



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, e-pasts pasts@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

18.09.2024

Atzinums Nr. 5-04/9/2024

par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļš A10 Rīga–Ventspils) pārbūves par ātrgaitas autoceļu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2027. gada 18. septembrim

Paredzētās darbības ierosinātāja:

VSIA “Latvijas Valsts ceļi”, reģistrācijas numurs 40003344207, juridiskā adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050, elektroniskā pasta adrese: lvceli@lvceli.lv, tālr. 67028169 (turpmāk - Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA “Enviroprojekts”, reģistrācijas Nr. 40003683283, juridiskā adrese: Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002, tālr. 29262684, elektroniskā pasta adrese: info@enviro.lv (turpmāk - Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs):

Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums “Ietekmes uz vidi novērtējums autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļš A10 Rīga–Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (turpmāk – Ziņojums) iesniegts 2023. gada 15. augustā. Aktualizētās Ziņojuma redakcijas Birojā tika iesniegtas 2023. gada 28. decembrī, 2024. gada 2. maijā un 2024. gada 3. jūlijā.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma *Par ietekmes uz vidi novērtējumu* (turpmāk – Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu, un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš Salaspils–Babīte posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļš A10 Rīga–Ventspils) pārbūve par ātrgaitas autoceļu (turpmāk – Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Paredzēto darbību plānots veikt Ķekavas novada Ķekavas pagasta, Olaines novada Olaines pagasta un Mārupes novada Babītes un Mārupes pagastu teritorijās. Paredzētās darbības vieta ietver esošā valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (*Salaspils – Babīte*) posmu no km 11,6 līdz km 38,2 (turpmāk – Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums par Paredzēto darbību.

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību.

- 3.1.1. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ar Biroja 2020. gada 21. decembra lēmumu Nr. 5-02/21 *par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu* (turpmāk – Lēmums Nr. 5-02/21), pamatojoties uz Novērtējuma likuma 4. panta pirmās daļas 1. punktu un šā likuma 1. pielikuma *Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams* 11. punktu.
- 3.1.2. Birojs 2022. gada 13. maijā Ierosinātajai izsniedza Programmu Nr. 5-03/17/2022 *ietekmes uz vidi novērtējumam* (turpmāk – IVN) *autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļš A10 Rīga - Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu* (turpmāk – Programma).
- 3.1.3. Plānotā darbība ir valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (*Salaspils–Babīte*) (turpmāk – Autoceļš A5) pārbūve ~ 26,5 km garumā par ātrgaitas divu brauktuvju autoceļu ar atļauto maksimālo braukšanas ātrumu 130 km/h. Pārbūve paredzēta posmā no Autoceļa A5 un valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (*Grenctāle*) jaunā divlīmeņu ceļu mezgla (Autoceļa A5 km 11,6) līdz Autoceļa A5 un valsts galvenā autoceļa A10 Rīga–Ventspils (turpmāk – Autoceļš A10) divlīmeņu ceļu mezglam (Autoceļa A5 km 38,2). Paredzētās darbības ietvaros plānota arī Autoceļa A5 tiešā apkārtnē esošo infrastruktūru (pievedceļi, paralēlie ceļi, rotācijas aplī u.c) pārbūve vai izbūve, kā arī jauna Autoceļa A5 savienojuma izveide ar starptautisko lidostu “Rīga” (turpmāk arī – Lidosta) gar plānotās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” (turpmāk arī - dzelzceļa līnija *Rail Baltica/ Rail Baltica*) R pusi un pa Dzirnīku ielu Mārupes novadā līdz valsts reģionālajam autoceļam P133 *Lidostas “Rīga” pievedceļš* (turpmāk – Autoceļš P133).

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti detalizēti izklāstīt Darbības vietas apstākļu un Paredzētās darbības risinājumu izklāstu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos Darbības vietu un tās apkārtni raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.2.2. Paredzētās darbības īstenošana vieta ir Ziņojumā norādītā Darbības vieta (skat. šī atzinuma 2. punktu, Ziņojuma 1. pielikuma 1.0. pielikums). Izpētes teritorija definēta un pamatota Ziņojuma 3.7.1. nodaļā¹.
- 3.2.3. Esošajā situācijā Autoceļš A5 ir vienas brauktuves ceļš ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Autoceļam A5 ir modificēts NP 10.5 normālprofils, kuram ir palielināts malas joslas platums no 0,25 m uz 0,50 m, veidojot kopējo asfalta segas

¹ Ziņojuma 5.12. tabulas 1. punkts.

platumu 8,00 m, nomales – 1,50 m platas, autoceļa klātnes kopējais platums - 11,00 m. Esošā ceļu tīkla raksturojums sniegts Ziņojuma 2.2. nodaļā.

3.2.4. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto, atbilstoši publiski pieejamai Ierosinātājas nodrošinātai informācijai, projektētā ceļa trase ir iedalāma trijos posmos ar atšķirīgu autotransporta intensitāti tajos:

3.2.4.1. Pirmais posms no Autoceļa A5 km 8,645 līdz km 21,820 jeb no Autoceļa A5 un Autoceļa A7 mezgla (rotācijas apļa) līdz Autoceļa A5 un valsts galvenā autoceļa A8 *Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)* (turpmāk – Autoceļš A8) vairāklīmeņu mezglam.

3.2.4.2. Otrais posms no km 21,820 līdz km 35,346 jeb no Autoceļu A5 un A8 vairāklīmeņu mezglam līdz Autoceļa A5 un valsts galvenā autoceļa A9 *Rīga (Skulte)–Liepāja* (turpmāk – Autoceļš A9) vairāklīmeņu ceļu mezglam.

3.2.4.3. Trešais – no km 35,346 līdz km 38,200 jeb no Autoceļu A5 un A9 vairāklīmeņu ceļu mezglam līdz Autoceļu A5 un A10 vairāklīmeņu ceļu mezglam.

3.2.5. Līdzšinējā satiksmes intensitāte uz pārbūvējamā Autoceļa A5 posma raksturota Ziņojuma 2.1. nodaļā, bet skaitliski apkopota Ziņojuma 2.1. un 2.2. tabulā.

3.2.6. Pārbūvējamais Autoceļa A5 posms šķērso Ķekavas, Olaines un Mārupes novadu teritorijas² (turpmāk kopā sauktas – skartās pašvaldības). Ziņojumā nav ietverts Paredzētās darbības atbilstības vērtējums skarto pašvaldību teritorijas plānojumiem, tas daļēji aprakstīts trokšņa ietekmes novērtējumā. Vērtējot Ķekavas novada teritorijas plānojumu Birojs konstatē, ka pārbūvējamā Autoceļa A5 posms galvenokārt robežojas ar Rūpnieciskās apbūves teritorijām, Transporta infrastruktūras teritorijām un Mežu teritorijām. Autoceļa D pusē izvietota plānotā dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* teritorija. Darbību paredzēts veikt *Satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai nepieciešamā teritorijā* (TIN72)³. Saskaņā ar Olaines novada teritorijas plānojumu, Darbības vieta atrodas *Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijā (valsts autoceļu attīstībai nepieciešamā teritorija)* (TIN73), kura noteiktas valsts autoceļu attīstībai nepieciešamā teritorija⁴. Pārbūvējamā Autoceļa A5 posms Olaines novadā galvenokārt robežojās ar *Mežu teritorijām* (M), pie Stūnīšiem ar *Rūpnieciskās apbūves teritoriju* (R), kā arī apdzīvotās vietas *Virši Savrupmāju apbūves teritorijām* (DzS1). Arī Olaines novada teritorijā Darbības vieta D pusē robežojas ar plānoto dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* teritoriju. Mārupes novada Mārupes pagastā⁵ Darbības vieta galvenokārt robežojas

² Nemot vērā, ka Ziņojumā vērtētais pārbūvējamā Autoceļa A5 posms skar Ķekavas novada Ķekavas pagasta teritoriju, Olaines novada Olaines pagasta teritoriju un Mārupes novada Mārupes un Babītes pagasta teritorijas, kontekstā ar Paredzēto darbību saistoši un spēkā esoši ir Babītes novada (Saskaņā ar Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumu (pieņemts 2020. gada 10. jūnijā) no 2021. gada 1. jūlija Mārupes novada administratīvajā teritorijā ietilpst Babītes pagasta teritorija) teritorijas plānojums (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_16525); Mārupes novada teritorijas plānojums (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_13), Olaines novada teritorijas plānojums (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_24932) un Ķekavas novada teritorijas plānojums (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_28311) (tīmekļvietnes skatītas 19.07.2024.).

³ Saskaņā ar Ķekavas novada teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (turpmāk – TIAN) 850. punktu TIN72 teritorija ir Satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai nepieciešamā teritorija, kas ietver plānoto valsts galveno, reģionālas vai vietējas nozīmes autoceļu attīstībai nepieciešamo teritoriju, tai skaitā perspektīvo B un C kategorijas grupu ielu attīstībai nepieciešamo teritoriju (tīmekļvietne - https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_28311, skatīta 19.07.2024.).

⁴ Olaines novada teritorijas plānojuma TIAN 656. punkts (tīmekļvietne https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_24932, skatīta 19.07.2024.).

⁵ Tīmekļvietne https://geolativija.lv/geo/tapis?documents=open#document_13, skatīta 19.07.2024.

ar apbūves teritorijām, kurām noteikts zonējums *Darījumu un vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve* (RD), *Rūpnieciskā apbūve* (R) un *Meži* (M). Pie Jaunmārupes un Vētras ciemiem Darbības vieta robežojas ar *Savrupmāju apbūves teritorijām* (DZS), *Publiskās apbūves teritorijām* (P), *Darījumu un apkalpes objektu apbūves teritoriju* (PD), *Vasarnīcu apbūves teritoriju* (DZSV) u.c. Jauna Autoceļa A5 savienojuma izveide ar Lidostu (turpmāk arī - Lidostas savienojums) paredzēta skarot *Mežu* (M), *Vasarnīcu apbūves teritorijas* (DZSV), *Lauksaimniecības teritorijas* (L), *Darījumu un apkalpes objektu apbūves teritoriju* (PD). Mārupes novada Babītes pagasta teritorijā⁶ Darbības vieta ārpus ciemu teritorijām robežojas ar *Mežu teritorijām* (M) un *Dabas un apstādījumu teritorijām* (DA). Priežciema, Piņķu un Brīvkalnu ciemu teritorijās ar *Dabas un apstādījumu teritorijām* (DA), *Savrupmāju apbūves teritorijām* (DzS), *Jauktas centra apbūves teritorijām* (JC) un (JC2), *Publiskās apbūves teritorijām* (P) un *Rūpnieciskās apbūves teritorijām* (R1).

- 3.2.7. Autoceļam A5 noteikta aizsargjosla 100 m platumā uz katru pusi no ceļa ass. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, dzīvojamās apbūves teritorijas pamatā atrodas aiz Autoceļa A5 aizsargjoslas, tomēr atsevišķas ēkas un pat ēku grupas atrodas ceļa aizsargjoslā, Ziņojumā nav apkopota detalizēta informācija par aizsargjoslā esošo dzīvojamo apbūvi. Ziņojuma 2. pielikumā uzskaitīti skartie zemes īpašumi.
- 3.2.8. Ziņojuma 2.8. nodaļā identificēts, ka Autoceļa A5 pārbūve ietekmē plašu inženierkomunikāciju tīklu. Galvenie no skartajiem tīkliem ir gāzes apgādes, augstsprieguma elektropārvades, elektronisko sakaru tīkli. Informācija par skartajām aizsargjoslām un aprobežojumiem tajās sniegta Ziņojuma 6.1. nodaļā.
- 3.2.9. Pārbūvējamo Autoceļa A5 posmu šķērso Autoceļš A8 un dzelzceļa līnija *Rīga–Jelgava*, tam pieslēdzas Autoceļi A7, A9 un A10, kā arī valsts reģionālās nozīmes Autoceļš P132 *Rīga–Jaunmārupe*, vairāki pašvaldību autoceļi, uzņēmumu un māju ceļi, kā arī Mārupes pagastā to šķērsos jaunbūvējamā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija (skat. arī šī atzinuma 3.2.28. apakšpunktu). Pārbūvējamais Autoceļa A5 posms šķērso vairākas ūdensteces - Daugavas-Misas kanālu (starp 13. un 14. km), Stiebrāju grāvi (starp 17. un 18. km), Vāciešu Liekņas kanālu (starp 19. un 20. km), Olainīti (starp 21. un 22. km) un Neriņu (starp 27. un 28. km)⁷, kā arī šķērsos vai skars vairākas meliorācijas sistēmas.
- 3.2.10. Ziņojumā norādīts, ka pārbūvējamais Autoceļa A5 posms izvietots Rīgavas līdzenumā. Autoceļš virzās tikai pa vienu ģeomorfoloģisko elementu – gandrīz pilnīgi plakanu līdzenumu, kas izveidojies dažādu Baltijas baseinu abrāzijas un akumulācijas procesu rezultātā. Reljefa absolūtās atzīmes atrodas robežās no 11 - 13 m v.j.l., bet Ķekavas upes apkārtnē Autoceļu A5 un A10 vairāklīmeņu ceļu mezgla tuvumā - līdz 6-8 m v.j.l.. Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas ģeoloģisko apstākļu, tostarp teritoriju veidojošo nogulumu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.3.1. nodaļā.
- 3.2.11. Ziņojuma 3.3.2. nodaļā sniegta informācija par mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem un to iespējamo attīstību Darbības vietas apkārtnē. Ziņojumā tiek norādīts, ka ceļu izbūves un ekspluatācijas rezultātā radītā ietekme uz vidi var izpausties kā mākslīgi izveidoto nogāžu erozija vai pārpurvošanās vietās, kur var tikt aizšķērsota dabiskā notece, vai aizbērti, piegrūžoti vai kā citādi traucēti notekgrāvju un strautu hidroloģiskais režīms, kā arī izjauktas esošās meliorācijas sistēmas. Ja dabiskais reljefs ir vāji viļņots-līdzens, erozijas procesi var attīstīties tikai mākslīgi izveidotās nogāzēs.

⁶ Tīmekļvietne https://geolatvija.lv/geo/tapis?documents=open#document_16525, skatīta 19.07.2024.

⁷ Ziņojuma 4.5. nodaļa.

- 3.2.12. Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.4. nodaļā. Kopumā teritorijas aktīvās ūdens apmaiņas zonu veido kvartāra, Pļaviņu - Amulas un Arukilas – Amatas ūdens nesējslāņu kompleksi. Saskaņā ar Ziņojumu, gruntsūdeņu ieguluma dziļums autoceļam tuvajās teritorijās lielākoties ir 1,0–1,5 m. Absolūtajās atzīmēs zemākie gruntsūdens līmeņi raksturīgi trases R daļai, kur tie nepārsniedz vidēji 4–5 m v.j.l.; augstākie – Ķekavas upes apkārtnē - 9–11 m v.l.j. Autoceļa A5 ietekmes zonā gruntsūdens plūsma kopumā ir orientēta uz Lielupi, Babītes ezeru un Rīgas līci un tikai pašā sākumposmā – uz Daugavu.
- 3.2.13. Darbības vietai tuvāko ūdens ņemšanas vietu un ūdensapgādē izmantoto pazemes ūdensgūtņu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.4. nodaļā. Pazemes ūdeņu kvalitātes raksturojums sniegts Ziņojuma 4.6. nodaļā. Pārbūvējamā Autoceļa A5 tuvumā gan centralizētajā, gan decentralizētajā ūdensapgādē izmanto augšējā devona spiedienūdens horizontus. Ievērojot apskatāmās teritorijas platību un atšķirīgos ģeoloģiski-hidroģeoloģiskos apstākļus, arī ūdensapgādes izmantojamo horizontu spektrs ir ļoti dažāds (Ziņojuma 3.2. tabula). Autoceļš A5 gar centralizētām ūdensgūtnēm nevirzās.
- 3.2.14. Saskaņā ar Ziņojumu, trase virzās gar teritorijām, kurām ir izteikti apgrūtināti noteces apstākļi. Lielākie purvi trases tuvumā ir Augstais tīrelis, Ēbeļmuižas purvs, Cenas tīrelis un Medema purvs. Autoceļa trase virzās arī gar intensīvi meliorētām teritorijām. Kā izriet no VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk – LVĢMC) izstrādātās Plūdu riska informācijas sistēmas⁸, Darbības vieta neatrodas plūdu riska teritorijās (Ziņojuma 3.1. attēls). Detalizētāka informācija par potenciāli applūstošām teritorijām un plūdu riskiem Darbības vietas apkārtnē sniegta Ziņojuma 3.1.2. nodaļā.
- 3.2.15. Ziņojuma 6.2.3. nodaļā iekļauta informācija par karsta procesu iespējamo attīstību būvdarbu ietekmē. Birojs norāda, ka atbilstoši LVĢMC sagatavotajam grafiskajam materiālam par karsta procesu izplatības areāliem⁹ Paredzētās darbības vieta neatrodas zonās, kurās notiek karsta procesi (tuvākais karsta izplatības areāls atrodas ~3,3 km attālumā uz Z). Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī teritorijas ģeoloģisko uzbūvi un autoceļa pārbūves darbu prognozējamus parametrus (būvdarbu gaitā plašas un dziļas būvbedres netiek ierīkotas un būtiski netiek izmainīts apkārtnes hidroģeoloģiskais režīms), Biroja ieskatā karsta procesu attīstības risks autoceļa pārbūves rezultātā nav vērtējams kā būtisks.
- 3.2.16. Saskaņā ar Valsts vides dienesta uzturētajā informācijas sistēmā *Piesārņoto vietu pārvaldības sistēma*¹⁰ pieejamo informāciju Darbības vietas tiešā tuvumā identificētas deviņas piesārņotas un potenciāli piesārņotas vietas. Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu izvietojums attēlots Ziņojuma 3.4. attēlā. Tuvākās no tām minētajā attēlā atzīmētas ar Nr. 5 un ir potenciāli piesārņota vieta, minerālmēslu un pesticīdu glabātuve (adrese: Loka ceļš 65, Jaunmārupe, Mārupes pag., Mārupes nov., LV-2166; Nr. 2961), kas atrodas ~ 140 m no Darbības vietas, un piesārņota vieta, veca atkritumu izgāztuve (adrese: Dardedzes A un Dardedzes B, Mārupes pag., Mārupes nov., LV-2166; Nr. 2962), kas atrodas ~ 120 m no Darbības vietas.

⁸ Attēls iegūts no LVĢMC izstrādātās Plūdu riska informācijas sistēmas, pieejama - <https://videscentrs.lv/gmc.lv/iebuve/pludu-riska-un-pludu-draudu-kartes>.

⁹ <https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/srv/api/records/%7B4776BA9C-CB97-4790-956C-9F2F06223A05%7D>

¹⁰ Pieejama - <https://pvps.vvd.gov.lv> (skatīta 19.07.2024).

- 3.2.17. Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) dabas datu pārvaldības sistēmā *Ozols* (turpmāk – datu sistēma *Ozols*)¹¹ pieejamo informāciju un Ziņojumu, Darbības vietai tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (turpmāk - ĪADT), kas ir arī Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija *Natura 2000* (turpmāk arī – *Natura 2000*) ir dabas liegums “Melnā ezera purvs” (teritorijas kods: LV0528700)¹² un dabas parks “Beberbeķi” (teritorijas kods: LV0301800)¹³, kura teritorijā izveidots mikroliegums skuju koku meža biotopa aizsardzībai (ID 183988). Tuvākais putnu ligzdošanas vietas aizsardzībai izveidotais mikroliegums ir melnā stārķa *Ciconia nigra* aizsardzībai dibinātais mikroliegums (ID 184756)¹⁴ Olaines novadā. Savukārt 45 m attālumā no pārbūvējamā ceļa trases atrodas potenciāls dižkoks - parastā priede *Pinus sylvestris* (ID 490203) (Ziņojuma 4.14. pielikums). Jauni, datu sistēmā *Ozols* neregistrēti dižkoki šī Ziņojuma sagatavošanas laikā netika konstatēti.
- 3.2.18. IVN ietvaros, lai izvērtētu Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz sugu un biotopu grupām - vaskulārie augi, meži un virsāji, purvi, zālāji, putni, veikti apsekojumi dabā. Paredzētās darbības iespējamās ietekmes novērtējumu uz minētajiem aspektiem veikuši un atzinumu un tā papildinājumu (sagatavojuši (Ziņojuma 4. pielikums) sertificēti sugu un biotopu eksperti Gaidis Grandāns¹⁵, Uldis Ļoļāns¹⁶ un Kristīne Daudziņa¹⁷ (turpmāk – Sugu un biotopu eksperti).
- 3.2.19. Saskaņā ar datu sistēmā *Ozols* pieejamo informāciju, Paredzētās darbības iespējamās ietekmes zonā (līdz 50 m no Darbības vietas) ir konstatēti vairāki ES nozīmes biotopi (Ziņojuma 4.1.–4.17. pielikums): *Mežainas piejūras kāpas*, 2180; *Veci vai dabiski boreāli meži*, 9010*; *Aluviāli meži*, 91E0*; *Staignāju meži*, 9080*. Zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 8080 005 0031 konstatēts ES nozīmes biotopa *Staignāju meži*, 9080* poligons ar kopējo platību 12,1 ha. Veicot apsekošanu dabā, konstatēts, ka ~0,9 ha platībā (paralēli pārbūvējamam Autoceļam A5) tas neatbilst ES nozīmes biotopa *Staignāju meži*, 9080* minimālajiem noteikšanas kritērijiem. Veicot teritorijas apsekošanu Paredzētās darbības teritorijā samērā bieži konstatēts gada staipekņis *Lycopodium annotinum*.
- 3.2.20. Pamatojoties uz “Apodziņa *Glaucidium passerinum*, bikšainā apoga *Aegolius funereus*, meža pūces *Strix aluco*, urālpūces *Strix uralensis*, ausainās pūces *Asio otus* un ūpja *Bubo bubo* aizsardzības plāns”¹⁸ un “Mazā dzeņa *Dryobates minor*, vidējā dzeņa *Leiopicus medius*, baltmugurdzeņa *Dendrocopos leucotos*, dižraibā dzeņa *Dendrocopos major*, trīspirkstu dzeņa *Picoides tridactylus*, melnās dzilnas *Dryocopus martius* un pelēkās dzilnas *Picus canus* aizsardzības plāns”¹⁹ ietverto informāciju, Darbības vietā un tās apkārtnē konstatētas pūču sugu aizsardzībai un dzeņu sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumā²⁰ konstatēto, mežaudzes daļā Paredzētās darbības teritorijā (tās

¹¹ Pieejama: <https://ozols.gov.lv/pub> (tīmekļvietne skatīta 19.07.2024.).

¹² Atrodas ~ 0,7 km attālumā uz DR no Autoceļa A5 trases Olaines novadā, pie robežas ar Mārupes novadu.

¹³ Robežojas ar Autoceļa A5 trasi A pusē starp Priežciemu un Brīvkalniem.

¹⁴ Atrodas ~ 1,5 km attālumā uz DR no Autoceļa A5 trases Olaines novadā.

¹⁵ Eksperta sertifikāts Nr. 061, specializācija - sugas, sugu grupas: *putni* (sertifikāts derīgs līdz 15.02.2029.) un sertifikāts Nr. 087, specializācija - biotopu grupas: *meži un virsāji, zālāji, purvi* (sertifikāts derīgs līdz 25.07.2026); sugas, sugu grupas: *sēnes* (sertifikāts derīgs līdz 25.08.2024) un *ķērpji* (sertifikāts derīgs līdz 24.03.2026.).

¹⁶ Eksperta sertifikāts Nr. 059, specializācija - biotopu grupas: *meži un virsāji, zālāji* (sertifikāts derīgs līdz 08.06.2025); sugas, sugu grupas – *putni* (sertifikāts derīgs līdz 20.08.2024).

¹⁷ Eksperta sertifikāts Nr. 083, specializācija - biotopu grupas: *meži un virsāji, zālāji*; sugas, sugu grupas: *vaskulārie augi* (sertifikāts derīgs līdz 06.04.2026.).

¹⁸ Pieejams - <https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-puces-2021-2029>.

¹⁹ Pieejams - <https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-dzeni-2021-2030>.

²⁰ Ziņojuma 4. pielikums.

perifērijā) un tās apkārtnē ir novērtētas kā urālpūces, apodziņa, ūpja, trīspirkstu dzeņa, baltmugurdzeņa un vidējā dzeņa aizsardzībai prioritāri nozīmīga teritorija. Ziņojuma 4.1.–4.17. pielikumos attēlotas arī Darbības vietā un tās apkārtnē (līdz 500 m attālumā no Darbības vietas) konstatēto Latvijā un ES īpaši aizsargājamo putnu sugu atradnes.

- 3.2.21. Darbības vietas tiešā apkārtnē konstatētas arī vairākas ar atklātiem biotopiem un zālājiem saistītas, Latvijā un ES īpaši aizsargājamas putnu sugas: grieze *Crex crex*, baltais stārķis *Ciconia ciconia*, brūnā čakste *Lanius collurio*, dzērve *Grus grus*. Sausajos un skrajajos priežu mežos, izcirtumos (tajā skaitā ES nozīmes biotopu *Mežainas piejūras kāpas*, 2180 teritorijā) Darbības vietas teritorijā ir konstatēta iespējama sila cīruļa *Lullula arborea*, vakarlēpja *Caprimulgus europaeus* un meža baloža *Columba oenas* ligzdošana. Darbības vietas tiešā tuvumā, apdzīvotās vietās un mazdārziņu teritorijā, ir reģistrēti pupuķu *Upupa epops* novērojumi.
- 3.2.22. Sikspārņu sugu raksturošanai Autoceļa A5 apkārtnē izmantota pieejamā informācija (speciāla teritorijas apsekošana nav veikta) par apkārtnē veiktām sikspārņu izpētēm un monitoringu, kā arī informācija, kas iegūta 2009. gadā, veicot sikspārņu ekspertīzi Autoceļa A5 rekonstrukcijas IVN. Paredzētās darbības ietekmes novērtējumu uz sikspārņiem veicis un atzinumu (Ziņojuma 5. pielikums) sagatavojis sikspārņu eksperts Viesturs Vintulis²¹ (turpmāk – Sikspārņu eksperts). Konstatējams, ka autoceļa apkārtnē esošajā teritorijā kopumā sastopamas vismaz 3 līdz 5 sikspārņu sugas, no kurām dominējošās ir ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii*²², arī dīķu naktssikspārnis *Myotis dasycneme*, divkrāsainais sikspārnis *Vespertilio murinus*, Natūza sikspārnis *Pipistrellus nathusii* un ūdeņu naktssikspārnis *Myotis daubentonii*. Kopumā novērotā sikspārņu aktivitāte pie Autoceļa A5 novērtēta kā salīdzinoši zema (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 5. pielikuma 1.–4. lpp. un Ziņojuma 3.7.5. nodaļā).
- 3.2.23. Izstrādājot IVN veikts Paredzētās darbības ietekmes uz Latvijā īpaši aizsargājamām abinieku un rāpuļu sugām novērtējums. Saskaņā ar abinieku un rāpuļu eksperta Andra Čeirāna²³ (turpmāk - Abinieku un rāpuļu eksperts) atzinumā (Ziņojuma 9. pielikums) konstatēto, Darbības vietai tuvākās zināmās īpaši aizsargājamo abinieku un rāpuļu sugu atradnes ir vismaz 1,5 km attālumā no Autoceļa A5. Šādas sugas ir divas. Brūnajam varžkrupim *Pelobates fuscus* ir trīs atradnes, no kurām divas atrodas Jaunolaines apkārtnē (Lubauši, Birznieki), bet trešā – dabas lieguma “Melnā ezera purvs” Z perifērijā. Sila ķirzakai *Lacerta agilis* vairākas tuvu esošas novērojumu vietas ir izcirtumā Dzilnuciema apkārtnē (Ziņojuma 9. pielikuma 1. attēls). Pamatojoties uz 2024. gada abinieku monitoringa datiem, autoceļa tiešā tuvumā esošās ūdenstilpēs abinieku populācijas nav konstatētas, bet nelielas populācijas konstatētas 0,5-1,0 km attālumā. Savukārt nozīmīgas populācijas konstatētas tālāk esošos mežos un izstrādātās kūdras ieguves vietās (Ziņojuma 9. pielikuma 2. attēls).
- 3.2.24. IVN ietvaros veikta lielo zīdītāju pārvietošanās izpēte Darbības vietā un tās tuvumā un sniegts atzinums par zīdītāju pāreju risinājumiem saistībā ar Paredzēto darbību (Ziņojuma 8. pielikums). Atzinumu sagatavojuši sertificēti sugu un biotopu eksperti Jurgis Šuba²⁴ un Jānis Ozoliņš²⁵ (turpmāk -Zīdītāju eksperti). Saskaņā ar Ziņojumu

²¹ Eksperta sertifikāts Nr. 070, specializācija – sugas, sugu grupas: *sikspārņi* (sertifikāts derīgs līdz 30.09.2025.).

²² Saskaņā ar Sikspārņu eksperta sniegto novērtējumu (Ziņojuma 5. pielikums) suga biežāk sastopama posmā no Autoceļa A9 līdz Jaunmārupei.

²³ Eksperta sertifikāts Nr. 027, specializācija - sugas, sugu grupas: *abinieki, rāpuļi* (derīgs līdz 19.04.2024.).

²⁴ Eksperta sertifikāts Nr. 071, specializācija – sugas, sugu grupas: *sikspārņi* (sertifikāts derīgs līdz 17.05.2026.).

²⁵ Eksperta sertifikāts Nr. 160, specializācija – sugas, sugu grupas: *zīdītāji* (sertifikāts derīgs līdz 30.03.2025.).

Darbības vietas tuvumā izplatīti pelēkie vilki *Canis lupus*, kā arī iespējama Eirāzijas lūšu *Lynx lynx* klātbūtne. Pēc Valsts meža dienesta (turpmāk - VMD) rīcībā esošās informācijas, pēdējos piecos gados uz Autoceļa A5 notriekti vismaz divi vilki. Ņemot vērā, ka kopš 2021. gada lūšu medības Latvijā nenotiek, prognozējams vismaz īslaicīgs lūšu skaita un izplatības pieaugums, kas var izraisīt arī šo plēsēju, īpaši jauno dzīvnieku, biežāku iekļšanu Autoceļa A5 tuvumā esošajos meža masīvos, kā arī pastiprinātu šī ceļa šķērsošanu. Pēc VMD uzskaišu datiem teritorijā, kuru šķērsos Autoceļš A5, zīdītāju blīvums ir relatīvi mazs, tomēr tuvāko 10–20 km attālumā no pilsētas robežas tas norādīts jau kā divkārt lielāks, kas var veicināt zīdītāju nonākšanu autoceļa tiešā tuvumā. Tālāka dzīvnieku pārvietošanās pilsētas virzienā ir stipri ierobežota, jo šeit praktiski nav migrācijai piemērotu meža koridoru, bet ir teritorijas ar salīdzinoši blīvu apdzīvotību. Visvairāk no lielajiem zīdītājiem ir konstatētas stirnas *Capreolus capreolus*²⁶. Darbības vietas teritorijā ir relatīvi zems migrējošo dzīvnieku blīvums, jo teritorija veido robežu ar blīvi apdzīvotām teritorijām.

- 3.2.25. Saskaņā ar Ziņojuma 3.8. nodaļā sniegto vērtējumu Autoceļa A5 trase pamatā virzās pa zemi, kurā galvenokārt priežu meži mijas ar kultivētiem laukiem, pļāvām, klajumiem un krūmājiem. Pēc tipoloģijas šo ainavu var raksturot kā ceļa joslas ainavu, kurai līdzenums piešķir liela mēroga atvērtību, ienesot lauksaimnieciski apstrādātas līdzenuma agrārāinavas un mežu elementus, ko papildina viensētu un apdzīvotu vietu akcenti ar agrobūvju un augstsprieguma pārvadu siluetiem.
- 3.2.26. Ziņojumā konstatēts, ka Autoceļa A5 apkārtnē ir tikai viens reģionālas nozīmes kultūras piemineklis - Piņķu Sv. Nikolaja luterāņu baznīca (valsts aizsardzības Nr. 8485; Mārupes nov., Babītes pagasts, Piņķi, Skolas iela 17), kas atrodas 320 m attālumā no Autoceļa A5. Kā arī viens vietējas nozīmes kultūras piemineklis – Švarcenieku muiža (valsts aizsardzības Nr. 9129; Mārupes nov., Mārupes pagasts, Jaunmārupe, Mazcenu aleja 4), kas atrodas 240 m no Jaunmārupes pieslēgumam tuvākās rampas. Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde (turpmāk – NKMP) norādījusi²⁷, ka Paredzētās darbības realizācija skars reģiona nozīmes kultūras pieminekļa Piņķu Sv. Nikolaja luterāņu baznīca individuāli noteikto aizsardzības zonu. Ziņojumā nav informācijas par nepieciešamajiem risinājumiem iespējamās ietekmes novēršanai.
- 3.2.27. NKMP arī norādījusi²⁸, ka Autoceļa A5 pārbūvējamais posms atrodas Pirmā pasaules kara laika intensīvu kauju zonā. Līdz ar to zemes darbu veikšanas laikā iespējami ne tikai sprādzienbīstamu priekšmetu atradumi, bet dabā šobrīd neatzīmētās vietās var tikt atsegtas bojā gājušo karavīru mirstīgās atliekas, par kuru atrašanu nekavējoties jāziņo policijai un biedrībai “Brāļu kapu komiteja”²⁹. Karavīru mirstīgo atlieku ekshumācija veicama saskaņā ar biedrības “Brāļu kapu komiteja” norādījumiem.
- 3.2.28. Ziņojumā identificētas arī citas vērā ņemamas plānotās vai akceptētās paredzētās darbības Autoceļa A5 apkārtnē (informācija par tām sniegta Ziņojuma 2.7. nodaļā). Kā nozīmīgākais projekts, ar kuru Paredzētajai darbībai iespējamas arī kumulatīvas ietekmes tādos aspektos kā, piemēram, teritoriju fragmentācija, sasniedzamība, mobilitāte un esošā trokšņa līmeņa izmaiņas, vērtējams Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* (turpmāk arī –

²⁶ Lielo zīdītāju skaita blīvums attēlots Ziņojuma 3.5.–3.8. attēlā un Ziņojuma 8. pielikuma 4.-7. attēlā.

²⁷ NKMP 2023. gada 19. septembra vēstule Nr. 06-05/7312.

²⁸ NKMP 2023. gada 19. septembra vēstule Nr. 06-05/7312, 2024. gada 11. janvāra vēstule Nr. 05-06/176 un 2024. gada 18. jūlija vēstule Nr. 05-06/3886.

²⁹ Reģistrācijas Nr. 40008004852.

Rail Baltica, Rail Baltica projekts) būvniecība. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētā darbība un attiecīgajā sektorā plānotais *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas posms plānoti iespējami vienotā koridorā. Ķekavas un Olaines novadu teritorijā Autoceļa A5 kreisajā jeb D pusē, to šķērsojot Mārupes novadā un tālāk virzoties gar Autoceļa A5 labo - Z pusi līdz Lidostas savienojumam, kurš izvietots dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* R pusē, to šķērsojot pie Dzirnietu ielas (Ziņojuma 1. pielikuma 1.0. pielikums).

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums.

- 3.3.1. Kā norādīts Ziņojuma 7.4. nodaļā, Paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija pa esošo trasi (vienbrauktuves divjoslu ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuveju četrjoslu ceļu), neradot jaunu satiksmes koridoru un neradot jaunu satiksmes plūsmu, bet nodrošinot lielāku plūsmas intensitāti un braukšanas ātrumu.
- 3.3.2. Paredzētās darbības gaitā plānoto jauno infrastruktūras objektu un plānoto inženiertehnisko būvju risinājumu raksturojums sniegts Ziņojuma 2.6. nodaļā, Paredzētās darbības iespējamās alternatīvas – Autoceļa A5 pārbūves risinājumu varianti,- aprakstīti Ziņojuma 7. nodaļā, grafiski attēloti – Ziņojuma 1.1., 1.2., 1.3. un 1.4. pielikumā. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos aspektus, kur nepieciešams, atsevišķu ietekmju griezumā tie vērtēti šā atzinuma 6. daļas attiecīgajos punktos.
- 3.3.3. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam (2.1 nodaļa), Autoceļa A5 pašreizējais modificētais normālprofils NP 10.5 pie esošās satiksmes intensitātes ir gandrīz izsmēlis savas transporta caurlaides spējas, tādēļ nepieciešama ceļa pārbūve. Atbilstoši Ierosinātājas prognozētajam (Ziņojuma 103. lpp.) satiksmes intensitāte 2046. gadā sasniegs 20 849 līdz 41 983 automašīnas diennaktī, atkarībā no apskatāmā autoceļa posma. Prognozētā satiksmes intensitāte apkopota Ziņojuma 2.3. tabulā, Lidostas savienojumam - Ziņojuma 2.4. tabulā. Saskaņā ar Ziņojumu, paredzēts, ka pēc Autoceļa A5 pārbūves autoceļam būs normālprofils NP 26 ar paplašinātu cietā seguma nomali. Lidostas savienojumam paredzēts izmantot normālprofilu NP 20.5. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju, atbilstoši LVS 190-2 “*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili*” normālprofils NP 26 nodrošina satiksmi ar vidējo diennakts intensitāti līdz 65 000 automašīnas diennaktī, normālprofils NP 20.5 – 30 000 automašīnas diennaktī.
- 3.3.4. Ar Paredzēto darbību saistītas papilddarbības ir vietējās satiksmes pievedceļu tīkla izveide/pārveide. Ievērojams skaits tiešo pieslēgumu (tai skaitā nobrauktuves uz īpašumiem, novadu ceļiem un ielām, uzņēmumiem) tiks likvidēts, pakārtoto satiksmi novirzot uz paralēlajiem ceļiem, ielām, valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem. Tajos paralēlo un novadu ceļu pievienojumos, kas tiks saglabāti, paredzēts atļaut tikai labās nobraukšanas un labās uzbraukšanas manevrus. Ziņojuma 2.4. nodaļā sniegta informācija par paralēlo un apbraucamo ceļu risinājumiem.
- 3.3.5. Autoceļa A5 pārbūves projektā paredzētas vairākas inženierbūves – tuneli, tilti, satiksmes pārvadi un citas būves (Ziņojuma 4.1. nodaļa un 1.0. pielikums). Šķērsojumus paredzēts veidot divos līmeņos. No Ziņojuma 1.0. pielikumā esošajiem plāna rasējumiem konstatējams, ka esošajā Autoceļa A5 pārbūves zonā, atkarībā no realizējamās alternatīvas, iespējami septiņpadsmit mezgli, bet Lidostas savienojumam - četri mezgli. Atsevišķās vietās paredzēts likvidēt esošās sabiedriskā transporta pieturvietas un ierīkot jaunas, kā arī paredzēti jauni gājēju un velosipēdu ceļi un dzīvnieku pārejas. Plānotie izbūves darbi un to secība aprakstīta Ziņojuma 4.1. nodaļā.

- 3.3.6. Ūdensteces un meliorācijas grāvji ceļa šķērsojuma vietā tiks aprīkoti ar caurtekām. Kur nepieciešams un saņemot atbilstošus tehniskos noteikumus, tiks veikta esošo inženiertīklu (apgaismes, elektropārvades līniju, gāzes vadu u.c.)³⁰ pārbūve vai aizsardzība. Darbu noslēgumā tiks veikta nogāžu apzaļumošana, ceļa norāžu, barjeru, kā arī žogu ierīkošana.
- 3.3.7. Lai realizētu Paredzēto darbību, nepieciešams veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu gan rekonstruējamās, gan jaunās brauktuves zonā. Atbilstoši Ziņojumam, Paredzētās darbības ietvaros būs jānojauc trīs dzīvojamās ēkas un divas saimniecības ēkas. Atmežojamās platības attēlotas Ziņojuma 1.1.–1.4. pielikumā, Ziņojuma 4.2. nodaļā norādīts, ka neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas tā nepārsniegs 50 ha.
- 3.3.8. Paredzams, ka Autoceļa A5 rekonstrukcijas rezultātā būs ievērojams norokamās grunts, augsnes, kā arī kokmateriālu apjoms. Norokamo grunti būvniecības laikā paredzēts izmantot atkārtoti pārbūvējamā ceļa posmu uzbērumos un jaunās brauktuves izbūves vajadzībām. Arī veco ceļa segumu paredzēts izmantot jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai. Norokamās augsnes virskārtu paredzēts izmantot jaunveidojamā ceļa uzbēruma un – pārpalikuma gadījumā – arī piegulošās joslas pārklāšanai ar auglīgo slāni. Autoceļa rekonstrukcijas darbiem nepieciešamo galveno izejvielu provizoriskie apjomi sniegti Ziņojuma 4.1. tabulā. Pārbūves rezultātā radītos būvgružus no ceļa uzbēruma būs iespējams izmantot citu autoceļu klātnes izbūvei (pirms tam veicot nepieciešamos testus un pārbaudes, tajā skaitā nosakot piesārņojuma līmeni), kā arī uzbērumu veidošanai, bet tas būs atkarīgs no būvuzņēmēja un noslēgtā būvdarbu līguma nosacījumiem. Apraksts par būvniecības laikā radušos grunti un atkritumiem sniegts Ziņojuma 4.14. nodaļā. Konstatējams, ka precīzs norokamā/ noņemamā materiāla un sagaidāmo būvgružu atkritumu tiks apzināts un aprēķināts tehniskā projekta izstrādes stadijā.
- 3.3.9. Ar Autoceļa A5 uzturēšanu saistītie jautājumi tā ekspluatācijas laikā apskatīti Ziņojuma 2.9. un 4.9. nodaļās.
- 3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:**
- 3.4.1. Ziņojumā apskatītas divas Paredzētās darbības alternatīvas: Autoceļa A5 pārbūves risinājuma 1. variants un 2. variants jeb *1. alternatīva* un *2. alternatīva*. Vērtēto alternatīvu raksturojums pievienots Ziņojuma 7. nodaļā. Kā pamata alternatīva tiek vērtēti divi pārbūves risinājuma varianti ar atšķirīgiem ceļa paplašināšanas virzieniem no esošās brauktuves (Ziņojumā virzieni tiek norādīti kā “prom no Rīgas” un “Rīgas virzienā”). Kā papildalternatīvas tiek vērtētas arī ceļu mezgla ar Autoceļu A9 *Rīga* risinājumi un risinājumi savienojumam ar Lidostu.
- 3.4.2. Alternatīvo risinājumu atšķirības atsevišķos Ziņojumā vērtētajos ietekmju aspektos pievienots Ziņojuma attiecīgajās nodaļās un sniegts šī atzinuma attiecīgajos izvērtējuma apakšpunktos. Piemēram, Ziņojuma 4.2.1. nodaļā norādīts, ka summārās atmežojamās platības *1. alternatīvas* gadījumā noteiktas 49,7 ha³¹, bet *2. alternatīvā* – 49,5 ha apjomā. Atšķirības starp alternatīvām nav konstatētas tādām ietekmēm kā hidroloģiskā režīma izmaiņas, emisijas gaisā u.c. Alternatīvu iespējamās atšķirības attiecībā uz ietekmētajām dabas vērtībām Ziņojumā pievienotajos pielikumos nav analizētas, ietekme vērtēta kopējā autoceļa paplašināšanas kontekstā.

³⁰ Esošās inženierkomunikācijas raksturotas Ziņojuma 2.6. nodaļā

³¹ Izvērtējot informāciju Ziņojuma 1. pielikumā (trašu variantu rasējumi), Birojs ieguvis lielāku atmežojamo platību *1. alternatīvas* risinājumam.

- 3.4.3. Pamatojoties uz Ziņojuma 7.2. nodaļā definētajiem kritērijiem ietekmju būtiskuma salīdzinājumam, Ziņojuma 7.1. tabulā, pievienots alternatīvu salīdzinājums. Detalizēta grafiskā informācija par visām alternatīvām pievienota Ziņojuma 1. pielikumā. Salīdzinot alternatīvas, Ziņojuma 7.3. nodaļā secināts, ka *1. alternatīva* un *2. alternatīvas* ietekmes uz vidi atšķirības ir minimālas un neierobežo autoceļa būvniecības iespēju, pie nosacījuma, ja tiek realizēti plānotie ietekmju samazināšanas pasākumi. Ziņojumā konstatēts, ka *1. alternatīva* ir drošāka un ērtāka no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāka neplānoti straujam satiksmes intensitātes palielinājumam. Atteikšanas no Paredzētās darbības netiek uzskatīta kā reāla alternatīva, jo, ņemot vērā satiksmes intensitātes tempu pieaugumu, esošā ceļa ģeometriskie parametri un platumi ir praktiski izsmēluši savas transporta caurlaides iespējas un netiek novērsta neatbilstība ceļu nozares normatīvu prasībām.
- 3.4.4. Biroja ieskatā alternatīvo risinājumu apraksts, novērtējums un salīdzinājums, kā arī izvēlētajās alternatīvas pamatojums sagatavots formāli un nesniedz pilnvērtīgu priekšstatu ne par Ierosinātās apsvērumiem alternatīvu noteikšanā, ne faktiskajām atšķirībām radītās ietekmes aspektos. Tomēr, ņemot vērā, ka paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija un būtiski nepaplašina jau līdz šim ietekmētās teritorijas, kā arī prognozētie radīto ietekmju rādītāji nepārsniedz normatīvi noteiktos robežlielumus, mērķlielumus vai citus kontrolrādītājus, Birojam nav pamata secināt, ka kāda no Ziņojumā vērtētajām alternatīvām, piemērojot paredzētos ietekmi mazinošos risinājumus, nav realizējama.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Ierosinātās 2020. gada 17. decembra iesniegums Nr. 2.1/17641 “Par projektu “Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (A10) pārbūve par ātrgaitas autoceļu (būvprojekts minimālā sastāvā) un ietekmes uz vidi novērtējums”” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2255).
- 4.2. Biroja 2020. gada 21. decembra Lēmums Nr. 5-02/21 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.
- 4.3. Fiziskas personas 2022. gada 5. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “A5 autoceļa IVN risinājumi” (Biroja reģ. Nr. 5-01/789).
- 4.4. Fiziskas personas 2022. gada 5. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Sabiedriska apspriešana ceļa A5” (Biroja reģ. Nr. 1-07/801).
- 4.5. Fiziskas personas 2022. gada 7. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Par A5 un A9 autoceļu mezgla risinājumu” (Biroja reģ. Nr. 1-07/807).
- 4.6. Izstrādātās 2022. gada 7. aprīļa vēstule Nr. 15/04-22 “IVN programmas pieprasījums esošā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (A10) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” ar pielikumiem, tajā skaitā paziņojums par IVN sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (Biroja reģ. Nr. 5-01/809).
- 4.7. Fiziskas personas 2022. gada 12. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Viedoklis par Rīgas apvedceļu A5 un LV ceļiem” (Biroja reģ. Nr. 1-07/836).
- 4.8. Fiziskas personas 2022. gada 13. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Aptaujai par ietekmi uz vidi” (Biroja reģ. Nr. 1-07/850).
- 4.9. Piņķu Sv. Jāņa evaņģēliski – luteriskās draudzes 2022. gada 13. aprīļa vēstule Nr. 3 “Par sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 pārbūvei” (Biroja reģ. Nr. 5-01/851).
- 4.10. Z/s “Lielceri” 2022. gada 14. aprīļa iesniegums “Pretenzija saistībā ar projektējamo A5 apvedceļu (Salaspils – Babīte) ietekmi uz vidi” (Biroja reģ. Nr. 5-01/858).

- 4.11. Fiziskas personas 2022. gada 19. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Par sabiedrisko apspriešanu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/869).
- 4.12. Fiziskas personas 2022. gada 19. aprīļa elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 1-07/871).
- 4.13. Fiziskas personas 2022. gada 20. aprīļa pretenzija (Biroja reģ. Nr. 5-01/882).
- 4.14. Fiziskas personas 2022. gada 21. aprīļa iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/892).
- 4.15. Fiziskas personas 2022. gada 21. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Ieteikums par autoceļa A5 plānoto pārbūvi” (Biroja reģ. Nr. 5-01/893).
- 4.16. Fiziskas personas 2022. gada 21. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Nobrauktuve no autoceļa A9” (Biroja reģ. Nr. 1-07/906).
- 4.17. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” 2022. gada 22. aprīļa vēstule Nr. 11.11-6/937 “Par IVN autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/909).
- 4.18. Fiziskas personas 2022. gada 22. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Ieteikums par autoceļa A5 plānoto pārbūvi – 2.variants” (Biroja reģ. Nr. 5-01/910).
- 4.19. Izstrādātājas 2022. gada 22. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “A5 autoceļa projekts” (Biroja reģ. Nr. 5-01/911).
- 4.20. Izstrādātājas 2022. gada 22. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Elektroniski parakstīts dokuments: nosūtāmais dokuments 11.11-6/937, Par IVN autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/918).
- 4.21. SIA “Transparent property” 2022. gada 22. aprīļa vēstule Nr. TP22-V/1 “Par paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/919).
- 4.22. Fiziskas personas 2022. gada 23. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Ieteikums par autoceļa A5 plānoto pārbūvi – 2.variants” (Biroja reģ. Nr. 5-01/920).
- 4.23. Izstrādātājas 2022. gada 25. aprīļa elektroniskā pasta vēstule “Viedoklis par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/926).
- 4.24. VAS “Starptautiskās Lidostas “Rīga”” 2022. gada 25. aprīļa vēstule Nr. N-2022-1739 “Par autoceļa A5 apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvi par ātrgaitas autoceļu un ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/927).
- 4.25. SIA “Saliena Leisure Developments” 2022. gada 25. aprīļa vēstule “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/932).
- 4.26. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) 2022. gada 25. aprīļa vēstule Nr. 4.9/2409/2022-N “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš pārbūvei” (Biroja reģ. Nr. 5-01/933).
- 4.27. Dārkopības kooperatīvas sabiedrības “VASARA” pārstāvja 2022. gada 25. aprīļa vēstule “A5 autoceļa pārbūves IVN” (Biroja reģ. Nr. 5-01/940).
- 4.28. Izstrādātājas 2022. gada 28. aprīļa vēstule Nr. 26/04-22 “Par ātrgaitas autoceļa A5 IVN SSA rezultātiem” (Biroja reģ. Nr. 5-01/970).
- 4.29. Olaines novada pašvaldības 2022. gada 28. aprīļa vēstule Nr. ONP/8.33./22/2723-ND “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/972).

- 4.30. Mārupes novada pašvaldības 2022. gada 28. aprīļa vēstule Nr. 1/2.1-3/842 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu, iedzīvotāja priekšlikums” (Biroja reģ. Nr. 5-01/973).
- 4.31. Mārupes novada pašvaldības 2022. gada 28. aprīļa vēstule Nr. 1/2.1-3/851 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/977).
- 4.32. SIA “Plesko Real Estate” 2022. gada 6. maija vēstule “Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1037).
- 4.33. Biroja 2022.gada 13.maija Programma Nr. 5-03/17/2022.
- 4.34. Biroja 2022.gada 17.maija vēstule Nr. 5-01/557 “Par sabiedrības viedokļu nosūtīšanu”.
- 4.35. Izstrādātājas 2023. gada 1. marta elektroniskā pasta vēstule “Paziņojums par A5 IVN sabiedrisko apspriešanu” ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/458).
- 4.36. Fiziskas personas 2023. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule “Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvi par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 1-07/619).
- 4.37. Fiziskas personas 2023. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule “Ātrgaitas ceļa plāni” (Biroja reģ. Nr. 1-07/620).
- 4.38. Izstrādātājas 2023. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule “Ātrgaitas ceļa plāni” (Biroja reģ. Nr. 1-07/621).
- 4.39. Fiziskas personas 2023. gada 22. marta elektroniskā pasta vēstule “A5 apvedceļa pārbūves plānotā ietekme uz īpašumu Lūri” (Biroja reģ. Nr. 5-01/648).
- 4.40. Fiziskas personas 2023. gada 28. marta elektroniskā pasta vēstule “Autoceļa A5 plānotā pārbūve” (Biroja reģ. Nr. 5-01/690).
- 4.41. Fiziskas personas 2023. gada 30. marta vēstule “Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļš A10 Rīga – Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/707).
- 4.42. Valsts vides dienesta Atļauju pārvaldes (turpmāk – Dienests) 2023. gada 31. marta vēstule Nr. 2.3/AP/4163/2023 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu autoceļa A5 apvedceļa Salaspils – Babīte pārbūvei Ķekavas, Olaines un Mārupes novadā” (Biroja reģ. Nr. 5-01/716).
- 4.43. AS “RB Rail” 2023. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule “RB Rail AS vēstule Nr. 1.13/LV-2023-253, atbildot uz fiziskas personas 22.03.2023 iesniegumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/720).
- 4.44. Olaines novada pašvaldības 2023. gada 31. marta vēstule Nr. ONP/8.33./23/2840-ND “Par iebildumiem par ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu paredzētajiem risinājumiem” (Biroja reģ. Nr. 5-01/722).
- 4.45. Mārupes novada pašvaldības 2023. gada 31. marta vēstule Nr. 1/2.1-3/718 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/727).
- 4.46. Fiziskas personas 2023. gada 31. marta iesniegums Nr. SM-VPVB-03 “Par IVN autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/728).
- 4.47. Biroja 2023. gada 11. aprīļa vēstule Nr. 5-01/356 “Par viedokļu pārsūtīšanu”.

- 4.48. Biroja 2023. gada 11. aprīļa vēstule Nr. 5-01/360 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.49. Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Vides aizsardzības departamenta (turpmāk – VARAM) 2023. gada 11. aprīļa vēstule, ar kuru pārsūtīta fiziskas personas 2023. gada 30. marta vēstule “Par autoceļa A5 pārbūves IVN” (Biroja reģ. Nr. 5-01/802).
- 4.50. Biroja 2023. gada 13. aprīļa vēstule Nr. 5-01/380 “Par viedokļu pārsūtīšanu”.
- 4.51. Biroja 2023. gada 13. aprīļa vēstule Nr. 5-01/381 “Par viedokļu pārsūtīšanu”.
- 4.52. Biroja 2023. gada 13. aprīļa vēstule Nr. 5-01/382 “Par fiziskas personas 2023. gada 30. marta iesniegumu “Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte), dzelzceļa līnijas Rail Baltica un Olaines novada teritorijas plānojuma savstarpējo atbilstību””.
- 4.53. VARAM 2023. gada 8. maija vēstule Nr. 1-17/2554 “Par iesniegumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1219).
- 4.54. VARAM 2023. gada 9. maija elektroniskā pasta vēstule “Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte), dzelzceļa līnijas Rail Baltica un Olaines novada teritorijas plānojuma savstarpējo atbilstību” ar kuru pārsūtīta Valsts vides dienesta 2023. gada 24. aprīļa vēstule Nr. 2.1/CS/600/2023 “Par Valsts vides dienesta pieņemtajiem lēmumiem saistībā Rail Baltica projekta izmaiņām Olaines novadā” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1236).
- 4.55. Izstrādātājas 2023. gada 15. augusta vēstule Nr. 61/08-23 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu” ar kuru Birojā iesniegts Ziņojuma ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/2024).
- 4.56. Biroja 2023. gada 22. augusta vēstule Nr. 5-01/1010 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.57. Olaines novada pašvaldības 2023. gada 8. septembra vēstule Nr. ONP/1.12./23/7904-ND “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2265).
- 4.58. Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes (turpmāk – NKMP) 2023. gada 19. septembra vēstule Nr. 06-05/7312 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļam A10 Rīga – Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2352).
- 4.59. Satiksmes ministrijas 2023. gada 21. septembra vēstule Nr. 15-01/2690 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2379).
- 4.60. Mārupes novada pašvaldības 2023. gada 22. septembra vēstule Nr. 1/2.1-3/2066 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2387).
- 4.61. Dienesta 2023. gada 22. septembra vēstule Nr. 2.3/AP/10353/2023 “Par atsauksmju sniegšanu par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2388).
- 4.62. VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” 2023. gada 25. septembra vēstule Nr. N-2023-2989 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2392).
- 4.63. DAP 2023. gada 25. septembra vēstule Nr. 4.9/5901/2023-N “Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 pārbūvei” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2401).
- 4.64. Biroja 2023. gada 3. oktobra vēstule Nr. 5-01/1196 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu”.
- 4.65. Biroja 2023. gada 14. decembra vēstule Nr. 5-01/1507/2023 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”.

- 4.66. Izstrādātājas 2023. gada 27. decembra vēstule Nr. 91/12-23 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu" ar kuru Birojā iesniegts Ziņojuma ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/3189).
- 4.67. Biroja 2023. gada 28. decembra vēstule Nr. 5-01/1550/2023 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu".
- 4.68. Biroja 2024. gada 9. janvāra vēstule Nr. 5-01/25/2024 "Par atzinuma izdošanas termiņa pagarināšanu".
- 4.69. Olaines novada pašvaldības 2024. gada 10. janvāra vēstule Nr. ONP/8.33./24/347-ND "Par autoceļa A5 posma pārbūves par ātrgaitas autoceļu IVN Ziņojuma aktuālo redakciju" (Biroja reģ. Nr. 5-01/96).
- 4.70. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. N-2024-110 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/112).
- 4.71. NKMP 2024. gada 11. janvāra vēstule Nr. 05-06/176 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļam A10 Rīga – Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/113).
- 4.72. Satiksmes ministrijas 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 15-01/119 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/117).
- 4.73. Dienesta 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 2.3/AP/416/2024 "Par atsauksmju sniegšanu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/119).
- 4.74. Mārupes novada pašvaldības 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 1/2.1-3/34 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/120).
- 4.75. DAP 2024. gada 15. janvāra vēstule Nr. 4.9/238/2024-N "Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš pārbūvi" (Biroja reģ. Nr. 5-01/149).
- 4.76. Biroja 2024. gada 17. janvāra vēstule Nr. 5-01/58/2024 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu".
- 4.77. Izstrādātājas 2024. gada 2. maija vēstule Nr. 29/05-2024 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu" ar kuru Birojā iesniegts Ziņojums ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/58).
- 4.78. Biroja 2024. gada 29. maija vēstule Nr. 5-01/717/2024 "Par adresāta uzklauššanu ietekmes uz vidi vērtējuma kvalitātes jomā".
- 4.79. Izstrādātājas 2024. gada 3. jūlija vēstule Nr. 49/07-24 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu" ar kuru Birojā iesniegts Ziņojums ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/58).
- 4.80. Dienesta 2024. gada 12. jūlija vēstule Nr. 2.3/AP/7525/2024 "Par viedokļa sniegšanu par autoceļa A5 posma pārbūves risinājumiem par ātrgaitas autoceļu IVN Ziņojuma aktuālo redakciju" (Biroja reģ. Nr. 5-01/2041/2024).
- 4.81. NKMP 2024. gada 18. jūlija vēstule Nr. 05-06/3886 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļam A10 Rīga – Ventspils) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/2099/2024).
- 4.82. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2024. gada 19. jūlija vēstule Nr. N-2024-1950 "Par viedokļa sniegšanu par autoceļa A5 posma iespējamās pārbūves risinājumiem par ātrgaitas autoceļu IVN Ziņojuma aktuālo redakciju (Latvijas Valsts ceļi VSIA)" (Biroja reģ. Nr. 5-01/2123/2024).

- 4.83. Satiksmes ministrijas 2024. gada 22. jūlija vēstule Nr. 15-01/2576 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu divu joslu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš pārbūvei par ātrgaitas autoceļu posmā no km 11,6 līdz km 38,2” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2129/2024).
- 4.84. Mārupes novada pašvaldības 2024. gada 22. jūlija vēstule Nr. 1/2.1-3/1113 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2132/2024).
- 4.85. DAP 23. jūlija vēstule Nr. 4.9/4498/2024-N “Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A5 pārbūvei” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2134/2024).
- 4.86. Izstrādātājas 2024. gada 23. jūlija vēstule Nr. 55/07-24 “Par DAP 23.07.2024. vēstuli Nr.4.9/4498/2024-N” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2143/2024).
- 4.87. Ķekavas novada pašvaldības 23. jūlija vēstule Nr. 1-7.1/24/2118 “Par viedokļa sniegšanu par autoceļa A5 posma iespējamās pārbūves risinājumiem par ātrgaitas autoceļu IVN Ziņojuma aktuālo redakciju (Latvijas Valsts ceļi VSIA)” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2144/2024).

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

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulces, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Paredzētās darbības IVN sākotnējā sabiedriskā apspriešana (turpmāk – Sākotnējā apspriešana) notika no 2022. gada 5. aprīļa līdz 25. aprīlim. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanākumi tika publicēts laikraksta *Rīgas Apriņķa avīze* 2022. gada 5. aprīļa izdevumā Nr. 27 (9238) un ievietots tīmekļvietnēs <https://lvceli.lv>, www.enviro.lv, www.kekava.lv, www.marupe.lv, www.olaine.lv un www.vpvb.gov.lv. Ar sagatavotajiem materiāliem par Paredzēto darbību varēja iepazīties skarto novadu (Ķekavas, Mārupes un Olaines novadi) tīmekļvietnēs, kā arī Ierosinātājas tīmekļvietnē <https://lvceli.lv> un Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv. Atbilstoši Izstrādātājas sniegtajai informācijai³² par Paredzēto darbību individuāli informēti nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru nekustamie īpašumi skar un robežojas ar Darbības vietu. Sākotnējās apspriešanas ietvaros tika organizēta sanāksme neklātienes formā saskaņā ar likuma *Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likums*³³ 20. pantu. Laika posmā no 2022. gada 18. aprīļa līdz 22. aprīlim tīmekļvietnē www.enviro.lv bija pieejama videoprezentācija par Paredzēto darbību, kā arī iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus par projektu un saņemt atbildes, rakstot uz elektroniskā pasta adresi valdis@felsbergs.lv. Tiešsaistes Sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika attālināti 2022. gada 20. aprīlī plkst. 17.00, rīkojot tiešsaistes videokonferenci platformā *Zoom*. Sanāksmē bija iespējams piedalīties, izmantojot tīmekļvietnē www.enviro.lv publicēto saiti vai iegūt pieejas saiti elektroniskajā pastā, nosūtot pieprasījumu uz elektroniskā pasta adresi valdis@felsbergs.lv. Sabiedriskās apspriešanas materiāli tīmekļvietnē www.enviro.lv bija pieejami no 2022. gada 5. aprīļa, Sabiedriskās apspriešanas tiešsaistes sanāksmes videoprezentācijas ieraksts - no 2022. gada 21. aprīļa līdz programmas izdošanas brīdim.
- 5.1.2. Sākotnējās apspriešanas tiešsaistes sanāksmē kopumā piedalījās 68 dalībnieki. Sanāksmes dalībnieki tika iepazīstināti ar prezentāciju par Paredzēto darbību, kā arī ar informāciju par IVN un Sākotnējās apspriešanas procedūru. Dalībniekiem bija

³² Izstrādātājas 2022. gada 7. aprīļa vēstules (Biroja reģistrācijas Nr. 5-01/809) 3. pielikums ar kopsavilkumu par SIA “Mailmaster” saņemto, apstrādāto un izsūtīto SIA “Enviropojekts” korespondenci.

³³ Zaudējis spēku 2024. gada 1. janvārī.

iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus. Sākotnējās apspriešanas dalībnieki galvenokārt interesējās par dažādu pieslēgumu, šķērsojumu/pārvedu un paralēlo ceļu risinājumiem, tostarp par plānotajiem risinājumiem gājējiem un velobraucējiem, galvenokārt apdzīvoto vietu sasniegšanai, kā arī izteica viedokļus par plānotajiem risinājumiem šajā aspektā, vērsot uzmanību uz problēmsituācijām. Dalībnieki izteica bažas par satiksmes intensitātes palielināšanos un ar to saistītajām ietekmēm, tostarp trokšņa ietekmi, kā arī interesējās par plānotajiem prettrokšņa pasākumiem un atsavināmo īpašumu kompensāciju mehānismu. Tāpat dalībnieki interesējās par šī projekta sasaisti ar plānotās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* projektu³⁴.

- 5.1.3. Paredzētās darbības Sākotnējās apspriešanas ietvaros Birojs saņēma kopumā vairāk nekā 25 iesniegumus, tostarp no sabiedrības pārstāvjiem un uzņēmumiem, kā arī VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, DAP, VAS “Starptautiskā lidosta “RĪGA””, Mārupes novada pašvaldības un Olaines novada pašvaldības vēstules ar viedokļiem un par Paredzēto darbību un priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējumam. Institūcijas un pašvaldības sniegušas priekšlikumus par ietekmes uz vidi novērtējumā iekļaujamām jomām un vērtējamiem risinājumiem, kam pievēršama īpaša uzmanība, tostarp priekšlikumus par jomām, kas vērtējamās saistībā ar Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un dabas vērtībām, iedzīvotāju dzīves kvalitāti un drošību, satiksmes drošību, piekļuvi autoceļam pieguļošo apdzīvoto un uzņēmumu teritorijās u.c. Savukārt iesniegumos no sabiedrības galvenokārt pausta attieksme par piedāvātajiem risinājumiem saistībā ar plānotajiem piebraukšanas ceļiem un piekļuves iespējām autoceļam blakus esošajās apdzīvotajās teritorijās un īpašumos, norādīts uz potenciāliem apgrūtinājumiem saimnieciskajai darbībai u.c. Vienlaikus sniegti arī konkrēti priekšlikumi saistībā ar piebraukšanas iespējām, kas atšķiras no projektā plānotajiem, kā arī norādīts uz nepieciešamību paredzēt prettrokšņa pasākumus, veidojot prettrokšņa sienas, un sniegti arī citi priekšlikumi Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam. Sākotnējās apspriešanas ietvaros saņemtos iesniegumus Birojs nosūtīja Ierosinātājam. Pārskats par ieinteresēto pušu sniegtajiem priekšlikumiem/viedokļiem un to analīze pieejama Ziņojuma 5.4. nodaļas 5.9. tabulā.

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

- 5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2023. gada 28. februāra līdz 31. martam. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanākumi tika publicēts laikraksta *Rīgas Apriņķa Avīze* 2023. gada 28. februāra izdevumā Nr. 17 (9327) un ievietots tīmekļvietnēs <https://lvceli.lv>, www.enviro.lv, www.kekava.lv, www.marupe.lv, www.olaine.lv un www.vpvb.gov.lv. Sākot ar 2023. gada 1. martu ar pilnu Ziņojumu un tā kopsavilkumu varēja iepazīties skarto novadu (Ķekavas, Mārupes un Olaines novadi) tīmekļvietnēs, kā arī Ierosinātājas tīmekļvietnē <https://lvceli.lv> un Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv. No 13. līdz 17. martam Izstrādātājas mājaslapā www.enviro.lv bija pieejama saite uz videoprezentāciju par Paredzēto darbību.
- 5.2.2. Saskaņā ar likumā *Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likums* noteikto Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanākums norisinājās neklātienas formā (attālināti) 2023. gada 20. martā plkst. 17.00. *Zoom* platformā. Saite uz virtuālo sanāksmes telpu, kā arī pievienošanās instrukcija tika publicēta Izstrādātājas

³⁴ Pilns sākotnējās apspriešanas sanāksmes protokols pievienots Birojā 2023. gada 28. decembrī iesniegtās Ziņojuma redakcijas 6. pielikumā.

tīmekļvietnē www.enviro.lv. Sanāksmes laikā tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un sagatavoto Ziņojumu, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt uz tiem atbildes. Saskaņā ar Sabiedriskās apspriešanas protokolu³⁵ sanāksmē attālināti piedalījās 52 dalībnieki. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes laikā dalībnieki, galvenokārt, interesējās par plānotajiem prettrokšņu pasākumiem, paralēlo ceļu izbūvi, velo un gājēju pārvietošanās risinājumiem, izmaiņām vietējo autobusu maršrutos, risinājumiem sadursmju novēršanai ar dzīvniekiem u.c. Tika arī iebilsts par atļautā ātruma 130 km/h nepieciešamību. Laika periodā no 2023. gada 13. līdz 17. martam sabiedrība sev interesējošos jautājumus par Paredzēto darbību varēja uzdot e-pastā valdis@felsbergs.lv un saņemt uz tiem atbildes.

5.2.3. Ziņojuma sabiedriskā apspriešanas laikā Birojā tika saņemtas sešas fizisku personu vēstules, kur uzdoti jautājumi un izteikts viedoklis, galvenokārt, saistībā ar plānoto pievedceļu infrastruktūru un paustas bažas par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi uz tuvumā esošo privātīpašumu tirgus vērtību, apkārtējās vides gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni. Tāpat Birojā tika saņemtas Dienesta, RB Rail AS, Olaines novada pašvaldības un Mārupes novada pašvaldības vēstules ar priekšlikumiem un viedokļiem Ziņojuma papildināšanai. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemtie viedokļi nosūtīti Ierosinātājai un Izstrādātājai, Ziņojuma un vērtējuma papildināšanai. Pārskats par ieinteresēto pušu sniegtajiem priekšlikumiem/viedokļiem un to analīze pieejama Ziņojuma 5.4. nodaļas 5.6. tabulā.

5.3. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2023. gada 15. augustā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā ievietots tīmekļvietnēs <https://lvceli.lv>, www.enviro.lv, www.vpvb.gov.lv, kā arī skarto novadu (Ķekavas, Mārupes un Olaines novadi) pašvaldību tīmekļvietnēs.

5.3.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu³⁶, Birojā tika saņemtas:

5.3.2.1. Olaines novada pašvaldības 2023. gada 8. septembra vēstule Nr. ONP/1.12./23/7904-ND, kurā lūgts paredzēt prettrokšņu risinājumus apvedceļa trases posmā gar Viršu ciemu.

5.3.2.2. NKMP 2023. gada 19. septembra vēstule Nr. 06-05/7312, kurā vērsta uzmanība uz nepilnīgu kultūrvēsturisko vērtību apzināšanu Paredzētās darbības teritorijā un norādīts uz Ziņojumā iekļaujamajiem papildinājumiem un precizējumiem.

5.3.2.3. Satiksmes ministrijas 2023. gada 21. septembra vēstule Nr. 15-01/2690, kurā norādīts, ka Ziņojumā netiek vērtēta Paredzētās darbības un *Rail Baltica* infrastruktūras savstarpējā un kopējā trokšņa ietekme un aicināts salāgot Paredzēto darbību un tās plānotos risinājumus ar aktuālajiem RB Rail AS plānoto darbību risinājumiem ietekmes zonā. Tāpat norādīts, ka tālākajos projektēšanas posmos nepieciešams iesaistīt atbildīgās iestādes saistībā ar izmaiņām elektronisko sakaru tīklu infrastruktūrā un sabiedriskā transporta maršrutos Paredzētās darbības teritorijā.

5.3.2.4. Mārupes novada pašvaldības 2023. gada 22. septembra vēstule Nr. 1/2.1-3/2066, kurā norādīts uz nepilnībām Ziņojumā, kā arī lūgts papildināt

³⁵ Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols pievienots Birojā 2023. gada 28. decembrī iesniegtās Ziņojuma redakcijas 7. pielikumā.

³⁶ Biroja 2023. gada 22. augusta vēstule Nr. 5-01/1010.

Ziņojumu ar detalizētāku informāciju par gājēju un velosipēdu infrastruktūras izveidi pie Piņķiem un Brīvkalniem.

- 5.3.2.5. Dienesta 2023. gada 22. septembra vēstule Nr. 2.3/AP/10353/2023, kurā sniegta atsauksmes/ norādījumi par obligātajiem nosacījumiem Paredzētās darbības realizācijai, tai skaitā saistībā ar gaisa piesārņojuma novērtējumu, trokšņa normatīvu ievērošanu, caurteku un pāreju izbūvi dzīvnieku pārvietošanās nodrošināšanai, biotopu aizsardzības pasākumiem, klātnes izbūves laikā iegūtās grunts materiāla ekoloģiskās kvalitātes novērtējuma nepieciešamību u.c.
- 5.3.2.6. VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” 2023. gada 25. septembra vēstule Nr. N-2023-2989, kurā sniegti norādījumi par atzara uz Lidostu trases risinājumiem.
- 5.3.2.7. DAP 2023. gada 25. septembra vēstule Nr. 4.9/5901/2023-N (turpmāk - DAP Vēstule Nr. 4.9/5901/2023-N), kurā vērsta uzmanība uz Ziņojumā iztrūkstošo zīdītāju un abinieku jomas ekspertu vērtējumiem un nepilnīgu Programmas Nr. 5-03/17 prasību izpildi, kā arī norādīts, ka Paredzētā darbība īstenojama tikai pēc Programmā Nr. 5-03/17 izvirzīto nosacījumu izpildes.
- 5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu Birojs ar 2023. gada 3. oktobra vēstuli Nr. 5-01/1196/2023 pārsūtīja Birojā saņemtos institūciju viedokļus un ar 2023. gada 14. decembra vēstuli Nr. 5-01/1507/2023 (turpmāk – Biroja Vēstule Nr. 5-01/1507/2023) Ziņojumu nodeva papildināšanai. Birojā Ziņojuma aktuālā redakcija tika iesniegta 2023. gada 28. decembrī. Pārskats par institūciju sniegtajiem priekšlikumiem/viedokļiem un to detalizēta analīze pieejama Ziņojuma 5.4. nodaļas 5.7. tabulā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika ievietots tīmekļvietnēs www.enviro.lv un www.vpvb.gov.lv. Birojs ar 2024. gada 9. janvāra vēstule Nr. 5-01/25/2024 pagarināja Ziņojuma izsniegšanas termiņu.
- 5.3.4. Atsaucoties uz Biroja lūgumu³⁷ sniegt viedokli par Ziņojuma aktuālo redakciju, Birojā tika saņemtas:
 - 5.3.4.1. Olaines novada pašvaldības 2024. gada 10. janvāra vēstule Nr. ONP/8.33./24/347-ND, kurā norādīts, ka Olaines novada pašvaldībai nav iebildumu pret Ziņojuma aktuālajā redakcijā iekļautajiem risinājumiem.
 - 5.3.4.2. VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. N-2024-110, kurā sniegti norādījumi par atzara uz Lidostu trases risinājumiem, tai skaitā atbalstīts trases plāna *1. alternatīvas* variants, norādīti nepieciešamie satiksmes organizācijas risinājumi ceļa mezglos Nr. 12, Nr. 14, Nr. 15 un Nr. 16.
 - 5.3.4.3. NKMP 2024. gada 11. janvāra vēstule Nr. 05-06/176, kurā vērsta uzmanība uz nepilnīgu kultūrvēsturisko vērtību apzināšanu Paredzētās darbības teritorijā un norādīts uz Ziņojumā iekļaujamajiem papildinājumiem un precizējumiem, tai skaitā norādot NKMP 2023. gada 19. septembra vēstulē Nr. 06-05/7312 ieteiktie papildinājumi un precizējumi ir ņemti vērā daļēji. NMPK arī papildus informē, ka apvedceļa trases posms no km 11,6 līdz km 38,2 atrodas Pirmā pasaules kara laika intensīvu kauju zonā. Līdz ar to zemes darbu veikšanas laikā iespējami ne tikai sprādzienbīstamu priekšmetu atradumi, bet dabā neatzīmētās vietās var tikt atsegta karadarbības laikā bojā gājušo karavīru mirstīgās atliekas. Ja tādas tiktu atklātas, par atradumiem nekavējoties jāpaziņo

³⁷ Biroja 2023. gada 28. decembra vēstule Nr. 5-01/1550/2023.

policijai un biedrībai “*Brāļu kapu komiteja*” (bkkomiteja@apollo.lv). Karavīru mirstīgo atlieku ekshumāciju veic saskaņā ar biedrības “*Brāļu kapu komiteja*” norādījumiem. NKMP aicina iepriekš minēto iestrādāt Ziņojumā.

- 5.3.4.4. Satiksmes ministrijas 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 15-01/119, kurā norādīts uz Ziņojumā iekļaujamajiem papildinājumiem un precizējumiem. Satiksmes ministrija konstatē, ka 21.09.2023. vēstulē Nr. 15-01/2690 sniegtie priekšlikumi un komentāri ir tikai daļēji ņemti vērā. Satiksmes ministrija arī lūdz Biroju izdodot atzinumu, ņemt vērā un atspoguļot savā atzinumā, ka pilnveidojumi Ziņojumā veikti tikai daļēji, tajā nav iekļauti un attēloti visi aktuālie ar *Rail Baltica* projektu saistītie risinājumi vai ka tie nav ņemti vērā (piemēram, attiecībā uz troksni), un ka šādi Ziņojuma trūkumi nevar būt par pamatu apgrūtinājumam vai papildu prasībām un kavējumam *Rail Baltica* projekta ieviešanā (tai skaitā būvprojekta izstrādē un saskaņošanā), bet risināmi Paredzētās darbības ietvaros.
- 5.3.4.5. Dienesta 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 2.3/AP/416/2024, kurā sniegti norādījumi par obligātajiem nosacījumiem Paredzētās darbības realizācijai, tai skaitā Ziņojumā un sugu un biotopu ekspertu atzinumos iekļauto ietekmi uz vidi mazinošo pasākumu realizāciju, būvprojektēšanas stadijā abinieku aizsardzības jomā sertificēta eksperta piesaisti atzinuma sniegšanai par ieviešamajiem risinājumiem abinieku migrācijas/ pārvietošanās nodrošināšanai, nepieciešamību veikt atkārtotu trokšņa novērtējumu būvprojektēšanas stadijā atbilstoši izvēlētajiem Apvedceļa un pakārtoto ceļu izbūves risinājumiem u.c.
- 5.3.4.6. Mārupes novada pašvaldības 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. 1/2.1-3/34, kurā norādīts uz nepieciešamību precizēt un labot Ziņojumā norādīto informāciju. 2024. gada 12. janvāra vēstulē Nr. 1/2.1-3/34 izvirzīti nosacījumi, kuri būtu jāiekļauj atzinumā Paredzētās darbības realizācijas gadījumā, tai skaitā, jānodrošina paredzami dzīvnieku šķērsojumi, attiecīgi, tie īstenojami Apvedceļa pārbūves projekta ietvaros, arī gadījumā, ja netiek izbūvēts *Rail Baltica* projektā paredzētās pārejas; tiek izbūvētas jau šobrīd projektu alternatīvās paredzētās prettrokšņu siena.
- 5.3.4.7. DAP 2024. gada 15. janvāra vēstulē Nr. 4.9/238/2024-N norādīts, ka Ziņojums papildināms ar abinieku eksperta atzinumu, kā tas tika norādīts jau DAP Vēstulē Nr. 4.9/5901/2023-N. DAP konstatē, ka pasākumi Paredzētās darbības radītās ietekmes mazināšanai vai novēršanai Ziņojumā ir norādīti nepārskatāmi. DAP lūdz Ziņojumu precizēt, Ziņojuma 6. nodaļā pārskatāmi apkopot visus ekspertu ieteikumus, lai Ziņojumu un paredzamo ietekmi uz dabas vērtībām būtu iespējams korekti izvērtēt.
- 5.3.5. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu Birojs ar 2024. gada 17. janvāra vēstuli Nr. 5-01/58/2024 pārsūtīja Birojā saņemtos institūciju viedokļus vienlaikus nododot Ziņojumu papildināšanai, norādot, ka Ziņojumu papildināšanā ņemt vērā jau Biroja 2023. gada 3. oktobra vēstulē Nr. 5-01/1196/2023 un Biroja Vēstulē Nr. 5-01/1507/2023 norādīto attiecībā uz nepieciešamajiem labojumiem un papildinājumiem Ziņojumā. Vienlaikus Birojs 2024. gada 17. janvāra vēstulē Nr. 5-01/58/2024 pirmšķietami secināja, ka, izdodot atzinumu par Ziņojumu, tam, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu būs jākonstatē, ka Ziņojumam pievienotais trokšņa novērtējums neatbilst Programmā Nr. 5 – 03/17/2022 norādītajai nepieciešamā vērtējuma detalizācijas pakāpei un nav uzskatāms par pietiekamu, lai Birojs varētu izvirzīt nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai.

- 5.3.6. Birojā Ziņojuma aktuālā redakcija tika iesniegta 2024. gada 2. maijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika ievietots tīmekļvietnēs www.enviro.lv un www.vpvb.gov.lv, kā arī skarto pašvaldību tīmekļvietnēs. Pārskats par institūciju sniegtajiem priekšlikumiem/viedokļiem un to analīze pieejama Ziņojuma 5.4. nodaļas 5.11. tabulā.
- 5.3.7. Birojs, izvērtējis Ziņojumu, secināja, ka, izdodot atzinumu par Ziņojumu, tam, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu būs jākonstatē, ka Ziņojumā ietvertā informācija un novērtējums neatbilst Programmā Nr. 5-03/17/2022 norādītajai nepieciešamā vērtējuma detalizācijas pakāpei un nav uzskatāms par pietiekamu, lai Birojs varētu izvirzīt nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai. Ņemot vērā minēto, Birojs ar 2024. gada 29. maija vēstuli Nr. 5-01/717/2024 Ierosinātājam un Izstrādātājam norādīja uz konstatētajiem trūkumiem Paredzētās darbības radītās ietekmes novērtējumā, kuru novēršana ir būtiska pozitīva administratīvā akta - atzinuma par Ziņojumu - sagatavošanai. Papildus minētajam Birojs aicināja Ierosinātāju atbilstoši Administratīvā procesa likuma 62. panta pirmajai daļai sniegt viedokli un/vai nepieciešamības gadījumā vienoties par laiku sapulcei tiešsaistē MS Teams platformā, informējot par to Biroju, lai izdiskutētu jautājumus par Ziņojuma pilnveidošanu.
- 5.3.8. Aktualizētā Ziņojuma redakcija Birojā iesniegta 2024. gada 3. jūlijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika ievietots tīmekļvietnēs www.enviro.lv un www.vpvb.gov.lv, kā arī skarto pašvaldību tīmekļvietnēs. Pārskats par Biroja 2024. gada 29. maija vēstulē Nr. 5-01/717/2024 norādīto trūkumu izpildi pieejams Ziņojuma 5.4. nodaļas 5.12. tabulā.
- 5.3.9. Atsaucoties uz Biroja lūgumu³⁸ sniegt viedokli par Ziņojuma aktuālo 3. jūlija redakciju Birojā tika saņemtas turpmāk norādītās atsauksmes:
- 5.3.9.1. Dienesta 2024. gada 12. jūlija vēstule Nr. 2.3/AP/7525/2024, kurā uzskaitīti ietekmes uz vidi mazinošie pasākumi, kurus nepieciešamajiem iekļaut atzinumā kā obligātos nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai. Dienests arī norāda uz nepieciešamajiem pasākumiem, kas veicami projektēšanas un būvniecības laikā.
- 5.3.9.2. NKMP 2024. gada 17. jūlija vēstule Nr. 05-06/3886, kurā norādīts, ka NKMP 2024. gada 11. janvāra vēstulē Nr. 05-06/176 ieteiktie papildinājumi un precizējumi joprojām ir ņemti vērā tikai daļēji. Vēstulē tiek norādīts uz nepieciešamajiem papildinājumiem, kas būtu jāiekļauj Ziņojumā.
- 5.3.9.3. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2024. gada 19. jūlija vēstulē Nr. N- 2024 -1950 informē, ka saglabā iepriekšējo viedokli³⁹ attiecībā uz atzara uz Lidostu trases tehniskajiem risinājumiem, tai skaitā atbalstot atzara 1. alternatīvas trases plāna variantu.
- 5.3.9.4. Satiksmes ministrijas 2024. gada 22. jūlija vēstule Nr. 15-01/2576, kurā norādīts, ka aktualizētajā Ziņojuma redakcijā vēl joprojām ir tikai daļēji ņemti vērā 2023. gada 21. septembra vēstulē Nr. 15-01/2690 norādītie priekšlikumi un komentāri. Satiksmes ministrija saglabā vēstules Nr. 15-01/119 4. punktā sniegto viedokli par komentāru neņemšanu vērā, attiecīgi norādot, ka Ziņojumā konstatētie un nenovērstie trūkumi nevar būt par pamatu apgrūtinājumam vai papildu prasībām un kavējumam *Rail Baltica* projekta

³⁸ Biroja 2024. gada 4. jūlija vēstule Nr. 5-01/852/2024.

³⁹ VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2024. gada 12. janvāra vēstule Nr. N-2024-110.

ieviešanā (tai skaitā būvprojekta izstrādē un saskaņošanā), bet risināmi Paredzētās darbības ietvaros.

- 5.3.9.5. Mārupes novada pašvaldības 2024. gada 22. jūlija vēstuli, kurā tā norāda, ka pašvaldības iepriekš sniegtie priekšlikumi un iebildumi ir ņemti vērā vai sniegts pamatots skaidrojums.
 - 5.3.9.6. DAP 23. jūlija vēstule Nr. 4.9/4498/2024-N⁴⁰ (turpmāk - DAP Vēstule Nr. 4.9/4498/2024-N), kurā atkārtoti norādīts, ka nav ņemtas vērā agrākās DAP iebildes par Ziņojumā identificēto ietekmju samazināšanas vai novēšanas risinājumu skaidri saprotamu formulēšanu un apkopošanu atbilstoši sertificēto biotopu un sugu ekspertu atzinumos norādītajam, kā arī norādīts uz citām nenovērstajām nepilnībām.
 - 5.3.9.7. Ķekavas novada pašvaldības 24. jūlija vēstule Nr. 1-7.1/24/2118, kurā cita starpā konstatēts, ka Trokšņu novērtējumā Jaunsila teritorija ir iekļauta trokšņu rādītāju robežlielumu pārsniegumu teritoriju skaitā, bet to nav paredzēts norobežota ar prettrokšņu ekrāniem. Pašvaldības ieskatā Jaunsila teritorija nodrošināma ar prettrokšņa ekrāniem visā ciema garumā gar Autoceļu A5 un *Rail Baltica* trasi.
- 5.4. Atbildot uz DAP Vēstulē Nr. 4.9/4498/2024-N pausto viedokli par Ziņojuma aktuālo redakciju, Birojā tika saņemta arī Izstrādātājas 2024. gada 23. jūlija vēstule Nr. 55/07-24. Izstrādātāja tajā sniedza atbildes un skaidrojumus uz minētajā DAP vēstulē izteiktajiem iebildumiem. Kā arī norādīja, ka Ziņojuma autoru ieskatā DAP vēstulē norādītā papildinām informācija jau ir atrodama Ziņojumā. Savukārt attiecībā uz nepieciešamību veikt *Natura 2000* ietekmes novērtējumu, Izstrādātājā vērsa uzmanību, ka DAP, vairākkārt sniedzot atsauksmes par iepriekšējām Ziņojuma redakcijām, šādu ietekmes vērtējumu nav lūgusi papildināt. Tādēļ Izstrādātājas ieskatā, ņemot vērā, ka Paredzēto darbība neskars *Natura 2000* teritoriju dabas parku "Beberbeķi", Ziņojumā esošais vērtējums ir pietiekams.

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

- 6.1. Ziņojumā vērtēta Autoceļa A5 pārbūve par četru joslu ātrgaitas autoceļu ~ 26,5 km garā posmā, vērtējot arī saistīto infrastruktūru: pievedceļi, paralēlie ceļi, rotācijas aplī, ūdensteču šķērsojumi u.c. IVN novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktoros, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, ņemot vērā Paredzētās darbības raksturu, apjomus un sagaidāmās pārmaiņas, līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, kas izriet gan no autoceļa pārbūves un saistīto objektu pārbūves/ būvniecības, gan no autoceļa ekspluatācijas.
- 6.2. Izvērtējis Ziņojumu un saistīto IVN dokumentāciju, tajā skaitā sabiedrisko apspriešanu ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju un fizisku personu viedokļus un atsauksmes par Ziņojumu, Birojs secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietver gan teritorijas zaudējumu Autoceļa A5 pārbūves un saistītās infrastruktūras izveides rezultātā, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus, tajā skaitā ņemot vērā, ka atsevišķos posmos paplašināmais autoceļš un jaunbūvējamā Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica* ietekmēs vienas un tās pašas teritorijas. Ar Paredzēto darbību no vienas puses tiks risinātas nozīmīgas satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses

⁴⁰ Birojs konstatē, ka tā ir ceturttā DAP sagatavotā Ziņojuma pilnveidošanas nosacījumu vēstule, kurā daļa no norādījumiem nav ņemta vērā kopš Ziņojuma sākotnējo redakciju iesniegšanas Birojā.

(sasniedzamības un mobilitātes ziņā) tiks radītas pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjutīs tieši vietējie iedzīvotāji. Būvniecības darbi ietvers arī esošo būvju, tostarp infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, sagaidāmi traucējumi būvniecības laikā un satiksmes ierobežojumi. No Paredzētās darbības risinājumiem ir atkarīga arī iespējamā ietekme uz hidroloģiskajiem apstākļiem, tostarp virszemes ūdensobjektiem, kā arī iespējama ietekme uz dabas vērtībām. Savukārt būtiskākās ar autoceļa ekspluatāciju saistītās raksturīgās ietekmes ir trokšņa emisijas.

- 6.3.** IVN procedūras veikšanas laikā, ņemot vērā Biroja, institūciju, pašvaldību un sabiedrības prasības, kopš IVN uzsākšanas Ziņojums ir vairākkārtēji papildināts, kā būtiskākais papildinājums norādāms pārstrādāts trokšņa ietekmes vērtējums, kā rezultātā sākotnēji sniegtā informācija ir pilnveidota, precizēti atsevišķi aprēķini. Tomēr Birojs secina, ka Ziņojuma atsevišķas sadaļas joprojām sagatavotas formāli, izmantojot vispārinātus apgalvojumus.
- 6.4.** Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka Paredzētās darbības radītās un summārās ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota Autoceļa A5 pārbūve, tostarp ar to saistītie alternatīvie risinājumi, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi ietekmes novēršanai vai samazināšanai, ja šāda Paredzētā darbība tiek akceptēta un realizēta. Saskaņā ar Ziņojumu visi būvniecības projekta tehniskie risinājumi šajā Autoceļa A5 pārbūves projekta stadijā vēl nav pilnībā precizēti. Ir zināmi principiālie risinājumi, - plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi, esošais vides stāvoklis un tā sarežģītība. Ziņojumā identificēti nepieciešamie pasākumi Paredzētās darbības nodrošināšanai un ietekmes mazināšanai. Būvniecības projekta tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi būs saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā akceptēto tehnisko risinājumu alternatīvu, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju.
- 6.5.** Ņemot vērā Paredzētās darbības specifiku un šī atzinuma 6.3. un 6.4. punktā konstatēto, kā arī ievērojot to, ka Birojam, izdodot atzinumu, nav jāveic Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums Ierosinātājās vietā, Birojs nenodod Ziņojumu atkārtotai papildināšanai, bet uzskata par nepieciešamu un iespējamu izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība vai atsevišķas tās ietvaros plānotās darbības īstenojamas vai nav pieļaujamas. Birojs norāda, ka par Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu un tajā sniegto un atspoguļoto kvalitatīvo un kvantitatīvo rādītāju atbilstību Paredzētajai darbībai ir atbildīga tās Ierosinātāja. Ņemot vērā Paredzētās darbības novērtējuma apjomu un kvalitāti Ziņojumā, Birojs vērs uzmanību, ka Paredzētā darbība ir pieļaujama tikai pēc Biroja noteikto nosacījumu, ar kādiem darbība ir īstenojama, izpildes būvprojekta sagatavošanas stadijā, kā arī projekta realizācijas gaitā. Savus apsvērumus un secinājumus konkrētu ietekmes aspektu griezumā Birojs ir iekļāvis šī atzinuma turpmākajās apakšsadaļās.
- 6.6.** Ja Paredzētās darbības realizācijas gaitā tiek noteiktas izmaiņas Paredzētās darbības risinājumos (piemēram, identificējot tādus apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, vai lemjot par saistīto/pakārtoto darbību realizāciju), Ierosinātājai jāreķinās, ka veicams šādu izmaiņu būtiskuma novērtējums un, ja nepieciešams – jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.² panta pirmās daļas 3. punktu.
- 6.7.** Birojs secina, ka Paredzētās darbības īstenošana paredzēta ievērojot normatīvo aktu saistošās prasības, tādēļ Birojam atkārtoti uz tām norādīt (un tās iekļaut savos nosacījumos) nav nepieciešams. Novērtējuma likuma 24. pants noteic - *“Ierosinātāja pienākums ir nodrošināt: 1) iesniegtās informācijas pilnīgumu un patiesumu, kā arī*

ziņojuma sagatavošanu atbilstoši šā likuma un citu normatīvo aktu prasībām;
2) ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atļūdzinātu paredzētās darbības būtisko negatīvo ietekmi uz vidi". Paredzētā darbība pieļaujama tikai nodrošinot Ziņojumā novērtēto vai labāku vides sniegumu, tostarp ievērojot Ziņojumā vērtētos un paredzētos ietekmi mazinošos pasākumus. Ņemot vērā Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu, Birojam ir tiesības noteikt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā.

6.8. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

- 6.8.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
- 6.8.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti.**
- 6.8.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, virszemes ūdensobjektiem, kā arī augsnes kvalitāti un mūdienu ģeoloģiskajiem procesiem.**
- 6.8.4. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.**
- 6.8.5. Troksnis un vibrācija.**
- 6.8.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.**
- 6.8.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.**

6.9. Saistībā ar Paredzēto darbību realizāciju aspektiem, no kuriem varētu izrietēt būtiska negatīva ietekme uz vidi, Birojs secina:

- 6.9.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
 - 6.9.1.1. Esošā Autoceļa A5 paplašināšana un atzara uz Lidostu būvniecība radīs gan fiziskas izmaiņas, gan pārmaiņas zemju piederībā un lietošanas mērķī. Šīs pārmaiņas skars ne tikai teritoriju, kas atrodas zem pašas infrastruktūras, bet arī teritorijas ceļa nodalījuma joslā, kas ietilpst autoceļa kompleksā. Ziņojumā ņemts vērā, ka ietekmi uz īpašumiem veidos ne vien atsavināmās zemes platības, bet arī autoceļa radītā fragmentācija un ietekme uz īpašumu vērtību.
 - 6.9.1.2. No Paredzētās darbības risinājumiem izriet, ka gan *1. alternatīva*, gan *2. alternatīva* ietekmēs vienu un to pašu teritoriju salīdzināmā apjomā (iekļaujas esošajā Autoceļa A5 aizsargjoslā), jo trasējums (jaunās un pārbūvējamās brauktuves konfigurācijas nemainās), ceļu mezglu risinājumi abās alternatīvās ir vienādi ar nebūtiskām atšķirībām atzarā uz Lidostu (Ziņojuma 1. pielikums). Līdz ar to arī atsavināmo zemju apjoms, ir salīdzināms.
 - 6.9.1.3. Saskaņā ar Ziņojumu, realizējot Paredzēto darbību, nekustamo īpašumu atsavināšanu būs nepieciešams veikt gan rekonstruējamās, gan jaunās brauktuves zonā. Ziņojumā provizoriski novērtētās atsavināmo zemju platības (ieskaitot valsts un pašvaldību zemes). Informācija par skartajiem īpašumiem apkopota Ziņojuma 2. pielikumā, no kuras izriet, ka Paredzētās darbības *1. alternatīvas* gadījumā, pirmšķietami, tiek skarti 511 īpašumi, bet *2. alternatīvas* gadījumā – 526 īpašumi. Ziņojumā nav noteikts konkrēts atsavināmo īpašumu apjoms (tas tiks aprēķināts tālākajā projekta izstrādē), taču norādīts, ka atsavināmo īpašumu apjoms abās alternatīvās būs līdzīgs tāpat kā skarto aizsargjoslu un izcērtamo mežu apjoms.

- 6.9.1.4. Nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšana tiks veikta saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Īss pārskats par saistošajam normatīvajiem aktiem un būtiskākajiem posmiem un iespējamajiem risināmajiem jautājumiem šajā jomā sniegts Ziņojuma 5.2. nodaļā.
- 6.9.1.5. Plānotā Autoceļa A5 paplašināšana, galvenokārt, skars tuvumā esošās rūpnieciskās apbūves, transporta infrastruktūras un mežu teritorijas (skatīt šī atzinuma 3.2.6. apakšpunktu). Attiecīgi tiks veikta esošo zemju lietošanas mērķa maiņa no viena zemes izmantošanas veida citā un šāds ietekmes veids būs paliekošs. Kopumā Autoceļa A5 pārbūve ir plānota tā, lai pēc iespējas mazāk skartu dzīvojamās un sabiedriskās ēkas. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā (neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas) – būtu jānojauc piecas ēkas – dzīvojamā māja Meža ielā 18A (kadastra Nr. 80760110942), dzīvojamā māja un saimniecības ēka īpašumā “Zīlītes” (kadastra Nr. 80760110128), dzīvojamā māja īpašumā “Ingāri” (kadastra Nr. 80760110166) un saimniecības ēka īpašumā “Lūri” (kadastra Nr. 80700080059). Minētās nojaucamās ēkas jau pašlaik atrodas esošajā Autoceļa A5 aizsargjoslā.
- 6.9.1.6. Atšķirībā no esošās situācijas satiksmi paredzēts organizēt veidojot šķērsojumu vietas un uzbrauktuves/nobrauktuves un apvienojot tos vienotos divlīmeņu satiksmes mezglos. No Ziņojuma 1. pielikumā ietvertajiem Autoceļa A5 trašu variantiem konstatējams, ka, realizējot Paredzēto darbību, neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas, kopumā varētu tikt likvidētas vairākas esošas nobrauktuves no Autoceļa A5. Likvidējamās šķērsojumus paredzēts pievienot pie paralēlajiem ceļiem un vietējo ielu/ceļu tīklu, tādējādi saglabājot iedzīvotāju iespēju šķērsot un uzbraukt/ nobraukt no autoceļa (Ziņojuma 26. un 39. lpp.).
- 6.9.1.7. Novērtēts, ka esošais Autoceļš A5 jau šobrīd ir veicinājis esošo teritoriju fragmentāciju. Ietekme uz teritorijas fragmentāciju abu alternatīvu gadījumā vērtējama kā līdzvērtīga, jo, kā izriet no Ziņojuma, neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas neviens ceļš netiek izslēgts no ceļu tīkla. Atšķirības ir mērojamais ceļa garums, kas veicams, lai šķērsotu autoceļu vai uzbrauktu uz tā. Realizējot Paredzēto darbību, autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras *barjeras* efekts un teritoriju fragmentācija gan saglabāsies kā paliekoša ietekme, gan pēc Autoceļa A5 pārbūves, gan arī palielināsies saistībā ar ceļa platuma pieaugumu, gan saistītās infrastruktūras izbūvi u.tml. Paredzēto darbību plānots realizēt vienotā koridorā arī ar dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecību (Ziņojuma 1. pielikums), dzelzceļa trasi paredzot izbūvēt autoceļa trases dienvidu pusē no autoceļa km 11,6 līdz km 24 un ziemeļu pusē no km 25 (vieta, kur Autoceļu A5 šķērsos dzelzceļš), savukārt atzarā uz Lidostu dzelzceļa trase tiks izbūvēta autoceļa austrumu pusē. Tādējādi no vienas puses tiks palielināta ietekmēto teritoriju un īpašumu platība, *barjeras* efekts un fragmentācija, bet no otras puses šīs ietekmes lokalizēsies ap teritoriju, kuru skars abu infrastruktūras projektu realizācija. Attiecīgi tieši un netieši skarto īpašumu un iedzīvotāju skaits būs mazāks, būs samazināta kopējā ietekme uz teritorijas fragmentāciju.
- 6.9.1.8. Ziņojumā identificēti vēl arī citas ar autoceļa pārbūvi sagaidāmas netiešas izmaiņas. Novērtēts, ka uzlabojoties infrastruktūrai, iespējamās iedzīvotāju skaita izmaiņas un tādējādi arī apdzīvojuma struktūras pieaugums skartajos novados. Līdz ar to palielināsies slodze uz apkārtējo vidi dažādos aspektos (satiksmes intensitāte, troksnis, ietekme uz dabas vērtībām u.c.), kas vērtēti tālāk šajā atzinumā. Identificēti arī ar Paredzētās darbības realizāciju saistītie pozitīvo ietekmju aspekti uz iedzīvotājiem – ātra un ērta pārvietošanās iespēja, satiksmes drošība. Ziņojumā atsevišķi sniegts Paredzētās darbības sociāli- ekonomisko ieguvumu vērtējums gan būvniecības, gan ekspluatācijas gaitā (Ziņojuma 5.1. nodaļa). Birojs atzīst, ka raugoties no vietējo iedzīvotāju perspektīvas, nozīmīgas ar autoceļa ekspluatāciju

saistītās ietekmes uz sociālekonomiskajiem aspektiem ir arī Ziņojumā analizētās ietekmes uz pakalpojumu pieejamību, nodarbinātību, teritoriju sasniedzamību, kas galvenokārt saistīts ar *barjeras* efektu un izmaiņām esošajā infrastruktūrā un attiecīgi izmaiņām pārvietošanās maršrutos.

- 6.9.1.9. No Ziņojuma secināms, ka jautājums par piekļuvi īpašumiem ir vērtēts, tostarp uzklusot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības priekšlikumus, plānojot tehniskos risinājumus jaunu pārvadu un publiskās lietošanas ceļu izvietojumam, lai līdz minimumam mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz dažādo teritoriju sasniedzamību un pakalpojumu pieejamību. Sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtie priekšlikumi izvērtēti un izvēlētie risinājumi pamatoti un skaidroti Ziņojuma 5.9. tabulā. Plānotie piekļuves risinājumi abu alternatīvu gadījumā attēloti kartogrāfiskajā materiālā Ziņojuma 1. pielikumā. No Ziņojuma izriet, ka piekļuve īpašumiem un teritoriju sasniedzamība tiks risināta gan pa jau esošajiem ceļiem (ja nepieciešams, tos pārbūvējot), gan izbūvējot jaunus lokālus ceļus. Detalizēti risinājumi tiks iekļauti būvprojektā minimālā sastāvā.
- 6.9.1.10. Novērtējis Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs atzīst, ka ar plānotajiem risinājumiem Paredzētā darbība būtisku ietekmi uz īpašumu sasniedzamību neradīs. Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātpašumiem saglabāsies nemainīgas, būs jāizmanto alternatīvi maršruti un attiecīgajās vietās ietekmes summēsies arī ar ietekmēm, ko radīs dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecība, – gan vienas, gan otras paredzētās darbības ietvaros paredzētie risinājumi izstrādāt tā, lai saglabātu iedzīvotāju mobilitāti un teritoriju sasniedzamību. Tādejādi Ierosinātajai šajā aspektā, ņemot vērā arī summāro ietekmju iespējamību, arī būvprojekta izstrādes periodā jāturpina konsultācijas un sadarbība ar skartajām pašvaldībām⁴¹, Lidostu un *Rail Baltica* projekta īstenotājiem, lai savstarpēji koordinētu abos plānotajos infrastruktūras projektos paredzētos risinājumus teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai, to savietojamībai un iespējamībai.
- 6.9.1.11. Atbildes uz pašvaldību viedokļiem (Olaines novada pašvaldības 2023. gada 8. septembra vēstule Nr. ONP/1.12./23/7904-ND un Mārupes novada pašvaldības 2023. gada 22. septembra vēstule Nr. 1/2.1-3/2066) Ziņojuma autori snieguši Ziņojuma 5.11. tabulā (Ziņojuma 146.-153. lpp.). Izvērtējis sniegtās atbildes, Birojs secina, ka Ierosinātāja attiecībā uz piekļuves risinājumiem Autoceļam A5 pašvaldībām ir sniegusi pieprasītos skaidrojumus, kā arī Ziņojumā iekļāvusi nepieciešamos precizējumus.
- 6.9.1.12. Tā kā Autoceļš A5 šķērsojamās teritorijas fragmentē jau vēsturiski, papildus ietekmes šajā aspektā attiecībā Ziņojuma autori nevērtē kā būtiskas. Tajā pašā laikā Birojs norāda, ka attiecībā uz atzara uz Lidostu būvniecību Ziņojumā iekļautais novērtējums teritorijas fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem un to līdzšinējās izmantošanas aspektā nav vērtējams kā pilnvērtīgs. Ziņojumā ir noteikti nepieciešamie principiālie risinājumi objektu funkcionēšanas turpināšanai un rasti jauni risinājumi teritoriju sasniedzamībai, kas gan vairākos gadījumos radīs lokālas neērtības (salīdzinot ar līdzšinējiem piekļuves risinājumiem), tomēr arī ar jaunajiem transporta maršrutiem tiek nodrošināta piekļuve īpašumiem, sabiedriskajiem objektiem, kā arī nodrošināta sabiedriskā transporta tīkla un saimniecisko objektu turpmāka funkcionēšana. Vietās, kur tas novērtēts kā nepieciešams, paredzēts risināt arī gājēju un velotransporta satiksmes jautājumus. No novērtētā izriet, ka ietekmes

⁴¹ Birojs IVN procesa gaitā vairākkārt saņēmis skarto pašvaldību viedokļus⁴¹ par izstrādātajām Ziņojuma redakcijām (skat. arī šī atzinuma 5.3.2.1., 5.3.2.4., 5.3.4.1., 5.3.4.6., 5.3.9.5. un 5.3.9.7. apakšpunktu). Konstatējams, ka pašvaldību ieskatā jāturpina konsultācijas saistībā ar pēc iespējas optimālu piekļuvi īpašumiem un infrastruktūras izveidi, kas nodrošinātu pārvietošanās iespējas paralēli autoceļam A5.

uz īpašumiem *1. alternatīvas* un *2. alternatīvas* gadījumā ir līdzīgas. No Ziņojuma neizriet, ka no ietekmju uz īpašumiem aspekta kādu no vērtētajām alternatīvām nebūtu iespējams realizēt. Ziņojuma autori novērtējuši, ka *1. alternatīvas* realizācija ir drošāks un ērtāks risinājums no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāks neplānoti straujajam satiksmes intensitātes palielinājumam.

6.9.1.13. Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteiktas ar normatīvajiem aktiem, tādēļ nav nepieciešams un nav lietderīgi šādas prasības atkārtot ar atzinumu par izstrādāto Ziņojumu. Ārējos normatīvajos aktos tāpat ir noteiktas arī citas prasības saistībā ar apgrūtinājumiem un aizsargjoslām, zemju lietošanas kategorijas maiņu u.c. saistītajiem jautājumiem.

6.9.1.14. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz teritoriju fragmentācija, izmaiņām teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamībā un ietekmē uz īpašumiem, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**

a) **Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.**

b) **Esošo ceļu slēgšanas gadījumā jāparedz risinājumi īpašumu sasniedzamībai. Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, tostarp piekļuves/ nobraukšanas iespējas uz/ no Autoceļa A5, kur attiecināms – šim mērķim izbūvējot šķērsojumus un paralēlo ceļu tīklu vai sadarbībā ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem. Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai jāparedz un jāiestrādā būvprojektā.**

c) **Ierosinātājai jākoordinē Paredzētās darbības risinājumi ar Lidostu un *Rail Baltica* projekta īstenošanai, lai nodrošinātu, ka abos infrastruktūras projektos paredzētie risinājumi teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai ir savietojami un iespējami.**

6.9.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti:

6.9.2.1. Autoceļa A5 pārbūves par ātrgaitas automaģistrāli un ar to saistīto objektu būvniecība un ekspluatācija radīs paliekošas izmaiņas apkārtējā vidē. Sagaidāmās ietekmes aptver divus pēc ietekmju veidiem, nozīmes, intensitātes un arī sagaidāmām paliekošām ietekmēm atšķirīgus Paredzētās darbības posmus – būvniecības fāzi un ekspluatācijas fāzi.

6.9.2.2. Izvērtējis Ziņojumu Birojs konstatē, ka attiecībā uz būvniecības procesa organizāciju Ziņojumā (4. nodaļa) atspoguļota informācija, kas sniedz vispārīgu ieskatu galvenajos etapos, kas saistīti ar minētajiem Paredzētās darbības realizācijas posmiem, un to secībā, kā arī saistošajā dokumentācijā un principiālajos risinājumos, lai nodrošinātu Paredzētās darbības realizāciju un maksimāli mazinātu un/ vai saīsinātu ar būvniecības darbiem radīto traucējumu ietekmi uz apkārtējām teritorijām un to izmantošanas iespējām. Ziņojumā sniegta informācija par galvenajiem ar Paredzētās darbības nodrošinājumu saistītiem tehniskajiem risinājumiem (Ziņojuma 2.6. nodaļa) un identificētas teritorijas, kur katru no konkrētajiem risinājumiem paredzēts realizēt, piemēram, jaunbūvējami ceļi, pārvadi u.tml. (Ziņojuma

1. pielikums). Savukārt Paredzēto darbību limitējošie faktori, tajā skaitā ar Aizsargjoslu likumā noteiktajiem ierobežojumiem saistītie, norādīti Ziņojuma 6.1. nodaļā. Autoceļa projektēšanas un būvniecības procesā veicamie pasākumi, lai mazinātu vai novērstu ietekmi uz vidi, norādīti Ziņojuma 6.2.1. un 6.2.3. nodaļā.
- 6.9.2.3. Kā izriet no Ziņojumā sniegtās informācijas un norādīts jau iepriekš arī šajā atzinumā, valsts nozīmes autoceļu būvniecību reglamentē Būvniecības likums un virkne Ministru kabineta noteikumu (skat. arī Ziņojuma 1.8. nodaļu), tādēļ Biroja ieskatā Ierosinātajai ir skaidri galvenie ar Paredzētās darbības nodrošināšanu saistītie automaģistrāles būvniecības posmi un tās ekspluatācijas iespējas, kas ietver atbilstību saistošajai likumdošanai, projektēšanu, saskaņošanu un, kur nepieciešams, tehnisko noteikumu saņemšanu, ar saistītajām un ietekmētajām institūcijām, komersantiem, īpašumu īpašniekiem un valdītājiem, būvprojektu izstrādi, būvniecības darbu organizēšanu, būvniecības darbus un ar tiem saistītās ietekmes, objektu nodošanu ekspluatācijā, autoceļa izmantošanu u.c. un ar tām saistītās galvenās ietekmes uz apkārtējām teritorijām, vidi, cilvēkiem, to veselību un drošību u.tml.
- 6.9.2.4. Attiecībā uz plānotās automaģistrāles būvniecības un ekspluatācijas iespējamo ietekmju vērtējumu konkrētos aspektos, piemēram, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, hidroloģiju, vides troksni, Ziņojuma autori izvēlējušies pieeju, ka tās identificētas un vērtētas, tostarp vērtējot ietekmi mazinošus pasākumus, katram aspektam atbilstošā Ziņojuma nodaļā. Attiecīgi arī šajā atzinumā tie plašāk vērtēti konkrētā ietekmju aspekta atzinuma sadaļā.
- 6.9.2.5. Birojs vērš uzmanību, ka Autoceļa A5 trases tuvumā identificēta piesārņota vieta (veca atkritumu izgāztuve) un potenciāli piesārņota vieta (minerālmēsļu un pesticīdu glabātuve) (Ziņojuma 3.5. nodaļa, skat. arī šī atzinuma 3.2.16. apakšpunktu), kas atrodas attiecīgi ~ 120 m un ~ 140 m attālumā DR virzienā no Autoceļa A5 pamattrases. Ziņojuma 3.1.1. nodaļā norādīts, ka vecajā atkritumu izgāztuvē konstatētais piesārņojums neapdraud plānoto darbību, jo gruntsūdens plūsma ir orientēta uz Neriņu, t.i., uz ZR. Attiecībā uz potenciāli piesārņoto vietu – minerālmēsļu un pesticīdu glabātuvī – Birojs konstatē, ka Autoceļa A5 pārbūves ietvaros, atbilstoši Ziņojuma 1. pielikuma kartogrāfiskajam materiālam, paredzēta pievedceļa būvniecība šķērso šo potenciāli piesārņoto vietu. Ņemot vērā iepriekš minēto, pirms būvdarbu uzsākšanas potenciāli piesārņotajā vietā jāveic izpēti un, ja nepieciešams sanāciju, likuma *Par piesārņojumu* noteiktajā kārtībā.
- 6.9.2.6. Savukārt, veicot būvniecības, rakšanas un grunts pārvietošanas darbus potenciāli piesārņoto un piesārņoto vietu tuvumā, un lemjot par norokamā materiāla izmantošanu un apsaimniekošanu, jāņem vērā iespējamie riski, ja tiek konstatēta piesārņota grunts, un jāparedz attiecīgi pasākumi piesārņojuma likvidēšanai un grunts novietošanai.
- 6.9.2.7. Kopumā, vērtējot Ziņojumu un tajā aplūkotos būvniecības ietekmes aspektus, Birojs konstatē, ka IVN ietvaros tie ir identificēti un tiks ņemti vērā būvprojekta sagatavošanas stadijā un saņemot saistošajos normatīvos noteiktos saskaņojumus ar ietekmes zonā esošo infrastruktūras objektu īpašniekiem un/ vai pārvaldītājiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs neuzskata par lietderīgu šajā atzinumā izvērsti analizēt un vērtēt plānoto būvniecības procesa organizāciju un autoceļa ekspluatāciju, principiāli vērtēt plānotos Paredzētās darbības tehniskos risinājumus.
- 6.9.2.8. Ziņojumā identificētās būtiskākās ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes uz vietējiem iedzīvotājiem ir īslaicīgi traucējumi saistībā ar būvdarbu radīto troksni, vibrācijām, kā arī traucējumi, kas saistīti ar būvniecībā iesaistītās tehnikas un autotransporta kustības ietekmi uz satiksmi, tāpat arī iespējamās īslaicīgas gaisa kvalitātes izmaiņas (piemēram, ar būvniecības putekļiem saistītie traucējumi, skat. arī šī atzinuma 6.9.7. apakšpunktu). Identificētos traucējumus pilnībā nav iespējams

novērst, tomēr atbilstīgi plānojot un organizējot būvdarbu veikšanu, tos lielākoties ir iespējams ievērojami samazināt.

6.9.2.9. Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju, Birojs norāda, ka ar Paredzētās darbības saistīto būvdarbu organizācijā jānodrošina citu specifisko ietekmju izvērtējumā noteikto nosacījumu izpilde, kas sniegti tālāk šajā atzinumā. Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt arī papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:

- a) Plānojot transporta maršrūtus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto esošā un jaunbūvējamā ceļu infrastruktūra vai sagatavotā autoceļa nodalījuma josla. Ja nepieciešams, savlaicīgi jāveic pasākumi, kas nodrošina būvniecības tehnikai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti un nestspēju.
- b) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi, noņemtās virskārtas krautnes, atmežošanas rezultātā radušies mežistrādes atkritumi un kokmateriāli (arī īslaicīgai uzglabāšanai) jāizvieto ārpus citu infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, applūstošām teritorijām, īpaši aizsargājamo augu sugu un biotopu platībām, ĪADT "Beberbeki" un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve.
- c) Būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšana jānodrošina speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargā grunti no potenciālas degvielas noplūdes.
- d) Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas teknēs, virszemes un pazemes ūdeņos.
- e) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un neplānojot darbus vakara un nakts periodā. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic jaunveidojamās, pārbūvējamās autoceļa klātnes mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- f) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju funkcionēšanu, tostarp degvielas uzpildes staciju monitoringa urbumiem. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai. Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu.
- g) Pirms būvdarbu uzsākšanas potenciāli piesārņotajā vietā jāveic vietas izpēte un, ja nepieciešams, sanācija likuma *Par piesārņojumu* noteiktajā kārtībā.
- h) Veicot būvniecības, rakšanas un grunts pārvietošanas darbus potenciāli piesārņoto un piesārņoto vietu tuvumā, kā arī lemjot par norokamā materiāla izmantošanu un apsaimniekošanu, jāņem vērā kvalitātes testu rezultāti un iespējamie piesārņojuma radītie riski. Ja tiek konstatēta

piesārņota augsne un grunts, jāparedz attiecīgi pasākumi piesārņojuma likvidēšanai un piesārņotā materiāla novietošanai.

- i) Ja būvdarbu laikā no būvobjektiem nepieciešams izvest lieko augsni un iegūtos derīgos izraktnus, ierosinātājam ir jāvēršas Dienestā un jāsaņem dabas resursu lietošanas atļauja.**

6.9.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, virszemes ūdensobjektiem, kā arī uz augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem.

- 6.9.3.1. Izpētes teritorijas hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts šī atzinuma 3.2.11. un 3.2.12. apakšpunktā. Vispārējs Izpētes teritorijas ģeoloģiskās uzbūves raksturojums sniegts šī atzinuma 3.2.9. apakšpunktā, bet teritorijā identificētie mūsdienu ģeoloģiskie riski aprakstīti atzinuma 3.2.10. apakšpunktā.
- 6.9.3.2. Paredzētās darbības ietekmes novērtējums uz virszemes ūdensobjektu hidroloģisko režīmu novērtējums sniegts Ziņojuma 4.5. un 4.8. nodaļā, uz ūdens kvalitāti un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņām – Ziņojuma 4.6 nodaļā; uz mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņām un attīstības iespējām – Ziņojuma 4.7. nodaļā, bet uz augsnes un grunts kvalitātes izmaiņām – Ziņojuma 4.10. nodaļā.
- 6.9.3.3. Novērtējumā identificētās ar Paredzētās darbības realizāciju saistītās iespējamās ietekmes uz apkārtējās teritorijas hidroloģisko režīmu ir virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūdumu izmaiņas un virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas. Ietekmes vērtējums, kas saistāms ar iespējamo hidroloģiskā režīma izmaiņu un ūdens kvalitātes izmaiņu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, tostarp zivsaimnieciskajiem resursiem sniegts šī atzinuma 6.9.4. apakšpunktā.
- 6.9.3.4. Realizējot Paredzēto darbību, nav pieļaujams pasliktināt esošo vides kvalitāti un radīt apkārtējo teritoriju applūšanas vai pārpurvošanās riskus. Saskaņā ar novērtēto, lai novērstu ar potenciālām hidroloģiskā režīma izmaiņām saistītu nelabvēlīgu ietekmi uz apkārtējām teritorijām, tehniskā projekta stadijā jāveic atbilstoši caurteku plānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums) un jāparedz teritoriju šķērsojošo meliorācijas sistēmu pārbūve, atjaunošana vai arī papildu meliorācijas sistēmu izveidošana. Izmantojami risinājumi, kas nepasliktina ūdensteču hidroloģisko režīmu un caurplūdumus, kā arī novērš apkārtējo teritoriju applūšanas un pārpurvošanās riskus.
- 6.9.3.5. Ziņojumā konstatēts, ka Paredzētā darbība nerada jaunus ūdensteču šķērsojumus jaunās vietās. Paredzēts veikt esošo caurteku pārbūvi un/ vai nomaiņu, nesamazinot to diametru. Līdz ar to ietekme uz šķērsojamo ūdensteču hidroloģisko režīmu netiek prognozēta. Paredzētās darbības vieta neatrodas plūdu riska teritorijās (Ziņojuma 3.1. attēls)⁴². Ziņojuma 4.8. nodaļā norādīts, ka autoceļa trases izbūves un arī ekspluatācijas laikā būtiskas hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas nav paredzamas, ja tiek saglabāta esošā noteces nodrošināšanas sistēma.
- 6.9.3.6. Norādīts, ka gruntsūdeņi Izpētes teritorijā ir relatīvi vāji aizsargāti vai arī pilnīgi neaizsargāti no potenciāli iespējamā piesārņojuma iekļūšanas tajā. Teorētisks risks piesārņojuma nokļūšanai gruntsūdeņos pastāv situācijās, ja tiek veikta neatbilstoša būvniecības darbu organizācija, notiek neparedzēti gadījumi vai avārijas situācijas u. tml. Tādēļ svarīgi visus piesardzības pasākumus ievērot ne tikai pašā būvniecības procesā uz ceļa trases, bet arī būvtechnikas un materiālu izvietošanas laukumos, kā arī

⁴² Attēls iegūts no LVĢMC izstrādātās Plūdu riska informācijas sistēmas, pieejama - <https://videscentrs.lvģmc.lv/iebuverts/pludu-riska-un-pludu-draudu-kartes>.

- paredzēt atbilstošus pasākumus avāriju situācijām (arī autoceļa ekspluatācijas gadījumā), piesārņojuma ierobežošanai un savākšanai.
- 6.9.3.7. Ziņojumā identificēts, ka galvenais ietekmes faktors uz virszemes ūdeņu kvalitāti ceļa izbūves rezultātā būs pretapledošanas līdzekļu (sāļi) izmantošana. Novērtēts, ka īslaicīga ietekme uz virszemes ūdens kvalitāti var rasties arī būvniecības fāzē, taču ietekmi var samazināt ievērojot labu būvniecības praksi, un nepieļaujot piesārņojuma nokļūvi ūdenī un gruntī.
- 6.9.3.8. Veicot tiltu, pārvadu un citu lielo infrastruktūras mezglu izbūvi, kur nepieciešama pamatu veidošana gruntī, jānodrošina, ka netiek piesārņoti dziļāki gruntsūdens vai pat spiedienūdeņu horizonti, jāizvēlas tādi būvniecības materiāli, kas ir droši pret potenciāli nelabvēlīgu pazemes ūdeņu ķīmiskā sastāva ietekmi.
- 6.9.3.9. Tā kā autoceļa trases ietekmes zonā neatrodas viensētas, kuru ūdensapgādē izmanto grodu akas (Ziņojuma 4.6. nodaļa), arī negatīva ietekme uz dzeramā ūdens kvalitāti nav sagaidāma.
- 6.9.3.10. Attiecībā uz iespējamu nogāžu erozijas procesu attīstību novērtēts, ka, ievērojot darbu tehnoloģiju, t.i., pareizi nostiprinot nogāzes, erozijas procesu intensitāte nebūs nozīmīga. Attiecībā uz mākslīgi veidotām nogāzēm būvprojektā jāvērtē papildu nogāžu stiprināšanas pasākumu nepieciešamība, bet dabiskās stāvās nogāzēs, jā saglabā apstākļi, kas nodrošina nogāžu stabilitāti (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 112. lpp.).
- 6.9.3.11. Attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmi uz augsnes kvalitātes izmaiņām Ziņojuma 4.10. nodaļā novērtēts, ka tā var izpausties kā fizikālas izmaiņas – augsnes pārvietošana, sablīvēšana u.tml.; kā ķīmiskas izmaiņas – ķīmisko vielu akumulācija augsnē, vienlaikus iespējams arī fizikāls piesārņojums, piemēram, ar piegružošanas ar atkritumiem u.tml.; kā izmaiņas zemes lietošanā (zemes transformācija no viena lietošanas veida citā). Šādu ietekmju novēršana mazināma nodrošinot atbilstošu atkritumu savākšanu un apsaimniekošanu, kā arī piesārņojošo vielu nenonākšanu augsnē un, ja nepieciešams, operatīvus pasākumus tā savākšanai.
- 6.9.3.12. Izvērtējis Ziņojumu attiecībā uz Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz pārbūvējamā autoceļa apkārtnes hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, augsnes kvalitāti un mūdienu ģeoloģiskajiem procesiem, Birojs secina, ka Ziņojuma autori līdztekus iespējamo ietekmju vērtējumam snieguši arī risinājumus un analizējuši nepieciešamos plānošanas un būvdarbu organizācijas darbus to novēršanai, kas apkopoti Ziņojuma 6.2. nodaļā. Attiecīgi secināms, ka detalizēti risinājumi un rīcības tiks formulēti trases tālākās izpētes, projektēšanas un būvprojektu izstrādes gaitā.
- 6.9.3.13. Birojs kopumā secina, ka, ievērojot Ziņojumā norādītos un vispārējos nosacījumus caurteku, drenāžas un melioratīvo sistēmu u.c. objektu projektēšanai, izsverot katrai situācijai piemērotākos tehniskos risinājumus, padziļināti novērtējot teritorijas inženierģeoloģiskos apstākļus un paredzot risinājumus un rīcības problēmsituāciju, vāju grunšu iespējamību, tostarp avārijas situāciju, gadījumā, kur attiecināms tos iestrādājot un paredzot jau būvprojekta izstrādes gaitā, nav pamata uzskatīt, ka Paredzētā darbība varētu radīt tādas ietekmes uz apkārtējo vidi, lai tās realizācija kopumā nebūtu pieļaujama.
- 6.9.3.14. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņām, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**

- a) Paredzētā būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo ūdensteču un melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot katrai vietai atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces platumam, caurplūdamam un maksimālajiem līmeņiem.
- b) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā netiktu būtiski ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms.
- c) Turpmākās tehniskās projektēšanas ietvaros jāizstrādā, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāsaskaņo un jārealizē meliorācijas sistēmu pārveides projekti, saņemot nosacījumus arī no attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem. Ja nepieciešams, jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.
- d) Jānodrošina Autoceļa A5 virszemes noteces novadgrāvju, caurteku un saistītās infrastruktūras uzturēšana un tīrīšana, nodrošinot netraucētu ūdens noteci un caurplūdi.
- e) Būvniecības darbu veikšanai jāizvēlas risinājumi un paņēmieni, kas nepieļauj virszemes ūdeņu, pazemes ūdens horizontu, augsnes un gruntis piesārņošanu. Jāparedz virszemes noteces uztveršanas, savākšanas un novadīšanas no būvobjektiem tehniskais risinājums. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkšanās, jānodrošina to nostādināšana un novadīšana veidā, kas neietekmē ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu.
- f) Būvniecības projektu izstrādes gaitā jānodrošina papildu izpētes darbi, tostarp ģeotehniskās izpētes darbi, lai pārlicinātos par grunšu stabilitāti visā pārbūvējamā autoceļa trasē. Sevīška uzmanība vēršama uz posmiem, kur identificētas potenciāli nestabilas gruntis - pārpurvotas teritorijas, kūdrainas un vājas nestspējas gruntis u.c. Kur attiecināms, jāparedz atbilstoši pasākumi potenciāli negatīvo ietekmju novēršanai.
- g) Ūdensteču šķērsojumu vietās un autoceļa posmā, kur tas virzās paralēli Neriņai, ja attiecināms, jāparedz krasta nostiprinājumi un nogāžu nostiprināšana. Jāizvēlas tādi risinājumi, kas neatstāj būtisku ietekmi uz upju hidroloģisko režīmu. Nogāžu stiprināšanas pasākumi jāparedz arī ceļa posmos, kur ceļa redzamības nodrošināšanai attiecībā pret esošo reljefu paredzēts veidot ierakumus vai uzbērumus. Nav pieļaujama augsnes un uzbērumu veidojošo materiālu ieskalošana virszemes ūdenstecēs.

6.9.4. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.

- 6.9.4.1. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējums veikts, izmantojot datus, kas par Izpētes teritoriju un tās apkārtni pieejami datu sistēmā *Ozols*, dabas novērojumu portālā www.dabasdati.lv, VMD informācija u.c. (detalizētāka informācija par ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumā izmantotajiem avotiem sniegta katrā attiecīgās jomas eksperta atzinumā, Ziņojuma 4.–5. un 8.–9. pielikums), kā arī datus, kas iegūti gan iepriekšējā Autoceļa A5 pārbūves projekta IVN gaitā, gan citos teritorijā iepriekš

veiktos novērojumos. Informācija par IVN gaitā iesaistītajiem sugu un biotopu ekspertiem sniegta šī atzinum 3.2.18., 3.2.22., 3.2.23. un 3.2.24. apakšpunktā.

6.9.4.2. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.2.17. apakšpunktā, Paredzētās darbības teritorijai tuvākās ĪADT, kas ir arī *Natura 2000* teritorijas, ir dabas parks "Beberbeķi" (teritorijas kods: LV0301800), kas tās R robežojas ar Paredzētās darbības teritoriju, un dabas liegums "Melnā ezera purvs" (teritorijas kods: LV0528700), kas atrodas ~ 70 m no Paredzētās darbības teritorijas.

6.9.4.3. Atbilstoši dabas parka "Beberbeķi" raksturojošai informācijai, norādāms:

6.9.4.3.1. Dabas parka "Beberbeķi" ĪADT kods ir LV0301800. Atbilstoši likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" (turpmāk – ĪADT likums) 43. panta otrai daļai un šī likuma pielikuma 22. punktam minētā ĪADT ir B tipa aizsargājamā teritorija, kas noteiktas īpaši aizsargājamo sugu, izņemot putnus, un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai, lai aizsargātu četru dažādu biotopu veidus (*Mežainas piejūras kāpas*, 2180; *Veci vai dabiski boreāli meži*, 9010*; *Purvaini meži*, 91D0*; *Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)*, 91E0*) un divas aizsargājamo putnu sugas (melnā dzilna *Dryocopus martius* un mazais muškērājs *Ficedula parva*).

6.9.4.3.2. Dabas parks "Beberbeķi" izveidots 1977. gadā un aptver 268 ha plašu teritoriju Mārupes novada Babītes pagastā. Teritorija izveidota bioloģiski vērtīgu priežu audžu aizsardzībai. Dominē priežu sils un priežu mētrājs, daļu no tiem veido vecas vērtīgas priežu audzes. Dabas parks ir nozīmīga vieta arī galvaspilsētas iedzīvotāju rekreācijai un izglītībai.

6.9.4.3.3. Dabas parka "Beberbeķi" robeža noteikta Ministru kabineta 1999. gada 9. marta noteikumu Nr. 83 "Noteikumi par dabas parkiem" 18. pielikumā. Dabas parkam ir bijis izstrādāts dabas aizsardzības plāns 2003.–2009. gadam⁴³ (turpmāk – Dabas aizsardzības plāns), kāš tika pagarināts līdz 2013. gadam. Dabas parka "Beberbeķi" aizsardzību un izmantošanu regulē Ministru kabineta 2003. gada 16. decembra noteikumi Nr. 714 "Dabas parka "Beberbeķi" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" (turpmāk – Noteikumi Nr. 714).

6.9.4.3.4. Noteikumos Nr. 714 dabas parkam "Beberbeķi" noteiktas šādas funkcionālās zonas – dabas lieguma, dabas parka un neitrālā zona. Saskaņā ar minēto noteikumu 1. pielikumā iekļauto funkcionālo zonu shēmu dabas parka "Beberbeķi" teritorija, kas robežojas ar Paredzētās darbības teritoriju, noteikta kā dabas lieguma zona. Atbilstoši datu sistēmā *Ozols* pieejamajai informācijai, dabas parkam "Beberbeķi" teritorijā, kas robežojas ar pārbūvējamo Autoceļu A5 atrodas, konstatēti tādi īpaši aizsargājami biotopi kā *Mežainas piejūras kāpas*, 2180 un *Staignāju meži*, 9080*, daļa no biotopa *Mežainas piejūras kāpas*, 2180 poligoniem, kas piekļaujas pārbūvējamai trasei, iekļauti dabas parka teritorijā esošajā mikroliegumā "Skujkoku meža biotops" (ID 183988) (Ziņojuma 4.18. pielikums).

6.9.4.3.5. Saskaņā ar *Natura 2000* teritorijas standarta datu formā⁴⁴ ietvertu jaunāko informāciju galvenās dabas vērtības, kas tiek aizsargātas dabas parkā "Beberbeķi" un kas nosaka *Natura 2000* teritorijas kvalitāti un nozīmīgumu, ir pieci ES aizsargājami biotopi (*Mežainas piejūras kāpas*, 2180; *Veci vai dabiski boreāli meži*, 9010*; *Purvaini meži*, 91D0*; *Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)*, 91E0*; *Staignāju meži*, 9080*), divas putnu sugas (melnā dzilna *Dryocopus*

⁴³ Pieejams - <https://www.daba.gov.lv/lv/beberbeki#dabas-aizsardzibas-plans-2003-2009>.

⁴⁴ <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0301800>.

martius un mazais muškērājs *Ficedula parva*) un viena zīdītāju suga (Eiropas ūdrs *Lutra lutra*).

- 6.9.4.3.6. Dabas aizsardzības plānā definētie dabas parka “Beberbeķi” apsaimniekošanas ilgtermiņa jeb ideālie mērķi bija nodrošināti teritorijas apmeklētājiem piemērotus apstākļi atpūtai, saglabāt dabas parkā esošās dabas vērtības un nodrošināta to aizsardzība, kā arī nodrošināta atbilstošu teritorijas apsaimniekošanu un uzraudzību.
- 6.9.4.3.7. No Natura 2000 teritorijas standarta datu formā norādītā izriet, ka galvenie faktori, kas jau pirms Paredzētās darbības īstenošanas negatīvi ietekmē Natura 2000 teritoriju ir nokaltušu un mirušu koku izvākšana (B02.04), problemātiskas vietējās sugas (I02), invazīvas svešzemju sugas (I01), sporta un brīvā laika aktivitātes dabā, rekreācija (G01), sugu sastāva izmaiņas (sukcesija) (K02.01), sadzīves un rekreācijas atkritumi (E03.01).
- 6.9.4.3.8. Savukārt Dabas aizsardzības plānā identificētie galvenie faktori, kas ietekmē teritorijas dabas vērtības, bija: teritorijas atrašanās vieta tuvu Rīgai; pieaugošais apdzīvoto vietu skaits un izmēri dabas parka apkārtnē; teritorijas piesārņošana; teritorijas aizaugšana ar invazīvajām augu sugām; teritorijas infrastruktūra; dabas parka administrācijas trūkums. Attiecībā uz teritorijas infrastruktūru kā problemātika citu starpā tika atzīmēts, ka lielākā daļa parka teritorijas robežas sakrīt ar lielākiem vai mazākiem ceļiem, kā arī dzelzceļu. Arī Autoceļu A5. Tādējādi tiek atstāts negatīvs iespaids uz parka ekosistēmām (trokšņa radīts nemiers, automašīnu izplūdes gāzes, atkritumi, pie ceļiem veidojas īpatnēja, ceļmalām raksturīga flora u. tml.).
- 6.9.4.4. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka Paredzētās darbības iespējamās ietekmes novērtējumam uz Darbības vietas tuvumā konstatētajām Natura 2000 teritorijām veltīta Ziņojuma 4.11.5. nodaļa “Ietekme uz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, Natura 2000 teritoriju, dabas parku “Beberbeķi””, kurā sniegta īsa informācija par dabas parka dibināšanas gadu un tās izveidošanas mērķiem. Ziņojumā šajā nodaļā par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz Natura 2000 teritoriju dabas parku “Beberbeķi” secināts - *Paredzētās darbības vietā kas robežojas ar dabas parku “Beberbeķi” ir jau esošs ātrgaitas autoceļš ar divām braukšanas joslām katrā virzienā nav paredzēta esošā autoceļa trases tehnisko parametru maiņa un jebkāda saimnieciskā darbība dabas parka teritorijā nav plānota. Paredzētajai autoceļa A5 pārbūvei nebūs negatīva ietekme uz dabas parka “Beberbeķi” dabas vērtībām.* Papildus norādīta atsauce uz Ziņojuma 4. pielikumu – Sugu un biotopu ekspertu atzinumu. Ziņojuma 4.17.1. nodaļā “Paredzētās darbības ietekmju būtiskuma novērtējums” ir sniegts vērtējums par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi un tās būtiskumu uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību. Attiecībā uz iespējamo ietekmi uz Natura 2000 teritorijām, minētajā sadaļā novērtēts - *Neveicot jebkādu saimniecisko darbību dabas parka “Beberbeķi” teritorijā, paredzētā darbība būtiski neietekmēs īpaši aizsargājamās dabas teritorijas izveidošanas mērķus un teritoriju kvalificējošās sugas, būtiski neietekmēs īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ekoloģiskās funkcijas, integrāti, tās izveidošanas un aizsardzības mērķus.*
- 6.9.4.5. Izvērtējis Ziņojuma 4. pielikumā sniegto Sugu un biotopu ekspertus vērtējumu par Paredzētās darbības ietekmi uz Natura 2000 teritoriju dabas parku “Beberbeķi”, Birojs konstatē, ka minētā pielikuma faila 4.0. *Augu, biotopu, putnu atzinums.edoc* 7. punktā “Ietekme uz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, Natura 2000 teritoriju, dabas parku “Beberbeķi” sniegta tā pati informācija un vērtējums, kas Ziņojuma 4.11.5. nodaļā, bet 7. secinājums Sugu un biotopu eksperta atzinuma 8. punktā “Secinājumi par plānotās darbības vai pasākuma ietekmi uz konstatēto sugu un

biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību, kā arī uz piegulošo teritoriju un nosacījumi darbības vai pasākuma veikšanai” – Ziņojuma 4.17.1. nodaļā (115. lpp.) (skat. šī atzinuma 6.9.4.4. apakšpunktu).

- 6.9.4.6. Savukārt izvērtējis Ziņojuma 4. pielikuma failā 4.0-1. *Papildinformācija augu, biotopu, putnu atzinumam.edoc* sniegto informāciju attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmes novērtējumu uz *Natura 2000* teritoriju dabas parku “Beberbeķi”, Birojs konstatē, ka papildinājumus sniegušā eksperta ieskatā informācija, ko attiecībā uz dabas parku “Beberbeķi” lūdza papildināt Birojs ar Vēstuli Nr. 5-01/1507/2023⁴⁵ ir iekļauta faila 4.0. *Augu, biotopu, putnu atzinums.edoc* 7. punktā (un attiecīgi Ziņojuma 4.11.5. nodaļā). Tāpat eksperts vērsa uzmanību, ka DAP Vēstulē Nr. 4.9/5901/2023-N⁴⁶ netika norādītas nepilnības attiecībā uz sertificētu sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu sagatavoto atzinumu un tajā vērtēto paredzētās darbības ietekmi uz sugu grupām: *Putni* un *Vaskulārie augi*; biotopu grupām: *Meži un virsāji*, *Purvi*, *Zālāji*.
- 6.9.4.7. Izstrādātājas 2024. gada 23. jūlija vēstulē Nr. 55/07-24 attiecībā uz nepieciešamību veikt ietekmes novērtējuma uz *Natura 2000* teritoriju dabas parku “Beberbeķi”, norādījusi - *Autoceļa A5 paplašināšanas projektam patiešām nav konstatējamās ietekmes uz dabas parku “Beberbeķi” – citstarp sakarā ar to, ka tieši posms gar dabas parku jau gadu desmitiem ir četrjoslu, visas ietekmes ir jau sen nostabilizējušās, un tieši šis posms būtībā neatbilst projekta nosaukumam, jo atšķirībā no pārējā posma tas paplašināts netiek. Tas tika pamatoti konstatēts jau pirmajā Ziņojuma redakcijā, tostarp balstoties uz sertificētu dabas ekspertu 2022. gada 25. oktobra atzinumu (4. pielikumā) (kas cita starpā pildīja arī DAP 2022. gada 25. aprīļa vēstules Nr.4.9/2409/2022-N norādījumus): “Paredzētās darbības vietā kas robežojas ar dabas parku “Beberbeķi”, ir jau esošs autoceļš ar divām braukšanas joslām katrā virzienā, nav paredzēta esošā autoceļa trases tehnisko parametru maiņa, un jebkāda saimnieciskā darbība dabas parka teritorijā nav plānota. Paredzētajai autoceļa A5 pārbūvei nebūs negatīva ietekme uz dabas parka “Beberbeķi” dabas vērtībām.”.*
- 6.9.4.8. Birojs, pārbaudot Ziņojumā pausto apgalvojumu, ka dabas parka “Beberbeķi” teritorijā nav paredzēts veikt nekādas darbības, kas saistītas ar Paredzētās darbības nodrošināšanu (piemēram, trases paplašināšana, ietekme uz hidroloģisko režīmu), analizēja Ziņojuma 1.1. un 1.2. pielikumā esošos attiecīgā posma trases plānus (faili *TS-CD-8-1.alternativa.pdf* un *TS-CD-8-2.alternativa.pdf*). No minētajos failos esošās vizuālās informācijas konstatējams, ka Autoceļa A5 posmā, kas virzās gar dabas parku “Beberbeķi” nav paredzēti atmežošanas darbi minētajā ĪADT (atmežošana ~0,8 ha platībā paredzēta esošajā ceļmalā, šaurā joslā gar dabas parka robežu), kā arī nav paredzēta jaunu (šobrīd neesošu) infrastruktūras objektu izbūve vai būtiska trases paplašināšana⁴⁷.

⁴⁵ Minētajā vēstulē Birojs attiecībā uz *Natura 2000* novērtējumu lūdza sniegt tālāk norādīto – *Programmas IV daļas 2.7. punkts noteic, ka tuvum esošās Natura 2000 teritorijas novērtējums veicams atbilstoši Noteikumu Nr. 300 9. punkta ar apakšpunktiem prasībām, novērtējot arī teritorijas izveidošanas un aizsardzības mērķus, likumsakarības un mijiedarbības, kas nosaka dabas vērtību pastāvēšanu Natura 2000 teritorijā, faktoros, kas jau pirms Paredzētās darbības īstenošanas negatīvi to ietekmē u.c. Lai gan Ziņojumā ir identificētas Paredzētās darbības teritorijai tuvākās Natura 2000 teritorijas, kā arī novērtēts, ka Paredzētajai darbībai nebūs negatīva ietekme uz dabas parka “Beberbeķi”, kas robežojas ar Paredzētās darbības teritoriju, dabas vērtībām, Biroja ieskatā, Ziņojums papildināms ar vispārēju informāciju par dabas parku “Beberbeķi”, atbilstoši Programmas IV daļas 2.7. punktā noteiktajam.*

⁴⁶ Minētajā vēstulē DAP pēc Biroja lūguma sniedza atsaukumi par Ziņojuma redakcija, kas Birojā iesniegta 2023. gada 15. augustā (Biroja reģ. Nr. 5-01/2024).

⁴⁷ Šajā posmā trase jau ir veidota kā divbrauktuvju četrjoslu ceļš.

- 6.9.4.9. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.2.17. apakšpunktā, 45 m attālumā no pārbūvējamā ceļa trases atrodas potenciāls dižkoks - parastā priede *Pinus sylvestris* (ID 490203). Biroja ieskatā, veicot Paredzēto darbību, iespēju robežās, ja attiecināms, jānovērš šī koka bojāšana vai iznīcināšana. Birojs vērs uzmanību, ka, ja IVN gaitā konstatētais potenciālais dižkoks ir atzīts kā aizsargājams koks, un uz to attiecināmi Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumos Nr. 264 *Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi* 40. un 41. punktā izvirzītie nosacījumi.
- 6.9.4.10. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka identificētās ar Paredzēto darbību saistītās iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību saistāmas gan ar Autoceļa A5 pārbūvi (turpmāk arī būvniecības fāze, būvniecība), gan ekspluatācijas fāzi. Tālāk šajā atzinumā sniegts vērtējums par Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumu aspektos, kur prognozēta potenciāli nozīmīgākā ietekme. Detalizētāka informācija par teritorijā konstatētajām dabas vērtībām un sertificētu sugu un biotopu ekspertu sniegtais vērtējums par potenciālajām ietekmēm uz tām pieejamai attiecīgās jomas eksperta/-u atzinumos (Ziņojuma 4.–5. un 8.–9. pielikums).
- 6.9.4.11. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu sniegto vērtējumu Paredzētās darbības rezultātā var tikt ietekmētas gada staipekņa *Lycopodium annotinum* un vāļišu staipekņa *Lycopodium clavatum* atradnes (skat. arī šī atzinuma 3.2.19. apakšpunktu). Detalizētāks vērtējums par minēto sugu aizsardzības stāvokli ES un Latvijā sniegts Sugu un biotopu ekspertu atzinuma (Ziņojuma 4. pielikums faila 4.0. *Augu, biotopu, putnu atzinums.edoc* 10. lpp.). Kopumā no novērtētā izriet, ka gada staipeknis un vāļišu staipeknis ir Latvijā bieži satopamas sugas. Konkrēto atradņu potenciāla iznīcināšana neatstās būtiski negatīvu ietekmi uz sugu kopējo populāciju ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā.
- 6.9.4.12. Informācijas par Darbības vietā un tās apkārtnē konstatētajiem aizsargājamiem biotopiem sniegta jau šī atzinuma 3.2.19. apakšpunktā, bet kartogrāfiskajā materiālā attēlota Ziņojuma 4.1.–4.18. pielikumā. Ziņojuma 4.19. pielikumā esošajā tabulā apkopota informācija par pārbūvējamā autoceļa trases tuvumā konstatētajiem aizsargājamiem biotopiem un sagaidāmajām ietekmēm uz tiem.
- 6.9.4.13. No novērtētā izriet, ka nelabvēlīgu ietekmi uz biotopiem var izraisīt ūdens un augsnes piesārņojums vai fiziska iedarbība. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu sniegto vērtējumu, realizējot Paredzēto darbību tiks iznīcinātas arī vairāku ES nozīmes biotopu platības. Proti, biotops *Mežainas piejūras kāpas*, 2180 ~ 2 ha platībā, kas atbilst 0,004 % no konkrētā biotopa aizņemtās platības Latvijā; biotops *Veci vai dabiski boreāli meži*, 9010* ~ 0,2 ha platībā, kas atbilst 0,0004 % no konkrētā biotopa platības Latvijā; biotops *Aluviāli meži*, 91E0* ~ 0,3 ha platībā, kas atbilst 0,003 % no konkrētā biotopa platības Latvijā; biotops *Staignāju meži*, 9080* ~ 0,6 ha platībā, kas atbilst 0,003 % no konkrētā biotopa platības Latvijā. Detalizētāka informācija par aizsargājamo biotopu platībām, kuras tiks iznīcinātas un negatīvi ietekmētas, kā arī par attiecīgo biotopu aizsardzības stāvokli Latvijā sniegta Ziņojuma 4. pielikuma faila 4.0. *Augu, biotopu, putnu atzinums.edoc* 8.1. punktā un 4.19. pielikumā esošajā tabulā un Ziņojuma 4.11.1. nodaļā. Kopumā no novērtētā izriet, ka ES nozīmes biotopu platība, kvalitāte un ekoloģiskās funkcijas būtiski nesamazināsies. Tāpat novērtēts, ka Paredzētajai darbībai netiek prognozēta būtiska ietekme uz esošajiem hidroloģiskajiem apstākļiem apkārtējās mežaudzēs. Attiecīgi novērtēts, ka Paredzētā darbība neatstās būtisku negatīvas ietekmes uz ES nozīmes biotopiem.
- 6.9.4.14. Ņemot vērā prognozēto Paredzētās darbības ietekmi uz teritorijā konstatētajām aizsargājāmām augu sugām un biotopiem (skat. šī atzinuma 6.9.4.11. un

6.9.4.13. apakšpunktu), Sugu un biotopu eksperti minētajos aspektos nav snieguši nosacījumus par Paredzēto darbību ierobežojušiem pasākumiem. Sniegti nosacījumi attiecībā uz ūdens un augsnes piesārņojuma nepieļaušanu, kas ar Biroja izvirzītajiem nosacījumu jau noteikts šī atzinuma 6.9.2.9. “d” un 6.9.3.14. “e” apakšpunktā. Papildus tam, eksperti savā atzinumā norāda, ka pēc būvdarbu veikšanas gan ES nozīmes biotopu platībās, gan pārējā Paredzētās darbības teritorijā, kas klasificēta kā meža zeme, nav pieļaujams izmantot auglīgas melnzemes materiālu ar zāliena piesēju, kas veicina augsnes bagātināšanos un raksturīgās veģetācijas samazināšanos (potenciāli arī invazīvu un ekspansīvu augu sugu izplatību). Kā arī norāda, ka veicot paredzēto darbību, pēc iespējas jā saglabā dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecus, lielu dimensiju kokus visā Paredzētās darbības teritorijā. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka minētie ietekmi mazinošie pasākumi iekļauti Ziņojuma 6.2. nodaļā “Ietekmju novēršanas un samazināšanas pasākumi”. Attiecīgi secināms, ka Ierosinātāja apņemas tos īstenot.

6.9.4.15. Informācija par Darbības vietā un tās apkārtējā teritorijā sastopamo ornitofaunu sniegta jau šī atzinuma 3.2.20. un 3.2.21. apakšpunktā. Detalizētāka informācija par konstatēto aizsargājamo putnu sugu aizsardzības statusu un stāvokli Latvijā, kā arī par iespējamo Paredzētās darbības ietekmi uz tām, ņemot vērā arī sagaidāmo kumulatīvo ietekmi ar *Rail Baltica* trases izbūvi⁴⁸, sniegta Ziņojuma 4. pielikuma faila 4.0. *Augu, biotopu, putnu atzinums.edoc* 4. punktā. No ietekmes uz Darbības vietas apkārtnes ornitofaunu novērtējuma izriet, ka:

6.9.4.15.1. Pamatojas uz pētījumos izdarītiem secinājumiem, kā nozīmīgākais meža biotopus apdzīvojošo īpaši aizsargājamo putnu sugu ietekmējošais faktors identificēta mežizstrāde, kuras laikā var tikt fiziski iznīcinātas putnu ligzdas un to mazuli, vai dzīvotņu fragmentācija, kuras rezultātā samazinās piemērotas dzīvotnes platība un ligzdošanas iecirkņa kvalitāte. Arī antropogēnas izcelsmes trokšņa radītā traucējuma negatīvā ietekme.

6.9.4.15.2. Kontekstā ar Paredzēto darbību, novērtēts, ka veicot darbības īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai potenciāli nozīmīgajos meža nogabalos (īpaši ES nozīmes biotopu teritorijā, kas atbilst DMB⁴⁹ noteikšanas kritērijiem), tiks samazināta īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai piemērotu dzīvotņu platības.

6.9.4.15.3. Paaugstināts antropogēnas izcelsmes traucējums plānoto būvdarbu laikā un objekta ekspluatācijas laikā var lokāli negatīvi ietekmēt īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas un barošanās apstākļus.

6.9.4.15.4. Tādejādi potenciāli negatīvu ietekmi uz Darbības vietā un tās apkārtņē esošām īpaši aizsargājamās putnu sugām var atstāt trases pārbūvei nepieciešamo teritoriju atmežošana un apauguma noņemšana, ar būvniecības darbiem un vēlāk arī pārbūvētā autoceļa ekspluatāciju saistītā trokšņa ietekme, kā arī citi antropogēnas izcelsmes traucējumi. Vienlaikus no novērtējuma arī izriet, ka Paredzētās darbības teritorijā ir jau esošs, augsts antropogēnas izcelsmes traucējums (tajā skaitā paaugstināts trokšņa līmenis).

6.9.4.15.5. Lai arī Darbības vietas apkārtņē konstatētas vairākas īpaši aizsargājamas putnu sugas (skat. šī atzinuma 3.2.20. un 3.2.21. apakšpunktu) un to aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas, un novērtēts, ka sagaidāma ietekme uz to ligzdošanas un barošanās apstākļiem, arī ņemot vērā sagaidāmo kumulatīvo ietekmi ar plānoto *Rail Baltica* trases izbūvi, tomēr kopumā novērtēts, ka Paredzētā darbība, tostarp potenciālais trokšņa līmeņa pieaugums, neatstāts

⁴⁸ Šajā aspektā ietekme vērtēta uz apodziņu *Glaucidium passerinum*, urālpūci *Strix uralensis* un ūpi *Bubo bubo*.

⁴⁹ Dabisku mežu biotopu.

būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas iespējām un/ vai barošanās apstākļiem.

- 6.9.4.15.6. Pēc piesardzības principa, saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumā norādīto, lai samazinātu iespējamo ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanu, darbības, kas saistītas ar pārbūvējamā autoceļa trases attīrīšanu no mežaudzes, krūmājiem u.c. neveic laika periodā no 1. marta līdz 31. jūlijam. Minētais pasākums iekļauts arī Ziņojuma 6.2. nodaļā "Ietekmes novēršanas un mazināšanas pasākumi". Tādejādi secināms, ka Ierosinātāja apņemas to ievērot.
- 6.9.4.16. Informācija par teritorijā sastopamajām sikspārņu sugām sniegta jau šī atzinuma 3.2.22. apakšpunktā. Sikspārņu eksperta atzinumā (Ziņojuma 5. pielikums) sniegts novērtējums par Darbības vietas un tās apkārtnes piemērotību sikspārņiem. No novērtētā izriet, ka pārbūvējamā autoceļa apkārtne kā sikspārņiem piemērotas dzīvotnes tiek vērtēti meža masīvi, kuros atrodamas nenasas kailcirtes, kas tādejādi palielina kopējo sikspārņiem visvairāk piemēroto ekotona biotopu (meža malu). Vecākie un attiecīgi sikspārņiem vispiemērotākie nogabali esošā ceļa tuvumā atrodas galvenokārt posmā pie Autoceļa A9. Kā sikspārņiem piemērotas barošanās vietas novērtētas arī Autoceļa A5 tiešā tuvumā esošās trīs ūdenstilpes (karjeri), kā arī ceļa šķērsojošās meliorētās ūdenstece vai kanāli, kuri var tikt izmantoti kā dažu sugu sikspārņu pārvietošanās trases vai barošanās vietas. Jaunmārupe un relatīvi tuvu esošā Ķekava un Skulte kā apdzīvotas vietas ar dažādām ēkām, novērtētas kā sikspārņiem piemērotas mītņu vieta (gan ziemas, gan vasaras mītnēm). Detalizētāka informācija par sikspārņiem piemērotām barošanās un mītnes vietām sniegta Ziņojuma 5. pielikuma 3. lpp.
- 6.9.4.17. Kontekstā ar Paredzēto darbību Sikspārņu eksperts sniedzis vērtējumu par faktiskiem vai potenciāliem sikspārņus apdraudošiem faktoriem, kas iedalīti divās nosacītās grupās – 1) tiešā autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras ekspluatācijas ietekme; 2) autoceļa rekonstrukcijas un ekspluatācijas ietekme uz sikspārņiem piemērotiem biotopiem (biotopu zaudējums rekonstrukcijas rezultātā un ietekme uz piegulošajiem biotopiem). No novērtētā izriet, ka galvenās ar Paredzētās darbības realizāciju saistāmās potenciālās ietekmes uz sikspārņiem ir: sikspārņiem potenciāli piemērotu biotopu zaudējums tiešā autoceļa tuvumā, īpaši mežos, veicot esošā autoceļa paplašināšanu un saistītās infrastruktūras izveidi; paaugstināts notriekšanas risks, īpaši zemu lidojošajām sikspārņu sugām; papildu trokšņu piesārņojumu, kas ietekmēs gan sikspārņu iespējas baroties virs autoceļiem, gan potenciāli samazinās iespējas baroties tieši blakus esošajās teritorijās; mākslīgā apgaismojuma uzstādīšana, kas īpaši negatīvi var ietekmēt blakus teritorijas; traucējumu ietekmē veidojas pārrāvumi sikspārņu tranzīta ceļos. Saskaņā ar novērtēto kopumā sagaidāms, ka Autoceļš A5 pēc tā rekonstrukcijas kļūs sikspārņiem maz piemērots vai nepiemērots kā barošanās vieta, kā arī potenciāli vismaz lokāli atstās ietekmi uz blakus teritorijām. Detalizētāka informācija par sagaidāmajām ietekmi uz sikspārņiem, realizējot Paredzēto darbību, sniegta Ziņojuma 5. pielikuma 5.–7. lpp.
- 6.9.4.18. Ņemot vērā potenciāli iespējamo ar Paredzētās darbības realizāciju saistīto negatīvo ietekmi uz sikspārņiem, Sikspārņu eksperts savā atzinumā izvirzījis nosacījumus/ rekomendācijas potenciālās ietekmes mazināšanai, kas detalizēti uzskaitīti Sikspārņu eksperta atzinumā (Ziņojuma 5. pielikums) 7.–8. lpp. un galvenokārt saistīti ar specifiskiem nosacījumiem nepieciešamā apgaismojuma uzstādīšanai un sikspārņiem piemērotu un drošu šķērsojumu izveidei. Papildus ietekmi mazinošiem pasākumiem Sikspārņu eksperts savā atzinumā rekomendējis veikt sikspārņu izpēti un Paredzētās darbības ietekmes monitoringu (Ziņojuma 5. pielikuma 8. -9. lpp.), veicot standartizētu sikspārņu aktivitātes uzskaiti ar

automātiskajiem ultraskaņas ierakstītājiem gan sezonu pirms plānotās autoceļa pārbūves uzsākšanas, gan otrajā un piektajā gadā pēc rekonstrukcijas pabeigšanas.

- 6.9.4.19. Izvērtējis Ziņojumā sniegto informāciju (Ziņojuma 4.11.4. un 6.2. nodaļa), Birojs secina, ka Sikspārņu eksperta izvirzītie nosacījumi ietekmes mazināšanai uz sikspārņiem pilnībā ir ietverti Ziņojuma 4.11.4. nodaļā “Ietekme uz sikspārņiem un ietekmi mazinošie pasākumi”, bet tikai daļēji 6.2. nodaļā “Ietekmju novēršanas un samazināšanas pasākumi”. No DAP Vēstulē Nr. 4.9/4498/2024-N norādītā izriet, ka Sikspārņu eksperta atzinumā izvirzītie ietekmi uz sikspārņiem mazinošie pasākumi Ierosinātajai ir saistoši. Papildus tam DAP norāda, ka veicams arī Sikspārņu eksperta atzinumā norādītais sikspārņu monitorings (Ziņojuma 5. pielikuma 8.–9. lpp.). Ņemot vērā minēto, Biroja ieskatā ir samērīgi noteikt Sikspārņu eksperta atzinumā sniegtos ietekmi mazinošos pasākumus un monitoringu kā obligāti veicamus pasākumus Paredzētās darbības realizācijai.
- 6.9.4.20. Paredzētās darbības ietekmes novērtējuma uz zīdītājiem ietvaros, pamatojoties uz pieejamo informāciju, vērtēta to sastopamība Darbības vietas apkārtnē (Ziņojuma 8. pielikuma 3. – 6. lpp.; skat. arī šī atzinuma 3.2.24. apakšpunktu) un Paredzētās darbības ietekme uz tiem galvenokārt saistībā ar sadursmju risku.
- 6.9.4.21. Kopumā novērtēts, ka Paredzētās darbības teritorijā ir relatīvi zems migrējošo dzīvnieku blīvums. Tomēr nav izslēgts, ka tādejādi teritorija var piesaistīt jaunus, mazāk pieredzējušus dzīvniekus. Novērtēts, ka esošajā situācijā uz Autoceļa A5 sadursmes ar transporta līdzekļiem visbiežāk izraisa stirnas un aļņi, bet, salīdzinot ar ļoti intensīvo satiksmi uz autoceļa, sadursmju skaits novērtēts kā neliels.
- 6.9.4.22. Novērtēts, ka dzīvnieki biežāk šķērsro ceļus, kuru braucamā daļa atrodas vienā līmenī ar tuvāko apkārtni. Tādēļ, lai nodrošinātu drošu dzīvnieku pārvietošanās iespēju pār pārbūvējamo autoceļu, veidojamas dzīvnieku pārejas jeb ekoloģiskie tilti vai ekoloģiskie tuneļi. Zīdītāju ekspertu atzinuma (Ziņojuma 8. pielikums) 7. lpp. sniegts īss pārskats par ekoloģisko tiltu risinājumiem. Vienlaikus novērtēts, ka ekoloģiskie tilti Paredzētās darbības situācijā nav izmantojami, jo apkārtnē ir līdzena bez dabiskiem reljefa paaugstinājumiem brauktuves malās. Tādējādi pastāv dažādi ierobežojumi un lietderība šāda tipa pāreju būvniecībai.
- 6.9.4.23. Vērtējot potenciālās dzīvnieku pārejas, norādīts, ka kontekstā ar Paredzēto darbību jāņem vērā Paredzētās darbības vietas tuvumā plānoto dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* trases posma, kas pieguļ Autoceļa A5 posmam, būvniecību (Ziņojuma 8. pielikuma 1. attēls). Proti, no novērtējuma izriet, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros posmā, kur tas virzās paralēli Autoceļam A5 ir plānotas divas dzīvnieku pārejas - uz DR no Stūnīšiem un uz ZR no Jaunsila pie Ēbeļmuižas purva (Ziņojuma 8. pielikuma 1. attēla un Ziņojuma 4.10. attēls). Saskaņā ar Zīdītāju ekspertu sniegto vērtējumu *Rail Baltica* projekta ietvaros plānotās dzīvnieku pārejas būtu pagarināmas, lai tās šķērsotu arī pārbūvējamo Autoceļu A5. Lai neveidotos atsevišķi dzīvniekiem nepārvarami iežogoti lineārās infrastruktūras šķēršļi, kā arī neveidotos situācija, ka dzīvnieki nonāk teritorijā starp abiem infrastruktūras objektiem un nespēj no tās izklūt. Papildus jau minētajām dzīvnieku pārejām Paredzētās darbības ietvaros plānota vēl viena dzīvnieku pāreja posmā no Jaunmārupes līdz Autoceļam A10, uz D no Mežvidiem. Izvēles kritēriji dzīvnieku pārejas veidošanai šajā vietā detalizētāk aprakstīt Ziņojuma 105. lpp.
- 6.9.4.24. Zīdītāju eksperti savā atzinumā snieguši arī nosacījumus (Ziņojuma 8. pielikumā 9. punkts) Paredzētās darbības realizācijai galvenokārt saistībā ar dzīvnieku iespējām droši šķērsot Autoceļu A5, nenokļūstot uz tā un tādejādi neradot risku sadursmēm. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka šie pasākumi iekļauti Ziņojuma 4.11.8. nodaļā “Ietekme uz lielo zīdītāju pārvietošanos”, taču nav iekļauti Ziņojuma 6.2. nodaļā “Ietekmes novēršanas un mazināšanas pasākumi”, izņemot pasākumu,

kas paredz nožogojuma izveidi teritorijās, kur autoceļš šķērso vienlaidus meža masīvus (Ziņojuma 164. lpp.). Ņemot vērā Paredzētās darbības nozīmīgumu, ka arī kumulatīvo ietekmi ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas būvniecību, Biroja ieskatā, realizējot Paredzēto darbību un izstrādājot būvprojektu, tajā jāparedz un jāiestrādā lielo zīdītāju pārejas. Vietās, kur veidojas kumulatīvās ietekmes, veidojams komplekss risinājums, lai nepieļautu teritoriju fragmentāciju un zīdītājiem nepārvaramu šķēršļu veidošanos. Plānojot jaunus dzīvnieku pāreju risinājumus, to izvietojumu (pietiekamību) un veidu, nepieciešams konsultēties ar DAP un VMD ekspertiem.

- 6.9.4.25. Birojs arī konstatē, ka Zīdītāju ekspertu atzinumā norādīts, ka saistībā ar ES nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju monitoringu, Autoceļa A5 apsaimniekotājiem sadarbībā ar DAP un VMD jānodrošina arī (uz autoceļa) bojāgājušo plēsēju (ūdru, vilku, lūšu un brūno lāču) ķermeņu vai to atlieku uzskaitē un nodošana zinātniskai izpētei. Attiecībā uz minēto plēsēju monitoringu DAP Vēstulē Nr. 4.9/4498/2024-N norādīja, ka šis pasākums izvirzām kā obligāti veicams nosacījums Paredzētās darbības realizācijai.
- 6.9.4.26. Informācija par teritorijā sastopamajiem abiniekiem un rāpuļiem sniegta jau šī atzinuma 3.2.22. apakšpunktā. Abinieku un rāpuļu eksperta atzinumā (Ziņojuma 9. pielikums) sniegts novērtējums arī par Darbības vietas un tās apkārtnes piemērotību abiniekiem un rāpuļiem, par esošo situāciju un iespējamo Paredzētās darbības ietekmi uz abiniekiem, sevišķi kontekstā ar migrācijas iespējām.
- 6.9.4.27. No novērtētā izriet, ka kopumā Pierīgā ir zems abinieku blīvums un ir maz abiniekiem nozīmīgu teritoriju. Tādēļ abiniekiem nozīmīgo teritoriju aizsardzība Pierīgā ir īpaši nozīmīga. Secināts, ka jau esošajā situācijā Autoceļš A5 negatīvi ir ietekmējis tuvumā esošās abinieku populācijas, jo autoceļš veido gan barjeru īpatņu apmaiņai, gan ir nāvējošas lamatas tuvējām nelielu dzīvnieku populācijām. Proti, autoceļu nelieliem, samērā mazkustīgiem dzīvniekiem (kādi ir abinieki) praktiski nav iespējams pārvarēt intensīvās autosatiksmes dēļ. Zem Autoceļa A5 esošās caurtekas neveic nelielu dzīvnieku pārejas funkcijas, jo tajās ir ūdens (lielākā daļa abinieku sugu migrācijas veic pa sauszemi un neuztver ūdenstece kā izplatīšanās ceļus, it īpaši, ja izteikta straume kavē to pārvietošanos tecējumam pretējā virzienā) un nav ceļu norobežojošu barjeru, kas neļautu dzīvniekiem nokļūt uz ceļa un vienlaicīgi tos novirzītu uz šīm caurtekām, esošo grāvju caurteku diametrs nav pietiekošs, lai dzīvnieki redzētu otrā pusē gaismu un uztvertu šo caurteku kā migrācijas ceļu.
- 6.9.4.28. Abinieku un rāpuļu eksperts savā atzinumā novērtējis, ka risinājums šādu jau esošu nelabvēlīgu ietekmju novēršanai uz abiniekiem ir veidot struktūras, kas novērš abinieku nonākšanu uz ceļa un ļauj to šķērsoot drošā veidā jeb abiniekiem piemērotu šķērsojumu/ pāreju veidošana. Šādas pārejas izmanto arī nelieli zīdītājdzīvnieki, rāpuļi un rāpojoši bezmugurkaulnieki.
- 6.9.4.29. Saskaņā ar Abinieku un rāpuļu eksperta sniegto vērtējumu Paredzētās darbības ietvaros būtu lietderīgi veidot tieši abiniekiem paredzētas pārejas vietās, kur nav plānotas zīdītājdzīvnieku pārejas. Pēc eksperta ieteikuma abinieku pārejas būtu veidojamas Autoceļa A5 posmā uz D no Autoceļu A5 un A9 krustojuma ceļu pārvada, kur abpus ceļam ir mitraines, un jaunizbūvējamā ceļa atzarā uz Lidostu, vietā, kur tas ir plānots starp ūdenstilpi (abinieku vairošanās vieta) un mežu (abinieku pastāvīgas uzturēšanās vieta) (Ziņojuma 9. pielikuma 4. attēls, pirmā tabula 4. lpp.). Papildus tam eksperts savā atzinumā arī norādījis specifiskus nosacījumus, kādi izvirzāmi abinieku pārejām, lai tie kalpotu mērķim. Detāli tie aprakstīti Ziņojuma 9. pielikuma 9. punktā.
- 6.9.4.30. Abinieku un rāpuļu eksperts atzinīgi vērtē Paredzētās darbības ietvaros plānoto zīdītājdzīvniekiem paredzēto pāreju veidošanu (skat. šī atzinuma

6.9.4.23. apakšpunktu). Lai arī tās nav veidotas speciāli abiniekiem, novērtēts, ka tās var kalpot kā ekoloģiskie koridori arī starp abiniekiem nozīmīgām teritorijām, kas veicinātu autoceļa tuvumā esošu abinieku populāciju atjaunošanu un tālāk esošu ilgtspēju. Ilgtermiņā tie novērtēti kā nozīmīgs solis Pierīgas dzīvās dabas saglabāšanā. Eksperts sniedzis vērtējumu par vairākiem Autoceļa A5 posmiem, kur pareizi veidotas dzīvnieku pārejas var kalpot kā ekoloģiskiem koridori arī abiniekiem, un novērtējis to izveides nozīmi (prioritāti) abiniekiem nozīmīgu teritoriju savienošanā (Ziņojuma 9. pielikuma 2. un 3. attēls, otrā tabula 4. lpp.). Kā nozīmīgākais no abinieku aspekta ("A" prioritāte) novērtēts plānotai dzīvnieku šķērsojums pie dabas lieguma "Melnā ezera purvs" (Ziņojuma 9. pielikuma 2. attēls), ko Abinieku un rāpuļu eksperta ieskatā būtu lietderīgi papildināt ar abinieku pārejām. Savukārt "B" un "C" prioritātes gadījumos abinieku pāreju izveides iespējas vērtējamās atbilstoši ceļa pārbūvei pieejamiem līdzekļiem. Ziņojuma 9. pielikuma 4.–5. lpp. sniegts detalizētāks skaidrojums arī par citiem nepieciešamajiem pasākumiem Autoceļa A5 šķērsošanai, kas veicami kompleksi ar plānotajiem šķērsojumiem un šķēršļiem (žogi) lielajiem zīdītājiem, lai ierobežotu nelielo dzīvnieku, tostarp abinieku, nokļūšanu uz ceļa.

- 6.9.4.31. Kopumā no Abinieku un rāpuļu eksperta novērtējuma izriet, ka Paredzētā darbība būtiski nepasliktinās apkārtējo abinieku populāciju stāvokli. Vienlaikus Paredzētā darbība sniedz iespēju izbūvēt arī dzīvnieku pārejas. Tādējādi, ievērojot Abinieku un rāpuļu eksperta sniegto vērtējumu par ietekmi mazinošiem pasākumiem (arī Zīdītāju ekspertu) – barjeru un šķērsojumu izveidi, novērtēts, ka ir iespēja būtiski uzlabot ne tikai abinieku, bet arī citu dzīvnieku populāciju stāvokli Pierīgā.
- 6.9.4.32. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka Abinieku un rāpuļu eksperta atzinumā iekļautie risinājumi ietekmes uz abiniekiem mazināšanai iekļauti Ziņojuma 4.11.6. nodaļā "Ietekme uz abiniekiem un rāpuļiem un ietekmi mazinošie pasākumi", taču pilnā apmērā nav iekļauti Ziņojuma 6.2. nodaļā "Ietekmes novēršanas un mazināšanas pasākumi". No Ziņojuma 6.2. nodaļā (164. lpp.) sniegtās informācijas izriet, ka attiecībā uz abinieku aizsardzību Ierosinātāja visā projekta posma garumā apņemas īstenot pasākumus, kas ietver iespēju abiniekiem un sīkajiem dzīvnieku šķērsot autoceļu, vienlaikus novēršot to nokļūšanu uz ceļa, veidojot tiem piemērotas pārejas. Lai nodrošinātu abiniekiem un sīkajiem dzīvniekiem Autoceļa A5 šķērsošanas iespējas un izvairītos no to nokļūšana uz ceļa, Biroja ieskatā, realizējot Paredzēto darbību šādu risinājumu izveidi nepieciešams noteikt kā obligāti veicamu pasākumu. Ņemot vērā, ka Abinieku un rāpuļu eksperta atzinumā un Ziņojuma 6.2. nodaļā norādītie šķērsojumu parametri atšķiras, Biroja ieskatā, veicot būvprojekta izstrādi, par piemērotākajiem risinājumiem, to realizācijas vietām un iespējām, lai nodrošinātu abinieku un sīko dzīvnieku aizsardzību, nepieciešams konsultēties ar DAP un attiecīgajā jomā sertificētu sugu un biotopu ekspertu.
- 6.9.4.33. Izvērtējis Ziņojumā sniegto novērtējumu saistībā ar Paredzētās darbības ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, secināms, ka dabas vērtību aizsardzības kontekstā Paredzētās darbības ietekme dažos no ietekmju aspektiem, piemēram, īpaši aizsargājamo biotopu platības un īpaši aizsargājamo sugu atradnes, kuru saglabāšana to esošajās vietās nav savietojama ar Paredzētās darbības realizāciju vērtētajā teritorijā, būs neatgriezeniska un paliekoša. Tāpat tiks ietekmētas arī blakus esošās teritorijas. Paredzētās darbības ietekmē var mainīties augšanas apstākļi pārbūvējamās Autoceļa A5 trases un saistīto infrastruktūras objektu tiešā tuvumā esošajos biotopos, tiks fragmentēta teritorija, tostarp ietekmējot gan konstatēto biotopu un dzīvotņu viengabalainību, gan zīdītājdzīvnieku pārvietošanās iespējas u.c.
- 6.9.4.34. Ņemot vērā novērtējuma gaitā identificētās Paredzētās darbības iespējamās negatīvās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību, aspektos, kur tas iespējams, paredzēts īstenot

pasākumus ietekmes mazināšanai, kas detalizētāk aprakstīti attiecīgo jomu sugu un biotopu ekspertu atzinumos, daļēji arī Ziņojuma 6.2. nodaļā un citviet Ziņojumā, kā arī jau analizēti iepriekš šajā atzinumā pa ietekmējamo dabas vērtību grupām. No novērtētā izriet, ka, realizējot plānotos ietekmi mazinošos pasākumus uz bioloģisko daudzveidību, kopumā nevienā no ietekmju uz bioloģisko daudzveidību aspektiem nav sagaidāmas būtiska nelabvēlīga ietekme. Kopumā novērtēts, ka iespējamā kaitējuma apmēru uz konstatētajām dabas vērtībām samazina apstākļi, ka Paredzētās darbības ietvaros galvenokārt netiek būvēts jauns ceļš, bet tiek paplašināta jau esošā infrastruktūra vai būvniecība tiek plānota izmantojot esošas dabisko brauktuvju vietas, antropogēnās darbības būtiski ietekmētas vietas u. c.

- 6.9.4.35. Attiecībā uz Paredzētās darbības realizācijas alternatīvu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību kontekstā no Ziņojuma 7.3. nodaļā sniegtā vērtējuma neizriet kādi specifiski ieguvumi vai zaudējumi ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspektā, izvēloties kādu no Ziņojumā vērtētajām paredzētās darbības alternatīvām. Attiecīgi secināms, ka ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspektā, realizējot paredzētos ietekmi mazinošos pasākumus, nav konstatējami Ziņojumā vērtēto alternatīvu realizāciju ierobežojoši faktori.
- 6.9.4.36. Birojs, izdodot šo atzinumu, ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspektā vadās arī no DAP kā kompetentās iestādes valsts dabas aizsardzības īstenošanā, tajā skaitā sugu un biotopu aizsardzības jomā, sniegtā viedokļa un izvirzītajiem nosacījumiem, ar kādiem Paredzētā darbība ir iespējama, lai novērstu būtiskas ietekmes uz Paredzētās darbības un tās apkārtnes bioloģisko daudzveidību. Proti, no DAP Vēstulē Nr. 4.9/4498/2024-N, kurās sniegta atsauksme par Ziņojuma aktuālo redakciju, paustā izriet, ka Ziņojuma 6.2. nodaļa "Ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumi" ir nepilnīga, jo daļai identificēto ietekmju nav sniegti skaidri saprotami nosacījumi darbības īstenošanai, lai gan sertificēto biotopu un sugu ekspertu atzinumos tādi ir minēti. Birojs piekrīt DAP viedoklim, ka, vērtējot Ziņojumu un tā pielikumus, Birojs konstatēja, ka ne visi sugu un biotopu ekspertu sniegtie nosacījumi, tostarp attiecībā uz monitoringu, Paredzētās darbības īstenošanai tikuši iekļauti Ziņojuma 6.2. nodaļā un 8. nodaļā, vienlaikus daļēji šī informācija sniegta jau citās Ziņojuma nodaļās. Tādejādi Biroja ieskatā Ierosinātajai ir saistošs gan Ziņojuma 6.2. nodaļā ietvertos obligāti veicamo pasākumu kopums Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai uz Ziņojumā vērtētajiem bioloģiskās daudzveidības aspektiem, kā arī citviet Ziņojumā vai attiecīgo jomu sugu un biotopu ekspertu atzinumos izvirzītie nosacījumi Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai un monitoringam, ciktāl tie ir saskaņojami, izpildāmi un nav pretrunā viens ar otru.
- 6.9.4.37. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, Birojs uzskata, ka nepieciešams noteikt šādus nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai akcepta gadījumā:**
- a) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto, tostarp būvniecības darbu plānošanas posmā paredzēto, nosacījumu ietekmju novēršanai vai samazināšanai attiecībā uz bioloģisko daudzveidību ievērošana:**
- i. tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojums nav pieļaujams dabas parka "Beberbeki" teritorijā;**
 - ii. tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojums plānojams ārpus īpaši aizsargājamo augu sugu un biotopu aizņemtajām platībām;**

- iii. pēc iespējas visā Paredzētās darbības teritorijā jāsaglabā dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecas, lielu dimensiju koki;
 - iv. pārbūvējamā autoceļa un saistītās infrastruktūras objektu trases attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) jāveic ārpus putnu ligzdošanas sezonas, laika periodā no 1. augusta līdz 28. februārim.
- b) Jānodrošina invazīvo un ekspansīvo augu sugu izplatības ierobežošana:
- i. būvdarbu veikšanas gaitā, identificējot teritorijas, kurās izplatītas invazīvo augu sugas, nav pieļaujama šajās teritorijās iegūtās augsnes atkārtota izmantošana būvdarbos;
 - ii. pēc būvdarbu veikšanas gan ES nozīmes biotopu aizņemtajās platībās, gan pārējā Paredzētās darbības teritorijā, kas klasificēta kā meža zeme, teritorijas labiekārtošanā nav pieļaujams izmantot auglīgas melnzemes materiālu ar zāliena piesēju.
- c) Jānodrošina Ziņojumā un attiecīgo jomu sugu un biotopu ekspertu atzinumos paredzēto vai līdzvērtīgu pasākumu ietekmes uz zīdītājiem, tostarp sikspārņiem, un abiniekiem samazināšanai un novēršanai ievērošana:
- i. vietās, kur Autoceļa A5 trase virzās paralēli *Rail Baltica* dzelzceļa posma trasei un *Rail Baltica* projekta ietvaros paredzētas dzīvnieku pārejas, sadarbībā ar *Rail Baltica* projekta īstenotajiem paredzami kopēji risinājumi dzīvnieku pārejām, projektēšanas laikā konsultējoties ar zīdītāju sugu speciālistiem, ja attiecināms arī abinieku, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz dzīvnieku migrācijas iespējām un dzīvnieku migrācijas koridoriem. Tehniskie risinājumi un šķērsojumu vietas saskaņojami ar DAP;
 - ii. Pārbūvējamajā Autoceļa A5 posmos gar vienlaidus mežu masīviem paredzami iezogojumi sadursmju riska ar meža dzīvniekiem samazināšanai;
 - iii. būvprojekta izstrādes laikā jāveic konsultācijas ar sīko zīdītāju un abinieku sugu speciālistiem par risinājumiem sīko zīdītāju/ abinieku pārejām zem ceļa vietās un risinājumi, lai novērstu to nokļūšanu uz ceļa, kā arī par vietām, kur tos rekomendē īstenot eksperts/-i. Tehniskie risinājumi un šķērsojumu vietas saskaņojami ar DAP;
 - iv. veidojot caurtekas mazajām upītēm (Neriņa, Ķekava u. tml.) un lielākajiem novadgrāvjiem (Daugavas–Misas kanāls u. tml.), jānodrošina, lai attālums no caurtekas griestiem līdz ūdens virsmai arī lielūdens periodā būtu vismaz 1 m, tranzīta iespēju nodrošināšanai zem ūdens lidojošajām sikspārņu sugām;
 - v. autoceļa posmos meža teritorijās vēlams veidot blīvu krūmāja sienu mežmalā trokšņa un automašīnu radītā apgaismojuma izplatīšanās samazinātu. Šāds risinājums potenciāli arī novirzītu sikspārņus lidot augstāk. Kur tas nepieciešams, vadoties no citām prasībām, pieļaujams veidot arī mākslīgos trokšņu aizsegus, kas arī nodrošinātu ceļu šķērsojošos sikspārņus novirzīšanu lielākā augstumā;
 - vi. izbūvējot divstāvu pārvadus, jānodrošina, ka to tiltus sikspārņi var izmantot kā aizsegu-vadlīniju ceļu šķērsošanai – attiecīgi jānodrošina neapgaismota/ noēnota zona vismaz vienā pārvada pusē;

vii. ja tas nav pretrunā ar satiksmes drošības nodrošināšanu un normatīvo regulējumu, ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai jānodrošina Sikspārņu eksperta atzinumā norādīto mākslīgā apgaismojuma risinājumu izveidi. Ja tehniskie risinājumi atšķiras no Sikspārņu eksperta atzinumā norādītajiem, tad tie būvprojekta izstrādes stadijā saskaņojami ar DAP.

d) Nepieciešamie monitoringa pasākumi bioloģiskās daudzveidības aspektā:

i. jānodrošina sikspārņu monitorings saskaņā ar Sikspārņu eksperta atzinumā (Ziņojuma 5. pielikums) izvirzītajiem sikspārņu monitoringa nosacījumiem, tostarp veicot monitoringu gan pirms, gan pēc autoceļa pārbūves. Monitoringa plāns, tostarp atskaites sagatavošanas biežums, un pasākumi jānosaka un jānosaka ar DAP. Monitorings jāveic sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ ekspertiem. Monitoringa atskaites jāiesniedz DAP un Dienestā;

ii. Autoceļa A5 apsaimniekotājiem sadarbībā ar DAP un VMD jānodrošina uz autoceļa bojāgājušo ES nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju sugu monitorings.

e) Paredzētā darbība kopumā realizējama veidā, kas neatstāj negatīvu ietekmi uz *Natura 2000* teritoriju dabas parku “Beberbeķi” un tajā aizsargātajām dabas vērtībām, kā arī nav pretrunā ar Noteikumiem Nr. 714.

f) Ja projekta tālākajā virzībā tiek identificētas tādas ar Paredzētās darbības realizāciju nepieciešamas darbības vai ietekmes, kas var negatīvi neietekmēt *Natura 2000* teritorijas dabas parka “Beberbeķi” ekoloģiskās funkcijas, integritāti un ir pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem, veicams šādu projekta izmaiņu un potenciālo ietekmju būtiskuma novērtējums un, ja nepieciešams, jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.² panta pirmās daļas 3. punktu.

6.9.5. Troksnis un vibrācijas.

6.9.5.1. Paredzētā darbība ir Autoceļa A5 pārbūve pa esošo trasi - ceļš ar divām braukšanas joslām tiks pārbūvēts par ceļu ar četrām braukšanas joslām, līdz ar to pietuvinot esošu trokšņa avotu (transporta plūsmu) dzīvojamās apbūves teritorijām. Posmā no Lidostas līdz Ķekavai Autoceļu A5 un jaunbūvējamo *Rail Baltica* dzelzceļa līniju paredzēts izvietot kopējā satiksmes koridorā. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, gan esošu, gan jaunizveidotu (Lidostas savienojums) autoceļu tuvumā, tādēļ troksnis ir nozīmīgs ietekmes aspekts arī Paredzētās darbības kontekstā. Troksni rada satiksme pa jau esošo Autoceļu A5, tomēr Paredzētā darbība var būt arī tiešs trokšņa līmeņa pieauguma cēlonis tajās teritorijās, kurām brauktuve pietuosies autoceļa pārbūves rezultātā un/vai atmežojot atsevišķus izbūvei nepieciešamos posmus. Atkarībā no attāluma kādā ceļa trase tiek virzīta gar citiem objektiem, nozīmīgs faktors var būt arī vibrācijas, kas intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ tās arī tiek vērtētas arī Paredzētās darbības kontekstā.

6.9.5.2. Trokšņa ietekmes novērtējumu (Ziņojuma 3. pielikums, turpmāk arī – Trokšņa novērtējums) sagatavojusi SIA “R&D Akustika” (reģistrācijas Nr. 40103100457). Par novērtējumā izmantoto datu un iegūto rezultātu kvalitāti un atbilstību atbild lerosinātāja. Paredzētās darbības radīto izmaiņu novērtēšana veikta trokšņa aprēķinos un izkliedes modelēšanā izmantojot 2046.–2050. gadam prognozētos satiksmes intensitātes datus. Trokšņa novērtējuma teksta daļā tiek norādīts, ka prognoze un

novērtējums sagatavots 2048. gadam, bet Ziņojuma 4.4.1. nodaļā, ka tā atbilst 2050. gadam⁵⁰. Birojs konstatē, ka Ierosinātājas sagatavotās satiksmes intensitātes prognozes skaitliskās vērtības Ziņojuma Trokšņa novērtējuma 1. attēlā neatbilst (ir lielākas) Ziņojuma 2.3. tabulā norādītajām 2046. gadam prognozētajām intensitātes vērtībām. Savukārt Trokšņa novērtējuma pielikumā pievienoto ievaddatu satiksmes intensitātes skaitliskās vērtības summāri atbilst Trokšņa novērtējuma 1. attēlā norādītajām, bet sadalījums pa transporta veidiem atšķiras no 8. lpp. tabulā bez numura pievienotajām. Līdz ar to ar šo atzinumu tiek fiksēts nevis prognozes gads, bet vērtējumā izmantotā autosatiksmes intensitāte, kas atbilst Trokšņa novērtējuma ievaddatiem (tajā skaitā sadalījums pa diennakts periodiem) un Trokšņa novērtējuma 1. attēla vērtībām.

- 6.9.5.3. Modelī ņemts vērā trokšņa līmenis, ko radīs autotransporta kustība pa pārbūvēto četru joslu ātrgaitas Autoceļu A5, valsts un pašvaldības autoceļiem un vilcienu kustība pa jaunbūvējamo *Rail Baltica* dzelzceļu līniju. Ziņojumā vērtēts sagaidāmais trokšņa līmenis ar un bez troksni samazinošiem pasākumiem. Savukārt esošās situācijas raksturošanai izmantoti Ierosinātājas tīmekļvietnē publiskotie Autoceļa A5 stratēģiskā trokšņa novērtējuma dati (informācija sagatavota 2022. gadā⁵¹ un publiski pieejama Ierosinātājas tīmekļvietnē). Trokšņa izplatīšanās modelēta ar datorprogrammu *SoundPLAN 9.0*, kas nodrošina trokšņa rādītāju aprēķināšanu atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr. 16). Trokšņa izkliedes modeļa ievades dati pievienoti Trokšņa novērtējuma pielikumā *pdf* formātā⁵².
- 6.9.5.4. Vides trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes nosaka Noteikumi Nr. 16, kas ņemti vērā Trokšņa ietekmes novērtējumā. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 2.8. punktam, uz būvdarbiem, kas saskaņoti ar vietējo pašvaldību, netiek attiecināti noteikumos noteiktie vides trokšņa robežlielumi, līdz ar to Ziņojumā nav kvantitatīvi vērtēta būvdarbu ietekme uz trokšņa līmeni Darbības vietas apkārtnē.
- 6.9.5.5. Vērtējot trokšņa ietekmi esošajā situācijā Izstrādātāja atsaukusies un Ziņojuma pielikumā pievienojusi Autoceļa A5 stratēģiskā trokšņa izstrādes rezultātu kopsavilkumu un trokšņa izkliedes kartes. Konstatējams, ka šobrīd Autoceļš A5 tiek ekspluatēts bez trokšņa mazināšanas pasākumu īstenošanas un veiktie aprēķini uzrādījuši pārsniegumus vairākos autoceļa posmos. Būtiskāk ietekmētā teritorija ir posmā pie Priežciema, Piņķu, Bebru un Brīvkalnu apbūvē, kā arī Jaunmārupes apkārtnes apbūvē, Apšukalnu apbūves ziemeļu daļā, Magrina ielas apbūvē un Misas apbūvē. Jāņem vērā, ka trokšņu stratēģiskās kartes ir izstrādātas izmantojot atšķirīgu mērķi un pārsniegumi noteikti atbilstoši iepriekšējai Noteikumu Nr. 16. redakcijai, kad satiksmes trokšņa robežlielumi savrupmāju apbūves teritorijām bija noteikti par

⁵⁰ Satiksmes intensitātes izmaiņu prognozi sagatavoja Ierosinātāja. Ziņojuma 5.12. tabulā “Vides pārraudzības valsts biroja 2024. gada 29. maija vēstules Nr. 5-01/717/2024 norādījumu izpilde” Izstrādātāja norādījusi, ka Ziņojumā un trokšņa novērtējumā (Ziņojuma 3. pielikums) kļūdaini tiek norādīts, ka prognozes gads ir 2048., tāpēc sagatavotā informācija un novērtējums ir attiecināms uz 2046. gadu.

⁵¹ Stratēģiskā trokšņa novērtējuma izstrādātāja – SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” (reģistrācijas Nr. 40003374818), pieejams - <https://lvceli.lv/celu-tikls/celu-kartes/troksnu-kartes/>.

⁵² Pielikuma datne: *Iestat_ievad_dati.pdf*, attiecas uz vērtēto 2. un 3. situāciju. Pielikums sagatavots uz vairāk kā 60 000 lpp. Birojs konstatē, ka šāda pieceja neatbilst Biroja 2023. gada 14. decembra vēstulē Nr. 5-01/1507/2023 Ierosinātājai un Izstrādātājai un, ka ar standartprogrammām lasāmā/ skatāmā formātā sagatavojamas tikai būtisku informāciju saturošas datnes (piemēram, datnes, no kurām būtu redzams aprēķinos izmantotais standarts, vērtēto avotu radītā trokšņa parametri, kā ņemta vērā ceļa seguma kvalitāte, meteoapstākļi, troksni mazinošo risinājumu parametri un citi konkrētajam projektam būtiski parametri). Savukārt ievaddati pilnā apjomā iesniedzami formātā un apjomā, kas jebkurai trešajai personai nodrošinātu pilnvērtīgu datu kopu, kas ļauj rekonstruēt trokšņa (arī gaisa novērtējuma) modeli, atkārtoti veikt aprēķinus un pārlicināties par veikto rezultātu ticamību, ja šāda nepieciešamība tiek konstatēta. Līdz ar to sagatavotās informācijas vērtēšana ir apgrūtināta.

10 dB zemāki, nekā tas ir šobrīd, tādēļ tās nav tieši salīdzināmas ar Ziņojumu. Tomēr trokšņu stratēģiskās kartes var būt izmantojamas, lai izdarītu vispārējus secinājumus par esošo situāciju un salīdzinātu ar Paredzētās darbības ietekmes prognozi (skat., piemēram, Trokšņa novērtējuma 2. tabulu).

- 6.9.5.6. Vērtējot trokšņa ietekmes izmaiņas pēc pārbūves pabeigšanas, ņemts vērā, ka tiks izbūvēti jauni divlīmeņu šķērsojumi, veidosies krustojumi ar palielinātu satiksmes intensitāti, ņemti vērā kopējā ietekmes zonā esošie vietējās satiksmes ceļi/ielas, jaunbūvējamais *Rail Baltica* dzelzceļš. Jaunās trases asfaltbetona segums ir pieņemts vienāds ar esošo, kas ir bez speciālām prettrokšņa īpašībām (ievaddatos norādītā ceļa virsma - *smooth asphalt (concrete or mastic)*), līdz ar to tiek nodrošināta maksimālās piesardzības principa ievērošana. Vidējo meteoroloģisko rādītāju dati iegūti izmantojot Rīgas meteostacijas datus. Norādīts, ka trokšņa izplatīšanās rādītāji aprēķināti 4 m augstumā virs teritorijas (Trokšņa novērtējuma 2. tabula, 9. un 10. lpp., arī Ziņojuma 82. lpp.).
- 6.9.5.7. Ziņojuma 4.4.1. nodaļā norādīts, ka atļautais braukšanas ātrums pieaugs līdz 130 km/h un atbilstoši šāds pieaugums ņemts vērā Trokšņa novērtējumā. Trases kopējais platums – 27 m. Satiksmes intensitātes pieaugums un trokšņa novērtējums veikts divām transportlīdzekļu grupām – smagajam un vieglajam autotransportam. Tā kā satiksmes trokšņa līmenis ir proporcionāls ātruma kvadrātam⁵³, būvējot ātrgaitas automaģistrāles jārēķinās ar trokšņa līmeņa pieaugumu tuvējā apkārtnē ap ātrgaitas automaģistrāli. Arī Trokšņa novērtējuma 12. lpp. (novērtējuma secinājumi) norādīts, ka vērtējums veikts divās transportlīdzekļu grupās attiecīgi ātrumam 90 km/h (smagais transports) un 130 km/h (vieglais transports). Izvērtējot Trokšņa novērtējuma pielikumā pievienoto ievaddatu informāciju, Birojs konstatē, ka faktiski vērtējums veikts situācijai ar vieglā transporta ātrumu 115 km/h, nevis norādītajiem 130 km/h.
- 6.9.5.8. Ņemot vērā, ka Trokšņa novērtējums ir ticis nodots pārstrādāšanai un IVN process iestādē nevar turpināties bezgalīgi, kā arī to, ka novērtējuma procesā trokšņa pārsniegumu zonas ir tikušas identificētas, Birojs uzskata par samērīgu noteikt, ka būvprojektēšanas stadijā ir veicams atkārtots trokšņa novērtējums atbilstoši autoceļa projektētajam ātrumam (ja nepieciešams, arī izdalot vairākas transportlīdzekļu grupas), ņemams vērā, kādai prognozētajai satiksmes intensitātei un ceļa seguma kvalitātei trokšņa prognoze noteikta. Ņemot vērā Ķekavas novada 2024. gada 24. jūlija vēstulē Nr. 1 - 7.1/24/2118 paustās bažas par iespējamo summārā trokšņa pārsniegumu Jaunsila teritorijā, jānovērtē nepieciešamība piemērot atbilstošus trokšņa samazināšanas risinājumus arī šajā autoceļa posmā.
- 6.9.5.9. Birojs konstatē, ka Ziņojumā visās identificētajās iespējamo problēmsituāciju zonās (autoceļa posmos) ir vērtēta tipveida, augstas efektivitātes trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošana. Trokšņa novērtējuma ietvaros šobrīd sagatavotais nepieciešamo trokšņa sienu aprēķinu apkopojums pievienots Trokšņa novērtējuma 10. pielikumā, savukārt trokšņa izkliedes kartes – 8. pielikumā, kā arī elektroniskā formātā vairākos augstākas izšķirtspējas pielikumos. Līdz ar to paredzams, ka katrā konkrētā vietā, kur ietekmes mazināšanai līdz nebūtiskam līmenim varētu tikt piemēroti arī citi līdzekļi, kas prasītu mazāku finanšu ieguldījumu, projektēšanas stadijā jāveic atkārtoti aprēķini, un piemērotākais risinājums jāpamato būvprojektā.

⁵³ Birojs konstatē, ka Ziņojumam pievienotais 4.2. attēls, kurš attēlo transportlīdzekļu skaņas līmeņa pieaugumu atkarībā no braukšanas ātruma neaptver vērtēto diapazonu – 130 km/h. Līdz ar to nav konstatējams, vai motociklu un vieglo automašīnu iekļaušana vienā grupā nevar ietekmēt vērtējuma rezultātus. Esošās situācijas novērtējumā izmantots detalizētāks transporta līdzekļu iedalījums apakšgrupās.

- 6.9.5.10. Trokšņa novērtējumā norādīts, ka vairākas dzīvojamās ēkas vai to grupas⁵⁴ atrodas Autoceļa A5 aizsargjoslā (100 m no ceļa ass uz katru pusi). Trokšņa novērtējuma 10. lpp. norādīts, ka “*perspektīvā (2048. g.) arī A5 aizsargjoslās plānots nodrošināt trokšņa līmeni saskaņā ar 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr.16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (03.11.2023. red.) izvirzītajām prasībām. Netiek plānots uzlabot esošo ēku fasāžu skaņas izolācijas īpašības (ēku logu maiņa nav plānota). Lai panāktu nepieciešamo trokšņa līmeni, pie autoceļa A5 plānots pielietot trokšņa ekrānus, kuru izvietojums iegūts saskaņā ar trokšņa izplatīšanās karti nakts periodam, kad trokšņa pārsniegumu apjoms ir vislielākais*”. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 3. piezīmē noteiktajam, aizsargjoslās gar autoceļiem un aizsargjoslās gar dzelzceļiem satiksmes vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Tomēr minētais nenozīmē, ka mērķlieluma vērtība nav jāņem vērā, – tas ir lielums, līdz kuram esoša trokšņa emisija būtu pakāpeniski jāsamazina, to ierobežojot, un kuras sasniegšanai izstrādājami tehniski paņēmieni. Saistībā ar minēto vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi, arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemtas vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, rēķinoties, ka pašreizējā situācija mainīsies, kas ņemams vērā vērtējot būvniecības ieceru pieļaujamību, nosacījumus, kā arī būvatļauju izsniegšanu.
- 6.9.5.11. Aprēķinu rezultāti teritorijās, kurās konstatēti pārsniegumi, pievienoti Trokšņa novērtējuma 2. tabulā (11. lpp.). Informācija par autosatiksmes trokšņa mazināšanas barjeru parametriem un novietojumu apkopota⁵⁵ Trokšņa novērtējuma 10. pielikumā (pielikums sastāv no 26 daļām), novērtējumā iegūtie izkliedes rezultāti bez prettrokšņa pasākumiem pievienoti Trokšņa novērtējuma 5.–7. pielikumā, ar prettrokšņa pasākumiem – attiecīgi 8. pielikumā (tikai rādītājam L_{nakts}). Elektroniskajos pielikumos pievienotas arī augstas izšķirtspējas trokšņa izkliedes kartes.
- 6.9.5.12. Trokšņa novērtējuma secinājumu daļā (9. punkts 13. lpp.) norādīts: *Pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas atsevišķās teritorijās, A5 tuvumā, paliks pieļaujamā satiksmes trokšņa līmeņa līmeņa pārsniegumi. Tādi ir Piņķu apbūves daļa, ceļa A8 krustojums ar A5 un ceļa A9 krustojums ar A5, skat. ilustrāciju zemāk. Šajās teritorijās prettrokšņa pasākumi ir saistīti ar konkrēto vietu plānojuma izmaiņām un tas nav šī darba jautājums*. Biroja ieskatā šāds secinājums ir pretrunā ar Trokšņa novērtējuma 10. lpp. norādīto, ka Noteikumu Nr. 16 robežlielumus paredzēts nodrošināt arī autoceļam noteiktajā aizsargjoslā (skat. arī šī atzinuma 6.9.5.10. apakšpunktu). Līdz ar to, būvprojekta stadijā veicot atkārtotu trokšņa samazināšanas pasākumu risinājumu aprēķinus jānodrošina, ka tiek panākta robežlielumu ievērošana vērtējamajos objektos un zonās.
- 6.9.5.13. Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās, pie dzīvojamo ēku fasādēm, kur piemērojami trokšņa robežlielumi. Ņemot vērā Ziņojumā veiktā trokšņa novērtējuma rezultātus, atbilstoši kuriem vērtētajās zemes vienībās aprēķinātie trokšņa ietekmes summārie parametri tieši atbilst robežlielumu vērtībām vai ir tikai par 1–3 dB(A) (vai lielākā diapazonā, atkarībā no veiktā novērtējuma precizitātes pakāpes) zemāki, šajās teritorijās veicams atkārtots trokšņa ietekmes un samazināšanas pasākumu risinājumu efektivitātes novērtējums un, ja nepieciešams, precizējami izmantojamie prettrokšņa risinājumi. Biroja ieskatā noteiktajās summārā trokšņa problēmzonās Ierosinātājam jākonsultējas ar *Rail Baltica*

⁵⁴ Piemēram, dzīvojamā apbūve “Brīvkalni” pie Autoceļa A9 un Meža ielas apbūve Jaunmārupē.

⁵⁵ Trokšņa novērtējumā norādīts, ka Ziņojumā paredzētais kopējais trokšņa ekrānu garums ir 9,9 km un laukums – 33 937 m².

projekta īstenošanai un Satiksmes ministriju, lai rastu risinājumu abu infrastruktūras objektu kopējās ietekmes mazināšanai trokšņa aspektā līdz normatīviem atbilstošām robežvērtībām. Līdz ar to var uzskatīt, ka ar Ziņojumu ir vispārēji noskaidrots, kāda ir iespējamā Paredzētās darbības ietekme, t.sk. teritorijas, kur nepieciešami prettrokšņa pasākumi, tomēr nepieciešamie risinājumi ir atkārtoti jāpārbauda būvprojekta izstrādes stadijā. Līdzvērtīga prasība ir izvirzīta arī *Rail Baltica* projekta realizācijai, un atbilstoši situācijai un nenoteiktībai, kas saglabājas attiecībā uz dažādu projektu realizācijas secību, laiku (vai realizāciju vispār), – tā uzskatāma par samērīgu un pamatotu.

- 6.9.5.14. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā katrā no attiecīgajām teritorijām būs vērtējami jau konkrētie piemērotie prettrokšņa pasākumi un to kombinācijas, tajā skaitā ņemot vērā arī kumulatīvo ietekmi veidojošos objektus. Precīzu aprēķinu veikšana un ietekmi mazinošo pasākuma izvēle⁵⁶, arī to efektivitātes pārbaude, jāveic būvprojekta izstrādes stadijā, tas nostiprināms arī Biroja nosacījumos (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa). Šāda nosacījuma izvirzīšanu pamato arī piesardzība, jo no konkrētu pasākumu izvēles ir atkarīga trokšņa ietekmes samazināšanas efektivitāte, kas nozīmē, ka tā var būt arī zemāka par trokšņa novērtējuma nolūkos Ziņojumā šobrīd izdarītajiem pieņēmumiem. Nevar arī izslēgt situāciju, ka trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumi var būt nepieciešami lielākā skaitā teritoriju, kā Ziņojuma 3. pielikumā identificētajās vietās, jo Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 3.2. punkts paredz, ka “*vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem, kā arī 2 m attālumā no fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai*”. Saprotami, ka Ziņojuma izstrādes stadijā, kuras mērķis ir nodrošināt informāciju, lai konceptuāli izlemtu par Paredzētās darbības pieļaujamību, novērtējumam neparedz tik dziļu detalizāciju.
- 6.9.5.15. Ņemot vērā, ka pārbūvējamās automaģistrāles tuvumā ir izvietotas dažādu konstrukciju būves Ziņojuma 4.4.2. nodaļā ietverts Paredzētās darbības realizācijas (būvniecības un ekspluatācijas) radītas vibrācijas ietekmes indikatīvs novērtējums, norādot, ka Latvijas normatīvajos aktos šobrīd nav noteikts maksimālais atļautais svārstību, ko izraisa vibrācija, lielums. Atbilstoši Ziņojumam, vibrācijas ietekmes zonas lielums autoceļa ekspluatācijas laikā ir atkarīgs no vairākiem faktoriem: autoceļa virsmas seguma, autotransporta braukšanas ātruma, transportlīdzekļa masas un piekares sistēmas, autoceļa un tā apkārtnē esošās grunts sastāva un tās elastības, kā arī sezonāliem laika apstākļiem. Ziņojuma 4.4. tabulā apkopotu tipiskie grunts vibrācijas līmeņi, ko rada būvniecībā izmantojamo iekārtu ekspluatācija un autosatiksmē. Birojs, salīdzinot tabulā norādītos vibrācijas līmeņus ar, piemēram, Vācijas standartā DIN 4150 - 3 noteikto robežvērtību attiecībā uz 3. kategorija struktūrām un būvēm, kas īpaši jutīgas pret vibrāciju (8 mm/s), konstatē, ka Paredzētā darbība ārpus autoceļam noteiktās aizsargjoslas ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā pirmšķietami neradīs apdraudējumu dzīvojamām ēkām, būvēm un infrastruktūras objektiem.
- 6.9.5.16. **Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama darbības akcepta gadījumā:**

⁵⁶ Bez Ziņojumā vērtētajām prettrokšņa sienām varētu tikt piemēroti arī citi līdzekļi, kas prasītu mazāku finanšu ieguldījumu, piemēram, zemes uzbērumu veidošana, stādījumi, īpašas prasības ceļa segumam vai kombinēti pasākumi.

- a) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas atbildīs akceptēto alternatīvu un maksimālā pieļaujamā kustības ātruma risinājumam, izstrāde jāveic turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājam jānodrošina atkārtotus trokšņa parametru aprēķinus un izklīdes modelēšanu, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi un kumulatīvo ietekmi radošo objektu (piemēram, *Rail Baltica* posmu) trokšņa un citu būtisko parametru aktualizāciju atbilstoši projektēšanas laikā precizētajai informācijai. Aktualizētais trokšņa ietekmes novērtējums būvprojekta sagatavošanas stadijā iesniedzams Dienestā, lai saņemtu piekrišanu būvprojekta risinājumiem.
- b) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu (tajā skaitā Trokšņa novērtējuma 10. pielikumā vai atkārtotajā aprēķinā norādīto un Būvprojektā saskaņoto), kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu visā Ziņojumā vērtētās pārbūvējamās automaģistrāles posmā. Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas visās teritorijās, kur tie nepieciešami, nav pieļaujama.
- c) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana blīvi apdzīvotajās teritorijās pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas periodā (no plkst. 7.00 līdz 19.00).

6.9.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

- 6.9.6.1. Ziņojuma 3.8. nodaļā un šī atzinuma 3.2.25. un 3.2.26. apakšpunktā ir pievienota informācija par Darbības vietas apkārtnes ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu. Tāpat Ziņojumā (Ziņojuma 4.12. nodaļa) iekļauts vērtējums par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi uz identificētajām vērtībām minētajā aspektā.
- 6.9.6.2. Ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ir jau esoša autoceļa pārbūve un autoceļš kā infrastruktūras objekts jau ietekmē esošo apkārtnes ainavu, no Ziņojumā novērtētā izriet, ka, realizējot Paredzēto darbību, nedaudz palielināsies transporta plūsma un tās vizuālās klātesamības radītā ietekme uz ainavu. Kā papildus elements ainavā parādīsies satiksmes drošību garantējošais ceļmalas nožogojums un arī troksni mazinošās barjeras, kuras būtu jāveido saskaņā ar ainavas arhitektūras principiem. Tomēr, ņemot vērā, ka Autoceļš A5 ir esošs un jau šobrīd tas ir transporta plūsmas noslogots – tā paplašināšana būtiskas izmaiņas ainavā neradīs. Kā papildu elementi ainavā parādīsies ar Autoceļa A5 pārbūvi saistītie paralēlie ceļi, ceļu mezgli un divlīmeņu šķērsojumi.
- 6.9.6.3. Papildus Paredzētās darbības ietekmes uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu raksturojumam, Ziņojuma 4.12. nodaļā konstatēts, ka Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz tūrismu un rekreācijas resursiem nebūs būtiska. Secināts, ka pārbūvējamā Autoceļa A5 apkārtne trūkst tūrismam piemērotu mērķu vai vietu ar rekreācijas iespējām. Tādēļ kopumā šajā aspektā novērtēts, ka Paredzētā darbība būtiski neietekmēs Autoceļa A5 apkārtne esošā mazattīstītā tūrisma darbību un rekreācijas resursus.
- 6.9.6.4. Izvērtējot Ziņojuma 3.8., 4.12., 4.17.1. un 6. nodaļā ietvertu informāciju par kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu, kā arī NKMP vēstulēs, tajā skaitā 2024. gada 18. jūlija vēstulē Nr. 05-06/3886, norādīto, Birojs konstatē, ka Ziņojuma 5.11. tabula satur nepatiesu informāciju par NKMP trijās vēstulēs norādīto ieteikumu iestrādāšanu Ziņojumā. Ziņojuma 6. nodaļā nav norādītās 6.2.5. apakšnodaļas, arī citas tā nodaļas nav papildinātas ar NKMP norādīto par iespējamiem risinājumiem

kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanai un aizsardzībai. Līdz ar to Birojs šos priekšlikumus uzskata par nepieciešamu iekļaut atzinumā. Ņemot vērā, ka autoceļa apkārtnē saistāma ar Pirmā pasaules kara laika kaujām, nav izslēgts, ka būvdarbu laikā iespējama kritušo karavīru mirstīgo atlieku un/ vai sprādzienbīstamu priekšmetu atrašana. Realizējot Paredzēto darbību, nepieciešamas paredzēt pasākumus gadījumiem, ja tiktu atklātas kādas no kara laika liecībām vai sprādzienbīstami priekšmeti.

6.9.6.5. Novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētā darbība izmainīs ainavu, ietekme būs paliekoša. Tomēr, ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ir esoša autoceļa pārbūve, kopumā prognozētās ietekmes nav vērtējamas kā būtiskas. No Ziņojuma tāpat kopumā neizriet, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem. Vienlaikus potenciāli ir iespējama kultūrvēsturisku liecību atrašanas iespējamība, veicot būvdarbus, tādejādi, realizējot Paredzēto darbību, ir jāparedz arī atbilstošas rīcības.

6.9.6.6. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**

- a) **Plānojot būvdarbus, jānodrošina kultūrvēsturiski nozīmīgu liecību saglabāšana teritorijās, kas atrodas līdzās būvniecības darbu zonai, bet tieši netiek skartas. Pirms būvdarbu uzsākšanas jānodrošina konsultācijas ar NKMP par iespējamiem būvniecības darbu organizācijas nosacījumiem arheoloģiskās uzraudzības un kultūrvēsturiskā mantojuma jomā, kādi piemērojami attiecībā uz reģiona nozīmes kultūras pieminekļa “Piņķu Sv. Nikolaja luterāņu baznīca” (valsts aizsardzības Nr. 8485) aizsardzības nodrošināšanu.**
- b) **Kultūras mantojuma un arheoloģisko vērtību saglabāšanai savlaicīgi jāparedz un būvprojektā jāieplāno pasākumi un nosacījumi rīcībām gadījumos, ja tiek atklātas vēstures liecības vai apbedījumi būvdarbu īstenošanas laikā.**
- c) **Pirms būvdarbu uzsākšanas jānodrošina konsultācijas ar Brāļu kapu komiteju⁵⁷ par būvniecības darbu organizācijas nosacījumiem zonās, kur iespējama ar Pirmā pasaules kara notikumiem saistītu karadarbības laikā bojā gājušo karavīru mirstīgās atlieku atsegšana. Ja konsultāciju gaitā tiek konstatēta šāda nepieciešamība, nosacījumi darbu apturēšanai un turpmākai rīcībai atsedzot karadarbības laikā bojā gājušo karavīru mirstīgās atliekas vai sprādzienbīstamus priekšmetus iestrādājami būvprojektā.**
- d) **Izvēloties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus drošību garantējošos ceļmalas nožogojumu risinājumus un trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, pēc iespējas jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamos drošības pasākumus un trokšņu līmeņu samazināšanu.**

⁵⁷ Biedrība “Brāļu kapu komiteja”, reģ. Nr. 40008004852.

6.9.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē.

- 6.9.7.1. Viens no nozīmīgiem piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Paredzētā darbība plānota, lai risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Jāņem vērā, ka tad, ja netiek īstenota autoceļu tīkla uzlabošana, satiksmes intensitātes pieaugums var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās – lēnākas satiksmes plūsmas un sastrēgumu pieauguma, kas ir iemels lielākam autotransporta emisiju daudzumam. Ar Paredzēto darbību saistītas autoceļa būvniecības posmā radītās emisijas, taču Ziņojumā tās detalizēti nav vērtētas. Ņemot vērā, ka būvniecības darbus paredzēts veikt 3–4 gadu periodā pakāpeniski pārbūvējot automaģistrāli ~ 26 km garā posmā, ar būvniecību saistāmās izmaiņas gaisa kvalitātē vērtējamās kā īslaicīgas un pārejošas.
- 6.9.7.2. Ziņojuma 4.3. nodaļā norādīts, ka atbilstoši ierosinātājas aprēķiniem, ātrgaitas ceļu ekspluatācija nodrošina mazāku degvielas patēriņu šādos posmos un līdz ar to arī SEG emisiju apjoma samazinājumu par aptuveni 16 %. Aprēķina piemērs pievienots Ziņojuma 5.1.3. nodaļā. SEG emisiju izmaiņu vērtējums autoceļa paplašināšanai nepieciešamās atmežošanas rezultātā pievienots Ziņojuma 10. pielikumā. Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā Autoceļš A5 tiks pārbūvēts par ātrgaitas automaģistrāli, paredzams, ka atmežošana tiks veikta aptuveni 50 ha platībā. Novērtēts, ka atmežojamajā platībā ietilpst 12 ha organisko un 38 ha minerālaugšņu. Atbilstoši aprēķinam, kopējie oglekļa zudumi atmežošanas rezultātā atbilst 20 tūkst. t CO₂ ekv., bet SEG emisiju pieaugums no organiskās augsnes – 0,42 tūkst. t CO₂ ekv. gadā. Norādīts, ka SEG emisijas no organiskās augsnes turpinās visā aprēķinu periodā, t.i. 50 gadu laikā, un kopējais SEG emisiju pieaugums no augsnes šajā periodā sasnies 41,2 tūkst. t CO₂ ekv. Tomēr norādāms, ka atmežošanas darbība 50 ha apjomā kopumā nebūs nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un SEG emisiju iemesls.
- 6.9.7.3. Vērtējot gaisa kvalitātes izmaiņas, kādas varētu būt sagaidāmas līdz ar Paredzētās darbības realizāciju un autotransporta plūsmas palielināšanos, Izstrādātāja vadītjusies no apsvērumiem, ka neviena valsts autoceļa izbūve nav tikusi aizliegta iespējamo gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumu rezultātā. Birojs konstatē, ka Ziņojumam pievienotais esošās un prognozētās situācijas emisiju novērtējums veikts formāli. Tomēr, ņemot vērā, ka Ziņojums jau ir ticis papildināts vairākas reizes, Birojs neuzskata par lietderīgu to vēlreiz atgriezt labošanai, bet uzskata par nepieciešamu un iespējamu izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība vai atsevišķas tās ietvaros plānotās darbības īstenojamās vai nav pieļaujamas.
- 6.9.7.4. Ziņojumā nav ņemts vērā Biroja 2024. gada 29. maija vēstules Nr. 5-01/717/2024 norādījums par esošās situācijas gaisa kvalitātes vērtējuma iespējamo metodisko pieeju, atstājot spēkā neatbilstošo salīdzinājumu ar autoceļa A4 ietekmes uz gaisa kvalitāti vērtējumu.
- 6.9.7.5. Vērtēšanai un atzinuma sniegšanai sagatavotā Ziņojuma redakcija papildināta ar nākotnes prognozi par sagaidāmo gaisa kvalitāti Paredzētās darbības ietekmes zonā, aizstājot iepriekšējās Ziņojuma redakcijas 6. pielikumu *Atmežošanas apjomi* ar jaunu Ziņojuma jūlija redakcijas 6. pielikumu *Gaisa piesārņojuma atzinums (3 lapas) ar modelēšanas rezultātu kartēm (2 lapas) un programmdatnēm*. Birojs konstatējis, ka pielikuma saturs neatbilst tā nosaukumā norādītajam.
- 6.9.7.6. Izvērtējot pielikumā pievienoto informāciju Birojs konstatē, ka aprēķinos izmantotā satiksmes intensitāte, pirmšķietami, atbilst citviet Ziņojumā 2044. gadam

prognozētajai⁵⁸, kā arī nav ņemti vērā ar Autoceļu A5 paredzētie šķērsojumi un plānotie paralēlie vai piebraucamie ceļi, kuri tiks izbūvēti vai pārbūvēti Paredzētās darbības ietvaros. Nav norādīts emisijas faktoru avots un nav sniegti skaidrojumi par izmantoto aprēķina metodi un pieņēmumiem. Izmantotie emisijas faktori (Ziņojuma 6. pielikuma datnē *transporta fails.xls*) norāda uz to, ka aprēķins veikts pieņemot, ka visi transportlīdzekļi atbildīs ES emisijas VI līmeņa standartam (ar īpaši pazeminātu dzinēju radīto emisiju līmeni), kā arī tie ir piemērojami braukšanas ātrumam līdz 100 km/h, lai gan projektēts tiek ātrgaitas autoceļš ar maksimālo atļauto ātrumu 130 km/h.

- 6.9.7.7. Pievienotās emisiju izkliedes kartes nav sagatavotas Paredzētās darbības individuāli radītās ietekmes novērtēšanai, bet kā summārās, ietverot arī daļu Rīgas pilsētas teritorijas, kas dominē summāro ietekmju aspektā. Līdz ar to, izmantotais mērogs neļauj novērtēt autoceļa ietekmes faktiskās zonas platumu⁵⁹ un pat provizoriski novērtēt, vai plānotajās sabiedriskā autotransporta pieturvietās un pārējās teritorijās, kuras nav izslēdzamas⁶⁰ no vērtējuma, tiek ievērotas gaisa kvalitātes⁶¹ prasības.
- 6.9.7.8. Šāda informācija ir svarīga jebkurai pašvaldībai un valstī kopumā⁶², jo ir ņemama vērā plānojot teritoriju izmantošanu un attīstību autoceļu ietekmes zonā, Biroja ieskatā skartās pašvaldības var pieprasīt papildus vērtējumu emisiju izplatības zonas noteikšanai⁶³, tajā skaitā vērtējot paredzēto trokšņa mazināšanas barjeru ietekmi uz emisiju gaisā izkliedi, kur tas attiecināms un būtiski.
- 6.9.7.9. Ziņojuma 4.3.1. nodaļā norādīts, ka būvniecības procesā kā emisiju avoti būtu vērtējami tādi procesi kā augsnes virskārtas noņemšana, birstošo materiālu izkraušana⁶⁴, būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kas īslaicīgi radīs satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas uz pievedceļiem. Ziņojumā nav vērtēts būvniecības periodā sagaidāmo emisiju daudzums, raksturs, nozīmīgums un nav norādīta ietekmi mazinošu risinājumu izmantošana. Būvdarbu radītā ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā pārejoša un galvenokārt būs jūtama autoceļam, pievedceļiem un birstošo materiālu krautnēm tuvāk esošo māju teritorijās. Biroja norāda, ka būvprojektā jāparedz nepieciešamie pasākumi putekļu emisiju mazināšanai visos būvniecības posmos, īpaši birstošo

⁵⁸ Ziņojuma 82. lpp. norādītais – Ziņojumā ir veikta gaisa piesārņojuma modelēšana pārbūvētajam autoceļam A5 ar maksimālo prognozēto satiksmes intensitāti prognozes periodā - neatbilst citur Ziņojumā pievienotajai kvantitatīvajai informācijai. Piemēram, Ziņojuma 6. pielikuma datnē *transporta fails.xls* norādītā intensitāte posmam A5-A9-A10 ir 40392 transporta vienības, bet Ziņojuma 2.3 tabulā norādītā intensitāte šajā posmā 2046. gadam ir attiecīgi 41983 vienības, bet 2044. gadam - 40353 transporta vienības diennaktī.

⁵⁹ Ziņojuma 4.3. nodaļā norādītā informācija (*Savukārt paša autoceļa A5 radītā NO₂ gada koncentrācija nepārsniedz 7 µg/m³ (17,5 % robežlieluma) šaurā koncentrētā joslā ap to un PM10 – 13 µg/m³ (32,5 % robežlieluma)*, [..]) nav iegūstama no Ziņojuma 6. pielikuma datnēm.

⁶⁰ Ministru kabineta 2013. gada 2. aprīļa noteikumu Nr. 182 *Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi: 4. Projekta izstrādes gaitā atbilstību cilvēku veselības aizsardzībai paredzētajiem gaisa kvalitātes normatīviem un vadlīnijām nevērtē: [..] 4.2. uz ceļu brauktuvēm un brauktuvju starpjoslās, izņemot vietas, kur paredzēta gājēju piekļuve starpjoslām.*

⁶¹ Robežlielumi noteikti Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 *Noteikumi par gaisa kvalitāti.*

⁶² Likuma *Par piesārņojuma* 17. pantā noteikts: (2¹) *Ja pašvaldības teritorijā tiek vai var tikt pārsniegti gaisu piesārņojošajām vielām noteiktie vides kvalitātes normatīvi, attiecīgā pašvaldība sadarbībā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju izstrādā rīcības programmu gaisa piesārņojuma samazināšanai konkrētajā teritorijā un īsteno tajā noteiktos pasākumus.*

⁶³ Saskaņā ar Biroja rīcībā esošo IVN Ziņojumos sagatavoto informāciju, Birojs norāda, ka, dažādu nosacījumu ietekmē, piemēram, daļiņu PM_{2.5} izplatības zonas platums koncentrācijām līdz 50 % no pieļaujamās var būt robežās no 60–200 m. Paredzētās darbības radīto emisiju ietekmes zona Ziņojumā nav identificējama.

⁶⁴ Atbilstoši Ziņojuma 4.1. tabulai, provizoriski novērtētais nepieciešamais birstošo būvmateriālu daudzums (bez noņemtās virskārtas) ir aptuveni 0,8 milj. m³. Apjomi tiks precizēti būvprojekta sagatavošanas stadijā un var būtiski atšķirties no Ziņojumā norādītajiem.

materiālu uzglabāšanas vietās⁶⁵. Tehnikas un izejmateriālu (arī noņemtās virskārtas, celmu) pagaidu novietnes un laukumi nav veidojami apdzīvotu vietu tuvumā kā arī dabas parka “Beberbeķi” zonā.

6.9.7.10. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un Birojā iesniegtu un vērtētu citu lineāru objektu ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību varētu būt sagaidāma tāda ietekme uz gaisa kvalitāti, lai Paredzētās darbības realizācijai būtu identificējami to izslēdzoši apstākļi. Ir sagaidāms, ka būvdarbu veikšanas vietu tuvumā gaisa kvalitāte lokāli pasliktināsies, taču nepārsniegs gaisa kvalitātes nodrošināšanai noteiktos robežlielumus. Vienlaikus Birojs norāda, ka ievērojami Biroja noteiktie risinājumi un pasākumi – būvmateriālu, nocirsto koku un celmu, kā arī tehnikas laukumu izvietošana plānojama tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve un dabas parka “Beberbeķi” teritorija; plānojot transporta maršrūtus uz būvniecības vietām un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, ja iespējams, savlaicīgi nodrošinot nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti; piekļuve būvniecības vietai pēc iespējas jāorganizē pa esošiem ceļiem, būvprojektā saskaņojami un īstenojami ceļa virsmu un birstošo materiālu krautņu pretpūtēšanas pasākumi; pēc skarto pašvaldību pieprasījuma veicams atbilstošas detalizācijas pakāpes prognozējamo emisiju gaisā novērtējums.**

IVN uzdevums ir iegūt informāciju par Paredzēto darbību un apzināt to ietekmi, nevis saistoši izlemēt, vai Paredzētā darbība var tikt īstenota. Tas ir papildu process, kas vēl nedod tiesības uzsākt Paredzēto darbību⁶⁶. IVN rezultātā, pamatojoties uz novērtējuma secinājumiem, gala lēmuma pieņēmējs konceptuāli izlemj, vai plānotā darbība ar būtisku ietekmi uz vidi, kādas ir visas Novērtējuma likuma 1. pielikuma darbības, var tikt akceptēta, vai būtiskās ietekmes iespējams novērst vai samazināt līdz pieņemamam līmenim.

Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums kopumā veikts atbilstoši tā nosacījumiem. Birojs nekonstatē tādu apstākļus, kas kopumā nepieļautu Paredzēto darbību. Vienlaikus Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā identificēta virkne nosacījumu, ar kādiem Paredzētā darbība tās akcepta gadījumā var būt īstenojama vai nav pieļaujama.

Vērtējot Ziņojumā sniegto alternatīvu novērtējumu, Birojs secina, ka nav konstatēti tādi apstākļi, kas kopumā nepieļautu realizēt kādu no Ziņojumā vērtēto alternatīvu (*1. alternatīva* vai *2. alternatīva*) risinājumiem. Tāpat nav konstatētas būtiskas atšķirības kādā no vērtēto ietekmju aspektiem, kas dotu priekšroku vienas vai otras vērtētās alternatīvas realizācijai. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja priekšroku dod *1. alternatīvas* realizācijai, kas skars mazāk īpašumu un būs drošāka un ērtāka no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāka neplānoti straujam satiksmes intensitātes palielinājumam. Tā kā nevienas vērtētās alternatīvas realizācija nav ierobežota, projekta tālākās virzības gaitā, identificējot piemērotākos risinājumus nepieciešamības gadījumā pieļaujams īstenot arī vērtēto alternatīvu kombinācijas.

Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja

⁶⁵ Pretēji Ziņojumā norādītajam, vairākos IVN procesos ir veikta būvniecības procesā radīto emisiju vērtēšana, arī modelēšana, un noteikts, ka, piemēram, putekļu daļiņu PM₁₀ un PM_{2.5} izkliedes rādiuss, kurā pastāv augsta iespējamība to koncentrācijai sasniegt un atsevišķās situācijās arī pārsniegt apakšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni jeb 50 % no gada robežlieluma vērtības, ap birstošo materiālu pagaidu uzglabāšanas krautnēm un būvniecības laikā var būt robežās līdz 100 m no veiktās darbības vietas.

⁶⁶ Skat. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2012. gada 30. oktobra spriedumu lietā Nr. A42991709.

atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta 2.¹ daļa, 24. panta pirmās daļas 2. punkts). Par Paredzētās darbības akceptu Novērtējuma likuma 21. panta izpratnē lemj visas skartās pašvaldības - Ķekavas, Olaines un Mārupes novadu pašvaldības.

Direktore

(paraksts*)

D. Avdejanova

**Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*

Māris Ikaunieks, maris.ikaunieks@vpvb.gov.lv

Dace Strode, dace.strode@vpvb.gov.lv

Anete Liepiņa, anete.liepina@vpvb.gov.lv

Elīza Platpīre, eliza.platpire@vpvb.gov.lv

Vineta Maskava, vineta.maskava@vpvb.gov.lv