



Latvijas Republikas Vides ministrija

## **VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS**

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 67321173; fakss: 67321049)

---

### **Atzinums Nr. 7**

**par valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstrukcijas posmā no Rīgas robežas līdz autoceļa 48,5. kilometram ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2011.gada 19.augustam.

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

**Noslēguma ziņojuma izstrādātājs** - SIA “JZ”, reģistrācijas Nr.5003620491, adrese: Eksporta ielā 5, Rīgā, LV – 1010, sadarbībā ar konsorciju “SFS Latvian Roads”.

Pamatojoties uz 2008.gada 1.jūlijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstrukcijas posmā no Rīgas robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram 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 A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstrukcija posmā no Rīgas robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava- Lietuvas robeža (Meitene) posmam no Rīgas pilsētas administratīvās robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram uz dienvidiem no Jelgavas. Rekonstruējamā autoceļa posma sākums skar Mārupes pagasta teritoriju un tālāk virzās pa Olaines pagasta, Ozolnieku novada, Jaunsvirlaukas pagasta, Jelgavas pilsētas un Platones pagasta teritorijām.

### 3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstrukcijai posmā no Rīgas robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram tika uzsākts 2006.gada 15.februārī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2006.gada 1.februāra sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējumu Nr.5-7/396 un Valsts vides dienesta Jelgavas reģionālās vides pārvaldes 2006.gada 3.februāra sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējumu Nr.3.3.32-5/230, pieņēma lēmumu Nr.103 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.panta (1)daļu, 11., 13. un 14.panta 1.daļu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka patlaban rekonstruējamais autoceļa A8 posms ir sekojošs:

- no posma sākuma (9,9. kilometrs) līdz sazarojumam uz Ozolniekiem (P100) aptuveni 30,8. kilometrā autoceļu veido divas brauktuves (2x2 joslas) ar nostiprinātu apstāšanās nomali katra braukšanas virziena malā un centrālo sadalošo joslu. Šajā posmā visi ceļamezgli ir vienlīmeņa, izņemot divlīmeņu mezglu autoceļa A8 aptuveni 15. kilometrā, kurā to šķērso valsts galvenais autoceļš A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte);
- no autoceļu sazarojuma 30,8. kilometrā līdz mezglam ar autoceļu P93 Jelgava - Iecava aptuveni 40,7. kilometrā - viena brauktuve ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Jau ir izveidots uzbērums brauktuves rietumu pusē, bet šobrīd vēl nav izbūvēts ceļa segums otram brauktuvei, kā arī plānotajam četrjoslu ceļam jau ir uzbūvēts pārvads pār dzelzceļa līniju un tilts pār Iecavas upi. Šajā posmā visi ceļamezgli ir vienlīmeņa. Savukārt šķērsojumam ar autoceļu P93 ir izbūvēts divlīmeņu mezgls ar vienu brauktuvi;
- no mezgla ar autoceļu P93 Jelgava - Iecava 40,7. kilometrā līdz lielajam Jelgavas apļveida krustojumam 44,5. kilometrā - viena brauktuve ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Šajā posmā vairāki ceļi pievienojas autoceļam A8;
- no lielā apļveida krustojuma 44,5. kilometrā līdz rekonstruējamā posma beigām 48,5. kilometrā autoceļš A8 virzās rietumu virzienā uz Jelgavu un Lietuvas šoseju.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, uz valsts galvenā autoceļa A8 dominē reģionālā satiksme no un uz Rīgu, mazāk - vietējā satiksme no un uz Jelgavu un citām mazākām apdzīvotām vietām, bet vismazāko satiksmes plūsmu veido starptautiskā tranzīta satiksme. Būtiskākie vienlīmeņa ceļamezgli ar vietējiem autoceļiem, kas apkalpo autoceļa A8 rekonstruējamajam posmam piegulošās teritorijas, ir ar valsts 1.šķiras autoceļiem P93 Jelgava – Iecava, P94 Jelgava – Staļģene – Code, P100 Ozolnieki – Dalbe, valsts 2.šķiras autoceļiem V13 Tīraine – Jaunolaine, V8 Jaunolaine – Plakanciems, V18 Olaines pievedceļš, V1067 Dalbe – Jaunpēternieki – Palejas un V1068 Ozolnieki – Brankas – Brankstūri. Kopumā satiksmes intensitāte rekonstruējamajā autoceļa posmā pēdējo desmit gadu laikā ir dubultojusies, taču ceļa segums pārsvarā ir sliktā stāvoklī. Saskaņā ar 2006.gada datiem autoceļa A8 posmu

no Rīgas līdz krustojumam ar valsts galveno autoceļu A5 izmantoja vidēji 18400 automašīnas diennaktī (no tām 9% kravas transports), ceļa posmu līdz Dalbei 15000 automašīnas diennaktī (no tām 9% kravas transports), posmu līdz Brankām - vidēji 6670 automašīnas diennaktī (no tām 15% kravas transports), posmu līdz Ānei - vidēji 9000 automašīnas diennaktī (no tām 17% kravas transports), savukārt apļveida krustojumu, izbraucot caur Jelgavas pilsētu - vidēji 10070 automašīnas diennaktī (no tām 16% kravas transports). Tiek prognozēts, ka, realizējot plānoto autoceļa A8 rekonstrukcijas projektu, 2030.gadā satiksmes kustības intensitāte posmā līdz krustojumam ar autoceļu A5 būs 33230 automašīnas diennaktī (no tām 9% kravas transports), posmā līdz Dalbei 29260 automašīnas diennaktī (no tām 9% kravas transports), posmā līdz Brankām - 26760 automašīnas diennaktī (no tām 8% kravas transports), posmā līdz Ānei - 22110 automašīnas diennaktī (no tām 15% kravas transports) un apļveida krustojumā, virzienā uz Jelgavas pilsētu, - 21140 automašīnas diennaktī (no tām 13% kravas autotransports).

Ziņojumā norādīts, ka valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) posma no Rīgas robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram rekonstrukcijas nepieciešamību nosaka pieaugošā satiksmes plūsma un ar to saistītā satiksmes kustības nepieciešamā optimizācija, ceļumezglu caurlaides nepietiekamība, ceļa klātnes fiziskais nolietojums, kā arī nepieciešamība atdalīt vietējās satiksmes plūsmu no reģionālās/ stiprreģionālās un tranzīta plūsmas un maksimālas satiksmes drošības nodrošināšana autoceļa izmantotājiem - braucējiem, gājējiem, velosipēdistiem. Rekonstruējamā autoceļa posms virzās pa Olaines pagasta, Ozolnieku novada, Jaunsvirlaukas pagasta, Jelgavas pilsētas un Platones pagasta teritorijām, taču patlaban šajā autoceļa A8 posmā nav sakārtoti gājēju plūsmas organizācijas jautājumi. Kopumā gar autoceļu esošās apdzīvotās teritorijas var sadalīt blīvi apdzīvotās (Jelgava, Olaine, Jaunolaine), izkaisītas mazāk apbūvētas apdzīvotas vietas (Gaismas, Bērzpils, Stūnīši, Skrundas, Grēnes, Dalbe u.c.), viensētas un vasarnīcu ciemi, kas pārvēršas par mazciemiem (Medemciems, Ezītis, Aizupes, Brankas u.c.). Arī četri “melnie punkti”, kuros notiek visvairāk negadījumu, atrodas šajā autoceļa posmā ( krustojumi ar V18 Olaines pievedceļu, ar P100 Ozolnieki – Dalbe, Jaunolaines krustojumi, pagrieziens uz Gaismām/Medemciemu). Autoceļam piegulošajās teritorijās strauji aug iedzīvotāju skaits un savrupmāju apbūve.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka valsts galvenais autoceļš A8 ir Eiropas transporta koridora 1A sastāvdaļa un no Rīgas apvedceļa (Salaspils – Babīte) līdz Jelgavai tas ir E77 maršruta Pleskava (Krievija) – Rīga – Šauļi – Tolpaki – Kaļiņingrada – Elblaga – Varšava – Radoma – Krakova – Ruzomberoka – Zvolena – Budapešta sastāvdaļa, līdz ar to autoceļu A8 jāizveido par ērtu un drošu ceļu, kas ir integrēts Eiropas transporta koridoru sistēmā. Rekonstrukcijas rezultātā netiks radīts jauns satiksmes koridors, jo projekts paredz esošo autoceļu A8 pārveidot par Eiropas standartiem atbilstošu automaģistrāli (NP29,5) ar četrām braukšanas joslām un divlīmeņa šķērsojuma ceļumezgliem, kas nodrošinātu drošus, ātrus (braukšanas ātrums līdz 130 km/h), ērtus un rentablus pārvietošanās apstākļus lielam skaitam šī ceļa posma izmantotāju.

Projekta ietvaros paredzēts rekonstruēt esošā autoceļa A8 posmu no 9,9. līdz 30,8.kilometram (NP 29.5 + 0.5) un atjaunot tiltu pār Misu, pārveidot autoceļa posmu

no 30,8. līdz 44,7. kilometram par četrjoslu ceļu (NP 29.5) un rekonstruēt/atjaunot pārvadus pār dzelzceļu un autoceļu P93 Jelgava – Iecava un tiltus pār Iecavas upi, Lielupi un Vircavas upi, izveidot jaunu divjoslu autoceļu - Jelgavas dienvidu apvedceļu - posmā no 44,9. līdz 48,5. kilometram (NP11) un izbūvēt pārvadu pār pašvaldības ceļu no Apšeniekiem uz Jelgavas Romas ielu un tiltu pār Platones upi, kā arī uzlabot/papildināt vietējās satiksmes ceļu tīklu un sabiedriskā transporta sistēmu automaģistrāles posmam piegulošajās teritorijās, maksimāli izmantojot jau esošos valsts un pašvaldības ceļus, meža ceļus un stigas, un izbūvēt 7 vietējo ceļu pieslēgumu divlīmeņu mezglus autoceļam A8. Vietējai satiksmei paredzēts pagarināt esošo ceļu V13 Tiraine – Jaunolaine, kas virzās paralēli A8 uz Jaunolaini cauri Gaismām un šķērso A5, izbūvējot satiksmes pārvadus pār dzelzceļu Rīga – Jelgava un A8, lai ceļš V13 turpinātos caur Jaunolaini, Ezīti, Olaini, Pēterniekiem, Dalbi un tālāk – līdz sazarojumam ar P100. Tālāk jaunais V13 ar satiksmes pārvadu šķērsotu A8 un dzelzceļu Rīga – Jelgava un pievienotos esošajam P100 Ozolnieki – Dalbe. Mājas un ciemati, kam pašlaik ir tieši pieslēgumi A8, tiktu pievienoti jaunajam ceļam V13. Savukārt lielie ceļi, kam pašlaik ir tieši vienlīmeņa šķērsojumi ar A8, nākotnē gan A8, gan dzelzceļu Rīga – Jelgava šķērsotu ar satiksmes pārvadiem vai tiktu pievienoti jaunajam ceļam V13. Olaines posmā tiek plānots izbūvēt gar A8 rietumu malu vēl vienu paralēlu ceļu (aptuveni 6 km), kas no Jaunolaines dienvidu daļas virzītos caur Olaini uz Andrišiem, tādējādi nodrošinot A8 rietumu malā esošo māju sasniedzamību. Tā kā autoceļš A8 sadala Jaunolaines teritoriju, tad tiek paredzēta gājēju un vietējā transporta pārvadu izbūve. Autoceļa A8 aptuveni 42,5.kilometrā, kur Lielupe un Vircavas upe veido pussalu, blakus autoceļam atrodas restorāns ar nelielu viesnīcu un atpūtas teritoriju “Līči”. Rekonstrukcijas rezultātā tiktu likvidēts pieslēgums šai teritorijai, tāpēc automaģistrāles abās pusēs paredzēts izveidot autostāvvietas, nobraukšanas rampas veidojot kā satiksmes mezglā, un saistībai – gājēju tuneli. Tā kā jaunveidojamie ceļi šķērso vairākas ūdensteces – Olainīti, Misu, Biržiņu, Iecavu, tad šķērsojuma vietās paredzēts izbūvēt tiltus (7). Arī esošās autobusu pieturas paredzēts izvietot uz piegulošajiem ceļiem, izņemot ekspres-autobusu pieturu Jaunolainē. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka netiks slēgta neviena esošā dzelzceļa Rīga – Viļņa pārbrauktuve, nepieciešamības gadījumā tikai dažas tiks nomainītas ar divlīmeņu pārvadiem. Savukārt gājēju un velosipēdistu pārvietošanos paredzēts nodrošināt, izveidojot A8 šķērsojumu vietas autoceļa 12., aptuveni 29. un 43,4. kilometrā paredzot gājēju pārejas kopā ar autoceļa pārvadiem, bet 19,2., 19,8. un 22,9.kilometrā - ierīkojot gājēju tiltus. Savukārt citos plānotajos A8 šķērsojumos tiek paredzētas gājēju ietves. Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās tiks nodrošināta arī Jelgavas dienvidu apvedceļa trasē. Gājēju ietves/velosipēdistu celiņus paredzēts izbūvēt arī citos A8 šķērsojumos.

Rekonstruējamais autoceļa posms virzās caur blīvi apdzīvotām (Jelgava, Olaine, Jaunolaine) un mazāk apdzīvotām teritorijām, izklaidus esošām lauksaimniecībā izmantojamām zemēm un meža zemēm. Trase virzās pa līdzena reljefa teritoriju, gar izstrādātiem kūdras purviem, šķērsojot vairākas ūdensteces (Olainīte, Misa, Iecava, Biržiņa, Lielupe, Vircava, Platone, Pupla), virzoties gar diviem nelieliem ezeriem – Stūrīšu un Stūnīšu un vairākām ūdenstilpēm - izstrādātiem karjeriem. Kopumā teritoriju raksturo augsti gruntsūdens līmeņi (0,3 m līdz 0,5 m no zemes virsmas, sausajā gada periodā līdz 1,3 m) un izveidotās daudzās meliorācijas sistēmas tikai daļēji uzlabo vājo dabīgo teritorijas drenāžu. Ūdensapgādei tiek izmantoti Amatas un

Gaujas svītu smilšakmens ūdensnesējslāņi, kas ir pārklāti ar zemas ūdens caurlaidības (morēnas mālsmits un smilšmāls, aleirīti un māli) slāņiem, kas tos pasargā no iespējamā virszemes piesārņojuma. Rekonstruējamais autoceļa posms vai ar to saistītie vietējās nozīmes ceļi šķērso ūdensgūtnes “Tetele” ķīmisko aizsargjoslu, kā arī 6 citu uzņēmumu ūdensapgādes avotu ķīmisko aizsargjoslu. Teritorijā starp Rīgu un Olaini, kā arī uz ziemeļiem no Iecavas upes atrodas plašas pārpurvotas teritorijas. Sezonāli plūdi praktiski ir iespējami visu upju piegulošajās teritorijās. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka teritorijas, kuras atrodas zem atzīmes 4,0 m v.j.l., ir uzskatāmas par paaugstināta riska teritorijām – applūstošas teritorijas. Jāatzīmē, ka “Aizsargjoslu likuma” 2008.gada 6.marta grozījumi nosaka, ka applūstošajās teritorijās ir pieļaujama transporta būvju būvniecība, uzberot teritoriju paredzētās būvniecības īstenošanai. Savukārt saskaņā ar Ministru kabineta 2008.gada 3.jūnija noteikumu Nr.406 “Virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu noteikšanas metodika” 11.punktu, ja applūstošo teritoriju nosaka, izmantojot inženiertehniskos aprēķinus, pieņem, ka applūduma atkārtotā biežums ir vismaz reize desmit gados (ar 10 % applūduma varbūtību), nevis reize simts gados (ar 1% applūduma varbūtību kā tas bija noteikts līdz Aizsargjoslu likuma grozījumiem). Līdz ar to turpmākā projektēšanā ir precizējamas iespējamās faktiski applūstošās teritorijas, paredzot nepieciešamos inženiertehniskos risinājumus (ceļa klātnes veidošana, caurtekas, aizvari, pieslēgumu un šķērsojumu izvietojumi u.c.), lai nodrošinātu autoceļa funkcionēšanu arī plūdu gadījumos, izbūvējot jaunus ūdensteču šķērsojumus un ceļus, nedrīkst tikt pasliktināti esošie noteces apstākļi. Plānotie rekonstrukcijas darbi var skart vairāku virszemes ūdensobjektu (vietējo ceļu uzlabošana – Olainītes, Misas, Biržiņas, Platones) aizsargjoslas, līdz ar to rekonstrukcijas rezultātā jānodrošina Aizsargjoslu likumā noteikto aprobežojumu ievērošana. Virszemes ūdeņu noteci no ceļu klātnēm paredzēts novadīt ceļu sāngrāvjos.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka teritoriju, kuras šķērso rekonstruējamais autoceļa A8 posms, attīstības plānos autoceļš A8 ir iezīmēts kā esoša starpvalstu maģistrāle, izņemot Jelgavas dienvidu apvedceļa trasi, un autoceļa rekonstrukcija atbilst šo teritoriju attīstības plānojumiem.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegto informāciju jaunas teritorijas tiks skartas saistībā ar vietējo ceļu tīklu uzlabošanu un papildus izveidi, autoceļa paplašināšanu posmā no 40,7.kilometra līdz lielajam Jelgavas apļveida krustojumam 44,5.kilometrā un jaunā Jelgavas apvedceļa trasē. Esošā ceļa V13 Tīraine – Jaunolaine jaunbūvējamie posmi un izveidojamie pārvadi skartu jaunas un vidēja vecuma mežaudzes ar blīvu meža ceļu tīklu, apsaimniekotas lauksaimniecības zemes un aizlaistas lauksaimniecības zemes, gar kurām notiek intensīva apbūve, atsevišķos posmos tas virzītos pa dabā esošiem vietējas nozīmes ceļiem ar grants/ betona/ asfalta segumu, šķērsotu aizaugušu Misas palieni, apdzīvotas vietas, Iecavas palieni ar koptām un aizaugušām pļavām. Jaunā Jelgavas apvedceļa trase šķērsotu jaunas un vidēja vecuma galvenokārt priežu audzes, apstrādātas lauksaimniecībā izmantojamās zemes, krūmiem aizaugušu Platones palieni. Kopumā nepieciešams transformēt līdz 13 ha meža un lauksaimniecības zemes, kas galvenokārt ir vidēja vecuma un jaunas priežu un bērzu audzes un nav nozīmīgas apkārtnes bioloģiskajai daudzveidībai. Projekta realizācijai kopumā jānojauc 7 ēkas: divas dzīvojamās mājas pie A8 ceļa 19,8.kilometrā, divas viensētas 22,7.kilometrā, viena dzīvojamā māja 29,1.kilometrā un divas mājas 44,3.kilometrā.

Šā ietekmes uz vidi novērtējuma izpētes teritorija ir aptuveni 3 km abpus autoceļam A8, kas bioloģiskās daudzveidības raksturošanai tika apsekota dabā 2006. un 2007.gadā, kā arī tika izmantota datu bāzēs pieejamā informācija Latvijas Dabas fonda projektā “Pļavu inventarizācija Latvijā” iekļautā informācija. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka apsekotās teritorijas mežos ilgstoši ir veikta intensīva mežsaimnieciskā darbība, tāpēc tajos nav sastopamas dabisko mežu indikatorsugas. Arī citi biotopi ir vairāk vai mazāk cilvēku darbības skarti. Gar upēm saimnieciskā darbība notiek gandrīz līdz krastiem, tāpēc tikai dažviet ir sastopami dabisko pļavu fragmenti, atsevišķu koku grupas un krūmāji. Dabisko pļavu indikatorsugu skaits nepārsniedz 6 sugas, tāpēc ziņojumā norādīts, ka šīs pļavas neatbilst īpaši aizsargājama biotopu statusam. Arī Misas upes labā krasta un Iecavas labā krasta esošās teritorijas nav pļautas un ganītas, līdz ar to sugu daudzveidība ir minimāla (konstatētas tikai dažas dabisko pļavu indikatorsugas), sugu sastāvs degradējies un tās nevar uzskatīt par bioloģiski vērtīgu zālāju. Arī Vircavas upes krastu pļavas no botāniskā viedokļa nav vērtīgas, jo ir bijušas kultivētas un dabiskā veģetācija ir tikai atsevišķās vietās pašos upes krastos. Vairums no izpētes teritorijā esošajām pļavām jau ir ceļu vai dzelzceļa transporta ietekmētas. Rekonstruējamais autoceļa posms aptuveni 250 m garā posmā virzās gar Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās daba teritorijas – dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas” (C, LV0523100) - III.teritoriju. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam pievienotajā ornitologa atzinumā norādīts, ka dabas liegums “Lielupes palienes pļavas” ir putniem starptautiski nozīmīga vieta. III.teritoriju rekonstrukcija tieši neskar, jo autoceļa paplašināšana tiek plānota uz pretējo pusi, nemainot robežu starp autoceļa nodalījuma joslu un III.teritoriju. Eksperts uzskata, ka autoceļa paplašināšana un tilta pār Lielupi rekonstrukcija būtisku ietekmi uz III.teritoriju neatstās, jo ceļa parametri tiek mainīti aiz dabas lieguma teritorijas robežas, un rekonstruētā autoceļa ietekmes kvantitatīvam novērtējumam salīdzinājumā ar esošo autoceļu novērtējuma metodikas kļūdas robežas varētu ievērojami pārsniegt ietekmes izmaiņas. Eksperts norāda, ka dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas” I., II. un IV.teritorija atrodas pietiekami tālu no rekonstruējamā autoceļa, tāpēc paredzētā darbība tās neskar ne tieši, ne netieši. Putnu aizsardzībai III.teritorijā ir paredzēts ierīkot prettrokšņa sienu/vizuālo ekrānu uz Lielupes tilta un noteikt ātruma ierobežojumu. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, lai novērtētu putnu faunu, autoceļa rekonstruējamais posms, kā arī pievedceļu un jaunveidojamo ceļu teritorijas un tām piegulošās teritorijas tika apsekotas 2007.gada 3., 12. un 13.jūlijā. Apsekojot teritorijas, tika konstatētas Latvijai parastas putnu sugas ar stabilām un lielām populācijām, bet netika konstatētas īpaši aizsargājamas putnu sugas. Tā kā visas teritorijas ir cilvēka saimnieciskās darbības stipri ietekmētas (lauksaimniecības zemes, apbūve, jaunas un vidēja vecuma mežaudzes), tad netika konstatēti arī putniem nozīmīgi biotopi. Aptuveni 1 km attālumā no plānotā Jelgavas apvedceļa atrodas vidējā dzeņa mikroliegums. Apsekotajās teritorijās netika konstatētas arī īpaši aizsargājamas abinieku un rāpuļu sugas. Rekonstruējamā autoceļa A8 posma tuvumā nav zināmas arī ievērojamas sikspārņu, kas iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā, ziemošanas vietas un šeit neatrodas nozīmīgas sikspārņu barošanās vietas. Ziņojumā norādīts, ka sikspārņiem potenciāli nozīmīgu barošanās vietu (mežu) skar jaunā Jelgavas apvedceļa trase, tāpēc ir paredzēts ierīkot 2 līdz 3 neapgaismotas pārlidošanas vietas

ar augstu un blīvu veģetāciju pie ceļmalām, kā arī vismaz 1,5 m augstas caurtekas ūdenstecēm. Ziņojuma autori norāda, ka, veicot plānotos pasākumus, netiks būtiski traucēta saistība starp sīkspārņu dzīvotnēm un barošanās biotopiem, kā arī norāda, ka, rekonstruējot esošo autoceļu un veidojot jaunus ceļa posmus, būtiski netiks ietekmētas sugu sabiedrības un populācijas, kā arī biotopu zudums nebūs nozīmīgs, jo tie tiks iznīcināti vai pārveidoti salīdzinoši nelielās platībās.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam pievienotajā Latvijas Zivju resursu aģentūras atzinumā norādīts, ka ūdensteču (Lielupe, Iecava, Olainīte, Pupla, Misa, Biržiņa, Platone, Vircava) šķērsojumu izbūve vai rekonstrukcija var negatīvi ietekmēt zivju resursus, jo darbi, kas tieši saistīti ar ūdens vidi, izraisa bentosa organismu bojāeju, kā arī pārveido zivju dzīvotnes un nārsta vietas. Tā rezultātā zināmā laika periodā samazinās darbu ietekmētās upes daļas zivsaimnieciskā produktivitāte. Bez tam būtisks riska faktors ir ūdens piesārņojums un uzduļķojums, kā arī tiltu aizvietošana ar caurtekām vai caurteku pagarināšana. Atzinumā rekomendēts maksimāli samazināt darbus upju gultnēs; novērst ūdeņu iespējamo piesārņošanu un maksimāli samazināt uzduļķojumu un tā izplatīšanos; neveikt darbus ūdens vidē no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam; maksimāli izvairīties no caurteku būvniecības, aizvietojojt tās ar tiltiem; izvairīties no upju šķērsojumu izbūves nozīmīgās zivju nārsta vietās, straujteču posmos vai to tuvumā; veikt speciālus pasākumus no izveidotajām būvēm notekošo ūdeņu (lietusūdeņu) piesārņojuma samazināšanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka autoceļš A8 sadala divus starptautiski nozīmīgus ekoloģiskos koridorus – Lielupes un Daugavas ielejas, kuri savienoti ar nacionālas nozīmes koridoriem – Misas un Iecavas upēm un to piekrastes zonām. Līdz ar to autoceļa iežogošana var radīt nopietnas izmaiņas meža dzīvnieku ierastajos pārvietošanās maršrutos, jo Rīgas rajona teritorijā uzturas ievērojams skaits stirnu, kas izskaidrojams ar to, ka šeit ir vienīgais mežainais apvidus, kas savieno Ķekavas apkārtni un Tīreļu mežus un purvus. Otrs meža masīvs ir Jelgavas rajona teritorijā starp Misas un Iecavas upēm. Pārējais A8 posms ir intensīvi apbūvēts. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka visas zīdītāju sugas var pārvietoties zem ūdensteču tiltiem, kas izbūvēti tā, lai paliktu pietiekami platās sauszemes joslas, kā arī tiek izvērtēta iespēja izbūvēt ekoloģisko tuneli autoceļa A8 aptuveni 10. – 11.kilometrā, esošo pārvadu pār bijušo dzelzceļu pārveidojot par ekoloģisko tuneli visām dzīvnieku sugām autoceļa A8 aptuveni 36. – 37.kilometrā, paplašinot tiltu pār Iecavu vienlaikus paplašināt krasta joslu zem tilta autoceļa A8 aptuveni 38.kilometrā un izveidot visām dzīvnieku sugām piemērotas pietiekami platās sauszemes joslas zem Misas tilta autoceļa A8 aptuveni 31.kilometrā. Ņemot vērā, ka nožogotas automaģistrāles izveide pilnībā izslēgtu dzīvnieku migrācijas iespējas, dzīvnieku koridoru nodrošināšana ir obligāti nepieciešama, kas jānodrošina ne vien tieši zem automaģistrāles, bet arī jāsaglabā un nodrošina piekļuves iespējas šiem šķērsojumiem teritoriju plānojumos. Ozolnieku novadā atrodas arī 5 īpaši aizsargājami koki. Nevienam no tiem neskar pagarinātā V13 trase Dalbes dienvidos.

Rekonstruējamais autoceļa posms šķērso vairāku kultūras pieminekļu un kapsētu aizsargjoslas – Olaines pagasta un Olaines pilsētas teritorijās: Otrā Pasaules kara Brāļu kapi pie “Sileniekiem”, Pirmā un Otrā Pasaules kara Brāļu kapi pie Jaunolaines, Olaines ev. luterāņu baznīca, Vidzemes – Kurzemes – Zemgales robežstabi, Otrā

Pasaules kara Brāļu kapi pie Siliņiem, Olaines kapi un Bērzkalnu (Pēternieku) kapi; Ozolnieku novada teritorijā: Dalbes luterāņu baznīca un 1919.gadā cīņās ar bermontiešiem kritušo karavīru piemiņas vieta pie Skuju skolas; Jaunsvirlaukas pagasta teritorijā: Vecsvirlaukas muižas magazīnes klēts; Jelgavas pilsētas teritorijā: Jelgavas vecticībnieku kopienas lūgšanu nams, Pirmā Pasaules kara Brāļu kapi un Otrā Pasaules kara upuru piemiņas vieta, kapsētas - Meža, Miera, Vācu, Stalplača, Romas, Ebreju un 1905.gada upuru - Bauskas, Miera un Zālītes ielu rajonā. Līdz ar to darbu veikšanai nepieciešams Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas/ Latvijas Brāļu kapu komitejas/ Jelgavas rajona kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas saskaņojums. Autoceļa apkārtnē ir maz ēdināšanas uzņēmumu un rekreācijas objektu – Jaunolainē kafejnīca, Jelgavas rajonā komplekss “Līči – Zemnieka cienasts” un nepabeigta viesnīca Dalbē. Lai saglabātu komplekss “Līči” pieslēgumu autoceļam A8, ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā tiek piedāvāts izveidot stāvvietas abpus autoceļam A8 (aptuveni 42,5.kilometrā) saistībā ar gājēju tuneli. Nobraukšanas rampa tiktu izveidota kā satiksmes mezglā, līdz ar to arī “pussalas” iedzīvotājiem tiktu nodrošināta pieeja automaģistrālei. Šajā posmā, mainot ceļa klasifikāciju, ir iespējams izveidot pieslēgumu pie Kārniņu ceļa ar aplveida rampu uz dienvidiem un divām paralēlām rampām uz ziemeļiem. Šajā gadījumā stāvlaukumu var izveidot tieši pie Kārniņu ceļa. Nemainot autoceļa A8 klasifikāciju šajā posmā, būs nepieciešams izveidot A8 -Kārniņiem pieslēgumu Miera ielai (pie lielā aplveida krustojuma) paralēli A8 dienvidu pusē.

Savukārt potenciālās labiekārtotās pludmales varētu būt peldvietas pie Libertu dīķa un Kārniņos. Ūdenstūrisma attīstība tiek saistīta arī ar Lielupi.

Jelgavas dienvidu apvedceļam tiek piedāvāti divi trases izvietojuma varianti, kas, atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, Jelgavas pilsētas un Platones pagasta teritoriju plānojumos iestrādāti kā perspektīvā Jelgavas apvedceļa izbūves teritorijas. Jelgavas pilsētas teritoriju plānojumā 1999. – 2010.gadam Jelgavas dienvidu apvedceļa trases 1.variants paredzēts no aplveida krustojuma Bauskas/Miera ielas rajonā. Trases 2.variants, kas novirzīts aptuveni 300 m uz dienvidiem, paredzēts no vietas, kur Rīgas – Olaines – Jelgavas šoseja krusto Jelgavas pilsētas administratīvo robežu pie Kārniņu ceļa, un virzās gar Mežciema rietumu daļu. Abi trases varianti pievienotos Jelgavas – Šauļu šosejai mazā aplveida krustojumā Platones pagasta teritorijā. Šī pieslēguma vieta izvēlēta tā, lai nākotnē būtu iespējams izbūvēt Jelgavas dienvidu apvedceļu līdz autoceļam P97 Jelgava – Dobeles – Annenieki Jelgavas dienvidrietumos.

Jaunā Jelgavas apvedceļa izbūvei nepieciešams transformēt aptuveni 3 ha meliorēta meža zemes 1.varianta trases izbūvei vai aptuveni 5 ha meliorēta meža zemes 2.varianta trases izbūvei, kā arī abos variantos jātransformē kultivētu lauksaimniecības zemi. 1.varianta trases izbūvei nepieciešams atpirkt daļu saimniecības “Pārslas” teritorijas. Izbūvējot apvedceļu, tiks izbūvēts arī projekta ietvaros vienīgais jaunais Platones upes šķērsojums (visu citu ūdensteču šķērsojumi tiks uzlaboti vai paplašināti).

Kopumā abi piedāvātie apvedceļa varianti ietekmes uz vidi aspektā ir salīdzinoši līdzīgi, proti, 1.varianta priekšrocības un trūkumi – nepieciešama meža zemes



transformācija mazākā platībā, tādējādi tiktu iznīcinātas mazākas biotopu platības un mazākā posmā fragmentēts mežs, bet trase izvietota ļoti tuvu Romas ielas mikrorajonam, kas tiks pakļauts trokšņa ietekmei, kā arī sadārdzinātos tilta izbūve pār Platoni, jo tas jāizvieto ļoti tuvu pieslēgumam uz Lietuvas šosejas. 2.varianta priekšrocības un trūkumi – trase izvietota tālāk no Romas ielas mikrorajona, līdz ar to mazāka trokšņa ietekme, Platones upes šķērsojums tālāk no pieslēguma uz Lietuvas šosejas, taču nepieciešama meža zemes transformācija lielākā platībā un lielākā posmā mežs tiks fragmentēts. Izslēdzoši apstākļi nav konstatēti nevienam no izskatītajiem variantiem.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$ , un  $\text{SO}_2$ ) emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini esošajam autoceļam parāda, ka esošais gaisa piesārņojums netuvojas normatīvos noteiktajām robežvērtībām cilvēka aizsardzībai, un netiek prognozēti to pārsniegumi nākotnē. Taču uz autoceļa A8 klātnes gada robežvērtība  $\text{NO}_2$  tuvojas ekosistēmu aizsardzības robežvērtībai un nākotnē pie Jaunolaines tā varētu tikt pārsniegta, taču jau 10 m attālumā (ārpus ceļa uzbērumam) robežvērtības pārsniegumi netiek prognozēti.

Transportlīdzekļu radītā trokšņa līmeņi jau patlaban līdz pat 660 m attālumā pārsniedz noteiktos vides trokšņa nakts robežlielumus mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijām. Pieaugot satiksmes intensitātei, vides trokšņa nakts robežlielumi 2030.gadā varētu tikt pārsniegti līdz pat 1100 m attālumā no ceļa ass, ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti pasākumi (prettrokšņa ekrāni, logu nomaiņa, atklātu poru asfalts, ātruma ierobežojumi), lai mazinātu un novērstu diskomfortu rekonstruējamā autoceļa A8 posma, jaunbūvējamā Jelgavas apvedceļa un jaubūvējamo vietējo ceļu apkārtnē.

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

- rekonstruējamais valsts galvenā autoceļa A8 posms ir Eiropas transporta koridora 1A sastāvdaļa un no Rīgas apvedceļa (Salaspils – Babīte) līdz Jelgavai tas ir E77 maršruta Pleskava (Krievija) – Rīga – Šauļi – Tolpaki – Kaļiņingrada – Elblaga – Varšava – Radoma – Krakova – Ruzomberoka – Zvolena – Budapešta sastāvdaļa;
- esošā autoceļa A8 posma tehniskie parametri un maksimālā braukšanas ātruma ierobežojumi nespēj nodrošināt arvien pieaugošās satiksmes drošības un kvalitātes prasības;
- no rekonstruējamā autoceļa A8 posma sākuma (9,9.kilometrs) līdz 30,8.kilometram ir divas brauktuves (2x2 joslas) ar nostiprinātu apstāšanās nomali katra braukšanas virziena malā un centrālo sadalošo joslu;
- autoceļa A8 rekonstruējamajā posmā no 30,8.kilometra līdz 40,7.kilometram ir viena brauktuve ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā, kurai ir izveidots uzbērums otrai brauktuvei;
- autoceļa A8 rekonstruējamajā posmā no 40,7.kilometra līdz lielajam Jelgavas apļveida krustojumam 44,5.kilometrā ir viena brauktuve ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā;
- esošā autoceļa rekonstrukcija neradīs jaunu satiksmes koridoru un jaunu nozīmīgu satiksmes plūsmu, taču izmainīs piekļūšanas iespējas autoceļam A8;

- autoceļa jaunbūvējamais posms ir no lielā apļveida krustojuma 44,5.kilometrā līdz rekonstruējamā posma beigām 48,5.kilometrā;
- pēc rekonstrukcijas valsts galvenā autoceļš A8 posmā no 9.9.kilometra līdz 44,5.kilometram būs divbrauktuvju četrjoslu autoceļš ar normālprofilu NP 29,5, savukārt Jelgavas dienvidu apvedceļš - divjoslu autoceļš ar normālprofilu NP11;
- Jelgavas dienvidu apvedceļam paredzētā teritorija Jelgavas pilsētas un Platones pagasta teritoriju plānojumos iestrādātas kā perspektīvā Jelgavas auto apvedceļa izbūves teritorijas;
- apvedceļa izveidei tiek piedāvāti un ziņojumā izvērtēti divi alternatīvi trašu izvietošanas varianti, kas ietekmes uz vidi aspektā ir salīdzinoši līdzīgi;
- projekta ietvaros paredzēta jauna vietējās satiksmes autoceļa izbūve, pagarinot esošo ceļu V13 Tīraine – Jaunolaine, kā arī vairāku citu jaunu ceļu izveide esošā autoceļa A8 tuvumā, lai nodrošinātu piebraukšanas iespējas īpašumiem;
- braukšanas ātrums rekonstruējamajā autoceļa posmā tiek plānots līdz 130 km/h, bet uz vietējās nozīmes ceļiem – 90 km/h, nepieciešamības gadījumā nosakot papildus ātruma ierobežojumus;
- rekonstrukcijas rezultātā paredzēts izveidot vietējo ceļu pieslēgumu divlīmeņa mezglus autoceļam A8, rekonstruēt/atjaunot pārvadus pār dzelzceļu, tiltus pār šķērsojamām ūdenstecēm, ierīkot gājēju/velobraucēju pārejas kopā ar autoceļa pārvadiem vai izveidot gājēju/velobraucēju tiltus autoceļam A8 šķērsošanai;
- rekonstruējamais autoceļa posms virzās caur salīdzinoši blīvi apdzīvotām teritorijām, kurās ar pievedceļiem jānodrošina piekļuve rekonstruējamajam autoceļa A8 posmam;
- rekonstruējamais autoceļa posms aptuveni 250 m garā posmā virzās gar Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju, taču, ņemot vērā izvēlētos risinājumus, netiek prognozēta negatīva ietekme uz to;
- projekta realizācijai papildus nepieciešama aptuveni 13 ha platība, kas galvenokārt ir meža zeme;
- rekonstruējamais autoceļa posms, jaunbūvējamais Jelgavas dienvidu apvedceļš un jaunizveidojamie vietējo ceļu posmi tiešā veidā neizpostītu nevienu īpaši aizsargājamo sugu atradni vai biotopu;
- tā kā praktiski no jauna tiek būvēts tikai Jelgavas dienvidu apvedceļš aptuveni 2 km garumā, tad būtiski netiks ietekmētas sugu sabiedrības un populācijas, kā arī biotopu zudums nebūs nozīmīgs, jo tie tiks iznīcināti vai pārveidoti salīdzinoši nelielās platībās;
- trases iežogošana radīs “barjeras” efektu apkārtņē esošo sugu migrācijai, tāpēc ir paredzēta papildus ekoloģisko tuneļu izveide, izveidojot visām dzīvnieku sugām piemērotas pietiekami platas sauszemes joslas zem rekonstruējamajiem tiltiem; šie risinājumi detalizējami turpmākā projektēšanā, saglabājot arī piekļuves iespējas šiem koridoriem;
- Jelgavas dienvidu apvedceļa trasē ir paredzēti pasākumi, kas nodrošinātu, ka netiek būtiski traucēta saistība starp sikspārņu dzīvotnēm un barošanās biotopiem;
- rekonstruējamā autoceļa A8 posma apkārtņē ir apzinātas esošās dabas vērtības, nav konstatēta un netiek prognozēta negatīva ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un to

- izveides mērķiem, netiek iznīcināti Eiropas nozīmes īpaši aizsargājami biotopi un trase tieši neskar īpaši aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas;
- rekonstruējamais autoceļa posms šķērso vairāku dzeramā ūdensapgādes avotu ķīmiskās aizsargjoslas, kā arī vairāku kultūras pieminekļu aizsargjoslas;
- realizējot projektu, jānojauc 7 dzīvojamās ēkas;
- realizējot projektu, tiks rekonstruēti/atjaunoti ūdensteču (Lielupe, Iecava, Olainīte, Pupla, Misa, Biržiņa, Vircava) šķērsojumi un uzbūvēts jauns tilts pār Platoni Jelgavas dienvidu apvedceļa trasē;
- rekonstruējamā autoceļa A8 posmam piegulošajās dzīvojamās apbūves teritorijās jau patlaban ir pārsniegti normatīvos noteiktie trokšņa līmeņa robežlielumi un bez papildus pasākumu veikšanas nākotnē tie varētu tikt pārsniegti līdz pat 1100 m attālumā no ceļa ass, tāpēc ir paredzēti pasākumi (prettrokšņa ekrāni, logu nomaina, atklātu poru asfalts, ātruma ierobežojumi), lai mazinātu un novērstu trokšņa diskomfortu;
- pamatojoties uz 2030.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka aizsardzībai netiks pārsniegtas, taču nākotnē uz autoceļa A8 klātnes pie Jaunolaines gada ekosistēmu aizsardzības robežvērtība NO<sub>2</sub> varētu tikt pārsniegta, bet ārpus ceļa uzbērumam robežvērtības pārsniegumi netiek prognozēti;
- nav konstatēta neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, kas nepieļautu projekta realizāciju, ievērojot ziņojumā paredzētos un šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus;
- realizējot projektu, tiks uzbūvēts Eiropas standartiem atbilstošs autoceļš, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, vienlaikus atslogojot esošo transporta plūsmu Jelgavas pilsētā.

Jāatzīmē, ka iedzīvotājus visvairāk ietekmēs ar autoceļa rekonstrukciju saistītās būtiskās izmaiņas esošo ceļu pieslēgumos autoceļam A8, to likvidācija vai pārveide un sabiedriskā transporta maršrutu pārveide, kā arī jaunu vietējo ceļu izveide. Līdz ar to darbības ierosinātāja pamatuzdevums turpmākā projektēšanā ir nodrošināt visu īpašumu sasniedzamību iespējami optimālākā veidā, līdzsvarojot satiksmes drošības, zemes īpašnieku un pašvaldību intereses.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija**

**[Informācija dzēsta]**

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

**[Informācija dzēsta]**

Kopumā jāatzīmē, ka ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā ir pietiekami detalizēti izvērtētas iespējamās ietekmes un daļēji modificēti paredzētie pievedceļu risinājumi, ņemot vērā ievērojamu daļu pašvaldību un iedzīvotāju ierosinājumu, kā arī sabiedriskās apspriešanas rezultātus. Vienlaikus jāatzīmē, ka daļa pašvaldību priekšlikumu šajā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā nav iekļauti pilnā apjomā, taču izslēdzot apstākļi, kas nepieļautu paredzētās darbības realizāciju, nav konstatēti. Tai pat laikā 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.

## **6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi**

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Mārupes pagasta padomē, Olaines pagasta padomē, Olaines pilsētas domē, Ozolnieku novada domē, Jelgavas pilsētas domē, Jaunsvirlaukas pagasta padomē un Platones pagasta padomē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tadā gadījumā, ja tiek saņemts likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kāda noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 "Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība".

- Darbības ierosinātājam sadarbībā ar Mārupes, Olaines, Jaunsvirlaukas un Platones pagastu, Ozolnieku novada, Olaines un Jelgavas pilsētu pašvaldībām jānodrošina valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstruējamā posma no Rīgas robežas (9,9. kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plāņos, kā arī tiesiskā ceļā 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 jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 "Meža zemes transformācijas noteikumi" noteiktajam.
- Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši 2004.gada 20.jūlija noteikumu Nr.619 "Kārtība, kādā lauksaimniecībā izmantojamo zemi transformē par lauksaimniecībā neizmantojamu zemi un izsniedz zemes transformācijas atļaujas" prasībām.
- Turpmākā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš autoceļa A8 rekonstruējamā posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu un pieslēgumu risinājumu optimizācijai, izvērtējot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Rekonstruējot autoceļu, jānodrošina īpašumu sasniedzamība.
- 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.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem (arī Brāļu kapiem) jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju.
- Jārealizē ziņojumā paredzētos tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, perspektīvā teritorijas plāņos paredzot piekļuves iespējas šiem koridoriem.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, jaunā Jelgavas apvedceļa trasē siks pārņū migrācijas nodrošināšanai jāierīko 2 līdz 3 neapgaismotas pārlidošanas vietas ar augstu un blīvu veģetāciju pie ceļmalām, kā arī vismaz 1,5 m augstas caurtekas ūdenstecēm.

- Rekonstruējamā autoceļa posmā, kas virzās gar dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas” teritoriju, autoceļa paplašināšanu veikt uz pretējo pusi, nemainot robežu starp autoceļa nodalījuma joslu un dabas liegumu.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, uz Lielupes tilta ierīkot prettrokšņa sienu/vizuālo ekrānu, noteikt ātruma ierobežojumu un visaktīvākajā putnu ligzdošanas periodā neveikt darbus autoceļa posmā, kas virzās gar dabas lieguma teritoriju.
- Izbūvējamo vai rekonstruējamo ūdensteču (Lielupe, Iecava, Olainīte, Pupla, Misa, Biržiņa, Platone, Vircava) šķērsojumu (arī vietējo ceļu šķērsojumu vietās) konstruktīvajos risinājumos maksimāli jāsaglabā ūdensteču dabīgās gultnes, izvairoties no caurteku būvniecības, bet aizvietojo tās ar tiltiem, kā arī jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Būvprojektā jāparedz un būvdarbu laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām un naftas produktiem.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.118 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība” prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Autoceļa A8 rekonstrukcija 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.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpusvotu teritoriju izveidošanos.
- Ņemot vērā, ka autoceļa trase (vietējie ceļi) atsevišķos posmos var šķērsot potenciāli applūstošās teritorijas, un to, ka plānots samazināt esošo pieslēgumu skaitu rekonstruējamajā autoceļa posmā, projektēšanas un būvniecības laikā jānodrošina inženiertehniskie risinājumi, tai skaitā, ceļa klātnes veidošana, caurteku un aizvaru ierīkošana, lai nodrošinātu autoceļa un pievedceļu funkcionēšanu arī plūdu gadījumos.
- Virszemes noteces savākšanai no autoceļa klātnes nodrošināt ziņojumā paredzēto sāngrāvju ierīkošanu un savāktos notecus tieši nenovadīt ceļa tuvumā esošajos ūdens objektos.
- Turpmākajā projektēšanā rekonstruējamā autoceļa A8 posmam jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās vietas un viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.

- Turpmākajā projektēšanā jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai dzīvojamā ēku tuvumā.
- Nepieciešamie būvmateriālu nokraušanas laukumi un tehnika jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī jāparedz risinājumi, lai neizvietotu tos aizsargājamās dabas teritorijas tiešā tuvumā.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un Valsts vides dienesta Jelgavas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam Jelgavas apvedceļa trases variantam un rekonstruējamā autoceļa A8 posmam un ar to saistīto pievedceļu izbūvei, kā arī vēlams Lauku atbalsta dienesta attiecīgajā reģionālajā lauksaimniecības pārvaldē un Valsts meža dienestā saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa trase (arī jaunbūvējamais Jelgavas apvedceļš un vietējie ceļi) šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.
- Jāizstrādā secīgu un detalizētu darbu veikšanas plānu rekonstrukcijas realizācijai, lai iespējami maz traucētu jau šobrīd intensīvo satiksmi šajā autoceļa posmā un radītu iespējami maz neērtību satiksmes dalībniekiem, kā arī nodrošinātu piekļūšanas iespēju īpašumiem arī rekonstrukcijas darbu laikā.

### **Vides pārraudzības valsts biroja lēmums**

Nemot vērā noslēguma ziņojuma izvērtējuma rezultātus, visu iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs, nolemj rekomendēt valsts galvenā autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) rekonstrukcijas posmā no Rīgas robežas (9,9 kilometrs) līdz autoceļa 48,5. kilometram projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem. Izvērtējot un salīdzinot piedāvātās Jelgavas apvedceļa izveides alternatīvas, Vides pārraudzības valsts birojs secina, ka jebkurā no abiem piedāvātajiem variantiem tiktu izveidots autoceļš iepriekš neskartā meža teritorijā. No vides aizsardzības viedokļa abi izskatītie Jelgavas apvedceļa varianti ir salīdzinoši līdzīgi, proti, 1.varianta izbūves gadījumā nepieciešama meža zemes transformācija mazākā platībā, tādējādi tiktu iznīcinātas mazākas biotopu platības un mazākā posmā fragmentēts mežs, bet trase izvietota ļoti tuvu Romas ielas mikrorajonam, kas tiks pakļauts trokšņa ietekmei, savukārt 2.varianta gadījumā trase izvietota tālāk no Romas ielas mikrorajona, līdz ar to prognozējama mazāka trokšņa ietekme, taču nepieciešama meža zemes transformācija lielākā platībā un lielākā posmā mežs tiks fragmentēts, taču izslēdzot apstākļi nav konstatēti nevienam no izskatītajiem apvedceļa variantiem. Vienlaikus jāņem vērā, ka Jelgavas apvedceļa izbūve atslogotu Jelgavas pilsētu no autotransporta plūsmas, kas rietumu virzienā virzās uz Lietuvas robežu (Meiteni). Savukārt autoceļu A8 rekonstrukcijas rezultātā tiktu izveidots ērts un drošs ceļš, kas būtu integrēts Eiropas transporta koridoru sistēmā. Rekonstrukcijas rezultātā netiktu radīts jauns būtisks satiksmes koridors, jo projekts paredz esošo autoceļu A8 pārveidot par Eiropas standartiem atbilstošu automaģistrāli (NP29,5) ar četrām braukšanas joslām un divlīmeņu šķērsojuma ceļumezgliem, kas nodrošinātu

drošus, ātrus (braukšanas ātrums līdz 130 km/h), ērtus un rentablus pārvietošanās apstākļus lielam skaitam šī ceļa posma izmantotāju, tādējādi tiktu palielināta satiksmes drošība, samazinot pieslēgumu skaitu un izbūvējot papildus pievedceļus īpašumu sasniegšanas nodrošināšanai.

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

Biroja direktora p.i.

A. Lukšēvics

2008.gada 19.augustā.