

Rīga

**Atzinums Nr. 6**  
**par valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine –**  
**Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma**  
**ziņojumu**

Derīgs līdz 2014.gada 13.maijam

**Paredzētās darbības ierosinātājs:**

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

**Noslīguma ziņojuma izstrādātājs:**

SIA „Eirokonsultants”, reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010.

**Noslīguma ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā :**

- 2010.gada 27.maijā iesniegts valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojums (turpmāk – Noslīgums Ziņojums);
- 2010.gada 18.augustā iesniegta precizētā informācija Noslīguma Ziņojumam;
- 2010.gada 16.novembrī iesniegts papildinājums Noslīguma Ziņojumam (papildinformācija saistībā ar iespējamajām gruntsūdeņu līmeņa izmaiņām un to radītajām netiešajām ietekmēm - sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās izmaiņas un biotopu izmaiņas);

Atzinums izdots saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

**1. Paredzētās darbības nosaukums:**

Valsts galvenā autoceļa A10 (turpmāk arī - autoceļš A10) Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcija (turpmāk arī – Paredzētā Darbība).

**2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:**

Jūrmalas pilsētas un Babītes novada Salas pagasta teritorijas, valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posms no 20,2 (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeri) ar pieguļošajām teritorijām.

**3. Esošās situācijas un autoceļa attīstības raksturojums.**

- 3.1. Autoceļš A10 Rīga-Ventspils ir iekļauts Eiropas ceļu tīklā ar numuru E22. Patlaban rekonstrukcijai plānotajā ceļa posmā - no 20,2 km līdz 45,1 km ir divas braukšanas joslas, ceļa klātnes platums ir 15 m, bet braucamās daļas platums 9

m. Ziņojumā norādītais atļautais braukšanas ātrums autoceļa posmā Jūrmala - Spuņciems (no rekonstruējama posma sākuma līdz 30,55 km) ir 90 km/h, Spuņciemā (30,55 - 32,3 km) - 50 km/h, no 32,3 līdz 37,75 km - 90 km/h, no 37,75 līdz 40,9 km - 80 km/h, no 40,9 līdz 52,85 km - 60 km/h. Autoceļa posmā izvietotas 10 autobusu pieturas. Ziņojumā norādīts, ka satiksmes intensitāte uz autoceļa A10 turpina pieaugt, kas līdz ar nepieciešamību uzlabot esošā autoceļa stāvokli un kustības drošību tiek minēti kā galvenie argumenti projekta realizācijai.

- 3.2. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, lai iegūtu datus par autovadītāju galvenajiem maršrutiem un varētu izvērtēt alternatīvās trases novietnes un normālprofila variantus, AS „Ceļuprojekts” 2009. gada oktobrī veica satiksmes intensitātes skaitīšanu. Atbilstoši AS „Ceļuprojekts” 2009. gada oktobrī veiktās skaitīšanas datiem no 20,00 km līdz 41,25 km no ir fiksētas 10784 automašīnas 24 stundās, posmā no 41,25 km līdz 44,65 km – 7947 automašīnas 24 stundās un posmā no 44,65 km līdz 62,88 km – 7146 automašīnas 24 stundās. Pamatojoties uz 2009. gada satiksmes intensitātes skaitīšanu un VAS „Latvijas Valsts ceļi” vēsturiskajiem skaitīšanas datiem, ir konstatēts ikgadējais satiksmes pieaugums vai samazinājums 13 gadu ilgā periodā. No 1996. gada līdz 2009. gadā posmā no 20,00 km līdz 41,25 km ir konstatēts satiksmes pieaugums 5,74 % gadā, posmā no 41,25 km līdz 44,65 km - 6,47% gadā un posmā no 44,65 km līdz 62,88 km ir 5,43% gadā. Satiksmes intensitātes samazinājums par 2 % ir konstatēts 2009.gadā un 2010.gadā, bet pēc 2011.gada prognozēts satiksmes intensitātes pieaugums. Satiksmes intensitātes pieaugums no 2009. līdz 2015. gadam prognozēts 1,15 reizes, bet no 2015. līdz 2030. gadam – 1,56 reizes, bet prognozētais koeficients 2030. gadam ir 1,79.
- 3.3. Rekonstruējamais autoceļa A10 posms ir saistīts ar plānotajiem infrastruktūras objektiem - perspektīvo automaģistrāli - Rīgas Ziemeļu transporta koridora trasi (Rīgas Ziemeļu transporta koridoru) un tiltu pār Lielupi Jaundubultos. Ziņojumā sniegta informācija, ka abi iepriekš minētie objekti ir ļoti agrīnā projekta izstrādes stadijā. Līdz ar to abiem pievienojamajiem infrastruktūras projektiem ir tikai atvēlēta teritorija un izveidoti tādi pieslēguma ceļumezgli, kuru konfigurācija pieļauj to papildināšanu ar jauna atzara pieslēgšanu vajadzīgajā virzienā bez visa ceļumezgla pārveides. Šos pieslēguma risinājumus plānots izstrādāt atbilstošā projekta stadijā. Šī IVN veikšanas laikā ir pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums automaģistrāles būvniecībai posmā no autoceļa A5 līdz Daugavgrīvas ielai (Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms) un saņemts Rīgas domes un Babītes novada domes atbalsts 2.varianta, kura sākums ir autoceļa A10 ceļumezglā pie Priedaines, Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā, detalizētai izstrādei, savukārt tilta pār Lielupi izbūves projekts birojā vēl nav vērtēts.
- 3.4. Ja tiek izbūvēts tilts pār Lielupi Jaundubultos, satiksme uz autoceļa A10 pēc tilta izbūves no pieslēguma vietas virzienā uz Rīgu 2030. gadā tiek prognozēta - 31 304 automašīnas diennaktī, bet virzienā uz Ventspili – 19 303 automašīnas diennaktī, bet Jaundubultu tilta noslogojums 2030. gadā varētu sasniegt ap 17 649 automašīnas diennaktī.

- 3.5. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā apstākli, ka autoceļš A10 tiek rekonstruēts un paliek esošajā vietā, nav pamata uzskatīt, ka, izbūvējot Ziemeļu transporta koridoru, būs paredzams būtisks satiksmes intensitātes pieaugums un tā rezultātā būtu jāpieņem jauni projekta risinājumi. Norādīts, ka Ziemeļu transporta koridors daļēji atslogos autoceļu A5 (Rīgas apvedceļu) un satiksmes intensitāte būtiski izmainīsies uz autoceļa A10 no Rīgas līdz Jūrmalai.

#### **4. Īss paredzētās darbības raksturojums:**

Ietekmes uz vidi novērtējums valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 20,6 km (Priedaine) līdz 39 km (Sloka) rekonstrukcijai tika uzsākts 2007.gada 23.janvārī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2007.gada 17.janvāra iesniegumu Nr. 2.1/221, pieņēma lēmumu Nr.38 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.

VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2008.gada 2.decembrī iesniegumā Nr.2.2./4396 pieprasīja izsniegt programmu, norādot, ka tiek mainīts sākotnējā iesniegumā iekļautais rekonstruējamā autoceļa posma garums. Pamatojoties uz VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2008.gada 2.decembra iesniegumu Nr.2.2./4396 un Administratīvā likuma 87.panta 1.daļu, 88.panta 1.daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolēma atcelt 2007.gada 23.janvāra lēmumu Nr.38 un, 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, 2008.gada 5.decembrī pieņēma lēmumu Nr.667 par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai - valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 20,2 km (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeri) rekonstrukcijai.

#### **4.1. Plānotā valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas alternatīvas:**

Ierosinātais piedāvā divas valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas alternatīvas:

- 4.1.1. Pirmā alternatīva paredz veikt valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils no 20,2 km (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeri) rekonstrukciju.

4.1.1.1. Autoceļa A10 posmu plānots rekonstruēt kā četrjoslu BI kategorijas ceļu (normālprofils NP 26,5) un atļauto braukšanas ātrumu – 100 km/h. Ziņojumā norādīts, ka jaunprojektējamais autoceļš iekļautos esošajā ceļa nodalījuma joslā, kas jau ir rezervēta ceļa rekonstrukcijas vajadzībām ar kopējo platumu 50 m atbilstoši pirmās kategorijas autoceļa nodalījuma joslai.

4.1.1.2. Plānots likvidēt visus esošos viena līmeņa pieslēgumus autoceļam un izveidot vietējo ceļu un ielu tīklu un divlīmeņu ceļumezglus, rekonstruējamā autoceļa posmā izveidojot vismaz 14 ceļumezglus (3 vienlīmeņa un 11 divlīmeņa ceļumezglus). Savukārt vietējai satiksmei paredzēts izbūvēt jaunus, rekonstruēt vai izmantot esošos ceļus.

Sabiedriskais transports, galvenokārt, virzīsies pa autoceļu A10 nenogriežoties no tā. Gājēju un velosipēdistu ceļus plānots atvirzīt no autoceļa A10, virzot tos pa vietējās satiksmes joslām.

4.1.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika piedāvāti arī divu projektējamo divlīmeņu ceļumezglu alternatīvi risinājumi iespējamo ietekmju uz vidi samazināšanai:

4.1.2.1. 7. projektējamā divlīmeņu mezgla (29,9 km) alternatīvs risinājums, jo sākotnēji piedāvātajā ceļumezgla risinājumā tika skarta meža baloža ligzdošanas vietā.

4.1.2.2. 14. projektējamā divlīmeņu mezgla (44,7 km) alternatīvs risinājums, lai izvairītos no īpaši aizsargājamo biotopu iznīcināšanas, kā arī, lai izvairītos no dabisko meža biotopu un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroto meža nogabalu ietekmēšanas.

4.1.3. Pamatojoties uz sabiedrības ierosinājumiem un Vides pārraudzības valsts biroja Atzinumu par valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventpils posma Priedaine - Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma atzinuma 5. punktu, AS „Ceļuprojekts” ir veicis arī papildus pētījumu, kurš iekļauts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā. Šajā pētījumā apskatīti divi teorētiski iespējamie trases novietojuma varianti, lai novirzītu iespējamo kravas transportu no autoceļa A10:

⇒ 1. variants, kad kravas transports no autoceļa A10 tiek novirzīts uz autoceļu A5, A9 un izveidota jauna saite starp A9 un A10 cauri Gāteciemam. Šajā gadījumā savienojums starp A10 un A9 (caur Gāteciemu) šķērsotu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju - dabas liegumu „Babītes ezers”, kas ir arī Natura 2000 teritorija, to ietekmējot.

⇒ 2. variants ir A9 un A10 autoceļu savienošana ar 1. šķiras autoceļu P101 Kalnciems - Kūdra. Esošais autoceļš P101 atrodas Ķemeru nacionālā parka teritorijā un šķērso dabas lieguma zonu un ainavas aizsardzības zonu.

Līdz ar to gan pirmā, gan otrā teorētiskā varianta realizācija ir iespējama, ja tas būtu vienīgais risinājums sabiedrības veselības, drošības vai vides aizsardzības nodrošināšanai. Savukārt otrā varianta realizācijas gadījumā tiktu iznīcinātas daudz lielākas dabas vērtības, tajā skaitā īpaši aizsargājamie biotopi, nekā jau ziņojumā izvērtētajā esošās A10 trases rekonstrukcijas gadījumā.

4.1.4. Otrā alternatīva ir „nulles alternatīva”, saglabājot valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventpils posmu no 20,2 km (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeri) esošā veidolā un neveicot nekādus autoceļa rekonstrukcijas darbus (4.1.3. punktā minētais papildus izvērtējums par trases pārvirzi pēc papildus izpēti ir noraidīts).

Ziņojumā norādīts, ka valsts galvenā autoceļa A10 trases maiņa, veidojot autoceļa A10 maršrutu citā vietā, ņemot vērā gan trases izvietojumu, gan īpaši aizsargājamās dabas teritorijas tā apkārtnē, nav lietderīga un iespējama, kā arī nav iekļauta attīstības plānos un līdz ar to ziņojuma autori nav detalizēti izskatījuši citus alternatīvu risinājumus attiecībā uz pamattrases rekonstrukciju.

#### **4.2. Paredzētās darbības atrašanās vietas raksturojums:**

- 4.2.1. Trase atrodas Jūrmalas pilsētas un Babītes novada Salas pagasta teritorijās.
- 4.2.2. Kopumā trases rekonstruējamais posms virzās gar teritoriju, kas industriāli nav augsti attīstīta, un lielākajā tās daļā trase šķērso dabas pamatnes teritoriju. Trase sākas Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā Priedainē, virzās caur dabas pamatnes teritorijām uz Spuņciemumu, tālāk pa Jūrmalas pilsētas un Kūdras ciemata pašu dienviddaļu, kā arī no 38,6 km līdz rekonstruējamā posma beigām autoceļš A10 šķērso Ķemeru nacionālo parku (turpmāk arī – ĶNP), kas ir Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija.
- 4.2.3. Rekonstruējamais autoceļš Ķemeru nacionālajā parkā šķērso ainavu aizsardzības zonu no 39,7 km līdz 45,1 km, izņemot Kūdru, kas atrodas neitrālajā zonā, un aptuveni 1 km garā posmā no 38,6 km līdz 39,7 km tai piekļaujas.
- 4.2.4. Gandrīz visi šķērsojuma mezgli izvietoti mežaudžu teritorijā, līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējumā pievērsta detalizēta uzmanība esošo dabas vērtību apzināšanai un ietekmju izvērtēšanai uz tām, tajā skaitā trasei pieguļošajā teritorijā, divlīmeņu šķērsojumu teritorijās un no jauna uzbūvējamu objektu vietās.
- 4.2.5. Rekonstruējamais autoceļa posms virzās aptuveni 360 m attālumā no dabas lieguma „Lielupes grīvas pļavas” un apmēram 700 m attālumā no dabas lieguma „Babītes ezers”, kas ir arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas, faktiski tās neietekmējot.
- 4.2.6. Esošajam autoceļam aptuveni 200 metru garumā piekļaujas dabas liegums „Darmšates priežu audze”. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, nav plānota koku izciršana šajā dabas liegumā, trasi paredzēts paplašināt ceļa dienvidu pusē.
- 4.2.7. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktajā teritorijas apsekošanas laikā, atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai projektētajos divlīmeņu ceļumezglos - 20,0 km, 20,4 km, 22,3 km, 22,7 km, 24,1 km, 26,7 km, 30,8 km, 32,7 km, 35,5 km, 37,3 km, 41,0 km, 42,1 km, 44,7 km - netika konstatētas īpaši aizsargājamās putnu sugas, bet uz ziemeļiem no autoceļa A10, projektētā divlīmeņu 7. ceļumezglā pie 29,9 km, Rīgas mežu 5. kvartāla 5. un 7. nogabalā, konstatētas divas īpaši aizsargājamās putnu sugas – meža balodis *Columba oenas* un melnā dzilna *Dryocopus martius* (netieši, pēc raksturīgajiem dobumiem). Savukārt 13. un 14. ceļumezgla rajonā (42,1 km un 44,7 km) atrodas dabiskie meža biotopi un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroti meža nogabali, līdz ar to 7. un 14. ceļumezgliem izstrādāti alternatīvi risinājumi, kas iespējami mazāk traucētu identificētajām dabas vērtībām.
- 4.2.8. ĶNP teritorijā nelielā platībā tieši tiek skarti šādi īpaši aizsargājamie biotopi - zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs (aptuvena skartā platība 0,52 ha), purvainie meži (aptuvena skartā platība 0,15 ha), melnalkšņu staignāji (aptuvena skartā platība 2,3 ha) ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem (staignāju meži).
- 4.2.9. Atbilstoši SIA „Eirokonsultants” gan ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, gan 2010.gada 18.augusta un 16.novembra vēstulēs Nr.08/10-27 un Nr.11/10-

34 sniegta informācija, ka projektētajā posmā netiek šķērsoti lielo zīdītāju migrāciju ceļi.

- 4.2.10. Atbilstoši ziņojumam pievienotajam eksperta atzinumam par autoceļa A10 Rīga - Ventspils rekonstrukcijas posmā Priedaine-Ķemeri ietekmi uz herpetofaunu (abiniekiem un rāpuļiem), autoceļa A10 Rīga-Ventspils paredzētajā rekonstrukcijas posmā Priedaine - Ķemeri posmā nav konstatētas reģionālas nozīmes nārsta vietas abiniekiem. Nozīmīgākās nārsta vietas atrodas pie I Pasaules kara brāļu kapiem un dolomīta lauztuvēs pie Lielupes tilta, taču sugu un / vai īpatņu skaits tajās nav vērtējams kā nozīmīgs. Teritorijā gar autoceļa A10 malu posmā no Ķemeriem līdz tiltam pār Lielupi ir mitra un piemērota vienīgi glodenēm un pļavas ķirzakām. No rāpuļu aizsardzības viedokļa nozīmīgās teritorijas pie Kūdras stacijas autoceļa rekonstrukcijas gaitā netiks skartas, kā arī ceļa rekonstrukcija neskars nozīmīgas sila ķirzaku dzīvotnes Ķemeru nacionālajā parkā.
- 4.2.11. Atbilstoši hiropterologa (sikspārņu eksperta) atzinumā sniegtajai informācijai rekonstruējamā trases posma apkārtējās teritorijās vairākās vietās konstatētas sekojošas sikspārņu sugas - Rūsganais vakarsikspārnis *Nyctalus noctula*, Ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii*, Divkrāsainais sikspārnis *Vespertilio murinus*, Natūza sikspārnis *Pipistrellus nathusii*, Dīķa naktssikspārnis *Myotis dasycneme*, kā arī triju citu, precīzi nenoteiktu sugu sikspārņi.
- 4.2.12. Trases rekonstruējamais posms nešķērso piesārņotas teritorijas un tās tuvumā nav nozīmīgu rūpniecības objektu.
- 4.2.13. Rekonstruējamajā posmā autoceļš šķērso vairākas ūdensteces - Varkaļu kanālu (22,5 km), Spuņupi (33,7 km), kas konkrētajā posmā ir aizbērti, un Lielupi (37,2 km).
- 4.2.14. Trases posms šķērso Lielupes ieleju, cieši pieguļ Babītes polderim un virzās gar teritorijām, kas pārplūst, ir pārpurvotas vai arī tām ir apgrūtināti noteces apstākļi, it sevišķi ĶNP un Lielupes ielejas teritorijās, kas jāņem vērā, veicot rekonstrukcijas darbus.
- 4.2.15. Valsts galvenā autoceļa A10 posms Priedaine - Ķemeri ir izvietots Rīgavas līdzenumā. Dabas apvidū izdalās divi atšķirīgi ģeomorfoloģiskie elementi – kāpas un gandrīz pilnīgi plakans līdzenums. Reljefs mainās no ļoti vāji viļņota (praktiski plakana) un lēzeni viļņota līdz viļņotam. Praktiski visā trases garumā dabiskais reljefs ir izmainīts – norakts, izlīdzināts un uzbērts. Trases virsma posmā no Priedaines līdz Lielupei ir gandrīz līdzena, mūsdienu reljefa absolūtās atzīmes atrodas robežās no 3 - 4 metrus virs jūras līmeņa, bet posmā no Lielupes līdz Ķemeriem trases virsma pakāpeniski paaugstinās un Ķemeru apkārtnē reljefa absolūtās atzīmes sasniedz 7 - 8 metrus virs jūras līmeņa. Ģeoloģiskā griezuma augšējo daļu veido no apakšas uz augšu vidējā devona Arukilas, Burtnieku, augšējā devona Gaujas, Amatas, Pļaviņu, Salaspils, Daugavas, Katlešu, un Ogres svītu nogulumieži, kā arī kvartāra sistēmas nogulumi: augšējā pleistocēna Latvijas svītas glacigēnie nogulumi jeb morēna un limnoglaciālie veidojumi. Kvartāra sistēmas nogulumu kopējais biezums ļoti plaši mainās, tomēr, galvenokārt, rekonstruējamais autoceļš virzās pa teritoriju, kurā kvartāra segas biezums kopumā nepārsniedz

20 metrus, uz rietumiem no Lielupes tas ir mazāks par 10 m, bet atsevišķās vietās Ķemeru apkārtnē tā biezums samazinās līdz 0,5 - 1 metram. Relatīvi plašā trases teritorijā, it īpaši Ķemeru apkārtnē, ir izplatīti Salaspils svītas nogulumieži. Teritorijā, kas ietver trases rekonstruējamā posma rietumu galu, Salaspils svītas nogulumieži atsedzas zemkvartāra virsmā. Līdz ar to plaši ir izplatīts dolomīts, mergēlis, ģipsis un pat māls. Svītas maksimālais biezums ir 22 metri, bet vidēji tas mainās no 14 līdz 20 metriem. Rekonstruējamā trase aptuveni no autoceļa A10 39 km līdz trases beigām skar ģeoloģiskā riska nogabalu, kur ir iespējami karsta procesi - karbonātus un sulfātus saturošu minerālu un nogulumiežu ķīmiska izskalošanās. Atbilstoši ziņojumā norādītajam gruntsūdens līmeņa iegulas dziļums lielākajā teritorijas daļā nepārsniedz 1,0 - 1,5 metrus, bet kāpu izplatības iecirkņos no 3 līdz pat 8 metru dziļumam vai arī dziļāk.

- 4.2.16. ĶNP ir viena no retajām vietām Latvijā, kurā veidojas sulfīdus saturošie ūdeņi. Atbilstoši SIA „Eirokonsultants” iesniegtajā papildinformācijā (2010.gada 16.novembra vēstule Nr.11/10-34) trases posmā aptuveni no 42,5 km līdz aptuveni 44 km tiek šķērsota sulfīdus saturošo Salaspils horizonta ūdeņu atslodzes vieta, kas ir viens no būtiskajiem apstākļiem, kas jāņem vērā autoceļa rekonstrukcijas darbos. Līdz ar to līdztekus ceļa stabilitātes un nestspējas nodrošināšanas jautājumiem ģeoloģisko īpatnību dēļ papildus ļoti nozīmīgs aspekts autoceļa posmā, kas atrodas ĶNP teritorijā, ir saistīts ar sulfīdus saturošo ūdeņu veidošanos un šo ūdens plūsmu saglabāšanas nepieciešamību. Šajā teritorijā esošā pazemes ūdeņu sistēma ir jūtīga pret izmaiņām, kas saistītas ar aerobo / anaerobo apstākļu maiņu, līdz ar to autoceļa būvniecības un meliorācijas darbiem ĶNP teritorijā nepieciešams izvirzīt un nodrošināt papildus prasības, kas detalizētās turpmāk.
- 4.2.17. Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai plānotās teritorijas šķērsos vairākas kultūras pieminekļu - valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa Baznīckalns – kulta vieta (valsts aizsardzības Nr. 2081), valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa Babītes pilskalns (Poļu kalns, valsts aizsardzības Nr. 2083), valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa Romu - Kalniņu apmetne (valsts aizsardzības Nr. 2131), valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa Sīpolciema apmetne (Sīpolu kalns, valsts aizsardzības Nr.: 2132) aizsargjoslas.
- 4.2.18. Tiešā rekonstruējamā autoceļa tuvumā (aptuveni 39,5 km) atrodas I pasaules kara piemiņas vieta – Brāļu kapi, kurai ir piešķirts vēstures pieminekļa statuss.
- 4.2.19. Autoceļš A10 rekonstruējamā posmā šķērsos gan 20 kV elektropārvades līnijas piketā (turpmāk tekstā – Pk) 351+40-354+40, Pk 414+30-448+30, Pk 348+80, Pk 352+70, Pk 375+10, Pk 385+30, Pk 411+70, gan vairākas 0,4 kV elektropārvades līnijas, gan 110 kV gaisvadu elektroapgādes līnijas Pk 348+87, Pk 381+42 un Pk 423+64.
- 4.2.20. Sakaru kabeļu komunikācijas šķērsos autoceļu A10 rekonstruējamā posmā Pk 321+10, Pk 323+90, Pk 365+40, Pk 371+70 un Pk 386+15, kā arī tās atrodas uz dienvidiem no autoceļa A10, no Pk 317+00 līdz Pk 339+60 un no Pk

380+70 līdz Pk 386+15 un uz ziemeļiem no autoceļa, no Pk 334+90 līdz 363+10 un no Pk 386+15 līdz 452+48.

4.2.21. Autoceļš A10 rekonstruējamā posmā šķērso augsta spiediena gāzesvadu Pk 372+25 un vidēja spiediena gāzes vadu Pk 381+30 un Pk 372+20.

4.2.22. Kopumā no paredzētā autoceļa sākumposma līdz tā beigu posmam ir identificētas galvenās dabas vērtības un iespējamie problēmjaudājumi vides aizsardzības aspektā autoceļam pieguļošajās teritorijās, kur nozīmīgākais aspekts ir saistāms ar ĶNP dabas vērtību un autoceļa drošības paaugstināšanas interešu līdzsvarošanu.

#### **4.3. Plānotā autoceļa posma rekonstrukcija, tā tehniskie parametri un paredzētās darbības raksturojums:**

4.3.1. Sākotnējā Ierosinātāja iecere, kurai tika piemērots ietekmes uz vidi novērtējums, bija valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 20,6 km (Priedaine) līdz 39,0 km (Sloka) rekonstrukcija.

4.3.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras gaitā Ierosinātājs ir koriģējis sākotnējo ieceri, pagarinot rekonstruējamā autoceļa posma garumu līdz Ķemeriem. Tādejādi – paredzētā darbība ir valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 20,2 km (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeru) rekonstrukcija.

4.3.3. Valsts galvenais autoceļš A10 Rīga – Ventspils posmā no 20,2 km (Priedaine) līdz 45,1 km (Ķemeru) atbilstoši ANO EEK Iekšzemes transporta komitejas „Par Eiropas valsts līgumu par starptautiskajām automaģistrālēm” (AGR) (15.11.1975.) un šī dokumenta pielikumos (TRANS/SC.1/2002/3) noteiktajam tiek projektēts kā „Ātrgaitas ceļš” ar atbilstošiem šim tipam noteiktajiem parametriem:

- ⇒ aprēķina ātrums – 100 km/h;
- ⇒ mazākais plāna līknes rādiuss – 425 m;
- ⇒ minimālais joslas platums – 3,5 m;
- ⇒ minimālais apstāšanās redzamības attālums – 150 m;
- ⇒ sadalošās joslas minimālais platums – 3 m;
- ⇒ mazākais nomaļu platums – 3,25 m;
- ⇒ vismaz 3 m plata no šķēršļiem brīva zona brauktuves malā;
- ⇒ šķērskritums 2-3 % robežās;
- ⇒ brīvais augstums zem mākslīgām būvēm – vismaz 4,5 m;
- ⇒ speciālie gājēju un riteņbraucēju celiņi nav atļauti ātrgaitas ceļu robežās.

4.3.4. Autoceļa A10 posmu plānots rekonstruēt kā četrjoslu BI kategorijas ceļu (normālprofils NP 26,5). Ziņojumā norādīts, ka jaunprojektējamais autoceļš iekļautos esošajā ceļa nodalījuma joslā, kas jau ir rezervēta ceļa rekonstrukcijas vajadzībām ar kopējo platumu 50 m atbilstoši pirmās kategorijas autoceļa nodalījuma joslai. Ziņojumā sniegta informācija, ka autoceļa A10 būvniecība var tikt uzsākta 2015. gadā un pabeigta 2017. gadā. Projekta periods, līdz kura beigām plānots pilnībā apmierināt satiksmes vajadzības ar veikto rekonstrukciju, ir 2030. gads.



4.3.5. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, projekta ietvaros paredzēts:

- ⇒ likvidēt visus esošos viena līmeņa pieslēgumus autoceļam un izveidot vietējo ceļu un ielu tīklu un divlīmeņu ceļumezglus;
- ⇒ rekonstruējamā autoceļa posmā izveidot vismaz 14 ceļumezglus (3 vienlīmeņa un 11 divlīmeņa ceļumezglus) - ceļumezglu Nr.1 - 20,0 km, ceļumezglu Nr.2 - 20,4 km, ceļumezglu Nr.3 - 22,3 km, ceļumezglu Nr.4 - 22,7 km, ceļumezglu Nr.5 - 24,1 km, ceļumezglu Nr.6 - 26,7 km, ceļumezglu Nr.7 - 29,9 km, ceļumezglu Nr.8 - 30,8 km, ceļumezglu Nr.9 - 32,7 km, ceļumezglu Nr.10 - 35,5 km, ceļumezglu Nr.11 - 37,3 km, ceļumezglu Nr.12 - 41,0 km, ceļumezglu Nr.13 - 42,1 km, ceļumezglu Nr.14 - 44,7 km;
- ⇒ nav plānota neviena apgriešanās vieta vienā līmenī; apgriešanās iespēja vai nokļūšana vienā vai otrā autoceļa A10 pusē plānota ar labajiem pagriezieniem- nobraucot no autoceļa, un tad, izmantojot vietējās kustības ceļus un satiksmes pārvadus, nokļūstot autoceļa pretējā pusē;
- ⇒ vietējai satiksmei paredzēts izbūvēt jaunus, rekonstruēt vai izmantot esošos ceļus;
- ⇒ sabiedriskais transports, galvenokārt, virzīsies pa autoceļu A10, nenogriežoties no tā. Plānots, kur tas ir iespējams, autobusu pieturas izvietot starp rampām, atvirzot tās no pamatceļa ar salīnām. Autobusa pietura pie Ķemeru pagrieziena tiks pārvietota no autoceļa A10 uz Ķemeru dzelzceļa staciju. Ziņojumā norādīts, ka jauno un esošo autobusa pieturu novietojumi principiāli ir saskaņoti ar Salas pagasta padomi un Jūrmalas pilsētas domi, kā arī ar Rīgas rajona padomes un plānošanas reģionu atbildīgām personu.
- ⇒ gājēju un velosipēdistu ceļus plānots atvirzīt no autoceļa A10, virzot tos pa vietējās satiksmes joslām.

4.3.6. Ziņojumā norādīts, ka autoceļa būvniecībā paredzēts izmantot trīs asfalta kārtas, granīta vai dolomīta šķembas, salturīgu (drenējošo) slāni, kā arī esošo zemes klātņi paredzēts pastiprināt ar granti. Atbilstoši ziņojumā norādītajam trases posmā no 38,5 līdz 40,5 km esošo ceļa klātņi rekonstruēt nav iespējams, jo esošā klātne ir uzbūvēta uz kūdras un līdz ar to plānota visas klātnes demontāža un šī posma atkūdrošana. Šajā posmā paredzēta vāji nesošo grunšu nomaiņa pret smilts grunti, kā arī zemes klātņi paredzēts stiprināt ar geomateriāliem.

**4.4. Plānoto autoceļu aizsargjoslas:**

4.4.1. Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 13. panta (2) daļā noteikto aizsargjoslas gar ielām un autoceļiem pilsētās un ciemos nosaka teritoriju plānojumos likumā noteiktajā kārtībā un atzīmē zemes gabalu plānos kā sarkano līniju (esoša vai projektēta ielas robeža) un būvlaidi (līnija, kas nosaka attālumu no sarkanās līnijas līdz apbūvei), bet lauku apvidos aizsargjoslu platums gar autoceļiem no ceļa ass uz katru pusi ir:

- ⇒ valsts galvenajiem autoceļiem — 100 metri,

- ⇒ valsts reģionālajiem autoceļiem — 60 metri,
- ⇒ valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem — 30 metri.

## 5. Izvērtētā dokumentācija.

- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2007.gada 17.janvāra iesniegums Nr.2.1/221 ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Sloka rekonstrukcijai - 6 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 23.janvāra lēmums Nr.38 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Sloka rekonstrukcijai - 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2008.gada 2.decembra iesniegums Nr.2.2/4396 ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai un pieprasījums ietekmes novērtējuma Programmas sagatavošanai – 1 lapa.
- SIA „Eirokonsultants” sagatavotie sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāli (2008.gada 3.decembra vēstule Nr.12/08-57) – 7 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 5.decembra lēmums Nr.667 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai - 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2008.gada 16.decembrī Ķemeru vidusskolā protokols - 5 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2008.gada 17.decembrī Salas pagasta padomē protokols - 9 lapas.
- J. Bieranda iebildumi par piedāvātā autoceļa rekonstrukcijas risinājumiem (2008.gada 18.decembra e-pasts) ar pievienoto 2008.gada 20.februāra Babītes pagasta „Egluciema” individuālo māju „Strēlnieki”, „Mežvijas”, „Pērkoni” iedzīvotāju iesniegumu – 4 lapas.
- J.Liepiņas 2008.gada 18.decembra e-pasts – 1 lapa.
- Māju „Strēlnieki”, „Mežvijas”, „Pērkoni” īpašnieku (2008.gada 19.decembra J. Bieranda e-pasts) priekšlikumi saistībā ar autoceļa rekonstrukcijas risinājumiem - 1 lapa.
- Nekustamā īpašuma „Vecvagari” īpašnieces R.Āres 2008.gada 15.decembra iesniegums – 2 lapas.
- Projekta „Detālpārplānojums nekustamajam īpašumam „Vecvagari”” arhitektes A. Pabrūkles 2008.gada 15.decembra iesniegums – 3 lapas.
- L.Urdziņas un A.Pļaviņa priekšlikumi autoceļa rekonstrukcijai – 4 lapas.
- I.Bārtules priekšlikumi programmai – 1 lapa.
- Īpašuma „Kalnu Kapteiņi” īpašnieces A. Gancones 2008.gada 19.decembra vēstule - 1 lapa.
- V. Elinga - Eliasa un G. Tučkova 2008.gada 19.decembra vēstule – 1 lapa.
- 2008.gada 22.decembra Salas pagasta iedzīvotāju protesta vēstule ar 246 parakstiem – 13 lapas.
- J.Bites vēstule (saņemta Vides pārraudzības valsts birojā 2008.gada 29.decembrī) – 5 lapas.

- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2008.gada 29.decembra vēstule Nr.8-02/916 – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 6.janvāra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeru rekonstrukcijai - 6 lapas.
- Latvijas Republikas Reģionālās attīstības un pašvaldības lietu ministrijas atbildes vēstule Salas pagasta iedzīvotājiem (2009.gada 16.janvāra vēstule Nr. 1-14/M-1384-kol/270) – 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeru rekonstrukcijai, 1 sējums ar pielikumiem, 153 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeru rekonstrukcijai kopsavilkums, 1 sējums, 12 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2009.gada 18.jūnija atsauksme Nr. 5-5/3014 par izvērtējamo darba ziņojumu – 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2009.gada 29.jūnijā Salas pagasta padomē protokols - 9 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2009.gada 30.jūnijā Jūrmalas pilsētas domē protokols - 6 lapas.
- Salas pagasta padomes 2009.gada 30.jūnija vēstule Nr. 01-4/98 – 2 lapas.
- Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2009.gada 3.jūlija vēstule Nr.K1-11/3 – 2 lapas.
- V. Matuļenko 2009.gada 3.jūlija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- Jūrmalas pilsētas domes 2009.gada 8.jūlija vēstule Nr.1.1-28/3510 – 1 lapa.
- Sudmalu” mājas iedzīvotāju 2009.gada 5.jūlija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- A.Vāveres 2009.gada 6.jūlija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Īpašuma „Mežupnieki” īpašnieku 2009.gada 6.jūlija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 17.jūlija Atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeru rekonstrukcijai - 11 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeru rekonstrukcijai, 1 sējums ar pielikumiem, 216 lapas.
- A.Ļaudanska 2010.gada 9.jūnija vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 3 lapas.
- I.Bārtules 2010.gada 14.jūnija iesniegums saistībā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa.
- I.Slivackas 2010.gada 14.jūnija vēstule saistībā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu (2010.gada 14.jūnija vēstule Nr.K-2-06/133) – 2 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu (2010.gada 28.jūnija vēstule Nr.5-9/2037) – 1 lapa.

- SIA „Eirokonsultants” vēstule ar atzinuma par valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas IVN darba ziņojuma prasību izpildi noslēguma ziņojumā un pārskatu iesniegšanu (2010.gada 28.jūnija vēstule Nr.5-9/2037) – 17 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 2.jūlija vēstule Nr.3-01/731, ar kuru VAS ”Latvijas Valsts ceļi” pieprasīta noslēguma ziņojumam papildus informācija un nosūtītas saņemtās atsauksmes - 3 lapas.
- SIA „Eirokonsultants” papildinājumi valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumam (2010.gada 18.augusta vēstule Nr.08/10-27) – 10 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2010.gada 30.septembra vēstule Nr.K-2-06/218 saistībā ar SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 18.augusta veiktajiem papildinājumiem – 4 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 7.oktobra vēstule Nr.3-01/1170, ar kuru VAS ”Latvijas Valsts ceļi” pieprasīta precizēta informācija noslēguma ziņojumam un nosūtītas saņemtās atsauksmes - 2 lapas.
- 2010.gada 21.oktobra sanāksmes protokols – 2 lapas.
- SIA „Eirokonsultants” papildinājumi valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumam (2010.gada 16.novembra vēstule Nr.11/10-34) – 4 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2010.gada 20.decembra vēstule Nr.D3.20/14 saistībā ar SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 16.novembra veiktajiem papildinājumiem – 1 lapa.

## **6. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):**

### **6.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:**

- 6.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukciju bija pieejami: Salas pagasta padomē, „Kļavas”, Salas pagastā; apmeklētāju apkalpošanas centrā, Raiņa iela 110, Kauguros, Jūrmalā, Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.
- 6.1.2. Paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātais publicēja 2008.gada 2.decembrī laikrakstā „Rīgas Aprīķa Avīzē”, 2008.gada 3.decembrī laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” un laikrakstā „Jūrmalas ziņas”. Pēc paziņojumu publicēšanas par paredzēto darbību likumdošanā noteiktajā termiņā Birojā saņemti:
  - J. Bieranda iebildumi par piedāvātā autoceļa rekonstrukcijas risinājumiem (2008.gada 18.decembra e-pasts) ar pievienotu Babītes pagasta „Eglūciema”

individuālo māju „Strēlnieki”, „Mežvijas”, „Pērkoni” iedzīvotāju (13 paraksti) iesniegumu, kurā lūgts rast risinājumu servitūta ceļa saglabāšanai, jo tās kalpo ikdienas satiksmei un sabiedriskajam transportam un pasta piegādei, kā arī sniegti priekšlikumi un risinājumi autoceļa rekonstrukcijai.

- J. Bieranda iebildumi par piedāvātā autoceļa rekonstrukcijas risinājumiem. Vēstulē norādīts, ka rekonstrukcija neskar tieši viņa privātmāju un īpašumus, taču skar izbraukšanu uz servitūta ceļa.
- Māju „Strēlnieki”, „Mežvijas”, „Pērkoni” īpašnieku priekšlikumi (2008.gada 19.decembra J. Bieranda e-pasts), kurā norādīts, ka tiek atbalstīta projekta daļa, kas saistīta ar palīgceļa NP 5,5 izbūvi, kā arī lūgts savienot izbraucamo ceļu NP 5,5 caur tuneli ar veloceļu trasi otrpus lielceļam, kā arī informēt māju īpašnieku par sabiedriskajām aktivitātēm saistībā ar ceļa rekonstrukciju.
- J.Liepiņas e-pasts, kurā iebilsts pret autoceļa rekonstrukciju, norādot par sabiedriskā transporta pieturvietu lielo attālumu vienai no otras un pausts satraukums par gājēju drošību uz ceļa.
- Nekustamā īpašuma „Vecvagari” īpašnieces R. Āres vēstule, kurā norādīts, ka projekta priekšlikums zemes gabalam „Vecvagari” (kad. Nr.8088-001-0021) rada jaunus apgrūtinājumus un būtiski ierobežo šīs teritorijas izmantošanas iespējas, un, ka risinājums negatīvi ietekmēs ceļumezglam tieši pieguļošās teritorijas vides kvalitāti un iespēju to izmantot kā dzīvojamās apbūves teritoriju, jo jaunais divlīmeņu mezgli Nr.11 šo teritoriju faktiski sadala divās daļās.
- Projekta „Detālplānojums nekustamajam īpašumam „Vecvagari”” arhitektes A. Pabrūkles vēstule, kurā norādīts, ka izstrādātais projekta risinājums neievēro zemes gabalam „Vecvagari” 2005.gadā izstrādāto un likuma kārtībā saskaņoto detālplānojumu, kā arī ir saņemti VAS „Latvijas Valsts ceļi” tehniskie noteikumi. Vēstulē norādīts, ka divlīmeņu mezgli Nr.11 ir jauns risinājums, kas pilnībā likvidē vairākus zemes gabalus un neparedz piebraukšanu pārējiem zemes gabaliem, kuru izmantošana apbūvei kļūst problemātiska.
- L.Urdziņas un A. Plaviņa iesniegums, kurā pausts atbalsts autoceļa rekonstrukcijai, vienlaikus norādot, ka valsts galvenā autoceļa savienošanai ar vietējiem ceļiem varētu izmantot jau esošos ceļus.
- I.Bārtules vēstule, kurā lūgts iekļaut programmā ietekmes uz vidi novērtējumam satiksmes intensitātes izvērtējumu, trokšņa līmeņa, virszemes noteces ūdeņu novadīšanas novērtējumu, ietekmes uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, kā arī ietekmi uz ainavu un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām izvērtējumu.
- A. Gancones vēstule, kurā lūgts izvērtēt, vai ceļa izbūvi var veikt vēsturiski pastāvošajās kāpās, kura rezultātā tiks mainīta apkārtēja vide un ainava, vai plānoto NP 9,5 ceļu nepadraudēs iespējamie Lielupes plūdi, vai ceļa izbūves rezultātā netiks skarti biotopi, iespējamo gaisa piesārņojumu, troksni un vibrācijas un sociāli ekonomisko pamatojumu šā ceļa (NP 9,5) posma izbūvei.
- V. Elinga - Eliasa un G. Tučkova vēstule, kurā kategoriski iebilsts pret paredzēto autoceļa rekonstrukciju, jo pieaugs gaisa piesārņojums, troksnis, vibrācijas, kā arī tiks ietekmēti blakus ceļam esošajos mežos dzīvojošie putni un dzīvnieki un varētu tikt izraisīta Lielupes stāvkrastu erozija.
- Salas pagasta iedzīvotāju protesta vēstule ar 246 parakstiem pret autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 20,2 kilometra (Priedaine) līdz 45,1 kilometram (Ķemeru) rekonstrukciju un esošā autoceļa pārveidi par divbrauktu vju četru joslu

ātrsatiksmes autoceļu. Vēstulē kategoriski iebilsts pret plānoto autoceļa pārveidi par divbrauktu vju četru joslu ātrsatiksmes autoceļu, kurai plānots pieslēgt Ziemeļu transporta koridoru, un norādīts, ka sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā nav saņemts pietiekams skaidrojums par būvniecības ieceri un tās pamatojumu, kā arī nebija pieejamas anketas. Vēstulē norādīts, ka kā alternatīva šī ceļa rekonstrukcijai būtu jāizskata automaģistrāles būvniecība pa autoceļu A9 un, ka šī būvniecības iecere pasliktinās trases tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju sadzīves apstākļus, jo palielināsies gaisa piesārņojums, troksnis, ietekme uz ainavu un Salas pagastu.

- J.Bites vēstule, kurā pausts atbalsts autoceļa rekonstrukcijai. Vēstulē norādīts, ka nebūtu jāveido 13 divlīmeņu šķērsojumi, jo tie ir dārgi un vidi (mežus) nesaudzējoši un sniegti konkrēti priekšlikumi autoceļa rekonstrukcijai saistībā ar piedāvātajiem autoceļa divlīmeņu šķērsojumiem.
- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas priekšlikumus programmai ietekmes uz vidi novērtējumā. Vēstulē norādīts, ka sevišķa vērība jāpiegriež ārstnieciskā sulfīdu minerālūdens pazemes plūsmu aizsardzībai posmā Kūdra-Ķemerī, kā arī autoceļam kā savvaļas dzīvnieku populācijas sadalošai pārejai, kas palielina populāciju, biotopu un ainavu fragmentāciju. Lai nodrošinātu savvaļas dzīvnieku migrācijas ceļu saglabāšanu, ieteikts paredzēt vismaz divas lielo zīdītāju pārejas, kā arī pārejas – caurtekas sīkajiem zīdītājdzīvniekiem, rāpuļiem un abiniekiem. Vēstulē norādīts arī, ka autoceļa paplašināšanai vēlams izmantot blakus esošo elektrolīnijas trasi, kā arī meža joslu starp esošo ceļu un elektrolīniju.

6.1.3. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2008.gada 16.decembrī Ķemeru vidusskolā un 2008.gada 17.decembrī Salas pagasta padomē.

6.1.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Ķemeru vidusskolā uz sākotnējo sabiedrisko apspriešanu 2008.gada 16.decembrī bija ieradušies 19 interesenti. SIA „Eirokonsultants” pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. AS „Ceļuprojekts” pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par rekonstrukcijas projektu un būvniecības iespējamajiem risinājumiem un variantiem. Iedzīvotāji interesējās par ceļu pieslēguma mezgliem un apgriešanās vietām, piebraukšanas iespējām pie īpašumiem ceļa rekonstrukcijas gadījumā, dzīvnieku pārejām, kā arī iespējamām zemes gabalu apbūves iespējām. Iedzīvotāji jautāja, kā šis projekts ir saistīts ar Ziemeļu transporta koridora izbūvi, kā arī, vai Jūrmalas ceļš tiks pieslēgts Ventspils šosejai. Tika jautāts, kāpēc sabiedriskā apspriešana netiek rīkota arī Kūdrā. SIA „Eirokonsultants” pārstāvis paskaidroja, ka visi Kūdras iedzīvotāji tika aicināti piedalīties šajā apspriešanā. Iedzīvotāji jautāja, kādā veidā varēs tikt no Slokas uz Kūdru, kad plānots uzsākt autoceļa rekonstrukciju, par projektējamo tiltu Jaundubultos, un vai arī tilts ir šī projekta sastāvdaļa, kā projekts skars Ķemerus, Tīreļa laipu un, kāpēc Kūdrā nevar izbūvēt pārvadu. Iedzīvotāja no „Kalna Kapteiņiem” interesējās, kāpēc jaunais vietējais ceļš plānots pāri kalnam un palu zonai un kāpēc nevar pieslēgt jau esošo ceļu. Kāds iedzīvotājs jautāja, vai projektā nav jāparedz pieslēgums īpašumiem, kas atrodas ārpus projekta teritorijas. Ķemeru

nacionālā parka administrācijas pārstāvis norādīja, ka pārejas abiniekiem būtu jāierīko ik pēc 50 metriem. SIA „Eirokonsultants” un AS „Ceļuprojekts” pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem.

- 6.1.5. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Salas pagasta padomē uz sākotnējo sabiedrisko apspriešanu 2008.gada 17.decembrī bija ieradušies 56 interesenti. SIA „Eirokonsultants” pārstāvis sniedza informāciju saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. AS „Ceļuprojekts” pārstāvis klātesošajiem sniedza informāciju par rekonstrukcijas projektu un būvniecības iespējamajiem risinājumiem un variantiem. Iedzīvotāji interesējās par rekonstruējamā autoceļa paplašināšanu, pievedceļu, paralēlo ceļu, viaduktu, tiltu, autobusu pieturvietu, paredzēto gājēju pāreju un veloceļu izbūvi, par autoceļa ģeometriskajiem parametriem, par paredzētajām nojaucamajām ēkām un mājām, cik tālu no mājām virzīsies autoceļš pēc tā rekonstrukcijas, kā arī, kāpēc netiek saglabāta pietura pie Ķemeru kapiem un, kam ir vajadzīgs Jaundubultu tilts, kāda būs šī projekta ietekme uz vidi un vai ietekmes uz vidi novērtējumā tiks iekļauta trokšņa modelēšana. Iedzīvotāji izteica neapmierinātību par zemesgabaliem uzliktajiem aprobežojumiem un pauda satraukumu par plānotajiem attālumiem starp autobusa pieturvietām un, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā ceļš pietuvosies dzīvojamajai apbūvei. Iedzīvotāji jautāja, vai šis projekts tika saskaņots ar pašvaldību arī attiecībā uz paralēlajiem ceļiem, par rekonstruējamā autoceļa attālumu līdz mājām un, kad ir paredzēta darba uzsākšana, kā arī norādīja, ka, ja rekonstruētu Kalnciema ceļu, tad nevajadzētu būt tik daudz viaduktu, kā arī interesējās par smagā transporta novirzīšanu otrpus ezeram. Kāda iedzīvotāja izteica sašutumu, ka sabiedriskajā apspriešanā nepiedalās projekta pasūtītājs — Satiksmes ministrija un jautāja, kāpēc nevar attīstīt A9 ceļu? Tika ierosināts klātesošajiem rakstīt vēstules, lai rekonstruētu autoceļu A9 nevis A10. Kāds Salas pagasta iedzīvotājs pauda viedokli, ka ceļa paplašināšana ir tieši saistīta ar Ziemeļu koridoru izbūvi un, ka nākotnē pa autoceļu brauks 28 000 mašīnu diennaktī. Viņš akcentēja, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā palielināsies gaisa piesārņojums, troksnis un vibrācijas un līdz ar nevarēs nodarboties ar ekoloģisko lauksaimniecību, kritīsies īpašumu vērtība, jo neviens tik piesārņotā vietā negribēs dzīvot. Sniedza informāciju, ka vācu zinātnieki ir izpētījuši, ka šādiem ceļiem ietekme izpaužas līdz 200 m attālumā. Viņš arī norādīja, ka tiek pārkāpts ANO starptautiskais akts par ekoloģiskajām tiesībām un Eiropas Cilvēktiesību konvencija, kā arī Satversmes 115. pants, kas nosaka, ka ikvienam cilvēkam ir tiesības dzīvot tīrā vidē. Kāda Salas pagasta iedzīvotāja sniedza informācija, ka netika saņemusi paziņojumu. Iedzīvotāji jautāja, vai var pagarināt sabiedriskās apspriešanās termiņu un, kur varēs iepazīties ar sēdes protokolu un kādas iespējas ir saņemt kartogrāfisko materiālu elektroniski. SIA „Eirokonsultants” un AS „Ceļuprojekts” pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem.
- 6.1.6. 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 6.janvārī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam

valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai.

## **6.2.Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Darba Ziņojuma izstrādes un izvērtēšanas stadijā:**

- 6.2.1. Darba Ziņojuma sagatavošanas laikā (2009.gada 19.janvārī) Birojs saņēma Latvijas Republikas Reģionālās attīstības un pašvaldības lietu ministrijas vēstuli saistībā ar Salas pagasta iedzīvotāju 2008.gada 22.decembra protesta vēstuli, kurā sniegta informācija, ka Salas pagastā ir spēkā 2005.gada 7.jūlija apstiprināts teritorijas plānojums ar 2008.gada 5.septembrī apstiprinātiem grozījumiem. Teritorijas plānojuma Paskaidrojuma rakstā ir uzsvērts, ka valsts galvenais autoceļš A10 ir noteikts kā Eiropas nozīmes ceļš, kam paredzama rekonstrukcija un paplašināšana.
- 6.2.2. Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas darba ziņojumu sagatavoja SIA „Eirokonsultants” un 2009.gada 11.jūnijā iesniedza to izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.
- 6.2.3. Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams Salas pagasta padomē, „Kļavās”, Salas pagastā, Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā, apmeklētāju apkalpošanas centrā Kauguros, Raiņa ielā 110, Jūrmalā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.
- 6.2.4. Atbilstoši likumdošanas prasībām 2009.gada 12.jūnijā laikrakstos „Latvijas Vēstnesis” un „Rīgas Aprīņa Avīze” tika publicēti paziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālos paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām.
- 6.2.5. Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2009.gada 29.jūnijā Salas pagasta padomē, "Kļavās", Salas pagastā un 2009.gada 30.jūnijā Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā.
- 6.2.6. Salas pagasta padomē darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 43 interesenti. Iedzīvotāji interesējās, kā tiks nodrošināta piekļuve autoceļam no īpašumiem, par prognozēto gaisa piesārņojumu, par paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem, kādas ir autoceļa rekonstrukcijas izmaksas, kāpēc nepieciešams būvēt četrjoslu ceļu un kas nosaka šādu autoceļa rekonstrukcijas tehnisko risinājumu, kad zemes īpašumiem paredzēts noņemt apgrūtinājumus, kad plānots uzsākt ceļa būvniecību, cik ēkas plānots nojaukt un vai par to ir informēti māju īpašnieki, kā arī to, kad tiks uzsāktas sarunas ar autoceļa ietekmēto zemju īpašniekiem. Iedzīvotāji vēlējās uzzināt arī par paredzētajiem veloceliņiem, vai rekonstruējamais autoceļš būs maksas un vai aizbērtā Spuņupe tiks atjaunota šī projekta ietvaros. Sabiedriskajā apspriešanā klātesošie iedzīvotāji vēlējās zināt, kāda atšķirība ir starp šo sabiedrisko apspriešanu un iepriekšējo un kādi ieteikumi ņemti vērā kopš pirmās



apspriedes, kāpēc nav anketas, kurās cilvēki uzreiz varētu noformulēt savu viedokli un vai sabiedriskā apspriešana organizēta atbilstoši likuma prasībām. Iedzīvotāji pauda sašutumu, ka nav izvērtēti citi alternatīvi trases novietojuma varianti, tajā skaitā autoceļš A9, un tehniskā risinājuma alternatīvie varianti. Vēl kāds Salas pagasta iedzīvotājs vēlējās uzzināt, vai paredzēta autoceļa seguma atjaunošana līdz autoceļa rekonstrukcijai. Salas pagasta būvvaldes vadītāja vēlējās uzzināt, kāpēc ir noraidīts un nav ņemts vērā projekts, kurš izstrādāts pirms pieciem gadiem šī autoceļa rekonstrukcijai, kā arī norādīja, ka SIA „Estonian, Latvian, Lithuanian Environment” pašlaik izstrādā Babītes ezera apsaimniekošanas plānu un interesējās, vai ir izvērtēta šo projektu saistība un vai var iegūt ziņojuma elektronisko versiju. Sabiedriskajā apspriešanā ziņojuma autori uzsvēra, ka autoceļš A9 nav alternatīva autoceļam A10, kā arī sniedza atbildes uz izvirzītajiem jautājumiem.

6.2.7. Jūrmalas pilsētas domē darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 18 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kam jāadresē priekšlikumi par paredzēto darbību, kādas būs autoceļa rekonstrukcijas izmaksas, par autoceļa tehniskajiem risinājumiem un pieslēguma vietām, kā arī, vai ir izvērtētas visas autoceļa iespējamās alternatīvas un izvēlēti izdevīgākie un lētākie risinājumi. Iedzīvotāji vēlējās zināt par izvirzītajiem ietekmes uz vidi būtiskuma kritērijiem un kādi būtu izslēdzošie faktori, lai netiktu īstenots paredzētais rekonstrukcijas projekts, cik daudz meža paredzēts izcirst, kāds ir paredzētais ceļa joslas platums kopā ar novadgrāvjiem, vai ir veikts vibrāciju novērtējums autoceļam, kā arī par veikto satiksmes intensitātes analīzi darba ziņojumā. Iedzīvotāji pauda sašutumu, ka netiek sniegtas konkrētas atbildes uz viņiem interesējošiem jautājumiem, kā arī norādīja, ka būtu jāizvērtē kā alternatīvs variants autoceļš A 9. Sabiedriskajā apspriešanā tika norādīts, ka vajadzētu izvērtēt arī trīsjoslu autoceļa būvniecību. Ziņojuma autori iespēju robežās sniedza atbildes uz izvirzītajiem jautājumiem.

6.2.8. Darba Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojā saņemti:

- Salas pagasta padomes atsauksme (2009.gada 30.jūnija vēstule Nr.01-4/98), kurā norādīts, ka nav veikts trases novietojuma un autoceļa rekonstrukcijas lieluma (platuma) alternatīvu izvērtējums, nav ņemts vērā Salas pagasta teritorijas plānojums 2005. - 2017. gadam, paredzot trokšņa aizsargbarjeru uzstādīšanu, trokšņa izplatīšanās modelēšanas kartēs vietām nav skaidrība par trokšņa ekrāna esamību vai neesamību, nav skaidri pateikts, vai satiksmes intensitāte tika aprēķināta ņemot vērā arī autotransportu, kas tiks novirzīts no Daugavas Ziemeļu šķērsojuma, nav izvērtēta autoceļa ietekme uz dabas lieguma „Babītes ezers” teritoriju, piemēram, ūdens apmaiņas atjaunošana starp Babītes ezeru un Lielupi caur Spuņupi, nav ņemts vērā arī darba stadijā atrodošais dabas lieguma „Babītes ezers” dabas aizsardzības plāns, kuru izstrādā SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, nav apskatīti ar virszemes notekūdeņu novadīšanu saistītie risinājumi vietās, kur autoceļa tuvumā ir mājas, lai novērstu notekūdeņu noplūšanu pagalmos, kā arī nav pietiekami ņemta vērā ietekme uz augsni un virszemes noteču ūdens kvalitāti, izvērtējot ietekmes uz vidi būtiskuma kritērijus. Darbā nav sniegta informācija, ka daļa autoceļam rekonstrukcijai nepieciešamās teritorijas atrodas Rīgas jūras līča ierobežotas saimnieciskās darbības joslas līdz 5 kilometru platumā. Vēstulē arī norādīts, ka Salas pagasta plānojums paredz

maksimāli saglabāt meža joslu starp Lielupi un Babītes ezeru, kas ir galvenā vērtība no ainaviskā viedokļa Salas pagastā. Ņemot vērā, ka gandrīz visi šķērsojuma mezgli atrodas mežaudžu teritorijā, būs neieciešams veikt meža izciršanu desmitu hektāru platībā, kas noved pie ainavas degradācijas, tādēļ Salas pagasta padome uzskata, ka ietekme ir ļoti būtiska kopējā bilancē.

- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2009.gada 3.jūlija vēstule Nr.K1-11/3, kurā norādīts, ka nav pietiekami novērtēts traucējuma faktors, kādu autoceļš atstāj uz Ķemeru nacionālā parka (ĶNP) ekosistēmām - nav paredzēti pasākumi traucējuma mazināšanai, prettrokšņa pasākumi dabas teritorijām, nav pietiekami novērtēta biotopu un populāciju fragmentācija un ceļa šķērsošanas bīstamība gan dzīvniekiem, gan autobraucējiem - nav paredzētas drošas pārejas ne lielajiem zīdītājiem, ne mazajiem zīdītājiem, abiniekiem un rāpuļiem, jāizvērtē iespējamās gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu līmeņa paaugstināšanās ietekme uz sulfīdus saturošajiem pazemes ūdeņu resursiem un plūsmām, kā arī uz apkārtnē esošajiem privātajiem nekustamajiem īpašumiem, kā arī sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai. Ķemeru nacionālā parka administrācija uzskata, ka saskaņā ar likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta piekto daļu, paredzētā darbība negatīvi ietekmē ĶNP ekoloģiskās funkcijas un integritāti. Taču tā kā saskaņā ar iepriekšminētā panta sesto daļu autoceļa rekonstrukcija ir nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai, tad Ķemeru nacionālā parka administrācija uzskata, ka Ķemeru nacionālā parka integritātes nodrošināšanai izbūvējamas dzīvnieku pārejas.
- A.Vāveres vēstule, kurā pausts negatīvs viedoklis saistībā ar notikušo sabiedrisko apspriešanu, jo netika saņemtas atbildes uz uzdotiem jautājumiem, kā arī sabiedriskajā apspriešanā tika mēģināts noklusēt un samazināt Salas pagasta 246 iedzīvotāju protesta vēstules nozīmīgumu un 396 Priedaines iedzīvotāju alternatīvo piedāvājumu Ziemeļu koridora izbūvei ārpus Rīgas Jūrmalas un Babītes virzienā. Vēstulē norādīts arī, kāda informācija nebija atrodamā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma darba ziņojuma kopsavilkumā, ka, izvērtējot ietekmes uz vidi būtiskumu, samazināts kopējais negatīvais vērtējums un nepamatoti augsti pozitīvi novērtēta trokšņa ietekme un pausts negatīvs viedoklis par autoceļa trases rekonstrukcijas risinājumiem un tā augstajām izmaksām.
- Īpašuma „Mežupnieki” īpašnieku vēstule, kurā sniegts vērtējums par A10 Rīga - Ventspils posma Priedaine - Ķemeri ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu un priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai, norādot, kādi jautājumi nav izvērtēti un kādi precizējami.
- V. Matuļenko protesta vēstule, kurā norādīts, ka Salas pagasta iedzīvotāji ir kategoriski pret plānoto autoceļa A10 Rīga-Ventspils posma no 20. kilometra (Priedaine) līdz 39. kilometram (Sloka) pārveidi par divbrauktu vju četru joslu ātrsatiksmes automaģistrāli, kurai plānots pieslēgt Ziemeļu koridoru un pausts atbalsts ceļa rekonstrukcijai, paplašinot to par vienu joslu. Vēstulē norādīts, ka sabiedriskajā apspriešanā netika saņemts pietiekams skaidrojums par būvniecības ieceri, tās pamatojumu, iespējamām alternatīvām, ekonomisko ieguvumu un ekoloģisko ietekmi, kā arī nebija sagatavotas aptaujas anketas. Vēstulē norādīti negatīvie faktori, kas varētu ietekmēt iedzīvotājus, apkārtējo vidi un Salas

pagasta attīstību, kā arī norādīts, ka nav izvērtēti trases alternatīvie risinājumi, kā arī daudz lētāks un optimālāks variants ir automaģistrāles būvniecība pa ceļu A9, kuru piedāvājuši arī 396 Priedaines iedzīvotāji. Atkārtoti uzsvērta jau iesniegtās 2008.gada 22.decembra Salas pagasta iedzīvotāju vēstules nozīmība (246 paraksti), kurā norādīts, ka Salas pagasta iedzīvotāji ir pret vērienīgo autoceļa A10 pārbūvi un to, ka Ziemeļu koridora transporta plūsma tiks novirzīta caur Salas pagastu.

- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu pret izvērtējamo ziņojumu.
- Jūrmalas pilsētas domes atsauksme par darba ziņojumu (2009.gada 8.jūlija vēstule Nr.1.1-28/3510), kurā norādīta precizējamā un papildus sniedzamā informācija par iespējamo ietekmi uz dabas liegumu „Darmšates priežu audze”, par paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem, par iespējamo virszemes ūdeņu piesārņojumu autoceļa būvniecības laikā un iespējamo ietekmi uz Lielupes ūdens kvalitāti.
- „Sudmalu” mājas iedzīvotāju vēstule, kurā pausts negatīvs viedoklis par paredzēto autoceļa rekonstrukciju, jo tas ir vērtēts kā videi nedraudzīgs projekts, kā arī tā realizācija apdraudētu Salas pagastu un tā iedzīvotājus, Babītes ezeru, Lielupi, jūru un Jūrmalu. Vēstulē norādīts, ka vajadzētu izvērtēt citu trases novietojuma alternatīvu variantu (Rīga –Liepāja).

6.2.9. Birojs, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos vērtējumus, institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2009.gada 17.jūlijā izsniedza Atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijai, pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes un vēstules. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslīguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

### **6.3.Sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti Noslīguma Ziņojuma izstrādes un izvērtēšanas stadijā:**

6.3.1. 2010.gada 26.maijā Birojā tika iesniegts valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojums. Noslīguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos; Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī VAS „Latvijas Valsts ceļi” internetvietnē [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un Biroja internetvietnē [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv).

6.3.2. Noslīguma Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojā saņemti:

- A. Ļaudanska vēstule saistībā ar paredzēto darbību. Vēstulē lūgts skaidrot, vai paredzētā darbība skars īpašumu „Silaozoli” un, kā tiks risināti zemes

atsavināšanas un kompensācijas jautājumi, kā arī, kādā veidā tiks nodrošināta piekļuve īpašumam.

- I. Bārtules vēstule, kurā pausts satraukums par to, ka saistībā ar paredzēto autoceļa rekonstrukciju pie mājām „Mežupnieki” (zemes gabala kadastra Nr.80880040043) nav paredzēti trokšņa samazināšanas pasākumi. Vēstulē sniegta informācija, ka, ja autoceļa vajadzībām dzīvojamā māja zemes īpašumā tiks nojaukta, tad paredzēts būvēt jaunu māju tajā pašā zemes gabalā un līdz ar to nepieciešams paredzēt un nodrošināt trokšņa samazināšanas pasākumus.
- I. Slivackas vēstule, kurā sniegta informācija, ka saistībā ar paredzēto autoceļa rekonstrukciju ziņojumā nav izvērtēti īpaši aizsargājamie koki un norādīts, ka īpašnieki vēlas, lai īpašumā „Krievi” tiktu saglabāta augoša parastā liepa (1,3 m augstumā apkārtmērs ir 3,26 m). Vēstulē lūgts arī izvērtēt visus potenciālos un esošos dabas pieminekļus, lai netiktu zaudētas dabas vērtības.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 28.jūnija vēstule, kurā norādīts, ka pārvaldei nav iebildumu saistībā ar autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, jo paredzētā autoceļa rekonstrukcija nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai. Lielrīgas reģionālā vides pārvalde rekomendē, ja paredzētā darbība tiks akceptēta, autoceļa A10 rekonstrukcija jāveic tā, lai ietekme uz Ķemeru nacionālā parka dabas vērtībām būtu minimāla.
- Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas 2010.gada 14.jūnija vēstuli, kurā norādīts, ka nav ņemti vērā Ķemeru nacionālā parka administrācijas iepriekš izteiktie priekšlikumi, kā arī konstatētas citas nepilnības, tajā skaitā, nav paredzēti prettrokšņa pasākumi un dzīvnieku pāreju izbūve Ķemeru nacionālā parka teritorijā, nav izvērtēta iespējamā ietekme uz biotopiem un augu sugām, kā arī paredzētās darbības iespējamā ietekme uz Ķemeru sērūdeņu atradni, kaļķi un sēru saturošo ūdeņu veidošanos un plūsmu iespējamām izmaiņām. Vēstulē arī norādīts, ka ziņojumam pievienots neatbilstošs nozares eksperta atzinums par mazajām upēm. Vēstulē vērsta uzmanība, ka ņemot vērā konstatētās nepilnības ziņojumā, pašreizējā projekta izvērtēšanas stadijā „autoceļa A10 rekonstrukcija būtiski negatīvi ietekmēs ĶNP kā Latvijas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un Eiropas nozīmes dabas teritorijas, kas iekļauta NATURA 2000 tīklā, ekoloģisko integritāti. Vērtējot ceļa ietekmi, it sevišķi, ja 4 joslu ceļš tiek izbūvēts arī līdz Smārdei, var rasties jautājums par autoceļa joslas kā neatbilstošas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas statusam izslēgšanu no NATURA 2000 tīkla. Šādā gadījumā nepieciešams izvērtēt kompensējošos pasākumus Eiropas nozīmes aizsargājamai dabas teritorijai.”

6.3.3. Secinot, ka Noslēguma Ziņojumā nav ietverta visa nepieciešamā informācija, 2010.gada 2.jūlijā Birojs pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (1) daļu, pieprasīja VAS „Latvijas valsts ceļi” un SIA „Eirokonsultants” novērst noslēguma ziņojuma nepilnības un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. Vienlaikus Birojs pārsūtīja Ierosinātājam un Izstrādātājam visas saistībā ar sagatavoto Noslēguma Ziņojumu saņemtās vēstules, norādot veikt to izvērtēšanu.

6.3.4. 2010.gada 8.augustā Birojā tika iesniegta SIA „Eirokonsultants” sagatavotā informācija, kuru Vides pārraudzības valsts birojs nosūtīja izvērtēšanai arī

Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijai. Informācija bija pieejama arī interneta vietnēs [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

- 6.3.5. SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 8.augusta vēstulē sniegta informācija, ka paredzams, ka projektētā darbība tiešā veidā nelielās platības skars sekojošus īpaši aizsargājamus biotopus - zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs, purvainos mežus un melnalkšņu staignājus ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem, kā arī sniegta informācija par sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanos, iespējamo pazemes ūdeņu plūsmām, kā arī sniegts skaidrojums saistībā ar paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem un dzīvnieku migrācijas ceļiem un pārejām. Ziņojumā izvērtējumu rezultātā ievērtēti alternatīvu risinājumi ceļumezgliem nolūkā samazināt to iespējamo ietekmi uz vidi un bioloģisko daudzveidību. Vēstulei pievienots atbilstošs nozares ekspertes S. Strāķes atzinums, precizēts kartogrāfiskais materiāls. Šī informācija tika ievietota arī internetvietnē [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv). Saistībā ar īpašuma „Mežupnieku” īpašnieku viedokli norādīts, ka projektā skaņu barjera pret iespējamo jauno „Mežupnieku” dzīvojamo māju tiks paredzēta. Saistībā ar Babītes novada Salas pagasta īpašumu „Silaozoli” īpašnieka jautājumu norādīts, ka autoceļa A10 Rīga-Ventspils rekonstrukcijas projekta ietvaros nav paredzēts atrisināt visas Salas pagastā zemes reformas sākumā pieļautās kļūdas, piešķirot zemi lietošanā vai īpašumā bez piekļuves iespējām. Zemesgrāmatā reģistrētiem īpašumiem bez piekļuves iespējām to nodrošina īpašnieks Civillikumā paredzētajā kārtībā.
- 6.3.6. Iepazīstoties un izvērtējot iesniegtos papildinājumus, Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācija 2010.gada 30.septembra vēstulē norādīja, ka ietekmes uz vidi novērtējumā ziņojumā nav iekļauts pietiekams pamatojums, lai izdarītu secinājumus par nebūtisku ietekmi uz vidi sekojošos jautājumos - izvērtējums par iespējamo ietekmi uz Ķemeru kurortoloģiskajiem resursiem, izvērtējums par hidroloģiskā režīma ietekmi uz biotopiem, jo sevišķi uz Eiropas Savienības prioritāro biotopu „melnalkšņu staignāji”, izvērtējums par satiksmes drošību saistībā ar meža dzīvnieku migrāciju pār autoceļu.
- 6.3.7. Ņemot vērā izteiktos vērtējumus un to, ka nepieciešams papildus laiks dokumentu izvērtēšanai un atzinuma sagatavošanai, pamatojoties uz „Administratīvā procesa likuma” 64.panta (2)daļu, 2010.gada 23.septembrī Vides pārraudzības valsts birojs pagarināja noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laiku par nepieciešamās informācijas saņemšanas un izvērtēšanas laiku, bet nepārsniedzot četrus mēnešus no dokumentācijas saņemšanas dienas.
- 6.3.8. Vides pārraudzības valsts birojs, iepazīstoties ar 2010.gada 8.augusta vēstulē SIA „Eirokonsultants” sagatavoto informāciju, kā arī ņemot vērā Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas norādīto, pamatojoties uz likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta (1) daļu, 2010.gada 7.oktobrī atkārtoti lūdza VAS „Latvijas valsts ceļi” un SIA „Eirokonsultants” precizēt iesniegto noslēguma ziņojumu un papildinformāciju, norādot, ka noslēguma ziņojumā jāiekļauj detālāka

informācija par paredzētās darbības ietekmi uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „Ķēmeri – Jaunķēmeri”, kā arī iespējamo ietekmi uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem, kā arī detāli jāizvērtē paredzētās darbības ietekme uz īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - Ķēmeru nacionālā parka ekoloģiskajām funkcijām un integrāti un kompensācijas pasākumu nepieciešamība.

6.3.9. Atsaucoties VAS „Latvijas valsts ceļi” lūgumam 2010.gada 21.oktobrī tika organizēta sanāksme, kurā piedalījās paredzētās darbības ierosinātāja, Vides pārraudzības valsts biroja, Dabas aizsardzības pārvaldes un ĶNP administrācijas pārstāvji, lai pārrunātu precizējamās jautājumus saistībā ar valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķēmeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. Sanāksmes laikā tika izdiskutēti galvenie jautājumi, kas prasa veikt precīzāku un detalizētāku informācijas sagatavošanu un tās izvērtēšanu:

- ⇒ paredzētās darbības ietekme uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni, šo ūdeņu veidošanos, kaļķi un sēru saturošo ūdeņu plūsmu iespējamām izmaiņām, un iespējamā ietekme uz īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, ja tiek traucētas kaļķi un sēru saturošo ūdeņu plūsmas, tajā skaitā nepieciešamie risinājumi un apstākļi, lai nepieļautu negatīvas izmaiņas šai aspektā;
- ⇒ paredzētās darbības ietekme, tajā skaitā netiešās ietekmes, saistībā ar paredzēto darbību uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamiem biotopiem;
- ⇒ šķērsojumu vietas dzīvniekiem Ķēmeru nacionālā parka teritorijā.

Sanāksmes rezultātā dalībnieki vienojās, ka paredzētās darbības ierosinātais veiks papildinājumus un precizējumus autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķēmeri rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā saistībā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 7.oktobra vēstulē, Dabas aizsardzības pārvaldes Ķēmeru nacionālā parka administrācijas 2010.gada 30.septembra vēstulē minētajiem un sanāksmē diskutētajiem jautājumiem.

6.3.10. SIA „Eirokonsultants” sagatavoja un 2010.gada 16.novembrī iesniedza papildinformāciju ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam, kurā sniedza pamatojumu saistībā ar ietekmi uz iespējamajām gruntsūdeņu līmeņa izmaiņām un to radītajām netiešajām ietekmēm (sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās izmaiņas un biotopu izmaiņas), kā arī secināja, ka plānotā autoceļa A10 rekonstrukcija nevar izsaukt būtiskas Ķēmeru - Jaunķēmeru sulfīdu ūdeņu kvalitātes un krājumu izmaiņas. Sagatavotajos papildinājumos norādīts, ka nav paredzamas vērā ņemamas gruntsūdens līmeņa izmaiņas, kas savukārt varētu izmainīt biotopu veidus, tostarp melnalkšņu staignājus, autoceļam piegulošajā joslā. Vēstulē arī sniegts skaidrojums atbilstoši pašreizējai projektēšanas stadijai par meža zvēru šķērsojuma vietu tehniskajiem risinājumiem. Vēstules autori uzskata, ka „speciāls ietekmes novērtējums uz Natura 2000 teritoriju tehniskā projekta stadijā ar hidroģeoloģisko modelēšanu būtu jāveic tikai tādā gadījumā, ja tehniskajā projektā paredzētu virszemes noteces un gruntsūdeņu plūsmu izmaiņu salīdzinājumā ar esošo situāciju un vēlētos tādu saskaņot. Pašreizējā

projektēšanas stadijā ir plānots, ka obligātā prasība tehniskā projekta risinājumiem būs tieši pretēja - saglabāt neizmainītu esošo noteci, kas ir sarežģītāks uzdevums jauna autoceļa būves gadījumā, bet visnotaļ reālistisks un pats par sevi saprotams esoša autoceļa trases paplašināšanas gadījumā.”

Attiecībā uz lielo dzīvnieku šķērsošanas pāreju izveides iespējām akcentēts, ka izveidot pārmitrā teritorijā, kur salīdzinoši nelielā attālumā atrodas dzelzceļš un autoceļš, nav iespējams bez ļoti nozīmīgu meža platību izciršanas, kas turklāt saistīta arī ar piegulošo platību izmantošanu un hidroloģisko apstākļu maiņu, līdz ar to ir ieteikts dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai izmantot pārejas starp prettrokšņa norobežojumiem papildus tās aprīkojot ar atstarojošām brīdinājuma zīmēm.

6.3.11. Vides pārraudzības valsts birojs saņemto papildinformāciju ietekmes uz vidi noslēguma ziņojumam nosūtīja izvērtēšanai arī Dabas aizsardzības pārvaldei un Ķemeru nacionālā parka administrācijai.

6.3.12. 2010.gada 23.decembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma vienotu Dabas aizsardzības pārvaldes vēstuli, kurā norādīts, ka atsevišķās vietās autoceļa posmā Kūdra – Ķemeru pagrieziens nepieciešama trases atkūdrošana, lai arī kūdras slāņa biezums ir mazāks par 0,5 m. Vēstulē tāpat norādīts, ka atsevišķs vērtējums uz Natura 2000 teritoriju nav nepieciešams, ja noslēguma ziņojumā tiek iekļautas šādas obligātās prasības autoceļa A10 posma ĶNP teritorijā tehniskajai projektēšanai:

- ⇒ autoceļa A10 posmā ar vidēju un ļoti augstu vides risku (aptuveni 42,5 līdz 43,7 km) jānosaka pieļaujamie un rekomendējamie risinājumi atkūdrošanai un uzbūruma veidošanai, ceļa būvē izmantojamiem būvmateriāliem, pieļaujamo absolūto augstumu, līdz kuram iespējama dažādu konstruktīvo elementu, piemēram, šķembu slāņa, pāļu u.c. izvietošana un iedziļināšana, kā arī citas prasības ceļa rekonstrukcijai, lai pēc iespējas mazinātu iespējamo vides risku un autoceļa rekonstrukcija neatstātu būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz „Ķemeru – Jaunķemeru” sulfīdu minerālūdeņu atradni;
- ⇒ ĶNP teritorijā jā saglabā pašreizējos gruntsūdens līmeņus un plūsmas, lai būtiski neizmainītu un negatīvi neietekmētu ĶNP teritorijās esošos īpaši aizsargājamus biotopus;
- ⇒ jāaprīko zvēru vienlīmeņa pāreja aptuveni 42,3 un 40,3 km, kas nodrošinātu gan satiksmes drošību, gan arī iespēju dzīvniekiem šķērsot ceļu diennakts laikā ar mazāku satiksmes intensitāti.

Tādējādi atbilstoši ziņojumā sniegtajai, kā arī precizētajai un papildinātajai informācijai un tās izvērtējumam ir identificētas patreizējā projekta izstrādes stadijā apzinātas galvenās autoceļa rekonstrukcijas rezultātā potenciāli iespējamās ietekmes, kā arī apzināti galvenie iespējamie un nepieciešamie risinājumi to kontrolei un pārvaldībai, rodot iespējamu kompromisu starp drošas autoceļa izbūves, bioloģiskās daudzveidības un sulfīdu saturošo ūdeņu saglabāšanas interesēm.

## **7. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:**

7.1. Galvenās ietekmes autoceļa būvniecības laikā saistās ar ievērojama apjoma būvdarbu veikšanu, kas gan paredz jaunu teritoriju izmantošanu ceļu izveidei,

gan var būt saistīta ar satiksmes ierobežojumiem esošās transporta plūsmas nodrošināšanai, īpašumu sasniedzamības nodrošināšanai, hidroloģiskā režīma izmaiņām potenciāli jūtīgās, tajā skaitā sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās un plūsmas teritorijās, biotopu iznīcināšanu vai fragmentāciju, ainaviskām izmaiņām un citām ietekmēm. Līdz ar to ir svarīgi savlaicīgi maksimāli apzināt iespējamās problēmsituācijas un tās iespējami optimāli risināt gan plānošanas un projektēšanas, gan būvniecības laikā. Savukārt autoceļa ekspluatācijas laikā galvenās ietekmes ir saistītas ar autotransporta radīto gaisa piesārņojumu, troksni un iespējamo naftas produktu, gan arī citu piesārņojošo vielu nokļūšanu virszemes un pazemes ūdeņos un augsnē negadījumu rezultātā, kā arī ceļmalu piedrazošanu. Autoceļu apstrāde ziemā ar sāli uzlabo drošību un braukšanas apstākļus uz ceļa, vienlaikus paaugstinot koroziju gan automašīnām, gan metālisko daļu koroziju ceļam tuvākajās metāliskajās konstrukcijās, gan arī veicina ceļam piegulošās augsnes sasāļošanas un sāls kaisīšanas rezultātā var tikt bojāti koki un augu sega. Autoceļa paplašināšana var veicināt iespējamā barjeras efekta palielināšanos un ir papildus šķērslis dabiskai sugu migrācijai, kā arī uz autoceļiem var iet bojā dzīvnieki. Transportlīdzekļu skaita un transporta plūsmas intensitātes palielināšanās ir saistīta ar potenciāliem gaisa kvalitāti pazeminošiem faktoriem (gaisa piesārņojumu ar, piemēram, cietajām daļiņām, slāpekļa oksīdiem u.c.) un troksni. Troksnis ir viens no fizikāli nelabvēlīgākajiem faktoriem, kas cilvēkam izraisa nepatīkamas izjūtas un intensīvas ilgstošas iedarbības rezultātā var radīt veselības traucējumus. Savukārt, ja netiek īstenota autoceļu tīklu uzlabošana, kopumā tā var novest pie transporta sastrēgumu pieauguma un bīstamas satiksmes plūsmas šaura ceļa, sliktā ceļa seguma un negadījumu rezultātā un atmosfēras piesārņojuma palielināšanās, kas, savukārt, arī var atstāt negatīvu ietekmi uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti un satiksmes drošības problēmu saasināšanos. Ceļa posms no Lielupes tilta līdz Ķemeru pagriezienam ir viens no problemātiskākajiem ceļa kvalitātes ziņā visā Latvijā. Realizējot autoceļa A10 rekonstrukciju, paredzēti papildus speciāli tehniskie risinājumi (trokšņa samazināšanas pasākumi), kas nodalītu autoceļu no dzīvojamām zonām, u.c. publiskās apbūves objektiem un līdz ar to tiktu mazināta trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem, lai nodrošinātu spēkā esošo normatīvo aktu prasības.

Autoceļš A10 nelielā rekonstruējamā posmā tā rietumdaļā aptuveni 5,4 km garumā šķērso īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – Ķemeru nacionālo parku. Atbilstoši Ķemeru nacionālā parka likumā noteiktajam nacionālais parks ir izveidots, lai saglabātu šīs teritorijas dabas, kultūrvēsturiskās un kurortoloģiskās vērtības, lai aizsargātu minerālūdeņu un ārstniecisko dūņu veidošanās procesus, kā arī lai veicinātu nenoplicinošu saimniecisko darbību, dabas tūrismu un ekoloģisko izglītību. Nacionālā parka platība ir 38 165 hektāri (tajā skaitā 1954 hektāri jūras akvatorijas), un tā robežas noteiktas Ķemeru nacionālā parka likumā. Lai nodrošinātu dabas ekosistēmu aizsardzību, ainavu un sugu ģenētiskās un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un teritorijas saimniecisko attīstību, nacionālā parka teritorijā ir noteiktas šādas funkcionālās zonas - dabas rezervāta zona, dabas lieguma zona, ainavu aizsardzības zona, neitrālā zona. Autoceļš rekonstruējamā posmā šķērso ainavu aizsardzības un neitrālo zonas. Ainavu aizsardzības zona ir izveidota, lai aizsargātu tūrismu, atpūtas un izglītības resursus, minerālūdeņu veidošanās procesus, saglabātu dabas ainavu un kultūrainavu un samazinātu antropogēno ietekmi uz dabas rezervāta un dabas



lieguma zonām. Neitrālā zona ir izveidota, lai veicinātu kūrortu saimniecības attīstību, saglabātu apvidum raksturīgo ainavu un arhitektūru un veicinātu nacionālā parka teritorijas ilgtspējīgu attīstību.

ĶNP parka teritorija pilnībā ietver sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „Ķēmeri – Jaunķēmeri”, atradnes izplatība ir 246,47 km<sup>2</sup>. Rekonstruējamais autoceļš A10 posms šķērso šo atradni. Latvijā sulfīdus saturošos pazemes ūdeņus balneoloģijas vajadzībām izmantoja atradnēs „Baldone” un „Ķēmeri – Jaunķēmeri”. Atradnes „Baldone” izmantošana pārtraukta divdesmitā gadsimta astoņdesmitajos gados. Savukārt pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākumā Jūrmalā, it īpaši Ķēmeri zaudēja savu lomu kā liela mēroga kūrorts un rehabilitācijas centrs un šobrīd tikai Jaunķēmeru sanatorijā tiek veikta dūņu un sulfīdus saturošo minerālūdeņu izmantošana ārstnieciskajām vajadzībām. Atradnēs sulfīdu veidošanās notiek bioķīmiskā ceļā, kur baktērijas sulfīdu generēšanai izmanto ūdenī izšķīdušos sulfātus no ģipsi saturošiem nogulumiem un organiskās vielas. Organisko vielu avots produktīvajā horizontā ir no purva nogulumu ūdens horizonta ieplūstošie ūdeņi, kas ir bagāti ar organiskajām vielām. Sulfīdu ūdeņu atradne „Ķēmeri – Jaunķēmeri” ir Salaspils ūdens horizontā, kas uzguļ Pļaviņu ūdens horizontam un ko, visbiežāk, pārsedz kvartāra ūdens kompleksa nogulumi vai, ļoti ierobežotā teritorijā, Daugavas ūdens horizonta ieži. Atsevišķās vietās atradnei piegulošajā teritorijā ir erodēti kā Salaspils, tā arī Pļaviņu svītu nogulumi. Šajās vietās zem kvartāra ūdens kompleksa nogulumiem saguļ Amatas ūdens horizonta ieži. Amatas svītas ieži nepiedalās sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradnes veidošanā, bet uz tiem uzguļ visa atradne. Savukārt Amatas svītas nogulumi uzguļ uz vidusdevona Gaujas svītas nogulumiem.

Nemot vērā minēto, autoceļa rekonstrukcijas un jauno pieslēgumu būvniecības ietekmes un to būtiskums vai nozīmība ir tieši atkarīgi no autoceļa rekonstrukcijā un būvniecībā izvēlētajiem un realizētajiem risinājumiem, kas detalizēti izstrādājami tehniskā projekta stadijā, ievērojot nepieciešamos specifiskos nosacījumus – neizmainot pazemes ūdeņu plūsmu un to veidošanās apstākļus.

## **7.2. Noslēguma Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi galvenie aspekti:**

- 7.2.1. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos saistībā ar plānoto darbību, zemju transformācija. Esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība.
- 7.2.2. Gaisa kvalitātes izmaiņas autoceļam piegulošajās teritorijās novērtējums.
- 7.2.3. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums.
- 7.2.4. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums.
- 7.2.5. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem. Objekta iespējamā ietekme uz šķērsojošo vai tā tuvumā esošo ūdensobjektu hidroloģisko režīmu, ūdens kvalitāti un to zivsaimnieciskajiem resursiem. Ietekme uz Lielupes ekosistēmu un zivsaimnieciskajiem resursiem.
- 7.2.6. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana.

- 7.2.7. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu ietekme uz dzeramā ūdens resursiem. Prognoze par mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju.
- 7.2.8. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz Ķemeru apkārtnē izplatīto sērūdeņradi saturošo mineralizēto avotūdeņu veidošanos, sērūdeņu avotiem un to ūdens kvalitāti.
- 7.2.9. Norokamās grunts un augsnes deponēšanas iespēju novērtējums.
- 7.2.10. Paredzētās Darbības iespējamās ietekmes uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem, mikroliegumiem, dzīvnieku migrācijas koridoriem (objektu radītā „barjeras” efekta novērtējums) un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām – Ķemeru nacionālo parku un dabas liegumu „Babītes ezers”) novērtējums.
- 7.2.11. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko vidi.
- 7.2.12. Kopējās ietekmes un to videi nodarītā iespējamā kaitējuma ietekmes būtiskuma novērtējums.

Vienlaikus Noslēguma Ziņojumā un tam pievienotajos materiālos identificēti iespējamie trokšņa samazināšanas pasākumi, pasākumi ietekmes mazināšanai uz kultūrvidi un biotopiem, pasākumi putnu un sīkspārņu aizsardzībai, kā arī darbības vietai specifiskie realizācijas pasākumi, kas saistīti ar darbu veikšanas īpašajiem apstākļiem sarežģītos hidroģeoloģiskajos un inženierģeoloģiskajos apstākļos rekonstruējamā autoceļa posma rietumdaļā.

### **7.3. Izvērtējot Noslēguma Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, kā arī novērtējot ieinteresēto personu paustos viedokļus un argumentus, Birojs secina sekojošo:**

#### **7.3.1. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos saistībā plānoto darbību. Esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība.**

7.3.1.1. Ziņojumā norādīts, ka pašreizējā projektēšanas stadijā vēl nav precīzi noteiktas un saskaņotas atsavināmo zemju robežas, kā arī atsevišķu mezglu novietojums vēl var tikt koriģēts. Tiek prognozēts, ka aptuvena atsavināmo zemju platība visā projekta teritorijā varētu būt aptuveni 80 ha, no kuriem lielākā daļa ir valsts vai pašvaldību īpašumi, bet pārējie - privātīpašumi, tajā skaitā aptuveni 28 ha Rīgas pašvaldībai vai SIA „Rīgas Mežiem” piederošā zeme, aptuveni 16,6 ha valstij vai valsts institūcijām (tajā skaitā Ķemeru nacionālajam parkam) piederošā zeme, aptuveni 4,1 ha Jūrmalas pašvaldībai piederošā zeme un aptuveni 0,55 ha Salas pagasta pašvaldībai piederošā zeme. Ziņojumā sniegta informācija, ka transformējamās meža zemju platības ĶNP teritorijā a/c A10 rekonstrukcijas vajadzībām sastāda aptuveni 12 ha, bet transformējamās lauksaimniecībā izmantojamās zemes platības sastāda aptuveni 1,5 ha galvenokārt dažos fizisko personu īpašumos. Lielākā daļa no transformējamām platībām ĶNP teritorijā atrodas ceļa nodalījuma joslā. Projekta īstenošanai būs nepieciešams atsavināt nojaukšanai sešas

ēkas -piecas saimniecības ēkas un viena – dzīvojamā māja. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai paredzēts nojaukt šādas ēkas:

- ⇒ Pk 268+00 dzīvojamās mājas palīgēku (šķūni) zemes īpašumā ar kadastra nr. 80880060014002 („Krievi”, Salas pagasts, Babītes novads),
- ⇒ Pk 308+00 dzīvojamās mājas palīgēku (šķūni) zemes īpašumā ar kadastra nr. 80880050002006 („Griķi”, Salas pagasts, Babītes novads),
- ⇒ Pk 308+00 dzīvojamās mājas palīgēku (šķūni) zemes īpašumā ar kadastra nr. 80880050002005 („Griķi”, Salas pagasts, Babītes novads),
- ⇒ Pk 308+00 šķūni zemes īpašumā ar kadastra nr. 80880050002006 („Griķi”, Salas pagasts, Babītes novads),
- ⇒ Pk 330+50 dzīvojamās mājas palīgēku (šķūni) zemes īpašumā ar kadastra nr. 80880040043001 („Mežupnieki”, Salas pagasts, Babītes novads),
- ⇒ Pk 373+00 (Slokas ceļumezglis ) ēku, Ventspils šoseja 64 D, Jūrmala.

7.3.1.2. Ziņojumā sniegta informācija, ka esošās 20 kV elektropārvades līnijas, kas atrodas gan uz dienvidiem no autoceļa A10, Pk 351+40-354+40, Pk 414+30-448+30, gan autoceļu A10 šķērsojošās 20 kV elektropārvades līnijas Pk 348+80, Pk 352+70, Pk 375+10, Pk 385+30, Pk 411+70, gan esošās 0,4 kV elektropārvades līnijas, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa A10, no Pk 327+60 līdz Pk 339+50, kā arī uz ziemeļiem no autoceļa, no Pk 339+50 līdz Pk 342+10, gan arī autoceļu A10 šķērsojošās 0,4 kV elektropārvades līnijas paredzēts ieguldīt kabeli. Savukārt 110 kV gaisvadu elektroapgādes līnijas, kas šķērso autoceļu pie Pk 348+87, Pk 381+42 un Pk 423+64 būs nepieciešams pārvietot.

7.3.1.3. Sakaru kabeļus, kas atrodas uz dienvidiem un ziemeļiem no autoceļa, plānots pārnest, kā arī paredzēts izbūvēt jaunas pazemes kabeļu pārejas Pk 386+60, 353+00, 405+10 un 416+50. Esošās sakaru kabeļu pārejas Pk 324+20 un Pk 365+40 plānots ieguldīt aizsargcaurulē.

7.3.1.4. Autoceļu šķērso augsta spiediena gāzesvads Pk 372+25 un vidēja spiediena gāzes vads Pk 381+30 un Pk 372+20.

7.3.1.5. Lai arī ārējos normatīvos aktos ir noteiktas prasības saistībā ar zemju atsavināšanu autoceļa vajadzībām, piekļuves nodrošināšanu īpašumiem, aizsargjoslām, zemju transformāciju (Teritorijas plānojuma likumā, Būvniecības likumā, Aizsargjoslu likumā un citos normatīvajos aktos), ņemot vērā autoceļa un ceļu mezglu vajadzībām paredzētās teritorijas, trases īpatnības, tajā skaitā atrašanos īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, kā arī ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izvērtēšanas un sabiedriskās apspriešanas rezultātus, **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10) daļu attiecībā uz izmaiņām teritoriju plānojumos saistībā ar plānoto darbību un esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamību, īpašumu sasniedzamību ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) darbība plānojama tā, lai līdz šim neskartās teritorijas tiktu šķērsotas vai ietekmētas tikai tādā gadījumā, ja nav iespējams

izmantot jau šķērsotās vai ietekmētās teritorijas, pamatojot šādu risinājumu nepieciešamību;

- b) ievērojot un maksimāli saglabājot noslēguma ziņojumā konstatētās dabas un kultūrvēsturiskās vērtības jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības laikam, lai rekonstruējot autoceļu A10 nodrošinātu īpašumu sasniedzamību, kas tiek ietekmēta ar plānotās rekonstrukcijas darbiem vai to rezultātā, realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā;
- c) tehniskā projekta risinājumos jāparedz ietekmēto īpašumu sasniedzamība pēc projekta realizācijas;
- d) nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, un tā, lai netiktu negatīvi ietekmētas dzīvojamās un sabiedriskās apbūves, pretēji risinājumi ir iespējami tikai pēc attiecīgo institūciju piekrišanas saņemšanas;
- e) jā sagatavo detalizēta plānoto darbu veikšanas kārtība un secība ĶNP teritorijā, lai negatīvi neietekmētu ne saglabājamās dabas vērtības, ne sulfīdus saturošo pazemes ūdens plūsmas, nodrošinot savlaicīgu un atbilstošu darbu plānošanu optimālajos iespējamajos darbu veikšanas laikos un vietās, saskaņojot plānu ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- f) Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvei / pārveidei, bet ĶNP teritorijā konkrētie risinājumi jā saskaņo arī ar Dabas aizsardzības pārvaldi.

### **7.3.2 Gaisa kvalitātes izmaiņas autoceļam piegulošajās teritorijās novērtējums.**

7.3.2.1 Rekonstrukcijai paredzētās trases tuvumā nav nozīmīgi enerģētikas, rūpniecības vai citi gaisa piesārņojuma avoti, līdz ar to galvenais piesārņotājs trases apkārtnē ir autotransports.

7.3.2.2 Ziņojumā norādīts, ka valsts līdzekļu taupīšanas nolūkā nav iekļauta gaisa piesārņojuma detalizēta izpēte ietekmes uz vidi novērtējumā vērtētajā ceļa posmā, taču sniegta informācija, valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības autoceļa A5 posmam Daugmale – Ķekava (Vides pārraudzības valsts biroja Atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu ir izsniegts 2009.gada 6.novembrī) ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktie gaisu piesārņojošo vielu PM<sub>10</sub> un NO<sub>2</sub> (diennakts un gada vidējā koncentrācija) emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini autoceļa A5 posmā Daugmale – Ķekava posmā, kur 2035.gadā tiek prognozēta vislielākā satiksmes intensitāte (līdz 50000 vienībām diennaktī, kas ievērojami pārsniedz šī autoceļa posma izmantošanas maksimālo intensitāti), liecina, ka normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai netiks

pārsniegtas un to pārsniegums netiek prognozēts arī nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos.

7.3.2.3 Ņemot vērā iepriekš minēto, prognozēto satiksmes intensitāti posmā Priedaine - Ķemeri 2030.gadā (no 14714 līdz 19303 vienībām diennaktī) un to, ka kopumā trases rekonstruējamais posms virzās gar teritoriju, kas industriāli nav augsti attīstīta, tajā nav nozīmīgu gaisa piesārņojuma avotu, kā arī to, ka lielākajā tās daļā tiek šķērsotas dabas pamatnes teritorija, gaisu piesārņojošo vielu ( $PM_{10}$ ,  $NO_2$ ) normatīvos noteikto robežvērtību pārsniegumi autoceļam pieguļošajās teritorijās ziņojumā netiek prognozēti ne projekta īstenošanas, ne tā neīstenošanas gadījumā. Būvdarbu veikšanas laikā to konkrētās veikšanas vietās prognozējams lokāls un salīdzinoši īslaicīgs gaisa piesārņojuma palielinājums, galvenokārt ar putekļiem, kā arī iespējama lokālu satiksmes traucējumu iespējamība, taču ņemot vērā vispārējās prasības ceļu būves tehnikai un pieguļošo teritoriju izmantošanas nosacījumus, kas atrunāti citās šī atzinuma un ziņojuma sadaļās, Birojs uzskata, ka detalizētas papildus prasības un nosacījumi ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama saistībā ar prognozēto gaisa piesārņojuma līmeni nav nepieciešams izvirzīt.

### 7.3.3 Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums.

7.3.3.1 Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai modelēšanas rezultātā iegūtie dati par transportlīdzekļu radīto troksni, ņemot vērā prognozēto satiksmes plūsmas intensitāti 2030.gadā, parāda, ka Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktie vides trokšņa robežlielumi viensētās varētu būt pārsniegti vai būs tuvi noteiktajai robežvērtībai apbūves teritorijā naktī, ja netiek veikti trokšņa samazināšanas pasākumi – īpašumos vai teritorijās „Biltauri”, „Bindari”, „Birznieki”, „Bītes”, „Braņķciems”, „Ceļmalas”, „Ciņi”, „Degas”, „Dzintari”, „Dārznieki”, „Eglūciems 1”, „Eglūciems 2”, Glāzeņpurva apbūve, Gātciena perspektīvā apbūve, „Jaunsīpoli”, „Karūļi”, „Krasti”, „Knapes – Mežlauki”, „Krievi”, „Laši”, „Mežbeltes”, „Mežāres”, Mākoņu iela, „Priedes”, „Priednieki”, „Brieži”, Priežu malas apbūve, „Pērnciems”, „Pūricas”, „Ratnieki”, „Rūmji”, „Saliena”, „Saulieši”, „Silmalas”, Spuņciems - Alksņi, Spuņciems - Sila iela, „Spuņciems 1”, „Spuņciems 2”, „Spuņciems 3”, „Strautiņi”, „Strēlnieki”, „Sudmalas”, „Varkaļi 1”, „Varkaļi 2”, Vecvagaru perspektīvā apbūve, „Ģeri”, „Ķīši”, „Ūdri”.

7.3.3.2 Lai mazinātu un novērstu diskomforta zonā esošo māju iedzīvotājiem traucējumus, ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti trokšņa samazināšanas pasākumi pret dzīvojamo apbūvi un pret mājām. Prettrokšņa ekrānus plānots izvietot:

- ⇒ posmā Sīpolciems – „Karūļi” - 2,5 m augstu prettrokšņa ekrānu;
- ⇒ pret mājām „Mežbeltes”, posmā „Birznieki” – Lielupes tilts, „Braņķciems”, „Braņķciems” – Lielupes tilts, Gātciena perspektīvā apbūve, Kūdra - Vecvagaru perspektīvā apbūve - 3 m augstu prettrokšņa ekrānu;
- ⇒ pret mājām „Rūmji”, „Ķīši”, „Ūdri”, Eglu ciemā, posmā „Priednieki” - „Ceļmalas” - 4 m augstu prettrokšņa ekrānu;

- ⇒ pret mājām „Ciņi”, „Saliena”, „Dzintari”, posmā „Degas” - „Pūricas” - „Bindari”, Egļu ciems, Gātciena perspektīvā apbūve, Kūdra – Knapes, Spuņciems - Alksņi, Spuņciems – Priežu malas apbūve, Spuņciems - Sila iela - 5,0 m augstu prettrokšņa ekrānu;
- ⇒ pret mājām „Biltauri”, Egļu ciemā, posmā „Priedes” – „Meldri”, „Ratnieki” – „Mežāres” - 5,5 m augstu prettrokšņa ekrānu,
- ⇒ posmā „Priedes” – „Meldri” un „Rūmji” - Varkaļi – 6,0 m augstu prettrokšņa ekrānu.

7.3.3.3 Noslēguma ziņojumā iekļautie modelēšanas rezultātā iegūtie dati par transportlīdzekļu radīto troksni liecina, ka normatīvos noteiktās robežvērtības netiks pārsniegtas, ja tiek paredzēti prettrokšņa pasākumi, izņemot mājas („Ceļmalas”, „Ciņi”, „Dzintari”, „Laši”, „Mežbeltes”, „Priednieki”, „Brieži”, „Varkaļi 2” un „Ūdri”), kuras atrodas tuvāk par 30 m no rekonstruējamā autoceļa. Bez tam prettrokšņa sienas, ko Biroja ieskatā iespējams kombinēt ar blīviem dzīvžogiem, ir paredzēts izvietot arī ĶNP teritorijā gan daļēji ekranējot troksni, gan ierobežojot meža dzīvnieku pārvietošanos jebkurā ceļa pusē.

**7.3.3.4** Ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10) daļu attiecībā uz troksni ir **norādāmi nosacījumi**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) **projektēšanas stadijā jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās vietas, detalizēti jāizstrādā pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā un jāparedz atbilstošs prettrokšņa sienu konkrētais izvietojums, materiāls, veidols un augstums, lai nodrošinātu spēkā esošajos vides trokšņa novērtēšanas kārtību reglamentējošos noteikumos noteiktos vides trokšņa robežlielumus;**
- b) **būvniecības stadijā jānodrošina projekta trokšņa izplatības ierobežošanas un samazināšanas risinājumu realizācija;**
- c) **atbilstoši ziņojumā norādītajam ēku fasādēm, kam ar paredzētajiem prettrokšņu pasākumiem nav iespējams nodrošināt noteikumos noteiktos vides trokšņa robežlielumus, papildus jāīsteno šo ēku fasāžu prettrokšņa pasākumi saskaņā ar 2004.gada 29.aprīļa Ministru kabineta noteikumiem Nr.468 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-03 „Būvakustika””.**

#### **7.3.4. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums.**

7.3.4.1. Valsts galvenā autoceļa A10 rekonstruējamais posms Priedaine - Ķemeri ietver lietošanā esošu autoceļu un tikai atsevišķos iecirkņos, kuros plānots ierīkot divlīmeņu šķērsojumus, būvdarbi notiks ārpus esošās ceļa vai nodalījuma joslas. Paplašinot kopējo autoceļa platumu, tiks veikti zemes darbi, taču tiem būs lokāls raksturs un ietekmes zona nepārsniegs vidēji 30 - 50 m platu joslu attiecībā pret rekonstruējamā autoceļa ass līniju.

7.3.4.2. Ziņojumā konstatētas trīs galvenās ietekmes, kas radīs vai var radīt augsnes izmaiņas:

- ⇒ pirmkārt, fizikālas izmaiņas, kas ir saistīts ar augsnes pārvietošanu, sablīvēšanu, eroziju un līdzīgām darbībām;
- ⇒ otrkārt, ķīmiskas izmaiņas, ko var radīt ķīmisko vielu akumulācija augsnē (piesārņojums), piemēram, piesārņojums ar naftas produktiem būvniecības darbu laikā, savukārt autoceļa ekspluatācijas laikā - ar sadzīves atkritumiem, izplūdes gāzēm, ķīmiskajām vielām, kuras izmanto ceļu kaisīšanā ziemas periodā;
- ⇒ treškārt, izmaiņas zemes lietošanā (transformācija no viena lietošanas veida citā).

7.3.4.3. Izvērtējot Noslēguma Ziņojumā minēto, Birojs uzskata, ka visas minētās ietekmes ir vai var būt raksturīgas jebkuram autoceļa būvniecības un ekspluatācijas procesam un tam būs salīdzinoši lokāla ietekme. Birojs uzskata, ka būtiskākās ietekmes plānotās darbības pieguļošajā teritorijā, ko var izraisīt būvdarbu veikšana un ar to saistītās augsnes struktūras izmaiņas, ir veģetācijas iznīcināšana konkrētajās platībās, ķīmiskais piesārņojums negadījumu rezultātā un fizikālās izmaiņas, kuru rezultātā var būt apgrūtināts veģetācijas atjaunošanās process, taču, kā minēts iepriekš, šādas izmaiņas ir raksturīgas procesiem, kas līdzvērtīgi ierosinātajai darbībai. Ziņojumā norādīts, ka autoceļa rekonstrukcija neatstās ietekmi uz lauksaimniecībā izmantojamām zemēm tik lielā mērā, ka tās rezultātā zemes vairs nebūtu izmantojamas tiešajiem mērķiem, proti – lauksaimniecības produktu ražošanai, taču autoceļa trases tiešajā tuvumā gan pašlaik, gan arī turpmāk būs ierobežota iespēja nodarboties ar bioloģisko lauksaimniecību. Iespējamās ietekmes būvdarbu veikšanas kontekstā ir saistāmas arī ar zem augsnes esošo grunts slāņu pārvietošanu / izņemšanu / izmantošanu būvdarbu gaitā, kā arī ar to saistītajām hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu iespējamām izmaiņām, kā arī bioloģiskajām vērtībām Darbības Vietai pieguļošajā teritorijā, kam var būt būtiskāka ietekme un par ko Biroja vērtējums sniegts turpmākajās atzinuma apakšnodaļās, tai skaitā nosakot obligātās prasības, lai nepieļautu nozīmīgu hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas, kas varētu ietekmēt, tajā skaitā augsnes struktūras izmaiņas plašākās teritorijās.

**7.3.5. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem. Objekta iespējamā ietekme uz šķērsojošo vai tā tuvumā esošo ūdensobjektu hidroloģisko režīmu, ūdens kvalitāti un to zivsaimnieciskajiem resursiem. Ietekme uz Lielupes ekosistēmu un zivsaimnieciskajiem resursiem.**

7.3.5.1. Rekonstruējamajā posmā autoceļš šķērso vairākas ūdensteces - Varkaļu kanālu (22,5 km), Spuņupi (33,7 km), kas konkrētajā posmā ir aizbērti, un Lielupi (37,2 km), kā arī Lielupes ieleju un pieguļ Babītes polderim un, galvenokārt, posma rietumdaļā virzās gar teritorijām, kas pārplūst, ir pārpurvotas vai arī tām ir apgrūtināti noteces apstākļi, it sevišķi KNP un Lielupes ielejas teritorijās. Atbilstoši ziņojumā norādītajam gan virszemes ūdens galvenā plūsma, gan meliorācijas grāvju tīkls, kas ierīkots atsevišķos iecirkņos (piemēram, Braņķciemā, Gātcīemā un Babītes polderī) gandrīz

vienmēr ir perpendikulāri trasei. Rekonstruējamais trases posms daļēji ir lokāla ūdensšķirtne, tas ir, virszemes ūdens, kā arī gruntsūdens trases posmā no Priedaines līdz Bāžciemam teritorijā uz ziemeļiem no trases plūst uz Lielupi, ziemeļu, ziemeļrietumu un ziemeļaustrumu virzienā; savukārt uz dienvidiem no trases virszemes ūdens notece vērsta dienvidu - dienvidrietumu virzienā – tas ir uz Babītes ezeru un tālāk uz Lielupi. Trases posmā no Lielupes līdz pagriezienam uz Ķemeriem virszemes ūdens plūsma vērsta uz ziemeļiem (Slokas ezeru, Vēršupīti), jo dienviddaļā ir mūsdienu reljefa pacēlums ar ievērojami augstākām absolūtajām atzīmēm, bet Jāņupītes apkārtnē virszemes ūdens plūsma vispirms vērsta dienvidrietumu - dienvidu virzienā (uz Jāņupīti), bet pēc tam austrumu virzienā – uz Lielupi. Virszemes ūdens līmeņa svārstības var sasniegt vienu metru.

- 7.3.5.2. Ņemot vērā, ka ziņojumā sniegta informācija, ka Babītes ezers kopā ar Lielupi veido vienotu hidroloģisko sistēmu, kurā virszemes ūdens līmenis galvenokārt ir atkarīgs no līmeņu attiecībām Lielupē un Rīgas līcī, līdz ar to paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta reģiona hidroloģisko apstākļu izmaiņa, taču netiek izslēgta iespēja, ka paredzētā darbība var izsaukt lokāla rakstura izmaiņas, taču, tā kā esošās trases tuvumā hidroloģiskie apstākļi ir jau stabilizējušies, tad plānotā trases paplašināšana neradīs būtiskas hidroloģisko apstākļu izmaiņas. Ziņojumā norādīts arī, ka visā rekonstruējamajā autoceļa posmā caurtekas jau ir uzbūvētas un, ka paplašinot ceļa klātnei, esošās caurtekas plānots pagarināt. Ziņojumā norādīts, ka Spuņņupes caurtekas atjaunošana / ierīkošana Jūrmalas apvedceļa rekonstrukcijas projektā neietilpst. Vienlaikus sniegta informācija, ka, ja caurtekas atjaunošanas nepieciešamība tiek pierādīta, tad caurtekas rakšanas darbus vislabāk ir veikt vienlaicīgi ar autoceļa rekonstrukciju. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā šis jautājums detalizēti nav analizēts.

Esošais tilts pār Varkaļu kanālu ir salīdzinoši plats (vairāk kā divas reizes platāks par esošo ceļa klātnei), taču ziņojumā detalizētāk tas nav analizēts, tai pat laikā dabas lieguma „Babītes ezers” dabas aizsardzības plānā ir sniegta informācija, ka gremdpāļi, kas pie tilta veido atbalstsienas, ir iebūvēti dziļi, taču nepieciešams pārliecināties par pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu beigās izveidotā tilta būvju noturību, tajā skaitā ņemot vērā, ka Varkaļu kanāla slūžas nedarbojas un lielu vētru uzplūdu laikā radot izskalojumu iespējamību krasta nostiprinājumu Lielupes pusē, kad ūdens pa Varkaļu kanālu ieplūst Babītes ezerā.

- 7.3.5.3. Atbilstoši 2002.gada 12.marta Ministru kabineta noteikumiem Nr. 118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Lielupe visā tās garumā ir prioritārie zivju ūdeņi un noteikta kā karpveidīgo zivju ūdeņi. Ziņojumā un eksperta atzinumā sniegta informācija, ka no saldūdens zivju sugām šeit sastopamas sugas gan ar nozīmīgu zivsaimniecisko nozīmi - līdakas (*Esox lucius*), plauži (*Abramis brama*), pliči (*Blicca bjoerkna*), raudas (*Rutilus rutilus*), ruduļi (*Scardinius erythrophthalmus*), līņi (*Tinca tinca*), karūsas (*Carassius carassius*), zandarti (*Stizostedion lucioperca*), asari (*Perca fluviatilis*), ālanti (*Leuciscus idus*), sapali (*Squalius cephalus*),



vēdzeles (*Lota lota*), sami (*Silurus glanis*), gan arī sugas ar nelielu zivsaimniecisko nozīmi – trīsadatu un deviņadatu stagari (*Pungitius pungitius* un *Gasterosteus aculeatus*), mailītes (*Phoxinus phoxinus*), viķes (*Alburnus alburnus*) un akmeņgrauži (*Cobitis taenia*). Ziņojumā un eksperta atzinumā sniegta informācija, ka plašo zivju migrāciju iespēju dēļ, precīzu darbu veikšanas vietas tuvumā sastopamo saldūdens zivju sugu sarakstu sniegt praktiski nav iespējams, tāpēc jāņem vērā, ka bez jau uzskaitītajām šeit var būt sastopamas arī citu sugu zivis - karpas (*Cyprinus carpio*), salates (*Aspius aspius*), auslejas (*Leucaspis delineatus*), straute pavīķes (*Alburnoides pipunctatus*), bārdainie akmeņgrauži (*Noemacheilus barbatulus*), platgalves (*Cottus gobio*), baltie sapali (*Leuciscus leuciscus*), kazes (*Pelecus cultratus*) un citas sugas, bet ceļotājzivju faunu šeit veido zuši (*Anquilla anquilla*), taimiņi (*Salmo trutta*), laši (*Salmo salar*), upes nēģi (*Lumpetra fluviatilis*), salakas (*Osmerus eperlanus*), kā arī sīgas (*Coregonus lavarettus*) anadromā forma. Bez jau minētajām ceļotājzivju sugām, teorētiski rekonstruējamā tilta tuvumā Lielupē var būt sastopamas arī paledes (*Alosa fallax*). Lielupes gruntī ir sastopami arī nēģu kāpuri, taču to koncentrācija ir nenoīmīga. Atbilstoši 2009. gada 9. novembra nozares ekspertes atzinumā sniegtajai informācijai vairākas rekonstruējamā Lielupes tilta tuvumā potenciāli sastopamās zivju sugas (lasis, upes nēģis, palede, salate, sīga, taimiņš, kaze, spidiļķis, akmeņgrauzis, platgalve, vimba, straute pavīķe, ausleja, sams u.c.) ir iekļautas Latvijas un starptautiskajos normatīvajos aktos par sugu aizsardzību (2000.gada 14.novembra Ministru kabineta noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo sugu sarakstu”; Padomes 1992.gada 21.maija Direktīva 92/43/EEK par dabisko biotopu, savvaļas faunas un floras aizsardzību; 1979.gada Bernes konvencija par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu aizsardzību). Rekonstrukcijas darbu laikā tiek prognozēti šādi nozīmīgākie zivju faunai nelabvēlīgie faktori - mehāniska iedarbība uz ūdenstilpes gultni rakšanas, rievsienu, pāļu vai citu būvelementu ievietošanas un citu darbu gaitā, tajā skaitā ar ūdenstilpes gultni saistīto darbu (it īpaši rakšanas un padziļināšanas darbu), ūdens piesārņojums gan ar ūdenī nonākošiem naftas produktiem vai citām toksiskām vielām, gan ar suspendētām vielām, būvniecības darbu radītais troksnis. Nelabvēlīgo faktoru ietekmes apjomu samazināšanai eksperta atzinumā un ziņojumā rekomendēts:

- ⇒ maksimāli samazināt rakšanas, padziļināšanas, balstu izbūves un citu darbu tieši ietekmēto akvatorijas daļu, kā arī iespēju robežās izvairīties no tehnikas braukšanas pa upi;
- ⇒ ar ūdens vidi vai ūdenstilpes gultni saistītos darbus jāveic iespējami īsā laikā;
- ⇒ jānovērš piesārņojums ar naftas produktu vai citām ķīmiskām vielām, būvgrižu nonākšanu ūdenī no rekonstruējamā tilta vai izmantojamās tehnikas;
- ⇒ nepieciešamajos padziļināšanas un rakšana darbos iespējami daudz jāizmanto gruntssūcēju, kas darbojoties rada daudz mazāku uzduļķojumu nekā grunts rakšana ar kausu vai stumšana ar buldozeru;
- ⇒ rievsienu, pāļu u.c. būvelementu ievietošanu gruntī veikt ar vibrācijas metodi

vai citu metodi, kas rada ievērojami mazāku troksni nekā šo elementu ievietošana grunti ar pāļu dzinēju;

- ⇒ rekonstrukcijas darbi, kas saistīti ar upes gultnes mehānisku ietekmēšanu, ievērojama trokšņa radīšanu vai ūdens piesārņošanas draudiem jāpārtrauc laika periodā no 16. aprīļa līdz 20. jūnijam, kā arī no 1.oktobra līdz 15. novembrim.

Nozīmīga nelabvēlīga ietekme uz Lielupes ihtiofaunu tilta rekonstrukcijas darbiem ir iespējama tikai gadījumā, ja tās rezultātā tiek nozīmīgi apdraudētas ceļotājzivju migrācijas iespējas, kā arī, ja notiek vērienīga ūdens piesārņošana, kas izraisītu masveidīgu zivju bojāeju. Ziņojumā un eksperta atzinumā netiek prognozēts, ka paredzētā Lielupes tilta rekonstrukcija atstās negatīvu ietekmi uz retajām vai apdraudētajām zivju sugām. Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ja tiek paredzēti un ievēroti ziņojumā un eksperta rekomendētie inženiertehniskie paņēmieni, autoceļa un tilta rekonstrukcijas / izbūves laikā netiek prognozēta būtiska ietekme uz ūdens kvalitāti un upju zivsaimnieciskajiem resursiem.

**7.3.5.4.** Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saistībā ar iespējamo ietekmi uz šķērsojošo vai tā tuvumā esošo ūdensobjektu hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, ūdens kvalitāti un to zivsaimnieciskajiem resursiem, tajā skaitā ietekmes uz Lielupes ekosistēmu un zivsaimnieciskajiem resursiem novēršanai un mazināšanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) pantu ir pamats **izvirzīt nosacījumus**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) būvprojekta izstrādē jānodrošina risinājumi virszemes noteces organizēšanai un nepieciešamo caurteku ierīkošanai / pagarināšanai / pārveidei un virszemes ūdeņu savākšanai no ceļa un novadīšanai tā, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos, atbilstoši ziņojumā norādītajam;
- b) būvprojekta izstrādē detalizēta uzmanība pievēršama autoceļa izbūves risinājumiem ĶNP teritorijā, projektā nodrošinot risinājumus kuri nemaina esošo virszemes un pazemes noteci ĶNP teritorijā, risinājumus saskaņojot ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- c) pirms darbu veikšanas uzsākšanas izstrādāt risinājumus pagaidu virszemes noteces organizēšanai, virszemes ūdeņu savākšanai no ceļa un novadīšanai būvniecības gaitā, risinājumu ĶNP teritorijā saskaņojot ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- d) lai nodrošinātu to, ka būvniecības rezultātā ārpus ĶNP teritorijas netiek pasliktināts hidroloģiskais režīms autoceļu aizsargjoslās, jānodrošina ceļiem blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu darbu veikšanas laikā un pēc to pabeigšanas vai projektēšanas stadijā jāizstrādā meliorācijas sistēmu pārveides projekti;
- e) būvprojektā jāparedz risinājumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām, naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām;

- f) būvdarbu veikšanas laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām, naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām;
- g) būvprojektā Lielupes šķērsošanai jāizvēlas tāds tilta konstruktīvais risinājums un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta Lielupes ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms, kā arī tiktu maksimāli saglabāti nepārveidoti biotopi upē un palienē;
- h) būvdarbus, kas saistīti ar Lielupes gultnes vai jebkuru citu ūdensteču mehānisku ietekmēšanu, ievērojama trokšņa radīšanu vai ūdens piesārņošanas draudiem jāpārtrauc laika periodā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam, kā arī no 1.oktobra līdz 15.novembrim;
- i) tilta būvdarbu veikšanas laikā pār Lielupi, jānodrošina maksimāla dabisko biotopu upē un palienē saglabāšana, kā arī pagaidu risinājumi un konstrukcijas nedrīkst ietekmēt upes ūdens līmeni, nozīmīgi sašaurinot upes gultni un samazinot ūdens caurlaides iespējas;
- j) padziļināšanas un rakšanas darbos Lielupē jāizmanto gruntssūcējs, citu metožu izmantošana pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja ar gruntssūcēju nav iespējams veikt šādus darbus;
- k) saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot ūdensteču šķērsojuma projekta izstrādi un citas darbības, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu;
- l) būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo ar Valsts vides dienestu, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus, vadoties no konkrētajiem paredzētajiem tiltu izbūves rekonstrukcijas risinājumiem, par pamatu ņemot ziņojumā noteiktos laika ierobežojumus zivju resursu aizsardzībai.

### **7.3.6. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana.**

7.3.6.1. Tiek prognozēts, ka saistībā ar autoceļa rekonstrukcijas, būvniecības un ekspluatācijas darbiem daļa no autotransporta izplūdes gāzu kaitīgajiem izmešiem nosēdīsies uz autoceļa cietā seguma un trasei piegulošajās platībās, bet ziemā – uz sniega. Savukārt ar nokrišņiem šis piesārņojums, kā arī ķīmiskās vielas, ko izmanto autoceļu apstrādei ziemas apstākļos (piemēram, sāls) tiks ieskalots ūdenstecēs.

7.3.6.2. Birojs pievienojas Noslēguma Ziņojumā norādītajam, ka ņemot vērā to, ka kopumā plānotā darbība (autoceļa A10 trases posma rekonstrukcija) nozīmīgi nemainīs ne nokrišņu daudzumu, ne automašīnu skaitu (gan

ievērojot pieauguma tendences nākotnē, gan tehnoloģiju atbilstību), netiek prognozētas būtiskas izmaiņas virszemes ūdeņu kvalitātē. Tai pat laikā nepieciešama savlaicīga un droša ūdeņu novadīšana no tiltiem un divlīmeņa šķērsojumiem. Papildus ĶNP jāņem vērā, ka nolūkā saglabāt sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu plūsmas nav pieļaujamas virszemes un gruntsūdens noteces režīma izmaiņas.

**7.3.6.3.** Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)pantu ir pamats **izvirzīt nosacījumus**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) **atbilstoši ziņojumā norādītajam un rekomendētajam, projektā jāparedz, ka visi tilti un divlīmeņu šķērsojumi ir jāaprīko ar lietūs notekūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēmu. Lietusūdeņu savākšanas sistēmai jābūt noslēdzamai avārijas situācijās, lai piesārņojums uzreiz tieši nenokļūtu ūdenstecēs;**
- b) **projektā jāparedz risinājumi ĶNP teritorijā, it sevišķi sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu izplatības vietās, kas nodrošina, ka netiek izmainīts virszemes noteces ūdeņu novadīšanas režīms, risinājumus saskaņojot ar Dabas aizsardzības pārvaldi.**

**7.3.7. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu ietekme uz dzeramā ūdens resursiem. Prognoze par mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju.**

**7.3.7.1.** Valsts galvenā autoceļa A10 posms Priedaine - Ķemeri ir izvietots Rīgas līdzenumā. Dabas apvidū izdalās divi atšķirīgi ģeomorfoloģiskie elementi – kāpas un gandrīz pilnīgi plakans līdzenums. Reljefs mainās no ļoti vāji viļņota (praktiski plakana) un lēzeni viļņota līdz viļņotam. Praktiski visā trases garumā dabiskais reljefs tiešā trases joslā ir izmainīts – norakts, izlīdzināts un uzbērts. Trases virsma posmā no Priedaines līdz Lielupei ir gandrīz līdzena, mūsdienu reljefa absolūtās atzīmes atrodas robežās no 3 - 4 metrus virs jūras līmeņa, bet posmā no Lielupes līdz Ķemeriem trases virsma pakāpeniski paaugstinās un Ķemeru apkārtnē reljefa absolūtās atzīmes sasniedz 7 - 8 metrus virs jūras līmeņa. Ģeoloģiskā griezuma augšējo daļu veido no apakšas uz augšu vidējā devona Arukilas, Burtnieku, augšējā devona Gaujas, Amatas, Pļaviņu, Salaspils, Daugavas, Katlešu, un Ogres svītu nogulumieži, kā arī kvartāra sistēmas nogulumi: augšējā pleistocēna Latvijas svītas glacigēnie nogulumi jeb morēna un limnoglaciālie veidojumi. Kvartāra sistēmas nogulumu kopējais biezums ļoti plaši mainās, tomēr, galvenokārt, rekonstruējamais autoceļš virzās pa teritoriju, kurā kvartāra segas biezums kopumā nepārsniedz 20 metrus, uz rietumiem no Lielupes tas ir mazāks par 10 m, bet atsevišķās vietās Ķemeru apkārtnē tā biezums samazinās līdz 0,5 - 1 metram. Relatīvi plašā trases teritorijā, it īpaši Ķemeru apkārtnē, ir izplatīti Salaspils svītas nogulumieži. Teritorijā, kas ietver trases rekonstruējamā posma rietumu galu, Salaspils svītas nogulumieži atsedzas zemkvartāra virsmā. Līdz ar to plaši ir izplatīts dolomīts, mergēlis, ģipsis un māls. Svītas maksimālais biezums ir 22 metri, bet vidēji tas mainās no 14 līdz 20 metriem. Atbilstoši ziņojumā norādītajam gruntsūdens līmeņa iegulas dziļums lielākajā teritorijas daļā nepārsniedz 1,0 - 1,5 metrus, bet kāpu izplatības iecirkņos no 3 līdz pat 8 metru dziļumam vai arī dziļāk.

7.3.7.2. Autoceļa atsevišķu posmu rekonstrukcijas un citu posmu izbūves rezultātā, kā arī tā uzturēšanas (ekspluatācijas) gaitā iespējama:

- ⇒ mākslīgi izveidoto nogāžu erozija;
- ⇒ upju krastu pastiprināta izskalošanās;
- ⇒ upes dinamikas izmaiņas plānoto tiltu pārbūves rezultātā;
- ⇒ pārpurvošanās procesu aktivizēšanās vietās, kur var tikt aizšķērsota dabiskā notece vai arī aizbērti, traucēti notekgrāvji un strauti, kā arī izjauktas esošās meliorācijas sistēmas.

7.3.7.3. Rekonstruējamā trase aptuveni no autoceļa A10 39 km līdz trases beigām skar ģeoloģiskā riska nogabalu, kur ir iespējami karsta procesi - karbonātus un sulfātus saturošu minerālu un nogulumiežu ķīmiska izskalošanās. Ziņojumā sniegta informācija, ka līdz šim gar trasi novēroto karsta procesu intensitāte ir relatīvi zema un tiek prognozēts, ka intensitātes pieaugums nenotiks arī plānoto darbu rezultātā.

7.3.7.4. Lai arī trases izbūves un arī ekspluatācijas laikā būtiskas hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas netiek prognozētas, ietekmei būs pakļauts tikai pirmais pazemes ūdens horizonts – gruntsūdeņi. Savukārt upju ielejās, kur paredzēta tiltu vai caurteku ierīkošana (rekonstrukcija), tiltu balstu ierīkošanas gaitā ietekmei var tikt pakļauti pirmie spiedienūdens horizonti. Pazemes ūdens horizonta piesārņošana ir iespējama arī pāļu dzīšanas, balstu ierīkošanas vai ģeotehnisko urbumu ierīkošanas gaitā, līdz ar to darbu veikšana jāveic ievērojot hidroģeologa norādījumus un ņemot vērā konkrēto apstākļu specifiku.

7.3.7.5. Atbilstoši ziņojumā norādītajam gruntsūdens līmeņa izmaiņas tiek prognozētas nenožīmīgas un nepārsniegs dažus centimetrus, līdz ar to netiek prognozēta ietekme uz apkārtnē esošajiem nekustamajiem īpašumiem.

7.3.7.6. Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saistībā ar iespējamo ietekmi uz dzeramā ūdens resursiem un mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju nav nepieciešams izvirzīt speciālus nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama, jo virkne prasību jau ir izvirzītas saistītajās jomās. Vienlaikus Birojs vērš uzmanību, ka, ja autoceļa jauno pievedceļu un ceļu mezglu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiktu ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas, kā arī jāizvēlas tādi konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā nepieļautu pazemes ūdens horizonta piesārņošanu.

### **7.3.8. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz Ķemeru apkārtnē izplatīto sērūdeņradi saturošo mineralizēto avotūdeņu veidošanos, sērūdeņu avotiem un to ūdens kvalitāti.**

7.3.8.1. Autoceļš šķērso „Ķemeru – Jaunķemeru” sulfīdu minerālūdeņu atradni trases posma rietumdaļā ĶNP teritorijā, kur dažādos posmos ir atšķirīgi hidroģeoloģiskie apstākļi.

7.3.8.2. SIA „Eirokonsultants” iesniegtajā papildinformācijā (SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 16.novembra vēstule Nr.11/10-34) attiecībā uz iespējamajām gruntsūdeņu līmeņa izmaiņām un to radītajām netiešajām ietekmēm (sulfīdus

saturšo pazemes ūdeņu veidošanās izmaiņas un biotopu izmaiņas) sniegta sekojoša informācija:

- 1) autoceļa A10 rekonstrukcija netieši var ietekmēt sulfīdu ūdeņu veidošanās un sairšanas procesus posmā no Braņķciema ielas krustojuma ar Ventspils šoseju līdz pagriezienam uz Ķemeriem, tomēr reāli ietekme varētu izpausties tikai posmā no pagrieziena uz autoceļu P110 līdz pagriezienam uz Ķemeriem (aptuveni 2,7 km garumā);
- 2) iepriekš minētajā trases daļā savukārt var izdalīt 3 posmus ar atšķirīgu ģeoloģisko uzbūvi, kas nosaka atšķirīgus hidroģeoloģiskos apstākļus un, līdz ar to - arī paredzētās darbības potenciālo ietekmi uz tiem:
  - trases posmā ap Kūdru un pagriezienu uz Kalnciemu, aptuveni no 41,9 līdz 42,5 km) augšējā devona Salaspils svītas nogulumu nav izplatīti. Līdz ar to, nav galvenā priekšnoteikuma, lai veidotos sulfīdu ūdeņi. Turklāt šeit kvartāra nogulumu biezums ir īpaši neliels, pamatieži (augšējā devona Pļaviņu svīta) faktiski atsedzas zemes virspusē. Augstāk minētie apstākļi nosaka faktu, ka jebkāds vides risks saistībā ar Ķemeru - Jaunķemeru sulfīdu ūdeņu atradni šeit jāvērtē kā nebūtisks;
  - trases posms aptuveni no 42,5 līdz 44 km iekļauj Lūžņugrāvja jeb Sēravota un tā pārveidotās (iztaisnotās un padziļinātās) pietekas sākumu (izteku) un tas ir uzskatāms par visjutīgāko, jo Lūžņugrāvī notiek sulfīdu saturšo Salaspils horizonta ūdeņu atslodze, ko nodrošina vai nu pilnīgs izolējošo slāņu (tādu kā augšējā pleistocēna morēnas) iztrūkums, vai arī tā neliels (ap metru, maksimāli - 2 m) biezums. Tomēr vēstulē norādīts, ka neskatoties uz augstāk minēto, plānotā darbība šeit nevar atstāt būtisku ietekmi uz sulfīdus saturšo pazemes ūdeņu veidošanās apstākļiem, jo ģeoloģiskā griezumā augšējo daļu veido smiltis, kā arī nav nepieciešams veikt trases atkūdrošanu šajā posmā, jo tā ir paveikta jau agrāk. Posma lielākajā daļā ir fiksēta morēna un vides riska līmenis tiek novērtēts kā vidējs, bet nelielā iecirknī (aptuveni 43,5 km), kur starp Salaspils un gruntsūdens horizontu izolējošu starpslāņu nav, vides risks tiek novērtēts kā augsts vai pat ļoti augsts. Šajā gadījumā vides risks nozīmē ar skābekli bagātu gruntsūdeņu ieplūšanu augšējā devona Salaspils horizontā ar turpmāko aerobo apstākļu izveidošanos, kas faktiski izslēdz sulfātreducējošo baktēriju dzīvotspēju un, līdz ar to – arī sulfīdus saturšo pazemes ūdeņu veidošanos. Trases rekonstrukcija (bez speciālu darbu veikšanas, piemēram, kūdras slāņa izņemšanas), nevar principiāli mainīt gruntsūdens plūsmas raksturu, jo konstruktīvos elementus, kas var atstāt iespaidu uz to (piemēram, šķembu slāni), izvieto virs maksimāli iespējamā gruntsūdens līmeņa, bet uzbūrumu veidojošās smiltis ar labām filtrācijas spējām būtiski neatšķiras no dabiskajām.

Lai arī rekonstrukcijas rezultātā pieaugs trases platums, tomēr arī šis apstāklis nevar īpaši mainīt hidroģeoloģiskos apstākļus, jo būtiska nozīme ir nogulumu sadalījumam vertikālā griezumā, kas atbilstoši ziņojumā norādītajam paliek nemainīgs, un pazemes ūdeņu līmeņiem. Netiek prognozēts, ka mainīsies nokrišņu daudzums, bet

notiks tikai nokrišņu daudzuma potenciālā infiltrācijas laukuma samazināšanās (par dažiem hektāriem). Vēstulē norādīts, ka sulfīdu (sērūdeņraža) klātbūtni, tā izplatību un saturu nosaka Salaspils ūdens horizonta oksidēšanās - reducēšanās apstākļi un tos būtiski var ietekmēt skābekli saturošo gruntsūdeņu pieplūdes apjoms. Tāpat sniegta informācija, ka ieplūstošo gruntsūdeņu apjoms plānotās darbības rezultātā nemainīsies - rekonstruējamā trase ir orientēta perpendikulāri anaerobo apstākļu zonai, bet notiks tikai infiltrācijas laukuma samazināšanās.

- trešajā izdalītajā posmā no Lūžņugrāvja līdz pagriezienam uz Ķemeriem vides risks novērtēts kā ļoti zems, jo tam nav priekšnoteikumu, proti - ģeoloģiskā griezuma augšējo daļu veido smiltis (atkūdrošana zem rekonstruējamā ceļa klātnes nav nepieciešama), starp Salaspils horizontu un gruntsūdeni izvietojas relatīvi izturēts morēnas slānis vairāku metru biezumā un tas uzskatāms par lokāla rakstura sprostsāni, bet Salaspils horizonta līmeņi ir augstāki par gruntsūdens horizonta līmeņiem.

SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 16.novembra vēstulē, pamatojoties uz iepriekš minēto, secināts, ka „plānotā autoceļa A10 rekonstrukcija nevar izsaukt būtiskas Ķemeru - Jaunķemeru sulfīdu ūdeņu kvalitātes un krājumu izmaiņas. Tāpat arī nav paredzamas vērā ņemamas gruntsūdens līmeņa izmaiņas, kas savukārt varētu izmainīt biotopu veidus, tostarp melnalkšņu staignājus, autoceļam piegulošajā joslā.” Atbilstoši SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 18.augusta Nr.08/10-27 vēstulē sniegtajai informācijai, maksimālā sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās notiek pavasara beigās (aprīlī - maijā), bet otrs relatīvais maksimums ir novērojams rudenī (septembrī - novembrī). Līdz ar to būvdarbi, kas saistīti ar divlīmeņa šķērsojuma izveidi būtu jāveic atlikušajos septiņos gada mēnešos.

Dabas aizsardzības pārvaldes 2010.gada 23.decembra vienotajā vēstulē Nr. D3.20/14 pausts viedoklis, ka ietekmes uz vidi noslēguma ziņojums ir novērtējams kā atbilstošs prasībām, ja tajā tiek iekļauti SIA „Eirokonsultants” 16.11.2010. vēstulē Nr. 11/10-34 „Par autoceļa A10 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu” iekļautie papildinājumi, kā arī novērstas nekonsekvences par trases posma atkūdrošanu un iekļautas 6.3.12.punktā minētās obligātās prasības tehniskā projekta izstrādē.

**7.3.8.3.** Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)pantu ir pamats **izvirzīt nosacījumus**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) ņemot vērā sarežģītos hidroģeoloģiskos apstākļus, kā arī to, ka trase šķērso sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu plūsmu, tālākā projekta izstrādē jānodrošina kompetenta hidroģeologa pastāvīga līdzdalība, lai detalizēti izstrādātu konkrētus nosacījumus projekta risinājumiem ĶNP teritorijā;
- b) turpmākajā projektēšanā, autoceļa A10 posmā it sevišķi ar vidēju un augstu vides risku (aptuveni 42,5 līdz 44 km) jāveic detalizēta esošās situācijas faktiskā izpēte par sulfīdus saturošo ūdeņu plūsmas zem ceļa robežām, jāizvēlas un jāizstrādā pieļaujamie tehniskie risinājumi un darbu organizācijas obligātie nosacījumi / ierobežojumi atkūdrošanai, uzbēruma veidošanai, ceļa būvē izmantojamiem piemērotākajiem būvmateriāliem, jānosaka pieļaujamo absolūto augstumu, līdz kuram iespējama dažādu konstruktīvo elementu, piemēram, ceļa pamatnes

materiālu, šķembu slāņa, tā materiāla, grāvju, pāļu (ja tādi plānoti) u.c. izvietošana un iedziļināšana, kā arī citas prasības ceļa rekonstrukcijai, lai iespējami samazinātu iespējamo vides risku un autoceļa rekonstrukcija un būvdarbi neatstātu būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz „Ķemeru – Jaunķemeru” sulfīdu minerālūdeņu atradni, tajā skaitā netiktu pieļauta ar skābekli bagātu ūdeņu ieplūšana sulfīdus saturošos pazemes ūdeņos. Iespējamie konkrētie detalizētie risinājumi jāsaskaņo ar Dabas aizsardzības pārvaldi;

- c) neplānot un neveidot nekādus būvmateriālu izvietojanas atbērtnes / rezerves laukumus, papildus ūdenskrātuves vai meliorācijas padziļināšanu ceļam pieguļošajās teritorijās ĶNP, kas veicinātu izmaiņas virszemes / pazemes ūdeņu plūsmās vai to veidošanās apstākļos;
- d) autoceļa rekonstrukcijas darbi vidēja un augsta riska zonās (posmā no 42,5 līdz 44 km) veicami nodrošinot precīzu darbu plānošanu, regulāru monitoringu, ievērojot arī ziņojumā norādīto par maksimālo sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās laika periodu aprīlī – maijā un septembrī - novembrī;
- e) uzsākt sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu monitoringu pirms būvniecības uzsākšanas, veikt to būvniecības laikā un vismaz piecus gadus pēc būvniecības pabeigšanas, monitoringa plānu pirms būvniecības uzsākšanas saskaņojot ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- f) ja būvniecības darbu veikšanas laikā, veicot monitoringu tiek konstatētas izmaiņas sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās procesos, kas pārsniedz sezonālās izmaiņas, darbi ir nekavējoši pārtraucami un nekavējoši izstrādājami pasākumi izmaiņu novēršanai, līdz pat jau veikto būvdarbu rezultātā izveidoto risinājumu nojaukšanai, saskaņojot šādu pasākumu plānu ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- g) ja pēc būvniecības darbu pabeigšanas, veicot monitoringu tiek konstatētas izmaiņas sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanās procesos, nekavējoši izstrādājami pasākumi izmaiņu novēršanai, līdz pat jau veikto būvdarbu rezultātā izveidoto risinājumu nojaukšanai, saskaņojot šādu pasākumu plānu ar Dabas aizsardzības pārvaldi;

### **7.3.9. Norokamās grunts un augsnes deponēšanas iespēju novērtējums.**

7.3.9.1. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, norokamo grunti rekonstrukcijas laikā paredzēts izvietot rekonstruētā ceļa posmu uzbērumos, veco ceļa segumu plānots izmantot jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai, savukārt norokamo augsnes virskārtu - jaunveidojamās ceļa klātnes uzbēruma, bet pārpalikuma gadījumā – arī pieguļošās joslas pārklāšanai ar auglīgo slāni.

7.3.9.2. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai piesārņota augsne, kura nebūtu izmantojama ceļa uzbēruma apzaļumošanas nodrošināšanai, apskatāmajā teritorijā nav konstatēta.



7.3.9.3. Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saistībā ar norokamo grunti un paredzēto augsnes deponēšanu nav nepieciešams izvirzīt papildus nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama, ievērojot atzinuma 7.3.8.3. punkta nosacījumus.

**7.3.10. Paredzētās Darbības iespējamās ietekmes uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem, mikroliegumiem, dzīvnieku migrācijas koridoriem (objektu radītā „barjeras” efekta novērtējums) un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām – Ķemeru nacionālo parku un dabas liegumu „Babītes ezers”) novērtējums.**

**7.3.10.1. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.**

7.3.10.1.1. Rekonstruējamais autoceļa posms virzās aptuveni 360 m attālumā no dabas lieguma „Lielupes grīvas pļavas” (B, LV0530800) un apmēram 700 m attālumā no dabas lieguma „Babītes ezers” (C, LV0513100), kas ir arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas. Savukārt dabas liegums „Darmšates priežu audze” piekļaujas esošajam autoceļam aptuveni 200 metru garumā. Ziņojumā norādīts, ka autoceļa paplašināšana šī dabas lieguma virzienā nav paredzēta. Ņemot vērā, ka valsts galvenā autoceļa A10 rekonstruējamā posma „Priedaine – Ķemeri” ietekmes zona nesasniedz dabas liegumu „Lielupes grīvas pļavas” un dabas liegumu „Babītes ezers”, kā arī to, ka autoceļu paredzēts paplašināt pretējā autoceļa pusē no dabas lieguma „Darmšates priežu audze”, netiek prognozēta būtiska ietekme uz šiem dabas liegumiem. Nav pieļaujama būvdarbu veikšanas laikā būvtechnikas vai būvmateriālu izvietošana dabas lieguma „Darmšates priežu audze” teritorijā un ilgstošā uzglabāšana tiešā dabas lieguma tuvumā.

7.3.10.1.2. Autoceļš A10 rekonstruējamā posmā no 38,6 km līdz posma beigām šķērso īpaši aizsargājamo dabas teritoriju - Ķemeru nacionālo parku (C, LV0200200), kas ir arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija. Atbilstoši likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteikto Ķemeru nacionālajam parkam noteiktais tips ir C - teritorijas, kas noteiktas īpaši aizsargājamo sugu un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai. Ķemeru nacionālo parku raksturo galvenokārt liela maz pārveidotu mitrāju - augsto un zemo purvu, lagūnu ezeru, daudzveidība un aizsardzība ievērojamās platībās. Jāatzīmē, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek skartas ne dabas rezervāta, ne dabas lieguma zonas, kas ir teritorijas ar nozīmīgākajām sargājamajām dabas vērtībām ĶNP teritorijā, bet ceļam pieguļošās teritorijas atrodas ainavu aizsardzības un neitrālajā zonā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā un tam pievienotajos papildmateriālos ir identificētas īpaši aizsargājamās sugas un īpaši aizsargājami biotopi rekonstruējamā autoceļa posmā, tajā skaitā arī ĶNP teritorijā un turpmākajos atzinuma punktos ir izvirzīti nosacījumi paredzētajai darbībai, lai iespējami maz tiktu skartas un ietekmētas dabas vērtības.

### 7.3.10.2. Ietekme uz biotopiem.

7.3.10.2.1. No publiski pieejamas informācijas Dabas aizsardzības pārvaldes interneta mājaslapā ([http://www.daba.gov.lv/public/lat/ipasi\\_aizsargajamas\\_dabas\\_teritorijas/nacionalie\\_parki/kemeru\\_nacionalais\\_parks/](http://www.daba.gov.lv/public/lat/ipasi_aizsargajamas_dabas_teritorijas/nacionalie_parki/kemeru_nacionalais_parks/)) ir secināms, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek tieši skartas nozīmīgas Ķemeru nacionālā parka dabas vērtības – ne dabas rezervāta, ne dabas lieguma zonas, ne mežu atslēgas biotopi, ne plānotie un esošie mikroliegumi, ne putniem nozīmīgas vietas, ne Ramsāres vietas.

7.3.10.2.2. Atbilstoši bioloģes, augu sugu un biotopu ekspertes 2009. gada 22. augusta atzinumā sniegtajai informācijai salīdzinoši būtiskākā ietekme izstrādātajam projektam ir uz Ķemeru nacionālā parka augu sugām un biotopiem. Apdraudētas varētu būt to sugu atradnes, kas atrodas tiešā autoceļa un tā atzaru teritorijā (apdraudētas varētu būt stāvlapu dzegužpirkstītes *Dactylorhiza incarnata*, odu gimnadēnijas *Gymnadenia conopsea*, bezdelīgactiņas *Primula farinosa*, dūkstu vijolītes *Viola uliginosa* atradnes biotopā zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs un jumstiņu gladiola *Gladiolus imbricatus* atradnes ceļmalās). Vienlaikus norādīts, ka ĶNP teritorijā ir labākas kvalitātes biotopi, kuros sastopamas šīs sugas.

7.3.10.2.3. Projektētā darbība tiešā veidā nelielā platībā skars sekojošus īpaši aizsargājamus biotopus - zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs, purvaini meži, melnalkšņu staigāji ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem.

Kā jau iepriekš minēts, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ĶNP teritorijā ir izstrādāts 14. projektējamā divlīmeņu mezgla (44,7 km) alternatīvs risinājums, kā rezultātā ir iespējams izvairīties no īpaši aizsargājamo biotopu, tajā skaitā Eiropas prioritāro biotopu, iznīcināšanas un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroto meža nogabalu ietekmēšanas. Savukārt 13. ceļumezglā nav iespējams izvairīties no īpaši aizsargājamo biotopu skaršanas, taču ziņojumā ir paredzēti risinājumi, lai autoceļa rekonstrukcija pēc iespējas mazāk skartu īpaši aizsargājamus biotopus un ceļumezgla risinājums pēc iespējas labāk iekļautos ainavā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam 13. ceļumezglā nepieciešams veidot apgriešanās vietu, jo šeit ir vienīgā iespēja sākot no Lielupes divlīmeņu ceļumezgla (11. ceļumezgls ir 37,3 km), kur ir iespējams apgriezties pretējā virzienā uz Rīgu. Ziņojumā sniegta informācija, ka apdzīvotajā vietā Kūdra apgriezties pretējā virzienā uz Rīgu nav iespējams un, ja netiks izveidota šī apgriešanās vieta, tad kopumā apgriešanās vieta būs nodrošināta tikai 6,6 km attālumā no 11. ceļumezgla, līdz ar to cilvēkiem, lai nokļūtu uz Kūdras kreiso pusi no Rīgas ikdienā būs jābrauc papildus lieki 5 km (2,5 km gan turp, gan atpakaļ). Paredzētais ceļumezgls un pārvada novietojums ir veidots tā, lai maksimāli izmantotu esošo P101 ceļa zemes klātni. Ziņojumā norādīts, ka, ja mēģinās izvairīties no melnalkšņu staigājumiem, trase būs jānobīda uz Kūdras pusi, kā rezultātā nelietderīgi tiks izmantota jau esošo P101 trase un nevajadzīgi būs jāizcērt daudz plašākas esošās mežu platības pa labi no autoceļa, kā arī nevarēs nodrošināt normatīvos attālumus starp uzbraukšanas un nobraukšanas slūžām (starp 12. un 13. ceļumezglu), līdz ar to ziņojumā ieteiktais projektētāju risinājums ir apgriešanās rampu veidot no estakādes, lai minimāli būtu jāizcērt esošie koki un, kā rezultātā

varētu arī maksimāli pietuvināt savstarpējās rampas, gan apgriešanās, gan nobraucošās. Ziņojuma materiālos sniegta informācija, ka starp rampām paredzēts atstāt esošos kokus, lai mezgla risinājums pēc iespējas labāk iekļautos meža vidē un iespēju robežās būtu videi saudzīgs. Šī risinājuma rezultātā tiks saglabāti pēc iespējas vairāk īpaši aizsargājama biotops - melnalkšņu staigņāji (staigņāju meži), kā arī mazāk tiks ietekmēta jau esošā ceļu ainava un izmaiņas tajā.

SIA „Eirokonsultants” 2010.gada 18.augusta vēstulē Nr.08/10 - 27 sniegtajā papildinformācijā sniegta precizēta informācija, ka tieši tiks skarti sekojoši biotopi:

- ⇒ zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs (aptuvena skartā platība 0,52 ha / aptuvena platība ĶNP teritorijā 38,2 ha / aptuvena platība Latvijā pēc Natura 2000 datu bāzes datiem 10 km<sup>2</sup>), tas ir aptuveni 0,05% no šī biotopa Latvijā;
- ⇒ purvaini meži (aptuvena skartā platība 0,15 ha / aptuvena platība ĶNP teritorijā 1908,2 ha / aptuvena platība Latvijā pēc Natura 2000 datu bāzes datiem 2000 km<sup>2</sup>) tas ir aptuveni 0,00007 % no šī biotopa Latvijā;
- ⇒ melnalkšņu staigņāji ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem (aptuvena skartā platība 2,3 ha / aptuvena platība ĶNP teritorijā 763,3 ha / aptuvena platība Latvijā pēc Natura 2000 datu bāzes datiem 250 km<sup>2</sup>) tas ir aptuveni 0,0092 % no šī biotopa Latvijā.

Ziņojumā un papildus iesniegtajā informācijā norādīts, ka salīdzinot potenciāli skarto biotopu platības ar šo biotopu platībām ĶNP un Latvijā, jāsecina, ka zaudētās biotopu teritorijas būs relatīvi mazas, pie kam netiks skarti augstākās kvalitātes biotopi, netiek ietekmētas stingrāka režīma aizsardzības zonas, tāpēc ir pieļaujama šo biotopu platības samazināšana valstiski svarīga projekta interesēs, kas turklāt palielina satiksmes drošību. Autoceļa rekonstrukcijas rezultātā tiktu zaudētas salīdzinoši nelielas un cilvēka darbības jau daļēji ietekmētas teritorijas, kas nav unikālas ne ĶNP, ne Latvijas, Eiropas kontekstā. Arī atbilstoši ĶNP dabas aizsardzības plānā sniegtajai informācijai autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek skartas nozīmīgas Ķemeru nacionālā parka dabas vērtības, kā arī ekspertes atzinumā norādīts, ka pirmajam biotopam - zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs - Ķemeru nacionālajā parkā ir izplatības vietas ar ievērojami labāku kvalitāti, bet abi pārējie biotopi - purvaini meži un melnalkšņu staigņāji ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem - kā Ķemeru nacionālā parka, tā Latvijas teritorijā ir samērā plaši izplatīti, un ir pieļaujama to platības samazināšana valstiski svarīga projekta interesēs. Vienlaikus ekspertes atzinumā norādīts, lai novērstu rekonstruējamā autoceļa netiešu ietekmi uz attālākām Ķemeru nacionālā parka teritorijām, jāņem vērā pašreizējais hidroloģiskais režīms un jānovērtē iespējamās tā izmaiņas ceļa rekonstrukcijas gaitā. Ekspertes atzinumā atzīmēts arī, ka ar kaļķi un sēru saturošie ūdeņi, kuru plūsmu varētu traucēt autoceļš, ir ļoti būtisks faktors īpaši retu augu sugu un biotopu eksistencei uz ziemeļiem no autoceļa A10, līdz ar to Biroja prasības nodrošināt īpaši aizsargājamo vērtību saglabāšanu un detalizētu risinājumu iekļaušanu projektā un būvdarbu uzraudzību iekļauti 7.3.8.3., 7.3.10.7.punktos.

### 7.3.10.3. Ietekme uz putniem

7.3.10.3.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktajā teritorijas apsekošanas laikā, atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai projektētajos divlīmeņu ceļumezglos - 20,0 km, 20,4 km, 22,3 km, 22,7 km, 24,1 km, 26,7 km, 30,8 km, 32,7 km, 35,5 km, 37,3 km, 41,0 km, 42,1 km, 44,7 km - netika konstatētas īpaši aizsargājamās putnu sugas, bet uz ziemeļiem no autoceļa A10, projektētā 7. divlīmeņu ceļumezglā pie 29,9 km, Rīgas mežu 5. kvartāla 5. un 7. nogabalā, konstatētas divas īpaši aizsargājamās putnu sugas – meža balodis *Columba oenas* un melnā dzilna *Dryocopus martius*. Meža balodim normatīvos noteiktajā kārtībā ligzdošanas vietā ir jāveido mikroliegums. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā secināts, ka projektētā divlīmeņu ceļumezglā pie 29,9 km izbūve ziemeļu pusē no autoceļa A10 var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz īpaši aizsargājamiem dobumperētāju putniem, gan skarot esošās ligzdvietas, gan fragmentējot un samazinot esošās vecā priežu meža dzīvotnes platību. Ietekmes mazināšanai ieteicams (ziņojumā piedāvāts konkrēts risinājums) plānotā apļa un tilta uzbrauktuves posmu novirzīt R - ZR virzienā, lai tie atrastos ārpus vecā priežu meža nogabaliem, kā arī atstāt neskartus esošos dobumainos kokus. Ceļumezglā 29,9 km būvdarbus ieteicams veikt laikā no 1. augusta līdz 31. martam, lai mazinātu papildu traucējuma ietekmi uz ligzdojošajiem putniem.

7.3.10.3.2. Lai mazinātu autoceļa A10 rekonstrukcijas un turpmākās ekspluatācijas ietekmi uz ĶNP teritorijas īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, īpaši putnu populācijām, un vietas ekoloģisko vienotību, ziņojumā ieteikts:

- ⇒ autoceļa projektētajai trasei nepieciešamo paplašinājumu ĶNP teritorijas posmā veikt tikai uz dienvidiem no esošās trases, taču ne tālāk par esošās elektrolīnijas stigas dienvidu robežu;
- ⇒ tā kā satiksmes radītais troksnis tiek uzskatīts par nozīmīgāko savvaļas putnu populācijas nelabvēlīgi ietekmējošo faktoru, tad tā mazināšanai abpus trasei ĶNP teritorijas posmā ieteicams ierīkot skaņas barjeras, bet ceļa segumam izmantot troksni absorbējošus materiālus („klusāku segumu”). Skaņas barjeru uzstādīšanu jāvērtē, ņemot vērā ietekmi uz arī citām dzīvnieku grupām (piemēram, zīdītājiem, kuru pārvietošanos barjeras ierobežotu) un ĶNP ainavu, kā arī, lai izvairītos no meža biotopu un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroto meža nogabalu ietekmēšanas, 13. un 14. ceļumezglā plānošanā (Kalnciema un Ķemeru pagriezieni) ieteicams meklēt alternatīvus projektēšanas risinājumus. Ziņojumā 14. ceļumezglā ir piedāvāts alternatīvs risinājums, kas neskar īpaši aizsargājamās biotopus, savukārt 13. ceļumezglā tuvumā nav konstatētas putniem īpaši nozīmīgas teritorijas un citi risinājumi, kas būtiski uzlabotu satiksmes drošību un radītu vēl lielāku ietekmi uz vidi.

7.3.10.3.3. Ņemot vērā iepriekšminētos ieteikumus, paredzēts:

- ⇒ lai neietekmētu īpaši aizsargājamo putnu sugu – meža baloža *Columba oenas* un melnās dzilnas *Dryocopus martius* apmešanās vietas, 7. ceļumezglā ir izstrādāts iespējamais alternatīvais projektēšanas risinājums, kas neskar to ligzdošanas vietas;

- ⇒ lai izvairītos no meža biotopu un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroto meža nogabalu ietekmēšanas 14. ceļumezglā ir izstrādāts iespējama alternatīvais projektēšanas risinājums, kura rezultātā kopumā ir lielā mērā novērsta arī īpaši aizsargājamo biotopu skaršana;
- ⇒ atbilstoši ziņojumā norādītajam apgriešanās vietu ir jāveido 42,1 km (13. ceļumezglis), jo apdzīvotajā vietā Kūdra to nav iespējams realizēt un šeit ir vienīgā iespēja sākot no Lielupes divlīmeņu mezglā (11. ceļumezglis 37,3 km), kur būs iespējams apgriezties pretējā virzienā uz Rīgu. Projektētāji norāda, ja netiks izveidota šī apgriešanās vieta, tad kopumā apgriešanās vieta būs nodrošināta tikai 6,6 km attālumā no 11. ceļumezglā, līdz ar to cilvēkiem, lai nokļūtu uz Kūdras kreiso pusi no Rīgas ikdienā būs jābrauc papildus lieki 2,5 km gan turp, gan atpakaļ, kopā veicot 5 km. Paredzēto ceļumezglu un pārvada novietojumu plānots veidot tā, lai maksimāli izmantotu esošo P101 ceļa zemes klātni, apgriešanās rampu plānots veidot no estakādes, lai pēc iespējas samazinātu esošo koku izciršanu, starp rampām paredzēts atstāt esošos kokus, lai mezglā risinājums pēc iespējas labāk iekļautos meža vidē un iespēju robežās būtu videi saudzīgs, kā rezultātā tiks saglabāti pēc iespējas vairāk melnalkšņu stāignāji (stāignāju meži).

#### 7.3.10.4. Ietekme uz sikspārņiem

- 7.3.10.4.1. Atbilstoši nozares eksperta atzinumā sniegtajai informācijai rekonstruējamā trases posma apkārtējās teritorijās ziņojumā norādītajās vietās konstatētas sekojošas sikspārņu sugas - Rūsganais vakarsikspārnis *Nyctalus noctula*, Ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii*, Divkrāsainais sikspārnis *Vespertilio murinus* un vēl trīs citu precīzi nenoteiktu sugu sikspārņi.
- 7.3.10.4.2. Ziņojumā un eksperta atzinumā norādīti ieteikumi sikspārņu aizsardzības nodrošināšanai konkrētos posmos:
- ⇒ pie Varkaļu kanāla tilta rekomendēts neuzstādīt uz tilta apgaismojumu vai nodrošināt, lai apgaismota ir tikai brauktuve, bet nav pieļaujama ne ūdens vai tilta ārmalas / apakšas apgaismošana, kā arī pēc iespējas jānodrošina kokaugu veģetācijas saglabāšanu tuvu ūdens malai, jo Varkaļu kanāls ir sikspārņiem nozīmīgs gan kā barošanās vieta, gan galvenā satiksmes artērija no Lielupes uz Babītes ezeru;
  - ⇒ meža biotopos pie Varkaļiem pēc iespējas jā saglabā pašreizējai trasei tieši blakus esošo veco koku joslu, īpaši dobumainus kokus, atstājot tos sadalošajā joslā, kā arī jāapsver jaunā projektējamā pašvaldības ceļa (uz dienvidiem no autoceļa A10) nepieciešamība vai jāsamazina uz pusi šī ceļa platums;
  - ⇒ divstāvu pārvadā pie „Krieviem” ieteikts neveidot pārrāvumu visam meža masīvam, kā arī starp plānoto ceļu līkumiem būtu jāatstāj vismaz koku puduri, kā arī jāizvairās no apgaismojuma uzstādīšanas, kas pastiprinātu klajuma efektu vai apdraudētu sikspārņu autoceļa šķērsošanas iespējas;
  - ⇒ pie Spuņupes aizsprosta un mežos Spuņupes krastos rekomendēts uzstādīt aizsargsienas uz dambja ceļa Babītes ezera pusē un nodrošināt augstu kokaugu veģetāciju Spuņupes krastos, izveidojot pārlidošanas tiltu koku vainagu līmenī vismaz Spuņciemam pretējā krastā, kur ir novērota intensīvākā sikspārņu pārvietošanās, kā arī neuzstādīt apgaismojumu uz

dambja Spuņciema pusē, ja ir nepieciešams apgaismojums, jāizmanto fokusētas lampas, kas apgaismotu tikai brauktuvi / ietves.

- ⇒ Ķemeru NP, kā arī mežainajos posmos rekomendēts uzstādīt prettrokšņa aizsargsienas praktiski visu mežaino posmu garumā, kas vienlaikus kalpotu arī kā vertikāli novirzošas sienas siks pārņiem, kuri šķērso autoceļu;
- ⇒ Kūdras ciemā ieteikts saglabāt veco koku rindu trases malā pie īpašumiem ar kadastra Nr. 80880010192 un 80880010194, bet ziemeļaustrumos aiz Kūdras atrodas siks pārņiem piemēroti barošanās biotopi vecajos Slokas purva kūdras karjeros, taču atbilstoši ziņojumā norādītajam projektētāji ir noraidījuši iespēju Kūdras ciemā saglabāt veco koku rinda trases malā, jo A10 pamatbrauktuve plānota tieši pa šo koku rindu un pretējā gadījumā trase būtu jānovirza uz dzīvojamām mājām.

Vides pārraudzības birojs uzskata, ka tehniskā projekta izstrādes gaitā rūpīgi izvērtējami izteiktie priekšlikumi, iestrādājot projektā iespējamās risinājumus.

### **7.3.10.5. Ietekme uz abiniekiem un rāpuļiem**

**7.3.10.5.1.** Atbilstoši ziņojumam pievienotajam nozares eksperta atzinumam par autoceļa A10 Rīga-Ventspils rekonstrukcijas posmā Priedaine - Ķemeri ietekmi uz herpetofaunu (abiniekiem un rāpuļiem), autoceļa A10 Rīga-Ventspils paredzētajā rekonstrukcijas posmā Priedaine - Ķemeri posmā nav konstatētas reģionālas nozīmes nārsta vietas abiniekiem. Nozīmīgākās nārsta vietas atrodas pie I Pasaules kara brāļu kapiem un dolomīta lauztuvēs pie Lielupes tilta, taču sugu un / vai īpatņu skaits tajās nav vērtējams kā nozīmīgs. Teritorija gar autoceļa A10 malu posmā no Ķemeriem līdz tiltam pār Lielupi ir mitra un piemērota vienīgi glodenēm un pļavas ķirzakām. No rāpuļu aizsardzības viedokļa nozīmīgās teritorijas pie Kūdras stacijas autoceļa rekonstrukcijas gaitā netiks skartas, kā arī ceļa rekonstrukcija neskars nozīmīgas sila ķirzaku dzīvotnes Ķemeru nacionālajā parka teritorijā.

Atbilstoši eksperta ieteikumiem un ziņojumā paredzētajiem inženiertehniskajiem risinājumiem abinieku aizsardzības nolūkā būtu vēlams saglabāt ūdenstilpi pie I Pasaules kara Brāļu kapiem un ceļu būves gaitā būtu vēlams izveidot jaunas ūdenstilpes gar autoceļa A10 malu abpus ceļam, lai abiniekiem, dodoties uz nārsta vietām nebūtu jāšķērso ceļa klātne. Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka, ja ir iespējams būtu saglabājama ūdenstilpe pie I Pasaules kara Brāļu kapiem, taču jaunu ūdenstilpju veidošana bez detalizēta konkrēto vietu un apstākļu izvērtējuma gar autoceļa A10 malu abpus ceļam ĶNP teritorijā varētu izsaukt hidroloģiskā režīma izmaiņas, kas novērtējamās kā nevēlamas vai, atsevišķos posmos (atzinuma 7.3.8.punkts) nepieļaujamās citos (sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu saglabāšanas) aspektos. Ziņojumā noraidīts Dabas aizsardzības pārvaldes Ķemeru nacionālā parka administrācijas ieteikums uzstādīt caurtekas rāpuļu un abinieku migrācijas vajadzībām ik pēc 100 m kā ļoti dārgs risinājums, kas prasa tehniski ekonomisku pamatojumu, un, ka ietekmes uz vidi novērtējumā veiktā izpēte neuzrāda nepieciešamību pēc tik dārga un radikāla risinājuma.

#### 7.3.10.6. Ietekme uz lielo zīdītāju migrāciju

7.3.10.6.1. Gan ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, gan 2010.gada 18.augusta, gan 2010.gada 16.novembra SIA „Eirokonsultants” vēstulēs Nr.08/10-27 un Nr.11/10-34 ieteikti dzīvnieku pāreju risinājumi zemes līmenī, jo atbilstoši norādītajam projektētajā posmā nav lielo zīdītāju migrācijas ceļš, tai pat laikā ĶNP speciālisti norāda, ka sadursmes, tajā skaitā ar lielajiem zīdītājdzīvniekiem, periodiski notiek. Norādīts arī, ka izbūvējot dzīvnieku pāreju virs autoceļa A10, būtu nepieciešams izcirst vairākus hektārus meža Ķemeru nacionālajā parkā, bet tuneļa izbūve būtu apgrūtināta augsto gruntsūdeņu dēļ. Rekomendēts ĶNP posmā no 43,7 km līdz 43,8 km dzīvnieku pāreju aprīkot ar apgaismotām informācijas zīmēm un kustības sensoriem. Savukārt 2010.gada 23.decembra vienotajā Dabas aizsardzības pārvaldes vēstulē, norādīts, ka jāaprīko arī dzīvnieku vienlīmeņa pāreja aptuveni 42,3 un 40,3 km, kas nodrošinātu gan satiksmes drošību, gan arī iespēju dzīvniekiem šķērsot ceļu diennakts laikā ar mazāku satiksmes intensitāti.

Jāatzīmē, ka rekonstruējamā autoceļa posmā nepārtrauktu prettrokšņa sienu uzstādīšana visā mežaino posmu garumā ĶNP teritorijā, nolūkā samazināt trokšņu ietekmi uz putniem un vertikāli novirzošo sienu sīkspārņiem kalpo arī par ainavisko un, atkarībā no veida, arī par dzīvnieku migrācijas barjeru, kur nepieciešams līdzsvarot no vienas puses – nepieciešamību palielināt satiksmes drošību uz autoceļa, samazinot arī traucējumus un dzīvnieku mirstību uz ceļa, un no otras puses – nodrošinot dzīvnieku migrāciju, bez tam jāņem vērā arī ainaviskais faktors, kas arī ir būtisks, it sevišķi ĶNP ainavu aizsardzības zonā.

7.3.10.7. Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) pantu ir pamats izvirzīt **nosacījumus**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) autoceļa rekonstrukcijas un ceļu mezglu būvniecības darbi ĶNP teritorijā veicami saskaņā ar Ķemeru nacionālā parka likumā un Ministru kabineta noteikumos Nr.236 „Ķemeru nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” 23.un 24.punktā noteiktajām prasībām, tajā skaitā ainavu aizsardzības zonā būvprojektu un būvniecības vietas izvēli jāsaskaņo ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Saskaņojot būvniecību, jāievērtē ĶNP dabas aizsardzības plānā noteiktās prasības ainavas aizsardzībai, kā arī sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradnes saglabāšanai;
- b) būvprojektā jāparedz esošo rekonstruējamo un jaunbūvējamo caurteku konstrukcija un izvietojums, kas būtu piemērota arī mazo zīdītāju un abinieku migrācijai, saskaņojot konstrukciju un izvietojumu ĶNP teritorijā ar Dabas aizsardzības pārvaldi;
- c) atbilstoši ziņojumā paredzētajiem inženiertehniskajiem risinājumiem abinieku aizsardzības nolūkā saglabājama ūdenstilpe pie I Pasaules kara Brāļu kapiem, pretējs risinājums saskaņojams ar Dabas aizsardzības pārvaldi, paredzot kompensējošos pasākumus;

- d) būvprojektēšanā jāizmanto inženiertehniskie risinājumi abinieku aizsardzībai, piemēram, norobežojošas apmales iepretim esošajām ūdenstilpēm un atbilstoši funkcionējošas caurtekas, kuru ierīkošanas rezultātā netiktu izmainīts hidroloģiskais režīms ĶNP teritorijā;
- e) būvprojektēšanā līdzsvarojot ceļu drošības un prettrokšņa pasākumus ar dzīvnieku migrācijas iespēju nodrošināšanu, tajā skaitā ĶNP teritorijā, jāparedz tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, tai skaitā saistībā ar teritorijas plānojumiem, lai nodrošinātu piekļuves iespējas šiem koridoriem;
- f) būvprojektēšanā izvēloties dzīvnieku pārejas zemes līmenī ĶNP teritorijā, būvprojektā jāparedz apgaismotu informācijas zīmju uzstādīšana, kas aprīkotas ar kustības sensoriem, lai laikus brīdinātu autovadītājus par dzīvnieku tuvošanos autoceļam;
- g) lai pēc iespējas samazinātu ietekmes uz vidi ĶNP teritorijā, palielinātu satiksmes drošību iespējamo dzīvnieku pāreju izveides vietās un atvieglotu autoceļu šķērsošanu dzīvniekiem, kā arī mazinātu ietekmi uz sulfīdus saturošajiem pazemes ūdeņiem, tehniskā projekta izstrādes laikā izvērtējama arī autoceļa sašaurināšanas iespēja ĶNP teritorijā, it sevišķi no tā 42 līdz 44 km, piemēram, atskatoties no 3 m platas sadalošās joslas vai iespējami samazinot nomaļu platumu, kā arī samazinot atļauto braukšanas ātrumu šajā posmā;
- h) lai neietekmētu īpaši aizsargājamo putnu sugu apmešanās vietas realizējams 7. ceļumezgla izstrādātais alternatīvais projektēšanas risinājums, citu risinājumu gadījumos darbība šajā vietā nav pieļaujama bez papildus izvērtējuma. Teritorijas sagatavošanu un darbu veikšanu 7. projektējamā ceļumezgla tuvumā ieteicams plānot un veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas ( no 1. augusta līdz 31. martam);
- i) lai izvairītos no īpaši aizsargājamo biotopu iznīcināšanas un īpaši aizsargājamām putnu sugām potenciāli piemēroto meža nogabalu ietekmēšanas realizējams 14. ceļumezgla izstrādātais iespējamais alternatīvais projektēšanas risinājums, citu risinājumu gadījumos darbība šajā vietā nav pieļaujama bez papildus izvērtējuma;
- j) darbu veikšana ĶNP teritorijā veicama tikai trasei paredzētajā vietā, lai negatīvi neietekmētu pārējo piegulošo teritoriju;
- k) būvprojektā, atbilstoši ziņojumā paredzētajam, jāizstrādā risinājumus, kas nodrošinātu ceļa šķērsošanu sikspārņiem būtiskajās vietās, saglabājot augstu veģētāciju ceļa malās, savukārt atklātās vietās vismaz vienā ceļa pusē jā saglabā augsta krūmu un / vai koku josla, kur tādas eksistē un netraucē autoceļa ekspluatācijai, izvairoties no ceļu apgaismojuma uzstādīšanas vai jāuzstāda lampas ar mazākas intensitātes gaismu vietās, kur sikspārņi šķērso autoceļu, jo īpaši pie caurtekām un tiltiem (Varkaļu kanāla tilts, divstāvu pārvads pie „Krieviem”, Spuņņupes aizsprosts). Tā kā izvēlētie risinājumi nedrīkst apdraudēt satiksmes drošību, Biroja vērtējumā detalizējama ieteiktā fokusēto



lampu izmantošana autoceļa izgaismošanai Varkaļu kanāla un Spuņņupes šķērsojuma vietās;

- l) būvprojektēšanā jāievēro eksperta ieteikums - meža biotopos pie Varkaļiem pēc iespējas jāsaglabā pašreizējai trasei tieši blakus esošo veco koku joslu, īpaši dobumainus kokus, atstājot tos sadalošajā joslā, kā arī jaunā projektējamā pašvaldības ceļa (uz dienvidiem no autoceļa A10) nepieciešamība vai jāsamazina uz pusi šī ceļa platums, ņemot vērā arī konkrētās izcērtamā meža biotopu papildus platības, ceļa tehnisko risinājumu iespējamību, dzīvojamo apbūvi, esošo koku stāvokli, koku izturību pret vējgāzēm pēc papildus platību izciršanas, jo mēģinot novērst vienu ietekmi, var palielināties citas ietekmes.

### 7.3.11. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko vidi

7.3.11.1. Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Priedaine – Ķemeri rekonstrukcijas rezultātā tiek skartas sekojošas kultūras pieminekļu aizsargjoslas - valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis Baznīckalns – kulta vieta (valsts aizsardzības Nr. 2081), valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis Babītes pilskalns (Poļu kalns, valsts aizsardzības Nr. 2083), valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis Romu - Kalniņu apmetne (valsts aizsardzības Nr.2131), valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis Sīpolciema apmetne (Sīpolu kalns, valsts aizsardzības Nr. 2132). Tiešā rekonstruējamā autoceļa tuvumā (starp 39 km un 40 km) atrodas I Pasaules kara piemiņas vieta – Brāļu kapi, kurai ir piešķirts vēstures pieminekļa statuss. Ziņojumā sniegta informācija, ka paredzamo ceļa rekonstrukcijas darbu teritorijas tuvumā atrodas vairākas kapsētas un kuru aizsargjoslas ir jāņem vērā, plānojot rekonstrukcijas un būvniecības darbus:

- ⇒ plānotā Priedaines (Jūrmalas pilsētas teritorijā) kapsēta, kuras teritorija atrodas ziemeļu virzienā no Rīgas - Jūrmalas un Rīgas - Ventspils ceļu sazarojuma,
- ⇒ Salas pagasta teritorijā esošā kapsēta, kuras teritorija atrodas ziemeļu virzienā no Rīgas - Ventspils ceļa pie Spuņciema;
- ⇒ Ķemeru kapsēta, kuras teritorija atrodas Ventspils šosejas kreisajā pusē pie pagrieziena uz Ķemeriem (Tukuma iela).

7.3.11.2. Ziņojumā norādīts, ka zemes rakšanas darbu laikā šajā rekonstrukcijas un izbūves darbu norises rajonā varētu tikt atklātas arheoloģiskas nozīmes senvietas vai savrupatradumi, kā arī vēstures pieminekļi.

7.3.11.3. Autoceļa A10 rekonstrukcijai paredzētajā posmā Egļuciems - Spuņciems-Ķemeri, kas virzās pa Rīgavas līdzenumu starp Babītes ezeru un Lielupi plašākā perspektīvā skatāma Lielupes ielejas ainavu telpa, kurā lineāru perspektīvu veido jau esošais autoceļš A10, Lielupes ieleja un Babītes ezers ar niedrājiem aizaugušiem krastiem. Šobrīd šajā augšminētajā ainavu telpā sastopams plašs spektrs ar ainavu veidojošiem elementiem sākot ar estētiski uztveramām kvalitātēm un beidzot ar ainavu degradējošiem būvniecības, ražotņu un infrastruktūras objektiem. Savukārt, šaurākā perspektīvā ap pašu ceļa posmu tuvās apkārtnes ainavās galvenokārt redzamas mežaines – uz kāpu vaļņiem augošie sausie priežu meži, kas

Babītes ezera un Lielupes krastu apkaimē pakāpeniski pāriet purvainēs, atsevišķās vietās ainavu papildina klajumi, krūmāji un lauksaimnieciski apstrādāti lauki. Dažviet ainavā atsedzas skatu perspektīvas uz Lielupi, Varkaļu kanālu un Spuņņupi. Ziņojumā norādīts, ka gandrīz visā augšminētā ceļa posma garumā abās pusēs dominē priežu meža joslas, veidojot mežu ieskaustu noslēgtu ceļmalas ainavu ar lineāru perspektīvu. Teritoriju starp autoceļa A10 ceļa posmu un Lielupi lielākoties aizņem meža josla, kurā atrodas savrupesoša individuālo māju apbūve un apbūves gruntsgabali. Arī starp A10 ceļa sākuma posmu un Babītes ezeru uz reljefa pacēluma atrodas izkliedēta individuālo māju apbūve, ciemati – Eglūciems, Sīpolciems un Spuņciems, ražotnes un lauksaimniecības zemju josla, kas stiepjas līdz Babītes ezeram. Vislielākā urbanizētā ainava šajā ceļa posmā atrodas pie Spuņciema, ko vienā pusē norobežo mežs gar Rīgas-Ventspils šoseju, bet otrā pusē – Babītes ezers. Šo ainavu veido savrupmāju, rindu māju, daudzdzīvokļu un sabiedrisko ēku ražošanas infrastruktūras objektu apbūve ar dabas pamatnēm un lauksaimniecības zemi. No esošā autoceļa mežu joslas kopumā aizsedz skatu perspektīvas arī uz estētiskajām Babītes ezera un Lielupes ainavām, kā arī Jūrmalas pilsētu. ĶNP, izņemot Kūdru, galvenokārt tiek šķērsotas mežu un mitru mežu ieskausta salīdzinoši noslēgtā ceļmalas ainava ar lineāru perspektīvu.

- 7.3.11.4. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai no skatu punktu viedokļa plašas un estētisku ainavu perspektīvas ir Babītes ezera ainavu telpa, lauksaimniecības polderu ainavu telpa, Jūrmalas pilsētas ainava no Lielupes Baņķu līkuma un Zirgu salas, taču šie skatu punkti neatrodas tiešā ceļa posma tuvumā, kā arī saistībā ar tuvumā esošo Lielupes ielejas ainavu telpu jūtīga apkārtnē ir esošais divlīmeņu krustojums Braņķciema un Bāžciema tuvumā pie Lielupes tilta.
- 7.3.11.5. Rekonstruējamais autoceļš Ķemeru nacionālajā parkā šķērso ainavu aizsardzības zonu no 39,7 līdz 45,1 km; izņemot Kūdru, kas atrodas neitrālajā zonā, un aptuveni 1 km garā posmā no 38,6 km līdz 39,7 km tai pieklaujas. Atbilstoši ĶNP Dabas aizsardzības plānā norādītajam Ķemeru NP likumā noteiktās gan ainavu aizsardzības zonas, gan neitrālās zonas mērķos ietilpst nacionālajam parkam raksturīgas ainavas aizsardzība, taču „faktiski ainavu aizsardzības zona ĶNP kalpo par buferjoslu starp parka rezervāta un dabas lieguma zonām, kur saimnieciskā darbība nav atļauta un neitrālo zonu. Ainavu aizsardzības zonas noteikšanā galvenās nav ainavas vērtības, bet gan princips, ka ainava ir kaut kas vidējs starp dabas aizsardzību un intensīvu saimniecisko darbību – teritorijas pieejamības un aizsardzības režīma principu.” ĶNP ainavu politika ir ainavu daudzveidības saglabāšana un veicināšana, aizsargājot vērtīgās dabas un kultūrainavas un sakārtojot, atjaunojot degradētās ainavas. Vērtējot ainavas pieejamību un saskatāmību, kā atsevišķs ainavas tips ĶNP teritorijā tiek izdalītas satiksmes ceļu ainavas. Šīs kartē lineārās ainavu telpas vai arī elementi ir visbiežāk redzamās un apmeklētās ārpus apdzīvotām vietām. Atbilstoši publiski pieejamajai informācijai Dabas aizsardzības pārvaldes interneta mājaslapā (ĶNP kartes: robežshēma, ainavu telpas, bioloģiski vērtīgās pļavas, ceļu ainavas, dabas vērtības

([http://www.daba.gov.lv/public/lat/ipasi\\_aizsargajamas\\_dabas\\_teritorijas/nacionalie\\_parki/kemeru\\_nacionalais\\_parks/](http://www.daba.gov.lv/public/lat/ipasi_aizsargajamas_dabas_teritorijas/nacionalie_parki/kemeru_nacionalais_parks/)) redzams, ka rekonstruējamā autoceļa posmā ainavu telpa ĶNP teritorijā ir jau fragmentēta ar jau esošiem lineārajiem objektiem (autoceļu A10 ar pieslēgumiem un elektropārvades līnijām), kā arī šķērso Kūdras urbanizēto ainavu un līdzenumu mežaines. Rekonstruējamais autoceļa posms iekļaujas jau esošajā ceļu ainavas veidošanas teritorijā. Ceļu ainavu (mežainēs) telpu kategorija pārklājas ar citām un nav viennozīmīgi izdalāma. Tomēr no ainavas pieejamības un saskatāmības viedokļa tai ir liela nozīme. Svarīgi, ka ceļu ainavas ir arī tajās ainavu telpās, kas iepriekš nav apskatītas un to aizsardzību nodrošina dabas aizsardzība. Tomēr ceļš ir cilvēka veidots un ceļa ainavas un apkārtējās dabiskās ainavas saskares punktos vērojama cieša mijiedarbība starp cilvēku un dabu.

Birojs uzskata, ka, lai arī rekonstruējamā autoceļa posmā ainavu telpa ar jau esošo autoceļu A10 un pieslēgumiem tam, kā arī elektropārvades līnijām, jau ir fragmentēta un ceļš veido lineāru dominanti konkrētajā ainavā, autoceļa rekonstrukcija ar tās divlīmeņa pievadiem un prettrokšņa sienas radīs izmaiņas ainavā gan skatoties uz autoceļu, gan braucot pa to. Līdz ar to, ņemot vērā arī ainaviskos aspektus, ir jālīdzsvaro satiksmes drošības un trokšņa samazināšanas jautājumi, nodrošinot arī trases šķērsošanas iespējas, kur to pieļauj satiksmes drošības un plānotie risinājumi.

**7.3.11.6.** Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)pantu ir pamats **izvirzīt nosacījumus**, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. **Konkrēti:**

- a) plānojot autoceļa rekonstrukciju un ar to saistītos darbus, nedrīkst tikt negatīvi ietekmēti identificētie arheoloģijas un vēstures pieminekļi. Jebkuras darbības kultūras pieminekļu aizsargjoslās jāsaskaņo ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, kultūras pieminekļa īpašnieku un atbilstoši ziņojumā norādītajam I Pasaules kara piemiņas vietu tuvumā arī ar Brāļu kapu komiteju;
- b) atbilstoši ziņojumā norādītajam, pirms darbu uzsākšanas ir jāizpēta rekonstruējamā autoceļa papildus paredzētās platības, izpēti veicot arheologa-eksperta uzraudzībā;
- c) lai uzlabotu ainavas uztveres kvalitāti, ieteicams labiekārtot stāvlaukumus, nodrošināt atkritumu savākšanu, savukārt prettrokšņu sienas, kur iespējams kombinēt ar stādījumiem, kas mazina vizuālo ietekmi un palielina efektivitāti;
- d) tā kā ĶNP teritorijā tiek šķērsota ainavu aizsardzības zona un ainava ir viena no aizsargājamām dabas vērtībām, kā arī no autoceļa A10 vietumis paveras un arī pēc rekonstrukcijas pavērsies ainavu telpu jūtīga apkārtnē, turpmākajā projektēšanas gaitā, lai izvēlētos piemērotākos ainavu veidošanas risinājumus nepieciešams pieaicināt ainavu arhitektu. ĶNP teritorijā ievērtējami Dabas aizsardzības plānā noteiktie ceļu ainavas

veidošanas mērķi, konkrēto būvobjektu raksturlielumi, prettrokšņu sienu / blīvžoga risinājumi saskaņojumi ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Lai 13. ceļumezgla risinājums pēc iespējas labāk iekļautos meža vidē un iespēju robežās būtu videi saudzīgs, atbilstoši ziņojumā paredzētajam īstenojams ziņojumā paredzētais risinājums – ceļumezglu un pārvada novietojumam maksimāli jāizmanto esošā P101 ceļa zemes klātne, apgriešanās rampu veidojot no estakādes, kā arī starp rampām atstājot esošos kokus.

#### **7.3.12. Kopējās ietekmes un to videi nodarītā iespējamā kaitējuma ietekmes būtiskuma novērtējums.**

Ziņojumā sniegta informācija, ka Latvijas teritoriju šķērso pieci starptautiskie Eiropas ceļu tīkla maršruti un valsts galvenais autoceļš A10 ir viens no tiem (E22). Saskaņā ar likumu „Par autoceļiem” galvenie valsts autoceļi ir autoceļi, kas valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu – ar pārējām republikas pilsētām vai kas ir republikas pilsētu apvedceļi. Latvijā kopumā ir 15 valsts galveno autoceļu, no tiem seši (A2, A6, A7, A8, A9 un A10) radiāli iziet no Rīgas uz pārējām republikas pilsētām un caur vai gar tām turpinājumā pieslēdzas citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklam. Rīgas radiālais valsts galveno autoceļu tīkls ir vēsturiski nostabilizējies un visi virzieni, kurus tas nodrošina, ir nepieciešami. Visos virzienos pieaugošā satiksmes intensitāte rada nepieciešamību plānot ceļu caurlaides spējas palielināšanu. Ziņojumā norādīts, ka esošās sešas valsts galveno autoceļu trases no Rīgas savstarpēji nevar tikt uzskatītas par alternatīvām, jo katra no tām jau šobrīd vai tuvākajā nākotnē ir jāuzlabo tās funkciju nodrošināšanai un nevienu no tām nevar uzlabot tādā veidā, lai tā funkcionāli aizstātu kādu no pārējām. Savukārt, ņemot vērā, ka gandrīz ceturto daļu visu iespējamo virzienu no Rīgas aizšķērso Rīgas jūras līcis, katram no sešiem virzieniem no Rīgas vidējā leņķiskā atšķirība no blakusesošajiem nepārsniedz 60°, un tas savukārt nozīmē, ka sešas autoceļu trases iziet aiz Rīgas robežas blīvi apbūvētajā Pierīgā tik cieši viena pie otras, ka meklēt jaunu trasi kādai no tām, neturpinot attīstīt līdzšinējo, ir neiespējami un nelietderīgi. Vienlaikus ziņojumā sniegta informācija, ka patlaban gan notiek skiču projekta izstrāde iespējamajai līdzšinējā autoceļa A6 trases Daugavpils virzienā aizstāšanai ar citu, taču līdzšinējais vēsturiskais A6 maršruts pat zaudējot valsts galvenā autoceļa nozīmi saglabās būtisku lomu un satiksmes intensitāti, un tādējādi līdzšinējo sešu radiālo staru vietā Rīgai tādu būs septiņi. Rīgas radiālo valsts galveno autoceļu caurlaides spējas palielināšana ir nepieciešama Latvijas ekonomiskai attīstībai un arī mūsdienīgu satiksmes drošības un ērtību nodrošināšanai, kas ir sabiedrības – gan autobraucēju, gan autoceļam piegulošo teritoriju iedzīvotāju – interesēs un kopumā kalpo sabiedrības drošības uzlabošanai kopumā. Valsts galvenais autoceļš A10 Rīga - Ventspils nodrošina Rīgas, Jūrmalas un četrus Kurzemes rajonu transporta savstarpējos sakarus un to jau tagad raksturo augsta satiksmes intensitāte. Ceļš turpinās līdz pašai Baltijas jūrai, šajā zonā nodrošinot daudzus tā lietotāju intereses. Tā izveidošanai valsts jau ir ieguldījusi lielus līdzekļus un šo kapitālieguldījumu atdeves samazināšana nav pieļaujama. Turklāt autoceļa A10 novietojums ceļa

sākumdaļā jau vēsturiski ir novietots starp Lielupi un Babītes ezeru, kur faktiski nav būtisku pārvirzes iespēju un ir izvēlēts piemērotākais risinājums neskarot dabas liegumu „Darmšates priežu audze” un citas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās. Savukārt Lielupes kreisajā krastā ĶNP teritorijā ir mēģināti rast iespējami saudzīgākie ceļumezglu risinājumi, kas uzlabotu satiksmes drošību. Tieši ceļa lietotāju ievērojamais daudzums ir galvenais iemesls tā pašreizējam un arī turpmākajam relatīvi augstajam uzturēšanas līmenim, taču esošā ceļa kvalitāte un platums it sevišķi rekonstruējamā posma rietumdaļā ir nepietiekoša, par ko liecina arī ātruma ierobežojumi šajā posmā. Ņemot vērā iepriekš minēto, uzskatāms, ka paredzētā darbība uzlabojot drošību uz esošā ceļa un ņemot vērā arī šajā atzinumā konstatēto un izvirzītās prasības ir vienīgais reālais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo un ekonomisko interešu, apmierināšanai.

Apkopojot visu iepriekš minēto informāciju, secināms, ka autoceļa rekonstrukcija saistīta ar esošo komunikāciju pārbūvi un vairāk vai mazāk apjomīgu zemes darbu veikšanu arī teritorijās ar sarežģītiem inženierģeoloģiskajiem apstākļiem un īpaši aizsargājamā dabas teritorijā ĶNP, kas prasa detalizētu un precīzu inženiertehnisko risinājumu plānošanu, iekļaušanu tehniskajā projektā un to realizāciju, lai ne tikai nozīmīgi neizmainītu un nepasliktinātu piegulošo teritoriju izmantošanas iespējas ūdens plūsmu izmaiņu rezultātā, bet arī saglabātu sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu plūsmu un esošos vērtīgos biotopus, tajā skaitā autoceļa tuvumā, līdz ar to Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka, attīstot autoceļa A10 rekonstrukcijas projektu, ņemot vērā konkrēto projekta realizācijas laiku, tehniskā projekta izstrādes laikā veicama detalizētāka hidroloģisko, hidroģeoloģisko un inženierģeoloģisko apstākļu izpēte pirms projektēšanas un, vēl jo vairāk, konkrēto darbu veikšanas, nolūkā maksimāli saglabāt dabas vērtības autoceļa risinājumu tehniskās projektēšanas stadijā, neizmainot tiem būtiskos hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus.

Vides pārraudzības valsts birojs, ņemot vērā savā rīcībā esošo informāciju, tai skaitā ziņojumā identificētos iespējamajos paredzētās darbības ietekmju cēloņus (avotus) kopā ar citiem vidē pastāvošajiem ietekmju avotiem, kā arī visu citu pieejamo informāciju par plānoto darbību ĶNP teritorijā, tajā skaitā esošo dzelzceļa līniju uz ziemeļiem no autoceļa, elektropārvades tīklu savienojumu „Kurzemes loks” 3. posms – Tume - Rīga (2011.gada 1.martā uzsākts ietekmes uz vidi novērtējums), secina, ka maz ticams, ka šī paredzētās darbības realizācija radīs jaunu nozīmīgu kumulatīvu ietekmi ĶNP teritorijā, ievērojot izvirzītos nosacījumus, jo paredzētā darbība, izņemot ceļumezglus, iekļautos esošajā ceļa nodalījuma joslā, kas jau ir rezervēta ceļa rekonstrukcijas vajadzībām ar kopējo platumu 50 m atbilstoši pirmās kategorijas autoceļa nodalījuma joslai, kā arī biotopu fragmentācija jau ir notikusi iepriekš. Pārējo plānoto projektu ietekme, ja tādi tiks iniciēti, jānosaka konkrēto projektu ietekmes novērtējuma gaitā, kuriem tiks piemērots un veikts ietekmes uz vidi novērtējums, tai skaitā vērtējot iespējamās summārās ietekmes.

Vides pārraudzības valsts birojs pamatojoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, iesniegtajos papildmateriālos, ekspertu atzinumos, ĶNP dabas aizsardzības plānā sniegto informāciju un institūciju sniegtajām atsauksmēm un izvērtējot pieejamo informāciju, secina, ka autoceļa rekonstrukcijas rezultātā netiek

skartas nozīmīgas Ķemeru nacionālā parka dabas un ainaviskās vērtības, ja tiek saglabāts esošais hidroloģiskais režīms, kā arī salīdzinot potenciāli skarto īpaši aizsargājamo biotopu platības ar šo biotopu platībām ĶNP un Latvijā, zaudētās biotopu teritorijas būs relatīvi mazas (zilganās molīnijas *Molinia caerulea* pļavas kaļķainās, kūdrainās vai mālainās augsnēs apmēra 0,05%, purvaini meži - 0,00007 % un melnalkšņu staignāji ar vai bez purvainu mežu ieslēgumiem (staignāju meži) 0,0092 % no šī biotopa Latvijā), kas nerada arī šī biotopa apdraudējumu Eiropas kontekstā, nav paredzēta īpaši aizsargājamo biotopu būtiska fragmentācijas pakāpes palielināšanās salīdzinot jau ar esošo stāvokli. Vienlaikus Birojs uzskata, ja tiktu pieļautas izmaiņas hidroloģiskajā režīmā ĶNP teritorijā, tajā skaitā un it sevišķi skābekli saturošiem ūdeņiem ieplūstot sulfīdu saturošo ūdeņu riska zonā, paredzama ir negatīva ietekme uz sulfīdus saturošajiem pazemes ūdeņiem un biotopiem autoceļam piegulošajā tuvākajā apkārtnē, tamdēļ šāda darbība nav pieļaujama šajā teritorijā, ja izstrādājot būvprojektēšanas risinājumus tiek konstatēts, ka nav iespējams novērst negatīvu ietekmi uz sulfīdus saturošajiem pazemes ūdeņiem vai arī šādas izmaiņas tiktu konstatētas jau būvniecības stadijā vai pat pēc būvdarbu pabeigšanas, tādēļ ļoti rūpīgi un detalizēti izstrādājami un realizējami konkrētie pieļaujamie risinājumi.

Saskaņā ar likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta piekto daļu paredzēto darbību atļauj veikt vai plānošanas dokumentu īstenot, ja tas negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijās ir pieļaujamas darbības, ja tās negatīvi neietekmē dabas vidi. Tādējādi īpaši aizsargājamās dabas teritorijas – Ķemeru nacionālais parks - statuss pats par sevi neizslēdz iespēju veikt darbības šāda veida objektā. Tomēr saskaņā ar normatīvo aktu prasībām ir pieļaujams veikt vienīgi tādas darbības, kas nenodara kaitējumu Ķemeru nacionālajam parkam un tajā saglabājamām dabas vērtībām, proti, ja iecerētās darbības nav pretrunā ar aizsargājamās dabas teritorijas izveidošanas un vides aizsardzības mērķiem.

Jāatzīmē, ka paredzētās darbības realizācija radīs izmaiņas autoceļa ainavā, tādēļ tehniskā projekta izstrādes gaitā rūpīgi izvērtējami tajā skaitā ziņojuma materiālos ietvertie ietekmes mazināšanas nosacījumi, lai arī šajā aspektā nodrošinātu pasākumus, ka negatīvi netiks ietekmēta Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāte un paredzētā darbība nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem, ja tiek realizēti visi inženiertehniskie vides ietekmi samazinošie pasākumi.

#### **Vides pārraudzības valsts birojs secina, ka**

- ⇒ autoceļa A10 rekonstrukcija nepieciešama un paredzēta satiksmes un sabiedrības drošības uzlabošanai;
- ⇒ autoceļa A10 posmā no tā sākuma līdz ĶNP robežai (no 20,2 km līdz 38,6 km) nav būtisku ierobežojošu vides aizsardzības apstākļu, ievērojot šajā atzinumā noteiktos un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā paredzētos risinājumus;
- ⇒ autoceļa A10 rekonstrukcija ĶNP teritorijā (no 38,6 km līdz 45,1 km) līdz ar citām prasībām ir pieļaujama tikai pie nosacījuma, ja netiek izmainīts

hidroloģiskais režīms, atbilstoši šim priekšnosacījumam izvēlēti un nodrošināti atbilstoši tehniskie risinājumi ceļa rekonstrukcijai, ceļumezglu un pamatu izveidei, grāvju un uzbēruma veidošanai, dažādu konstruktīvo elementu, piemēram, šķembu slāņa, pamatnes u.c. izvietošanai un iedziļināšanai, kā arī ceļa būvē izvēlēti atbilstoši būvmateriāli, lai iespējami samazinātu gan konkrētās skartās platības, gan iespējamo vides risku un tādējādi autoceļa rekonstrukcija un būvdarbi neatstātu būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz Ķemeru nacionālo parku un tajā esošajam dabas vērtībām, īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, un it sevišķi „Ķemeru – Jaunķemeru” sulfīdu minerālūdeņu atradni, kas ir būtisks faktors īpaši retu augu sugu un biotopu eksistencei ĶNP teritorijā, līdz ar to papildus pārējiem šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem paredzot arī detalizētāku izpēti, projektēšanas, inženiertehniskās sagatavošanas un būvniecības darbu plānošanu, realizāciju un uzraudzību, visos rekonstrukcijas, darbu plānošanas un izpildes posmos sadarbojoties ar Dabas aizsardzības pārvaldes speciālistiem nolūkā saglabāt esošās dabas vērtības, kuru aizsardzībai izveidots ĶNP.

Direktors

A. Lukšēvics

2011.gada 13.maijā.