

Rīgā

Atzinums Nr. 5
par valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posma no km 0,0
līdz km 38,2 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi
novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2015.gada 23.novembrim.

Paredzētās darbības ierosinātājs:

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

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA “Eiropprojekts”, reģistrācijas Nr.40003493684, adrese: Elizabetes ielā 2-413, Rīga, LV – 1010.

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā :

- 2012.gada 2.jūlijā iesniegts valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posmā no km 0,0 (krustojums ar A5 (Salaspils – Babīte)) līdz km 38,2 (krustojums ar P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk – Ziņojums);
- 2012.gada 21.septembrī iesniegta Ziņojuma aktuālā versija un 2012.gada 25.oktobrī iesniegta papildus informācija.

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 A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posmā no km 0,0 (krustojums ar A5 (Salaspils – Babīte)) līdz km 38,2 (krustojums ar P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums) rekonstrukcija (turpmāk arī – paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:

Babītes novada Babītes un Salas pagastu, Jelgavas novada Valgundes un Kalnciema pagastu, Dobeles novada Jaunbērzes pagasta un Tukuma novada Džūkstes pagasta teritorijās, kuras pieguļ rekonstruējamajam valsts galvenā autoceļa A9 posmam.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

Ietekmes uz vidi novērtējums rekonstruējamajam valsts galvenā autoceļa A9 posmam tika uzsākts 2010.gada 2.augustā, kad Birojs, izskatot VAS “Latvijas Valsts ceļi” Tehniskās pārvaldes 2010.gada 26.jūlija iesniegumu Nr.2.1/2320, pieņēma lēmumu Nr.225 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 11¹.punktu. 2011.gada

21.decembrī tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētajai darbībai.

4. Autoceļa A9 rekonstruējamā posma iespējamās alternatīvas:

1.alternatīva – laika periodā līdz 2035.gadam nepieciešamie maksimālie uzlabojumi satiksmes kvalitātes nodrošināšanai, izveidojot visā posmā ceļa klātni ar normālprofilu NP14. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam ceļa klātnes rekonstrukcija nepieciešama posmos km 3,75 – 9,40; km 19,05 – 23,05; km 23,70 – 25,60; km 25,80 – 38,18. Šajā alternatīvā jau esošajam divjoslu ceļam tiek saglabātas tās pašas divas joslas. Paredzēta tiešo nobrauktuvju uz atsevišķiem īpašumiem likvidēšana un pievienošana jaunajam paralēlo ceļu tīklam, kas būtiski palielinātu satiksmes drošību un ātrumu rekonstruējamajā autoceļa A9 posmā. Veidojot jaunus pieslēgumus A9, paredzēts paplašināt un pārbūvēt ceļa klātni. Autoceļa klātnes pārbūve uz NP14 paredzēta simetriski no ass uz abām pusēm, izņemot teritorijas, kur esošā apbūve vienā autoceļa pusē ir izvietota ļoti tuvu autoceļam. Lai nebūtu jāpārbūvē paralēlie ceļi un papildus jāatsavina zemes platības, paralēlo ceļu izvietojums paredzēts, rēķinoties ar iespējamo autoceļa paplašināšanu (NP21). Šajā 1.alternatīvā paredzēta arī piecu divlīmeņu satiksmes mezglu izbūve, pārvadu vietas projektējot autoceļa A9 1.km (autoceļa A9 pieslēgums autoceļam A5), autoceļa A9 2,3.km (savienojumam ar autoceļu V11 Dzilnuciems – Piņķi), autoceļa A9 23,5.km (savienojumam ar autoceļu P99 Jelgava – Kalnciems), autoceļa A9 25,5.km (savienojumam ar autoceļu P101 Kalnciems – Kūdra) un autoceļa A9 38,2.km (savienojumam ar autoceļu P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums).

2.alternatīva - laika periodā pēc 2035.gada, izveidojot visā posmā ceļa klātni ar normālprofilu NP21, kas atbilstoši Ziņojumā norādītajam, ņemot vērā prognozēto satiksmes intensitāti, patlaban nav pamatota. Autoceļa klātnes pārbūve uz NP21 paredzēta simetriski no ass uz abām pusēm. Šajā alternatīvā paredzēta divjoslu ceļa paplašināšana līdz četrām joslām. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam šā novērtējuma mērķis 2.alternatīvai ir apstiprināt iespējamo attīstības virzienu un nostiprināt projekta vispārīgos risinājumus teritoriju plānojumu dokumentos, lai piegulošajās teritorijās nepieļautu darbības, kas radītu jaunus ierobežojošus faktorus projekta īstenošanai. Atbilstoši Ziņojumam ceļu mezglu un paralēlo ceļu izvietojums 1.alternatīvā plānots, ņemot vērā arī iespējamo 2.alternatīvu, izņemot autoceļa 6,1.km, 9,38.km, 12,7. km, 17,2.km un 20,8.km, kuros nepieciešama papildus zemes rezervēšana divlīmeņu satiksmes mezglu izbūvei pēc 2035.gada, jo tad paredzēta gandrīz visu vienlīmeņa pieslēgumu pārbūve par divlīmeņu satiksmes mezgliem. Savukārt 1.alternatīvā plānotos divlīmeņu satiksmes mezglus paredzēts daļēji pārbūvēt atbilstoši konkrētajai situācijai.

5. Esošās situācijas un autoceļa attīstības raksturojums.

5.1. Patlaban autoceļš A9 ir divu braukšanas joslu autoceļš un Ziņojumā norādīts, ka 2010.gadā rekonstruējamajā autoceļa A9 posmā ir izstrādāti divi autoceļa segu

pastiprināšanas programmas projekti, kas ietver esošās ceļa segas konstrukcijas daļēju demontāžu un jaunas segas virsējā slāņa izbūvi, neparedzot būtiskas ceļa trases plāna un ceļa klātnes parametru izmaiņas. Tādā veidā tiek ievērojami pagarināts ceļa segas kalpošanas ilgums, taču netiek uzlabota satiksmes drošība.

- 5.2. Saskaņā ar autoceļa segu pastiprināšanas programmas projektiem posmā no km 0,00 līdz km 9,90 tiek veidota un pašlaik būvēta ceļa klātne 11 m platumā (NP 11), kur braukšanas joslas platums ir 3,50 m, un posmā no km 9,90 līdz km 22,90 tiek veidota un būvēta ceļa klātne 14 m platumā (NP 14), kur braukšanas joslas platums ir 3,75 m. Tālākajā rekonstruējamajā posmā no km 22,90 līdz km 38,20 ceļa klātnes platums patlaban ir mainīgs, taču atbilstoši Ziņojumam nav mazāks par 11 m. Ziņojumā norādīts, ka 1.alternatīva tiks realizēta tikai tad, kad tiks nolietots tikko rekonstruētais autoceļa segums un satiksmes intensitāte sasniegusi tādu līmeni, kad nepieciešams veikt rekonstrukciju, taču rekonstrukcija nav paredzēta plānošanas periodā līdz 2014.gadam un līdz 2020.gadam.
- 5.3. Atbilstoši Ziņojumam 2010./2011.gadā satiksmes intensitāte autoceļa A9 posmā no km 0,00 līdz km 23,44 bija 5172 transportlīdzekļi diennaktī, no km 23,44 līdz km 25,74 – 5694 transportlīdzekļi diennaktī, no km 25,74 līdz km 38,21 – 4935 transportlīdzekļi diennaktī un posmā no km 38,21 līdz km 60,07 – 3431 transportlīdzeklis diennaktī. Ziņojumā norādīts, ka autovadītāju aptauja liecina, ka satiksmes intensitātes lielāks pieaugums ir vērojams A9 posmā no km 23,4 līdz km 25,7 starp reģionālajiem autoceļiem P99 Jelgava - Kalnciems un P101 Kalnciems – Kūdra, kas saistīts ar Jelgavas un apkārtnes iedzīvotāju pārvietošanos uz Jūrmalu.
- 5.4 Ziņojumam pievienotajos kartogrāfiskajos materiālos iepretī katrai autoceļa km atzīmei norādīts ceļu satiksmes negadījumu skaits laika posmā no 2006. līdz 2010.gadam.
- 5.5. Ziņojumā sniegta informācija perspektīvajai satiksmes intensitātei līdz 2035.gadam zemam, vidējam un augstam satiksmes intensitātes pieauguma scenārijam, atbilstoši kuriem prognozētais satiksmes intensitātes pieaugums 2012. - 2015.gadam attiecīgi 3,0%, 3,5% un 4%; 2016. – 2020.gadam attiecīgi 2,5%, 3,0% un 3,5%; 2021. - 2025.gadam attiecīgi 1,5%, 2,5% un 3,0%; 2026. - 2035.gadam attiecīgi 0,5%, 1,0% un 1,5%. Atbilstoši norādītajam prognozē ir ņemta vērā autoceļam piegulošo teritoriju iespējamā attīstība un Liepājas ostas sniegtā informācija par iespējamo kravu plūsmu Rīgas virzienā. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam izpētes projekta ietvaros veiktā detalizētā intensitātes analīze, kas ietvēra braucienu mērķa izpēti un autobraucēju aptauju, perspektīvā satiksmes intensitāte laika posmā no 2030. – 2035.gadam nepārsniegs 10000 automašīnas diennaktī 2035.gadā (iepriekš prognozēts līdz 15000 automašīnas diennaktī 2030.gadā). Uz ārpilsētas autoceļiem noteiktais kustības ātrums ir līdz 90 km/h.
- 5.6. Laika periodā līdz 2035.gadam (1.alternatīva) divlīmeņu satiksmes mezglu izbūve paredzēta A9 pieslēgumā A5 (km 0,0), savienojumam ar V11 Dzilnuciems – Piņķi (km 2,3), savienojumam ar P99 Jelgava – Kalnciems (km 23,5), savienojumam ar P101 Kalnciems – Kūdra un savienojumam ar P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums. Jaunajiem satiksmes pārvadiem paredzēta arī gājēju ietve. Savukārt autoceļa km 6,1 (Plūģuciems, Cielavas, Lapsas), km 9,38 (Klīves), km 11,6 (Trenču ciemats), km 12,9 (atpūtas komplekss “Lāči”), km 16,3, km 17,6, km 20,8, km 29,1 un km 34,7 paredzēts saglabāt vienlīmeņa pieslēgumus. Laika periodā pēc 2035.gada vienlīmeņa pieslēgumu paredzēts saglabāt km 34,7, likvidēt pieslēgumus km 11,6 un km 29,1 un visus pārējos 1.alternatīvas vienlīmeņa pieslēgumus pārbūvēt par divlīmeņu satiksmes mezgliem, paredzot jaunajiem satiksmes pārvadiem arī gājēju ietves.

- 5.7. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamo autoceļa posmu izmanto gan starppilsētu, gan starptautiskie tālsatiksmes autobusi. Šajā posmā ir izvietotas 45 autobusu pieturvietas. Rekonstrukcijas rezultātā 33 autobusu pieturvietas paredzēts pārcelt uz paralēlajiem ceļiem, 4 autobusu pieturvietas uz paralēlajiem ceļiem izveidot no jauna, saglabāt 7 autobusu pieturvietas uz galvenā autoceļa un 1 autobusu pieturvietu uz galvenā autoceļa izveidot no jauna. Ziņojumam ir pievienota uzskatāma perspektīvā autobusu maršrutu shēma.
- 5.8. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamajā autoceļa posmā periodā līdz 2035.gadam paredzēts izbūvēt 11,5 m platu tuneli ar 8,5 m platu brauktuvi autoceļa A9 1.km, 12 m platu tiltu ar 8,5 m brauktuvi pār Kauguru kanālu autoceļa 26.km uz autoceļa V1091 Kalnciems – Kaiģi, 13,5 m platu tiltu ar 10,0 m brauktuvi pār Kauguru kanālu autoceļa 27.km, kā arī tiltu pār Lielupi autoceļa 25.km, kur patlaban esošās brauktuves platums ir 7 m. Jauno ceļa trasi un 13,5 m plato tiltu paredzēts izvietot uz ziemeļiem no esošā autoceļa. Savukārt esošā tilta balstus paredzēts saglabāt un, pastiprinot tos, nākotnē izbūvēt jaunu tiltu. Paredzēta gājēju pārvadu izbūve autoceļa 4.km un 9.km 5,5 m virs brauktuves ar 2,75 m platu ietvi.
- 5.9. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamajā autoceļa posmā periodā pēc 2035.gada paredzētas kopumā 13 mākslīgās būves, izbūvējot gājēju pārvadus 2., 15., 17., 20. un 23.km, pārbūvējot 1.alternatīvā izveidotos divlīmeņu šķērsojumus un izbūvējot divlīmeņu ceļu mezglus esošajās vienlīmeņa šķērsojuma vietās, izbūvējot jaunu tiltu pār Lielupi uz patlaban esošā tilta balstiem un izbūvējot tiltu pār Kauguru kanālu autoceļa 27.km. Jaunajiem satiksmes pārvadiem paredzēta arī gājēju ietve.
- 5.10. Piekļuve servisa objektiem un īpašumiem paredzēta no projektējamajām paralēlajām brauktuvēm.

6. Paredzētās darbības vietas raksturojums:

- 6.1. Rekonstruējamais autoceļa A9 posms virzās caur Babītes novada Babītes un Salas pagastu, Jelgavas novada Valgundes un Kalnciema pagastu, Dobeles novada Jaunbērzes pagasta un Tukuma novada Džūkstes pagasta teritorijām.
- 6.2. Saskaņā ar Ziņojumam pievienotajiem kartogrāfiskajiem materiāliem aptuveni 33,8.km autoceļu šķērso maģistrālais gāzesvads, kas posmā no 33,8.km līdz aptuveni 30,5.km virzas aptuveni 130 m līdz 300 m attālumā gar A9 ziemeļu daļu, kā arī kartogrāfiskajos materiālos iezīmētas ēdināšanas uzņēmumu, atpūtas vietu, tirdzniecības uzņēmumu, autouzpildes staciju atrašanās vietas.
- 6.3. Ziņojumā sniegta informācija, ka rekonstruējamā autoceļa posma apkaimē reģistrētas 4 potenciāli piesārņotas vietas – SIA “Ozoli Eko” mājlopu ferma autoceļa 7.km (~ 450 m uz ziemeļiem), bijusī degvielas uzpildes stacija autoceļa 13.km (blakus autoceļa trasei), ķīmikāliju noliktava autoceļa 23.km (~ 250 m uz dienvidiem) un SIA “Viada” degvielas uzpildes stacija autoceļa 24.km (~ 200 m uz ziemeļiem).
- 6.4. Kopumā rekonstruējamais autoceļa A9 posms virzās pa teritoriju ar traucētu virszemes noteci, izņemot relatīvi īsus posmus, kas izvietoti kāpu reljefā, tāpēc jau sākotnēji, izbūvējot A9 trasi, ir ņemti vērā nelabvēlīgie vides apstākļi un applūšanas risks. Atbilstoši Ziņojumam, daudzviet trases tuvumā ir traucēta virszemes notece un attīstās pārpurvošanās procesi, lai gan apkārtējās, jo īpaši lauksaimniecībā intensīvi izmantojamās, zemes ir meliorētas, tajās ierīkoti atklāti grāvji un slēgtās drenāžas un dambju sistēmas, kuras atbilstoši Ziņojumā norādītajam funkcionē. Vienīgā regulāri applūstošā teritorija ir Lielupes palīne, taču autotransports tas

neapdraud. Kopumā lielā daļā ar autoceļa rekonstrukciju saistītās teritorijas gruntsūdens līmenis un virszemes notece ļoti ievērojamā apjomā tiek regulēta un tādējādi tiek mazināts applūšanas risks. Ziņojumā uzsvērts, ka visi ar hidroloģiskajiem apstākļiem saistītie riski uzskatāmi par zemiem, ja atbilstošā kārtībā tiek uzturēta un funkcionē sazarotā un komplicētā meliorācijas un polderu sistēma.

- 6.5. Nozīmīgākais ūdensobjekts, kuru skar rekonstruējamais autoceļa A9 posms, ir Lielupe pie Kalnciema, kur upes platums ir 210 m, krasti lēzeni, aizauguši, upes dziļums vidēji 5 līdz 7 m, vidējais ūdens līmenis 0,3 līdz 0,4 m v.j.l., bet augstākais ūdens līmenis var pārsniegt 2 m v.j.l., ūdens līmeni ietekmē arī vējuzplūdi no Rīgas jūras līča, kad ūdens līmenis ar 1% varbūtību var sasniegt 2,30 m v.j.l., pavasara palos applūšanai pakļauto teritoriju platības ir ievērojamas, un arī mazūdens periodā palienēs saglabājas augsts gruntsūdens līmenis un notiek pārpurvošanās.
- 6.6. Rekonstruējamajā posmā autoceļš šķērso vēl vairākas ūdensteces – Kauguru kanālu (27.km), Dzilnupīti (2,6.km) un Miglupīti (8,9.km).
- 6.7. Rekonstruējamā posma tuvumā ir polderu sistēmas: no autoceļa A9 trases aptuveni 25.km līdz 30.km 250 m uz dienvidiem tek Vecbērzes poldera apvedkanāls; Babītes pagasta teritorijā applūstošo teritoriju aizsardzībai ap Babītes ezeru ir izveidoti polderu aizsargdambji, no kuriem ezera dienvidu palienē ir Dzilnupītes polderis, Trenču polderis un Gātupes polderis.
- 6.8. Autoceļa A9 rekonstrukcija paredzēta pa esošu trasi, veicot tās paplašināšanu, un tikai atsevišķās vietās, ierīkojot plānotos divlīmeņu mezglus, izbūvējot jaunu tiltu pār Lielupi Kalnciemā un izbūvējot paralēlos ceļus un pievedceļus, paredzētā darbība skars platības, kas patlaban ir dabas pamatnes teritorijas. Teritorija lielākoties ir ļoti līdzena ar augstuma atzīmēm 2,0 m v.j.l. līdz 12,5 m v.j.l., kur Lielupe ir kā nosacīta robeža starp trases austrumu daļu (zemes virsmas kritums orientēts perpendikulāri trasei un ir atsevišķi seno kāpu masīvi, gruntsūdens iegul dziļāk par 1,5 m no zemes virsmas) un rietumu daļu (zemes virsmas kritums vērsts uz Lielupi, taču, ņemot vērā zemes virsmas niecīgo kritumu, virszemes notece ir vāji izteikta, nokrišņu ūdeņi nonāk meliorācijas sistēmā).
- 6.9. Meliorācijas sistēmu un polderu ierīkošanas rezultātā dabīgais gruntsūdens režīms ir izmainīts. Gruntsūdens dažādās teritorijās iegul no 0,5 m līdz 3 - 4 m no zemes virsmas, un Ziņojumā norādīts, ka tas ir vāji dabiski aizsargāts, līdz ar to potenciālā piesārņojuma izplatības risks tiek raksturots kā augsts. Savukārt spieduģu horizontu dabiskā aizsargātība tiek raksturota kā laba, jo tos praktiski visā rekonstruējamā autoceļa posmā aizsargā mazcaurlaidīgi iežu slāņi. Autoceļš nevirzās gar centralizētām ūdensgūtnēm.
- 6.10. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamajā autoceļa posmā inženierģeoloģiskie apstākļi ir uzskatāmi par nosacīti labiem vai vidēji nelabvēlīgiem, to nosaka augstais gruntsūdens līmenis (gandrīz visā teritorijā tiek mākslīgi regulēts) un grunšu nestspēja. Ņemot vērā traucēto noteci un ierobežoto infiltrāciju, autoceļa apkārtnē (1 līdz 2 km attālumā) ir attīstījušies visu tipu purvi, bet dominē – augstie purvi, taču atbilstoši norādītajam ceļa trase tikai dažviet (ap 10.km un ap 32.km) šķērso purvu nogulumu izplatības iecirkņus ar nelielu nogulumu slāņa biezumu un izplatību. Ar autoceļu saistītajā teritorijā nav nozīmīgu paaugstināta ģeoloģiskā

riska nogabalu, un mūsdienu ģeoloģiskie procesi ļoti lēni norit Lielupes gultnē un līkuma ārmalas krastā pie Kalnciema.

- 6.11. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamā autoceļa posms no 25.km līdz 32.km virzās gar Ķemeru nacionālā parka (turpmāk ĶNP) teritoriju (A9 ziemeļu pusē). Apdzīvotās vietas “Kaļķi” apkārtnē (25.km – 26.km) ir ĶNP neitrālā zona, pārējā posmā – ainavu aizsardzības zona. Ziņojumā norādīts, ka dabas vērtību raksturošanai izmantota dabas datu pārvaldības sistēmas “OZOLS” informācija, kā arī, lai novērtētu sastopamo biotopu dabiskumu un to lomu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā, teritorijas tika apsektas dabā. Ziņojumā norādīts, ka ĶNP neitrālajā zonā apdzīvotās vietas “Kaļķi” apkārtnē pie A9 atrodas biotops “palieņu zālāji”, kas nav iekļauts Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” pielikumā un Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” pielikumā. ĶNP ainavu aizsardzības zonā (28.km – 29.km) aptuveni 100 m no autoceļa atrodas Eiropas Savienības prioritārs biotops “boreālie meži”. Šajā biotopā un blakus tam ir īpaši aizsargājamās augu sugas Fuksa dzegužpirkstīte, kas iekļauta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā, divas atradnes aptuveni 220 m līdz 240 m no autoceļa. Autoceļa 31.km aptuveni 140 m no autoceļa ir ierobežoti izmantojamās īpaši aizsargājamās augu sugas “vāļišu staipekņi” atradne. Autoceļa 31.km līdz 32.km aptuveni 40 m līdz 60 m no autoceļa atrodas pa vienai īpaši aizsargājamās augu sugas smaržīgās naktsvijoles un Fuksa dzegužpirkstītes atradnei, kā arī ierobežoti izmantojamās īpaši aizsargājamās augu sugas vāļišu staipekņi atradne. Autoceļa A9 paplašināšanu ĶNP teritorijai piegulošajā teritorijā paredzēts veikt tikai autoceļa A9 dienvidu malā, tādējādi iespējami izvairoties no ĶNP teritorijas ietekmēšanas.
- 6.12. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamā autoceļa posms no 24,5.km līdz 25,5.km virzās gar Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju - dabas liegumu “Kalnciema pļavas” (A9 dienvidu pusē). Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši dabas datu pārvaldības sistēmas “OZOLS” informācijai pie autoceļa A9 atrodas biotopi “palieņu zālāji” un “mēreni mitras pļavas” un pie Kauguru kanāla biotops “sugām bagātas ganības un ganītas pļavas”, kas nav iekļauts Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” pielikumā un Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” pielikumā. Aptuveni 70 m no autoceļa 25.km ir īpaši aizsargājamās augu sugas “stāvlapu dzegužpirkstīte” atradne, kas iekļauta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā. Dabas lieguma “Kalnciema pļavas” teritorijā ir arī bioloģiski vērtīgu zālāju teritorijas. No sugu viedokļa putni ir nozīmīgākā dabas lieguma vērtība, taču negatīva ietekme uz tiem Ziņojumā netiek prognozēta, jo ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir rasts cits risinājums (konfigurācijas maiņa) divlīmeņa ceļa mezglam autoceļa A9 25,5.km, plānojot uz rietumiem no esošā autoceļa V1091 (ārpus lieguma teritorijas).
- 6.13. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamā autoceļa posms Babītes novada Babītes un Salas pagastu, kā arī Jelgavas novada Valgundes pagasta teritorijās virzās paralēli Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamai dabas teritorijai - dabas liegumam “Babītes ezers” (no A9 uz ziemeļiem). Mazākais attālums starp A9 un

dabas lieguma teritoriju ir 200 m autoceļa 17.km. Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši dabas datu pārvaldības sistēmas "OZOLS" informācijai lieguma teritorijā ir biotopi "palieņu zālāji" un "eitrofi ezeri ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju", kas nav iekļauti Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā un Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā. Dabas liegums izveidots tipiska un viena no nedaudzajiem lagūnezериem Latvijā aizsardzībai. Teritorija ir izveidota, lai saglabātu ūdensputniem nozīmīgu barošanās, ligzdošanas un spalvu mešanas vietu, nozīmīgu atpūtas vietu migrācijas laikā. Ezera apkārtnē ir izcila barošanās vieta sikspārņiem.

- 6.14. Teritorijās ārpus Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (KŅP, dabas liegums "Kalnciema pļavas", dabas liegums "Babītes ezers") AS "Latvijas valsts meži" pārvaldījumā esošajās meža zemēs, kas robežojas ar autoceļu A9, atbilstoši Ziņojumam dominē nosusinātie meža tipi, kuros valdaudzi veido parastā priede, bērzs un parastā egle, reti parastā apse un melnalksnis, taču uz dienvidiem no autoceļa 39.km konstatēts aizsargājams biotops "jaukti platlapju meži", uz dienvidiem no autoceļa 36.km konstatēts aizsargājams biotops "veci vai dabiski boreālie meži", uz dienvidiem no autoceļa 33. līdz 34.km konstatēts aizsargājams biotops "veci vai dabiski boreālie meži". Minētie biotopi iekļauti Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā. Ārpus AS "Latvijas valsts meži" pārvaldījumā esošajām meža zemēm nozīmīgas dabas vērtības konstatētas uz dienvidiem no autoceļa 38.km (uz rietumiem no P98 Tukums – Jelgava) biotops "ozolu meži" un uz ziemeļiem no autoceļa 1. līdz 2.km biotops "mežainas piejūras kāpas", kas iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā. Autoceļa 39.km ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātā ir mainīta ceļu mezgla A9/P98 konfigurācija, neskarot aizsargājamo biotopu "jaukti platlapju meži", un 36.km ceļa paplašināšanu plānots veikt, neskarot aizsargājamo biotopu "veci vai dabiski boreālie meži".
- 6.15. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamā autoceļa posma 38.km (krustojums ar P98 Tukums - Jelgava) ir pieci aizsargājami ozoli, taču plānotie rekonstrukcijas darbi ne 1., ne 2.kārtā tos neskar.
- 6.16. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamā autoceļa posma apkārtnē ir četri mikroliegumi, no kuriem trīs dibināti melnā stārķa aizsardzībai un atrodas aptuveni 1,2 km, 1,6 km un 1,8 km attālumā no autoceļa, viens mikroliegums dibināts bioloģiski nozīmīgas bebraines meža biotopa aizsardzībai un atrodas aptuveni 1,2 km attālumā no autoceļa. Nevienu no mikroliegumiem neskar plānotie rekonstrukcijas darbi.
- 6.17. Papildus 2012.gada 25.oktobrī iesniegtajā vēstulē norādīts, ka Zemgales virsmežniecībā no 2009.gada 1.septembra līdz 2012.gada 1.oktobrim reģistrēti 11 uzbraukumi meža dzīvniekiem: 21. – 23.km stirnām un 29. - 30.km aļņiem. Vēstulē norādīts, ka līdz šim Latvijā ir veikts tikai viens pētījums par zīdītāju populāciju nepārtrauktību un autoceļu kā šķēršļa ietekmi uz to, taču arī šajā pētījumā nav salīdzināts ceļa barjeras efekts atkarībā no joslu skaita. Vēstulē norādīts, ka viens no pētījuma ekspertiem J.Ozoliņš ir paudis viedokli, ka barjeras efekts ir tikai satiksmes plūsmas intensitātei, neatkarīgi no tā, cik joslās ir ceļš.
- 6.18. Ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamā posma apkārtnē nav konstatētas kultūrvēsturiskas un/vai ainaviskas vērtības, kuras varētu ietekmēt paredzētā

darbība. Ziņojumā norādīts, ka projekta posmā nav konstatēti specifiski rekreācijas resursi, izņemot mežu, un paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta ietekme uz resursu, bet gan vairāk uz tā izmantošanas iespēju, samazinot nobrauktuvju skaitu un ierobežojot automašīnu apstāšanos un ceļa šķērsošanas iespēju, īpaši projekta 2.stadijā (paplašinot brauktuvi uz 4 joslām).

Izvērtētā dokumentācija:

- VAS “Latvijas Valsts ceļi” Tehniskās pārvaldes 2010.gada 26.jūlija iesniegums Nr.2.1/2320 par valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posma no km 0,0 līdz km 38,2 (P98) iespējamo rekonstrukciju - 7 lapas.
- Biroja 2010.gada 2.augusta lēmums Nr.225 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 1 lapa.
- VAS “Latvijas Valsts ceļi” 2011.gada 22.novembra pieprasījums Nr.2.1/3195 ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei - 14 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2011.gada 21.novembrī Jaunbērzes Kultūras namā protokols - 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2011.gada 22.novembrī Babītes novada pašvaldībā protokols - 6 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2011.gada 28.novembrī Džūkstes Kultūras namā protokols - 1 lapa.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2011.gada 28.novembrī Valgundes IKSC “Avoti” protokols - 3 lapas.
- A.Mežapuķes 2011.gada 28.novembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- M.Zatleres 2011.gada 28.novembra iesniegums saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- A.Bērziņa 2011.gada 1.decembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- G.Senkāna un R.Tāluma 2011.gada 3.decembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- B.Šipuļinas un N.Šipuļina 2011.gada 3.decembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- G.Ozola 2011.gada 4.decembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- Valgundes pagasta pārvaldes 2011.gada 5.decembra vēstule Nr.3-14/113 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- D.Cinovicas 2011.gada 5.decembra elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Piņķu Jāņa ev.-lut. Draudzes priekšnieka I.Skrebeļa 2011.gada 5.decembra vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- J.Štrausa un vēl 37 Valgundes pagasta iedzīvotāju parakstīts 2011.gada 29.novembra iesniegums saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- SIA “GOLDO INTER” 2011.gada 2.decembra vēstule Nr.01-03/ju saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- B.Priedes 2011.gada 2.decembra vēstule saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- Biroja 2011.gada 21.decembra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posmā no km 0,0 līdz km 38,2 rekonstrukcijai - 6 lapas.

- Biroja 2011.gada 21.decembra pavadvēstule Nr.3-01/1475, ar kuru programma un visas saņemtās vēstules tika nosūtītas VAS “Latvijas Valsts ceļi” - 2 lapas.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 4.jūnijā Jaunbērzes pagasta Kultūras namā protokols - 1 lapa.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 4.jūnijā Džūkstes pagasta Kultūras namā protokols - 1 lapa.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 5.jūnijā Valgundes IKSC “Avoti” protokols - 6 lapas.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 7.jūnijā Babītes novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
- I.Lubānes 2012.gada 20.jūnija elektroniskā vēstule saistībā ar Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu - 1 lapa.
- SIA “Eiropprojekts” adresēta Biroja 2012.gada 28.jūnija elektroniskā vēstule, ar kuru nosūtīta I.Lubānes 2012.gada 20.jūnija elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- SIA “Eiropprojekts” ar 2012.gada 2.jūlija pavadvēstuli Nr.01/01-26 Birojā iesniegtais Ziņojums, 1 sējums ar pielikumiem, 76 lapas.
- SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 31.jūlija vēstule Nr.01/01-28 par papildus informāciju Ziņojumam, kas nosūtīta Dabas aizsardzības pārvaldei izvērtēšanai un viedokļa saņemšanai - 18 lapas.
- Pieaicinātā eksperta atzinums - 5 lapas.
- SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 21.septembra vēstule Nr.01/01-33, ar kuru Dabas aizsardzības pārvaldē un Birojā iesniegta papildinātā Ziņojuma versija, 1 sējums ar pielikumiem, 91 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2012.gada 8.oktobra vēstule Nr.4.9/28/2012-N-E, kas adresēta SIA “Eiropprojekts” un Birojam, par papildināto Ziņojuma versiju – 2 lapas.
- 2012.gada 10.oktobra Biroja elektroniskā vēstule, ar kuru SIA “Eiropprojekts” nosūtīts izvērtēšanai pieaicinātā eksperta atzinums – 1 lapa.
- Biroja VAS “Latvijas Valsts ceļi” elektroniskā vēstule saistībā ar Ziņojuma izvērtējuma gaitu - 1 lapa.
- SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 25.oktobra vēstule Nr.01/01-36, ar kuru Dabas aizsardzības pārvaldē un Birojā iesniegta informācija par iespējamo ietekmi uz dzīvnieku migrāciju - 3 lapas.
- SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 25.oktobra elektroniski sniegtās atbildes par Biroja pieaicinātā eksperta atzinumu - 8 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2012.gada 5.novembra vēstule Nr.4.9/32/2012-N-E par informācijas par iespējamo ietekmi uz migrējošām lielo zīdītāju sugām izvērtējumu - 1 lapa.
- SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 16.novembrī elektroniski sniegtā informācija par autoceļa aizsargjoslas zonā esošajām mājām jaunbūvējamo divlīmeņu šķērsojumu tuvumā - 2 lapas.

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

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- #### **5.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par plānotā valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posma no km 0,0 līdz km 38,2 (P98)**

iespējamo rekonstrukciju bija pieejami internetvietnēs www.babite.lv, www.jrp.lv, www.tukums.lv, www.dobele.lv, www.eiropprojekts.lv/A9, www.rdpad.lv/services/press_release/article.php?id=101770 un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un internetvietnē www.vpvpb.gov.lv.

- 5.1.2. Paziņojumus par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātais publicēja laikraksta "Tukuma laiks" 2011.gada 7.novembra numurā, laikraksta "Dobeles Novada Ziņas" 2011.gada 8.novembra numurā, laikraksta "Babītes Ziņas" 2011.gada 11.novembra numurā un laikraksta "Jelgavas Novada Ziņas" 2011.gada 15.novembra numurā, kā arī individuāli apzināti skarto zemju īpašnieki.
- 5.1.3. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas klātienē notika 2011.gada 21.novembrī Jaunbērzes Kultūras namā, Ceriņu ielā 2, Jaunbērzē, Dobeles novadā; 2011.gada 22.novembrī Babītes novada pašvaldībā, Centra ielā 4, Piņķi, Babītes pagastā; 2011.gada 28.novembrī Džūkstes Kultūras namā, Džūkstē, Tukuma novadā; 2011.gada 28.novembrī Valgundes IKSC "Avoti", Saules ielā 2, Valgundē, Jelgavas novadā.
- 5.1.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Jaunbērzes Kultūras namā sanāksmē piedalījās 2 Jaunbērzes pagasta pārvaldes pārstāvji un 3 ierosinātāja pārstāvji. Protokolā atzīmēts, ka sabiedrības pārstāvji sanāksmē nebija ieradušies. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par plānoto darbību, SIA "Projekts 3" pārstāvis informēja par iespējamajiem esošo ceļu pieslēgumu risinājumiem Jaunbērzes pagasta teritorijā. Jaunbērzes pagasta pārvaldes pārstāve norādīja, ka informācija ir pieejama internetvietnē, taču neviena jautājums par plānoto darbību netika saņemts.
- 5.1.5. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Babītes novada pašvaldībā sanāksmē piedalījās 43 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par plānoto darbību, norādot, ka projekta otrā kārtā – ceļa paplašināšana līdz 4 joslām – visticamāk tiks realizēta pēc 2035.gada, taču to vajag iekļaut teritorijas plānojumā. Sanāksmes dalībnieki interesējās par zemes atpirkšanu, kas nosaka cenu, par piespiedu atsavināšanu, kā nodrošinās pievedceļu pieslēgumus, kas būs vietējos ceļus, cik plats ir esošais ceļš un kāds būs plānotais autoceļš un paralēlie ceļi, vai paralēlie ceļi paredzēti abās šosejas pusēs, kas tiek plānots tuvākajā laikā, kādi pasākumi plānoti trokšņa slāpēšanai; interesējās par tiltu izbūvi, kā iedzīvotāji šķērsos 4 joslu ceļu, kā tiks pāri ceļam ar lauksaimniecības tehniku, ja zeme ir abpus ceļam, vai paralēlie ceļi tiks būvēti 1.kārtā, cik lielā mērā plānotā darbība varētu skart konkrētus īpašumus, kā savvaļas dzīvnieki šķērsos autoceļu; izteica bažas par gaisa kvalitātes pasliktināšanos un atkritumiem ceļa malās. Babītes novada pašvaldības domes priekšsēdētājs izteica šaubas saistībā ar divu lielo autoceļu A10 un A9 projektu nepieciešamību viena novada teritorijā, kas uzliek ierobežojumus īpašumiem, kā arī interesējās, vai autobusu maršrutu izmaiņas paredzētas 1. vai 2.kārtā. Sanāksmes dalībnieki izteica viedokli, ka satiksmes pārvads "Dzilnās" paredzēts blīvi apdzīvotā vietā. SIA "Projekts 3" pārstāvis, atbildot uz jautājumiem, paskaidroja, ka esošais autoceļš posma sākumā ir 11 m plats, tālāk – 14 m, bet tad sašaurinās līdz 10,5m; jaunais ceļš būs 20,5 m plats un paralēlie ceļi 8 m plati; 4 joslu ceļš pagaidām ir ekonomiski nepamatots, taču VAS "Latvijas Valsts ceļi" ir pasūtījusi pētījumu, kas patlaban tiek veikts; 1.kārtā būtiski realizēt NP14 un uzbūvēt jaunu tiltu Piņķos iepretim Dzilnu ciemam; paredzēta atsevišķu pieslēgumu likvidēšana un paralēlās joslas būvniecība, pieslēgumus veidojot ik

pēc 1,5 km; paralēlās joslas tiks būvētas tikai tur, kur tās nepieciešamas; projekts ir tikai izpētes stadijā, tāpēc iespējami dažādi risinājumi, ar lauksaimniecības tehniku un arī iedzīvotāji ceļu varēs šķērsot vienlīmeņa krustojumā, bet 2.kārtā būs vajadzīgs satiksmes pārvads, arī savvaļas dzīvniekiem tiks atstātas vietas ceļa šķērsošanai. SIA "Projekts 3" pārstāvis aicināja rakstiski norādīt piketu un vietu, kur pārvietot satiksmes pārvadu.

5.1.6. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Džūkstes Kultūras namā sanāksmē bija ieradies tikai Džūkstes pagasta pārvaldes pārstāvis, ar kuru tika apspriesti plānotie projekta risinājumi.

5.1.7. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Valgundes IKSC "Avoti" sanāksmē piedalījās 19 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par plānoto darbību. Sanāksmes dalībnieki interesējās, uz kādas zemes un kas būs vietējās satiksmes joslas; vai aizsargjosla tiek pārbīdīta; vai tiks ņemts vērā teritorijas plānojums; vai tiks mainīts pirms vairākiem gadiem jau izprojektētais Kalnciema šosejas pieslēgums; vai pieslēgumi skars pašvaldības ceļus. SIA "Projekts 3" pārstāvis, atbildot uz jautājumiem, paskaidroja, ka atsavināmās zemes platības tiks aprēķinātas un atpirktas; aizsargjosla tiek aprēķināta 100 m uz katru pusi no ceļa ass; uz 4 joslām ceļu rekonstruēs pēc 2035.gada, taču jārezervē zemes paplašināšanai nākotnē; 1.kārtā ir paredzētas daudzas lietas, kas nepieciešamas 2.kārtai, piemēram, divlīmeņa pārvadi; paralēlās brauktuves tiks izbūvētas 1.kārtā un ies pa privātajām zemēm; Kalnciema šosejas pieslēgumam paredzēts cits risinājums; visi pašvaldības ceļi tiks saglabāti, bet tiks mainīti satiksmes risinājumi.

5.1.8. Likumdošanā noteiktajā termiņā par paredzēto darbību Birojā tika saņemti:

- A.Mežapuķes 2011.gada 28.novembra elektroniskā vēstule, kurā jautāts, vai rekonstrukciju veiks 2.kārtās un vai iespējams mainīt ceļumezgli izvietojumu, jo zemesgabalam ir izstrādāts detālplānojums, kā arī pausta neizpratne par plānos iezīmētajiem ceļumezgliem 1.kārtai un to likvidēšanu 2.kārtā.
- M.Zatleres 2011.gada 28.novembra iesniegums, kurā izteiktas bažas par pieklūšanu īpašumam, ja slēdz Dārza un Zvejnieku ielas un jautāts, vai tiks izbūvēta jauna nobrauktuve no/uz Kalnciema ceļa, kā kompensēs atsavināmās zemes, vai paredzētas skaņu slāpējošās sienas gar ceļu, izveidojot 4-joslu brauktuvi.
- A.Bērziņa 2011.gada 1.decembra elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis, ka, likvidējot pieslēgumus 14.PK36+50 un 16.PK37+44 un izbūvējot paralēlo ceļu, tiešā veidā tiks skarts īpašums "Zvirgzdi" Dzilnuciēmā un pasliktināsies dzīves kvalitāte tajā, jo tiks likvidēti apstādījumi starp mājām un autoceļu A9, kā arī transporta plūsma tiks novirzīta tuvāk mājām, tāpēc A.Bērziņš pieprasa skaņas barjeras izbūvi un apstādījumu atjaunošanu.
- G.Senkāna un R.Tāluma 2011.gada 3.decembra elektroniskā vēstule – iesniegums, kurā ieteikts posmā 8,3+11 km līdz 9,3+81 km pašvaldības ceļus veidot paralēli A9 kapsētas pusē un pārcelt jauno nobrauktuvi/uzbrauktuvi no mezgla Nr.44 (Pk.93+81) uz jaunu vietu starp mezgļiem Nr.38 un Nr.39 (aptuvenais pikets 8,8+80).
- B.Šipuliņas un N.Šipuliņa 2011.gada 3.decembra elektroniskā vēstule, kurā norādīts, ka vēstules autori vēlas, lai iebraucamais ceļš īpašumā ar kadastra Nr.54310010001, Strēlnieku ielā 7, Kaļķis, saglabājas no ceļa P101 un lai gar īpašumu tiktu izbūvēta trokšņa siena no A9 un P101 pusēm.

- G.Ozola 2011.gada 4.decembra elektroniskā vēstule, kurā norādīts, ka zemesgabals ar kadastra Nr.80480080717 robežojas ar A9 un vēstules autors vēlas, lai pārnes nobrauktuvi (satiksmes pārvalu) uz 9.Pk.26+53, un norāda, ka vietā, kur iezīmēts ceļš, patlaban ir Dzilnupe.
 - Valgundes pagasta pārvaldes 2011.gada 5.decembra vēstule Nr.3-14/113, kurā lūgts nenovirzīt autobusu satiksmi no A9 uz pagasta ceļu posmā no 20 km līdz 23 km un autobusu pieturas izvietot uz A9 pie pagasta ceļu plānotajiem pieslēgumiem.
 - D.Cinovicas 2011.gada 5.decembra elektroniskā vēstule, kurā norādīts, ka īpašums atrodas A9 7.km un izteiktas bažas, ka izbūvējamais ceļš virzīsies daudz tuvāk mājām un tiks nocirsti koku stādījumi, kas pašlaik kalpo kā barjera no trokšņa un putekļiem, un tiek jautāts par risinājumiem aizsardzībai pret piesārņojumu.
 - Piņķu Jāņa ev.–lut. Draudzes priekšnieka I.Skrebeļa 2011.gada 5.decembra vēstule, kurā pausta negatīva nostāja par plānotā viadukta novietojumu Dzilnuciemā, jo tas paredzēts blīvi apdzīvotā vietā. Vēstulē norādīts, ka, apspriežot šo jautājumu ar SIA “Projekts 3” pārstāvjiem, par atbilstošāko tika atzīts satiksmes pārvalu plānot vairāk Skultes virzienā, Dzilnuciema sākumā.
 - J.Štrausa un vēl 37 Valgundes pagasta iedzīvotāju parakstīts 2011.gada 29.novembra iesniegums, kurā izteikts lūgums nenovirzīt satiksmi no A9 uz pašvaldības ceļu Nr.55 Siljēči – Lediņi – Kukaiņi posmā no 20 km līdz 23 km un pieturvietas izvietot uz A9 pie pašvaldības ceļu pieslēgumiem, savukārt no 107.Pk208+48 līdz 98.Pk192+73 paredzēt A9 paralēla ceļa izbūvi.
 - SIA “GOLDO INTER” 2011.gada 2.decembra vēstule Nr.01-03/ju, kurā norādīts, ka SIA “GOLDO INTER” kā zemesgabala “Paegles” Babītes pagastā īpašniecei nav principiālu iebildumu pret plānoto darbību, ievērojot Babītes pagasta apstiprināto attīstības plānojumu un nekustamo īpašumu īpašnieku intereses.
 - B.Priedes 2011.gada 2.decembra vēstule, kurā paustas bažas par nobrauktuves uz zemesgabalu “Līdakas” Babītes novadā slēgšanu un paralēlā ceļa izbūvi, kas šķērso zemesgabalu “Līdakas”, kā arī izbūvei nav nostiprināti servitūti.
- 5.1.9. Pamatojoties uz VAS „Latvijas Valsts ceļi” pieteikumu, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā sabiedrības priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2011.gada 21.decembrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posmā no km 0,0 līdz km 38,2 rekonstrukcijai.
- 5.1.10. Visas saņemtās vēstules Birojs 2011.gada 21.decembrī ar pavadvēstuli Nr.3-01/1475 nosūtīja izvērtēšanai VAS “Latvijas Valsts ceļi”.

5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

- 5.2.1. Ziņojumu sagatavoja SIA “Eiropprojekts”. Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātājs publicēja laikraksta “Neatkarīgās Tukuma Ziņas” 2012.gada 24.maija numurā, laikraksta “Zemgale” 2012.gada 24.maija numurā, laikraksta “Zemgales Ziņas” 2012.gada 24.maija numurā, laikraksta “Rīgas Aprīņķa Avīze” 2012.gada 25.maija numurā.
- 5.2.2. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Babītes novada internetvietnē www.babite.lv, Jelgavas novada internetvietnē www.jrp.lv, Tukuma novada internetvietnē

www.tukums.lv, Dobeles novada internetvietnē www.dobele.lv, SIA “Eiropprojekts” internetvietnē www.eiropprojekts.lv/A9, kā arī Babītes novada pašvaldībā, Centra iela 4, Piņķi; Valgundes pagasta pārvaldē, Celtnieku iela 35, Valgunde; Džūkstes pagasta pārvaldē, “Biedrību nams”, Džūkste; Jaunbērzes pagasta pārvaldē, Ceriņu iela 2, Jaunbērze.

- 5.2.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes klātienē notika: 2012.gada 4.jūnijā Jaunbērzes pagasta Kultūras namā (Ceriņu iela 2, Jaunbērze) un Džūkstes pagasta Kultūras namā (“Biedrību nams”, Džūkste); 2012.gada 5.jūnijā Valgundes IKSC “Avoti” (Saules iela 2, Valgunde); 2012.gada 7.jūnijā Babītes novada pašvaldībā (Centra iela 4, Piņķi).
- 5.2.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Jaunbērzes pagasta Kultūras namā sanāksmē bija ieradies tikai Jaunbērzes pagasta pārvaldes pārstāvis, kurš tika iepazīstināts ar plānotajiem projekta risinājumiem.
- 5.2.5. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Džūkstes pagasta Kultūras namā sanāksmē bija ieradies tikai Džūkstes pagasta pārvaldes pārstāvis, kurš tika iepazīstināts ar plānotajiem projekta risinājumiem.
- 5.2.6. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Valgundes IKSC “Avoti” sanāksmē piedalījās 11 interesenti. SIA “Eiropprojekts” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar veikto pētījumu rezultātiem un projekta risinājumiem, norādot, ka trokšņa situācija tika modelēta piecos pieslēgumos, kas tiks īstenoti 1.kārtā, un autoceļa pārbūve uz 4 joslām līdz 2035.gadam nav nepieciešama. Kāda sanāksmes dalībiece jautāja, cik tuvu īpašumam “Irbītes” pieies ceļš, jo ceļš jau tagad esot aptuveni 15 m no mājām un troksnis un vibrācijas jau tagad esot traucējoši; citi klātesošie interesējās, kuras nobrauktuves tiks likvidētas, kur paredzētas atpūtas vietas kravu automašīnu šoferiem, kā kursēs sabiedriskais transports, lai sasniegtu Tīreļu ciematu, kā atdalīs galveno ceļu no paralēlā, vai paralēlās brauktuves būs divvirziena, kā gājēji šķērsos autoceļu, vai paredzēts jauns tilts pār Lielupi, kā varēs piekļūt pie kapiem 19.km un Ložmetējkalmam, kad varētu sākties rekonstrukcijas darbi, kā arī norādīja, ka gar “Irbītēm” nav iespējams uzbūvēt vietējās braukšanas joslu, jo māja atrodas tuvu esošajai šosejai, savukārt 21.km ļoti tuvu A9 ir restorāns un viesu nams; tika pausts viedoklis, ka kravu automašīnu apstāšanās vieta jāparedz pie viesu nama un cilvēkiem jau laikus jāzina, kas notiks, piemēram, pēc 7 gadiem, projektētājiem vajag tikt ar iedzīvotājiem un apskatīt teritoriju dabā, norādīja uz neprecizitātēm kartēs, kā arī ierosināja paredzēt gājēju tuneli pie Tīreļu ciema, lai bērni tiktu uz skolu. SIA “Eiropprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka attiecībā pret mājām “Irbītes” 1.kārtā nekas nemainās. SIA “Projekts 3” pārstāvis paskaidroja, ka tiks likvidētas kartēs sarkanā krāsā iezīmētās nobrauktuves un gar autoceļu izprojektēts ceļš, kas paredzēts vietējai satiksmei, un norādīja, ka turpmākā darbība tiks skatīta ar iedzīvotājiem, paralēlie ceļi tiek plānoti A9 aizsargjoslas robežās un, ja būs nepieciešams, daļu īpašumu atpirks; kravu automašīnu apstāšanās vieta paliek, kur tā ir; ja izpēti projektā nav norādīts, ka konkrēto īpašumu paredzēts likvidēt, tad tehniski to iespējams saglabāt, un ne visur plānots būvēt paralēlos ceļus, jo vietējai satiksmei var izmantot esošos pagasta ceļus, tos rekonstruējot šā projekta ietvaros; ir/būs atsevišķas pieturas starppilsētu autobusiem un vietējiem autobusiem; galveno ceļu no paralēlā atdalīs ar grāvi; pār Lielupi izbūvēs jaunu tiltu blakus esošajam, tad veco demontēs un izbūvēs otru tiltu, tādējādi katrā virzienā būs savs tilts; vietējās satiksmes joslas

būs divvirziena, vienvirziena būs atsevišķu māju piebraucamie ceļi; pārvadam pār A9 blakus brauktuvei paredzēts gājēju celiņš; pilnīgi visiem īpašumiem tiks nodrošināta piekļuve; projekts varētu tikt realizēts pēc 20 gadiem, jo tikko ir bijusi ceļa segas pastiprināšana un tā kalpo 20 gadus.

- 5.2.7. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu Babītes novada pašvaldībā sanāksmē piedalījās 11 interesenti. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar projekta risinājumiem, norādot, ka Babītes novadā plānoti divi divlīmeņu pieslēgumi. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai paredzēti trokšņa ekrāni; kad tiks būvēti divlīmeņu pārvadi; kāpēc pārvads plānots lauksaimniecības zemēs, ja apbūve paredzēta Trenču ciemā; kāpēc vienu no autoceļiem (A10 vai A9) nevar atstāt vietējai satiksmei, bet jārekonstruē abi; kuru stadiju jāņem vērā, izstrādājot jaunu teritorijas plānojumu. SIA “Eiroprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka troksnis ir modelēts, taču iedzīvotāji bieži nevēloties prettrokšņa sienu gar savām mājām; A10 rekonstrukcijas izpētes ietvaros secināja, ka A9 un A10 nevar viens otru aizstāt. SIA “Projekts 3” pārstāvis paskaidroja, ka divlīmeņu pārvads uz Piņķiem paredzēts 1.kārtā, bet līdz 2020.gadam vispār nekas nenotiks; paskaidroja, ka ir izmaiņas ceļumezglā ar A5 un ceļumezglis pie Dzilnciema pārcelts uz Rīgas pusi, ņemot vērā iedzīvotāju iebildumus; paskaidro, ka pieslēgumi var būt tikai ik pēc 1,5 km un Trenču ciema tuvumā jau ir plānots pieslēgums; attīstība jāplāno pie kartēs iezīmētajiem pieslēgumiem; teritorijas plānojumā jāiekļauj 1.stadija – esošo divu joslu rekonstrukcija ar jaunu pieslēgumu izbūvi, jo 4 joslas pārskatāmā nākotnē nebūs vajadzīgas.
- 5.2.8. Ziņojuma sabiedrisko apspriežu protokoli bija pieejami internetvietnē www.eiropprojekts.lv/A9.
- 5.2.9. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemta I.Lubānes 2012.gada 20.jūnija elektroniskā vēstule, kurā lūgts izveidot prettrokšņa sienu, kas atdalītu A9 no Brīvkalnu ciema.
- 5.2.10. Birojs 2012.gada 28.jūnijā I.Lubānes vēstuli elektroniski nosūtīja SIA “Eiroprojekts” ar lūgumu izvērtēt un iekļaut ziņojuma aktuālajā versijā.
- 5.2.11. SIA “Eiroprojekts” precizēja Ziņojumu, ietverot tajā informāciju par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem un norādot, kā iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojam iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

- 5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2012.gada 2.jūlijā. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās http://www.eiropprojekts.lv/A9/IVN_Zinojuma_pazinojums_A9_pec_apspriesanas.pdf un www.vpvb.gov.lv.
- 5.3.2. 2012.gada 31.jūlijā SIA “Eiroprojekts” Birojā iesniedza vēstuli Nr.01/01-28 ar papildus informāciju Ziņojumam, kas nosūtīta Dabas aizsardzības pārvaldei izvērtēšanai un viedokļa saņemšanai.
- 5.3.3. 2012.gada 21.septembrī Birojā tika iesniegta papildinātā Ziņojuma versija. Birojs, pieaicinot ekspertu, uzsāka iesniegtā Ziņojuma izvērtēšanu. Ņemot vērā to, ka autoceļa posms no 25.km līdz posma beigām virzās gar ĶNP teritoriju (A9 ziemeļu pusē), un posms no 24,5.km līdz 25,5.km virzās gar Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju - dabas liegumu “Kalnciema pļavas” (A9 dienvidu pusē), kā arī dabas lieguma “Kalnciema pļavas” teritoriju

var skart rekonstruējamā ceļa V1091 Kalnciems – Kaiģi paplašināšana un nobrauktuvi izvietojums, ļoti svarīgs Biroja atzinuma sagatavošanai un sekmīgai projekta tālākai virzībai ir Dabas aizsardzības pārvaldes vērtējums.

- 5.3.4. 2012.gada 8.oktobrī Birojs saņēma SIA “Eiroprojekts” un Birojam adresēto Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) vēstuli Nr.4.9/28/2012-N-E, kurā norādīts, ka DAP izvērtējusi Ziņojumā veiktos labojumus un papildinājumus, uzskata lielāko daļu precizējumu un papildinājumu par akceptējamiem, izņemot sadaļu par ietekmi uz dzīvnieku migrāciju, kas papildinātajā versijā nesniedz ne papildus datus, ne ietekmes izvērtējumu pēc būtības. DAP ieskatā nav pamata uzskatīt dzīvnieku migrāciju par nenozīmīgu populāciju izolācijas efekta radīšanā un migrācijas ceļu fragmentācijā.
- 5.3.5. Birojs 2012.gada 10.oktobrī Birojs par situāciju Ziņojuma izvērtēšanā informēja darbības ierosinātāju un Ziņojuma izstrādātāju un elektroniski nosūtīja izvērtēšanai arī pieaicinātā eksperta atzinumu.
- 5.3.6. SIA “Eiroprojekts” 2012.gada 25.oktobrī elektroniski sniedza atbildes par Biroja pieaicinātā eksperta atzinumā norādītajiem jautājumiem, un 2012.gada 30.oktobrī SIA “Eiroprojekts” iesniedza Birojā 2012.gada 25.oktobra vēstuli Nr.01/01-36, kurā iekļauta informācija par iespējamo ietekmi uz dzīvnieku migrāciju. Vēstule bija nosūtīta Dabas aizsardzības pārvaldei informācijas saskaņošanai. 2012.gada 5.novembrī Birojs saņēma Dabas aizsardzības pārvaldes vēstuli, kurā norādīts, ka SIA “Eiroprojekts” 2012.gada 25.oktobra vēstulē sniegtie argumenti un paskaidrojumi ir skaidri izklāstīti un saprotami, tāpēc nav nepieciešams pārstrādāt 2012.gada septembra Ziņojuma versiju, bet 2012.gada 25.oktobra vēstuli Nr.01/01-36 jāpievieno Ziņojumam kā pielikumu. Cita informācija Ziņojuma aktuālās redakcijas izvērtēšanas gaitā Birojā netika saņemta.

6. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

6.1. Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši galvenie iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi aspekti:

- 6.1.1. Gaisa kvalitātes izmaiņu un to būtiskuma novērtējums autoceļam piegulošajās teritorijās.
- 6.1.2. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums autoceļam piegulošajās apdzīvotajās vietās.
- 6.1.3. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums autoceļam piegulošajās teritorijās.
- 6.1.4. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu; virszemes noteces ūdeņu novadīšana; iespējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas.
- 6.1.5. Iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti.
- 6.1.6. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums.
- 6.1.7. Iespējamā ietekme uz sabiedrību.
- 6.1.8. Alternatīvu salīdzinājums.

6.2. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:

6.2.1. Gaisa kvalitātes izmaiņu un to būtiskuma novērtējums autoceļam piegulošajās teritorijās:

- 6.2.1.1. Ziņojumā norādīts, ka SIA “Eiroprojekts” ir analizējusi līdz šim veiktos un publiski pieejamos ietekmes uz vidi novērtējumu ziņojumus Pierīgas valsts galvenajiem autoceļiem, kuriem ir būtiski lielāka (dažos posmos pat piekārt

lielāka) satiksmes intensitāte, nekā autoceļa A9 rekonstruējamajā posmā. Nevienā no tiem nav konstatētas gaisa piesārņojuma problēmas, tāpēc SIA “Eiroprojekts” secina, ka nekādas gaisa piesārņojuma problēmas nepastāv arī rekonstruējamajā autoceļa A9 posmā. Ņemot vērā satiksmes intensitāti rekonstruējamajā autoceļa A9 posmā, vajadzība pēc 4 joslu ceļa tiek prognozēta tikai pēc 2035.gada. SIA “Eiroprojekts” uzskata, ka, pamatojoties uz veikto dokumentu analīzi, nav lietderīgi veikt detalizētu gaisa piesārņojuma modelēšanu rekonstruējamajā autoceļa A9 posmam.

Ņemot vērā, ka ceļa trases novietojumu nav paredzēts mainīt, kā arī salīdzinoši nelielo satiksmes intensitāti un citu Pierīgas autoceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumos iekļauto informāciju par iespējamo gaisa piesārņojumu, Birojs ieskatā SIA “Eiroprojekts” secinājumi, ka autoceļa A9 rekonstruējamajā posmā esošais gaisa piesārņojums nepārsniedz un sagaidāmais nepārsniegs normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai, ir pieņemami. Papildus paredzētie pasākumi, kas samazina vienlīmeņa pieslēgumu skaitu uz autoceļa A9, kopumā palielina satiksmes plūsmas vienmērību, tādējādi pozitīvi ietekmējot arī gaisa kvalitāti. Paralēlo ceļu un pievedceļu izveide pakārtoti radīs salīdzinoši nelielu transporta plūsmu un ar to saistīto gaisa piesārņojumu.

6.2.2. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums autoceļam piegulošajās apdzīvotajās vietās:

- 6.2.2.1. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam trokšņa traucējums gar valsts galvenajiem autoceļiem mēdz būt lokāla problēma vietās, kur dzīvojamā apbūve pietuvojas ceļam. Ziņojuma autori uzskata, ka, ņemot vērā satiksmes intensitāti, nav sagaidāmas trokšņa līmeņa būtiskas izmaiņas, un ceļa klātnes gluduma uzlabošana troksni tikai samazinās. Pamattrases paplašināšana paredzēta tikai pēc 2035.gada, tāpēc Ziņojuma autori uzskata, ka trokšņa modelēšana tam laika posmam (2.variants) patlaban nav lietderīga, jo, izstrādājot tehnisko projektu 2.alternatīvai, tiks veiktas trokšņa prognozes atbilstoši tā laika situācijai. Tādējādi izvērtējamajā Ziņojumā troksnis ir modelēts un trokšņa novēršanas pasākumi noteikti konkrētās vietās 1.alternatīvai, kuras īstenošana ir pamatota esošajā situācijā. Atbilstoši Ziņojumam trokšņa līmeņa palielināšanās tiek prognozēta piecu jaunveidojamo divlīmeņu ceļumezglu apkārtnē, jo tiks veidotas rampas jaunās vietās un satiksmes plūsma pa rampām būs lielāka nekā esošajos vienlīmeņa ceļu krustojumos, kā arī trokšņa avots pacelsies augstāk attiecībā pret apbūvi.
- 6.2.2.2. Atbilstoši Ziņojumam troksnis tika modelēts iespējamajai situācijai 2019.gadā autoceļu A9 un A5 (Rīgas apvedceļš) krustojuma, A9 un A11 (Dzīlnuciems – Piņķi) krustojumā, A9 un P99 (Jelgava – Kalnciems) krustojuma, A9 un P101 (Kalnciems – Kūdra)/V1091 (Kalnciems – Kaiģi) krustojuma, A9 un P98 (Jelgava – Tukums) krustojuma apkārtnē. Ziņojumā sniegto trokšņa izplatīšanās prognozi ir sagatavojusi SIA “R & D Akustika”.
- 6.2.2.3. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi (skat. Ziņojuma IV.pielikumu), mērpunkti, kā norādīts Ziņojumā, tika izvēlēti tā, lai raksturotu trokšņa līmeni apbūves teritorijā. Trokšņu mērpunkti izvēlēti: 3 punkti (9., 10., 11.) Brīvkalnu ciemā, 8 punkti (1. – 8.) Dzīlnuciemā (uz rietumiem no autoceļa A9 un autoceļa V11 Dzīlnuciems – Piņķi krustojuma, A9 dienvidu pusē), 16 punkti (6. – 21.) ap autoceļa A9 un autoceļa P99 Jelgava – Kalnciems krustojumu (gan uz

- ziemeļiem, gan uz dienvidiem no A9, apdzīvota vieta “Tīreļi”), 5 punkti (1. – 5.) ap autoceļa A9 un autoceļa P101 (Kalnciems – Kūdra)/V1091 (Kalnciems–Kaiģi) krustojumu (gan uz ziemeļiem, gan uz dienvidiem no A9) un 3 punkti (1. – 3.) autoceļa A9 un autoceļa P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums tuvumā.
- 6.2.2.4. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi (skat. Ziņojuma 73.lpp. 11.tabulu) robežlielumu, kas noteikti mazstāvu dzīvojamo ēku, kūrortu, slimnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorijām Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumu Nr.597 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2.pielikumā, trokšņa robežlieluma L_{diena} pārsniegumi prognozēti aptuveni trešdaļā mērpunktu, trokšņa robežlieluma L_{vakara} un L_{nakts} pārsniegumi prognozēti aptuveni pusē mērpunktu. Trokšņa ietekmes mazināšanai Brīvkalnu ciema apkārtnē gar autoceļa A5 austrumu malu (mērpunkti 10., 11.) paredzēts 3 m augsts un ~ 710 m garš prettrokšņa ekrāns, gar autoceļa A5 rietumu malu (mērpunkts 9.) paredzēts 3 m augsts un ~ 528 m garš prettrokšņa ekrāns, bet gar autoceļa A9 ziemeļu malu paredzēts 3 m augsts un ~ 322 m garš prettrokšņa ekrāns. Trokšņa ietekmes mazināšanai Dzilnuciema apkārtnē (mērpunkti 7., 8.) gar autoceļa A9 dienvidu malu paredzēts 3,5 m augsts un ~ 581 m garš prettrokšņa ekrāns. Trokšņa ietekmes mazināšanai ap autoceļa A9 un autoceļa P99 krustojumu gar autoceļa A9 ziemeļu malu paredzēts 4,5 m augsts un 471 m garš prettrokšņa ekrāns (~ 22,9. – 23,4.km), gar satiksmes pārvada ziemeļu malu (iepretī mērpunktam 8.) paredzēts 2,5 m augsts un ~ 86 m garš prettrokšņa ekrāns, gar autoceļa A9 ziemeļu malu (~23,6. – 23,8.km) paredzēts 3,0 m augsts un ~ 224 m garš prettrokšņa ekrāns un gar autoceļa A9 ziemeļu malu no ~23,8.km līdz 24,4.km (līdz tiltam pār Lielupi) paredzēts 5,0 m augsts un ~ 580 m garš prettrokšņa ekrāns, gar autoceļa P99 austrumu malu paredzēts 2,5 m augsts un ~ 460 m garš prettrokšņa ekrāns un gar autoceļa P99 rietumu malu paredzēts 2,5 m augsts un ~ 125 m garš prettrokšņa ekrāns (iepretī mērpunktam 14.). Trokšņa ietekmes mazināšanai ap autoceļa A9 un autoceļa P101 (Kalnciems – Kūdra)/V1091 (Kalnciems–Kaiģi) krustojumu gar satiksmes pārvada austrumu malu (iepretī mērpunktam 5.) paredzēts 3,0 m augsts un ~ 73 m garš prettrokšņa ekrāns.
- 6.2.2.5. Atbilstoši Ziņojumam, neraugoties uz plānotajiem prettrokšņa pasākumiem, trokšņa robežlieluma L_{diena} , L_{vakara} un L_{nakts} pārsniegumi prognozēti mērpunktos (Nr.7. uz ziemeļiem no autoceļa A9 (ceļumezgle ar autoceļu P99 tuvumā) un mērpunktā 5. (ceļumezgle ar autoceļu P101/V1091)), kuri atrodas tuvāk par 30 m no autoceļa. Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumu Nr.597 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2.pielikuma (1)piezīmē norādīts, ka teritorijas daļām, kas atrodas tuvāk par 30 m no stacionāriem trokšņa avotiem, minētie robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Atbilstoši SIA “Eiroprojekts” 2012.gada 16.novembrī elektroniski sniegtajai informācijai 30 m zonā pie autoceļu A9 un A5 krustojuma ir 2 mājas, pie autoceļu A9 un P99 krustojuma 2 mājas, pie autoceļu A9 un P101/V1091 krustojuma 4 mājas.
- 6.2.2.6. Saskaņā ar Ziņojuma 11.tabulu trokšņa robežlieluma L_{vakara} un L_{nakts} pārsniegumi prognozēti mērpunktā 9. uz ziemeļiem no autoceļa A9 (ceļumezgle ar autoceļu P99 tuvumā), kā arī trokšņa robežlielumu pārsniegumi tiek prognozēti mērpunktos 2. un 3. uz dienvidiem no autoceļa A9 (ceļumezgle ar autoceļu P101/V1091) un mērpunktos 1. un 2. autoceļa A9 un autoceļa P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums tuvumā. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam šie mērpunkti atrodas autoceļa aizsargjoslas robežās. Atbilstoši SIA “Eiroprojekts” 2012.gada 16.novembrī elektroniski sniegtajai informācijai pie autoceļu A9 un P99

krustojuma autoceļu aizsargjoslās ir 17 mājas, pie autoceļu A9 un P101/V1091 krusojuma autoceļu aizsargjoslās ir 13 mājas un pie autoceļu A9 un P98 krusojuma autoceļu aizsargjoslās ir 4 mājas.

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:

- Turpmākajā projektēšanā rekonstruējamā autoceļa A9 posmam jādetalizē (nepieciešamības gadījumā aktualizējot datus, ņemot vērā konkrēto projektēšanas laiku) trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās vietas un viensētas, jāparedz projekta risinājumos atbilstoši pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.
- Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus autoceļa A9 rekonstruējamajā posmā, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielmi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās apdzīvotajās vietās un viensētās, izņemot teritorijas daļas, kas atrodas tuvāk par 30 m no autoceļa trases.
- Lai arī teritorijas daļām, kas atrodas tuvāk par 30 m no autoceļa trases, trokšņa robežlielmi uzskatāmi par mērķlielumiem, turpmākā projektēšanā sadarbībā ar konkrēto māju īpašniekiem jāizvērtē un, nepieciešamības gadījumā, jārealizē papildus trokšņa mazināšanas pasākumi, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2011.gada 25.janvāra noteikumos Nr.76 "Noteikumi par trokšņa novērtēšanu dzīvojamo un publisko ēku telpās" noteiktos trokšņa robežlielumus dzīvojamo ēku telpās.

6.2.3. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums autoceļam piegulošajās teritorijās:

6.2.3.1. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruēts tiks esošais autoceļš un tikai atsevišķos iecirkņos paredzēta ceļa uzbēruma paplašināšana un divlīmeņu satiksmes mezglu izbūve, kā arī jauna tilta pār Lielupi izbūve. Zemes darbiem būs lokāls raksturs, un ietekmes zona, izbūvējot jaunus pārvadus, tiek prognozēta 30 līdz 40 m abpus ceļam, dažviet vairāk.

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

- liela apjoma zemes darbi, kas saistīti ar augsnes noņemšanu, pārvietošanu un pagaidu uzglabāšanu; augsnes erozija; rekonstrukcijas beigu posmā noņemto augsni paredzēts izmantot uzbērumu un citu teritoriju apzaļumošanai;
- smagā specializētā būvdarbos izmantotā tehnika var izraisīt augsnes sablīvēšanos un samazināt augsnes filtrācijas spējas, kas savukārt var veicināt pārpurvošanos;
- iespējama augsnes piesārņojums ar naftas produktiem būvniecības darbu laikā, savukārt autoceļa ekspluatācijas laikā - ar sadzīves atkritumiem, izplūdes gāzēm, ķīmiskajām vielām, kuras izmanto ceļu kaisīšanā ziemas periodā.

6.2.3.3. Izvērtējot Ziņojumā minēto, Birojs uzskata, ka visas minētās ietekmes ir/var būt raksturīgas jebkura autoceļa būvniecībai un ekspluatācijai un tam būs salīdzinoši lokāla ietekme. 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.

- 6.2.3.4. Lai mazinātu iespējamo ietekmi uz lauksaimniecībā izmantojamām zemēm, Ziņojumā paredzēta grāvju un aizsargstādījumu ierīkošana.
- 6.2.3.5. Potenciāli piesārņoto vietu atrašanās ir norādīta šī atzinuma 6.3.punktā, no kurām viena atrodas tiešā autoceļa trases tuvumā (13.km). Lai arī šo autoceļa A9 posmu nav paredzēts rekonstruēt 1.kārtā, tas jebkurā gadījumā jāņem vērā, plānojot un veicot jebkārus būvdarbus, lai nepieļautu iespējamā piesārņojuma papildus noplūdi vai tā intensificēšanos.
- 6.2.3.6. Iespējamās ietekmes rekonstrukcijas/būvdarbu veikšanas kontekstā ir saistāmas arī ar hidroloģisko apstākļu iespējamām izmaiņām un ietekmi uz bioloģiskajām vērtībām pieguļošajā teritorijā, par ko vērtējums sniegts turpmākajās atzinuma sadaļās.

6.2.4. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu, virszemes noteces ūdeņu novadīšana; iespējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas:

- 6.2.4.1. Rekonstruējamais autoceļa posms virzās pa teritoriju, kur hidroloģiskais režīms tiek mākslīgi regulēts. Vienīgā regulāri applūstošā teritorija ir Lielupes palīene, taču autotrasī tas neapdraud. Atbilstoši Ziņojumam meliorācija aptver praktiski visu teritoriju, izņemot nelielus iecirkņus trases sākumā un daļēji mežaino teritoriju uz ziemeļiem no autoceļa 26. līdz 31.km, kur meliorācijas sistēmu blīvums ir neliels.
- 6.2.4.2. Rekonstruējamajā autoceļa posmā periodā līdz 2035.gadam paredzēts izbūvēt 12 m platu tiltu ar 8,5 m brauktuvi pār Kauguru kanālu autoceļa 26.km uz autoceļa V1091 Kalnciems – Kaiģi, 13,5 m platu tiltu ar 10,0 m brauktuvi pār Kauguru kanālu autoceļa 27.km, kā arī tiltu pār Lielupi autoceļa 25.km, kur patlaban esošās brauktuves platums ir 7 m. Jauno ceļa trasi un 13,5 m plato tiltu pār Lielupi izvietojot uz ziemeļiem no esošā autoceļa A9.
- 6.2.4.3. Rekonstruējamā posma tuvumā ir polderu sistēmas – no trases aptuveni 25.km līdz 30.km aptuveni 250 m uz dienvidiem tek Vecbērzes poldera apvedkanāls; Babītes pagasta teritorijā applūstošo teritoriju aizsardzībai ap Babītes ezeru ir izveidoti polderu aizsargdambji, no kuriem ezera dienvidu palienē ir Dzilnupītes polderis, Trenču polderis un Gātupes polderis. Šīs teritorijas varētu skart jaunizbūvējamie pievedceļi īpašumiem un paralēlie ceļi.
- 6.2.4.4. Atbilstoši Ziņojumam, rekonstruējamajam posmam virzoties pa esošo trasi, hidroloģiskā režīma izmaiņas netiek prognozētas. Izbūvējot plānotos vietējās satiksmes ceļus paralēli autoceļa A9 trasei un divlīmeņu satiksmes pārvadus, jāņem vērā meliorācijas sistēmas elementu būtiskā loma applūšanas un pārpurvošanās riska mazināšanā ne vien trases tuvumā, bet arī plašākā teritorijā.
- 6.2.4.5. Ziņojumā norādīts, ka plānotā tilta pār Lielupi balstu konstrukcijas un novietojums var ietekmēt ledus iešanu pavasara palos. Atbilstoši Ziņojumam jaunā tilta konstrukcijas paredzēts balstīt uz pamatiežiem, kas iegul 5 līdz 10 m zem jūras līmeņa, tāpēc ietekme uz mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem tiek vērtēta kā nenozīmīga.
- 6.2.4.6. Atbilstoši Ziņojumam virszemes ūdeņu savākšanai un aizvadīšanai gar ceļa uzbērumu paredzēta grāvju ierīkošana. Lai iespējamo satiksmes negadījumu

rezultātā piesārņojums nenonāktu Lielupē un Babītes ezerā, Ziņojumā norādīts, ka jāparedz iespēja noslēgt vietējās nozīmes meliorācijas sistēmas kontūrgrāvjus. Visām mazajām ūdenstecēm, kuras šķērso rekonstruējamais autoceļa posms ir ierīkotas caurtekas, kuras, nepieciešamības gadījumā, paredzēts pagarināt.

6.2.4.7. Atbilstoši Ziņojumam divlīmeņu šķērsojumu un Lielupes tilta uzbērums tiks nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

Nemot vērā iepriekš minēto, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:

- būvprojekta izstrādē jānodrošina risinājumi virszemes noteces organizēšanai un nepieciešamo caurteku ierīkošanai/pagarināšanai/pārveidei un virszemes ūdeņu savākšanai no autoceļa un novadīšanai tā, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos, atbilstoši Ziņojumā norādītajam;
- autoceļa rekonstrukcijas darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļa aizsargjoslā, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā polderu sistēmu un mākslīgās drenāžas sistēmu, funkcionēšanu, saglabāšanu vai to nepieciešamo pārveidi, izstrādājot un likumdošanā noteiktajā kārtībā saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides projektus;
- būvprojektā jāparedz risinājumi un būvdarbu veikšanas laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām, naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām;
- 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;
- 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;
- 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 un vadoties no konkrētajiem paredzētajiem tiltu izbūves rekonstrukcijas risinājumiem;
- atbilstoši Ziņojumā norādītajam, projektā jāparedz grāvju ierīkošana virszemes ūdeņu savākšanai un aizvadīšanai gar ceļa uzbērums, paredzot iespēju noslēgt vietējās nozīmes meliorācijas sistēmas kontūrgrāvjus, lai avārijas situācijās piesārņojums uzreiz tieši nenonāktu meliorācijas sistēmās un tālāk Lielupē un Babītes ezerā;
- atbilstoši Ziņojumā norādītajam, divlīmeņu šķērsojumu un Lielupes tilta uzbērums jānostiprina un jāapzaļumo, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

6.2.5. Iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti:

- 6.2.5.1. Ziņojumā norādīts, ka meliorācijas sistēmu un polderu ierīkošanas rezultātā dabīgais gruntsūdens režīms ir izmainīts. Gruntsūdens dažādās teritorijās ieguļ no 0,5 m līdz 3 - 4 m no zemes virsmas, dažviet (purvu tuvumā) gruntsūdenim raksturīga samērā zema kvalitāte, un tas ir vāji dabiski aizsargāts, ņemot vērā nelielo dziļumu, sazaroto un blīvo meliorācijas sistēmu tīklu, kā arī smilšainos nogulumus grunts virskārtā. Līdz ar to potenciālā piesārņojuma izplatības risks Ziņojumā tiek raksturots kā augsts. Gruntsūdens izmantošana ūdensapgādē ir ierobežota un attiecināma uz grodu akām viensētās.
- 6.2.5.2. Spiedu horizontu dabiskā aizsargātība Ziņojumā tiek raksturota kā laba, jo tos praktiski visā rekonstruējamā autoceļa posmā aizsargā mazcaurlaidīgi iežu slāņi.
- 6.2.5.3. Tā kā ceļa uzbēruma paplašināšana saistīta ar ievērojama apjoma zemes darbiem, tai skaitā vājo grunšu izņemšanu un aizvietošanu, tad Ziņojumā norādīts, ka sagaidāmas paliekošas, nebūtiskas un lokālas izmaiņas teritorijas hidroģeoloģiskajos apstākļos, kas, galvenokārt, attiecas uz gruntsūdens horizontu. Kopumā gruntsūdens līmeņa izmaiņas tiek prognozētas šaurā joslā abpus šosejai, kas varētu minimāli ietekmēt apkārt esošās teritorijas, kas būtiski neietekmēs gruntsūdens kvalitāti. Ietekme uz dziļurbumiem netiek prognozēta.
- 6.2.5.4. Būvdarbos stingri ievērojot darbu tehnoloģijas un vides aizsardzības prasības, netiek prognozēta ietekme uz gruntsūdens kvalitāti.

Tā kā paredzēta jauna tilta pār Lielupi būvniecība, Biroja ieskatā tilta balstu ierīkošanas gaitā ietekmei, iespējams, varētu tikt pakļauti pirmie spiedienūdens horizonti. Atbilstoši Ziņojumam iecirknī uz ziemeļiem no Kalnciema ir izveidojies hidroģeoloģiskais “logs”, bet detalizēta informācija par konkrētiem ģeoloģiskajiem apstākļiem tieši plānotajā būvju vietā pašlaik nav pievienota, tādējādi pazemes ūdens horizontu sasniegšana/piesārņošana ir iespējama arī pāļu dziļšanas/urbšanas, balstu ierīkošanas vai ģeotehnisko urbumu ierīkošanas gaitā, līdz ar to darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nodrošinātu būvju stabilitāti un būvniecības laikā nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu, ņemot vērā konkrēto apstākļu specifiku un arī vājo grunšu iespējamo izplatību. Birojs vērš uzmanību arī uz to, ka, ja autoceļa jauno pievedceļu un ceļu mezglu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, darbības ierosinātajam jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.

6.2.6. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums:

- 6.2.6.1. Atbilstoši Ziņojumam, lai novērtētu rekonstruējamā autoceļa posma apkārtņē sastopamos biotopus, 2011.gada septembrī – oktobrī teritorija tika apsekota dabā, ko veica sertificēts eksperts. Apsekotas un izvērtētas tika visas teritorijas, kurās paredzētā darbība varētu ietekmēt aizsargājamās sugas un biotopus. ĶNP neitrālajā zonā paredzēta divlīmeņu ceļu mezgla (25,5.km) un tilta pār Lielupi būvniecība (25.km). Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā norādīts, ka ĶNP neitrālajā zonā apdzīvotās vietas “Kaļķi” apkārtņē ir ar krūmājiem aizaugušas palieņu pļavas un teritorijas botāniskā vērtība ir ļoti zema. Eksperta

vērtējumā esošo augu sabiedrība drīzāk atbilst biotopam – krūmāji, jo apsekotajā teritorijā neizpildās biotopa “palieņu zālāji” minimālās biotopa kvalitātes prasības, nav konstatētas dabisko pļavu indikatorsugas. Neliels, saimnieciskās darbības ietekmēts un degradēts pļavas fragments ir ĶNP neitrālās zonas rietumu malā pie A9. Arī tas eksperta vērtējumā neatbilst bioloģiski vērtīga zālāja un īpaši aizsargājama biotopa statusam. ĶNP ainavu aizsardzības zonā robežjoslā ar autoceļu A9 ir dažādu tipu meži. Meža biotopus vairāk vai mazāk ietekmē esošā autoceļa trase un grāvji gar to, kā arī ir izcirsti bioloģiski vecie koki, kas potenciāli varētu apdraudēt satiksmi vējgāžu gadījumā. Apsekotās teritorijas rietumdaļā (456., 448., 563.kvartāls) valdošā suga ir priede gan sausieņu, gan slapjainu, gan susinātajos mežu tipos. Autoceļa 30.km (563.kv. 25., 26.nogabals) mežs 3,65 ha platībā atbilst zemas kvalitātes biotopam “purvaini meži”. Viens meža nogabals (563.kv. 23.nogabals) 0,73 ha platībā ir izdalīts kā dabiskais meža biotops, kas atbilst prioritāra biotopa “boreālie meži” statusam. Meža 564. un 565.kvartālos dominē egle, bērzs, apse, reti – melnalksnis. 565.kv.3.nogabalā 0,99 ha platībā ir zemas kvalitātes aizsargājams biotops “melnalkšņu staignāji”. Eksperta atzinumā norādīts, ka:

- kompensējošs pasākums būtu, ja darbības rezultātā tiek skarta bioloģiski vērtīga zālāja daļa, plānot palieņu pļavas apsaimniekošanu pārējā bioloģiski vērtīga zālāja teritorijā, kas varētu vismaz daļēji nodrošināt pļavas saglabāšanos;
- no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa ieteicams ceļa nodalījuma joslu ĶNP teritorijai piegulošajā posmā paplašināt tikai dienvidu virzienā, jo A9 dienvidu pusē nav reģistrētas aizsargājamas dabas vērtības.

6.2.6.2. Plānotā rekonstrukcija skar dabas lieguma “Kalnciema pļavas” teritorijas ziemeļu daļu posmā ap Kauguru kanālu un līdz autoceļam A9. Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā norādīts, ka teritorija starp autoceļu V1091 Kalnciems–Kaiģi un Lielupi teritorija nav viendabīga. Lielupes krasta tiešā tuvumā ir zemas kvalitātes biotops “eitrofas augsto lakstaugu audzes”, kas vietām veido saliņas arī upes piekrastē. Lielāko daļu teritorijas aizņem degradēta palieņu pļava ar parastās niedres audzēm un krūmājiem. Eksperts norāda, ka no botāniskā viedokļa šī teritorijas daļa nav vērtīga, tā neatbilst ne bioloģiski vērtīga zālāja, ne biotopa “palieņu zālāji” minimālajām biotopu kvalitātes prasībām. Nedaudz dabiskākas pļavas paliekas saglabājušās šaurā joslā autoceļa V1091 Kalnciems–Kaiģi austrumu malā posmā no Kauguru kanāla un līdz autoceļam A9. Eksperts norāda, ka te dominē palieņu pļavām raksturīgās sugas – pļavas lapsaste, parastais miežubrālis, divrindu grīslis, vietām parastā ciņusmilga un slotiņu ciesa, taču dabisko pļavu indikatorsugu skaits nepārsniedz 3 sugas, no kurām neviena nedominē, līdz ar to piederība bioloģiski vērtīgam zālājam ir nosacīta, proti, pļavu var atzīt par zemas kvalitātes biotopu “palieņu zālāji”, kurā daļēji izpildās minimālie biotopa kvalitātes kritēriji. Eksperta atzinumā norādīts, ka:

- no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa ieteicams rekonstruējamā ceļa V1091 Kalnciems – Kaiģi paplašināšanu un nobrauktuvi izvietojumu veidot uz rietumiem no V1091, taču, ja tas nav iespējams, kā kompensējošs pasākums būtu plānot dabas lieguma “Kalnciema pļavas” apsaimniekošanu pārējā teritorijā, atbilstoši bioloģiski vērtīga zālāja apsaimniekošanas noteikumiem.

Atbilstoši Ziņojumam ir mainīta autoceļa A9 25,5.km ceļu mezgla konfigurācija, un maksimālā potenciāli skartā lieguma teritorija būs 725 m², kas ir 0,04 % no lieguma teritorijas. Tā kā eksperta vērtējumā pļavu var atzīt par zemas kvalitātes biotopu “palieņu

zālāji”, kurā daļēji izpildās minimālie biotopa kvalitātes kritēriji, teritorija piekļaujas jau esošam ceļam un tiek prognozēta traucējuma palielināšanās nebūtiskos apmēros, Ziņojumā norādīts, ka iespējamā ietekme uz dabas lieguma “Kalnciema pļavas” teritoriju tiek vērtēta kā nebūtiska.

6.2.6.3. Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā norādīts, ka starp lieguma “Babītes ezers” teritoriju un autoceļu A9 ir meliorētas, vairāk vai mazāk aizaugušas pļavas, krūmāji, viensētas, tīrumi, kā arī kultivētas pļavas un ganības. Ņemot vērā meliorācijas sistēmu ietekmi un samērā lielo attālumu (mazākais attālums ~ 200 m) līdz dabas lieguma teritorijai, eksperts norāda, ka:

- nav prognozējama paredzētās darbības ietekme uz dabas lieguma augu sugām un biotopiem.

6.2.6.4. Ziņojumam pievienotajā sertificēta eksperta atzinumā norādīts, ka lielākajā teritorijas daļā ārpus Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (ĶNP, dabas liegums “Kalnciema pļavas”, dabas liegums “Babītes ezers”) AS “Latvijas valsts meži” pārvaldījumā esošajās meža zemēs nav konstatēti reti un īpaši aizsargājami biotopi. Eksperts norāda, ka aizsargājama biotopa statusam atbilstošs biotops “jaukti platlapju meži” tika konstatēts uz dienvidiem no autoceļa 39.km. Eksperta vērtējumā biotopa kvalitāte ir samērā zema, tajā tika konstatētas četras dabisko mežu indikatorsugas, bet netika konstatētas retas un aizsargājamās augu sugas, tajā maz kritalu, bet sausokņi radušies, atmirstot daļai ošu. Eksperts uzskata, ka jāizskata iespēja veikt ceļa trases paplašināšanu vai jaunu ceļu mezglu izveidi, neskarot īpaši aizsargājamo biotopu. Uz dienvidiem no autoceļa 35. – 36.km tika konstatēts biotops “veci vai dabiski boreālie meži”. Eksperts norāda, ka mežs ir susināts, tajā tika konstatētas trīs dabisko mežu indikatorsugas, bet netika konstatētas retas un aizsargājamās augu sugas, uz biotopa kvalitāti iespaidu atstāj ceļmalas grāvis, mazinot biotopa bioloģisko vērtību. Eksperts iesaka ceļa nodalījuma joslas paplašināšanu veikt ceļa ziemeļu pusē. Uz dienvidiem no autoceļa 33. – 34.km tika konstatēts biotops “veci vai dabiski boreālie meži”. Eksperts norāda, ka nozīmīgākās dabas vērtības - bioloģiski veci koki – atrodas aptuveni 20 m attālumā no ceļa, tāpēc biotops tiktu apdraudēts minimāli.

Atbilstoši Ziņojumam autoceļa 38,2.km ceļu mezglam ir mainīta konfigurācija, neskarot biotopu “jaukti platlapju meži”.

6.2.6.5. Ārpus AS “Latvijas valsts meži” pārvaldījumā esošajās meža zemēs nozīmīgas dabas vērtības konstatētas uz dienvidiem no autoceļa 38.km (uz rietumiem no P98 Tukums – Jelgava) biotops “ozolu meži” un uz ziemeļiem no autoceļa 1. līdz 2.km biotops “mežainas piejūras kāpas”. Eksperta vērtējumā uz šiem biotopiem paredzama minimāla ietekme.

Kopumā sertificētais augu sugu un biotopu eksperts uzskata, ka autoceļa rekonstrukcija ir pieļaujama, ņemot vērā viņa atzinumā minētos nosacījumus.

6.2.6.6. Ziņojumam pievienotajā sīkspārņu eksperta atzinumā norādīts, ka atzinums balstīts uz esošās informācijas bāzes un sīkspārņiem piemēroto biotopu novērtējumu pētāmajā teritorijā. ĶNP sīkspārņu faunas inventarizācija ir veikta

1999.gadā, kurā konstatēta sikspārņu migrācijas trase pa Kauguru kanālu no ĶNP meža masīva uz barošanās vietu – Lielupi. 1.alternatīvas gadījumā eksperts norāda, ka:

- nav būtiskas ietekmes uz sikspārņu populācijām, jo ceļa trase ir salīdzinoši šaura un sikspārņi tai ir pielāgojušies;
- izbūvējot jaunus tiltus pār Kauguru kanālu autoceļa A9 27.km un uz autoceļa V1091 Kalnciems – Kaiģi, attālums līdz ūdens līmenim kanālā nedrīkst būt mazāks kā patlaban esošajiem tiltiem, nav pieļaujama apgaismojuma uzstādīšana uz tiltiem, kas apgaismotu kanāla ūdeņus, cik vien iespējams, jā saglabā esošais apgaums gar kanālu;
- izbūvējot divlīmeņu pārvadu autoceļa 25,5.km, ja nepieciešams apgaismojums no satiksmes drošības viedokļa, tas jāizvieto tā, lai nebūtu apgaismoti koku vainagi pārlidošanas vietā; vēlams uzstādīt mazākas intensitātes gaismu, kas apgaismo tikai brauktuvi, ēnā atstājot ceļmalas kokus.

Attiecībā uz 2.alternatīvu (autoceļa paplašināšana uz 4 joslām), kuras realizācija plānota pēc 2035.gada, eksperts norāda, ka tad, visticamāk, būs ievērojami mainījusies situācija meža masīvā uz dienvidiem no ĶNP, kā arī uz dienvidiem no Babītes ezera, līdz ar to mainījušās arī sikspārņu izmantotās teritorijas, tāpēc šobrīd norādīt konkrētus pasākumus un to pielietojuma vietas nav lietderīgi. Ja nākotnē atkārtoti tiks izvērtēta iespēja veikt autoceļa A9 paplašināšanu, eksperts iesaka:

- pirms tam veikt sikspārņu populāciju izpēti minētajos posmos vasaras sezonā (maiņa beigas – jūliņa beigas), nosakot sugas, to populāciju blīvumu un kartējot potenciālās pārvietošanās trases;
- izveidot sikspārņiem šosejas šķērsošanas vietas konstatētajās to pārvietošanās trasēs.

6.2.6.7. Atbilstoši Ziņojumam nevienu no mikroliegumiem, kas atrodas ievērojamā attālumā, neskar plānotie rekonstrukcijas darbi. Netiek prognozēta negatīva ietekme uz aizsargājamām putnu sugām dabas lieguma “Kalnciema pļavas” teritorijā, nedz arī kādā citā teritorijā.

6.2.6.8. SIA “Eiropprojekts” 2012.gada 25.oktobrī iesniegtajā papildus informācijā par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz migrējošām lielo zīdītāju sugām norādīts, ka Zemgales virsmežniecībā no 2009.gada 1.septembra līdz 2012.gada 1.oktobrim reģistrēti 11 uzbraukumi meža dzīvniekiem: 21. – 23.km stirnām un 29. - 30.km aļņiem. Vēstulē norādīts, ka līdz šim Latvijā ir veikts tikai viens pētījums par zīdītāju populāciju nepārtrauktību un autoceļu kā šķēršļa ietekmi uz to, taču arī šajā pētījumā nav salīdzināts ceļa barjeras efekts atkarībā no joslu skaita. Vēstulē norādīts, ka viens no pētījuma ekspertiem J.Ozoliņš ir paudis viedokli, ka barjeras efekts ir tikai satiksmes plūsmas intensitātei, neatkarīgi no tā, cik joslās ir ceļš, tāpēc Ziņojumā secināts, ka 1.alternatīvā, saglabājot esošo autoceļa A9 platumu, netiks ietekmēta zīdītāju migrācija, salīdzinot ar esošo situāciju; 2.alternatīvas gadījumā, paplašinot autoceļu uz četrām joslām, ceļa iežogošana nav paredzēta, tāpēc nav pamata uzskatīt, ka mainīsies migrācija. Bez tam, laika posmā līdz 2035.gadam, kad paredzēta 2.alternatīvas īstenošana, būs jauni ilggadējo novērojumu dati, ļaujot identificēt precīzus migrācijas ceļus un to būtiskumu, salīdzinot ar citiem ceļa posmiem. Vēstulē norādīts, ka, konsultējoties ar ekspertu J.Ozoliņu, eksperts ir paudis viedokli, ka līdzenā reljefā dzīvnieki tikpat nekāps speciālā tiltā pār ceļu un neies tunelī. Ziņojuma autori norāda, ka vienīgā reālā iespēja dzīvniekiem šķērsot ceļu, kura satiksmes intensitāte vai iežogojums kļuvis par nepārvaramu

šķērsli, ir pa ūdenstecēm un to krastiem zem tiltiem. Izvērtējamajā autoceļa posmā esošās ūdensteces ir piemērotas abinieku migrācijai, bet lielo zīdītāju migrācijai piemērota ir tikai brīvā josla zem Lielupes tilta 25.km.

2012.gada 5.novembrī Birojs saņēma Dabas aizsardzības pārvaldes vēstuli, kurā norādīts, ka SIA "Eiropprojekts" 2012.gada 25.oktobra vēstulē sniegtie argumenti un paskaidrojumi ir skaidri izklāstīti un saprotami, tāpēc nav nepieciešams pārstrādāt 2012.gada septembra Ziņojuma versiju, bet 2012.gada 25.oktobra vēstuli Nr.01/01-36 jāpievieno Ziņojumam kā pielikumu.

Atbilstoši Ziņojumam paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta negatīva ietekme uz NATURA 2000 teritoriju (KŅP, dabas liegums "Kalnciema pļavas", dabas liegums "Babītes ezers") integritāti. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam Ziņojumā ietvertu un ekspertu rekomendēto pasākumu īstenoātājs ir VAS "Latvijas Valsts ceļi", turpmākā projektēšanā precizējot pasākumu īstenošanas laiku un to uzraudzības risinājumus Dabas aizsardzības pārvaldē, līdz ar to Biroja ieskatā projektēšanas gaitā jāsaprotamo detalizēta plānoto darbu veikšanas kārtība un secība, lai negatīvi neietekmētu saglabājamās dabas vērtības (īpaši aizsargājamās dabas teritorijas), nodrošinot savlaicīgu un atbilstošu darbu plānošanu optimālajos iespējamajos darbu veikšanas laikos un vietās, saskaņojot darbu plānu un piegulošo biotopu apsaimniekošanas risinājumus ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Ievērojot šīs prasības, Birojam atzinumā nav nepieciešams noteikt citus papildus obligātos nosacījumus, jo tādi ir jau noteikti Ziņojumam pievienotajos ekspertu atzinumos, kā arī prasības nepieciešamības gadījumā izvirza Dabas aizsardzības pārvalde, papildinot vai precizējot konkrētos nosacījumus.

6.2.7. Iespējamā ietekme uz sabiedrību. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos saistībā plānoto darbību. Esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība:

- 6.2.7.1. Likvidējot tiešās nobrauktuves no autoceļa A9, nepieciešams izbūvēt ievērojamu paralēlo ceļu tīklu. Ziņojumā norādīts, ka taisnajos ceļa posmos no esošās ceļa zemes robežas paralēlo ceļu izbūvei nepieciešamā zemes josla attiecīgi 7,90 m (paralēlā ceļa NP4,5 izbūvei), 10,90 m (NP7,5) vai 13,90 m (NP10,5). Paralēlā ceļa klātni paredzēts izbūvēt aiz esošā autoceļa A9 nodalījuma joslas esošajā A9 aizsargjoslā (skat. Ziņojuma 1.pielikumu "Situācijas plāni"). Pieslēguma vietās maksimālais atpērkamo zemju apjoms būs aptuveni 26,9 m no A9 zemes robežas.
- 6.2.7.2. Atbilstoši Ziņojumam nepieciešamās platības divlīmeņu ceļu mezgliem tiks noteiktas turpmākā projektēšanas stadijā, skicējamā projekta stadijā vēl tiks precizēti ceļumezgli, pieslēgumu un vietējo ceļu risinājumi, izvērtējot, vai zemesgabals, kas atrodas mezgla zonā, jāatsvina pilnībā vai daļēji, piemēram, zemju daļas, kas atradīsies lielā rotācijas aplā un rampu iekšpusē autoceļu A5 un A9 krustojumā, paredzēts atsavināt pilnībā, savukārt atsevišķas zemju daļas autoceļa A9 3.km nākotnē var tikt apsaimniekotas un nebūtu pilnībā atsavināmas.
- 6.2.7.3. Lai izvairītos no atsevišķu ēku un būvju nojaukšanas, autoceļa A9 asi atsevišķās vietās paredzēts novirzīt no esošās ass. Atbilstoši Ziņojumam ceļa ass korekcija paredzēta, piemēram, autoceļa A9 1.km pie esošās kafejnīcas, kur trasi paredzēts pārvietot uz dienvidiem par aptuveni 33 m. Atbilstoši Ziņojumam ar zemes daļu atsavināšanu saistītie jautājumi individuāli tiks risināti turpmākā projektēšanas stadijā.

- 6.2.7.4. Ziņojumā norādīts, ka izmaiņas teritoriju plānojumos nepieciešamas tikai paplašinātās autoceļa struktūras tieši aizņemamās zemes platībās, rezervējot tās paplašināmajai autoceļa nodalījuma joslai, un teritorijas plānošanas aspektā platība 4 joslu ceļam ar atbilstošo infrastruktūru tiks rezervēta jau līdz ar 1.alternatīvas projektēšanu, neatkarīgi no tā, kad tiks īstenota 2.alternatīva.
- 6.2.7.5. Atbilstoši Ziņojumam par nosacītām neērtībām iedzīvotājiem uzskatāma tiešas piekļuves iespēju samazināšana autoceļam A9, taču būvdarbu laikā un pēc tiem tiks nodrošināta pieejamība visiem īpašumiem, kuriem pieejamību nodrošina esošais autoceļš. 1.alternatīvā, saglabājot esošo divjoslu brauktuvi, būvdarbus paredzēts organizēt secīgi vienā vai otrā joslā, organizējot satiksmi pa to ceļa joslu, kurā nenotiek būvdarbi. 2.alternatīvā, izbūvējot ceļu ar četrām joslām jeb divām brauktuvēm un sadalošo joslu, darbi tiek organizēti tā, ka vispirms izbūvē jauno brauktuvi blakus esošajai, tad novirza satiksmi uz jauno brauktuvi un rekonstruē esošo. Pieslēgumu mezglu izbūves laikā iespējama arī pagaidu apbraukšanas ceļu izveide blakus ceļa klātnei ar sekojošu izmantotās teritorijas rekultivāciju.

Lai arī ārējos normatīvos aktos ir noteiktas prasības saistībā ar zemju atsavināšanu autoceļa vajadzībām, piekļuves nodrošināšanu īpašumiem, aizsargjoslām, zemju transformāciju, **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama:**

- **ievērojot un maksimāli saglabājot ziņojumā konstatētās dabas vērtības, jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības laikam, lai, rekonstruējot autoceļu A9, nodrošinātu īpašumu sasniedzamību, kas tiek ietekmēta ar plānotās rekonstrukcijas darbiem vai to rezultātā, realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā;**
- **tehniskā projekta risinājumos jāparedz ietekmēto īpašumu sasniedzamība pēc projekta realizācijas;**
- **nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve, pretēji risinājumi ir iespējami tikai pēc attiecīgo institūciju piekrišanas saņemšanas;**
- **Valsts vides dienesta attiecīgajās reģionālajās vides pārvaldēs jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvei/pārveidei, bet konkrētie risinājumi, kas skar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, jāsaņem arī ar Dabas aizsardzības pārvaldi;**
- **darbības ierosinātajam sadarbībā ar Babītes, Jelgavas, Dobeles un Tukuma novadu pašvaldībām jānodrošina valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja rekonstruējamā posma no km 0,0 (krustojums ar A5 (Salaspils – Babīte)) līdz km 38,2 (krustojums ar P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums) ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.**

6.2.8. Alternatīvu salīdzinājums:

Ziņojumā piedāvātās autoceļa A9 rekonstrukcijas 1. un 2.alternatīvas faktiski lielā mērā ir iespējamās autoceļa A9 rekonstrukcijas stadijas, kas seko/varētu sekot viena otrai atbilstoši satiksmes vajadzībām, jo projekta būtība ir - nepieciešamie maksimālie uzlabojumi satiksmes kvalitātes nodrošināšanai. Tādējādi šajā aspektā varētu būt arī "0" alternatīva – esošā ceļa saglabāšana esošajos parametros – līdz tam laikam, kamēr nav nepieciešami būtiski uzlabojumi saistībā ar satiksmes intensitātes nozīmīgu pieaugumu. Lokālas alternatīvas konkrētajā gadījumā ir ceļumezgis 25,5.km (A9 un P101/V1091 šķērsojums), kas ir radies meklējot risinājumu nelabvēlīgās ietekmes mazināšanai uz dabas lieguma "Kalnciema pļavas" teritoriju, kā arī ceļu mezgla A9/P98 konfigurācijas maiņa autoceļa A9 38,2.km, lai neskartu īpaši aizsargājama biotopa teritoriju, kas varēja būt limitējošie faktori plānotās darbības īstenošanai. Tāpēc ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir veikta sākotnēji plānoto divu ceļa mezglu risinājumu, kas rada problēmsituācijas dabas aizsardzības aspektā, detalizētāka analīze un risinājumu maiņa, tādējādi Biroja vērtējumā dabas vides aspektā viennozīmīgi piemērotākie un vienīgie pieļaujamie ir Ziņojumā piedāvātie precizētie risinājumi (Ziņojuma 7.6.nodaļa 30.attēls, 7.7.nodaļa 31.attēls) - divlīmeņa ceļu mezglu autoceļa A9 25,5.km (A9 un P101/V1091 šķērsojums), dienvidos no A9 plānojot pieslēgumu rietumos no esošā autoceļa V1091 (tikai minimāli skarot lieguma "Kalnciema pļavas" teritoriju); ceļu mezgla A9/P98 autoceļa A9 38,2.km izbūve, lai neskartu īpaši aizsargājama biotopa teritoriju; KNP aizsardzības zonas teritorijai piegulošajā posmā uz rietumiem no ceļu mezgla autoceļa A9 25,5.km autoceļa A9 paplašināšanu veicot A9 dienvidu malā, bet autoceļa A9 35. – 36.km veikt rekonstrukciju, neskarot aizsargājamo biotopu "veci vai dabiski boreālie meži", kā arī ievērojot un nodrošinot arī pārējos šajā atzinumā izvirzītos nosacījumus.

Jebkurai darbībai ir zināmas ietekmes, un esošais autoceļš A9 atsevišķos posmos jau ir rekonstruēts, savukārt citos posmos, kas raksturoti Ziņojumā, darbi plānoti nākotnē. Konkrētajā gadījumā, veicot plānoto autoceļa A9 rekonstrukciju, tiks īstenoti prettrokšņa pasākumi, kas ir pozitīvs aspekts, salīdzinot ar esošo situāciju. Citos aspektos ir identificētas nelabvēlīgas ietekmes, kas 2.alternatīvai ir lielāka mēroga, jo paredzēta 4 joslu brauktuves izbūve. Ziņojumā ir iekļauti pasākumi nelabvēlīgās ietekmes mazināšanai (skat. šī Atzinuma iepriekšējās sadaļas), kā arī nav konstatēti izslēdzoši faktori darbības īstenošanai, ievērojot Biroja izvirzītās prasības. Atbilstoši Ziņojumam 1.alternatīva tiks realizēta tikai tad, kad tiks nolietots tikko rekonstruētais autoceļa segums un satiksmes intensitāte būs sasniegusi tādu līmeni, kad nepieciešams veikt rekonstrukciju, taču rekonstrukcija nav paredzēta plānošanas periodā līdz 2020.gadam. Biroja ieskatā šobrīd ir pārāgri detalizēti spriest par autoceļa tālāko iespējamo attīstību (2.alternatīva) un ar to saistīto ietekmju uz vidi apmēru, izvirzot konkrētas prasības, taču piekrīt, ka teritorijas plānošanas aspektā platību 4 joslu ceļam ar atbilstošo infrastruktūru ir lietderīgi aprēķināt un, iespēju robežās, rezervēt jau līdz ar 1.alternatīvas projektēšanu, neatkarīgi no tā, kad tiks īstenota 2.alternatīva, tai skaitā ievērtējot Ziņojumā konstatētos apstākļus un dabas vērtības, lai iespējami izvairītos no nozīmīgu pārbūves darbu veikšanas nākotnē.

Direktors

A. Lukšēvics

2012.gada 23.novembrī.