais šķērslis projekta realizācijai, tad jāsamazina braukšanas ātrums (plānotais 130 km/h) šajā posmā un jākorrigē trases izvietojums. Tika jautāts, kādas teritorijas var skart trases 3.variants, kur paredzēts šķērsot Mazo Juglu, kur tiks šķērsoti Saurieši, cik privātos īpašumus skars trase pie Kaives apļa, kāds būs kompensāciju mehānisms. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka trase skar arī "Janukus", "Zvirgzdus", "EKO Gāzes" benzīntanku un tad virzās pa Rīgas mežu teritoriju, norādot, ka tur ir ņemts vērā Stopiņu novada priekšlikums. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka teritorijas plānā ir rezervēta teritorija automaģistrālei, būvniecības atļaujas šajā koridorā nav dotas, taču VAS "Latvijas Valsts Ceļi" piedāvā jaunus ceļa izvietojuma variantus. Uz jautājumu, kāpēc nebūvē ceļu rezervētajā koridorā, Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka 2.variants daļēji tam atbilst, taču tas sadala pašvaldības teritoriju. Tika jautāts, vai un cik lielā mērā tiks skarti konkrēti īpašumi. Izvērsās diskusija par jaunā ceļa nepieciešamību, un vai vispār tas jābūvē, kuru variantu vajadzētu realizēt. Tika jautāts, kad varētu sākties ceļa būvniecība, kas to finansēs, kāpēc ir atmests Granīta ielas variants, kāpēc Dreiliņos trase atšķiras no teritorijas plānā paredzētās, vai apspriesti tiek līdzvērtīgi varianti, vai iespējamās variantu kombinācijas. Būvvaldes vadītājs paskaidroja, ka teritorijas plāna grozījumos ietverts 3.variants un lielākā problēma esot pieslēgums Rīgai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Tīnūžu Tautas namā piedalījās 123 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis informēja klātesošos par projekta attīstību un virzību, kā arī par kompensācijas mehānismiem. Klātesošie interesējās par ierobežojumiem ceļa 100 m joslā, pauda neizpratni, kas notiks ar mājām, kas patlaban tiek būvētas vai ir sagatavoti projekti, kāpēc īpašnieki netika brīdināti par iespējamo ceļa būvniecību; jautāja, kas notiks, ja pašvaldība neatbalstīs nevienu no variantiem; informēja, ka nav saņēmuši vēstules par sanāksmi, lai gan īpašumi tiks skarti. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka viņš jau vairākus gadu desmitus seko informācijai par plānotā ceļa būvniecību un patlaban piedāvātais trases koridors ievērojami atšķiries no tā, kas redzama 2005.gada plānos; jaunais rezervējums esot kopš 2006.gada; sanāksmes dalībnieks izklāstīja savu skatījumu par piedāvātajiem trases variantiem un norādīja, ka trases 3.variants skar apbedījumu vietas pie "Jaunbrekciem". Kāds cits sanāksmes dalībnieks, kurš arī vairāku gadu garumā ir interesējies par automaģistrāles projekta attīstību, izteica priekšlikumu līdz otrajam Mazās Juglas šķērsojumam atbalstīt trases 3.variantu, bet tālāk – 2.variantu. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka viņaprāt no vides viedokļa labāks ir 2.variants, taču Salaspils un Ikšķiles pašvaldības atbalsta 3.variantu, līdz ar to jautājums jau būtībā ir izlemts. Kāda sanāksmes dalībiece pauda atbalstu trases 3.variantam, ka pamatā arī turpmāk tiks izmantots autoceļš A6; viņasprāt avārijas gadījumā 3.variantam novērst sekas būtu vieglāk kā 2.variantam. Tika jautāts, kad projekts varētu tikt realizēts, kas to finansēs un kādas varētu būt izmaksas; izteica šaubas par ceļa nepieciešamību un priekšlikumu trases 3.variantu virzīt tā, lai neskartu dzīvojamās mājas; izteica šaubas, vai teritorija ir apsekota dabā, norādīja, ka nav informācijas, cik mājām trase iet pāri, jo nav uzskaitītas 2006.gadā nodotās; norādīja, ka pašvaldībā projekta eksemplāru skaits ir nepietiekams, lai ar to

varētu iepazīties visi interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par materiālu ievietošanu un pieejamību internetā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sagatavošanas laikā Vides pārraudzības birojs saņēma:

1. Māju "Bučas 3", "Bučas 5" un "Bučas 16", Tēraudi, Salaspils lauku teritorijā, īpašnieku R.Zvaigznes, I.Stāmures un V.Vīnkalna atbalsta vēstules trases 3.variantam.
2. Rīgas rajona padomes vēstuli, kurā norādīta darba ziņojumā sniegtā neprecīzā informācija un sniegti priekšlikumi ziņojuma pilnveidošanai, proti, norādīts, ka darba ziņojumā sniegta novecojusi informācija saistībā ar teritoriju plānojumam un iedzīvotāju skaitu apdzīvotās vietās, netiek sniegta informācija par konkrētiem kultūrvēsturiskiem objektiem, kurus varētu skart trases varianti, kā arī nav uzskatāma variantu salīdzinājuma, izvērtējot katra varianta pozitīvos un negatīvos aspektus. Rīgas rajona padomes vēstulē norādīts, ka salīdzinājuma kritēriji jāpapildina ar ietekmi uz iedzīvotājiem, esošo apbūvi un vietējā transporta struktūru, kā arī provizorisku izmaksu salīdzinājumu.
3. I.Vorkules iesniegumu, kurā norādīts, ka, iepazīstoties ar ziņojumu, nav saprotams, cik lielā mērā varētu tikt skarts īpašums Gundegu ielā 1, apdzīvotā vietā "Beiroti", kā arī ierosināts pārvietot trasi, attālinot no apbūves un saglabājot meža gabalu, kas kalpotu kā aizsargbarjera.
4. S.Zajaca iesniegumu, kurā ir iebilsts pret abiem trases variantiem, norādot, ka Sauriešos abi trases varianti virzās tuvu dzīvojamai apbūvei, bet 3.variants pat šķērso to.
5. A. Bērziņas atbalsta vēstuli trases 3.variantam.
6. I.Babules un D.Babules – Kalniņas pretenzijas, kurās norādīts, ka sagatavotajā darba ziņojumā nav ņemts vērā sākotnējās sabiedriskās apspriedēs iedzīvotāju un zemes īpašnieku paustais viedoklis, kā arī izteikts viedoklis, ka, sagatavojot ziņojumu, nepietiekami izpētīti dabas faktori trases 3.variantam, raksturojot konkrētas sugas, kas sastopamas zemesgabalu "Teikas" un "Ābelkalni" teritorijās un to apkārtnē. Pretenzijās norādīts, ka kartogrāfiskajos materiālos nav norādīti ne kadastra numuri, ne īpašumu nosaukumi, pēc kuriem varētu identificēt skartos īpašumus; zemesgabali "Teikas" un "Ābelkalni" 1.pielikumā vispār nav parādīti; norādīts par nepietiekamo ziņojumu eksemplāru skaitu, lai varētu ar to reāli iepazīties; norādīts par Valsts valodas lietošanas pārkāpumiem sagatavotajā ziņojumā un to, ka I.Babule nav saņēmusi uzaicinājumu uz apspriešanas sapulci. Abās pretenzijās kategoriski iebilsts pret trases 3.varianta novietojumu un ierosināts izvietot to aptuveni 1 km uz ziemeļiem.
7. A.Volkova vēstuli, kurā iebilsts pret trases izvietojumu Sauriešu karjera dzīvojamā sektora tuvumā un izteikts priekšlikums pārvietot trasi Lubānas šosejas virzienā, norādot, ka šis priekšlikums jau tika izteikts sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā.
8. N.Guļajevska un J.Garanča vēstules, kurās norādīts, ka nekustamais īpašums "Ārītes", Salaspils novadā, pilnībā atradīsies abu trases variantu piegulošajā teritorijā. Līdz ar to kļūs pilnīgi neiespējama viņu plānotā darbība, kurai jau ir sagatavota nepieciešamā dokumentācija.

9. J.Bērziņa iesniegumu, kurā izteikts atbalsts trases 2.variantam, norādot, ka, iepazīstoties ar ziņojumu, nav skaidrs, vai trases 3.variants tieši skars viņam piederošo īpašumu "Baltija – 1" (kad.Nr.80310150013), kādi varētu būt apgrūtinājumi īpašuma izmantošanā un kā tiks risināta piekļūšana īpašumam.
10. I.Sarkanē un vēl 53 Stopiņu novada iedzīvotāju protesta vēstuli saistībā ar automaģistrāles plānoto būvniecību, jo, viņuprāt, nav pamatojuma tās būvniecībai, trase sašķel novada teritoriju un līdz ar to traucē uzņēmējdarbību, nav risinājuma automaģistrāles posma ieejai Rīgas pilsētā, trase skars ļoti daudzus īpašumus un nav izstrādāts kompensāciju mehānisms, kā arī nav veikta sabiedrības aptauja.
11. M.Flinka vēstuli, kurā izteikts atbalsts trases 2.variantam, jo tas, viņaprāt, radīs mazāku ietekmi uz vidi.
12. V.Paramonova komentārus par izvērtējamo darba ziņojumu un priekšlikumus tā pilnveidošanai. Vēstulē norādīts, ka, viņaprāt, lietderīgi būtu izvērtēt jaunas trases izbūvi no Slāvu apļa līdz A4, bet tālāk 2.variantā izmantot ceļu P5, to paplašinot un nodrošinot prettrokšņa pasākumus dzīvojamai apbūvei, savukārt 3.variantā pilnveidot P4. Kopumā, viņaprāt, ziņojumā nav pamatojuma jaunas trases būvniecības nepieciešamībai.
13. SIA "EKO GĀZE" priekšlikumu atbalstīt trases 2.variantu, kas radītu mazāku kaitējumu videi.
14. I.Elses iesniegumu, kurā iebilsts pret trases 3.variantu, jo tas šķērso dzimtai piederošu īpašumu. Kopumā izteikts atbalsts 2.variantam, vienlaikus kategoriski iebilstot pret to, ka 2.variants šķērso Ulbrokas Meža kapu teritoriju. Iesniegumā ierosināts trasi novirzīt pa šobrīd neapbūvētām teritorijām un nepieļaut kapu teritorijas šķērsošanu.
15. A.Gorina iesniegumu, kurā norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā jāiekļauj Stopiņu novada iedzīvotāju sākotnējā sabiedriskā apspriešanās izteiktās prasības par maksimāli pieļaujamo braukšanas ātrumu Stopiņu novada teritorijā un smagā autotransporta maksimālu novirzīšanu uz Granīta ielu, lai tas nešķērsotu Stopiņu novadu, norādot, ka darba ziņojuma sabiedriskā apspriedē netika saņemtas atbildes par šo prasību izpildi, taču iedzīvotāji tika informēti par trokšņu robežvērtību iespējamajiem pārsniegumiem dzīvojamo māju tuvumā.
16. G.Kurmja vēstuli, kurā izteikts viedoklis saistībā ar sagatavoto ziņojumu un norādīts, ka, viņaprāt, 2.1. variantā nav ņemtas vērā iedzīvotāju intereses, jo trase paredzēta pāri mājām "Virsīši" un gar mājām "Dunduri", jo ārpus pilsētas teritorijas trasi ir iespējams attālināt no esošās apbūves. Bez tam projektā mājām "Dunduri" ir norādīts vecais nosaukums "Ceļmalas". Vēstulē ir pausta neizpratne par piedāvāto skaņas barjeras izvietojumu, jo tās paredzētas vietās, kur neesot ne māju, ne ciematu. G.Kurmī kategoriski iebilst pret piedāvāto trases 2.1.varianta izvietojumu.
17. J.Āna vēstuli, kurā izteiktas piezīmes un priekšlikumi saistībā ar izvērtējamo darba ziņojumu. Vēstulē norādīts, ka kartogrāfiskajā materiālā iezīmētie grāvji nesakrīt ar īpašuma robežām, tie atšķiras arī pēc formas un konfigurācijas. Nav norādītas arī visas mājas, piemēram, Dālderī un Ziemeļīši, kas sākotnējās apspriedes materiālos bija norādītas kā nojaukamās, nemaz nerunājot par nodotajām ekspluatācijā pēc 2005.gada vai tām, kas šobrīd tiek būvētas. J.Āns pauž neizpratni par piedāvāto trases variantu izvēli, norādot, ka nepieciešams pielietot detalizētāku to skaitliskās salīdzināšanas metodi. Tiek apšaubīts, ka trases 3.variants atbilst teritorijas plānojumam, jo sabiedriskās apspriedes

laikā ticis pausts viedoklis, ka iespējamās trases koridors dabā nosprausts kļūdaini, lai gan iedzīvotāji ar šo trasējumu ir rēķinājušies jau 20 gadus. J.Āns ierosina pārbaudīt un aktualizēt informāciju par nojaucamajām ēkām, kā arī uzskata, ka 3.variantam nepietiekami ir izvērtēti veicamie prettrokšņa pasākumi, kā risinājumu piedāvājot tikai logu nomaiņu; neveiksmīgi izvēlēts Mazās Juglas šķērsojums augšpus Tīnūžiem, jo upes tecējums un krasta līnija šajā posmā ir mainījusies pat pēdējo 20 gadu laikā; izteikts viedoklis par 3.variantam virspusēji veiktu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un rekreācijas resursiem vērtējumu. J.Āns sniedz informāciju par putniem, augiem un dzīvniekiem, kas novēroti māju “Vaidas” apkārtnē. Vēstules autors uzskata, ka neētiski ir virzīt trasi pāri Ulbrokas kapsētai un nepieciešams rast citu risinājumu šajā posmā, kā arī piedāvā izvērtēt konkrētus risinājumus abu variantu atsevišķiem trases posmiem, vienlaikus kategoriski iebilst pret 3.varianta 3.1.segmenta būvniecību.

18. M.Āna vēstuli, kurā izteiktas piezīmes un priekšlikumi saistībā ar izvērtējamo darba ziņojumu. Vēstulē norādīts, ka, viņaprāt, nekorekti ir veikts trašu variantu salīdzinājums, jo kartogrāfiskajā materiālā nav iezīmētas visas dzīvojamās mājas, un nekorekts ir apgalvojums par trašu novietojuma atbilstību teritoriju plānojumam. M.Āns uzskata, ka 3.varianta izvēles gadījumā ievērojami palielināsies transporta plūsma caur Tīnūžu vēsturisko centru, paaugstinot trokšņa un piesārņojuma līmeni blīvi apdzīvotā vietā. 3.variants iet pa neskartām, ainaviski skaistām un tūrisma attīstībai piemērotām teritorijām. Līdz ar to vēstules autors uzskata, ka trases 3.variants atstās ievērojami lielāku negatīvu ietekmi uz dabas faktoriem nekā tas sniegts ziņojumā. Tiek piedāvāts izvērtēt konkrētus trases novietojuma risinājumus, tādējādi izvairoties no konfliktiem, neskarot Ozolu kapsētas teritoriju un, iespējams, mazinot trokšņa un gaisa piesārņojuma zonu.
19. I. Latiševa un vēl 117 Sauriešu ciemata iedzīvotāju protesta vēstuli, kurā norādīts, ka autoceļa trase ieplānota gar dzīvojamajām mājā un atpūtas vietu pie karjera.
20. A.Štromaņa vēstuli, kurā izteikts priekšlikums automaģistrāli no Kranciema karjera līdz A4 virzīt atbilstoši 3.variantam, posmā no A4 līdz šķērsojumam ar dzelzceļu 3.variantu savienot ar 2.variantu un turpināt pa 2.varianta trasi līdz Dreiliņiem. A.Štromanis uzskata, ka trases 3.variants posmā Mazā Juglas upe – Saurieši – Acone sašķel izveidoto infrastruktūru.
21. SIA “JANUKI” vēstuli, kurā norādīts, ka plānotā maģistrāle tieši skar SIA “JANUKI” piederošo zemesgabalu (kadastra Nr.80960020013) un neatbilst sabiedriski apspriestajam Stopiņu novada teritorijas plānojumam. Līdz ar to SIA “JANUKI” kategoriski iebilst pret maģistrāles koridora pārvietošanu Stopiņu novada teritorijas plānojumā bez tā sabiedriskās apspriešanas. Vēstulē norādīts, ka, samazinot braukšanas ātrumu Dreiliņos līdz 50 km/h, varētu samazināt brauktuves izmērus un sašaurināt sarkanās līnijas. Arī autoceļa P4 pārbūves piedāvātie risinājumi sadala SIA “JANUKI” zemesgabalu. Līdz ar to tiek kategoriski iebilsts pret piedāvātajiem risinājumiem.
22. R.Moženaites vēstuli, kurā izteikts viņas ģimenes atbalsts autoceļa 3.variantam, vienlaikus norādot, ka labāk būtu, ja trase vispār neskartu Stopiņu novada teritoriju.

23. M.Kozindas vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 3.variantam un iebilsts pret trases 2.variantu, jo tas sašķel jau izveidojušos infrastruktūru, vairākos posmos skar maģistrālo gāzesvadu, sarežģīta ir uzbraukšana uz trases.
24. S.Blūmas vēstuli, kurā norādīts, ka plānotie trases varianti būtiski ietekmēs īpašumu "Kristīnes" un nav saprotams, ar kādiem noteikumiem un kādā veidā projekts var tikt realizēts viņas īpašumā.
25. G.Magones iesniegumu, kurā norādīts, ka sabiedriskajā apspriedē prezentētais kartogrāfiskais materiāls neatpoguļoja patieso stāvokli dabā, jo nebija vienādā mērogā ar zemes plānu, līdz ar to plānotā automaģistrāle aizņems visu saimniecības "Dālderī" teritoriju, līdz ar to G.Magone iebilst pret šo trases variantu. Iesniegumā norādīts, ka, viņaprāt, trasei paredzētā teritorija nav apsekota dabā, līdz ar to ir nepilnīgs novērtējums uz dabas vidi un izpētes koridors ir ļoti tuvu Mazajai Juglai, daudzviet pārklājot to.
26. A. Frīdberga un vēl 54 Ikšķiles novada zemes īpašnieku vēstuli, kurā kategoriski iebilsts pret trases 2.1.variantu, jo trase šķērsotu kultivētu, meliorētu lauksaimniecībā izmantojamo zemi; sašķeltu jau izveidojušos infrastruktūru; skartu vēsturiskās apbūves teritorijas; iespējama gaisa piesārņojums un troksnis skartu ievērojami lielāku iedzīvotāju skaitu; būtu jāatsavina vairāk īpašumu. Vēstulē norādīts, ka vairāki īpašnieki (piemēram, z/s "Lauvas", z/s "Līdumnieki") Mazās Juglas dienvidu pusē nebija informēti par darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi.
27. I. Vorkules un vēl 14 apdzīvotās vietas "Beiroti" iedzīvotāju iesniegumu, kurā norādīts, ka Salaspils novada dome, apstiprinot detālplānojumu zemesgabalam "Beiroti", vairākiem Madaru un Gundegu ielu zemesgabaliem noteica izmantošanas veidu – dabas pamatnes teritorija ar ierobežotu apbūves blīvumu, tāpēc iedzīvotāji iebilst pret plānoto trases posmu, kas virzās viņu īpašumu tiešā tuvumā. Tiek piedāvāts šajā posmā trasi aizvirzīt mežam otrā pusē, kur ir tikai nevērtīgs krūmājs, vai atvirzīt to vismaz 300 m no Gundegu ielas.
28. Salaspils novada domes priekšlikumus ziņojuma pilnveidošanai. Vēstulē norādīts, ka Salaspils novada dome atbalsta trases 3.varianta (3.1.) tālāku izpēti, precizējot 3.2.3.varianta robežas, lai iespējami mazāk skartu esošo apbūvi, kā arī pilnveidojot 3.3.2.varianta trasi, lai transporta koridora robežas neskartu ciemus "Acone" un "Silabrieži". Salaspils novada dome vērš uzmanību uz to, ka daļa 2.varianta trases (2.4.1.), kas iet no Dreiliņiem līdz P5 Rīgas rajona teritorijas plānojumā, nav noteikta kā turpmākās izpētes teritorija un netiek paredzēta transporta koridoram un tas ir ņemts vērā arī Salaspils novada teritorijas plānojumā. Līdz ar to no pašvaldības puses tas nav akceptējams.
29. Rīgas domes Satiksmes departamenta vēstuli, kurā ir iebilsts pret maģistrālo transporta plūsmu ievadīšanu Deglava ielā, jo atbilstoši Rīgas attīstības plānam 2006.-1018.gadam Austrumu ievads Rīgā paredzēts virzienā uz Lubānas ielu līdz Slāvu rotācijas aplim.
30. AS "Latvenergo" vēstuli, kurā norādīts, ka nepilnīgi uzrādītas plānotās automaģistrāles teritorijā esošās inženiertehniskās būves, nav novērtēta Granīta ielas rekonstrukcijas iespējamā ietekme uz esošajām meliorācijas sistēmām Stopiņu un Salaspils novados, nepietiekami izvērtētas hidroģeoloģisko apstākļu iespējamās izmaiņas un gruntsūdens kvalitāte, jo savienojums ar Granīta ielu izvietots pazemes ūdens atradnes "Acone" un TEC – 2 ūdensgūtnes ķīmiskās aizsargjoslas teritorijā, nav novērtētas pievedceļu iespējamās ietekmes.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2009.gada 11.maijā izsniedza atzinumu par autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes, vēstules un iesniegumus. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma sagatavošanas laikā (2009.gada 1.jūnijā) Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Latvijas Entomoloģijas biedrības vēstuli (adresēta arī Satiksmes ministrijai un VAS "Latvijas Valsts Ceļi"), kurā norādīts, ka ziņojumā nav izanalizēta un iekļauta informācija par plānotā autoceļa ietekmi uz īpaši aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu populācijām.

Noslēguma ziņojuma sagatavošanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Zvērinātu advokātu biroja "Bļugers un Plaude" vēstuli, kurā norādīts, ka birojs pārstāv SIA "Meža Roze" intereses, un plānotā automaģistrāle ir izvietota tā, ka skar SIA "Meža Roze" piederošās apbūves teritoriju un nekustamos īpašumus. Vides pārraudzības valsts birojs iepriekš minēto vēstuli nosūtīja izvērtēšanai VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eiroprojeks", lūdzot izvērtēt vēstulē pausto viedokli un atbilstošajās noslēguma ziņojuma nodaļās sniegt iespējami precīzas atbildes uz vēstulē izvirzītajiem jautājumiem.

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, ekspertu, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2009.gada 23.novembrī iesniegts izvērtēšanai autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Ropažu novada domē, Sporta ielā 1, Ropažos; Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcijā, Daugavpils ielā 31, Rīgā; Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā; Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī; Ikšķiles novada domē, Strēlnieku ielā 10, Ikšķilē; VAS "Latvijas Valsts Ceļi" Gogoļa ielā 3, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnēs www.lvceli.lv un www.vidm.gov.lv/ivnvb.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi, kurā norādīts, ka abiem piedāvātajiem variantiem nav būtiskas atšķirības ietekmē uz vidi – 2.variantam būtu mazāka ietekme uz aizsargājamajiem biotopiem un sugām, ūdenstecēm un meža zemēm, savukārt 3.variants radītu mazāku ietekmi uz rekreācijas resursiem.
2. Latvijas Entomoloģijas biedrības vēstuli, kurā norādīts, ka noslēguma ziņojumā joprojām nav izvērtēta ietekme uz īpaši aizsargājamām bezmugurkaulnieku sugām.

3. Salaspils novada domes vēstuli, kurā norādīts, ka Salaspils novada dome atbalsta trases 3.varianta tālāku projektēšanu ar nosacījumiem, ka: izpētes teritorijas platums tiek samazināts līdz 200 m; trase jāizvieto tā, lai nodrošinātu Salaspils novada domes saistošo noteikumu Nr.29 (27.07.2005.), kas paredz dzīvojamo apbūvi Acones ciemā, un Nr.6 (10.03.2005.), kas paredz komerciāla rakstura objektus pie autoceļa P5, ievērošanu; precizētā trase jāizvieto tā, lai maksimāli mazinātu ietekmi uz apbūvētām teritorijām un jānodrošina prettrokšņa pasākumi Acones, Silabriežu un d/s "Enerģētiķis" iedzīvotājiem; trases 3.variantā jāparedz divlīmeņa krustojumus ar Granīta ielu, autoceļiem V33 un A4, veidojot pieslēgumus esošai transporta infrastruktūrai Salaspils novada teritorijā, kā arī jāizvērtē divlīmeņa krustojuma iespējamība ar pašvaldības ceļu C11; jāparedz, ja projekts netiek īstenots līdz 2012.gada beigām, tad izpētes teritoriju apgrūtināto zemju īpašniekiem jākompensē zaudējumi vai arī jānoņem izpētes teritorijas statuss. Salaspils novada dome principiāli neatbalsta trases 2.varianta tālāku izpēti un plānošanu.
4. J.Āna viedokli saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. J.Āns uzskata, ka joprojām nepilnīga ir informācija par mājām un būvēm, kas būvētas pēc 2000.gada, līdz ar to diskutabls ir jautājums par nojaucamo ēku skaitu. Joprojām nepilnīga ir informācija par iespējamo ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un nepamatoti secinājumi par ietekmi uz rekreācijas resursiem. Vēstules autors uzskata, ka variantu salīdzināšanas sistēma ir neobjektīva un nav veikts citu iespējamo ceļa segmentu kombināciju novērtējums. Vēstules autors par vēlamāko uzskata tehniskās iespējas izpētes variantu 2 Dienvidi 1.
5. Stopiņu novada domes 2009.gada 16.decembra sēdes protokola izrakstu, kurā norādīts, ka noslēguma ziņojumā ir ņemtas vērā Stopiņu novada pašvaldības divas pamatprasības, proti, lai daļu satiksmes novirzītu pa Granīta ielu un lai samazinātu ātruma režīmu pie Kaivas – Lubānas ielu apļa.
6. Stopiņu novada domes 2010.gada 13.janvāra sēdes protokola izrakstu, kurā norādīts, ka dome nolemj pieņemt zināšanai iesniegumu par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa E22 posmam "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai.
7. Biedrības "Vides aizsardzības klubs" (turpmāk VAK) vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka, sadalot E22 Latgales ātrgaitas maģistrāles būvniecības projektu atsevišķos posmos, tiek sarežģīta projekta caurskatāmība. VAK norāda, ka šādam lielumam projektam ietekmes uz vidi novērtējums jāveic kopumā, un secina, ka E22 Latgales ātrgaitas maģistrāles kopējais ietekmes uz vidi novērtējums nav veikts un visa objekta kumulatīvā ietekme nav novērtēta. Vēstulē ir pausta neizpratne par konkrētiem trases risinājumiem un pieņemto variantu. VAK pauž viedokli, ka vajadzētu akcentēt šodienas nepieciešamību uzlabot Daugavas kreisā krasta ceļus, pa kuriem aizietu liela daļa tranzīta no Lietuvas uz Krieviju un būtu dota iespēja Seces, Sērenes un Staburaga saimnieciskai darbībai. VAK uzskata, ka E22 maģistrāles projekta pamatbūtība ir uzlabot esošo situāciju uz Latvijas valsts ceļiem, nevis dublēt jau esošos ceļus, kā arī, lai izskatītu un izvērtētu projekta lietderību perspektīvā, visi E22 posmi jāizvērtē kopumā un Latvijas tautsaimniecības attīstības kontekstā, un norāda, ietekmes uz vidi novērtējumā nav uzrādītas projekta izmaksas un to lietderība, kā arī izsaka viedokli, ka projekts ir nepamatots esošajai ekonomiskajai situācijai, ieguvumu un zaudējumu analīze ir virspusēja. VAK iebilst pret ietekmes uz vidi novērtējuma kvalitāti un secina,

ka iegūtā informācija netiek analizēta, izdarītajiem secinājumiem nav pamatojuma un tie bieži ir neskaidri.

8. Zvērinātu advokātu biroja "Bļugers un Plaude" vēstuli, kurā jautāts, kas varētu būt gatavs autoceļa E22 posmam "Kranciena karjers – Slāvu aplis" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums.

Izvērtējot iesniegto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, Vides pārraudzības valsts birojam nācās secināt, ka nav pilnībā ņemtas vērā atzinumā par darba ziņojumu iekļautās prasības. Pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (1)daļu, Vides pārraudzības valsts birojs pieprasīja SIA "Eiropprojekts" sagatavot un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. SIA "Eiropprojekts" sagatavoja un 2010.gada 19.maijā iesniedza Vides pārraudzības valsts birojā papildus informāciju, kas bija pieejama arī internetvietnē www.lvceli.lv sadaļā "Publikācijas". Saistībā ar Latvijas Entomoloģijas biedrības atzinumu ziņojuma autori atzīmē, ka jebkura (2. vai 3.) variantā realizācijas gadījumā tiks dažādā mērā negatīvi ietekmētas aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu atradnes un būtiskas atšķirības starp alternatīvām nav. Ir arī pamats uzskatīt, ka jebkuras jaunas (no esošajām atšķirīgas) alternatīvas izstrādes gadījumā projekta īstenošanai piemērotajā teritorijā nāktos saskarties ar šo pašu problēmu - aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu atradņu skaršanu. Kā risinājumu ziņojuma autori piedāvā veikt papildus entomoloģisko izpēti tieši pirms autoceļa būvniecības daudz precīzākā tehniskās projektēšanas stadijā, iespēju robežās koriģējot trasi par konkrētiem metriem, lai neskartu aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu dzīvotnes. Iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka uz Zvērinātu advokātu biroja "Bļugers un Plaude", kas pārstāv SIA "Meža Roze" intereses, jautājumiem tieši advokātu birojā adresētu konkrētu atbildi ir nosūtījusi VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Veicot apkopojošu vērtējumu par dažādu interešu līdzsvarošanas iespējām trašu izvēles un precizēšanas gaitā, Vides pārraudzības valsts birojs secina, ka ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā trašu sākotnēji piedāvātie risinājumi ir precizēti, atsakoties no visvairāk pretenzijas saņēmušajiem risinājumiem un iespēju robežās maksimāli apejot teritorijas ar esošo un uzsākto apbūvi, tādējādi mēģinot realizēt pašvaldību un zemes īpašnieku vairākuma interešu ievērošanu, kas, savukārt, ir izraisījis trašu novirzīšanu galvenokārt pa mežu un mazākā mērā pa lauksaimniecības zemju teritorijām, tādējādi samazinot slodzi uz sociāli jutīgajiem aspektiem, bet vairāk fragmentējot dabas vidi un mežu platības. Nenoliedzami, ka tik ievērojama infrastruktūras projekta realizācija salīdzinoši blīvi apdzīvotā teritorijā ir saistīta ar ļoti daudz, bieži vien savstarpēji pretrunīgu, interešu līdzsvarošanas nepieciešamību un kompromisu meklēšanu. Jāatzīmē, ka abi trases varianti nenoliedzami rada jaunas, līdz šim nebijušas ietekmes šķērsojamā teritorijā un to apkārtnē, kas konstatēts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, taču neviens no piedāvātajiem variantiem nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Ietekmes uz vidi aspektā abi trases varianti ir salīdzinoši līdzvērtīgi, lai gan nenoliedzami 2.variants ir ar mazāku ietekmi uz dabas vidi. Tai pat laikā 2.variants esošajā izvietojumā šķērso Ozolu kapsētas teritoriju, kas ziņojuma sabiedriskās apspriešanas un izvērtēšanas rezultātā tiek vērtēta kā nepieļaujama un prasa modificēt šo risinājumu, kas, savukārt, iespējams tikai tad, ja automaģistrāle šai posmā tiek aizstāta ar zemāka ātruma autoceļu, ko nosaka pieļaujamais ceļa liekuma rādiuss. Savukārt 3.variants ir ar salīdzinoši mazāku ietekmi uz cilvēku dzīves vidi un

vairāk atbilst pašvaldību teritoriju plānojumos paredzētajiem risinājumiem, lai gan abos variantos ir nepieciešama vairāk kā divdesmit ēku nojaukšana, kā arī jāveic daudzu īpašumu atsavināšana. Tāpat abi varianti saistīti ar jaunu troksni un gaisa piesārņojumu radošu automašīnu plūsmu un jaunu, līdz šim neesošu, barjeru piekļūšanā īpašumiem un dzīvnieku migrācijai, ko iespējams daļēji kompensēt optimāli plānojot pieslēgumus un maģistrāles šķērsojumus. Līdz ar to konkrētajam akceptētajam projekta variantam tā tehniskā projekta izstrādes stadijā jebkurā variantā būs nepieciešams precizēt un detalizēt ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā un tā apspriešanas laikā identificētos problēmjautājumus, lai iespējami novērstu vai samazinātu negatīvās ietekmes, līdzsvarotu dažādās intereses un izstrādātu inženiertehniskos risinājumus, kas ļautu samazināt ietekmi uz tuvāko apbūvi, nodrošinātu piekļuvi īpašumiem un iespēju robežās saglabātu identificētās dabas vērtības, līdzsvarojot dabas aizsardzības intereses ar satiksmes drošības prasību ievērošanu. Tai pat laikā jaunā trase nodrošinātu ātrāku un ērtāku nokļūšanu/izkļūšanu no Rīgas austrumu virzienā, daļēji atslogotu esošo A6 autoceļu (Rīga – Daugavpils – Krāslava), sadalītu esošo automašīnu plūsmu, mazinātu sastrēgumu iespējamību un uzlabotu satiksmes drošību, kā arī uzlabotu gaisa kvalitāti ap esošo autoceļu nākotnē. Tā kā projekta risinājumu laika grafiks un esošo zemes īpašumu lietošanas aprobežojumi un kompensācijas ir nozīmīgākie jautājumi, kas interesē iedzīvotājus, paredzētās darbības ierosinātajam būs jāvienojas ar atbilstošajām pašvaldībām par izvēlēto akceptēto variantu iekļaušanu teritorijas plānojumos, kā arī turpmākajā projektēšanā jānodrošina ziņojumā paredzēto pasākumu izpilde atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Ņemot vērā, ka projekta realizācija tiek plānota pēc vairākiem gadiem, kad iespējamās vēl salīdzinoši nozīmīgas izmaiņas skartajās teritorijās gan dabisku, gan citu apstākļu rezultātā, izstrādājot katra konkrēta ceļa posma projektu, ņemot vērā konkrēto realizācijas laiku, vietās, kur tika konstatētas īpaši aizsargājamās sugas un biotopi, atkārtoti veicama biotopu un sugu izpēte pirms konkrēto darbu veikšanas, kā arī jāprecizē zaudējumu atlīdzība par iespējamajiem nodarītajiem zaudējumiem īpaši aizsargājamo sugu indivīdiem un biotopiem. Autoceļa risinājumu tehniskās projektēšanas stadijā maksimāli jā saglabā dabas vērtības.

Turpmākā projektēšanā paredzētās darbības ierosinātajam - VAS "Latvijas Valsts Ceļi" – sadarbībā ar pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem būs jāprecizē konkrēto piekļuves iespēju risinājumi īpašumiem nepieciešamajā detalizācijas pakāpē, ņemot vērā akceptēto projekta variantu.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Ikšķiles novada domē, Ropažu novada domē, Salaspils novada domē, Stopiņu novada domē un Rīgas pilsētas domē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kāda noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 "Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība".

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi valsts galvenā autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecībai:

- Darbības ierosinātājam, kad ir akceptēts autoceļa izbūves galīgais variants, sadarbībā ar iesaistīto novadu pašvaldībām jānodrošina valsts galvenā autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļa jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi risināmi un lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorijas maiņa veicama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.
- Darbības ierosinātājam sadarbībā ar skarto novadu teritoriju pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem tehniskā projekta izstrādes gaitā jāprecizē autoceļa vajadzībām nepieciešamās atsavināmās zemes platības.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš jaunbūvējamā posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu un pieslēgumu risinājumu iespējami optimālai izvēlei, ievērojot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus un iespējami novēršot esošās transporta kustības ierobežojumus autoceļa būvniecības laikā un savlaicīgi veicot nepieciešamos priekšdarbus satiksmes pagaidu organizēšanas pasākumu atbilstoši nodrošināšanai.
- Būvējot autoceļa E22 posmu, jānodrošina īpašumu sasniedzamība, paredzot un realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā, ievērojot un maksimāli saglabājot noslēguma ziņojumā konstatētās dabas vērtības.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju (gāzesvads, gāzes sadales stacijas, elektrolīnijas, elektronisko sakaru tīkli u.c.) īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi vai darbības veikšanu komunikāciju aizsargjoslās.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces no ceļa savākšanu un novadīšanu, kā arī nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai ceļa ietekmes zonā novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Autoceļa E22 posma un vietējo ceļu būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslās, līdz ar to jānodrošina ceļiem blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi, likumdošanā noteiktajā kārtībā izstrādājot, saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides projektus.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, ceļa posmos, kur tiek šķērsotas ūdensteces vai autoceļš virzās gar tām, virszemes notece no ceļa klātnes jāsavāc un jānovada sāngrāvjos, nenovadot tos tieši dabīgajās ūdenstecēs.

- Projektējot un būvējot tiltus pār upēm, maksimāli jāsaglabā nepārveidoti dabiskie biotopi upē un palienē, kā arī konstrukcijas nedrīkst ietekmēt upju ūdens līmeni, sevišķi pievēršot uzmanību ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā identificētajām dabas vērtībām un cilvēku darbības nepārveidoto upju posmiem un palienēm.
- Būvmateriālu krājumu un tehnikas stāvlaukumu izvietojuma vietas jāplāno ievērojot Aizsargjoslu likuma prasības un identificētās dabas vērtības.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbības, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka ar Valsts vides dienestu, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, jāveic papildus pētījums un jāizstrādā abinieku aizsardzības pasākumi vismaz identificētajās problēmvietās, tai skaitā, ceļa posmus Cekules un Lēģerurgas apkārtnē jānorobežo ar betona profilu, lai novērstu abinieku nokļūšanu uz ceļa, un zem ceļa savukārt jāizveido vairākas caurtekas sīko dzīvnieku pārejām.
- Tā kā automaģistrālēs pieļaujamais ātrums pārsniedz 100 km/h un trase ievērojamā garumā šķērso mežu teritorijas, atbilstoši ziņojumā norādītajam, lai mazinātu lielo zīdītāju sadursmju iespēju ar autotransportu, ceļu nepieciešams iezogot, paredzot un nodrošinot dzīvnieku pāreju ierīkošanu: 2.variantā 1.sekcijā ekoloģisko tuneli apvienojumā ar tiltu pār Ežupi, ekoloģisko tiltu pie P5 līdzās augstsprieguma pārvades līnijai un ekoloģisko tuneli apvienojumā ar tiltu pār upīti uz rietumiem no Kranciema karjera; 3.varianta 2.sekcijā ekoloģisko tuneli apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu un 1.sekcijā ekoloģisko tuneli apvienojumā ar tiltu pār Lēģerurgu un ekoloģisko tuneli apvienojumā ar tiltu pār Mazo Juglu. Perspektīvā teritorijas plānojumos jāparedz piekļuves iespējas šiem koridoriem.
- Lai maksimāli saglabātu ceļa tuvumā esošos vērtīgos kokus un krūmu pudurus, turpmākā projekta izstrādē jāpieaicina ainavu plānotājs, lai līdzsvarotu satiksmes drošības jautājumus ar bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanu.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, nepieciešams nodrošināt ceļa šķērsošanu sīkspārņiem būtiskajās vietās, paredzot neapgaismotas pārlidošanas vietas ar augstu un blīvu veģetāciju ceļmalās, kas nodrošinātu sīkspārņiem bioloģisko tiltu, mazajām upēm un lielākajiem grāvjiem veidojot vismaz 1,5 m virs vasaras ūdens līmeņa augstas caurtekas.
- Tā kā izvērtētās trases tuvumā konstatēta vairāku aizsargājamo putnu sugu klātbūtne un ligzdošana, atbilstoši ziņojumā paredzētajam, putnu aizsardzības nolūkā iespēju robežās jāsaglabā esošos kokus un krūmus gar trasī un, ievērojot samērīgumu, nodrošināt papildus iespējami optimālus apstākļus to aizsardzībai un ligzdošanai tuvākajos piemērotos biotopos, kā arī neplānot mežu izciršanu un nepieciešamības gadījumā ierobežot darbus atsevišķos posmos visaktīvākajā putnu ligzdošanas periodā no 1.maija līdz 30.jūnijam.

- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, veikt papildus entomoloģisko izpēti tieši pirms autoceļa būvniecības daudz precīzākā tehniskās projektēšanas stadijā, iespēju robežās korigējot un paredzot risinājumus, lai maksimāli saglabātu aizsargājamo bezmugurkaulnieku sugu dzīvotnes.
- Atbilstoši likumdošanā noteiktajam, izvēlētajam autoceļa trases variantam turpmākajā darbā pirms konkrēto darbu uzsākšanas konkrētajos posmos jāprecizē zaudējumu atlīdzība par iespējamajiem nodarītajiem zaudējumiem īpaši aizsargājamo sugu indivīdiem un biotopiem.
- Ņemot vērā, ka jaunās trases posmi dažviet virzās caur meža masīviem, kuros tika konstatētas īpaši aizsargājamo putnu sugas, sadarbībā ar Valsts meža dienestu atbilstoši Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteiktajam jāizvērtē mikroliegumu noteikšanas nepieciešamība un samērīgums konstatētajās putniem būtiskajās teritorijās, ja tās atbilstu mikroliegumu izveidošanas kritērijiem.
- Realizējot autoceļa trases 2.variantu, nav pieļaujams, ka tiek skarti Ulbrokas meža kapi (Ozolu kapi), tāpēc atbilstoši ziņojumā norādītajam trasi 2.variantā starp Dzidriņām un Ulbroku jāpārvirza vismaz 100 m uz dienvidrietumiem un jāizveido buferzona starp kapsētu un autoceļu - koku stādījumu, aizsargsienas vai cita telpiska dizaina elementa veidā. Jebkuras darbības kultūras pieminekļu aizsargjoslās jāsaskaņo ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju un Latvijas Brāļu kapu komiteju.
- Ņemot vērā, ka saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 39.panta 1)daļā noteikto ūdens ņemšanas vietas stingrā režīma aizsargjoslā aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, izņemot to, kura saistīta ar ūdens ieguvī konkrētā ūdensapgādes urbūmā, turpmākā projektēšanā jāprecizē dziļurbumu Nr.9 un Nr.69 stingrā režīma aizsargjoslu robežas un jāizvērtē jaunu urbumu ierīkošanas nepieciešamība un esošo droša likvidēšana vai tamponāža, realizējot autoceļa projektu.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, urbumu ķīmiskajā aizsargjoslā un pie viensētām ar individuālu ūdens apgādi, virszemes notece no ceļa klātnes jāsavāc un jānovada sāngrāvjos ārpus šīm zonām.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, veikt plānotos (nostiprināt ar augsni, betona blokiem, ierīkot apstādījumus) vai līdzvērtīgus pasākumus erozijas procesu intensitātes nepieļaušanai un mazināšanai uzbērumos.
- Turpmākajā projektēšanā jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās vietas un viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu spēkā esošajos vides trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtību reglamentējošos noteikumos noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.
- Ņemot vērā konkrēto posmu izbūves secību un laika grafiku, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi ar akceptētā autoceļa E22 posma trases varianta saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvei vai pārveidei un prettrokšņa pasākumu nodrošināšanai, kā arī vēlams ar valsts SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" un Valsts meža dienestu saskaņot drenāžas noteces

monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa trase šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

- Jāizstrādā un jārealizē nepieciešamo zemju konsolidācijas un īpašumu atjaunošanas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība, ja tas tiek ietekmēts ar automaģistrāles vai ar to saistīto objektu izbūvi.
- Jāizstrādā secīgu un detalizētu darbu veikšanas plānu autoceļa E22 posma būvniecības un ar to saistīto sagatavošanas darbu realizācijai, lai iespējami maz traucētu jau šobrīd intensīvo satiksmi Pierīgā un radītu iespējami maz neērtību satiksmes dalībniekiem, kā arī maksimāli nodrošinātu pastāvīgu piekļūšanas iespēju īpašumiem arī būvniecības darbu laikā.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums

Ņemot vērā noslēguma ziņojumā sniegto informāciju un tā izvērtējuma rezultātus, kā arī visu iepriekš minēto informāciju un likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs secina, ka piedāvātās valsts galvenā autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības alternatīvas ir tapušas pēc sākotnējo risinājumu precizēšanas un konsultācijām ar jaunās autotrases skarto pašvaldību pārstāvjiem. Trases 2.variants ir vēlamāks no dabas vides salīdzinoši mazākas ietekmēšanas viedokļa, bet tas skar kapsētas zonu Ulbrokā un varētu izraisīt lielāku iejaukšanos privāto zemju īpašnieku interesēs. Savukārt 3.variants vairāk atbilst attiecīgo teritoriju plānojumos noteiktajam satiksmes koridoram, neskar kapsētas zonu un mazāk iejaucas privātos īpašumos, tādēļ mazāk problemātisks ieviešanai, taču no sugu un biotopu aizsardzības viedokļa problemātisks trases 3.varianta 1.sekcijā, kur tiek šķērsots Cekules meža masīvs. Tā kā, realizējot nepieciešamos pasākumus, nav konstatēta neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, kas nepieļautu projekta realizāciju, tad, ievērojot ziņojumā paredzētos un šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt valsts galvenā autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis" būvniecības projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu prasības.

Direktors

A.Lukšēvics

2010.gada 18.jūnijā.