

**Atzinums Nr. 8**  
**par autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6**  
**(A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma**  
**noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2013.gada 28.septembrim.

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

**Noslēguma ziņojuma izstrādātājs** – SIA "EIROKONSULTANTS", reģistrācijas Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2010.gada 28.jūlijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un 2010.gada 7.septembrī iesniegto papildus informāciju, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** – autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcija.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – autoceļa posms šķērso Ķekavas novada, Olaines novada, Mārupes novada un Babītes novada teritorijas.
- 3. Īss paredzētās darbības raksturojums.**

Ietekmes uz vidi novērtējums autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai tika uzsākts 2008.gada 15.aprīlī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2008.gada 2.aprīļa iesniegumu Nr.2.1/1179, pieņēma lēmumu Nr.161 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.<sup>1</sup> punktu.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa A5 posmam no 11,6.km (vieta, kur A5 pieslēgsies jaunajai A7 trasei - Ķekavas apvedceļam) līdz 34,6.km (A9 – Liepājas šoseja). Rekonstruējamā ceļa posma garums ir 23 km. Tas šķērso Ķekavas, Olaines, Mārupes un Babītes novadu administratīvās teritorijas.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam patlaban ceļa klātnes platums no 11,6.km līdz 22.km ir 12 m, bet no 22.km (A8 Rīga – Jelgava - Meitene) līdz 34,6.km (A9) - 15 m, savukārt braucamās daļas platums ir 8 līdz 9 m. Autoceļa A5 posms no A9 pieslēguma līdz A10 (Jūrmalas šoseja) jau ir četrjoslu ceļš. Rekonstruējamajā posmā atļautais braukšanas ātrums ir 90 km/h, taču vairākās vietās ir uzstādītas ātruma ierobežojuma zīmes, jo autoceļa seguma stāvoklis un normālprofila parametri to nenodrošina. Kopumā autoceļa segums no 11,6.km līdz 22.km (A8) ir labā stāvoklī,

bet no 22.km līdz 34,6.km – apmierinošā. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai pēc salīdzinošā kāpuma iepriekšējos gados, praktiski uz visiem valsts galvenajiem autoceļiem 2008.gadā satiksmes intensitātei bija tendence samazināties, un saskaņā ar 2008.gada datiem satiksmes intensitāte autoceļa A5 posmā no A7 līdz A8 bija 9083 automašīnas diennaktī un no A8 līdz A9 bija 9539 automašīnas diennaktī. Kravas transporta īpatsvars attiecīgi bija 19% un 21%. Salīdzinot ar 2007.gadu, A5 posmā no A7 līdz A8 satiksmes intensitāte bija samazinājusies par aptuveni 22% un posmā no A8 līdz A9 – par aptuveni 8%. Prognozētais satiksmes intensitātes pieaugums no 2009. – 2019.gadam ir 1,61 reize, bet no 2019. – 2030.gadam 1,24 reizes, un 2030.gadā rekonstruējamajā A5 posmā tā tiek prognozēta no 18700 līdz 19640 automašīnām diennaktī. Analizējot ceļu satiksmes negadījumus rekonstruējamajā posmā, visvairāk to ir autoceļa 12., 16., 21., 22. un 30.km, kā galvenos iemeslus norādot nepietiekamo ceļa platumu, nav paredzētas speciālas ceļa šķērsojuma vietas gājējiem, nav ietvju un ir nepietiekams ceļa nomales platums.

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

1. variants – 15,5 m plats trīsjoslu ceļš (NP15,5), tālākā perspektīvā (pēc aprēķina perioda) paplašinot līdz NP29,5;
2. variants – 14,0 m plats divjoslu ceļš (NP14), tālākā perspektīvā paplašinot līdz NP 29,5;
3. variants – 20,5 m plats četrjoslu ceļš (NP20,5) ar divām brauktuvē, 2 m platu sadalošo joslu un atļauto braukšanas ātrumu 90 līdz 100 km/h.

Salīdzinot piedāvātos rekonstrukcijas variantus, ziņojuma autori norāda, ka, realizējot 1. un 2.variantu, var pielietot stadiālo būvniecību un perspektīvā pārbūvēt par divbrauktuvi ceļu ar NP29,5; nav kapitāli jāpārbūvē visi ceļu pārvadi, jo tos iespējams rekonstruēt; uzlabosies pārskatāmība; uzlabosies apdzīšanas iespējas. Šo variantu trūkums ir - ja paredz divlīmeņa mezglus, visas mākslīgās būves jāizbūvē ar perspektīvi (NP29,5); autobraucēji ignorē brauktuves apzīmējumus un pārkāpj satiksmes noteikumus; pēc aprēķina perioda (2030.gadā prognozētajai satiksmes intensitātei) 1.variants pilnībā iztur satiksmes kvalitātes pārbaudi tikai pie ātruma

60 km/h, bet 2.variants - pilnībā neiztur satiksmes kvalitātes pārbaudi. 3.varianta priekšrocības ir tās, ka brauktuves atdalītas ar sadalošo joslu un barjeru; būtiski uzlabojas satiksmes drošība; pilnībā iztur satiksmes kvalitātes pārbaudi 2030.gadā prognozētajai satiksmes intensitātei; savukārt trūkumi – nav iespējams būvēt pa kārtām un uzreiz jāizbūvē ceļu pārvadi; normālprofila pielietojums beidzas līdz ar maksimālo satiksmes intensitāti 30000 automašīnām diennaktī, remontdarbu laikā nav iespējams nodrošināt nepieciešamo braukšanas joslu skaitu būvdarbu zonā; šauras ceļa nomales; salīdzinot ar 1. un 2.variantu, lielas sākotnējās investīcijas. Ziņojuma autori uzskata, ka aprēķina periodam piemērotākais ceļa normālprofils ir NP20,5, kas atbilst vispārējas lietošanas ceļa prasībām, ar minimālo ceļa nodalījuma joslas platumu 25 m no autoceļa ass uz katru pusi (pietiekams arī NP29,5). Visiem variantiem vietējās joslas paredzēts izbūvēt no jauna, rekonstruēt esošos ceļus vai izmantot esošos ceļus bez uzlabojumiem. Realizējot rekonstrukcijas 3.variantu, no

jauna izbūvētu divlīmeņa ceļumezglus – 12,8.km divlīmeņa ceļumezglu, kas savieno Ķekavas apdzīvotās vietas; 20,3.km divlīmeņa ceļumezglu vietējo ceļu savienojumam ar V7 (mezgla izvietojums saskaņots ar Olaines pašvaldību); 21,2.km gājēju ceļa pārvadu; 21,8.km divlīmeņa ceļumezglu ar autoceļu A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene); 22.km pārvadu pār dzelzceļu Rīga – Jelgava; 22,2.km autoceļa V13 pieslēgumu; 26,2.km divlīmeņa ceļumezglu vietējo ceļu savienojumam; 29.km divlīmeņa ceļumezglu ar autoceļu P132; 29,6.km gājēju ceļa pārvadu; 30,2.km pārvadu, kas savieno autoceļus V14 un V19; 31,3.km divlīmeņa ceļumezglu perspektīvā ceļa V14 savienojumam ar vietējiem ceļiem; 34,5. un 34,7.km divlīmeņu krustojumu ar autoceļu A9. Teorētiskajos aprēķinos pieņemts, ka būvdarbi tiks uzsākti 2017.gadā un pabeigti 2019.gadā.

Ziņojumā norādīts, ka kopumā rekonstruējamajā posmā autoceļš virzās pa teritoriju, kas nav industriāli augsti attīstīta, lai gan autoceļa 21,8.km (uz ziemeļiem no tā) top noliktavu, ražošanas un biroju ēku komplekss "Dommo biznesa parks", 23,45.km (uz dienvidiem) ir perspektīva vieta stāvlaukuma un ēdināšanas objekta izveidei, 23,5.km (uz ziemeļiem) atrodas sporta un atpūtas bāze "Lāčplēsis", 27,17.km (uz ziemeļiem) pievedceļš autoservisam un būvmateriālu veikalam, 30.km (uz dienvidiem) atrodas kafejnīca "Dēka", 31,22.km (uz ziemeļiem) pievedceļš viesu namam "Jaunmārtiņi". Visiem šiem objektiem piekļūšana tiks nodrošināta no paralēlajiem vietējiem ceļiem un divlīmeņu mezgliem. Vienīgā apdzīvotā vieta šajā posmā ir Jaunmārupe, kurai autoceļš virzās gar austrumu malu, nešķērsojot to. Rekonstruējamā posma tuvumā atrodas SIA "Sarkandaugavas degviela" degvielas uzpildes stacija Jaunmārupē un Mārupes atkritumu šķirošanas un pārstrādes komplekss. No 22. līdz 34,6.km gar autoceļu A5 virzās augsta spiediena sadales gāzesvads, šķērsojot autoceļu 27,45., 28,97., 30,90. un 33,97.km, kā arī 21,21.km autoceļu šķērsos perspektīvais augsta spiediena sadales gāzesvads. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Satiksmes ministrija ar AS "Latvijas Gāze" ir noslēgusi līgumu par gāzesvada izvietojumu valsts galvenā autoceļa A5 posma no 29,90. līdz 36,90.km ceļa zemes nodalījuma joslā un aizsargjoslā, atbilstoši kuram AS "Latvijas Gāze" ir apņēmusies par saviem līdzekļiem nodrošināt ceļu zemes nodalījuma joslā un aizsargjoslā izvietotā gāzesvada pārbūvi, pārvietojot to ārpus A5 rekonstrukcijas darbu zonas. Rekonstruējamo autoceļa posmu 18.km šķērsos 330 kV un 21,88.km - 110 kV augstsprieguma elektropārvades līnijas. SIA "Lattelecom" optiskais kabelis pienāk autoceļam A5 gar autoceļu P132 Rīga – Mārupe, tālāk tas sazarojas un viens atzars, šķērsojot A5 29,30.km, virzās gar Mazcenu aleju, bet otrs atzars virzās gar A5 labo malu (Babītes virzienā) viena metra robežās no ceļa klātnes. Līdz ar to, rekonstruējot A5 uz četrām joslām, no 29,20.km atzars būs jāpārbūvē. Autoceļš A5 22.km šķērsos dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava. Mārupes zonā ļoti tuvu A5 ir Mazcenu kapi; Ķekavas novada teritorijā Ķekavas – Plakanciema un A5 krustojumā pie Gaņģu (Priedes) mājām mazāk kā 100 m attālumā atrodas Pirmā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi; Olaines novada teritorijā pie Bērzpils aptuveni 200 m no viadukta pār A8 (starp dzelzceļu un autoceļu) atrodas Pirmajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi, un pie Sileniekiem aptuveni 150 m no viadukta pār A8 (starp dzelzceļu un autoceļu) atrodas Otrajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi.

Ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamajā posmā ir aptuveni 65 nobrauktuves un vienlīmeņa pieslēgumi, no kuriem lielāko daļu paredzēts likvidēt, turpmāk nodrošinot piekļuvi no vietējiem pagastu ceļiem vai jaunajiem ceļumezgliem. Rekonstruējamajā posmā ir viena autobusu pietura (21,28 km.) "Birznieku pagrieziens", kuru plānots

pārvietot uz ceļu V7 Baloži – Plakanciems – Iecava. Rekonstruējamajā ceļa posmā nav nodrošināta aizsargjosla, līdz ar to gandrīz visā posmā jārisina zemju atsavināšana. Autoceļa rekonstrukcija ir paredzēta pa esošo ceļa klātni, to paplašinot. Papildus platības būs nepieciešamas atsevišķās vietās, kur paredzēti divlīmeņu šķērsojumi, kā arī vērienīgi zemes darbi tiks veikti, paplašinot kopējo ceļa platumu. No divlīmeņu ceļumezgla ar plānoto Ķekavas apvedceļu līdz divlīmeņu mezglam ar autoceļu A8 paplašinājums paredzēts uz dienvidiem no esošā ceļa, jo autoceļa 19,7.km ziemeļu pusē tuvu ceļam atrodas mājas. Ceļumezgla zonā ar A8, dzelzceļu un autoceļu V13 autoceļa A5 paplašināšana plānota simetriski uz abām pusēm. Ziņojumā norādīts, ka problēmas var rasties ar īpašumiem A5 dienvidu pusē un "Dommo biznesa parku" ziemeļu pusē. Mārupes zonā A5 paplašinājums paredzēts uz ziemeļiem, pirms kapiem pārnesot to uz dienvidu pusi (līdz ceļumezgla ar A9). Lai neskartu Mazcenu kapu teritoriju, A9 ceļumezgla zonā A5 paredzēts paplašināt simetriski uz abām pusēm, izbūvējot atbalsta sienas un jaunus pārvadus. Savukārt visi autoceļa A5 rekonstrukcijas darbi, kas plānoti Pirmajā un Otrajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapu tuvumā, jāsaskaņo ar Latvijas Brāļu kapu komiteju.

Ziņojumā norādīts, ka vērienīgajiem zemes darbiem būs lokāls raksturs un ietekmes zona nepārsniegs 30 līdz 50 m platu joslu attiecībā pret rekonstruējamā autoceļa ass līniju. Autoceļa plānotajai rekonstrukcijai nepieciešams atsavināt aptuveni 98 ha zemes: Olaines novadā aptuveni 37 ha, Mārupes novadā aptuveni 39 ha, Ķekavas novadā aptuveni 21 ha un Babītes novadā aptuveni 0,5 ha. Lielākā daļa (65%) atsavināmo teritoriju ir meža zeme. Izpētes gaitā netika konstatēta dzīvojamo ēku un būvju nojaukšanas nepieciešamība nevienai no piedāvātajām rekonstrukcijas alternatīvām.

Trases posms virzās gar teritorijām, kas pārplūst, ir pārpurvotas vai arī tām ir izteikti apgrūtināti noteces apstākļi. Faktiski autoceļa posms virzās gar purviem (Augstais tīrelis, Cenas tīrelis, Ēbeļmuižas purvs, Medema purvs) vai intensīvi meliorētām zemēm (posma sākumā un beigās). Trases rietumu daļā meliorācijas sistēmu ūdeņi tiek novadīti uz Neriņu un tālāk Babītes ezeru, savukārt austrumu daļā meliorācijas sistēmu ūdeņi tiek novadīti uz Ķekavas upi un tālāk Daugavā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, rekonstruējamais A5 posms šķērso Daugavas – Misas kanālu (13. – 14.km), Stiebrāju grāvi (17. – 18.km), Vāciešu Liekņas kanālu (19. – 20.km), Olainīti (21. – 22.km) un Neriņu (27. – 28.km), kā arī tā tuvumā atrodas vairākas ūdenskrātuves Zirgu silā un Jaunmārupē. Saskaņā ar ziņojumā norādīto caurtekas zem esošā ceļa ir izbūvētas, tāpēc, paplašinot ceļa klātni, tās tiks pagarinātas. Zemes virsmas atzīmes rekonstruējamā autoceļa A5 austrumu daļā (Ķekavas upes apkārtnē) ir no 11 līdz 13 m v.j.l., bet rietumu daļā (Rīgas - Liepājas autoceļu krustojuma tuvumā) 6 līdz 8 m v.j.l. Lielākajā teritorijas daļā gruntsūdens iegul 1,0 līdz 1,5 m no zemes virsmas, bet purvu tuvumā seklāk. Līdz ar to gruntsūdens horizonts ir dabiski vāji aizsargāts vai pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai gruntsūdens horizontu ūdensapgādei izmanto viensētās, kurās ir ierīkotas grodu akas, savukārt artēziskie urbumi ir ierīkoti praktiski visos augšējā devona ūdens horizontos, izņemot Salaspils horizontu. Autoceļš nevirzās gar centralizētām ūdensgūtnēm.

Rekonstruējamais autoceļa posms tieši neskar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Tuvākās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas dabas liegums "Melnā ezera purvs" (C, LV0528700) atrodas aptuveni 650 m uz

dienvidiem no autoceļa A5 Olaines novadā un dabas parks “Beberbeķi” (B LV0301800) atrodas aptuveni 650 m no rekonstruējamā posma beigu punkta (34,6.km) Babītes novadā. Ziņojumam pievienotajā augu sugu un biotopu ekspertes slēdzienā norādīts, ka, lai novērtētu rekonstruējamā autoceļa A5 apkārtnē sastopamo biotopu dabiskumu un lomu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā, teritorija dabā tika apsekota 2009.gada septembrī. Slēdziena sagatavošanā tika izmantota arī botāniskajā literatūrā un datu bankās sniegtā informācija. Ekspertes slēdzienā norādīts, ka apsekotā A5 piegulošā teritorija ir pakļauta intensīvai cilvēku saimnieciskajai darbībai, par ko liecina cilvēku veidoto biotopu īpatsvars un ļoti mazais reto un īpaši aizsargājamo augu sugu skaits. Meži apsekotajā teritorijā ir pakļauti intensīvai mežsaimnieciskai darbībai, tos izcērtot un nosusinot. Lielā teritorijas daļā (it sevišķi posmā no A9 līdz A8 un ap Ķekavas apvedceļu) gar A5 dominē priežu sausieņu meži. Tie ir jauni vai vidēja vecuma meži, kuros nav sastopami nozīmīgi bioloģiskās daudzveidības elementi – veci koki, liela diametra kritalas un sugas, kas liecinātu par biotopa kontinuitāti. Eksperte norāda, ka biotops neatbilst Latvijas un Eiropas Savienības aizsargājama biotopa – mežainas jūrmalas kāpas statusam. Nosusinātie priežu meži pēc bioloģiskās vērtības būtiski neatšķiras no priežu sausieņu mežiem. Tajos konstatēti daži Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 2.pielikumā iekļautā gada staipekņa eksemplāri. Eksperte norāda, ka suga ir plaši izplatīta visā Latvijas teritorijā un tās aizsardzībai konkrētajos apstākļos nav prioritāras nozīmes. Aiz priežu mežiem platības ziņā nākamajā vietā ir bērzu meži – dominē bērzu nosusinātie meži, bet daži nogabali atbilst bērzu slapjajiem mežiem. No bioloģiskā viedokļa tie būtiski neatšķiras, mežos A5 tuvumā nav sastopamas īpaši aizsargājamās augu sugas, nav konstatēti nozīmīgi dabiskus meža biotopus raksturojoši struktūras elementi un indikatorsugas. A5 posmā no A8 līdz Ķekavas apvedceļam sastopami egļu sausieņu meži un egļu nosusinātie meži. Vaskulāro un sūnaugu sugu skaits egļu mežos ir neliels. Jauktā egļu mežā pie Plakanciema ceļa ir konstatētas dažas dabisko meža biotopu indikatorsugas – tievā gludlape un Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā iekļautā gludā nekera. Eksperte norāda, ka, ņemot vērā, ka gludā nekera ir samērā bieži sastopama un konkrētajā vietā tās populācija ir minimāla (konstatēta uz viena koka) un biotops kopumā neatbilst dabiska meža biotopa statusam, sugas aizsardzībai šeit nav prioritāras nozīmes. Nelielas platības, galvenokārt starp Vāciešu Liekņas kanālu un Stiebrāju grāvi, aizņem melnalkšņu slapjie un nosusinātie meži. Visos melnalkšņu mežos izpaužas susināšanas ietekme, tāpēc arī melnalkšņu slapjo mežu fragmenti ir bez aizsargājamam biotopam – melnalkšņu staigājāji – raksturīgās ciņainās struktūras un ūdens lāmām, un tikai vietām ir sastopamas šim biotopam tipiskās augu sugas – purva skalbe, iesirmā ciesa. Melnalkšņu meži ir jauni un te nav sastopamas retas un aizsargājamās augu sugas. Eksperte norāda, ka biotopa aizsardzībai konkrētos apstākļos nav prioritāras nozīmes. Kopumā A5 rekonstrukcija un jauno pievedceļu un ceļumezglu izbūve neskar īpaši aizsargājamus meža biotopus. Ekspertes slēdzienā norādīts, ka autoceļa A5 rekonstrukcija tiešā veidā tuvumā esošo augsto purvu teritorijas neskar un nav paredzama arī netieša ietekme uz tiem, jo tie jau ir saimnieciskās darbības ietekmēti ar mainītu hidroloģisko režīmu tajos. Ne parkus, ne kapsētas plānotie darbi neapdraud. Visas ūdensteces apsekotajā teritorijā ir raktas un bagarētas, ar plaši izplatītām ūdensaugu sugām. Eksperte secina, ka no augu sugu un

biotopu aizsardzības viedokļa paredzētā darbība ir pieļaujama saskaņā ar plānoto ieceri.

Lai novērtētu īpaši aizsargājamo putnu sugu sastopamību, saskaņā ar ziņojumam pievienoto ornitologa novērtējumu teritorija dabā ir apsekota 2009.gada maijā un oktobrī, kā arī ir izmantoti agrāku ekspedīciju dati. Ornitologa novērtējumā norādīts, ka autoceļa A5 rekonstruējamais posms neskar valsts vai starptautiskas nozīmes īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, līdz ar to nav paredzama salīdzinoši ar esošo (fona) stāvokli palielināta nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugu populācijām. Vienlaikus tiek atzīmēts, ka projektējamais vietējās nozīmes ceļš starp V13 un A5 (starp A5 22. līdz 25.km) ievērojami attālinās no A5. To 2620 m garumā plānots izbūvēt pa esošu meža ceļu un stigām, tas nozīmētu pastāvīga traucējuma izplatīšanos mežā un tam blakus esošajā izstrādātajā Cenas tīreļa daļā. Ceļš plānots tuvu dabas lieguma "Melnā ezera purvs" teritorijai un vietā, kas veido daļu no pastāvīgas ūpja ligzdošanas un barošanās teritorijas. Eksperts norāda, ka Melnā ezera purvā un tiešā tuvumā konstatētas vēl vairākas citas īpaši aizsargājamās putnu sugas, tāpēc šī ceļa posma izbūvei var būt nelabvēlīga ietekme uz šo īpaši aizsargājamo putnu populācijām. Ietekmes mazināšanai, eksperts iesaka šo ceļa posmu novirzīt iespējami tuvu autoceļa A5 trasei. Savukārt rekonstruējamais vietējās nozīmes ceļa posms autoceļa A5 27. – 28.km šķērso meliorētus laukus vietā, kur mēdz pulcēties ūdensputni. Ūdensputnu pulcēšanās ir atkarīga no lauku apstrādes un applūduma, kā arī traucējumiem. Īpaši putnu pulcēšanās pētījumi nav veikti, tāpēc eksperts norāda, ka nevar viennozīmīgi novērtēt šī ceļa posma rekonstrukcijas ietekmi uz migrējošo putnu sugu populācijām, taču, vadoties no piesardzības principa, iesaka izvērtēt iespēju izbūvēt vietējās nozīmes ceļu šajā posmā gar A5 līdz ceļumezglam A5 29.km.

Saistībā ar ornitologu vērtējumu, ziņojuma autori to ir papildus izvērtējuši un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 13.septembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka vietējās nozīmes ceļu starp V13 un A5 (starp A5 22. līdz 25.km) tuvāk A5 novietot traucē Mārupes karjers (A5 24,0.km), Sila kapi, privātīpašumi gar A5 pie A5/V13 mezgla, divlīmeņa mezgli ar A5/V13. Plānotā vietējā ceļa posms gar Sila kapiem tiek virzīts pa esošo vietējo ceļu un tālāk pa jau esošu tehnisko grunts ceļu gar meliorācijas grāvi. Minimālais attālums starp lieguma "Melnā ezera purvs" robežu un šo ceļu ir aptuveni 350 m. Vietējās nozīmes ceļam starp V13 un A5 prognozēta zema satiksmes intensitāte, jo tas kalpos tikai vietējai satiksmei un kā pievedceļš Sila kapiem. Atbilstoši norādītajam ceļa trase ir izvēlēta tā, lai iespējami mazāk būtu jāizcērt koki. SIA "EIROKONSULTANTS" norāda, ka pie prognozējamās niecīgās epizodiskās satiksmes traucējuma faktors īpaši aizsargājamo putnu populācijām nebūs pastāvīgs un būtisks.

Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par iespējamo ietekmi uz sikspārņu faunu norādīts, ka līdzšinējās ziņas par sikspārņu sastopamību rekonstruējamajā A5 posmā un tā tuvumā ir ļoti trūcīgas. 2009.gada jūlijā tika veikti lauka pētījumi, novērtējot sikspārņiem potenciāli nozīmīgākās vietas un sikspārņu uzskaitē. Apkopojot pētījuma rezultātus, eksperts norāda, ka teritorija vērtējama kā sikspārņiem maz nozīmīga. Tikai viena sikspārņu suga – ziemeļu sikspārnis – sastopama visā rekonstruējamajā A5 posmā. Taču pētījumā tika konstatētas arī divas sikspārņiem būtiskas vietas, kā arī tika konstatētas divas retās sikspārņu sugas. Viena no sikspārņiem būtiskām vietām ir meža masīvs pie A9, kur tika konstatētas 3 līdz 5 sugas, ieskaitot īpaši aizsargājamo dīķa naktssikspārni. Otra sikspārņiem nozīmīga barošanās vieta ir pie karjeriem -

dīķiem Olaines pagastā autoceļa 24.km. Dīķi ir barošanās vieta 3 līdz 4 sikspārņu sugām. Tādējādi autoceļa A5 paplašināšana un paralēlo ceļu izbūve radīs papildus šķērsli sikspārņu barošanās vietā un palielinās risku dzīvniekiem tikt notriektiem, jo šeit tika novērota arī dzīvnieku pārvietošanās pāri autoceļam. Sikspārņiem nozīmīga barošanās vieta ir arī Jaunmārupes dīķis, taču eksperts šai vietā neprognozē būtisku ietekmi. Konstatētais Natūza sikspārnis mežā iepretī Mazcenu kapiem liecina par šīs sugas iespējamu pulcēšanos migrācijas/pārošanās laikā Jaunmārupes mežos. Eksperts norāda, ka tika novērots arī divkrāsainais sikspārnis, bet šī suga ir toleranta pret kļajumiem, līdz ar to īpaši pasākumi tās aizsardzībai nav nepieciešami. Saistībā ar sikspārņu aizsardzību eksperts uzskata, ka īpaši aizsardzības pasākumi meža masīvā starp A9 un Neriņas tiltu nav nepieciešami, tomēr šai posmā būtu ļoti nevēlams izveidot ceļa apgaismojumu. Ja A9 ceļumezgls tiek izgaismots, būtu jāizmanto fokusētas lampas, kas apgaismo tikai autoceļu, ēnā atstājot joslu starp ceļu un mežu, kā arī atstāt neapgaismotu ceļu zem tilta Jaunmārupes pusē. Ja ceļš zem tilta tiek izgaismots, tad tiltam jābūt pietiekami platam, lai Jaunmārupes pusē veidotos neliela, dažus metrus plata noēnota mala, kur pārvietoties sikspārņiem un, iespējams, citiem dzīvniekiem. A5 posmu 24.km pie dīķiem ieteicams apgaismot visā posmā starp dīķiem ar fokusētām lampām un izbūvēt sikspārņiem vismaz divus 1,5 m platus un 1,5 m augstus tuneļus – ceļa šķērsošanas vietas, kuru ieejas un izejas atrastos ārpus apgaismotās daļas, bet ziemeļu pusē arī plānotā ceļa NP9,5 apgaismotās daļas. Šādi tuneļi īpaši nepieciešami Myotis ģints naktssikspārņiem, kuri lido pietiekami zemu un labprāt lido cauri tuneļveida tiltiem.

Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par iespējamo ietekmi uz herpetofaunu (abinieki un rūpuļi) norādīts, ka rekonstruējamā A5 posma apkārtnē nav konstatētas reģionālas nozīmes abinieku nārsta vietas. Abiniekiem nozīmīgākās vietas ir pie Sila kapiem, taču sugu un īpatņu skaits tajās nav vērtējams kā nozīmīgs. Abinieku saglabāšanas nolūkā būtu vēlams saglabāt ūdenstilpi A5 24.km un autoceļa rekonstrukcijas gaitā izveidot jaunas ūdenstilpes abpus A5, lai abiniekiem nebūtu jāšķērso ceļa klātne.

Ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamais A5 posms šķērso Babītes un Baldones mežniecībās ietilpstošu teritoriju. Iespējamās ietekmes novērtēšanai uz zīdītājiem, īpaši lielajiem pārnadžiem, un migrācijas koridoriem, izmantoti meža dzīvnieku uzskaites dati uz 2010.gada 1.aprīli un dati par reģistrētajiem satiksmes negadījumiem ar meža dzīvniekiem laika posmā no 2008.gada janvāra līdz 2010.gada jūlijam, kā arī Valsts Meža dienesta darbinieku norādījumi par apzinātajiem pastāvīgajiem lielo zīdītāju migrācijas koridoriem. Minētajā laika posmā ir notikušas vismaz 12 sadursmes ar briežveidīgiem pārnadžiem un vairākas sadursmes ar stirnām. Ziņojumā norādīts, ka mežsaimniecībās nebija datu par sadursmēm ar vidējiem zīdītājiem. Analizējot informāciju par sadursmēm, visbiežāk ar aļņiem un briežiem tās notikušas ceļumezglu ar A8 un A9 apkārtnē. Kā paaugstināta riska zona tiek minēts posms starp Daugavas – Misas kanālu un Stiebrāju grāvi autoceļa 14. līdz 18.km. Sadursmes ar stirnām ir notikušas visā A5 posmā, kas liecina par šo dzīvnieku samērā augsto blīvumu. Ziņojumā norādīts, ka autoceļa paplašināšana palielinās dzīvniekiem šķērsojamās joslas platumu, tādējādi pieaugs arī sadursmju varbūtība, apdraudot satiksmes drošību un cilvēku dzīvības, kā arī radot zaudējumus zīdītāju populācijām un medību saimniecībām. Patlaban uz A5 gada laikā iet bojā līdz 9% aļņu no medību kolektīvu teritorijā uzskaitītās populācijas, kas vēl nerada būtiskus zaudējumus populācijai, taču nav pieļaujama situācijas pasliktināšanās. Savukārt stirnu populācijas

blīvums patlaban tiek vērtēts kā pietiekams, lai kompensētu esošos un paredzamos zaudējumus autoavāriju rezultātā. Satiksmes negadījumi ar staltbriežiem un meža cūkām pēdējos gados ir notikušas reti. Ziņojumā norādīts, ka, palielinoties sadursmēm 2 līdz 3 reizes, tas neradīs būtiskus zaudējumus populācijai. Vienlaikus ir norādīts, ka šīm sadursmēm ir ļoti smagas sekas. Lai samazinātu sadursmes ar aļņiem, paplašinot ceļa uzbērumu, ziņojuma autori rekomendē ierīkot dzīvnieku pārejas zem A8 un A9 pārvadu uzbērumiem un līdz 3 km garā posmā Salaspils virzienā uzstādīt nožogojumu, kas novirzītu dzīvniekus uz pārejām, vai arī šajās vietās uzstādīt brīdinājuma zīmes un vismaz diennakts tumšajā laikā noteikt ātruma ierobežojumu 50 līdz 60 km/h. Ziņojuma autori atzīst, ka brīdinājuma zīmes un ātruma ierobežojums tikai daļēji atrisinātu problēmu, jo daudzi autovadītāji to ignorētu, taču norāda, ka to varētu izmantot posmā starp Daugavas – Misas kanālu un Stiebrāju grāvi autoceļa 14. līdz 18.km, kas būtu ievērojami lētāk, nekā jauna uzbēruma un dzīvnieku pārejas tuneļa vai tilta veidā izveidošana.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{PM}_{2,5}$ ) emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini parāda, ka esošais gaisa piesārņojums nepārsniedz normatīvos noteiktajām robežvērtībām cilvēka veselības aizsardzībai, un netiek prognozēti to pārsniegumi nākotnē. Atbilstoši 2010.gada 13.septembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegtajai papildus informācijai izkliedes modelēšanas aprēķinus veikusi valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs".

Pieaugot satiksmes intensitātei, nakts trokšņa robežlielumi 2030.gadā varētu tikt pārsniegti līdz pat 800 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 un ēku fasāžu prettrokšņa pasākumi ēku fasādēm, kas atrodas līdz 30 m no ceļa – "Meža ceļš 18", "Priedes" un "Zīlītes"), lai mazinātu un novērstu diskomfortu rekonstruējamā autoceļa A5 posma apkārtnē. Atbilstoši 2010.gada 13.septembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegtajai papildus informācijai trokšņa izplatības modelēšanu veikusi akreditēta SIA "R&D akustika".

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

- autoceļa A5 posma no 11,6.km līdz 34,6.km rekonstrukcija saistīta ar citu valsts galveno autoceļu plānoto rekonstrukciju;
- esošais A5 posms ir veidots kā vienbrauktuves divjoslu šoseja bez sadalošās joslas ar atļauto kustības ātrumu 90 km/h, taču vairākās vietās ir uzstādītas ātruma ierobežojuma zīmes, jo autoceļa seguma stāvoklis un normālprofila parametri to nenodrošina;
- esošā autoceļa A5 posma rekonstrukcija neradīs jaunu satiksmes koridoru un jaunu nozīmīgu satiksmes plūsmu, taču izmainīs piekļūšanas iespējas autoceļam;
- rekonstruējamajā A5 posmā ir aptuveni 65 nobrauktuves un vienlīmeņa pieslēgumi, no kuriem lielāko daļu paredzēts likvidēt, turpmāk nodrošinot piekļuvi teritorijām no vietējiem pagastu ceļiem vai jaunajiem ceļumezgliem;
- autoceļa A5 posma rekonstrukcijai tiek piedāvāti 3 iespējamie alternatīvie risinājumi, kuriem ir identificētas gan priekšrocības, gan trūkumi, taču ziņojuma autori uzskata, ka aprēķina periodam piemērotākais ceļa normālprofils ir NP20,5, kas atbilst vispārējas lietošanas ceļa prasībām, ar minimālo ceļa nodalījuma joslas platumu 25 m no autoceļa ass uz katru pusi (pietiekams arī NP29,5). Visiem



variantiem vietējās joslas paredzēts izbūvēt no jauna, rekonstruēt esošos ceļus vai izmantot esošos ceļus bez uzlabojumiem;

- visi piedāvāti alternatīvie autoceļa A5 rekonstrukcijas varianti ietekmes uz vidi aspektā ir salīdzinoši līdzīgi; visi varianti paredz pamattrases paplašināšanu un pievedceļu tīkla izveidi;
- realizējot projektu, tiks rekonstruēti esošie Daugavas – Misas kanāla, Stiebrāju grāvja, Vāciešu Liekņas kanāla, Olainītes un Neriņas šķērsojumi;
- kopumā rekonstruējamajā posmā autoceļš virzās pa teritoriju, kas nav industriāli augsti attīstīta. Vienīgā apdzīvotā vieta šajā posmā ir Jaunmārupe, kurai autoceļš virzās gar austrumu malu, nešķērsojot to;
- projekta realizācijai papildus nepieciešama aptuveni 98 ha zemes: Olaines novadā aptuveni 37 ha, Mārupes novadā aptuveni 39 ha, Ķekavas novadā aptuveni 21 ha un Babītes novadā aptuveni 0,5 ha;
- izpētes gaitā netika konstatēta dzīvojamo ēku un būvju nojaukšanas nepieciešamība nevienai no piedāvātajām rekonstrukcijas alternatīvām;
- Mārupes zonā ļoti tuvu autoceļam A5 ir Mazcenu kapi, taču rekonstrukcijas darbi tiek plānoti tā, lai neskartu Mazcenu kapu teritoriju;
- Ķekavas novada teritorijā pie Gaņģu (Priedes) mājām mazāk kā 100 m attālumā no A5 atrodas Pirmajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi; Olaines novada teritorijā pie Bērzpils aptuveni 200 m attālumā (starp dzelzceļu un autoceļu) atrodas Pirmajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi, un pie Sileniekiem aptuveni 150 m attālumā (starp dzelzceļu un autoceļu) atrodas Otrajā Pasaules karā kritušo vācu karavīru Brāļu kapi;
- rekonstruējamais autoceļa A5 posms un rekonstruējamie/jaunbūvējamie vietējās nozīmes ceļi tieši neskār nevienu Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju;
- saskaņā ar ziņojumam pievienoto eksperta slēdzienu no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa paredzētā darbība ir pieļaujama saskaņā ar plānoto ieceri;
- saskaņā ar ziņojumam pievienoto ornitologa novērtējumu rekonstrukcijas rezultātā nav paredzama salīdzinoši ar esošo (fona) stāvokli palielināta nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugu populācijām, atsevišķas ietekmes saistāmas ar pievedceļu izbūvi, taču būtiska satiksmes plūsma uz tiem netiek prognozēta;
- saskaņā ar ziņojumam pievienoto eksperta atzinumu par iespējamo ietekmi uz sīkspārņu faunu teritorija kopumā vērtējama kā sīkspārņiem maz nozīmīga, tomēr divas vietas raksturotas kā sīkspārņiem būtiskas, piedāvājot pasākumus ietekmju mazināšanai;
- paplašinot autoceļu, palielināsies arī tā barjeras efekts, no otras puses - daļēji uzlabosies ceļa pārskatāmība;
- lai samazinātu sadursmes ar aļņiem un citiem lielajiem zīdītājiem, paplašinot ceļa uzbērumu, ziņojumā rekomendēts ierīkot dzīvnieku pārejas zem A8 un A9 pārvadu uzbērumiem un līdz 3 km garā posmā Salaspils virzienā uzstādīt nožogojumu; savukārt posmā starp Daugavas – Misas kanālu un Stiebrāju grāvi autoceļa 14. līdz 18.km rekomendēts uzstādīt brīdinājuma zīmes un ieviest ātruma ierobežojumus;
- nakts trokšņa robežlielumi 2030.gadā varētu tikt pārsniegti līdz pat 800 m attālumā no ceļa ass, ja netiek veikti troksni ierobežojošie pasākumi, tāpēc ir paredzēti pasākumi, lai mazinātu trokšņa diskomfortu apdzīvotās vietās;

- pamatojoties uz 2030.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai netiks pārsniegtas;
- realizējot projektu, uzlabotos satiksmes drošība - uzlabotos ceļa pārskatāmība, uzlabotos apdzīšanas iespējas, tiktu izbūvētas vietējās braukšanas joslas un izveidotas speciālas ceļa šķērsojuma vietas gājējiem;
- 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.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija.**

- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2008.gada 2.aprīļa iesniegums Nr.2.1/1179 par autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukciju - 7 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 15.aprīļa lēmums Nr.161 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai - 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2009.gada 13.augusta iesniegums Nr.2.1/2509 programmas izstrādei ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai un tam pievienotie materiāli - 9 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2009.gada 18.augustā Mārupes novada domē protokols - 8 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2009.gada 20.augustā Ķekavas novada Kultūras namā protokols - 7 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2009.gada 21.augustā Olaines pagasta Kultūras namā protokols - 1 lapa.
- S.Salas 2009.gada 8.septembra iesniegums saistībā ar plānoto darbību – 2 lapas.
- Mārupes novada domes 2009.gada 20.augusta vēstule Nr.3-10/1273, kurā izteikti iebildumi un ierosinājumi saistībā ar plānoto darbību – 3 lapas.
- A.Vētriņa 2009.gada 20.augusta iesniegums saistībā ar plānoto darbību – 1 lapa.
- A.Lībera 2009.gada 20.augusta vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- V.Lajuka 2009.gada 22.augusta vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- SIA "Mārupes Lauksaimnieks" 2009.gada 20.augusta vēstule Nr.3-15-02 saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- SIA "MAIVA" 2009.gada 24.augusta vēstule Nr.46/09/23 saistībā ar plānoto darbību - 7 lapas.
- Olaines novada pašvaldības 2009.gada 25.augusta vēstule Nr.7.4./692 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Ķekavas novada pašvaldības 2009.gada 21.augusta vēstule Nr.1-7/09/2264 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Ķekavas novada pašvaldības 2009.gada 25.augusta vēstule Nr.1-7/09/2282 saistībā ar plānoto darbību – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 25.augusta vēstule Nr.3-01/1269 VAS "Latvijas Valsts Ceļi" saistībā ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem – 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2009.gada 8.septembra atbildes vēstule Nr.2.1/2754 ar tai pievienotajiem materiāliem – 3 lapas.

- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 25.septembra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai – 6 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai - 1 sējums ar pielikumiem, 125 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums – 1 sējums, 11 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 2.februārī Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolas zālē protokols - 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 3.februārī Jaunolaines Kultūras namā protokols - 7 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2010.gada 4.februārī Ķekavas Kultūras namā protokols - 6 lapas.
- Mārupes novada domes 2010.gada 11.februāra vēstule Nr.3-10/251 saistībā ar SIA "EIROKONSULTANTS" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 5 lapas.
- Mārupes novada domes 2010.gada 15.februāra vēstule Nr.3-10/260 saistībā ar SIA "EIROKONSULTANTS" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 15.februāra vēstule Nr.1-7/10/266 saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 19.februāra atsauksme Nr.5-5/583 par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Olaines novada pašvaldības 2010.gada 11.februāra vēstule Nr.8.14./862 saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 22.februāra vēstule Nr. 3-01/226 VAS "Latvijas Valsts Ceļi" saistībā ar darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi Mārupes novadā 2010.gada 2.februārī - 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 17.marta atbildes vēstule Nr.2.1/772 un tai pievienotie dokumenti – 4 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma atkārtotās sabiedriskās apspriedes 2010.gada 27.aprīlī Mārupes novada Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolā protokols - 5 lapas.
- Eksperta atzinums par darba ziņojumu - 4 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 11.maija Atzinums par autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu - 13 lapas.
- Autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums – 1 sējums, 124 lapas.
- Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 13.augusta vēstule Nr.1-7/10/1522 saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 2 lapas.
- Mārupes novada domes 2010.gada 19.augusta vēstule Nr.3-10/1157 saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 25.augusta vēstule Nr.3-01/1000 VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un SIA "EIROKONSULTANTS" saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 2 lapas.
- VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 7.septembra atbildes vēstule Nr.2.1/2763 un tai pievienotie dokumenti – 10 lapas.

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

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

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2009.gada 18.augustā Mārupes novada domē, Daugavas ielā 29, Mārupē; 2009.gada 20.augustā Ķekavas novada Kultūras namā, Gaismas ielā 17, Ķekavā; 2009.gada 21.augustā Olaines pagasta Kultūras namā, Meža ielā 2, Jaunolainē.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Mārupes novada domē uz sabiedrisko apspriedi 2009.gada 18.augustā bija ieradušies 35 interesenti. Sanākumi atklāja Mārupes novada domes priekšsēdētājs. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis informēja klātesošos par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar iespējamajiem autoceļa rekonstrukcijas variantiem. Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja iebilda, ka projekts neatbilst Mārupes teritorijas plānojumam, un norādīja, ka projekta piedāvājumā divlīmeņu krustojums iezīmēts neatbilstoši plānojumam; jautāja, kā iedzīvotāji varēs šķērsot ceļu, vai šoseju varēs šķērsot maģistrālās inženierkomunikācijas; izteica viedokli, ka nepieciešama vēl viena gājēju pāreja starp plānotajiem ceļumezgliem un pie skolas – skaņas barjeras, ka pašvaldība atbalstītu vietējo ceļu izveidi, kā arī uzskatīja, ka projektētājiem jārespektē ceļumezglu risinājumi, par kuriem jau ir panākta vienošanās ar VAS "Latvijas Valsts Ceļi". Kāds sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka divlīmeņu šķērsojums nepieciešams pie Mazieķu ciema; cits interesējās, kas ir ātrsatiksmes ceļš, un norādīja, ka pie kapiem nepieciešams divlīmeņu pārvads. Tika jautāts, kāpēc netiek paredzēti vietējie ceļi; kā varēs nokļūt dārziņos; kādām vajadzībām nepieciešams atsavināt zemi; kā varēs nokļūt uz ceļa, ja nobrauktuves tiks likvidētas; kas notiks ar gāzesvadu un esošo ūdenstorni; uz kuru pusi plānota ceļa paplašināšana pirms kapiem; kā notiks zemes atsavināšana; kas notiks ar ceļu P132; vai paredzēti veloceliņi. Kāds sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka plānā iezīmētie esošie ceļi reāli dabā nav izbraucami; cits sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka šim ceļam nebūs nekāda labuma; vēl cits informēja, ka ceļš jau šobrīd ejot 25 m no mājas. Kāds sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka visur blakus ceļam jābūt vietējās satiksmes joslai, kas piedāvātajā variantā nav iezīmēta. Mārupes novada domes priekšsēdētājs uzskatīja, ka pie dārziņiem vajadzētu pazemes gājēju pāreju, un norādīja, ka kapi tiek skarti. Kāds Babītes novada iedzīvotājs interesējās par Babītes ceļumezglu, norādot, ka apbūves gabals atrodas 20 m no ceļa. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis iespēju robežās sniedza atbildes uz jautājumiem.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Ķekavas novada Kultūras namā uz sabiedrisko apspriedi 2009.gada 20.augustā bija

ieradies 21 interese. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis informēja klātesošos par plānoto darbību un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar iespējamajiem autoceļa rekonstrukcijas variantiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par jaunā ceļa parametriem; kā varēs nokļūt Ķekavas kapos; kā nokļūs Laimes pļavās; kā gājēji varēs šķērsot šoseju; kā notiks zemes atsavināšana; vai pietiks ar vienu pārvadu Ķekavas dzīvojamās un darījumu zonas piekļūšanai; kā iedzīvotāji tiks uz ceļa; kad plānota ceļa būvniecība; kāds būs braukšanas ātrums; vai ir pētīta satiksmes intensitāte; vai paredzētas trokšņa barjeras; kā ar lielgabarieta lauksaimniecības tehniku varēs šķērsot ceļu; kādi aprobežojumi sagaidāmi zemes izmantošanā; kā mainīsies kadastrālā vērtība; vai ir

paredzēta trokšņa buferzona; kā dzīvnieki šķērsos ceļu; vai ceļš tiks iežogots; kad plānots pieņemt lēmumu par ceļa rekonstrukciju; tika jautāts par plānoto dzelzceļa būvniecību; kad notiks dzelzceļa koridora izpēte. Kāda sanāksmes dalībiece puda viedokli, ka jānodrošina tieša uzbraukšana Ķekavas apvedceļam no Laimes pļavām, kāds cits uzskatīja, ka no rūpniecības teritorijas jānodrošina uzbraukšana uz rekonstruējamā ceļa, lai viss transports nebrauktu cauri Ķekavai. Kāda Babītes novada iedzīvotāja interesējās, kā tiks risināti trokšņa jautājumi Babītē. Kāds sanāksmes dalībnieks puda viedokli, ka ceļa būvniecība varētu sākties pēc 35 gadiem, bet aprobežojumi uzlikti jau tagad. AS "Ceļuprojekts" un SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz jautājumiem.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Olaines pagasta Kultūras namā uz sabiedrisko apspriedi 2009.gada 21.augustā bija ieradušies ieinteresēto institūciju pārstāvji un viens iedzīvotājs, kurš informēja, ka viņa īpašums atrodas pie divlīmeņu šķērsojuma, un vēlējās, lai ceļa paplašināšana notiek Rīgas virzienā. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis solīja izskatīt un tehnisko iespēju robežās ņemt vērā priekšlikumu.

Likumdošanā noteiktajā termiņā, kad sabiedrība varēja iesniegt rakstveida priekšlikumus par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi, Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. S.Salas 2009.gada 8.septembra iesniegumu, kurā ierosināts gar īpašumu "Lūri" Ķekavas pagastā izbūvēt prettrokšņa sienu; pārcelt iebraucamo ceļu zemesgabalā Nr.8070008059 tā, lai saglabātu lauksaimniecības zemes viengabalainību; nodrošināt iebraucamo ceļu zemesgabalam Nr.80700090007; pārskatīt zemes robežu plānu zemesgabalam Nr.80700090007, lai tā ietu pa ceļa "Ziemeļu iela" grāvi, nevis ceļa vidu.
2. Mārupes novada domes 2009.gada 20.augusta vēstuli, kurā norādīti konkrēti iebildumi pret sākotnējai sabiedriskai apspriešanai nodotajiem autoceļa A5 rekonstrukcijas risinājumiem, kas ir pretrunā ar 2009.gada 20.maijā apstiprinātajiem Mārupes pagasta teritorijas plānojuma grozījumiem un to sastāvā izstrādāto transporta shēmu, un sniegti ierosinājumi un priekšlikumi piedāvāto risinājumu pilnveidošanai, proti, jānodrošina gājēju pārvietošanās pie Mazcenu kapiem un dārziņiem; pie Jaunmārupes viadukta jāparedz inženiertīklu koridorus zem ceļa klātnes virzienā uz zvēru fermu un "Lagatām"; abpus A5 jānodrošina vienvirziena lēngaitas joslas atbilstoši A5 apstiprinātajam šķērprofilam; jānodrošina sabiedriskā transporta plūsma pa A5 ar visām pieturvietām; jānodrošina lauksaimniecības tehnikas pārvietošanās un A5 šķērsošana; jākorrigē brauktuve, maksimāli saglabājot esošo Jaunmārupes ciema apbūvi; Jaunmārupes

ciema robežās jānodrošina skaņu un izplūdes gāzes ierobežojošas barjeras un A5 apgaismojums; jāinformē iedzīvotāji par būvniecības termiņiem, iespējamajiem kompensācijas variantiem un laiku; izstrādāt uz topogrāfisko uzmērījumu pamatnes sīkākā detalizācijas pakāpē A5 posmu no ceļa C-8 līdz C-7, parādot, kuru zemju platības jāatsavina ceļu būvniecībai, un jāiezīmē robežas, kurās tiks noteikti papildus apgrūtinājumi (sarkanās līnijas vai aizsargjoslas); ja tiks rekonstruēti esošie ceļi vai būvēti jauni, jānorāda secība, kā tiks veikti un kas finansēs šos darbus; pēc ierosinājumu izvērtēšanas, veikt atkārtotu A5 rekonstrukcijas meta sabiedrisko apspriešanu.

3. A.Vētriņa 2009.gada 20.augusta iesniegumu, kurā norādīts, ka autoceļa 29.km tiek likvidēts piebraucamais ceļš zemesgabalam ar kadastra Nr.8076-011-0616, piedāvājot piebraukšanu 1,2 km pa grunts ceļiem. A.Vētriņš lūdz nodrošināt piebraucamo ceļu 400x7,5 m ar cieto segumu no divlīmeņa mezglā Nr.6.
4. A.Lībera 2009.gada 20.augusta vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi A5 rekonstrukcijai. A.Lībers ierosina A5 posmā no 29,0. līdz 31,3.km blakus ātrgaitas ceļam izbūvēt lēngaitas ceļu no viadukta līdz Skultes ceļam, lai nebūtu jāveido ceļi pa meža stigām un īpašumiem, kā arī A5 un Ieķu mazciemā iebraucamā ceļa krustojumu veidot divos līmeņos, kā to paredz novada teritorijas plānojums.
5. V.Lajuka 2009.gada 22.augusta vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka mezglā ar A8, dzelzceļu un V13, paplašinot A5 virzienā no Rīgas, ievērojami paaugstināsies trokšņa līmenis un gaisa piesārņojums nekustamajos īpašumos "Vaski" (kad. Nr.80800040009) un "Silenieki" (kad.Nr.80800040017), kas ir vienīgās mājas ceļumezglā tuvumā, tāpēc V.Lajuks lūdz A5 paplašināt Rīgas virzienā (prom no īpašumiem).
6. SIA "Mārupes Lauksaimnieks" 2009.gada 20.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka abpus rekonstruējamajam A5 posmam atrodas plašas lauksaimniecībā izmantojamās zemes, bet zem ceļa izbūvētais tunelis nav piemērots mūsdienu jaudīgās tehnikas pārvietošanai. Piedāvātajā A5 rekonstrukcijas variantā teknikai no Jaunmārupes, lai nokļūtu ceļa pretējā pusē, būs jāmēro papildus vairāk kā 10 km, kas būtiski ietekmēs produkcijas pašizmaksu, sadārdzinās cenu un mazinās konkurētspēju. Tā kā piedāvātajos risinājumos nav paralēlo lēngaitas ceļu, tad jādomā, ka lielgabarīta lauksaimniecības teknikai paredzēts izmantot rekonstruējamo A5, pa malējo joslu braucot ar ātrumu līdz 40 km/h. SIA "Mārupes Lauksaimnieks" norāda, ka paralēli ātrgaitas ceļam jāveido lēngaitas ceļi virziena Salaspils – Babīte abās pusēs no Plakanciema pagrieziena līdz Jaunmārupei; jāizveido smagajai lielgabarīta lauksaimniecības teknikai piemērota pārbrauktuve 1,9 vai 2,9 km no Jaunmārupes viadukta virzienā uz Salaspili; jāparedz smagajai lauksaimniecības teknikai piemērota pārbrauktuve pie Mazcenu kapiem Jaunmārupē, kas nodrošinātu arī piekļūšanu Mazcenu kapiem un to tuvumā esošajām apdzīvotajām vietām, neskarot Jaunmārupes ciematu.
7. SIA "MAIVA" 2009.gada 24.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka SIA "MAIVA" Ķekavas novadā pieder nekustamais īpašums "Lejas Birznieki" (kadastra Nr.80700080034), kuram atļautā izmantošana ir "jaukta ražošanas un darījumu apbūves teritorija". Publicētajos grafiskajos materiālos redzams, ka tiek likvidētas nobrauktuves un uzbrauktuves uz pašvaldības ceļu Ziemeļu iela līdz A5 (Dižkačas) – A/CA5 līdz A/CV6 (Vilciņi) – turpmāk Pašvaldības ceļš. SIA "MAIVA" norāda, ka piedāvātie risinājumi novirzīs transporta plūsmu caur Ķekavas centru, tāpēc tiek ierosināts 12,8.km pārvadā paredzēt nobraukšanu un

uzbraukšanu uz Pašvaldības ceļa, kā arī no Ķekavas apvedceļa līdz Pašvaldības ceļam veidot A5 paralēlos ceļus.

8. Olaines novada pašvaldības 2009.gada 25.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka, rekonstruējot A5, jānodrošina gājējiem iespēja šķērsot A5 Sila kapu tuvumā, ieplānojot gājēju tiltiņu starp 23. un 24.km.
9. Ķekavas novada pašvaldības 2009.gada 21.augusta vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi A5 rekonstrukcijai: posmā no 12,3. līdz 13,8.km abās autoceļa A5 pusēs paredzēt trokšņa un dūmgāzu slāpēšanas sienas; posmos no 11,6. līdz 12,3 km un no 13,8.km līdz Ķekavas – Olaines pagastu robežai uzstādīt aizsargžogus, lai meža dzīvnieki nenokļūtu uz automaģistrāles.
10. Ķekavas novada pašvaldības 2009.gada 25.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka spēkā esošajā teritorijas plānojumā uz ziemeļiem no rekonstruējamā A5 posma ir paredzētas jaunas jauktas ražošanas un darījumu teritorijas, kā arī pie Ziemeļu ielas jau atrodas Ķekavas putnu fabrikas fermas un ražošanas teritorija, savukārt dienvidu pusē ir noteikts Jaunsila ciems. Šobrīd piedāvātais risinājums paredz visas satiksmes plūsmas virzīšanu pa Ziemeļu ielu uz Ķekavas centru, kas ir pretrunā ar Ķekavas apvedceļa ideju, novirzīt autotransporta plūsmu no Ķekavas centra. Ķekavas novada pašvaldība lūdz izvērtēt Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā plānoto un esošo apbūvi, un smagā transporta plūsmu nevirzīt pa Ziemeļu ielu, kā arī paredzēt gājēju celiņus no Jaunsila ciema uz Ķekavas ciemu, rast iespēju saglabāt esošos pieslēgumus A5 Ķekavas novada teritorijā un nodrošināt tuneļus, lai meža dzīvnieki brīvi pārvietotos meža teritorijās, nešķērsojot brauktuvi.

Apkopojot Vides pārraudzības valsts birojā saņemtās vēstules un autoceļa A5 ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas protokolus, Vides pārraudzības valsts birojs 2009.gada 25.augustā lūdza VAS "Latvijas Valsts Ceļi" izvērtēt vēstulēs iekļautos konkrētos priekšlikumus autoceļa A5 Rīgas apvedceļš Salaspils– Babīte posma no 11,6.kilometra (A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)) līdz 34,6.kilometram (A9 Rīga (Skulte) – Liepāja) rekonstrukcijai un informēt Vides pārraudzības valsts biroju par VAS "Latvijas Valsts Ceļi" lēmumu turpmākai darbībai – rīkot atkārtotu ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmi Mārupē, precizējot autoceļa rekonstrukcijā paredzētos risinājumus, vai sabiedrības izteiktos priekšlikumus izvērtēt ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā. 2009.gada 11.septembrī tika saņemta VAS "Latvijas Valsts Ceļi" atbildes vēstule, kurai pievienota VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2009.gada 28.augusta vēstule Mārupes novada domei un 2009.gada 3.septembra VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un AS "Ceļuprojekts" darba sanāksmes, kurā tika precizēti turpmāk ietekmes uz vidi novērtējuma procesā apskatāmie rekonstrukcijas risinājumu varianti, protokols. Šīs darba sanāksmes protokolā norādīts, ka:

1. Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā tiks sniegtas atbildes un paskaidrojumi uz iesniegtajiem priekšlikumiem, ieteikumiem un viedokļiem;
2. tiks apskatīti detalizēti ceļa risinājumi Mārupes novada teritorijā un tie tiks apspriesti darba ziņojuma sabiedriskajā apspriedē;
3. A5 paliks kā vispārīgas lietošanas autoceļš, nevis ātrgaitas autoceļš;
4. tiks pārbaudīti autoceļa P132 satiksmes intensitātes dati krustojumā ar A5;
5. tiks atrisināts Ķekavas apdzīvotās vietas pieslēgums A5;
6. Jaunmārupē perspektīvā paredzēts izveidot gājēju tiltiņu (pāri A5 uz dārziņiem). Pārvadam uz Mazcenu kapiem netiks paredzēts pieslēgums A5, bet satiksmes mezglu veidos pie pagrieziena uz Iekiem.

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 2009.gada 25.septembrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai. Arī visi saņemtie iesniegumi, vēstules un ierosinājumi tika nosūtīti VAS "Latvijas Valsts Ceļi".

Autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA "EIROKONSULTANTS" un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 27.janvārī to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.

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

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

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolā uz sabiedrisko apspriedi 2010.gada 2.februārī bija ieradušies Mārupes novada domes priekšsēdētājs, Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja un aptuveni 20 interesentu. Mārupes novada domes priekšsēdētājs informēja klātesošos, ka paralēli A5 rekonstrukcijas projekta izstrādei notiek arī jaunās dzelzceļa līnijas iespējamās atrašanās vietas izpēte. Pašvaldība 2009.gada pavasarī ir apstiprinājusi grozījumus teritorijas plānojumā un ir norādījusi izpētes zonu. Mārupes novada domes priekšsēdētājs norādīja, ka plānotā dzelzceļa izbūve jāskata kontekstā ar A5 rekonstrukcijas projektu, kas Mārupei ir būtisks jautājums, un informēja, ka uz šodienas sanākumi tika uzaicināts Satiksmes ministrijas pārstāvis, kurš nav ieradies. Līdz ar to Mārupes novada domes priekšsēdētājs uzskatīja, ka sanāksme nevar notikt, un lūdza klātesošos neuzsākt debates, jo tad sanāksme tiks uzskatīta par notikušu. Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja informēja, ka A5 rekonstrukcijas projektā domes ierosinājumi daudz maz ir ņemti vērā, savukārt 2009.gada decembrī domi apmeklēja firma, kurai ir pasūtīts izpētīt dzelzceļa trases izbūves iespējas, kas savienotu Daugavas abus krastus un caur Mārupi virzītos uz Krievusalu. Dzelzceļa trases izbūves iespējas projekts tika virzīts bez sabiedrības viedokļa noskaidrošanas. Tā kā abu projektu pasūtītājs ir Satiksmes ministrija, tad Mārupes novada dome Satiksmes ministrijai nosūtījusi vēstuli, kurā paudusi viedokli, ka dzelzceļa trase jāizvieto blakus autoceļa trasei, jo šai teritorijā jau tagad ir daudz apgrūtinājumu. Mārupes novada domes Būvvaldes vadītāja izteica viedokli, ka apstākļi tagad ir būtiski mainījušies, un autoceļa A5 rekonstrukcijas izpēte vairs nav aktuāla. Būvvaldes vadītāja norādīja, ka autoceļa A5 rekonstrukcija jāskata kontekstā ar plānoto dzelzceļu un tas jādara publiski. Mārupes novada domes



priekšsēdētājs pateicās tiem, kas bija atnākuši uz sanākumi, un aicināja iedzīvotājus uz atkārtotu publisko apspriedi.

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

Ķekavas Kultūras namā darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 18 interesenti. AS "Ceļuprojekts" pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar projektu un plānotajiem risinājumiem. Kāda sanāksmes dalībniece informēja, ka viņas māja atrodas pie paša ceļa un šajā vietā gar ceļu ir paredzēta 5 m augsta siena. Viņa uzskata, ka pievedceļu nodrošinājums viņas mājai jārisina, izvērtējot reālo situāciju dabā, un uzskatīja, ka nevar būvēt ceļu vietā, kur ir dārzs un koki. Sanāksmes dalībniece norādīja, ka arī otrā pusē ceļam viņai pieder lauksaimniecības zeme, kurai jānodrošina piekļūšana. Sanāksmes dalībniece norādīja, ka esot iesniegusi savas prasības rakstiskā formā, taču darba ziņojuma tabulā tās neesot iekļautas. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis sniedza informāciju par projekta izpētes rezultātiem. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās, vai ceļa 12.km paredzētais risinājums būs jebkurā rekonstrukcijas variantā un vai ir pieņemts autoceļa Saulkalne – Ārce izbūves variants. Ķekavas novada domes Telpiskās plānošanas daļas vadītājs informēja klātesošos, ka Ķekavas novada dome ir nosūtījusi savu lēmumu VAS "Latvijas Valsts Ceļi" saistībā ar autoceļa Saulkalne – Ārce izbūvi. Sanāksmē izvērsās diskusija saistībā ar autoceļu Saulkalne – Ārce. Ķekavas novada domes pārstāvis interesējās, kas nodrošinās vietējo ceļu izbūvi un kāds būs šo ceļu segums, kāda ietekme tiek prognozēta uz Daugavas – Misas kanālu. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka Daugavas – Misas kanāls ir valsts nozīmes meliorācijas būve un jānodrošina piekļuve tam ar tehniku, kā arī izteica viedokli, ka A5 rekonstrukcijas projekts jārisina kompleksi ar plānoto dzelzceļu, jo plānotais dzelzceļš no vienas puses liegs pieeju kanālam, bet no otras puses esošo piebrauktuvi slēdz autoceļa rekonstrukcijas rezultātā. Sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka tikai abus šos

projektus kompleksi vērtējot var apzināt ar tiem saistītās problēmas, kā arī interesējās, kāpēc noraidīts priekšlikums iežogot autoceļu, vai ietekmes uz vidi novērtējumā var iekļaut informāciju par sadursmju skaitu, traumatismu utt., kāpēc netiek ņemta vērā iedzīvotāju sniegtā informācija par sadursmēm ar dzīvniekiem. Kāds cits dalībnieks jautāja, kāpēc ceļu un dzelzceļu nevar būvēt vienā transporta koridorā, un interesējās, vai arī četrjoslu ceļš nebūs ātrsatiksmes ceļš, uz kuru pusi paplašinās ceļu, izbūvējot četras joslas, kā no Ķekavas varēs nokļūt uz Daugmali; kad ir plānota būvniecība. Ķekavas novada domes pārstāvis interesējās, kas maksās par nepieciešamajām izmaiņām Zemesgrāmatās.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Mārupes novada domes 2010.gada 11.februāra vēstuli Nr.3-10/251, kurā norādīts, ka domes rīcībā esošajā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā nav izvērtējuma Mārupes novada domes ierosinājumiem.
2. Mārupes novada domes 2010.gada 15.februāra vēstuli Nr.3-10/260, kurā norādīts, ka darba ziņojuma pilnajā versijā ir izvērtēti Mārupes novada domes un iedzīvotāju iebildumi un ierosinājumi.
3. Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 15.februāra vēstuli Nr.1-7/10/266, kurā norādīts, ka, likvidējot esošos pieslēgumus, darba ziņojumā pilnā apjomā nav atrisinātas piekļūšanas iespējas nekustamajiem īpašumiem abpus autoceļam A5, tai skaitā Daugavas – Misas kanālam, Jaunsila ciemam, Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā noteiktajām apbūves teritorijām; grafiskajā materiālā nav iezīmēta ne plānotā A5 ceļa zemes nodalījuma josla, ne tā pievedceļiem nepieciešamā; ziņojumā nav informācijas par projekta ietvaros Ķekavas novadā plānoto iekšējo ceļu izbūvi; ziņojumā nav informācijas par lielo un sīko zīdītāju (lapsas u.c.) migrāciju rekonstruējamajā A5 posmā; izvērtējot prettirokšņa pasākumus, nav ņemta vērā Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā noteiktā dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas Jaunsila ciemā; nepietiekams ir gājēju pāreju vietu skaits Ķekavas teritorijā; autoceļa A5 rekonstrukcija nav izvērtēta kontekstā ar plānoto dzelzceļa trasi; 3.tabulā daļa minēto nekustamo īpašumu neatbilst patiesajām pieslēguma vietām.
4. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 19.februāra atsaukumi Nr.5-5/583, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu saistībā ar izstrādāto darba ziņojumu.
5. Olaines novada pašvaldības 2010.gada 11.februāra vēstuli Nr.8.14./862, kurā norādīts, ka, sagatavojot noslēguma ziņojumu, jāpievērš uzmanība jautājumiem, kurus uzdeva Olaines novada iedzīvotāji 2010.gada 3.februārī notikušajā paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā un kas atspoguļoti sanāksmes protokolā.

Apkopojot valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, Vides pārraudzības valsts birojs secināja, ka atbilstoši likumdošanas prasībām Mārupes novada sabiedrība un uzņēmēji tika informēti par SIA "EIROKONSULTANTS" izstrādāto darba ziņojumu un tā sabiedrisko apspriešanu, taču 2010.gada 2.februāra sanāksmē Mārupes novadā klātesošajiem netika sniegta informācija par paredzēto darbību un netika nodrošināta klātesošajiem Mārupes pašvaldības iedzīvotājiem iespēja uzdot jautājumus un izteikt viedokli saistībā ar paredzēto darbību kā to nosaka spēkā esošie normatīvie akti. Lai

sekmīgi pabeigtu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, Vides pārraudzības valsts birojs lūdza VAS "Latvijas Valsts Ceļi" izvērtēt Mārupes novada domes viedokli un nodrošināt atkārtotu darba ziņojuma sabiedrisko apspriedi Mārupes novadā, informējot sabiedrību likumdošanā noteiktajā kārtībā (2010.gada 22.februāra vēstule Nr.3-01/226).

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

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

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē klātienē Jaunmārupes Mūzikas un mākslas skolas zālē, Mazcenu alejā 39, Jaunmārupē, piedalījās 24 interesenti. Sanāksmi atklāja Mārupes novada domes priekšsēdētājs, informējot klātesošos, ka šī ir atkārtotā autoceļa A5 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriede. SIA "EIROKONSULTANTS" pārstāvis sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, iepazīstināja klātesošos ar AS "Ceļuprojekts" un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvjiem, sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un iespējamajām ietekmēm. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" pārstāvis informēja klātesošos, kāpēc par nenotikušu tiek uzskatīta iepriekšējā sanāksme un kāpēc vienlaicīgi netiek apspiesti autoceļa rekonstrukcijas un dzelzceļa būvniecības projekti, paskaidrojot, ka šiem projektiem ir dažādi izstrādes un realizācijas termiņi. AS "Ceļuprojekts" sniedza informāciju par rekonstruējamā autoceļa posma piedāvātajām alternatīvām un ceļa parametriem, norādot, ka papildus ir paredzēta pārbrauktuve uz "Mārtiņiem", kas atbilst Mārupes transporta shēmai, un paliek divlīmeņu mezgls, kā arī paskaidroja, kāpēc nevar izveidot pārvadu pie kapiem un autobusu pieturas, informēja, ka ir paredzēta gājēju pāreja uz dārziņiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par atpērkamo zemju cenu; par paplašināmā ceļa posma robežām; par 1.šķiras autoceļu parametriem; vai tiks paplašināts viadukts Jaunmārupē un kāda būs uzbaukšana no Olaines puses; cik liela platība nepieciešama aplim uz Olaini un kā varēs nokļūt līdz gājēju pārejai, ja priekšā ir tenisa korti; vai tiks nojaukta sporta halle, vai tiks skarti kapi. Kāds sanāksmes dalībnieks interesējās par iespējamo trokšņa izplatību un kur tiks izvietotas prettrokšņa sienas, ņemot vērā, ka ceļš tiks paplašināts. Mārupes novada domes priekšsēdētājs interesējās, vai trokšņa novērtējumā ir ņemtas vērā Eiropas Savienības prasības.

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

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertu, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma

atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2010.gada 11.maijā izsniedza atzinumu par autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes un vēstules. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Nemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, eksperta, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2010.gada 28.jūlijā iesniegts izvērtēšanai autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Ķekavas novada domē, Gaismas ielā 19, Ķekavā; Olaines novada domē, Zemgales ielā 33, Olainē; Mārupes novada domē, Daugavas ielā 29, Mārupē; Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnēs [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 13.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka, sagatavojot noslēguma ziņojumu, nav ņemti vērā Ķekavas novada pašvaldības priekšlikumi piecedceļu izbūvei, ceļu izbūvei nepieciešamās zemes atsavināšanu u.c., kuru risinājumiem tika saņemts mutisks apliecinājums darba ziņojuma sabiedriskajā apspriedē 2010.gada 4.februārī. Vēstulē norādīts, ka:
  - netiek risinātas piekļūšanas iespējas nekustamajiem īpašumiem A5 abās pusēs, tai skaitā Daugavas – Misas kanālam. Ķekavas novada pašvaldība norāda, ka piekļuve uzskatāma par atrisinātu tikai tad, ja projekts ietver iekšējo ceļu izbūvi caur piegulošajām teritorijām (Jaunsilā un pretējā A5 pusē) vai A5 paralēlās vietējās joslas izbūvi līdz likvidējamo nobrauktuvju ceļiem, vai arī šo abu alternatīvu apvienojumu. Pretējā gadījumā nav atrisināta piekļuve Ķekavas novada Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā noteiktajām apbūves teritorijām.
  - Grafiskajā daļā Ķekavas teritorijā attēlota plānotā A5 ceļa zemes nodalījuma josla, taču nav tās atšifrējuma kartes leģendā.
  - Ķekavas novada pašvaldība uzskata, ka atsavināmās zemes projekta grafiskajā daļā jāuzrāda jau tagad. Tā kā tas nav izdarīts, pietrūkst informācijas par Ķekavas teritorijas iekšējiem ceļiem, ko VAS "Latvijas Valsts Ceļi" plāno atsavināt, piemēram, grafiskajā daļā attēlots viens servitūta ceļš, kuru Ķekavas novadā paredzēts rekonstruēt, lai aizvietotu četrus likvidējamus pieslēgumus, taču noslēguma ziņojumā nav informācijas par šī ceļa atsavināšanu, lai tādējādi to padarītu pieejamu plašam lietotāju lokam, tai skaitā likvidējamo pieslēgumu pašreizējiem lietotājiem. Līdz ar to Ķekavas novada pašvaldība uzskata, ka projekta risinājums, aizvietot likvidējamus pieslēgumus ar divlīmeņu ceļumezgli, ir apšaubāms, jo uz šo ceļumezgli ved ceļš, kuram šobrīd ir servitūta statuss.
  - Ķekavas novada pašvaldība uzskata, ka papildus paredzētajam divlīmeņu ceļumezgli 12,8.km gājējiem nepieciešams vēl viens gājēju pārvads – Olaines novada virzienā.
  - Nav veidots kopējs risinājums ar plānoto dzelzceļa trasi.

2. Mārupes novada domes 2010.gada 19.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka noslēguma ziņojumā ir ievēroti Mārupes novada Domes iebildumi un ierosinājumi.

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 lūdza VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un SIA "EIROKONSULTANTS" novērst noslēguma ziņojuma nepilnības un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" un SIA "EIROKONSULTANTS" sagatavoja un VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2010.gada 13.septembrī iesniedza Vides pārraudzības valsts birojā pieprasīto papildus informāciju. Saistībā ar Ķekavas novada pašvaldības 2010.gada 13.augusta vēstuli 2010.gada 13.septembrī iesniegtajos skaidrojumos norādīts, ka piekļuves nekustamajiem īpašumiem A5 abās pusēs nodrošinās Ķekavas teritorijas plānojumā paredzētie risinājumi; ceļu rekonstrukcijai vai jaunbūvei zeme tiks atsavināta sarkano līniju robežās; Ķekavas novada pašvaldības papildus pieprasītais gājēju pārvads atrodas aptuveni 900 m no plānotā pārvada A5 12,8.km, kur blakus brauktuvei paredzēta arī gājēju/veloceliņa pāreja, līdz ar to vēl viena pāreja nav tehniski - ekonomiski attaisnojama un pamatota, jo nav pamata uzskatīt, ka minētajā posmā ir/būs tik intensīva gājēju plūsma, lai varētu nodrošināt pāreju atbilstoši LVS 190-10. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" nav iebildumu, ja pašvaldība par saviem līdzekļiem vēlas ierīkot divlīmeņu gājēju pārejas jebkurā vietā, ievērojot horizontālos un vertikālos gabarītus; attiecībā uz plānoto dzelzceļa trasi "Rail Baltica" vēstulē norādīts, ka šim projektam ir cits izstrādes un realizācijas termiņš, līdz ar to tas jāizskata atsevišķā projektā.

Turpmākā projektēšanā paredzētās darbības ierosinātājam - VAS "Latvijas Valsts Ceļi" – sadarbībā ar pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem jāprecizē konkrēto piekļuves iespēju risinājumi nekustamajiem īpašumiem nepieciešamajā detalizācijas pakāpē.

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

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Ķekavas novada domē, Olaines novada domē, Mārupes novada domē un Babītes novada 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 autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijai:

- Darbības ierosinātājam, kad ir akceptēts autoceļa rekonstrukcijas galīgais variants, sadarbībā ar iesaistīto novadu pašvaldībām jānodrošina autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, 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 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, iespēju robežās līdzsvarojot visu skarto pušu intereses un nodrošinot autoceļam un ar to saistīto infrastruktūras objektu nepieciešamos parametrus.
- Turpmākā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš autoceļa A5 rekonstruējamā posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu, pieslēgumu un šķērsojumu risinājumu optimizācijai, izvērtējot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Rekonstruējot autoceļu A5, jānodrošina īpašumu sasniedzamība.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju (gāzesvads, elektrolīnijas, sakaru kabeļi u.c.) īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi vai darbības veikšanu komunikāciju aizsargjoslās.
- Valsts SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" jāsaskaņo meliorācijas sistēmu pārveides nepieciešamība saistībā ar plānotajiem A5 paplašināšanas un vietējo ceļu rekonstrukcijas/izbūves darbiem un likumdošanā noteiktajā kārtībā jāizstrādā un jārealizē meliorācijas sistēmu pārveides projekts.
- Autoceļa A5 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.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, ja autoceļa jauno iecirkņu ierīkošanas rezultātā kādā no grodu akām notiks ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas. Pirms darbu uzsākšanas sadarbībā ar īpašniekiem jāapseko visi potenciāli skartie dzeramā ūdens avoti, jānomēra un dokumentāli jāfiksē aku dziļums un ūdens līmenis.
- Jārealizē ziņojumā paredzētos tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas un satiksmes drošības nodrošināšanai, perspektīvā teritorijas plānojumos paredzot piekļuves iespējas šiem koridoriem.
- Iespējamās ietekmes uz sikspārņu faunu mazināšanai, A9 ceļumezgli un A5 posma 24.km (pie dīķiem) iespēju robežās izgaismojumu veikt atbilstoši ziņojumā iekļautajām rekomendācijām, kā arī nepieciešams nodrošināt ceļa šķērsošanu sikspārņiem būtiskajā vietā A5 posma 24.km (pie dīķiem).
- Rekonstruējot esošos un izbūvējot jaunus ūdensteču šķērsojumus (arī vietējo ceļu šķērsojumu vietās) konstruktīvajos risinājumos maksimāli jā saglabā ūdensteču dabīgās gultnes, iespēju robežās izvairoties no caurteku būvniecības, bet aizvietojot 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. Tehniskā

projekta stadijā papildus vērtējama caurteku parametru (tai skaitā seklūdens vai neapplūstošās daļas) piemērotība dzīvnieku migrācijas koridoru nodrošināšanai.

- Virszemes noteces savākšanai no autoceļa A5 klātnes jānodrošina ziņojumā paredzēto sāngrāvju ierīkošanu.
- 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.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāsaņem Valsts vides dienestā, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.
- Rekonstruējamā autoceļa A5 posmā, kas virzās gar Mazcenu kapiem, autoceļa paplašināšanu veikt tā, lai neskartu Mazcenu kapu teritoriju.
- Jebkuras darbības veikšanai Brāļu kapu tuvumā jāsaņem Latvijas Brāļu kapu komitejas saskaņojums.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, lai novērstu gruntsūdens horizonta un virszemes ūdeņu iespējamo piesārņojumu ar naftas produktiem darbu izpildes laikā, visas būvdarbu brigādes jānodrošina ar specializētu aprīkojumu iespējamo piesārņojumu lokalizēšanai un samazināšanai un jānodrošina darbinieku apmācība rīkoties dažādās nestandarta situācijās.
- Atkritumu apsaimniekošana veicama atbilstoši to apjomam, īpašībām un normatīvajos aktos noteiktajam regulējumam.
- 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.
- Jānodrošina atbilstoša būvniecības darbu veikšanas plāna izstrāde, lai to laikā iespējami maz traucētu esošo satiksmes plūsmu un nepieļautu piesārņojuma izplatību vidē. Tehnikas stāvlaukumus un materiālu krautnes iespēju robežās izvietot teritorijās, kurās nav Aizsargjoslu likumā noteikto aprobežojumu, kā arī iespējami maz traucētu satiksmei un piegulošo īpašumu izmantošanai.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi ar rekonstruējamo autoceļa A5 posmu 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 rekonstrukcijas/būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

### **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 nolemj rekomendēt autoceļa A5

(Rīgas apvedceļš Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) līdz 34,6 (A9) rekonstrukcijas projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu prasības.

Direktors

A. Lukšēvics

2010.gada 28.septembrī.