Valsts vides dienests

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084200, e-pasts ap@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Rīgā

13.03.2026

ATZINUMS Nr. 11.19/AP/2523/2026
par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls – Ķekavas apvedceļš izbūve par ātrgaitas / ātrsatiksmes ceļu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2029. gada 13. martam

Paredzētās darbības ierosinātāja:

Valsts SIA "Latvijas Valsts ceļi", reģistrācijas numurs 40003344207, juridiskā adrese: Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1050; e-pasta adrese: lvceli@lvceli.lv (turpmāk – Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātāja:

SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", reģistrācijas Nr. 40003374818, juridiskā adrese: Vīlandes iela 3 - 6, Rīga, LV-1010; e-pasts: elle@environment.lv (turpmāk – Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Valsts vides dienestā:

Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī – IVN) ziņojums (turpmāk – Ziņojums) iesniegts Valsts vides dienestā[1] (turpmāk – Dienests) 2025. gada 26. jūnijā, Ziņojuma aktuālā redakcija – 2025. gada 30. septembrī.

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

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Autoceļa A5 *Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)* posma P85/*Jaunā Daugavas tilta mezgls–Ķekavas apvedceļš* izbūve par ātrgaitas / ātrsatiksmes[2] ceļu (turpmāk – Paredzētā darbība).

[1] Vides pārraudzības valsts birojs, saskaņā ar Ministru kabineta 2024. gada 17. decembra rīkojumu Nr. 1191 *Par Vides pārraudzības valsts biroja un Būvniecības valsts kontroles biroja reorganizāciju* ar 2025. gada 1. februāri reorganizēts par Enerģētikas un vides aģentūru. Saskaņā ar 2025. gada 26. augustā Ministru kabineta rīkojuma Nr. 533 *Par Enerģētikas un vides aģentūras pievienošanu Valsts vides dienestam* 1.punktu nolemts ar 2025. gada 1. oktobri likvidēt Klimata un enerģētikas ministrijas padotībā esošo Enerģētikas un vides aģentūru, pievienojot to Valsts vides dienestam un saskaņā ar 2. punktu nolemts noteikt, ka ar 2025. gada 1. oktobri Valsts vides dienests ir Enerģētikas un vides aģentūras funkciju, pārvaldes uzdevumu, tiesību, saistību, prasību, mantas, personāla, finanšu līdzekļu, lietvedības un arhīva pārņēmēja.

[2] Likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" lietots termins *"ātrsatiksmes ceļš"*, bet Ziņojumā atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" noteiktajam – *"ātrgaitas ceļš"*.

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vieta:

Ķekavas novada Ķekavas un Daugmales pagasts (turpmāk – Darbības vieta).

3. Īss paredzēto darbību raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un ietekmes novērtējuma procedūru:

3.1.1. Plānotā darbība ir valsts galvenā autoceļa A5 *Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)* (turpmāk arī – Autoceļš A5) posma P85/*Jaunā Daugavas tilta mezgls–Ķekavas apvedceļš* izbūve par ātrgaitas / ātrsatiksmes divbrauktuvju ceļu ar maksimālo braukšanas ātrumu līdz 130 km/h. Ziņojumā novērtētā ceļa posma garums ir ~ 12 km. No apvienotā autoceļa un dzelzceļa līnijas tilta pār Daugavu, kura izbūve paredzēta Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* (turpmāk – *Rail Baltica*) būvprojekta sastāvā, līdz valsts reģionālo autoceļu P85 *Rīgas HES–Jaunjelgava* (turpmāk – Autoceļš P85) un P90 *Rīgas HES–Pulkarne* (turpmāk – Autoceļš P90) rotācijas aplim ir paredzēta ātrgaitas autoceļa izbūve pa jaunu trasi, bet posmā no Autoceļu P85 un P90 rotācijas apļa līdz Ķekavas apvedceļam plānota esošās Autoceļa A5 trases pārbūve. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajam Paredzētās darbības aprakstam un grafiskajam attēlojumam ~ 30 % no vērtētā posma ir esošā autoceļa pārbūve, to paplašinot, un ~ 70 % – autoceļa būvniecība jaunā vietā.

3.1.2. Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 *(Saulkalne)–Bauska (Ārce)* būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī – IVN) process tika uzsākts 2006. gadā un Dienests 2009. gada 6. novembrī izdeva atzinumu Nr. *161 par valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne)–Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu*[3]. Minētā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros izvērtētā autoceļa E67 teritorija tika sadalīta trīs sekcijās, no kurām 1. sekcija (autoceļš A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)* Salaspils teritorijā (Saulkalne) līdz esošā autoceļa A7 *Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)* 29. kilometram) lielākoties ir kopīga ar šajā IVN vērtēto Paredzētās darbības teritoriju.

3.1.3. Saskaņā ar Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. līdz 2040. gadam ir plānota Autoceļa A5 posma *P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls–Ķekavas apvedceļš* izbūve par ātrgaitas autoceļu ar atļauto braukšanas ātrumu līdz 130 km/h, līdz ar to nepieciešams aktualizēt 2009. gadā veiktās izpētes risinājumus, atbilstoši jaunām prasībām un faktiskajai situācijai, precizējot autoceļa normālprofilu, ceļa trasi, t.sk. pārskatot arī vairāklīmeņu ceļu mezglu izvietojumu un risinājumus, vietējo paralēlo ceļu tīklu, kā arī veicot nepieciešamās izmaiņas atbilstoši izstrādes stadijā esošajam dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvprojektam. Veicot atkārtotu IVN procedūru, jāaktualizē informācija par paredzētā ātrgaitas autoceļa iespējamām ietekmēm.

3.1.4. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ar Dienesta 2021. gada 24. augusta lēmumu Nr. 5-02/18 *par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu* (turpmāk – Lēmums Nr. 5-02/18), pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" (turpmāk – Novērtējuma likums) 4. panta pirmās daļas 1. punktu un šā likuma 1. pielikuma *Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams* 11. punktu.

3.1.5. Dienests 2024. gada 19. augustā Ierosinātājai izsniedza Programmu Nr. 5-03/30/2024 *ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) posma P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls–Ķekavas apvedceļš izbūvei* (turpmāk – Programma).

[3] Informācija par projektu un Dienesta atzinums Nr. 161 pieejams – https://www.eva.gov.lv/lv/ietekmes-uz-vidi-novertejumu-projekti/autocela-e67-posma-a4-saulkalne-bauska-arce-buvnieciba.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

3.2.1. Dienests neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti ietvert Autoceļa A5 trases izbūves/pārbūves teritorijas un Paredzētās darbības iespējamās ietekmes zonas apstākļu izklāstu, kas ietverts Ziņojumā kā neatņemamā IVN dokumentācijas sastāvdaļā. Dienests tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos trases izbūves vai pārbūves teritoriju raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šā atzinuma sadaļās.

3.2.2. Paredzētās darbības īstenošana vieta ir Ziņojumā norādītā Darbības vieta (skat. šī atzinuma 2. punktu). Tases plāns abu alternatīvu īstenošanas gadījumā attēlots Ziņojuma 2. pielikumā. Saskaņā ar Ziņojuma 3.2. nodaļā iekļauto Darbības vietas raksturojumu Autoceļa A5 posma izbūve skar 132 zemes vienības, ja tiek īstenota Paredzētās darbības 1. alternatīva, un 124 zemes vienības, ja tiek realizēta 2. alternatīva (Ziņojuma 3. pielikumā pievienots skarto zemes vienību saraksts, 4. pielikumā norādītas maksimālās aizsargjoslu platības skartajos īpašumos). Jaunbūvējamā un pārbūvējamā autoceļa A5 posma tuvumā atrodas esošas un plānotas dzīvojamās apbūves teritorijas. 250 m attālumā no plānotā autoceļa posma atrodas 64 esošās dzīvojamās ēkas un četras ēkas, kuras ir atzīmētas Būvniecības informācijas sistēmā kā būvniecības stadijā esošas dzīvojamās mājas. Tuvākā dzīvojamā ēka "Kaķīši" atrodas Autoceļu A5 un P85 ceļu mezglā. Ēku novietojums grafiski attēlots Ziņojuma 2. pielikumā, savukārt dati par dzīvojamo ēku attālumu līdz Autoceļa A5 asij ir pievienoti 5. pielikumā.

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 no 0,25 m uz 0,50 m palielināts malas joslas platums, veidojot kopējo asfalta segas platumu 8,00 m, nomales – 1,50 m platas, autoceļa klātnes kopējais platums – 11,00 m. Esošā ceļu tīkla raksturojums apkopots Ziņojuma 4.1. nodaļā.

3.2.4. Jaunbūvējamais autoceļa posms sākas no Dzintaru ciema teritorijas, aptuveni 500 m uz Z no plānotās autoceļa trases atrodas Bērzmentes ciems. Pārbūvējamais (paplašināmais) Autoceļa A5 posms robežojas ar Ķekavas pilsētas teritoriju[4] un Odukalna ciemu. Atbilstoši Ķekavas novada teritorijas plānojumam[5] (turpmāk – Teritorijas plānojums) jaunbūvējamais Autoceļa A5 posms šķērso lauksaimniecības zemes, mežu teritorijas un rūpnieciskās apbūves teritorijas, savukārt pārbūvējamais autoceļa posms atrodas transporta infrastruktūras teritorijā. Pārbūvējamais autoceļa posms un jaunbūvējamā autoceļa posma 1. alternatīva pilnībā ietilpst *Satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai nepieciešamajā teritorijā* (TIN72)[6], bet 2. alternatīvā paredzētais jaunbūvējamais autoceļa posms daļēji atrodas ārpus tās. Vērtējamais Autoceļa A5 posms un tā pieguļošo teritoriju funkcionālais zonējums attēlots Ziņojuma 3.2. attēlā.

3.2.5. Līdzšinējā un plānotā satiksmes intensitāte uz jaunbūvējamā un pārbūvējamā Autoceļa A5 posma raksturota Ziņojuma 2.5. nodaļā, bet skaitliskie parametri apkopoti Ziņojuma 5.5.3. nodaļā. Detalizēta informācija trokšņa novērtējuma kontekstā sniegta Ziņojuma 14. pielikuma 1. un 2. tabulā.

3.2.6. Jaunbūvējamais Autoceļa A5 posms šķērsos trīs pašvaldības autoceļus – *Pilskalna ceļu*, *Bērzes upes ceļu*, autoceļu *P85-Vecvildes*, kā arī vairākus servitūta ceļus. Autoceļa A5 trase

[4] Ar autoceļu saistītā infrastruktūra nelielā platībā tiks izbūvēta arī Ķekavas pilsētas teritorijā.

[5] Ķekavas novada teritorijas plānojums (administratīvai teritorijai līdz 01.07.2021.) pieejams – https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_28311 (skatīts 28.07.2025.).

[6] Saskaņā ar Ķekavas novada teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (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.

šķērsos Autoceļu P90, Autoceļu A5, P85 un P90 rotācijas apļa tuvumā. Plānotajā Autoceļa A5 pārbūves posma ceļu mezglā ar valsts reģionālo autoceļu P137 *Lapenieki–Ķekava–Ģūģi* ir paredzēts šķērsojums ar esošu 110 kV elektropārvades līniju. Plānotajā Autoceļa A5 pārbūves vai jaunbūves posmā vairākās vietās tiek šķērsotas esošās 0,4 kV–20 kV gaisvadu elektrolīnijas un pazemes kabeļu līnijas.

3.2.7. Ziņojumā vērtētā Autoceļa A5 trase šķērso ekspluatācijas aizsargjoslas gar autoceļiem un elektriskajiem tīkliem, kā arī nelielā platībā tiek skartas ceļu sarkanās līnijas Ķekavas pilsētā. Autoceļš A5 šķērso vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas ap virszemes ūdensobjektiem (Bērzenes upi, Pūķupi, Ķekavas upi), kā arī aizsargjoslu ap Purvāju purvu. Vietā, kur Autoceļa A5 jaunbūvējamais posms šķērso Bērzenes upi, Teritorijas plānojumā iezīmēta applūstošā teritorija (10 % applūduma varbūtība). Autoceļš A5 šķērso ķīmisko aizsargjoslu ap ūdens ņemšanas vietu Odukalna ciemā un Ķekavas pilsētā, kā arī kultūras pieminekļa – *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* – aizsardzības zonu un sanitāro aizsargjoslu ap Jaunajiem Ķekavas kapiem un Daugmales kapiem. Grafiskā informācija par esošo aizsargjoslu novietojumu pievienota Ziņojuma 3.3. attēlā.

3.2.8. Ziņojuma 2.6. nodaļā sniegta informācija par citiem nozīmīgiem projektiem Paredzētās darbības vietas tuvumā, t.sk. *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras projektu un projektu "Autoceļa A5 *Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)* posma no valsts galvenā Autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve", kuriem IVN procedūra noslēgusies ar atzinuma par ziņojumu izdošanu.

3.2.9. Ziņojumā norādīts, ka pārbūvējamais un jaunbūvējamais Autoceļa A5 posms ģeomorfoloģiski atrodas Viduslatvijas zemienē, Tīreļu līdzenuma A daļā un Upmales paugurlīdzenuma Z daļā. Teritorijas reljefs pārsvarā ir līdzens, trases R daļā no pieslēguma valsts galvenajam autoceļam A7 *Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)* (turpmāk – Autoceļš A7) līdz Bērzenes upes šķērsojumam zemes virsmas absolūtais augstums mainās robežās no 9 līdz 15 m v.j.l., bet uz A no Bērzenes līdz autoceļam P85 reljefs paaugstinās līdz 25 – 35 m v.j.l.

3.2.10. Darbības vietas un tās apkārtējās teritorijas ģeoloģisko, hidroģeoloģisko un inženierģeoloģisko apstākļu, tostarp teritoriju veidojošo nogulumu un mūsdienu ģeoloģisko procesu raksturojums sniegts Ziņojuma 5.2.3. nodaļā. Kvartāra nogulumu augšējo daļu Darbības vietā (Ziņojuma 5.2.1. attēls) veido galvenokārt glaciolimniskie nogulumi (aleirītisks māls, mālains aleirīts), Baltijas ledus ezera nogulumi (smilts, grants oļājs, aleirīts, māls), atsevišķās vietās sastopami glacigēnie nogulumi (morēnas smilšmāls, mālsmilts) un biogēnie (purvu) nogulumi (kūdra). Saskaņā ar informāciju, kas pieejama Valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (turpmāk – LVĢMC) Vienotajā Vides informācijas sistēmā[7], kurā tiek uzturēta un aktualizēta informācija par pazemes ūdeņiem un urbumiem, Paredzētās darbības apkārtnē atrodas salīdzinoši daudz ūdensapgādes urbumu, kas galvenokārt koncentrējas apdzīvoto vietu tuvumā. Līdz 1 km attālumā no Autoceļa A5 trases atrodas 33 urbumi (Ziņojuma 5.2.2. attēls). Gruntsūdens dziļums apkārtnē mainās atkarībā no reljefa – zemākās vietās, reljefa ieplakās tas var būt sastopams līdz 1 m dziļumā, vietām pārmitrās teritorijās pat tuvu zemes līmenim, bet citviet, reljefa paaugstinājumos, gruntsūdens līmenis atrodas pat vairāku metru dziļumā. Gruntsūdens plūsmas galvenais virziens ir vērsts Z virzienā – uz Daugavu. Lokālā mērogā gruntsūdens plūsmas virzieni ir vērsti uz tuvākajām meliorācijas sistēmām un ūdenstecēm.

3.2.11. Atbilstoši LVĢMC Zemes dzīļu informācijas sistēmā[8] (turpmāk – ZDzIS) pieejamajai informācijai plānotā autoceļa trase abās alternatīvās šķērso "Robežnieku-Purmaļu" (ZDzIS

[7] Pieejama – https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/vienota-vides-informacijas-sistema.
[8] Pieejama - https://videscentrs.lvgmc.lv/iebuvets/zemes-dzilu-informacijas-sistema.

Nr. K16768) prognozēto resursu laukumu, kurā ietverta kūdras atradne "Purvāji" (ZDzIS Nr. K17667) (Ziņojuma 5.2.3. attēls). Ziņojumā novērtēts, ka 1. alternatīvas izbūves gadījumā paredzama tieša ietekme uz minēto atradni ~ 4,4 ha platībā (pie 50 m plata trases koridora), jo paredzams, ka kūdru autoceļa trases platumā vajadzēs izrakt un aizstāt ar piemērotas nestspējas grunti, savukārt 2. alternatīvas gadījumā tieši ietekmēta varētu tikt ~ 1,7 ha liela atradnes platība. Tuvākā atradne, kurā derīgo izrakteņu ieguvei ir spēkā esoša atļauja, ir smilts atradne "Kinnas" (ZDzIS Nr. B2096), kas atrodas Z virzienā, ~ 200 m attālumā no Darbības vietas. Līdzīgā attālumā izvietota arī aleirīta un smilts atradne "Dardiņi" (ZDzIS Nr. B2280) un smilts atradne "Jaunpūķi" (ZDzIS Nr. B2413).

3.2.12. Darbības vieta ietilpst Daugavas upju baseinu apgabalā[9] un saskaņā ar VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Meliorācijas kadastra informācijas sistēmas datiem[10] tuvākās ūdensteces ir Daugava ar Rīgas HES ūdenskrātuvi (ŪSIK kods 4:01), tās atteka Sausā Daugava (ŪSIK kods 4132:01), ar tajā ietekošo Ķekavu (UĪSIK kods 41324:01), tās pietekām Butleru strautu (ŪSIK kods 413244:01) ar pieteku Dobupīti (UĪSIK kods 4132442:01), Sūnupi (ŪSIK kods 413246:01), Misu un Ķekavu savienojošo Daugavas-Misas kanālu (ŪSIK kods 384254), Sausajā Daugavā ietekošais Rīgas HES dambja apvadkanāls (ŪSIK kods 41325), ar tajā ietekošo Pūķupi (ŪSIK kods 41326) un Bērzeni (ŪSIK kods 41328:01), un Daugavā ietekošā Varžupīte (ŪSIK kods 41335). Virszemes ūdeņu notece pa meliorācijas grāvjiem un ūdenstecēm pamatā vērsta Z virzienā uz Daugavu. TIAN pārbūvējamā autoceļa tuvumā sastopamajām ūdenstecēm noteikti šādi aizsargjoslu platumi: Daugavai – 500 m (ciemu teritorijās 20 m), Ķekavai – 100 m (ciemu teritorijās 10 m), Bērzenei – 50 m (ciemu teritorijās 10 m), Pūķupei, Varžupītei un citām līdz 10 km garām ūdenstecēm, kā arī Daugavas-Misas kanālam – 10 m. Paredzētās darbības teritorijas tuvumā un tās tuvumā esošās valsts nozīmes ūdensnotekas un meliorācijas grāvju novietojums attēlots Ziņojuma 5.3.1. attēlā.

3.2.13. Atbilstoši LVĢMC izstrādātajai dokumentācijai par plūdu riskiem – "Plūdu riska informācijas sistēma"[11] un "Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas un plūdu riska pārvaldības plāns 2022.–2027. gadam" – Paredzētās darbības teritorija neatrodas nacionālās nozīmes plūdu riska teritorijā. Ziņojuma 5.3.2. attēlā norādītas Autoceļa A5 posma apkārtnē identificētās applūstošās teritorijas ar varbūtību 10 % jeb reizi 10 gados, 1 % jeb reizi 100 gados un 0,5 % jeb reizi 200 gados. Applūšanas riskam pakļautas platības Ķekavas, Bērzenes, Sausās Daugavas un Rīgas HES ūdenskrātuves krastos, kā arī reljefa pazemінājumā pie zivjaudzētavas "Dole" Doles salā.

3.2.14. Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) dabas datu pārvaldības sistēmā *Ozols* (turpmāk – datu sistēma *Ozols*)[12] pieejamo informāciju un Ziņojuma 5.1.3.1. nodaļu, Darbības vietā neatrodas valsts vai vietējas nozīmes īpaši aizsargājamas dabas teritorijas (turpmāk – ĪADT) un mikroliegumi. Darbības vietai tuvākā ĪADT ir dabas parks "Dolessala" (teritorijas kods: LV0301900), kas atrodas ~ 1,9 km attālumā Z virzienā. Dabas parkam "Dolessala" ir noteikts Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (*Natura 2000*) (turpmāk – *Natura 2000* teritorija) statuss. Darbības vietai tuvākie mikroliegumi, kas veidoti ūpja *Bubo bubo* un mazā ērgļa *Aquila pomarina* aizsardzībai, atrodas ~ 4 km attālumā uz D un ~ 5 km attālumā Z virzienā. Datu sistēmā *Ozols* Paredzētās darbības vietā vai tās apkārtnē nav reģistrētu dižkoku, taču viens dižkoks (parastā priede *Pinus sylvestris*) konstatēts apsekojumu laikā jaunbūvējamā autoceļa A5

[9] Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas un plūdu riska pārvaldības plāns 2022.–2027. gadam; pieejams: https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/udens-apsaimniekosana-un-pludu-parvaldiba, apakšsadaļā "Daugavas UBA plāns (2022-2027)".
[10] Meliorācijas kadastra informācijas sistēma; pieejama - https://www.melioracija.lv/ (skatīts 30.07.2025.).
[11] Pieejama – https://videscentrs.lvgmc.lv/iebuvets/pludu-riska-un-pludu-draudu-kartes.
[12] Pieejama – https://ozols.gov.lv/pub (skatīts 30.07.2025.).

posma tuvumā. Ziņojuma 5.1.1. attēlā attēlots īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un dižkoku novietojums Darbības vietas apkārtnē.

3.2.15. Atbilstoši datu sistēmā *Ozols* pieejamai informācijai Paredzētās darbības vietā nav konstatētas īpaši aizsargājamo[13] vaskulāro augu sugu atradnes; nav atzīmētas arī īpaši aizsargājamu sēņu, ķērpju vai sūnu sugu atradnes. Paredzētās darbības vietas apkārtnē atzīmētas gada staipekņa *Lycopodium annotinum* un vālīšu staipekņa *Lycopodium clavatum* atradnes, kas ir ierobežoti izmantojamas īpaši aizsargājamās sugas[14]. Uz D no ceļa trases datu sistēmā *Ozols* atzīmēta arī pļavas silpurenes *Pulsatilla pratensis* atradne. Darbības vietas apkārtnes apsekojumu laikā konstatētas vairākas gada staipekņa atradnes no 1 m^2 līdz 50 m^2 platībā. Darbības vietā un tās apkārtnē konstatēti vairāki Eiropas Savienības (turpmāk – ES) nozīmes aizsargājami biotopi – 6450 *Palieņu zālāji*, 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži* un 7120* *Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās*. Informācija par minētajiem biotopiem apkopota Ziņojuma 5.1.1. tabulā. Darbības vietā un tās apkārtnē konstatēto īpaši aizsargājamo sugu un īpaši aizsargājamo biotopu izvietojums parādīts Ziņojuma 5.1.2.-5.1.4. attēlā.

3.2.16. Ziņojumā novērtēts, ka kopumā plānotajā ceļa trasē un tās tuvākajā apkārtnē īpaši aizsargājamo biotopu ir maz, ņemot vērā to, ka šajā teritorijā intensīvas lauksaimniecības zemju apsaimniekošanas rezultātā nav saglabājušies dabiskie zālāji, mežu teritorijās tiek veikta saimnieciskā darbība un kādreizējās purvu teritorijas ir susinātas un izstrādātas kūdras ieguvei.

3.2.17. Saskaņā ar Ziņojumu Darbības vietā un tās apkārtnē kopumā konstatētas 20 zīdītāju sugas, no kurām septiņas ir aizsargājamas un divas – Latvijā invazīvas. Konstatēto zīdītāju sugu uzskaitījums sniegts Ziņojuma 5.1.3.2. nodaļā. Atbilstoši Ziņojuma 5.1.3.3. nodaļai Paredzētās darbības teritorijā nav reģistrētas abinieku intensīvas migrācijas vietas, taču teritorijā esošie grāvji un pārveidotās upes ir piemēroti abinieku nārsta vajadzībām.

3.2.18. Darbības vietā, posmā, kur plānota jauna autoceļa būvniecība, un posmā, kur plānota esošā autoceļa pārbūve, ir novērotas šādas īpaši aizsargājamas putnu sugas – sila cīrulis *Lullula arborea*, tītiņš *Jynx torquilla*, grieze *Crex crex*, pļavu lija *Ircus pygargus*, melnā dzilna *Dryocopus martius*, pupuķis *Upupa epops*, meža balodis *Columba oenas*, pelēkā dzilna *Picus canus*, vakarlēpis *Caprimulgus europaeus*, ziemeļu gulbis *Cygnus cygnus*, baltais stārķis *Ciconia Ciconia*, brūnā čakste *Lanius collurio*, lauka piekūns *Falco tinnunculus*. Pamatojoties uz sugu aizsardzības plāniem "Apodziņa Glaucidium passerinum, bikšainā apoga *Aegolius funereus*, meža pūces *Strix aluco*, urālpūces *Strix uralensis*, ausainās pūces *Asio otus* un ūpja *Bubo bubo* aizsardzības plāns"[15] 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"[16] ietverto informāciju, Darbības vietā un tās apkārtnē konstatētas pūču sugu aizsardzībai un dzeņu sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas (Ziņojuma 5.1.6. un 5.1.7. attēls).

3.2.19. Saskaņā ar Ziņojumu, 2008. gadā paredzētā autoceļa E67 trasē apsekojumus veica sikspārņu eksperti, kuri, izmantojot dažādas apsekojumu metodes, konstatēja vismaz septiņu sugu sikspārņus (ziemeļu sikspārni *Eptesicus nilssonii*, Natūza sikspārni *Pipistrellus nathusii*, rūsgano vakarsikspārni *Nyctalus noctula*, divkrāsaino sikspārni

[13] Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumu Nr. 396. "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo sugu sarakstu" (turpmāk – Noteikumi Nr. 396) 1. pielikuma ziedaugu un paparžaugu, sūnu, ķērpju vai sēņu sugas.
[14] Noteikumu Nr. 396 2. pielikums.
[15] Pieejams – https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-puces-2021-2029.
[16] Pieejams – https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-dzeni-2021-2030.

Vespertilio murinus, dīķa sikspārni *Myotis dasycneme*, brūno garausaini *Plecotus auritus*). Visbiežāk tika konstatēts ziemeļu sikspārnis, bet pārējās sugas teritorijā sastopamas nevienmērīgi un reti, atkarībā no tām piemēroto biotopu piederības.

3.2.20. Paredzētās darbības iespējamās ietekmes uz īpaši aizsargājamiem biotopiem (meži un virsāji, purvi, zālāji) un aizsargājamajām vaskulāro augu sugām novērtējumu veikuši sertificēti sugu un biotopu eksperti – Anete Pošiva-Bunkovska[17] un Toms Daniels Čakars[18], (turpmāk – Sugu un biotopu eksperti) (Ziņojuma 6. pielikums). Zīdītājdzīvnieku populācijas un migrācijas ceļu izpēti teritorijā un Paredzētās darbības ietekmi uz zīdītājiem novērtējumu veikusi sertificēta eksperte Karīna Dukule-Jakušenoka[19] (turpmāk – Zīdītāju eksperte), sniedzot atzinumu, kas pievienots Ziņojuma 7. pielikumā. Paredzētās darbības iespējamās ietekmes uz abinieku un rāpuļu sugām izvērtējumu veikusi sertificēta sugu un biotopu eksperte Margita Deičmane[20] (turpmāk – Abinieku un rāpuļu eksperte) (Ziņojuma 8. pielikums).

3.2.21. Saskaņā ar Ķekavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam (2021. gada aktualizācija)[21] Paredzētās darbības teritorija atrodas centra telpā, robežojoties ar kultūrvēsturisko un rekreācijas telpu (Ziņojuma 5.6.6. attēls). Centra telpā uzsvars tiek likts uz urbānu vidi un valsts nozīmīgāko transporta tīklu krustpunktu, kā arī vēršot uzmanību uz ekonomiskās aktivitātes potenciālu. Atbilstoši Latvijas ainavu atlantā[22] pieejamajai informācijai Darbības vieta ietilpst šādos ainavu areālos: Ķekava (urbānā ainava), Ķekava–Dobupītes mitraines meža ainava (viļņota meža ainava), Daugavas ielejas ainava no Rīgas HES līdz Ķegumam (upju ainava), Baldones meža ainava (viļņota reljefa meža ainava) un Odukalna–Dimzukalna meža mozaīkainava (viļņota reljefa meža mozaīkainava) (Ziņojuma 5.6.7. attēls).

3.2.22. Atbilstoši Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes (turpmāk – NKMP) informācijas sistēmā "Mantojums"[23] pieejamai informācijai plānotā Autoceļa A5 trase nešķērso valsts vai reģiona nozīmes kultūras pieminekļu teritorijas. Darbības vietas tiešā tuvumā atrodas divi valsts aizsargājami kultūras pieminekļi – *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* (valsts nozīmes kultūras piemineklis, aizsardzības Nr. 2090) un *Klaņģu kalns – pilskalns* (valsts nozīmes kultūras piemineklis, aizsardzības Nr. 2092). Jaunbūvējamā Autoceļa A5 posma un P85 satiksmes mezgla izbūvi plānots īstenot kultūras pieminekļa *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* aizsardzības zonā (Ziņojuma 5.6.1. attēls). Ziņojumā secināts, ka, pamatojoties uz arhīvos un senlietu krātuvēs pieejamo informāciju, Darbības vietā un tās tuvumā pastāv potenciāls arheoloģisko objektu atklāšanai.

3.2.23. Ziņojumā secināts, ka Darbības vietā un tās tuvumā neatrodas piesārņotas vai potenciāli piesārņotas vietas[24]. Tuvākā potenciāli piesārņotā vieta – notekūdeņu attīrīšanas iekārtu nosēddīķi (reģistrācijas numurs 2938) – atrodas ~ 0,9 km attālumā no Darbības vietas. Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gada 21. janvāra noteikumiem Nr. 46 "Paaugstinātas bīstamības objektu saraksts" tuvākais paaugstinātas bīstamības objekts – AS "Viada Baltija" degvielas/gāzes uzpildes stacija "Ķekava" atrodas ~ 0,2 km uz D no esošā

[17] Eksperta sertifikāts Nr. 116, specializācija – biotopu grupas *alas, atsegumi un kritenes* (derīgs līdz 27.02.2030.), *jūras piekraste* (derīgs līdz 08.06.2028.), *meži un virsāji, purvi, zālāji* (derīgs līdz 29.05.2027.); sugu grupas *vaskulārie augi* (derīgs līdz 06.04.2028.), *sūnas* (derīgs līdz 22.02.2027.).

[18] Eksperta sertifikāts Nr. 182, specializācija – biotopu grupas *meži un virsāji* (derīgs līdz 20.05.2027.), *stāvoši saldūdeņi*, *tekoši saldūdeņi* (derīgs līdz 11.11.2026.), *alas, atsegumi* un *kritenes* (derīgs līdz 27.05.2029.).

[19] Eksperta sertifikāts Nr. 141, specializācija – sugu grupa *zīdītāji* (derīgs līdz 19.03.2026.).

[20] Eksperta sertifikāts Nr. 024, specializācija – biotopu grupa *zālāji*, sugu grupa*s abinieki* un *rāpuļi* (derīgs līdz 14.06.2028.).

[21] Pieejama – https://kekava.lv/ilgtspejigas-attistibas-strategija-lidz-2030-gadam.

[22] Pieejams – https://experience.arcgis.com/experience/6c0b5c1cfaaa4bffb3c44b79158cd93c.

[23] Pieejama – https://mantojums.lv/ (skatīts 31.07.2025.).

[24] Valsts vides dienesta Piesārņoto vietu pārvaldības sistēma pieejama – https://pvps.vvd.gov.lv/.

Autoceļu A5 un P137 rotācijas apļa. Paredzētā Autoceļu P137 un A5 ceļu mezgla tuvumā atrodas kompozītmateriāla ražotne, kuras darbībai Dienests ir izsniedzis B kategorijas piesārņojošas darbības atļauju Nr.RI18IB0023. Darbības vietas tuvumā esošo potenciāli piesārņoto vietu, derīgo izrakteņu atradņu, piesārņojošo darbību atļauju u.c. apkārtni raksturojošo objektu izvietojums attēlots Ziņojuma 3.4. attēlā.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums ir sniegts Ziņojuma 4. nodaļā. Dienests tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos aspektus, kur nepieciešams, atsevišķu ietekmju griezumā tie ņemti vērā šā atzinuma 6. nodaļā attiecīgajos punktos.

3.3.2. Valsts SIA "Latvijas Valsts ceļi" sagatavotajā projektēšanas uzdevumā kā viena no prasībām tika noteikta normālprofila NP26 izmantošana, kas, ņemot vērā lielo kravas automašīnu īpatsvaru kopējā satiksmes plūsmā, papildināts ar 2,50 m platām apstāšanās joslām, lai nodrošinātu pietiekamu platumu lielu transportlīdzekļu apstāšanos ārkārtas gadījumos, netraucējot satiksmi. Šāds modificēts NP26 profils ir plānots visā Autoceļa A5 garumā pēc rekonstrukcijas par divbrauktuvju ceļu ar atļauto braukšanas ātrumu 130 km/h. Modificētais normālprofils NP26 (Ziņojuma 4.5. attēls) var nodrošināt caurlaides spēju līdz 65 000 automašīnām diennaktī, un tas paredz divas braukšanas joslas katrā virzienā un asfaltētu nomali.

3.3.3. Paplašinot esošo Autoceļa A5 posmu no P85 un P90 rotācijas apļa līdz Ķekavas apvedceļam, esošā ceļa klātne tiks izmantota vienas no brauktuvēm izbūvei, bet otra brauktuve un nepieciešamie paralēlie ceļi tiks izbūvēti tai blakus. Pārbūves procesā visi esošie vienlīmeņa pieslēgumi pie Autoceļa A5 brauktuves tiks likvidēti. Piekļuve piegulošajiem īpašumiem tiks nodrošināta pa esošajiem vai jaunprojektētajiem vietējās nozīmes ceļiem[25]. Lai uzlabotu satiksmes drošību un plūsmu efektivitāti, visi ceļu mezgli atbilstoši to autoceļa kategorijai ir plānoti kā vairāklīmeņu risinājumi.

3.3.4. Autoceļu A5 un P85 ceļu mezglā Autoceļa A5 trase tiks virzīta zem autoceļa P85 (Ziņojuma 4.6. attēls). Ceļu mezgla izbūvei nepieciešama pilnīga nekustamā īpašuma "Kaķīši" zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80560010106 atsavināšana un esošās apbūves (divu ēku) nojaukšana. Šo ēku nojaukšana tiks īstenota atsevišķā būvniecības lietā *Rail Baltica* projekta ietvaros. Autoceļa A5 būvniecības iecerē paredzēta arī nekustamā īpašuma "Robežnieki-1" (kadastra Nr. 80560010767) atsavināšana un esošās apbūves (trīs ēku) nojaukšana.

3.3.5. Autoceļa A5 posmā starp autoceļiem P85 un P90 abās alternatīvās paredzēts izbūvēt šķērsojumus ar pašvaldības autoceļiem *Pilskalna ceļš*, *Bērzes upes ceļš*, *Vecvildes ceļš*, kas kalpos kā šķērsojumi autotransportam un gājējiem. *Pilskalna ceļu* paredzēts izbūvēt kā satiksmes pārvadu pār Autoceļu A5, bet pārējos pašvaldības ceļu šķērsojumus – kā tuneli zem Autoceļa A5 ar vertikālo augstumu līdz 4 m, kas piemērots arī vidēja lieluma kravas transporta vai ugunsdzēsēju transporta šķērsojumam. Pirms autoceļa P90 paredzēts gājēju šķērsojums (tunelis). Piekļuve nekustamajiem īpašumiem tiks nodrošināta no paralēlajiem vietējās nozīmes ceļiem. Šo ceļu tehniskie parametri, tostarp platumi, segumi un nobrauktuvju rādiusi, tiks precizēti turpmākajā projektēšanas laikā, ņemot vērā to paredzēto lietošanas veidu – vieglo automašīnu, kravas transporta un lauksaimniecības tehnikas kustībai.

[25] Saskaņā ar Ziņojuma 5.10.6. nodaļu kopējais jaunbūvējamo paralēlo un vietējo ceļu tīkla kopgarums būs 12-17 km. Šis risinājums, apvienojot esošo un jaunizveidoto ceļu tīklu, nodrošinās piekļuvi visiem īpašumiem, kuru piekļuve varētu tikt pārtraukta Autoceļa A5 posma izbūves vai pārbūves rezultātā.

3.3.6. Autoceļu A5 un P90 ceļu mezglā, realizējot 1. alternatīvu, autoceļam P90 ir paredzēts šķērsojums pār Autoceļu A5 bez iespējas uzbraukt vai nobraukt no Autoceļa A5. 1. alternatīvas risinājumi ietver jauna rotācijas apļa izbūvi uz Z no esošā, kas nodrošinās vietējo satiksmi visos virzienos – uz Ķekavu, Daugmali, Baldoni un Doli. Īstenojot 2. alternatīvu, Autoceļš A5 šķērso autoceļu P90 pa augšu. 2. alternatīvā projekts paredz nobraukšanas rampu no Autoceļa A5 uz esošo rotācijas apli virzienā no Daugmales, kā arī uzbraukšanas rampu uz Autoceļa A5 virzienā uz Daugmali (Autoceļu A5 un P90 ceļu mezgls 1. un 2. alternatīvā attēlots Ziņojuma 4.7. attēlā). 1. alternatīvas risinājums ietekmē vairāk zemes īpašumus, salīdzinot ar 2. alternatīvu, un tam ir lielāks jaunbūvējamo rampu un vietējās nozīmes ceļu apjoms. Tomēr šim risinājumam ir būtiski mazāks būvkonstrukciju un zemes darbu apjoms, jo otrajā līmenī virs Autoceļa A5 tiek izbūvēti mazākas nozīmes reģionālie ceļi.

3.3.7. Autoceļu A5 un P137 ceļu mezglā, īstenojot 1. alternatīvu, paredzēts izveidot šķērsojumu pār Autoceļu A5, kura abos galos tiks izbūvēti divi rotācijas apļi (Ziņojuma 4.8. attēls). Īstenojot 2. alternatīvu, Autoceļš A5 šķērsos autoceļu P137 pa augšu. Projekts paredz nobraukšanas rampu no A5 uz esošo rotācijas apli virzienā no Babītes un uzbraukšanas rampu uz A5 virzienā uz Babīti (Ziņojuma 4.9. attēls). Atšķirībā no 1. alternatīvas, šis 2. alternatīvas risinājums mazāk ietekmē apkārtējos zemes īpašumus, taču tā īstenošanai ir nepieciešams lielāks zemes uzbērumu un būvkonstrukciju apjoms Autoceļa A5 būvniecībai.

3.3.8. Autoceļa A5 posmā no autoceļa P137 līdz Ķekavas apvedceļam plānots izbūvēt gājēju un velosipēdistu šķērsojumu zem Autoceļa A5. Projekts paredz Nākotnes ielas satiksmes pārvadu pār Autoceļu A5, kas nodrošinās tiešu piekļuvi no Ķekavas pilsētas centra uz Ķekavas kapiem, kā arī nekustamajiem īpašumiem, kas atrodas Autoceļu A5 un A7 satiksmes mezgla tuvumā un Lielvāržu apkaimē. Abos piedāvātajos risinājumu variantos tiek paredzēta Ķekavas apvedceļa projektā izbūvētā rotācijas apļa likvidēšana Autoceļu A5 un A7 ceļu mezglā. Tā vietā tiks veidots paplašināts vietējo paralēlo ceļu tīkls un citi tehniski risinājumi, lai nodrošinātu piekļuvi nekustamajiem īpašumiem valsts vietējā autoceļa V6 *Ķekava–Gaņģi* (turpmāk – autoceļš V6) apkaimē.

3.3.9. Ne pa jaunizbūvējamo Autoceļa A5 posmu, ne rekonstruējamo posmu nebūs atļauta gājēju un velosipēdistu pārvietošanās. Gājēju un velosipēdistu kustība tiks nodrošināta pa visiem izbūvējamajiem paralēlajiem vietējās satiksmes ceļiem. Atsevišķas nodalītas gājēju un velosipēdistu infrastruktūras izbūve paredzēta ceļu mezglos pie autoceļa P137, t.sk. uz šī autoceļa satiksmes pārvada, kā arī posmā līdz autoceļam P90 un P85. Iespēja gājējiem un velosipēdistiem šķērsot Autoceļu A5 tiks nodrošināta arī šķērsojumos ar autoceļu P85, kā arī šķērsojumos ar pašvaldības autoceļiem (Pilskalna, Bērzes upes un Vecvildes ceļi, Nākotnes iela). Atsevišķi tuneļi gājējiem un velosipēdistiem paredzēti pie autoceļa P90 (pieturvieta "Klaņģu kalns") un pie autoceļa V6.'

3.3.10. Saskaņā ar Ziņojumu, tiks nodrošināta veloinfrastruktūra vai apvienota gājēju un velosipēdistu infrastruktūra Autoceļu A5 un P137 satiksmes mezglā, nodrošinot šķērsojumu Bauskas un Baldones virzienā, kā arī tiks izveidota droša infrastruktūra starp autoceļiem P137 un P90. Šie risinājumi veidos vienotu gājēju un velosipēdistu infrastruktūras tīklu Ķekavas novadā, nodrošinot savienojuma iespējas ar Salaspils novadu un Rīgas valstspilsētu.

3.3.11. Izmantojot caurtekas, jaunbūvējamais Autoceļa A5 posms šķērsos divas nelielas upes – Bērzeni un Pūķupi, kuras šķērso arī esošais autoceļš P85. Esošā autoceļa posmā lielākā no šķērsojamajām upēm ir Ķekavas upe, kur paredzēta jauna tilta būve. Saskaņā ar Meliorācijas kadastra informācijas sistēmas datiem, autoceļš šķērso 18 esošus novadgrāvjus, kuriem paredzētas caurtekas zem autoceļa. Autoceļa posmā no P90 līdz

P137, kā arī no P137 līdz Nākotnes ielai, divās vietās nepieciešamās caurtekas ir paredzēts pielāgot mazo un vidējo dzīvnieku šķērsojumam, palielinot to diametru, kā arī nodrošinot sausas malas, veidojot paaugstinājumu ("plauktiņu") gar grāvi. Caurtekas tehniskie parametri tiks precizēti tālākā projektēšanas gaitā.

3.3.12. Ātrgaitas autoceļam visā tā garumā paredzēts uzstādīt ~ 2,2 m augstus metāla sieta žogus, lai novērstu meža dzīvnieku un nepiederošu personu nokļūšanu uz brauktuves vai tās patvaļīgu šķērsošanu. IVN laikā, novērtējot Paredzētās darbības radīto trokšņa līmeni, ir noteikts aptuvenais troksni samazinošo barjeru izvietojums. Teritorijās, kur tiks uzstādītas troksni samazinošās barjeras, papildu žogu izbūve pirmsšķietami nebūs nepieciešama, jo barjera vienlaikus nodrošina arī teritorijas norobežošanas funkciju.

3.3.13. Ziņojumā ir identificētas šķērsojamās inženiertehniskās būves, t.sk. esošā 110 kV elektropārvades līnija un vairākas 0,4 kV-20 kV elektrolīnijas, kurām projektēšanas laikā jāizstrādā pārbūves vai aizsardzības risinājumi atbilstoši to īpašnieku vai valdītāju izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem.

3.3.14. Autoceļa būvniecības procesu uzsākot, nepieciešams veikt teritoriju atmežošanu. Saskaņā ar Ziņojumā ietverto indikatīvo novērtējumu, neatkarīgi no izvēlētās trases alternatīvas, atmežošanu paredzēts veikt ~ 22 ha platībā.

3.3.15. Ziņojuma 4.3. nodaļā sniegta informācija par būvdarbu organizāciju. Ņemot vērā autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras izbūves apjomu, darbu izpildes ilgums tiek lēsts apmēram 2 gadi. Līdz ar to secināms, ka būvdarbu uzsākšana varētu notikt ne agrāk kā 2028. gadā, savukārt objekta izbūve varētu tikt pabeigta ne agrāk kā 2030. gadā.

3.3.16. Informācija par autoceļa izbūvei un pārbūvei nepieciešamajiem aptuveniem galveno izejvielu apjomiem sniegta Ziņojuma 4.1. tabulā. Lai nodrošinātu ērtu piekļuvi un materiālu uzglabāšanu, autoceļa būvniecības un pārbūves laikā tehniskie stāvlaukumi, kur iespējams, tiks izveidoti esošo autoceļu tuvumā. Lielākās beramo materiālu krautnes tiks izvietotas būvobjekta vidusdaļā. Ziņojuma 4.12. attēlā parādīts iespējamais minerālmateriālu krautņu novietojums paredzētā Autoceļa A5 posma tuvumā. Autoceļa būvniecības process – teritorijas sagatavošanas darbi un ceļa konstrukcijas izbūves darbi – aprakstīti Ziņojuma 40.-41. lpp. Ar Autoceļa A5 uzturēšanu saistītie jautājumi tā ekspluatācijas laikā apskatīti Ziņojuma 4.4. nodaļā.

3.3.17. Autoceļa būvniecības laikā sadzīves notekūdeņus paredzēts savākt un nodrošināt to apsaimniekošanu. Atkritumus paredzēts savākt, nodrošinot to šķirošanu un pagaidu uzglabāšanu, pēc tam nododot komercsabiedrībām, kas nodrošina to tālāku apsaimniekošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Pabeidzot darbus attiecīgajā posmā, ir plānota arī teritorijas sakopšana, tāpat ir paredzēta izmantoto piebraucamo ceļu tehniskā stāvokļa atjaunošana atbilstoši to stāvoklim pirms būvdarbu uzsākšanas.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

3.4.1. IVN procesā izvērtētas divas jaunbūvējamā Autoceļa A5 posma novietojuma alternatīvas (Ziņojuma 2.1. attēls). 1. alternatīvas īstenošanas gadījumā Autoceļa A5 trases posmu no apvienotā tilta pār Daugavu līdz autoceļa P85 un P90 rotācijas aplim ir paredzēts novietot Teritorijas plānojumā paredzētajā transporta infrastruktūras attīstības teritorijā, kas noteikta balstoties uz 2006. -2010. gadā veikto IVN. 2. alternatīvas gadījumā Autoceļa A5 trase aiz autoceļa P85 šķērsojuma novietota daļēji ārpus Teritorijas plānojumā norādītās transporta infrastruktūras attīstībai paredzētās teritorijas. Abu alternatīvu īstenošanas gadījumā no krustojuma ar autoceļu P90 posmā līdz Ķekavas apvedceļam, Autoceļa A5 trase tiks virzīta pa esošo Autoceļu A5, to paplašinot.

3.4.2. 2. alternatīva izvēlēta, lai nodrošinātu iespēju salīdzināt dažādus tehniskos risinājumus un izvērtēt katras alternatīvas priekšrocības. Šīs alternatīvas ietvaros atkāpjoties no Teritorijas plānojumā rezervētā transporta infrastruktūras koridora, iespējams nodrošināt lielāku ātrgaitas ceļa pagrieziena rādiusu (R = 1000 m) virzienā uz jauno tiltu pār Daugavu. Tas uzlabo ceļa trases plūdenumu un palielina braukšanas komfortu. Tomēr lielāka pagrieziena rādiusa dēļ pieaug kopējais trases garums, garākā posmā ceļš šķērso kūdras atradnes un palielinās būvniecības izmaksas.

3.4.3. Savukārt 1. alternatīva pilnībā iekļaujas Teritorijas plānojumā noteiktajā attīstības koridorā. Tās ietvaros trases pagrieziena rādiuss ir R = 760 m, kas ir minimāli pieļaujamais, lai nodrošinātu projektēto ātrumu 120 km/h[26]. Kopējais trases garums un izmaksas 1. alternatīvas gadījumā ir mazākas.

3.4.4. Ziņojuma 5. nodaļā raksturota ietekme uz vidi katram no vērtējamo ietekmju veidiem[27], iekļaujot šajā nodaļā arī alternatīvu vērtējumu. Paredzēto darbību limitējošie faktori un risinājumi ietekmes uz vidi mazināšanai apkopoti Ziņojuma 7. nodaļā. Ziņojuma 8. nodaļā apkopots iespējamo alternatīvo risinājumu izvērtējums ietekmes uz vidi aspektā. Ziņojuma 8.1. tabulā apkopota informācija par izvietojuma alternatīvu vērtējumu kontekstā ar IVN procesā vērtētajiem aspektiem.

3.4.5. Saskaņā ar Ziņojumu 1. alternatīvas trasē ietilpstošās zemes vienības Teritorijas plānojumā jau kopš 2009. gada ir paredzētas kā "Satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai nepieciešamā teritorija", tādējādi to izmantošana ir bijusi ierobežota vairāk nekā piecpadsmit gadus, kas būtiski ietekmējis šo teritoriju attīstības iespējas. Savukārt 2. alternatīvā paredzētais jaunbūvējamais autoceļa posms šķērso teritorijas, kurās līdz šim šādi ierobežojumi nav noteikti. Šajās zemes vienībās attīstība ir noritējusi atbilstoši spēkā esošajam Teritorijas plānojumam, bez būtiskiem funkcionāliem vai tiesiskiem ierobežojumiem. Ziņojumā novērtēts, ka šādas zemes pēkšņa iekļaušana satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai nepieciešamā teritorijā, ierobežojot to izmantošanu vai piemērojot atsavināšanu, var tikt uztverta kā nesamērīga un negodīga attieksme pret īpašniekiem, īpaši salīdzinot ar teritorijām, kurās ierobežojumi ir bijuši spēkā jau ilgstoši.

3.4.6. Viena no būtiskām ietekmēm, kas konstatēta Ziņojuma izstrādes laikā, ir ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem. Novērtēts, ka Paredzētā darbība radīs vidēji būtisku negatīvu ietekmi lokālā mērogā un nebūtisku ietekmi reģionālā mērogā uz biotopa *9010* Veci vai dabiski boreāli meži* aizsardzības stāvokli, tomēr mazāka ietekme tiks radīta, īstenojot 1. alternatīvu. Papildus tam 1. alternatīvas realizācija saskaņā ar novērtēto neradīs negatīvu ietekmi uz biotopu *7120 Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās*, kamēr 2. alternatīvas īstenošana atstās vidēji būtisku negatīvu ietekmi gan lokālā, gan reģionālā mērogā. Turklāt, īstenojot 2. alternatīvu, būs nepieciešami papildu ietekmes samazināšanas pasākumi projektēšanas un izpildes laikā, lai novērstu susināšanas ietekmi uz purva platībām D pusē no autoceļa trases.

3.4.7. Ziņojuma 5.5.5. un 5.5.6. norādīts, ka 1. alternatīvas īstenošanas gadījumā nepieciešamo triju troksni samazinošo barjeru kopējais garums jaunbūvējamā autoceļa posmā būtu 589 m, savukārt, īstenojot 2. alternatīvu – 859 m, līdz ar to 2. alternatīvas realizācijas gadījumā paredzēto trokšņa samazināšanu barjeru izbūve radīs lielākas izmaksas. Kopā

[26] Vienlaikus norādīts, ka projektējot autoceļa ģeometriskos parametrus – rādiusus, ieskrējiena un bremzēšanas joslas, drošības barjeru izvietojumu tiek ņemts vērā maksimālais braukšanas ātrums – līdz 130 km/h. Šis ātrums izmantots arī novērtējot plānotās darbības ietekmi uz vidi.

[27] Ziņojumā vērtēta ietekme uz bioloģisko daudzveidību, inženierģeoloģiskajiem apstākļiem, virszemes ūdeņiem, ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, klimata pārmaiņām un klimatnoturību, sabiedrību (t.sk. ietekme uz sabiedrisko transportu, satiksmes organizāciju, pieguļošo īpašumu attīstību); novērtēti arī iespējamie vides riski un avārijas situācijas, ietekme uz gaisa piesārņojumu, vides troksni u.c.

paredzētās darbības ietvaros būs nepieciešams trokšņa barjeras izbūvēt 9 posmos – īstenojot 1. alternatīvu to kopējais garums būs 1806 m, savukārt 2. alternatīvas gadījumā – 2056 m.

3.4.8. Ņemot vērā SIA "BRD projekts" izstrādātā tehniski ekonomiskā novērtējuma abu alternatīvu izmaksu salīdzinājumu, ietekmju izvērtējumu, kā arī sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos iedzīvotāju komentārus, par pamatotāku tiek uzskatīta 1. alternatīva – tai ir plašāks sabiedrības atbalsts un tā atbilst Teritorijas plānojumā noteiktajai satiksmes infrastruktūras attīstības teritorijai. Saskaņā ar Ziņojumu arī Ierosinātāja ir paudusi priekšroku 1. alternatīvas īstenošanai, uzsverot tās atbilstību Teritorijas plānojumam, sabiedrības interesēm un tehniski ekonomiskajiem apsvērumiem. Vienlaikus Ziņojumā nav konstatēti izslēdzoši faktori nevienos no alternatīvām realizācijai.

4. Izvērtētā dokumentācija:

Izvērtētās dokumentācijas saraksts pievienots šī atzinuma 1. pielikumā.

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 sākotnējā sabiedriskā apspriešana (turpmāk – Sākotnējā apspriešana) notika no 2024. gada 28. maija līdz 17. jūnijam. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanāksmi tika publicēts laikraksta "Rīgas Apriņķa Avīze" 2024. gada 28. maija izdevumā, kā arī ievietots tīmekļvietnēs – https://lvceli.lv, www.kekava.lv, https://environment.lv un www.vpvb.gov.lv[28]. Ar sagatavotajiem materiāliem par Paredzēto darbību varēja iepazīties tīmekļvietnēs https://environment.lv, www.kekava.lv un https://lvceli.lv, kā arī klātienē – Ķekavas novada pašvaldības Klientu apkalpošanas centrā (adrese: Gaismas iela 19 k-9, Ķekava, Ķekavas pagasts, Ķekavas novads), darba laikā. No Dienestā iesniegtajiem Sākotnējās apspriešanas materiāliem izriet, ka par Paredzēto darbību un Sākotnējo sanāksmi individuāli informēti gan tie nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru nekustamie īpašumi iekļauti Autoceļa A5 trases izbūves vai pārbūves teritorijā, gan tie nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar Paredzētās darbības teritoriju.

5.1.2. Sākotnējās apspriešanas ietvaros tika organizēta sanāksme hibrīdformā atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumu Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību" 25. punktam. Sanāksme klātienē notika 2024. gada 11. jūnijā plkst. 17.30 Ķekavas kultūras nama Mazajā zālē (adrese: Gaismas iela 17, Ķekava, Ķekavas novads). Sanāksmei varēja pieslēgties tiešsaistē, un sanāksmes saite tika publicēta 10. jūnijā tīmekļvietnes https://environment.lv/ sadaļā "Aktualitātes". Saskaņā ar Sākotnējās apspriešanas protokolu klātienē sanāksmē piedalījās 54 dalībnieki, attālināti sanāksmē piedalījās 20 dalībnieki. Sanāksmes dalībnieki tika iepazīstināti ar prezentāciju par Paredzēto darbību, kā arī ar informāciju par IVN un Sākotnējās apspriešanas procedūru. Dalībniekiem bija iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus. Sākotnējās apspriešanas dalībnieki galvenokārt interesējās par dažādu pieslēgumu, šķērsojumu/pārvadu un paralēlo ceļu risinājumiem, tostarp par plānotajiem risinājumiem gājējiem un velobraucējiem, galvenokārt apdzīvoto vietu sasniegšanai, kā arī izteica viedokļus par plānotajiem risinājumiem šajā aspektā, vēršot uzmanību uz

[28] Skatīt šī atzinuma 1. zemsvītras atsauci.

problēmsituācijām u.c. Tāpat dalībnieki interesējās par šī projekta sasaisti ar plānotās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* projektu.

5.1.3. Sākotnējās apspriešanas laikā varēja sūtīt Dienestam (adrese: Rūpniecības ielā 23, Rīga, LV-1045; e-pasta adrese: pasts@vpvb.gov.lv). Paredzētās darbības Sākotnējās apspriešanas ietvaros Dienests saņēma kopumā vairākus iesniegumus, tostarp no sabiedrības pārstāvjiem, kā arī Ķekavas novada pašvaldības 2024. gada 21. jūnija vēstuli Nr. 1-7.1/24/1838 un Satiksmes ministrijas 2024. gada 17. jūnija vēstuli Nr. 15-01/2237 ar viedokļiem par Paredzēto darbību un priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējumam. Dienestā saņemtie priekšlikumi un viedokļi ņemti vērā, formulējot Programmas prasības, kā arī nosūtīti Ierosinātājai, kurai tajos ietvertie argumenti jāņem vērā un jāvērtē, sagatavojot Ziņojumu.

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

5.2.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2025. gada 21. janvāra līdz 2025. gada 21. februārim. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta "Rīgas Apriņķa Avīze" 2025. gada 21. janvāra izdevumā, kā arī ievietots tīmekļvietnēs – https://lvceli.lv, www.kekava.lv, https://environment.lv un www.vpvb.gov.lv. Ziņojums bija pieejams Izstrādātājas tīmekļvietnē https://environment.lv un Ierosinātājas tīmekļvietnē https://lvceli.lv, kā arī klātienē – Ķekavas novada pašvaldības Klientu apkalpošanas centrā (adrese: adrese: Gaismas iela 19 k-9, Ķekava, Ķekavas pagasts, Ķekavas novads) un Daugmales bibliotēkā (adrese: "Salnas", Daugmales pagasts, Ķekavas novads), darba laikā. Izstrādātājas sagatavotajā tīmekļvietnē https://ieej.lv/7oEHZ bija pieejama pārskata karte, kurā iekļauta informācija par Autoceļa A5 trases un to saistītās infrastruktūras novietojumu, dabas vērtībām, kā arī aprēķināto trokšņa izkliedi.

5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme norisinājās klātienē – 2025. gada 30. janvārī plkst. 18.00, Doles tautas namā (adrese: Rīgas iela 26, Ķekava, Ķekavas novads). Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmei bija iespējams pieslēgties arī tiešsaistē *Zoom* platformā. Saskaņā ar sanāksmes protokolu sanāksmē klātienē piedalījās 27 dalībnieki, un attālināti bija pieslēgušies 10 dalībnieki. Sanāksmes laikā tika sniegta informācija par IVN procedūru un sagatavoto Ziņojumu, sabiedriskās iespējām sniegt priekšlikumus, kā arī tika dota iespēja uzdot jautājumus un saņemt uz tiem atbildes. Ziņojuma apspriešanas sanāksmes laikā tika jautāts par satiksmes intensitātes izmaiņām, dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* risinājumiem, piekļuves iespējām nekustamajiem īpašumiem, putekļiem un vibrācijām būvdarbu laikā, infrastruktūru gājējiem un velosipēdistiem, trokšņa izplatības ierobežojumiem, ietekmi uz dzīvniekiem u.c. jautājumi. Sanāksmes laikā Izstrādātājas pārstāve vērsa uzmanību, ka tā kā nav konstatēti izslēdzoši faktori nevienai no alternatīvām, tad pašvaldībai, pieņemot akcepta lēmumu, ir iespējams kombinēt abu alternatīvu risinājumus. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas Detalizēts pārskats par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu pieejams Ziņojuma 15. pielikumā.

5.2.3. Rakstiskus priekšlikumus un viedokļus par Ziņojumu Dienestā varēja iesniegt līdz 2025. gada 21. februārim, sūtot tos uz Dienesta adresi: Rūpniecības ielā 23, Rīga, LV-1045 vai elektroniski uz e-pastu: pasts@vpvb.gov.lv. Šajā periodā Dienestā saņemtas trīs fizisku personu vēstules, kur uzdoti jautājumi un izteikts viedoklis, galvenokārt, saistībā ar plānoto pievedceļu infrastruktūru, piekļuves iespējām nekustamajiem īpašumiem un paustas bažas par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi uz tuvumā esošo privātīpašumu tirgus vērtību, apkārtējās vides gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni. Tāpat Dienestā tika saņemtas Dienesta, AS "Latvijas valsts meži" un Ķekavas novada pašvaldības vēstules ar priekšlikumiem un viedokļiem Ziņojuma papildināšanai. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Dienestā

saņemtie viedokļi nosūtīti Ierosinātājai un Izstrādātājai, Ziņojuma un vērtējuma papildināšanai. Pārskats par ieinteresēto pušu sniegtajiem priekšlikumiem/viedokļiem un to analīze pieejama Ziņojuma 16. pielikumā.

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

5.3.1. Dienestā Ziņojums tika iesniegts 2025. gada 26. jūnijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Dienestā tika ievietots tīmekļvietnēs www.kekava.lv, www.environment.lv un www.eva.gov.lv[29].

5.3.2. Atsaucoties uz Dienesta lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu, Dienests saņēma un Ierosinātājai un Izstrādātajai nosūtīja:

5.3.2.1. Dienesta 2025. gada 15. jūlija vēstuli Nr. 2.3/AP/6277/2025, kurā nav izteikti iebildumi pret Ziņojuma redakciju un sniegta informācija, ka Dienests iespējamos obligātos nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai sniedzis jau 2025. gada 21 februāra vēstulē Nr. 2.4/AP/1741/2025. Dienests minētajā vēstulē ir norādījis uz nosacījumiem, kas izvirzāmi Paredzētās darbības īstenošanai upju šķērsojuma vietās, vides trokšņa ierobežošanai, atkritumu apsaimniekošanai, dabas vērtību aizsardzībai u.c. aspektos. Vērsta uzmanība uz Autoceļu A5 un P137 rotācijas apļa tuvumā esošo AS "Viada Baltija" degvielas/gāzes uzpildes staciju "Ķekava" (paaugstinātas bīstamības objekts) un Autoceļa A5 un A7 ceļa mezglu tuvumā esošo AS "Virši" degvielas uzpildes staciju pazemes ūdeņu novērošanas sistēmu funkcionēšanas nodrošināšanu.

5.3.2.2. DAP 2025. gada 23. jūlija vēstuli Nr. 4.9/4647/2025-N, kurā DAP norāda, ka Ziņojumā ir iekļauti DAP 2025. gada 26. februāra vēstulē Nr. 4.9/1298/2025-N sniegtie priekšlikumi. Vienlaikus DAP lūdz ietvert nosacījumu par nepieciešamību veikt zīdītāju monitoringu, kas nav ietverts Ziņojuma 9. nodaļā "Nosacījumi turpmākai paredzētās darbības uzraudzībai", taču norādīts Zīdītāju ekspertes atzinumā[30]. DAP akceptē Paredzētās darbības īstenošanu, ja tiek ievēroti visi Ziņojuma 5.6.1. apakšnodaļā "Pasākumi ietekmes mazināšanai" un 7.2. tabulā "Pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai vai novēršanai un paliekošo ietekmju raksturojums" norādītie obligātie ietekmes mazināšanas pasākumi attiecībā uz dabas vērtībām, kā arī tiek paredzēts zīdītāju monitorings pirms būvniecības un ekspluatācijas fāzē. DAP 2025. gada 12. augusta elektroniskā pasta vēstulē Dienestu informēja par to, ka sanāksmē ar Ziņojuma Izstrādātāju tika panākta vienošanās, ka netiek pieprasīti papildus putnu un sikspārņu ekspertu atzinumi, vienlaikus nosakot, ka Ziņojumā ir jāietver pietiekami detalizēta informācija par putnu un sikspārņu sugu sastāvu, to ligzdošanas, migrācijas un barošanās vietām, kā arī ietekmes mazināšanas pasākumi šo sugu aizsardzībai.

5.3.2.3. Satiksmes ministrijas 2025. gada 25. jūlija vēstuli Nr. 15-01/2286, kurā norādīts uz to, ka Ziņojumā nav tieši konstatējams, vai ar *Rail Baltica* projektā šobrīd paredzēto (uzprojektēto) trokšņa barjeras risinājumu būs pietiekami, lai nodrošinātu summārā vides trokšņa atbilstību normatīvajiem aktiem arī tad, ja tiek īstenota Paredzētā darbība. Satiksmes ministrija vērš uzmanību uz to, ka *Rail Baltica* ir jau akceptēta darbība būvprojektēšanas noslēguma stadijā un tās trokšņa novērtējums veikts,

[29] Skatīt šī atzinuma 1. zemsvītras atsauci.

[30] *Monitorings ir veicams divos etapos. Pirmajam etapam jānotiek gada laikā pirms būvniecības un jāietver vismaz 12 katra maršruta apsekojumi (katrā mēnesī). Otrajam etapam jānotiek vismaz piecus (optimāli desmit) gadus pēc būvniecības un jāietver vismaz 3 katra maršruta apsekojumi (II.-III. janvāra dekādē, II.-III. maija dekādē, II.-III. oktobra dekādē) katru gadu.*

neņemot vērā Paredzētās darbības ietekmi. Ievērojot minēto, Satiksmes ministrija atzinumā par Ziņojumu lūdz noteikt, ka jebkāda iespējama *Rail Baltica* un citu satiksmes objektu kumulatīvā trokšņa palielināšanās Paredzētās darbības dēļ (un tās novērtējums) jārisina Paredzētās darbības būvprojektā un ietekme uz *Rail Baltica* projektu un tā risinājumiem nav pieļaujama. Minētajā vēstulē arī norādīts, ka atbilstoši VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" (turpmāk – LVRTC) sniegtajai informācijai Paredzētās darbības teritorijā Autoceļa P85 nodalījuma joslā atrodas esoša LVRTC elektronisko sakaru tīkla infrastruktūra, līdz ar to, veicot projektēšanas darbus un tiem sekojošos būvdarbus, Paredzētās darbības izpildītājiem jāpieprasa LVRTC tehniskie noteikumi šo darbu veikšanai.

5.3.3. Izskatījusi Ziņojumu un institūciju sniegtos viedokļus par Ziņojumu, Dienests nosūtīja Ierosinātājai un Izstrādātājai 2025. gada 21. augusta vēstuli Nr. 10.4/1570/2025-N, kurā Ierosinātājai un Izstrādātājai pārsūtītas saņemtās institūciju vēstules ar viedokļiem par Ziņojumu, kā arī pieprasīta papildu informācija un skaidrojumi, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu.

5.3.4. Dienestā aktualizētais Ziņojums tika iesniegts 2025. gada 30. septembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Dienestā tika ievietots tīmekļvietnēs www.kekava.lv, www.environment.lv un www.eva.gov.lv. Ziņojuma 18. pielikumā iekļauts pārskats par saņemtajiem priekšlikumiem, 19. pielikumā – precizējumi Ziņojumā pēc Dienesta 2025. gada 21. augusta vēstuli Nr. 10.4/1570/2025-N.

5.3.5. Dienests ar 2025. gada 16. oktobra vēstuli Nr. 1.16/AP/9264/2025 pagarināja Ziņojuma izvērtēšanas un atzinuma izdošanas laiku Ierosinātājas Paredzētajai darbībai līdz 2025. gada 4. novembrim.

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

6.1. Ziņojumā vērtēta Autoceļa A5 posma P85/*Jaunā Daugavas tilta mezgls–Ķekavas apvedceļš* izbūve par ātrgaitas / ātrsatiksmes divbrauktuvju ceļu ~ 12 km garumā, vērtējot arī saistīto infrastruktūru - pievedceļus, paralēlos ceļus, rotācijas apļus, ūdensteču šķērsojumus u.c. Ziņojuma autori, ņemot vērā Paredzētās darbības raksturu, apjomus un sagaidāmās pārmaiņas, līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, kas izriet gan no autoceļa izbūves un saistīto objektu pārbūves/ būvniecības, gan no autoceļa ekspluatācijas, ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi.

6.2. Izvērtējot Ziņojumu un saistīto IVN dokumentāciju, tajā skaitā sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju un fizisku personu viedokļus un atsauksmes par Ziņojumu, Dienests secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietver teritorijas zaudējumu Autoceļa A5 posma izbūves / pārbūves un saistītās infrastruktūras izveides rezultātā, kā arī ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus, tajā skaitā ņemot vērā, ka nelielā daļā Paredzētā darbība un *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 (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. Izdodot šo atzinumu, Dienests ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka Paredzētās darbības radītās un summārās ietekmes novērtējamas pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Dienesta atzinumu ir aplūkota Autoceļa A5 posma izbūve par ātrgaitas / ātrsatiksmes ceļu, 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. **Ņemot vērā iepriekš minēto, izmaiņas risinājumos, kas Ziņojuma gaitā nav novērtēti vai pārsniedz Ziņojumā novērtētos lielumus, būs izvērtējamas atkārtoti, būvprojektam pievienojot aktuālo novērtējumu, kas apliecina Paredzētās darbības atbilstību ārējo normatīvo aktu prasībām un Dienesta atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem.**

6.3.1. Pamatojoties uz būvprojektam pievienotajiem dokumentiem, Dienests veic izmaiņu būtiskuma novērtējumu (piemēram, identificējot tādus apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, vai lemjot par saistīto/ pakārtoto darbību realizāciju) un saskaņo izmaiņas būvprojekta risinājumos, ja šīs izmaiņas būtiski neietekmē izvērtējuma rezultātu, vai piemēro ietekmes sākotnējo izvērtējumu saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.^{2} panta pirmās daļas 3. punktu.

6.3.2. Veicot būtiskuma novērtējumu, izmaiņas būvniecības risinājumos saskaņojamas arī ar DAP. Ja DAP saistībā ar būvniecības risinājumos veiktajām izmaiņām konstatē būtisku ietekmi, kas nav tikusi novērtēta Ziņojumā, DAP par to informē Dienestu.

6.3.3. Paredzētās darbības būvprojekta saskaņošana institūcijās un atzīmju par projektēšanas nosacījumu izpildi un būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi izdarīšana būvatļaujā pieļaujama, ja tiek nodrošināta no šī atzinuma izrietošo prasību, tai skaitā to, kas ir izvirzītas pirms būvprojektēšanas un pirms būvniecības stadijai (t.sk. monitoringam), izpilde.

6.3.4. Ja pēc ietekmes uz vidi novērtējuma procesa noslēgšanās un paredzētās darbības akcepta lēmuma pieņemšanas, akceptētajā darbībā netiek veiktas būtiskas izmaiņas, tad būvniecības ieceres īstenošanai nav nepieciešami atsevišķi Dienesta tehniskie noteikumi. Būvprojektu saskaņo attiecīgā valsts institūcija, ievērojot tai noteikto kompetenci vides un dabas aizsardzības jomā[31].

6.3.5. Institūcijas savas kompetences ietvaros novērtē būvprojekta risinājumu atbilstību Ziņojumā novērtētajiem risinājumiem, šajā Atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem un normatīvo aktu prasībām, kā arī darbības akcepta lēmumā ietvertajām prasībām.

6.4. Dienests secina, ka Paredzētās darbības īstenošana paredzēta ievērojot normatīvo aktu saistošās prasības, tādēļ Dienestam 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 ietverto risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atlīdzinātu 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

[31] Būvniecības likuma 14^{2}.panta astotā daļa.

mazinošos pasākumus. Ņemot vērā Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu, Dienesta ir tiesības noteikt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā.

6.5. Kā būtiskākos Dienests Ziņojumā identificē ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.5.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.

6.5.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti.

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

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

6.5.5. Troksnis un vibrācija.

6.5.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.5.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.

6.6. Saistībā ar Paredzētās darbības realizācijas aspektiem, no kuriem varētu izrietēt būtiska negatīva ietekme uz vidi, Dienests secina:

6.6.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.

6.6.1.1. Autoceļa A5 posma būvniecība un esošās trases paplašināšana radīs gan fiziskas izmaiņas, gan pārmaiņas zemju piederībā un lietošanas mērķī. Šīs pārmaiņas skars ne tikai zemi, kas atrodas zem pašas infrastruktūras, bet arī zemi ceļa nodalījuma joslā, kas ietilpst autoceļa kompleksā. Tādēļ zeme Autoceļa A5 un citu ceļu nodalījuma joslā ietverama atsavināmo zemju aprēķinā. Ziņojumā ņemts vērā, ka ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija, ietekme uz īpašumu vērtību un attīstību.

6.6.1.2. No Paredzētās darbības risinājumiem izriet, ka Paredzētās darbības 1. alternatīva un 2. alternatīva ietekmē vienu un to pašu teritoriju salīdzināmā apjomā. Alternatīvu atšķirības saistītas ar ceļa pagrieziena rādiusu jaunbūvējamā posma sākuma daļā virzienā uz jauno tiltu pār Daugavu, kā arī ceļu mezglu risinājumos (skatīt Ziņojuma 2. pielikumu un šī atzinuma 3.3.6., 3.3.7., 3.4.1. un 3.4.2. apakšpunktu). Savukārt autoceļu nodalījuma joslas, līdz ar to arī atsavināmo zemju apjoms, ir salīdzināms.

6.6.1.3. Autoceļa A5 jaunbūvējamā posma ietekmes zonā ceļa trase izstrādāta tā, lai maksimāli izvairītos no ēku tuvuma, nodrošinot, ka tās netiek skartas tuvāk par 50 m. Autoceļu A5 un P85 ceļu mezgla izbūvei nepieciešama pilnīga zemes vienības "Kaķīši" ar kadastra apzīmējumu 80560010106 atsavināšana un esošās apbūves nojaukšana[32]. Saskaņā ar IVN laikā veiktā trokšņa novērtējuma rezultātiem, ir nepieciešama arī pilnīga zemes vienības "Robežnieki – 1" ar kadastra apzīmējumu 80560010767 atsavināšana. Kopumā Paredzētās darbības ietvaros nepieciešama piecu ēku nojaukšana.

6.6.1.4. Saskaņā ar aprēķiniem, īstenojot 1. alternatīvu, būs nepieciešams atsavināt 63 ha zemju (t.sk., 12 ha rūpnieciskās vai jaukta veida apbūves teritorijas un 47,3 ha mežu un lauksaimniecības teritorijas). Savukārt, īstenojot 2. alternatīvu atsavināmo zemju platība būs nedaudz mazāka – 60 ha, no kuriem 18,1 ha rūpnieciskās vai jaukta veida

[32] Šo ēku nojaukšana tiks īstenota atsevišķā būvniecības lietā *Rail Baltica* projekta ietvaros.

apbūves teritorijas un 44,7 ha mežu un lauksaimniecības teritorijas. Saskaņā ar Ziņojuma 3. pielikumu 1. alternatīva skartu 132 nekustamos īpašumus, bet 2. alternatīva – 124 nekustamos īpašumus, tostarp valsts, pašvaldības, to kapitālsabiedrību un privātpersonu īpašumus.

6.6.1.5. Izmaiņas teritoriju izmantošanā un īpašumu piederībā ir tieši saistītas ar autoceļa un tā infrastruktūras izbūvei nepieciešamo zemju atpirkšanu un atsavināšanu. Šo izmaiņu ietekmi lielā mērā nosaka nekustamā īpašuma izmērs un veids, kā autoceļa trase šķērso īpašumu. Jaunbūvējamā autoceļa trase lielākoties šķērsos zemes vienības, sadalot tās divās daļās, kas būtiski ietekmēs zemes īpašumu turpmāko attīstību. Saskaņā ar likumdošanu, ja atsavināšanas rezultātā kāda no atlikušajām īpašuma daļām kļūst neizmantojama vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma prasībām, piemēram, nepietiekamas platības, neatbilstošas konfigurācijas vai citu iemeslu dēļ, un vienošanās ar īpašnieku nav iespējama, ir nepieciešams atsavināt arī pārējo nekustamā īpašuma daļu. Nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšana tiks veikta saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Īss pārskats par atsavināšanas procesa etapiem sniegts Ziņojuma 5.10.3. nodaļā.

6.6.1.6. Piekļuve Autoceļam A5 un tam tuvumā esošajiem īpašumiem tiks nodrošināta, izmantojot nobrauktuves uz vai no ceļu mezgliem un jaunizbūvētos Autoceļa A5 paralēlos ceļus. Šāds piekļuves risinājums var ierobežot piegulošo zemju īpašnieku iespējas attīstīt pakalpojumu sfēras uzņēmumus tiešā autoceļa tuvumā. Tajā pašā laikā Ziņojumā novērtēts, ka nākotnē varētu attīstīties teritorijas autoceļu mezglu tuvumā, kur Autoceļš A5 krustojas ar valsts autoceļiem P85, P90, P137 un A7, izmantojot izdevīgo atrašanās vietu pie intensīvām transporta plūsmām.

6.6.1.7. Plānotais Autoceļa A5 posms pēc nozīmes un tehniskajiem parametriem ir ātrgaitas autoceļš, līdz ar to tiešie pieslēgumi (nobrauktuves) uz privātīpašumiem netiek paredzēti. Piekļuve privātīpašumiem tiks nodrošināta, izmantojot divlīmeņu satiksmes mezglus un vietējās satiksmes paralēlo ceļu. Jaunbūvējamo paralēlo un vietējo ceļu tīkla kopgarums 12-17 km. Šis risinājums, apvienojot esošo un jaunizveidoto ceļu tīklu, nodrošinās piekļuvi visiem īpašumiem, kuru piekļuve varētu tikt pārtraukta Autoceļa A5 posma izbūves vai pārbūves rezultātā. Atbilstoši Ziņojumam autoceļa būvprojektā tiks izstrādātas un iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, kas nodrošinās iespēju šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, vienlaikus saglabājot piekļuvi īpašumiem un objektiem būvdarbu zonā. Tas tiks darīts, lai izvairītos no ievērojamiem sastrēgumiem un minimāli ietekmētu esošo satiksmes plūsmu.

6.6.1.8. Ziņojumā novērtēts, ka abas alternatīvas kopumā nodrošina līdzvērtīgus ieguvumus sabiedrībai un būtiski neatšķiras zemes atsavināšanas apjoma ziņā. 1. alternatīva ir labāk piemērota no teritorijas plānošanas perspektīvas. Savukārt 2. alternatīva piedāvā nedaudz mazāku kopējo atsavināmo platību un ietekmē mazāku zemes vienību skaitu, kas varētu vienkāršot projekta īstenošanas administratīvos procesus. Tādējādi Ziņojumā secināts, ka būtisku priekšrocību vai trūkumu šajā aspektā nav nevienai no alternatīvām.

6.6.1.9. Novērtējot Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Dienests atzīst, ka ar plānotajiem risinājumiem Paredzētā darbība būtisku ietekmi uz īpašumu sasniedzamību neradīs. Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātīpašumiem saglabāsies nemainīgas, būs jāizmanto alternatīvi maršruti un attiecīgajās vietās ietekmes summēsies arī ar ietekmēm, ko radīs dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecība, – paredzētie risinājumi izstrādāti tā, lai kopumā saglabātu iedzīvotāju mobilitāti un teritoriju sasniedzamību.

6.6.1.10. Dienests, izdodot šo atzinumu, ņem vērā, 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, kas ir saistošas Ierosinātājai.

6.6.1.11. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz teritoriju fragmentācija, izmaiņām teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamībā un ietekmē uz īpašumiem, Dienests atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama tās akcepta gadījumā:**

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

b) Esošo ceļu slēgšanas gadījumā jāparedz risinājumi īpašumu sasniedzamībai, tos saskaņojot ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem. Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai jāparedz un jāiestrādā būvprojektā Ierosinātājai jākoordinē risinājumi ar *Rail Baltica* projekta īstenotājiem, lai pārliecinātos, ka abos infrastruktūras projektos paredzētie risinājumi teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai ir savietojami un iespējami.

6.6.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti:

6.6.2.1. Autoceļa A5 jaunā posma būvniecība un esošā posma pārbūve 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.

6.6.2.2. Izvērtējot Ziņojumu Dienests konstatē, ka attiecībā uz būvniecības procesa organizāciju Ziņojumā (4.3. nodaļa) atspoguļota informācija, kas sniedz vispārīgu ieskatu galvenajos etapos, kas saistīti ar minētajiem Paredzētās darbības realizācijas posmiem, 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.

6.6.2.3. Autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras būvniecībai asfaltbetons un betons tiks piegādāts no būvuzņēmēja vai tā līgumorganizāciju ražotnēm, savukārt smilts un smilts-grants materiāli tiks transportēti pa esošajiem vai izbūvējamiem pagaidu ceļiem. Izejvielu iegūšanai plānots izmantot derīgo izrakteņu atradnes apkārtējos novados, kā arī citviet tuvākajā apkārtnē, kur jau notiek derīgo izrakteņu ieguve. Ziņojuma 4.1. tabulā iekļauta informācija par būvdarbiem nepieciešamo galveno izejvielu aptuveno apjomu

6.6.2.4. Ziņojumā sniegta informācija par galvenajiem ar Paredzētās darbības nodrošinājumu saistītiem tehniskajiem risinājumiem (Ziņojuma 4.2. nodaļa) un identificētas teritorijas, kur katru no konkrētajiem risinājumiem paredzēts realizēt, piemēram, jaunbūvējami ceļi, pārvadi u.tml. Savukārt Paredzēto darbību limitējošie faktori saistībā ar Aizsargjoslu likumā noteiktajiem ierobežojumiem norādīti Ziņojuma 3.2. nodaļā "Vispārīgs paredzētās darbības vietas raksturojums" un 5.3. nodaļā

"Virszemes ūdeņu raksturojums un ietekmju novērtējums". Autoceļa projektēšanas un būvniecības procesā veicamie pasākumi ietekmes uz vidi samazināšanai vai novēršanai norādīti Ziņojuma 7.2. tabulā, par to realizēšanu ir atbildīga Ierosinātāja.

6.6.2.5. Ziņojumā norādīts, ka būvdarbu plānošana, organizēšana un veikšana tiks organizēta atbilstoši būvniecību regulējošajiem normatīvajiem aktiem, t.sk. Būvniecības likumam, Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumiem Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" un Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumiem Nr. 633 "Autoceļu un ielu būvnoteikumi", tādēļ Dienesta ieskatā Ierosinātājai ir skaidri galvenie ar Paredzētās darbības nodrošināšanu saistītie automaģistrāles būvniecības posmi un tās ekspluatācijas iespējas, kas ietver atbilstību saistošajiem normatīvajiem aktiem.

6.6.2.6. Darbu veikšanas projektā tiks iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, norādot tehnisko stāvlaukumu novietojuma vietas un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt stāvlaukumus un būvdarbu teritorijas, kā arī piekļūt īpašumiem un objektiem būvdarbu teritorijā. Autoceļa būvniecības un pārbūves laikā tehniskie stāvlaukumi, kur iespējams, tiks izveidoti esošo autoceļu tuvumā. Lielākās beramo materiālu krautnes tiks izvietotas aptuveni būvobjekta vidusdaļā, lai optimāli izmantotu resursus, kas nepieciešami materiālu transportēšanai objekta iekšienē, veidojot zemes klātnes uzbērumus, autoceļa nesošās konstrukcijas utt. Provizoriski minerālmateriālu krautnes plānots veidot uz Ierosinātājas īpašumā esošajām zemes vienībām, kas atrodas tuvu esošajiem autoceļiem (Ziņojuma 4.12. attēls).

6.6.2.7. 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.

6.6.2.8. Ziņojuma 4.4. nodaļā raksturota autoceļa ekspluatācijas ietekme, kā arī norādīts, ka pēc Autoceļa A5 jaunā posma izbūves un esošā posma pārbūves autoceļa uzturēšanu veiks Ierosinātāja. Ierosinātāja turpinās nodrošināt arī pieslēdzošo valsts galveno, reģionālo un vietējo ceļu uzturēšanu, savukārt esošo un plānoto pašvaldības ceļu uzturēšanu nodrošinās Ķekavas novada pašvaldība. Autoceļiem, kas atrodas ārpus pilsētām, netiek paredzēta lietus kanalizācijas izbūve, tādējādi noteces ūdeņi (lietus un sniega kušanas ūdeņi), infiltrējas apkārtējās teritorijās. Kopumā secināts, ka šo ūdeņu infiltrācijas rezultātā nav sagaidāma ietekme ārpus ceļa nodalījuma joslas, taču nātrija hlorīdu saturošais pretslīdes maisījums uz brauktuves un ceļu malām var piesaistīt atgremotājus, piemēram, pārnadžus, palielinot negadījumu risku, līdz ar to nepieciešams īstenot papildus pasākumus – uzstādīt autoceļa iežogojumu.

6.6.2.9. Ziņojumā secināts, ka kopumā inženierģeoloģiskie apstākļi Darbības vietā ir piemēroti būvniecības vajadzībām. Precīza informācija par plānotā autoceļa trasē sastopamo nogulumu izplatību, sastāvu, saguluma apstākļiem un piemērotību būvniecības vajadzībām būs pieejama pēc ģeotehniskās izpētes veikšanas. Paredzams, ka vietās ar nepiemērotas nestspējas grunšu izplatību būs nepieciešams veikt grunts nomaiņu pret grunti ar atbilstošu nestspēju vai pielietot citu piemērotu inženiertehnisku risinājumu. Plānotā autoceļa trase abās alternatīvās šķērso kūdras atradni "Purvāji" (Ziņojuma 5.2.3. attēls), kurā kūdras slāņa maksimālais biezums sasniedz 6,9 m. Ziņojumā novērtēts, ka 1. alternatīvas īstenošanas gadījumā paredzama tieša ietekme uz minēto atradni aptuveni 4,4 ha platībā, jo paredzams, ka kūdru autoceļa trases platumā vajadzēs izrakt un aizstāt ar piemērotas nestspējas grunti, savukārt 2. alternatīvas gadījumā tieši ietekmēta varētu tikt aptuveni 1,7 ha liela atradnes platība. Vienlaikus

norādīts, ka 1. alternatīvas gadījumā plānotā autoceļa trase šķērso jau kūdras ieguves ietekmēto purva daļu, bet 2. alternatīvas gadījumā tiktu ietekmēta lielāka purva biotopa 7120 *Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai notiek dabiskā atjaunošanās* platība.

6.6.2.10. Kopumā, vērtējot Ziņojumu un tajā aplūkotos būvniecības ietekmes aspektus, Dienests konstatē, ka IVN ietvaros tie ir identificēti un tiks ņemti vērā būvprojekta sagatavošanas stadijā un saņemot saistošajos normatīvajos aktos noteiktos saskaņojumus ar ietekmes zonā esošo infrastruktūras objektu īpašniekiem un/ vai valdītājiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, Dienests neuzskata par lietderīgu šajā atzinumā izvērsti analizēt un vērtēt plānoto būvniecības procesa organizāciju un autoceļa ekspluatāciju, principiāli vērtēt plānotos Paredzētās darbības tehniskos risinājumus.-

6.6.2.11. 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 iespējamas īslaicīgas gaisa kvalitātes izmaiņas (piemēram, ar būvniecības putekļiem saistītie traucējumi, skat. arī šī atzinuma 6.6.7. apakšpunktu). Identificētos traucējumus pilnībā nav iespējams novērst, tomēr atbilstīgi plānojot un organizējot būvdarbu veikšanu, tos lielākoties ir iespējams būtiski samazināt.

6.6.2.12. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju, Dienests norāda, ka ar Paredzēto darbību saistīto būvdarbu organizācijā jānodrošina citu specifisko ietekmju izvērtējumā noteikto obligāto nosacījumu, kas apkopti Ziņojuma 7.2. tabulā, izpilde. Dienests 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 satiksmes organizāciju būvdarbu laikā 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 ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, applūstošām teritorijām, īpaši aizsargājamu augu sugu atradnēm un īpaši aizsargājamiem biotopiem 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, gruntsūdeņus un virszemes ūdeņus 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 darba dienās, neplānojot darbus vakara un nakts periodā. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic

jaunveidojamās un/vai pārbūvējamās autoceļa klātnes mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.

f) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša negatīva ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju funkcionēšanu, tostarp degvielas uzpildes staciju monitoringa urbumiem. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jāīsteno risinājumi, kas nodrošina šo objektu funkcionēšanu, nepieciešamības gadījumā paredzot to pārbūvi vai pārvietošanu, vai citus pasākumus to darbības nodrošināšanai un aizsardzībai. Konkrēti risinājumi, kas piemēroti katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešami esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, nosakāmi būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu veikšanas projektu.

g) Būvniecības projektu izstrādes gaitā jānodrošina papildu izpētes darbi, tostarp ģeotehniskās izpētes darbi, lai pārliecinātos par grunšu stabilitāti visā jaunbūvējamā un pārbūvējamā autoceļa trasē. Sevišķa 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.

h) 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) Būvniecības laikā radušos atkritumus jāapsaimnieko un jānodod atkritumu apsaimniekotājam, kuram ir spēkā esoša Valsts vides dienesta izsniegta atkritumu apsaimniekošanas atļauja. Būvniecības laikā ir aizliegta dažādu atkritumu, tai skaitā bīstamo un sadzīves atkritumu, sajaukšana. Nenozīmīgus naftas produktu nolijumus no būvniecībā iesaistītās tehnikas (ja tādi rastos), nekavējoties jāierobežo un jālikvidē, savācot piesārņoto materiālu atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Būvdarbu norises vietā jānodrošina absorbējoši materiāli.

j) Būvniecības laikā jānodrošina sadzīves notekūdeņu atbilstoša savākšana un apsaimniekošana; paredzot pārvietojamas/ vai stacionāras tualetes, tām jābūt nodrošinātām hermētiskām krājtvertnēm notekūdeņu savākšanai un uzkrāšanai.

k) Būvprojektā jāuzrāda būvdarbiem nepieciešamais derīgo izrakteņu apjoms. Būvniecībā un teritorijas labiekārtošanas darbos drīkst izmantot derīgos izrakteņus, kas iegūti no atradnes, kur derīgo izrakteņu ieguvei ir saņemta pašvaldības izsniegta atļauja[33] vai Dienesta izsniegta licence.

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

6.6.3.1. Paredzētās darbības ietekmes novērtējums uz virszemes ūdensobjektu hidroloģisko režīmu, ūdens kvalitāti un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņām sniegts Ziņojuma

[33] Atbilstoši likumam "Par zemes dzīlēm" 10. panta pirmajai daļai un Pārejas noteikumu 32. punktam pašvaldības izsniegto atļauju bieži sastopamo derīgo izrakteņu ieguvei nepieciešams saņemt līdz 2026. gada 30. jūnijam.

5.3.4. nodaļā, savukārt Ziņojuma 5.2.4. un 5.2.5. nodaļā novērtēta ietekme uz teritorijas ģeoloģiskajiem, inženierģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem. Informācija par Darbības vietas ģeoloģiskajiem, hidroģeoloģiskajiem un hidroloģiskajiem apstākļiem sniegta arī šī atzinuma 3.2.10., 3.2.12. apakšpunktā.

6.6.3.2. 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 6.6.4. apakšpunktā. Ziņojumā secināts, ka būvdarbi kopumā neradīs paliekošu ietekmi uz virszemes ūdens objektiem un neietekmēs virszemes ūdeņu kvalitāti.

6.6.3.3. Saskaņā ar novērtēto, lai novērstu ar potenciālām hidroloģiskā režīma izmaiņām saistītu nelabvēlīgu ietekmi uz apkārtējām teritorijām, tehniskā projekta stadijā jāveic atbilstoša caurteku plānošana (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.

6.6.3.4. Tā kā Autoceļa A5 posma apkārtnē identificētās applūstošās teritorijas (skatīt šī atzinuma 3.2.13. apakšpunktu), projektējot caurteku parametrus autoceļu šķērsojošajām ūdenstecēm un tiltam pār Ķekavas upi, nepieciešams ņemt vērā applūšanas varbūtības, prognozētos ūdens līmeņus, kā arī aprēķināt maksimālās iespējamās caurplūdumu vērtības, ņemot vērā arī apsvērumus, ka nākotnē iespējama nokrišņu apjoma un intensitātes palielināšanās.

6.6.3.5. Autoceļa trasē tiks izbūvēti ūdensteču šķērsojumi un gar autoceļu tiks ierīkotas ūdens novadīšanas sistēmas. Šīm darbībām var būt lokāla ietekme uz gruntsūdens līmeņiem un plūsmas virzieniem autoceļa trases tuvumā, jo autoceļa ūdens novadīšanas sistēmas atslogos gruntsūdeņus un pazeminās to līmeņus autoceļa tuvumā. Prognozēts, ka, noslēdzoties būvniecības darbiem, Autoceļa A5 posma tuvumā gruntsūdeņu līmeņi un plūsmu virzieni nostabilizēsies, pielāgojoties no jauna izbūvētajām meliorācijas sistēmām un tālākas hidroģeoloģiskās izmaiņas autoceļa ekspluatācijas laikā nav sagaidāmas.

6.6.3.6. 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 būvtehnikas un materiālu izvietošanas laukumos, kā arī paredzēt atbilstošus pasākumus avāriju situācijām (arī autoceļa ekspluatācijas gadījumā), piesārņojuma ierobežošanai un savākšanai. Ziņojumā novērtēts, ka nav paredzama ietekme uz dzeramā ūdens resursiem vai to kvalitāti autoceļa būvniecības un ekspluatācijas rezultātā.

6.6.3.7. 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.

6.6.3.8. Ziņojumā novērtēts, ka Darbības vietā mūsdienu ģeoloģiskie procesi ir salīdzinoši mazaktīvi – upju krastos iespējama meandrēšanās un sānu erozija, kas visizteiktākā ietekmētajā teritorijā ir Ķekavas upes lejtecei posmā pirms un pēc pārbūvējamās autoceļa trases. Reljefa ieplakās var norisināties pārpurvošanās procesi un lēna kūdras veidošanās. Nogāžu procesi un to aktivizēšanās iespējama vietās ar izteiktu reljefu,

piemēram, gravās, dabiskas izcelsmes pauguros vai mākslīgas izcelsmes uzbērumos, tai skaitā pārveidotās reljefa formās, piemēram, pilskalnos ar stāvām nogāzēm. Ņemot vērā iepriekš minēto, izstrādājot būvprojektu, jāparedz atbilstoši nogāžu nostiprināšanas pasākumi, lai novērstu erozijas procesu intensificēšanos.

6.6.3.9. Attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmi uz augsnes kvalitātes izmaiņām no Ziņojumā iekļautās informācijas izriet, ka tā var izpausties kā fizikālas izmaiņas – augsnes pārvietošana, sablīvēšana u.tml.; kā ķīmiskas izmaiņas – ķīmisko vielu akumulācija augsnē, vienlaikus iespējams arī fizikāls piesārņojum, 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.

6.6.3.10. Izvērtējot Ziņojumu attiecībā uz Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz Autoceļa A5 un saistītās infrastruktūras apkārtnes hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem, Dienests secina, ka Ziņojuma autori līdztekus iespējamo ietekmju vērtējumam snieguši arī risinājumus un analizējuši nepieciešamos plānošanas un būvdarbu organizācijas darbus to novēršanai, kas apkopoti Ziņojuma 7.2. tabulā un par kuru realizāciju ir atbildīga Ierosinātāja. Attiecīgi secināms, ka detalizēti risinājumi un rīcības tiks formulēti trases tālākās izpētes, projektēšanas un būvprojektu izstrādes gaitā.

6.6.3.11. Dienests 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 pieļaujam.

6.6.3.12. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņām, kā arī obligātos ietekmi samazinošos risinājumus, kas apkopti Ziņojuma 7.2. tabulā un ir saistoši Ierosinātājai, Dienests atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumus, ar kādiem 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 nosakāmi atbilstoši šķērsojamās ūdensteces platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem.

b) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā netiktu būtiski negatīvi ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms.

c) Turpmākās tehniskās projektēšanas ietvaros jāizstrādā, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāsaskaņo un jārealizē meliorācijas sistēmu pārbūves projekti, saņemot nosacījumus arī no attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem. Ja nepieciešams, jāparedz

savlaicīga sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšana un sadarbība 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 grunts piesārņošanu. Jāparedz virszemes noteces uztveršanas, savākšanas un novadīšanas no būvobjektiem tehniskais risinājums. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūknēšana, atsūknētā ūdens nostādināšana un novadīšana jānodrošina veidā, kas neietekmē (nepasliktina) ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu.

f) Ūdensteču šķērsojumu vietās, ja attiecināms, jāparedz krasta nostiprinājumi un nogāžu nostiprināšana. Jāizvēlas tādi risinājumi, kas neatstāj būtisku negatīvu 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.

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

6.6.4.1. No Ziņojumā sniegtās informācijas secināms, ka Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējums veikts, izmantojot datus, kas par Paredzētās darbības teritoriju un tās apkārtni ir pieejami dabas datu sistēmā *Ozols*, dabas novērojumu portālā www.dabasdati.lv, Valsts meža dienesta (turpmāk – VMD) informāciju u.c., kā arī datus, kas iegūti iepriekšējā Autoceļa A5 pārbūves projekta IVN gaitā un citos teritorijā iepriekš veiktos novērojumos. Detalizētāka informācija par ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumā izmantotajiem avotiem sniegta katrā attiecīgās jomas eksperta atzinumā, Ziņojuma 6.–8. pielikumos. Informācija par IVN gaitā iesaistītajiem sugu un biotopu ekspertiem sniegta šī atzinuma 3.2.20. apakšpunktā.

6.6.4.2. IVN procesa ietvaros izvērtēta biotopu kvalitāte, iespējamās Paredzētās darbības tieši un netieši ietekmētās platības. Par tieši ietekmēto platību pieņemta ceļa nodalījuma joslas 50 m platumā, kā arī pievedceļu trases līdz 20 m platumā. Iespējamā susināšanas ietekme vērtēta attiecībā uz purvu biotopiem (plānotās darbības tuvumā konstatētie mežu biotopi nav atkarīgi no mitruma režīma), potenciālais ietekmes attālums noteikts 100 m no ceļa nodalījuma joslas malas.

6.6.4.3. Paredzētās darbības vieta neatrodas nevienā no valsts vai vietējas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Paredzētās darbības vietai tuvākie mikroliegumi (putnu sugu aizsardzībai) atrodas aptuveni 4 km uz D un 5 km uz Z no Paredzētās darbības teritorijas. Paredzētās darbības vieta atrodas aptuveni 1,9 km uz D no dabas parka "Doles sala", kas ir Natura 2000 teritorija (kods LV0301900).

6.6.4.4. Paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē konstatētie ES nozīmes aizsargājamie biotopi apkopoti Ziņojuma 5.1.1. tabulā un parādīti Sugu un biotopu ekspertu atzinumā 6. pielikumā un 5.1.2.-5.1.4. attēlā. Kopumā gan plānotajā ceļa trasē, gan tās tuvākajā apkārtnē aizsargājamo biotopu platību ir maz. Lauksaimniecības zemes bijušas intensīvi apsaimniekotas, un nav saglabājušies dabiskie zālāji. Tāpat arī mežu teritorijās notiek saimnieciskā darbība, gan izcērtot mežus kailcirtē, gan kopšanas un

izlases cirtēs, pieaugušajās mežaudzēs ir maz mirušās koksnes un citu dabiskiem mežiem raksturīgu struktūras elementu. Kādreizējās purvu teritorijas ir susinātas un izstrādātas kūdras ieguvei. 1. alternatīvas gadījumā plānotā autoceļa trase šķērso jau kūdras ieguves ietekmēto purva daļu.

6.6.4.5. Informācija par Darbības vietā un tās apkārtnē konstatētajām sugām un aizsargājamiem biotopiem sniegta jau šī atzinuma 3.2.15. apakšpunktā, bet kartogrāfiskais materiāls pievienots Ziņojuma 5.1.2. -5.1.4. attēlā.

6.6.4.6. Ziņojumā identificētās ar Paredzēto darbību saistītās iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību saistāmas gan ar Autoceļa A5 būvniecības, 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 pieejams attiecīgās jomas eksperta/u atzinumos (Ziņojuma 6.–8. pielikums).

6.6.4.7. No novērtētā izriet, ka autoceļa būvniecības rezultātā tiks iznīcināta vismaz viena īpaši aizsargājamas sugas gada staipekņa *Lycopodium annotinum* atradne un ES nozīmes aizsargājamo biotopu platības (Ziņojuma 5.1.2. tabula). Pastāv iespēja papildu negatīvai ietekmei, ja būvniecības tehnikas pārvietošanās, materiālu un grunts novietošana tiks organizēta biotopu teritorijās ārpus ceļa trases. Ar būvniecības tehniku un pievestu grunti aizsargājamo biotopu teritorijā var tikt ievestas invazīvās sugas. Tehnikas pārvietošanās un materiālu novietošana var negatīvi ietekmēt teritorijas apsekojumu laikā konstatēto dižkoku, ja tiek veikta tā aizsardzības zonā.

6.6.4.8. Saskaņā ar Ziņojumu ceļa izbūves rezultātā tiks iznīcināta lielākā daļa biotopa 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži* poligona Nr. 18AP116_1616 (Ziņojuma 3. attēls), kas atbilst apmēram 0,16 ha lielai platībai, ietekmes platība ir nedaudz lielāka 2. alternatīvas gadījumā (tiktu ietekmēta aptuveni 0,27 ha platība). Paredzama negatīva ietekme uz atlikušās biotopa daļas mikroklimatu, kā arī negatīva ietekme uz biotopa poligona Nr. 18VB1_567 mikroklimatu. Sugu un biotopu eksperti novērtējuši, ka ietekmētās platības ir niecīgas attiecībā pret biotopa kopējo platību Latvijā, taču jāņem vērā arī, ka jaunas ceļa trases izbūve pastāvīgi ietekmēs mikroklimatu visās šķērsotajās mežu teritorijās, samazinot kvalitāti potenciāli aizsargājamiem mežu biotopiem un ar tiem saistīto aizsargājamo sugu dzīvotnēm, ja nākotnē šādas platības izveidotos ceļa trases skartajā teritorijā. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumu ietekmes samazināšanai nepieciešams projektēšanas laikā iespējami samazināt vietējas nozīmes ceļa pieslēguma platumu pie biotopa 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži* poligona Nr. 18AP116_1616 un nodrošināt, ka biotopa teritorijā ārpus trases būvniecības vai ceļa uzturēšanas darbu laikā netiek plānota tehnikas pārvietošanās vai citas darbības. Konkrētais biotopa poligons atrodas uz D no Bērzmentes ciema, tā novietojums redzams Ziņojuma 5.1.3. attēlā.

6.6.4.9. Tāpat Sugu un biotopu eksperti kā vēlamu pasākumu kopējās ietekmes samazināšanai rekomendējuši vienoties ar mežu apsaimniekotāju par kāda no meža nogabaliem (piemēram, 142. kvartāla 9. nogabals uz dienvidiem no biotopa poligona 18VB1_567, platība 4,2 ha) saglabāšanu dabas daudzveidības uzturēšanai, neveicot tajā mežsaimniecisko darbību. Tā daļēji tiktu līdzsvarota ceļa trases negatīvā ietekme uz meža biotopu mikroklimatu un izveidota plašāka meža biotopu koncentrācijas teritorija. Kopumā secināms, ka Paredzētā darbība atstās vidēji būtisku negatīvu ietekmi lokālā mērogā un nebūtisku negatīvu ietekmi reģionālā mērogā uz biotopa

9010* *Veci vai dabiski boreāli meži* aizsardzības stāvokli. Mazāku ietekmi atstātu 1. alternatīvas realizācija.

6.6.4.10. Ekspluatācijas laikā paredzamā ietekme uz ES nozīmes aizsargājamiem mežu biotopiem saistīta ar izmaiņām mikroklimatā. Ceļa trases atvērums radīs tā saucamo malas efektu - negatīvu ietekmi uz sūnu, ķērpju, sēņu u.c. organismu grupu sugām, kuras pielāgojušās mežaudzēm ar stabilu mitruma un temperatūras režīmu un koku radīto noēnojumu.

6.6.4.11. Ietekme uz purvu biotopu 7120 *Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai notiek dabiskā atjaunošanās* ir saistīta ar ceļa sāngrāvju radīto nosusināšanu. Tā kā Paredzētās darbības skartais purva biotops jau ir susināšanas ietekmēts un bez papildu pasākumiem hidroloģiskā režīma uzlabošanai nākotnē tā kvalitāte neuzlabosies, ceļa būvniecība var vienīgi ietekmēt mitruma režīma atjaunošanas iespējas šajā teritorijā, ja nākotnē tāda tiktu plānota. Zālāju biotopam 6450 *Palieņu zālāji* ceļa izbūvēšana gar atlikušās biotopa daļas malu nodrošinās iespēju piebraukt un zālāju apsaimniekot. Biotopa tālākā pastāvēšana nav saistīta ar Paredzētās darbības ietekmi. Nav paredzama negatīva ietekme uz apsekojumu laikā konstatēto dižkoku, ja tiek ievērots nosacījums visus būvniecības darbus veikt ārpus tā aizsargzonas.

6.6.4.12. Negatīvās ietekmes samazināšanai uz biotopu 6450 *Palieņu zālāji* projektēšanas ietvaros jāplāno pēc iespējas šaurāks tilta pār Ķekavas upi būvniecībai nepieciešamais koridors, kā arī jāizbūvē nobrauktuve uz zālāju no vietējas nozīmes ceļa, kas plānots paralēli ātrgaitas autoceļam. Vēlams nocirst un novākt kokus un krūmus biotopa teritorijā (ja LVC ir tiesisks pamats veikt darbus šajā teritorijā). Tādējādi, lai gan tiks iznīcināta daļa zālāju biotopa platības, tiks nodrošināta iespēja atlikušo daļu apsaimniekot.

6.6.4.13. Ņemot vērā prognozēto Paredzētās darbības ietekmi uz teritorijā konstatētajām aizsargājamām augu sugām un biotopiem, Sugu un biotopu eksperti norādījuši, ka 1. alternatīvas realizācija neatstātu negatīvu ietekmi uz biotopu 7120 *Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās*, savukārt 2. alternatīvas realizācija atstātu vidēji būtisku negatīvu ietekmi lokālā un reģionālā mērogā, tāpēc 2. alternatīvas īstenošanas gadījumā nepieciešami ietekmi samazinoši pasākumi, novēršot susināšanas ietekmi platībā uz dienvidiem no autoceļa trases. Proti, ņemot vērā trases izbūves laikā iznīcināmo biotopa platību un paredzamo ietekmi no ceļa sāngrāvju būves, daļā no biotopa 7120 *Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai notiek dabiskā atjaunošanās* (poligonā Nr. 18AB134_294) būtu jāveic hidroloģiskā režīma atjaunošanas pasākumi, aizberot grāvjus un radot labvēlīgus apstākļus purva attīstībai (vēlamā pasākumu ietekmētā platība vismaz 4,2 ha, kas ir līdzvērtīga tiešās un netiešās ietekmes skartajai biotopa platībai).

6.6.4.14. Dienests konstatē, ka attiecībā uz apsekojuma laikā konstatētā dižkoka aizsardzību Ziņojuma 7.2. tabulā iekļauts atsevišķus risinājumus aizliedzošs nosacījums – aizsargājamā koka teritorijā aizliegts veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību, novietot lietas (piemēram, būvmateriālus vai būvtehniku), kas aizsedz skatu uz koku, ierobežo piekļuvi tam vai mazina tā estētisko vērtību; aizliegts mainīt vides apstākļus – ūdens režīmu un koka barošanās režīmu, kā arī aizliegts iznīcināt dabisko zemsedzi. Ja Paredzētā darbība skars dižkoku, veicamas konsultācijas ar arboristu par tehniskajiem risinājumiem, lai maksimāli to saudzētu. Dienests vērš Ierosinātājas uzmanību, ka uz IVN gaitā konstatēto dižkoku ir attiecināmi Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumu Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 40. un 41. punktā izvirzītie nosacījumi.

6.6.4.15. Papildus tam, Sugu un biotopu eksperti norādījuši, ka projektēšanas un būvniecības darbu izpildes laikā vēlams teritorijā esošos ekoloģiskos kokus un kritalas ar diametru vismaz 25 cm 1,3 m augstumā no koku sakņu kakla pārvietot uz mežaudzēm ārpus trases. Vēlams neizmantot pievestu melnzemi teritorijas labiekārtošanai, lai samazinātu invazīvo sugu izplatības risku.

6.6.4.16. Izvērtējis Ziņojumu, Dienests konstatē, ka minētie ietekmi mazinošie pasākumi iekļauti Ziņojuma 7. nodaļā *Paredzēto darbību limitējošie faktori un risinājumi ietekmes uz vidi mazināšanai*, 7.2. tabulā *Pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai vai novēršanai un paliekošo ietekmju vērtējums* - attiecīgi secināms, ka Ierosinātāja apņemas tos īstenot.

6.6.4.17. Saskaņā ar Ziņojumu, ietekme uz putniem un sikspārņiem vērtēta kamerāli, analizējot pieejamos datus un dzīvotņu piemērotību sugām, secinājumus par ietekmēm un pasākumiem to mazināšanai citos līdzīgos projektos. Izstrādātāja norādījusi, ka šī autoceļa posma būvniecībai jau ir veikts IVN, nekonstatējot apstākļus, kas nepieļauj plānotās darbības īstenošanu ietekmes uz ornitofaunu un sikspārņiem kontekstā, un atļaujot plānotās darbības īstenošanu. Šī IVN ietvaros ir precizēti risinājumi ietekme samazināšanai vai novēršanai. Atbilstoši IVN Programmas 3. nodaļas 3.2.15. punktam Izstrādātāja konsultējās ar DAP par nosacījumiem ietekmes novērtējumam uz bioloģisko daudzveidību un dabas vērtībām, kā rezultatā DAP piekritusi Ziņojuma Izstrādātājas novērtējuma pieejai un nav pieprasījusi papildus putnu un sikspārņu ekspertu atzinumus (skat. arī šī atzinuma 5.3.2.2. punktu).

6.6.4.18. Informācija par Darbības vietā un tās apkārtējā teritorijā sastopamo ornitofaunu sniegta jau šī atzinuma 3.2.18. apakšpunktā. Savukārt, informācija par teritorijā sastopamajām sikspārņu sugām sniegta atzinuma 3.2.19. apakšpunktā. Saskaņā ar veikto novērtējumu, lai gan Paredzētā darbība atstās būtisku ietekmi uz putnu un sikspārņu populācijām, tomēr tā būs lokāla un paredzama galvenokārt tajās teritorijās, kur līdzvērtīga ietekme jau tiek radīta, līdz ar to putnu un sikspārņu sugas ir pielāgojušās dažādām ietekmēm un traucējumiem. Ietekme paredzama vienāda abu alternatīvu izvēles gadījumā.

6.6.4.19. Ziņojumā norādīts, ka autoceļa 1. posma izbūve skar meža masīvu, ko jau ir fragmentējusi mežsaimnieciskā darbība un dažāda veida apbūve, samazinot ligzdošanas un barošanās nosacījumiem piemēroto teritoriju platību. Šī posma izbūve vēl vairāk pastiprinās fragmentācijas ietekmi, samazinās piemērotu barošanās vietu platību un apgrūtinās piekļuvi barošanās vietām, palielinot konkurenci starp putniem par barības resursiem.

6.6.4.20. Ziņojumā ietverta informācija par Darbības vietā un tās apkārtnē konstatēto pūču sugu aizsardzībai un dzeņu sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgo teritoriju izvietojumu. Konstatēts, ka atbilstoši sugu grupas "Dzeņi" aizsardzības plānam[34] mazā dzeņa *Dryobates minor* prioritārie kvadranti atrodas 1. posma sākumā, kur plānota nobrauktuve no apvienotā tilta pār Daugavu (Ziņojuma 5.1.6. attēls), pie Autoceļu A5, P85 un P90 rotācijas apļa, un 3. posma vidus un beigu daļā. Visus prioritāros kvadrantus šķērso esošie autoceļi ar augstu satiksmes intensitāti. Ziņojuma norādīts, ka dzeņiem bieži nākas šķērsot ceļus, pārvietojoties starp meža fragmentiem, un šajās situācijās tie ir pakļauti sadursmju riskam. Melnā dzilna un citi lielāki dzeņi, kā arī ūpis ir īpaši neaizsargāti, jo tie lido salīdzinoši zemu un lēni, padarot tos mazāk manevrēt spējīgus ceļu tuvumā. Tā kā gan 1. posma būvniecība, gan 2. un 3. posma

[34] 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. Pieejams: https://www.daba.gov.lv/lv/media/10646/download?attachment

pārbūve plānota vietās, kur jau ir blīva apbūve, tai skaitā ceļu ar augstu satiksmes intensitāti tīkls, tad daļa putnu sugu pieradušas un pielāgojušās šiem traucējumiem.

6.6.4.21. Troksnis, ko rada transporta plūsma, būtiski ietekmē putnu saziņu un uzvedību, īpaši vakarlēpja *Caprimulgus europaeus* un meža baloža *Columba oenas* populācijām. Troksnis samazina arī dzeņu spēju sazināties, jo tie lielā mērā paļaujas uz ritmisku klauvējienu signāliem, lai aizsargātu teritoriju un atrastu partnerus. Troksnis radīs traucējumus putnu sugām, kas paļaujas uz akustiskiem signāliem gan teritorijas aizsardzībai, gan partnera piesaistīšanai, un troksnis var traucēt šīs dabiskās funkcijas. Tāpat daļu putnu sugu var ietekmēt gaismas piesārņojums, ietekmējot putnu orientēšanos un medību uzvedību. Sagaidāms, ka trokšņa un gaismas piesārņojuma ietekmē pret tiem jutīgas putnu sugas pametīs šo teritoriju vai no tās izvairīsies. Vienlaikus Ziņojumā norādīts, ka putni, kas dzīvo pie blīva ceļu tīkla, var pielāgot savus dziedāšanas modeļus, piemēram, dziedot skaļāk vai izvēloties dziedāt agrāk no rīta, kad transporta radītais troksnis ir mazāks. Naktī aktīvi putni var mainīt savas barošanās stratēģijas, lai izvairītos no traucējumiem.

6.6.4.22. Atbilstoši sugu grupas "Pūces" aizsardzības plānam[35] Paredzētās darbības 1. un 3. posmā prioritārie kvadranti noteikti ūpim *Bubo bubo* (Ziņojuma 5.1.7. attēls). Šos prioritāros kvadrantus šķērso esošie autoceļi ar augstu satiksmes intensitāti. Ūpim, kurš aktīvi medī naktī, nepieciešami plaši medību areāli un klusas teritorijas ligzdošanai, līdz ar to autoceļu tuvums var radīt nelabvēlīgus apstākļus, vienlaikus kā tas norādīts Ziņojumā, sugu grupas apsaimniekošanas plānā transporta infrastruktūra nav identificēta kā nozīmīgs ūpju traucējošs apstāklis. Kopumā Ziņojumā izteikts vērtējums, ka būtiska negatīva ietekme uz šo sugu nav sagaidāma.

6.6.4.23. Tā kā Darbības vietas apkārtnē konstatētas vairākas īpaši aizsargājamas putnu sugas (skat. šī atzinuma 3.2.18. apakšpunktu) un to aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas, sagaidāma ietekme uz to ligzdošanas un barošanās apstākļiem, tomēr novērtēts, ka kopumā Paredzētā darbība, tostarp potenciālais trokšņa līmeņa pieaugums, neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas iespējām un/ vai barošanās apstākļiem.

6.6.4.24. Tāpat Ziņojumā norādīts, ka autoceļi būtiski ietekmē sikspārņu populācijas, jo tie izraisa dzīvotņu fragmentāciju, veido barjeru sikspārņu pārvietošanās ceļos, kā arī sadursmju risku. Migrējošās sikspārņu sugas, piemēram, divkrāsu naktssikspārnis *Vespertilio murinus* vai ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii*, mēdz šķērsot plašas teritorijas. Autoceļi, kas atrodas migrācijas koridoros, rada augstu sadursmju risku, jo sikspārņi bieži lido zemu un ir koncentrēti noteiktās pārejas vietās. Pētījumi liecina, ka migrācijas laikā sadursmju gadījumu skaits var būt ievērojami augstāks, īpaši naktīs ar labvēlīgiem lidojuma apstākļiem.

6.6.4.25. Ziņojumā novērtēts, ka vislielākā sikspārņu sugu daudzveidība konstatēta 1. posmā, kas izskaidrojams gan ar sikspārņiem piemērotiem biotopiem, gan piemērotas barošanās vietas – Daugavas – tuvumu. Vienlaikus autoceļa izbūves 1. posms, lai arī fragmentēs atklātās un mežu teritorijas, tomēr nav uzskatāms par būtisku jaunu šķērsli, kas varētu traucēt sikspārņu piekļuvi Daugavas malai, jo jau šobrīd autoceļš P85 veido barjeru un ir nozīmīgs trokšņa un gaismas piesārņojuma avots, kas ietekmē lokālo sikspārņu populāciju. Autoceļa izbūves un pārbūves 2. un 3. posma nozīmīgākā

[35] Apodziņa *Glaucidium passerinum*, bikšainā apoga *Aegolius funereus*, meža pūces *Strix aluco*, urālpūces *Strix uralensis*, ausainās pūces Asio otus un ūpja *Bubo bubo* aizsardzības plāns. Pieejams: https://www.daba.gov.lv/lv/media/5890/download?attachment

ietekme ir dzīvotņu iznīcināšana, palielinot autoceļa platumu. Norādīts, ka visbiežāk autoceļu tuvumā lokāli samazinās sikspārņu populācijas.

6.6.4.26. Ņemot vērā potenciāli iespējamo ar Paredzētās darbības realizāciju saistīto negatīvo ietekmi uz putniem un sikspārņiem, Ziņojumā izvirzīti nosacījumi potenciālās ietekmes mazināšanai. Lai samazinātu iespējamo ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanu, darbības, kas saistītas ar plānotā autoceļa trases attīrīšanu no mežaudzes, krūmājiem u.c. neveic laika periodā no 1. aprīļa līdz 30. jūnijam. Ņemot vērā, ka teritorijā konstatētas arī vairākas sikspārņu sugas, Dienesta ieskatā ir pamatoti pagarināt noteikto darbu aizliegumu līdz pat 31. augustam, jo saskaņā ar sikspārņu ekspertu atzinumiem, kas tiek sniegti citu IVN projektu ietvaros[36], augusta mēnesis ir sikspārņu vairošanās un/vai intensīvas migrācijas periods.

6.6.4.27. Lai mazinātu gaismas piesārņojuma ietekmi gan būvniecības, gan autoceļa ekspluatācijas laikā, priekšroka dodama viedajām apgaismošanas sistēmām, kas novērš gaismas izkliedi un līdz ar to samazina ietekmi uz naktsputniem. Savukārt trokšņu barjeras jāaprīko ar vizuāliem putnu atbaidītājiem, lai mazinātu bojāejas risku sadursmes rezultātā. Minētie pasākumi iekļauti arī Ziņojuma 5.1.6. nodaļā "Pasākumi ietekmes mazināšanai" un Ziņojuma 7.2. tabulā. Tādējādi secināms, ka Ierosinātāja apņemas tos ievērot.

6.6.4.28. Paredzētās darbības ietekmes novērtējuma uz zīdītājiem ietvaros (Ziņojuma 7. pielikums), ar mērķi konstatēt īpaši aizsargājamas un retas dzīvnieku sugas, kā arī noteikt zīdītāju pārvietošanās koridorus, veikta teritorijas apsekošana dabā līdz 1 km rādiusā ap plānoto ceļa trasi. Papildus apkopota informācija no pieejamiem avotiem: VMD dati par medījamajiem dzīvniekiem, DDPS "Ozols" dati, Natura 2000 datubāzes dati, Invazīvo sugu pārvaldnieka dati[37], Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmas dati un www.dabasdati.lv portālā pieejamā informācija.

6.6.4.29. Pamatojoties uz apkopoto informāciju, novērtēts, ka Paredzētās darbības teritorijas nozīmība zīdītājdzīvnieku faunas kontekstā ir ierobežota, jo plānotais ceļa posms atrodas Rīgas aglomerācijā ar augstu transporta infrastruktūras un apdzīvotības blīvumu, kur zīdītāju blīvums ir neliels. Tā kā Autoceļa A5 1. un 2. posmi skars jau esošus ceļus pie apdzīvotām vietām, bet 3. posms plānots meža masīva perifērijā, būtiska negatīva ietekme uz zīdītājiem un to migrācijas ceļiem netiek paredzēta. Pārsvarā tiks ietekmētas vispārizplatītas sugas un to lokālās populācijas. Tāpēc secināts, ka Paredzētās darbības ietekme uz tiem galvenokārt saistībā ar sadursmju risku un ietekmes mazināšanas pasākumi vairāk skars cilvēku un dzīvnieku drošību. Tāpat novērtēts, ka teritorijā nav konstatētas populācijas saglabāšanai nozīmīgas īpaši aizsargājamo zīdītājdzīvnieku atradnes, līdz ar to troksnis un gaisma neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz īpaši aizsargājamo sugu populācijām. Vienlaikus norādīts, ka pētāmā teritorija atrodas nacionālas nozīmes "zaļajā" koridorā. Tomēr tā kā koridora skartā platība ir salīdzinoši neliela un pētāmā teritorija atrodas pašā tā malā, ietekme uz šo koridoru attiecībā uz zīdītājiem būs minimāla.

6.6.4.30. Saskaņā ar Zīdītāju ekspertes atzinumu, lai nodrošinātu autovadītāju un dzīvnieku drošību, nepieciešama žoga ierīkošana 1. un 3. posmā pie meža masīviem aptuveni 4 km garā autoceļa posmā. Žoga augstumam jābūt tādam, lai dzīvnieki nevarētu pārlēkt tām pāri. Tā kā šiem posmiem pieguļošajās teritorijās ir liels staltbriežu un aļņu blīvums, iežogojumam nevajadzētu būt zemākam par 2,2 m (ieteicams augstums 2,6-

[36] Atbilstoši sikspārņu ekspertu atzinumiem, kas tiek sniegti vēja parku IVN ziņojumos.
[37] Invazīvo sugu pārvaldnieks - LatViaNature

2,8 m). Saskaņā ar zīdītāju atzinumu visa autoceļa iežogošana nav rekomendēta, jo tas var veicināt atsevišķu zīdītāju populācijas daļu izolāciju. Vienlaikus Dienests secina, ka atbilstoši Ziņojumā iekļautajai informācijai ātrgaitas autoceļam visā tā garumā paredzēts uzstādīt aptuveni 2,2 m augstus žogus, kā arī secināms, ka Paredzētās darbības ietvaros paredzēts izbūvēt minimāli pieļaujamo žoga augstumu 2,2 m (Ziņojuma 37. lpp.). Dienests vērš uzmanību, ka gadījumā, ja šāds risinājums tiek realizēts, tad atbilstoši zīdītāju atzinumam, nolūka samazināt barjeras efektu un saglabātu dzīvnieku migrācijas ceļus, nepieciešama dzīvnieku pāreju ierīkošana. Atbilstoši literatūras datiem optimāls pāreju novietojuma biežums lieliem zīdītājiem ir ik pēc 5 km, vidējiem – ik pēc 3 km, maziem – ik pēc 0,5 km. Literatūras apskats par pāreju rekomendētam prasībām ir sniegts zīdītāju atzinuma 5. pielikumā. Savukārt, ja iežogošana tiks veikta tikai 1. un 3. posma meža masīvos (kā to rekomendējusi Zīdītāju eksperte), tad lielo un vidējo zīdītāju pāreju ierīkošana nav nepieciešama.

6.6.4.31. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto kā lielo un vidējo dzīvnieku šķērsojums var tikt izmantots kāds no pašvaldības ceļa šķērsojumiem jaunbūvējamā autoceļa posmā starp autoceļu P85 un P90, piemēram, Bērzes upes vai Vecvildes ceļa šķērsojums. Norādīts, ka nepieciešamie dzīvnieku šķērsojumu tehniskie risinājumi tiks izstrādāti tehniskās projektēšanas laikā, konsultējoties ar jomas ekspertu. Līdz ar to Dienests secina, ka Ierosinātāja ir ņēmusi vērā Zīdītāju ekspertes atzinumu un apņemas nodrošināt tajā ietvertos nosacījumus saistībā ar lielo un vidējo zīdītāju pāreju ierīkošanas nepieciešamību.

6.6.4.32. Savukārt, lai nodrošinātu dzīvnieku izkļūšanu no iežogotās teritorijas, ir nepieciešams ierīkot evakuācijas sistēmas aptuveni 200-300 m attālumā no iežogojuma beigām un no vietām, kur dzīvniekiem ir iespēja iekļūt uz autoceļu. Zīdītāju ekspertes atzinumā (Ziņojuma 7. pielikuma 8. lpp.) sniegts īss pārskats par evakuācijas sistēmu piemēriem.

6.6.4.33. Savukārt, lai mazinātu barjeras efektu maziem zīdītajiem, tai skaitā aizsargājamo sugu – sicistu, mazo zīdītāju pārejas ir nepieciešamas ierīkot visa autoceļa garumā (rekomendēts attālums starp tām ir 0,5 km). Ziņojumā noteikts, ka 1. posmā ir nepieciešamas 13 pārejas (projektā paredzētas 12 caurtekas 1. alternatīvai vai 9 caurtekas 2. alternatīvai); 2. posmā ir nepieciešamas 2 pārejas (projektā paredzētas 3 caurtekas); 3. posmā ir nepieciešamas 5 pārejas – šobrīd ir tikai tilts pāri Ķekavai, līdz ar to jāierīko vēl 4 pārejas.

6.6.4.34. Saskaņā ar Zīdītāju atzinumu ieteicamā mazo zīdītāju pāreju konstrukcija ir tunelis zem ceļa ar augstumu un platumu vienādu ar 1,5 m (tunelim jābūt sausam visa gada garumā), kā arī pieļaujami citi risinājumi (tostarp arī caurtekas) (Zīdītāju atzinuma 9.lpp.). Secināms, ka Paredzētās darbības ietvaros pašlaik tiek paredzēta caurteku izbūve atbilstoši Ziņojuma 5.1.8. attēlā paredzētajam indikatīvajam caurteku novietojumam. Dienests, izvērtējot Ziņojumu, secina, ka ne visu nepieciešamo dzīvnieku pāreju atrašanās vietas ir atzīmētas Ziņojuma 5.1.8. attēlā, vienlaikus Dienests ņem vērā Ziņojumā norādīto, ka *autoceļš šķērso 18 esošus novadgrāvjus, kuriem paredzētas caurtekas zem autoceļa. Precīzs caurteku un tiltu skaits, kā arī to konstrukciju dimensijas tiks noteiktas turpmākajā projektēšanas procesā, veicot topogrāfisko uzmērījumus un hidroloģiskos aprēķinus, nosakot grāvju tekņu augstuma atzīmes, kā arī ūdens plūsmas virzienus un apjomus* (Ziņojuma 37. lpp.). Ziņojumā norādīts, ka tās jāizbūvē atbilstoši Zīdītāju un Abinieku un rāpuļu ekspertu atzinumos iekļautajām tehniskajām prasībām, lai tās būtu piemērotas kā šo dzīvnieku migrācijas koridori (Ziņojuma 7. un 8. pielikums).

6.6.4.35. Atbilstoši Ziņojumam paredzēto caurteku skaits pašlaik nenodrošina mazajiem zīdītājiem rekomendēto pāreju blīvumu, līdz ar to caurtekas jāpapildina ar sausajiem tuneļiem, sevišķi 1. posmā. Konkrētas tuneļu atrašanās vietas izvēlas projektēšanas stadijā, ņemot vērā reljefu un citus inženiertehniskus apsvērumus, taču ievērojot rekomendēto blīvumu un aptuveno attālumu starp pārejām (ap 0,5 km). Dienests vērš uzmanību, ka plānojot jaunus dzīvnieku pāreju risinājumus, to izvietojumu (pietiekamību) un veidu, nepieciešams konsultēties ar DAP un VMD ekspertiem.

6.6.4.36. Dienests secina, ka IVN Ziņojumā, pamatojoties uz Zīdītāju ekspertes atzinumā iekļautajiem secinājumiem un rekomendācijām par dzīvnieku šķērsojumu, kā arī ņemot vērā IVN Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos komentārus par nepieciešamību paredzēt papildus šķērsojumus iedzīvotājiem, iekļauti šādi papildus šķērsojumi:

6.6.4.36.1. posmā no kombinētā tilta līdz esošajam Autoceļu A5 un P85/P90 (1. posms) rotācijas aplim tiek papildus paredzēts 1 tunelis gājēju šķērsojumam un papildus 2 tuneļi zem autoceļa – gājējiem, autotransportam un arī dzīvnieku šķērsojumam. Tālākā projektēšanas gaitā jāparedz atbilstoši tehniski risinājumi, lai tunelis būtu pielāgots gan autotransporta un gājēju, gan dzīvnieku šķērsojumam. Izstrādātāja norādījusi, ka kombinētu šķērsojumu izbūve ir pieļaujama, jo tie ir paredzēti uz lokālas nozīmes ceļi ar zemu satiksmes intensitāti, t.sk. mežu masīvu tuvumā, ko galvenokārt izmantos vietējie iedzīvotāji, lai piekļūtu nekustamajiem īpašumiem;

6.6.4.36.2. posmā starp autoceļu P85/P90 un P137 rotācijas apļiem (2. posms) paredzēta caurteka vai kastveida mazais tilts ar minimālo augstumu 1,6 m, kas nodrošina iespēju maziem un vidējiem dzīvniekiem šķērsot autoceļu, t.sk. nodrošinot arī sausa šķērsojuma iespēju, izbūvējot paaugstinājumu (“plauktiņu”) blakus grāvja teknei;

6.6.4.36.3. posmā no autoceļa P137 rotācijas apļa līdz šī IVN ietvaros vērtētā posma beigām (3. posms) ir plānota vēl viena caurteka vai kastveida mazais tilts ar minimālo augstumu 1,6m, kas nodrošinās iespēju dzīvniekiem šķērsot autoceļu, t.sk. nodrošinot arī sausa šķērsojuma iespēju. Izstrādātāja skaidrojusi, ka šāds risinājums ir pietiekams, jo starp Autoceļu A5 un Ķekavu ir plašas intensīvi apbūvētas teritorijas, kas ir maznozīmīgas zīdītājdzīvniekiem, kā arī Ķekavas upes tilta tehniskie parametri tiks pielāgoti mazo un vidējo dzīvnieku šķērsošanas iespējām (16. pielikuma *Pārskata tabula par saņemtajām vēstulēm* 6. punkts).

6.6.4.37. Attiecībā uz trokšņa un gaismas piesārņojuma ietekmi uz zīdītājdzīvniekiem, norādāms, ka autoceļa posmā, kur dzīvnieki jau ir adaptējušies traucējumiem netiek rekomendēti papildus trokšņa samazināšanas pasākumi. Savukārt, lai mazinātu transporta trokšņu ietekmi jaunbūvējamā autoceļa posmā, vēlams atmežot tikai transporta infrastruktūras būvniecībai nepieciešamo koridoru un neveikt kailcirtes plašās teritorijās, lai saglabātu mežu un apaugumu kā dabisku trokšņa barjeru.

6.6.4.38. Savukārt, lai samazinātu ietekmi uz pieūdens dzīvniekiem, tajā skaitā ūdriem, tiltiem pāri Ķekavai, Pūķupei un Bērzenei ieteicams izmantot dzīvniekiem pielāgotas konstrukcijas, kuras ļauj dzīvniekiem pārvietoties zem tilta (Zīdītāju atzinuma 11.lpp.) Norādīts, ka Ķekavas upei ir ieteicams atstāt krasta posmu, savukārt Pūķupei un Bērzenes upei zemtilta konstrukcijā ir iespējams izveidot speciālu plauktiņu, pa kuru dzīvnieki varētu brīvi pārvietoties.

6.6.4.39. Lai analizētu veikto pasākumu efektivitāti un laicīgi novērstu nelabvēlīgas sekas, nepieciešams veikt zīdītāju monitoringu. Monitoringā jāiekļauj bojā gājušo zīdītāju uzskaites. Saskaņā ar Ziņojumu monitorings ir veicams divos etapos. Pirmais etaps jāīsteno gada laikā pirms būvniecības uzsākšanas un tam jāietver vismaz 12 katra

maršruta apsekojumus, veicot apsekojumus katru mēnesi. Otrais etaps jāveic vismaz piecus (optimāli desmit) gadus pēc būvniecības pabeigšanas, un tam jāietver vismaz trīs katra maršruta apsekojumus katru gadu, tostarp II–III janvāra dekādē, II–III maija dekādē un II–III oktobra dekādē. Papildus vērsta uzmanība, ka gadījumā, ja tiks plānots veikt visa autoceļa iežogošanu, tad arī būs nepieciešams lielo, vidējo un mazo zīdītājdzīvnieku populāciju blīvuma un pārvietošanās ceļu monitorings.

6.6.4.40. Saskaņā ar Zīdītāju ekspertes atzinumu nepieciešams veikt Eiropas ūdra izplatības monitoringu. Eksperte norādījusi, ka tā kā valstīs ar plaši attīstītu infrastruktūru šīs sugas stāvoklim ir tendence pasliktināties, tad monitorings ir nepieciešams, lai laicīgi konstatētu situācijas pasliktināšanos un veiktu nepieciešamos pasākumus risku samazināšanai.

6.6.4.41. Abinieku un rāpuļu ekspertes atzinumā (Ziņojuma 7. 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.

6.6.4.42. No novērtētā izriet, ka Autoceļa A5 trases izbūves vai pārbūves teritorijā nav reģistrētas abinieku intensīvas migrācijas vietas. Vienlaikus secināts, ka teritorijā esošie grāvji un pārveidotās upes ir piemēroti abinieku nārsta vajadzībām. Abinieku un rāpuļu eksperte norādījusi uz nepieciešamību izbūvēt dažādiem mazajiem dzīvniekiem, tostarp abiniekiem un rāpuļiem piemērotus ceļa šķērsojumus un sniegusi rekomendācijas ceļa šķērsojumu izbūvei, pamatojoties uz Spānijas Lauksaimniecības, pārtikas un vides ministrijas izdoto publikāciju[38].

6.6.4.43. Abinieku un rāpuļu ekspertes vērtējumā projektā paredzētais ūdensteču caurteku un mazo dzīvnieku šķērsojumu blīvums jaunbūvējamā posmā atbilstoši Ziņojuma 5.1.8. attēlam ir tuvu optimālajam – vidēji viena caurteka uz 0,75 km. Maksimālais attālums starp caurtekām ir 1,1 km. Kā piemērotāko risinājumu eksperte norādījusi "Modificētas caurtekas sauszemes dzīvniekiem" (Abinieku un rāpuļu ekspertes atzinuma 2. attēls) - tā ir vismaz 2 m augsta un 2 m plata ūdens caurteka ar sausām vismaz 0,5 m platām malām abās pusēs. Šāda konstrukcija ir piemērota praktiski visām mazo zīdītāju sugām, abiniekiem, rāpuļiem un zivīm.

6.6.4.44. Pārbūvējamajā esošajā Autoceļa A5 šosejas posmā (2., 3. posms) vēlams ieplānot vismaz vēl vienu vai divas caurtekas – dzīvnieku šķērsojumus, lai to blīvums būtu pietiekams. Tā kā līdz šim minētajā posmā caurteku nav bijis, ceļa pārbūve neradīs jaunus šķēršļus esošajiem grāvjiem un dzīvnieku migrācijas ceļiem, taču jauni dzīvniekiem piemēroti šķērsojumi mazinās dzīvnieku bojāeju uz autoceļa un uzlabos populāciju stāvokli. Piemērotākie risinājumi ir zemceļa šķērsojumi mazajiem mugurkaulniekiem un modificētas caurtekas sauszemes dzīvniekiem. Šo šķērsojumu izvietojumu var precizēt būvniecības gaitā, izvēloties vietu, kur izbūve nerada nesamērīgus papildu izdevumus vai būtiskas izmaiņas autoceļa projektā – uzbēruma augstums, platums u.tml.

6.6.4.45. Kopumā novērtēts, ka abinieku un rāpuļu migrācijas nodrošināšanai būtu pietiekami ar caurtekām, kas izvietotas vidēji līdz 1,1 km attālumā, līdz ar to mazajiem zīdītājiem paredzētais caurteku skaits vairāk kā pietiekami nodrošinās arī abinieku un rāpuļu pārvietošanos. No Abinieku un rāpuļu ekspertes novērtējuma izriet, ka Autoceļa A5 pārbūve par ātrgaitas autoceļu neradīs būtiskas negatīvas ietekmes (gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā) uz teritorijā sastopamo rāpuļu un abinieku sugu populācijām,

[38] "Tehniskās prasības savvaļas dzīvnieku šķērsojumu un žogu projektēšanai (otrais izdevums, pārstrādāts un paplašināts). Dokumenti transporta infrastruktūras izraisītās biotopu fragmentācijas mazināšanai, Nr. 1".

ja visas Abinieku un rāpuļu eksperta atzinuma 1. attēlā atzīmētās caurtekas tiks izbūvētas kā modificētas caurtekas sauszemes dzīvniekiem saskaņā ar ekspertes atzinumā sniegtajām rekomendācijām.

6.6.4.46. Ziņojumā sniegts arī Paredzētās darbības ietvaros plānoto upju šķērsojumu izbūves ietekmes uz zivju resursiem vērtējums. Norādīts, ka upju šķērsojumu izbūve zivju resursus var ietekmēt tieši un netieši - tie atkarīgi no upes šķērsojuma veida, būvdarbu veikšanas laika un izmantotās tehnoloģijas un tehnikas. Tilta būvniecības ietekme tiek saistīta ar traucējumu zivju migrācijai, sedimentācijas procesu pastiprināšanu, sedimentu ienesi upes ekosistēmā, kā arī zivju mirstību celtniecības laikā, piesārņojuma risku, ietekmi uz zivju dzīvotnēm līdz pat to zaudēšanai. Detālāks ietekmju apraksts iekļauts Ziņojuma 5.1.4.5. nodaļā.

6.6.4.47. Tāpat norādīts, ka darbi upes gultnē attiecīgajā posmā iznīcina zoobentosa organismus un upes biotu, uz laiku samazinot darbu ietekmētās gultnes platības dabisko zivsaimniecisko produktivitāti un upes posma ekoloģiskās funkcijas kopumā. Vienlaikus šī ietekme vērtējama kā īslaicīga un 3 - 5 gadu laikā pēc darbu pabeigšanas produktivitāte atjaunojas.

6.6.4.48. Ziņojumā novērtēts, ka plānotās darbības īstenošanas ietekme uz tekošos saldūdeņu ekosistēmām Ķekavas upē ir paredzama lokāla –nelielā ūdensteces posmā, attiecīgi tā neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz saldūdeņu dzīvotnēm vai zivju faunu ūdenstecēs kopumā.

6.6.4.49. Pie potenciāli nelabvēlīgiem ietekmes faktoriem var pieskaitīt ūdens piesārņošanas riska faktorus. Ziņojumā noteikts, ka būvniecības laikā caurteku būvdarbi, kas saistīti ar upes gultnes pārveidošanu vai ietver ūdens piesārņošanas risku, jāveic ārpus zivju nārsta, to ikru un kāpuru attīstības perioda – no 1. aprīļa līdz 30. jūnijam. Ja nepieciešams, tad atbilstoši Ministru kabineta 2001 .gada 8. maija noteikumiem Nr. 188 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" jāveic zaudējumu aprēķins un tā kompensēšana.

6.6.4.50. 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 aizsargājamu 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.

6.6.4.51. 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 5.1.6. 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 apstāklis, ka Paredzētās darbības ietvaros daļēji tiek paplašināta jau esošā infrastruktūra, kā arī būvniecība tiek plānota izmantojot antropogēnās darbības būtiski ietekmētas vietas u. c.

6.6.4.52. Attiecībā uz Paredzētās darbības realizācijas alternatīvu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību kontekstā no Ziņojuma 5.1.8. 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.

6.6.4.53. Dienests, 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. Ierosinātājai ir saistošs gan Ziņojuma 7.2. nodaļā ietverto 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.

6.6.4.54. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, Dienests uzskata, ka nepieciešams noteikt šādus nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai akcepta gadījumā:**

a. Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā noteikto obligāto nosacījumu, kas saistīti ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību, tostarp būvniecības darbu plānošanas posmu, ievērošana, lai novērstu vai samazinātu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību.

b. Lai samazinātu negatīvo ietekmi uz biotopu 6450 Palieņu zālāji, projektēšanas procesā jāplāno pēc iespējas šaurāks būvniecības koridors tilta izbūvei pār Ķekavas upi. Papildus tam jāparedz nobrauktuves izbūve uz zālāju no vietējās nozīmes ceļa, kas tiks izbūvēts paralēli ātrgaitas autoceļam.

c. Būvniecības un ar to saistīto darbu laikā tehnikas un būvmateriālu pagaidu novietņu izvietošana, tehnikas pārvietošanās, kā arī citas ar būvdarbiem saistītās darbības nav pieļaujamas īpaši aizsargājamo augu sugu atradnēs un īpaši aizsargājamo biotopu platībās.

d. Samazināt vietējas nozīmes ceļa pieslēguma platumu pie biotopa 9010* Veci vai dabiski boreāli meži (poligona numurs 18AP116_1616).

e. 2. alternatīvas realizācijas gadījumā paredzami hidroloģiskā režīma uzlabošanas darbi biotopā 7120 Degradēti augstie purvi, kurā iespējama vai notiek dabiskā atjaunošanās (poligona Nr. 18AB134_294), veicinot purvam raksturīgo hidroloģisko apstākļu atjaunošanos vismaz 4,2 ha platībā. Nepieciešamie darbi precizējami sadarbībā ar sugu un biotopu ekspertu un DAP.

f. Ja Paredzētās darbības izbūves ietekmes zonā tiek konstatēti aizsargājamie koki (dižkoki), kurus var būt nepieciešams nocirst vai kuru augšanas zonas var tikt ietekmētas, lai Paredzēto darbību īstenotu, jākonsultējas ar arboristu par tehniskajiem risinājumiem, lai maksimāli saudzētu konstatētos kokus. Aizsargājamo koku nociršanai jāsaņem DAP rakstiska atļauju.

g. Aizsargājamā koka teritorijā aizliegts veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību, novietot lietas (piemēram, būvmateriālus vai būvtehniku); aizliegts mainīt vides apstākļus –

ūdens režīmu un koka barošanās režīmu, kā arī aizliegts iznīcināt dabisko zemsedzi.

h. Projektēšanas un darbu izpildes laikā vēlams teritorijā esošos ekoloģiskos kokus un kritalas (ar diametru vismaz 25 cm 1,3 m augstumā no sakņu kakla līmeņa) pārvietot uz mežaudzēm ārpus trases. Norādītie pasākumi īstenojami, ja būvniecībai paredzētajos nekustamajos īpašumos ir pieejamas atbilstošas teritorijas ārpus būvlaukuma teritorijas vai arī šādai pārvietošanai tiek saņemts blakus esošā nekustamā īpašuma īpašnieka vai valdītāja saskaņojums.

i. Būvniecības laikā jāizvairās no augsnes virskārtas izvešanas ārpus Paredzētās darbības teritorijas un pievestas melnzemes izmantošanas, lai teritorijā neievestu invazīvo sugu sēklas.

j. Autoceļa A5 posmos gar vienlaidus mežu masīviem nepieciešama žogu ierīkošana abpus autoceļam aptuveni 4 km garā autoceļa posmā, tādējādi mazinot sadursmju risku ar meža dzīvniekiem.

k. Lai nodrošinātu dzīvniekiem, kas saistīti ar tekošiem ūdeņiem, iespēju pārvietoties zem tilta pār Ķekavas upi, būvprojektā jāparedz un jāsaglabā neskarts krasta posms vai jāizveido speciāls paaugstinājums ("plauktiņš"), pa kuru dzīvnieki var brīvi pārvietoties.

l. Būvprojekta izstrādes laikā jāveic konsultācijas ar sīko zīdītāju un abinieku sugu speciālistiem par sīko zīdītāju/abinieku pāreju optimālu izvietojumu un to tehniskajiem risinājumiem. Tehniskie risinājumi un šķērsojumu vietas saskaņojami ar DAP.

m. Koku ciršanu nedrīkst veikt putnu ligzdošanas un sikspārņu vairošanās un intensīvas migrācijas periodā (no 1. aprīļa līdz 31. augustam). Putnu ligzdošanas periodā (no 15. aprīļa līdz 30. jūnijam) agrās rīta un vēlās vakara stundās jāizvairās no darbu veikšanas, kuros izmanto tehniku ar augstiem trokšņu emisijas līmeņiem vai kuri rada augstu trokšņa emisiju.

n. Būvobjekta un autoceļa apgaismojumam jāizvēlas viedās apgaismošanas sistēmas.

o. Trokšņa barjeras jāaprīko ar vizuāliem putnu atbaidītājiem.

p. Autoceļa A5 apsaimniekotājiem sadarbībā ar DAP un VMD jānodrošina uz autoceļa bojāgājušo zīdītāju sugu monitorings atbilstoši Ziņojuma 9. nodaļā paredzētajam.

q. Ja veic vērtētā autoceļa posma iežogošanu visā tā garumā, nepieciešams nodrošināt arī lielo, vidējo un mazo zīdītājdzīvnieku populāciju blīvuma un pārvietošanās ceļu monitoringu. Monitorings veicams sadarbībā ar DAP un VMD.

r. Būvniecības laikā caurteku būvdarbus, kas saistīti ar upes gultnes pārveidošanu vai ietver ūdens piesārņošanas risku, aizliegts veikt zivju nārsta, to ikru un kāpuru attīstības periodā – no 1. aprīļa līdz 30. jūnijam.

s. Būvniecības laikā tehnikas apkopes un uzpildes punkti jāierīko ārpus upju aizsargjoslām, lai novērstu risku piesārņot ūdensteces ar naftas vai citiem ķīmiskajiem produktiem.

6.6.5. Troksnis un vibrācijas.

6.6.5.1. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, gan esošu, gan jaunizveidotu autoceļu tuvumā, tādēļ troksnis ir nozīmīgs ietekmes aspekts arī Paredzētās darbības kontekstā. 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. Paredzētās darbības radīto izmaiņu novērtēšana veikta trokšņa aprēķinos un izkliedes modelēšanā izmantojot 2053. gadam prognozētos satiksmes intensitātes datus, kuri katram no transportlīdzekļu veidiem apkopoti Ziņojuma 5.5.4. tabulā. Ziņojumā novērtēts esošais fona trokšņa līmenis (transporta kustības intensitātes rādītāji 2022. un 2023. gadā apkopoti Ziņojuma 5.5.3. tabulā), ko rada autotransporta kustība pa valsts autoceļiem; autotransporta kustības pa Autoceļu A5 radītais trokšņa līmenis bez troksni samazinošajiem pasākumiem un ar nepieciešamajiem troksni samazinošajiem pasākumiem (abām alternatīvām); kopējais trokšņa līmenis 2053. gadā, ietverot valsts autoceļus un dzelzceļa līniju *Rail Baltica*. Detalizētākas izšķirtspējas trokšņa izkliedes kartes dienas, vakara un nakts periodiem ir pievienotas Ziņojuma 10. un 11. pielikumā. Informācija par trokšņa līmeņa izmaiņām Autoceļam A5 tuvumā novietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās apkopota Ziņojuma 12. un 13. pielikuma tabulās.

6.6.5.2. Satiksmes radīt trokšņa ietekmes vērtējuma pieeja detalizēti raksturota Ziņojuma 5.5.2. nodaļā. Sniegts detalizēts pamatojums, kāpēc valsts nozīmes autoceļu vērtējumā, lai nodrošinātu vienotu pieeju trokšņa novērtēšanai visās Eiropas Savienības dalībvalstīs, ir pamatoti izmantot Eiropas Komisija izstrādāto kopīgu metodi – CNOSSOS-EU (*Common Noise Assessment Methods in Europe* jeb Kopīgās trokšņa novērtēšanas metodes Eiropā), kas oficiāli ieviesta ar Komisijas Direktīvu (ES) 2015/996. Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstīm bija jāpiemēro CNOSSOS-EU metode, sākot ar 2018. gadu, lai nodrošinātu saskaņotu vides trokšņa novērtēšanu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK prasībām. Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" (turpmāk– Noteikumi Nr. 16) trokšņa aprēķinu metodes ir iekļautas noteikumu 5. pielikumā. Saskaņā ar šo noteikumu prasībām CNOSSOS-EU metode Latvijā tiek izmantota rūpniecisko trokšņa avotu radītā trokšņa līmeņa novērtēšanai, kā arī stratēģisko trokšņa karšu un rīcības plānu izstrādei. Paredzētās darbības radītā trokšņa līmeņa novērtēšanai Ziņojumā izmantota CNOSSOS-EU aprēķinu metode, bet Ziņojuma 14. pielikumā iekļauti arī trokšņa aprēķini, kas veikti, izmantojot *NMPB-Routes-96* aprēķinu metodi, kas atbilst Noteikumos Nr. 16 noteiktajam attiecībā uz autotransporta radīto troksni.

6.6.5.3. Ņemot vērā, ka atbilstoši spēkā esošajam teritorijas plānojumam plānotā Autoceļa A5 posma tuvumā atrodas lauku zemēs izbūvētas viensētas, vides trokšņa līmeņa atbilstība trokšņa robežlielumiem novērtēta teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem. Situācijā, kad Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā reģistrēta dzīvojamā ēka, bet nav izdalīta apbūves zeme, vides trokšņa līmeņa atbilstība trokšņa robežlielumiem novērtēta 2 m attālumā no fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai. Autotransporta pa Autoceļa A5 posmu radītais vides trokšņa līmenis aprēķināts 68 dzīvojamās apbūves teritorijās, kas novietotas līdz 250 m attālumā no abām Ziņojumā vērtētajām autoceļa posma novietojuma alternatīvām. Ziņojuma 5. pielikumā pievienota detalizēta informācija par vērtētajām teritorijām, kas ļauj katru no dzīvojamām mājām identificēt arī trokšņa izkliedes kartēs.

6.6.5.4. 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. Detalizēti materiālu transportēšanas risinājumi, kas būs nozīmīgs trokšņa avots būvniecības periodā, tiks noteikti darbu veikšanas projektu izstrādes laikā un pirms būvniecības uzsākšanas konkrētajā posmā, kad būs zināmas vietas, no un uz kurām būvniecības materiāli tiks transportēti, un transportēšanas maršruti. Tā kā materiālu transportēšana vienlaicīgi netiks veikta vienā maršrutā, tad uz atsevišķiem autoceļiem kravas transporta skaita palielināšanās un ar to kustības radītā trokšņa līmeņa palielināšanās vērtējama kā nebūtiska un īslaicīga.

6.6.5.5. Vērtējot trokšņa ietekmi esošajā situācijā visaugstākais trokšņa līmenis konstatēts Autoceļa A5 posma no A5, P85 un P90 rotācijas apļa līdz Ķekavas apvedceļam tuvumā. Atbilstoši aprēķinu rezultātiem, Noteikumos Nr. 16 noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti dienas laikā 1 dzīvojamās apbūves teritorijā vakarā – 6 teritorijās, bet nakts laikā – 2 teritorijās[39]. Dzīvojamās apbūves teritorijās, kuras atrodas jaunbūvējamā Autoceļa A5 tuvumā, esošais trokšņa līmenis vērtējams kā zems.

6.6.5.6. Jaunbūvējamais Autoceļa A5 posms sāksies no apvienotā autoceļa un dzelzceļa līnijas tilta pāri Daugavai (skat. arī Ziņojuma 3.2. attēlu). Plānotajā Autoceļu A5 un P85 satiksmes mezglā atrodas divas dzīvojamās teritorijas – "Kaķīši" un "Robežnieki – 1". Paredzēts, ka *Rail Baltica* projekta ietvaros tiks veikta zemes vienības "Kaķīši" ar kadastra apzīmējumu 80560010106 atsavināšana un esošās apbūves nojaukšana. Pēc Autoceļa A5 posma izbūves, autoceļa P85 pārbūves, kā arī dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* izbūves zemes vienībā "Robežnieki – 1" ar kadastra apzīmējums 80560010767 esošās mājas atradīsies starp trim transporta infrastruktūras objektiem un, saskaņā ar aprēķiniem, tajā ievērojami (nakts periodā par aptuveni 9 dB(A)) pieaugs jau esošais augstais trokšņa līmenis, un visos diennakts periodos tiks pārsniegti Noteikumos Nr. 16 noteiktie vides trokšņa robežlielumi, kuru atbilstību nevar nodrošināt ar tehniskiem risinājumiem. Līdz ar to Ziņojuma 5.10.3. nodaļā norādīts, ka ir nepieciešama arī pilnīga zemes vienības "Robežnieki – 1" atsavināšana.

6.6.5.7. Autotransporta kustības pa Autoceļa A5 posmu radītā trokšņa līmeņa izkliede 2053. gadā nakts periodam ir attēlota Ziņojuma 5.5.5. un 5.5.6. attēlā, bet augstas izšķirtspējas trokšņa izkliedes kartes dienas, vakara un nakts periodiem katrai no alternatīvām ir pievienotas Ziņojuma 10. un 11. pielikumā. Trokšņa līmeņa izmaiņu raksturojums ar aprēķinos iegūtajām skaitliskajām vērtībām katrā no uztvērējiem Autoceļam A5 tuvumā novietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās apkopota Ziņojuma 12. un 13. pielikuma tabulās[40].

6.6.5.8. Jaunbūvējamā autoceļa posma tuvumā, īstenojot gan 1., gan 2. alternatīvu, atrodas viensētu teritorijas, kur pēc autoceļa izbūves tas kļūs par dominējošo trokšņa avotu apkaimē. Īstenojot jebkuru no izvēlētajām alternatīvām, jaunbūvējamā autoceļa posmā no Autoceļu A5 un P85 ceļu mezgla līdz Autoceļu A5, P85 un P90 rotācijas aplim, bez jau norādītajām mājām "Kaķīši" un "Robežnieki 1" atrodas vēl četras teritorijas[41], kurās visos diennakts periodos tiks pārsniegti Noteikumos Nr. 16 noteiktie vides trokšņa robežlielumi. Savukārt posmā, kur paredzēta ceļa paplašināšana (posmā no

[39] "Priedes 2", uztvērēja Nr.68, (L_{diena} = 67 dB(A) , L_{vakars} = 65 dB(A), L_{nakts} = 59 dB(A)); "Robežnieki 1", Nr.3 (L_{vakars} = 63 dB(A), L_{nakts} = 56 dB(A)); "Klaņgukalni", Nr.12, Vecozolu iela 14, Ķekava, Nr.46, Vecozolu iela 12, Ķekava, Nr.47, Vecozolu iela 4, Ķekava, Nr.50, (visās L_{vakars} = 61 dB(A)).

[40] Uztvērēji ar numuriem no 1 līdz 17 atradīsies jaunbūvējamā autoceļa A5 ietekmes zonā, pārējie, no 18 līdz 68, pārbūvējamā autoceļa A5 ietekmes zonā.

[41] "Kalēji", "Melnkalēji", "Stiķi", "Tomi".

Autoceļu A5, P85 un P90 rotācijas apļa līdz Ķekavas apvedceļam) trokšņa līmenis pieaugs par aptuveni 1-3 dB(A), saglabāsies jau esošie vides trokšņa robežlielumu pārsniegumi un veidosies jauni (Ķekavā, Vecozolu un Begoniju ielas zonā, kā arī Ķekavas pagasta "Meža Akševicās"), kopā 10 dzīvojamās apbūves teritorijās. Vēl vairākās teritorijās šobrīd Ziņojumā aprēķinātais trokšņa līmenis ir vienāds vai tikai par 1 dB(A) zemāks par robežvērtībām. Līdz ar to būs nepieciešams piemērot ietekmi mazinošus pasākumus.

6.6.5.9. Ziņojumā norādīts, ka trokšņa barjeras ir visizplatītākais trokšņa samazināšanas pasākums, kāds tiek izmantots transporta radītās ietekmes mazināšanai. Plānojot trokšņa barjeru izvietojumu, noteikts, ka trokšņa barjerām jāatbilst standartā LVS EN 1793-1:2017 "Ceļu satiksmes trokšņa samazināšanas aprīkojums. Akustiskās efektivitātes noteikšanas metode. 1.daļa: Skaņas absorbcijas raksturīgie parametri izkliedētas skaņas lauka apstākļos" noteiktajai "A3" vai augstākai klasei un standartā LVS EN 1793–2:2013 "Ceļu satiksmes trokšņa samazināšanas iekārtas. Akustiskās efektivitātes noteikšanas metode. 2. daļa: Skaņas, kas izplatās pāri prettrokšņa barjerai, izolācijas raksturīgie parametri" noteiktajai "B3" vai augstākai klasei. Trokšņa novērtējumā ir noteikts provizoriskais troksni samazinošo barjeru novietojums, tas attēlots arī pievienotajās trokšņa izkliedes kartēs. Pēc Autoceļa A5 posma pieguļošo teritoriju topogrāfiskās uzmērīšanas un būvprojekta precizēšanas, ir nepieciešamas precizēt barjeru novietojumu un veikt atkārtotu akustisko modelēšanu. Informācija par trokšņa barjeru raksturojošiem parametriem katrai no alternatīvām ir apkopota Ziņojuma 5.5.5. un 5.5.6. tabulā.

6.6.5.10. Ziņojumā veikti aprēķini un sagatavotas trokšņa izkliedes kartes[42] kumulatīvi vērtējot Paredzētās darbības, *Rail Baltica* un ietekmes zonā esošo citu autoceļu ietekmi situācijā, kad Autoceļa A5 ietekmes mazināšanai ir uzstādītas troksni mazinošās barjeras, atkarībā no alternatīvas attiecīgi aptuveni 1,8 km vai 2,1 km kopgarumā. Izvērtējot rezultātus konstatējams, ka šāds risinājums nenodrošina pietiekošu ietekmes samazinājumu jau norādītajos īpašumos "Kaķīši" un "Robežnieki 1", kā arī saglabājas pārsniegumi nakts un vakara periodos māju "Zeltkalni" (atrodas Autoceļu A5 un P85 ceļu mezgla ietekmes zonā) un "Priedes 2" (atrodas Autoceļu A5 un A7 ceļu mezgla ietekmes zonā) teritorijās.

6.6.5.11. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai Autoceļa A5 un *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas ekspluatācijas laikā novērstu vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus dzīvojamās apbūves teritorijā "Zeltkalni", nepieciešama arī trokšņa barjeras izbūve pie dzelzceļa līnijas *Rail Baltica*, kas jau ir paredzēta *Rail Baltica* būvprojektā. Savukārt, lai novērstu pārsniegumus dzīvojamās apbūves teritorijā "Priedes – 2", troksni samazinošo pasākumu plānošanai nepieciešama detalizēta trokšņa modelēšana un vienotu risinājumu izstrāde Autoceļu A5 un A7 ceļu mezglā tehniskā projekta izstrādes laikā, ņemot vērā precīzu infrastruktūras novietojumu. 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. Precīzu aprēķinu veikšana un ietekmi mazinošo pasākuma izvēle, arī to efektivitātes pārbaude, jāveic būvprojekta izstrādes stadijā.

6.6.5.12. 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

[42] Kopējā trokšņa līmeņa izkliede 2053. gadā nakts periodam, īstenojot troksni samazinošos pasākumus, ir attēlota Ziņojuma 5.5.9. un 5.5.10. attēlā, bet detalizētas izšķirtspējas trokšņa izkliedes kartes dienas, vakara un nakts periodiem ir pievienotas Ziņojuma 10. un 11. pielikumā.

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.

6.6.5.13. Ņemot vērā, ka Autoceļa A5 automaģistrāles tuvumā ir izvietotas dažādu konstrukciju būves Ziņojuma 5.8.1. 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. Ziņojumā ir izmantotas Vācijas standartā DIN 4150[43] ietvertās robežvērtības, kuru vērtības dažādiem ēku un būvju tipiem apkopotas Ziņojuma 5.8.1. tabulā. Savukārt būvniecības procesā radīto vibrāciju novērtējumam izmantotas ASV Transporta departamenta izstrādātās vadlīnijas "Transporta radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes novērtēšana"[44], kurās apkopoti dati arī par vibrāciju līmeņiem, ko rada dažādi vibrācijas avoti, tajā skaitā būvniecībā izmantotā tehnika. Vibrāciju līmeņi ir izteikti kā PPV (*Peak Particle Velocities*, maksimālais grunts daļiņu kustības ātrums), biežāk izmantotās tehnikas radītās vibrācijas norādītas Ziņojuma 5.8.2. tabulā.

6.6.5.14. Pamatojoties uz Izstrādātājai pieejamajiem būvniecīnas procesu vibrāciju mērījumu rezultātiem Latvijas objektos un izmantojot literatūrā pieejamo informāciju un datus, Ziņojumā ir aprēķināts attālums no vibrācijas avota, kurā būvtehnikas radītais maksimālais svārstību ātrums atbilst standartā DIN 4150-3 noteiktajiem robežlielumiem. Rezultāti apkopoti Ziņojuma 5.8.4. tabulā. Visplašāko ietekmes zonu (līdz 12 m rādiusā ap iekārtu) izraisa pāļu dzīšanas darbi, jo šis process rada augstāko vibrāciju līmeni salīdzinājumā ar citiem būvdarbu veidiem.

6.6.5.15. 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 5.8.1.3. nodaļā sniegta informācija par pētījumu bāzi, kas analizē vibrāciju līmeni autoceļu, tostarp ātrgaitas autoceļu, tuvumā un tajos iegūto rezultātu izmantošanu. Ziņojuma 5.8.1. attēlā parādītas maksimālās kravas automašīnu satiksmes radītās vibrācijas atkarībā no attāluma no tuvākās autoceļa joslas ass līnijas. Mērījumu dati liecina, ka augstākās reģistrētās vibrācijas 5 m attālumā no tuvākās autoceļa joslas ass līnijas nav pārsniegušas 2.0 mm/s, šāds līmenis ir jānodrošina attiecībā uz vēsturiskām ēkām. Šie rezultāti arī atspoguļo vibrāciju līmeņu strauju mazināšanos, palielinoties attālumam. Vibrācijas līmenis samazinās līdz aptuveni 0,5 mm/s, kas ir tuvs cilvēku uztveres slieksnim, jau aptuveni 45 m attālumā no ātrgaitas ceļa.

6.6.5.16. Ziņojumā norādīts, ka, saskaņā ar likumu "Par autoceļiem", uz katru pusi no Autoceļa A5 ass līnijas tiks noteikta 25 metru plata nodalījuma josla, kurā nebūs atļautas būves, uz kurām autoceļa ekspluatācijas radītās vibrācijas varētu atstāt būtisku ietekmi. Tā kā izvērtētā Autoceļa A5 posma tuvumā esošās ēkas atrodas vismaz 45 metru attālumā no

[43] Kā norādīts Ziņojumā, DIN 4150 *Erschütterungen im Bauwesen* ir Vācijas standarts, kas apraksta seismisko iedarbību uz objektiem. Standarta 3. daļu "Einwirkung auf bauliche Anlagen (DIN 4150, Teil 3)" pielieto seismisko svārstību vērtēšanai no dažāda tipa svārstību avotiem un dažāda tipa ēkām. Šo standartu plaši pielieto vairākās valstīs Eiropā.

[44] Ziņojumā norādītais informācijas avots "Transit noise and vibration impact assessment", FTA Report No. 0123, September, 2018. pieejams: https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/research-innovation/118131/transit-noise-and-vibration-impact-assessment-manual-fta-report-no-0123_0.pdf

ceļa ass līnijas, transporta kustība pa šo ceļu, gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, neradīs apdraudējumu ne dzīvojamām ēkām, ne jutīgām struktūrām.

6.6.5.17. **Izvērtējot informāciju Ziņojumā, Dienests atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**

a) Pēc Autoceļa A5 posma pieguļošo teritoriju topogrāfiskās uzmērīšanas un būvprojekta precizēšanas, jāveic atkārtots vides trokšņa novērtējums un atbilstoši iegūtajiem rezultātiem jāprecizē trokšņa barjeru novietojums un parametri. Veicot atkārtoto trokšņa novērtējumu, Ierosinātājai jāizmanto aktuāla informācija par kumulatīvo ietekmi radošajiem objektiem (autoceļu un dzelzceļa satiksmes trokšņa avotiem). Aktualizētais vides trokšņa novērtējums un trokšņa barjeru izvietojuma un parametru pamatojums jāpievieno būvprojektam.

b) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu plānošanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto vides trokšņa normatīvu ievērošanu visā Ziņojumā vērtētās pārbūvējamās un jaunbūvējamās automaģistrāles A5 posmā. Autoceļa A5 nodošana ekspluatācijā bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas visās teritorijās, kur tie nepieciešami, nav pieļaujama.

6.6.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.6.6.1. Ziņojuma 5.6.3. nodaļā un šī atzinuma 3.2.21. un 3.2.22. apakšpunktā ir pievienota informācija par Darbības vietas apkārtnes ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu. Tāpat Ziņojumā (Ziņojuma 5.6.4. nodaļa) iekļauts vērtējums par Paredzētās darbības radīto ietekmi uz identificētajām vērtībām minētajos aspektos.

6.6.6.2. Ziņojumā novērtēts, ka, ņemot vērā ainavu areālos jau esošo transporta infrastruktūras radīto un antropogēno slodzi ainavtelpā, Paredzētās darbības ietekmē būtiska ietekme uz ainavisko telpu neveidosies. Autoceļa A5 posma ekspluatācijas laikā saglabāsies vizuālā ietekme uz ainavām un koridora radītais fragmentācijas efekts. Ziņojumā secināts, ka Autoceļa A5 posms radīs vidēju un paliekošu ietekmi uz šķērsojamām ainavām. Vērtējot kumulatīvās ietekmes secināts, ka arī ekspluatācijas laikā Autoceļa A5 novietojums attiecībā pret plānoto dzelzceļa līniju *Rail Baltica* pastiprinās paliekošu transporta koridoru barjeras efektu gan no vizuālā, gan ainavekoloģiskā viedokļa.

6.6.6.3. Kā papildus elements ainavā parādīsies satiksmes drošību garantējošais ceļmalas nožogojums un arī troksni mazinošās barjeras. Ainavā parādīsies arī ar Autoceļa A5 izbūvi saistītie paralēlie ceļi, ceļu mezgli un divlīmeņu šķērsojumi. Ņemot vērā, ka Paredzētā darbība daļēji ir esošā Autoceļa A5 paplašināšana, būtiskākas izmaiņas ainavā sagaidāmas teritorijā, ko šķērsos tā jaunbūvējamais posms. Izvēloties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus drošību garantējošos ceļmalas nožogojumu risinājumus un trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamos drošības pasākumus un trokšņu līmeņu samazināšanu.

6.6.6.4. Ziņojumā nav izvērsti analizēta Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz tūrismu un rekreācijas resursiem. Izvērtējot pieejamo informāciju par esošo tūrisma infrastruktūru

un rekreācijas resursiem[45] Darbības vietas apkārtnē, Dienests secina, ka Paredzētās darbības īstenošana, pirmšķietami neradīs būtisku ietekmi minētajos aspektos.

6.6.6.5. Darbības vietas tiešā tuvumā atrodas divi valsts aizsargājami kultūras pieminekļi – *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* (valsts nozīmes kultūras piemineklis, aizsardzības Nr. 2090) un *Klaņģu kalns – pilskalns* (valsts nozīmes kultūras piemineklis, aizsardzības Nr. 2092). Jaunbūvējamā Autoceļa A5 posma un P85 satiksmes mezgla izbūve tiks īstenota kultūras pieminekļa *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* aizsardzības zonā (Ziņojuma 5.6.1. attēls). Saskaņā ar Ziņojumā ietverto informāciju dažādos avotos iegūtas ziņas, kas liecina par senu apdzīvotību, kā arī objektiem ar iespējamu kultūrvēsturisku vērtību plānotā Autoceļa A5 posma trases tuvumā. Lai novērsu vai mazinātu Autoceļa A5 jaunā posma būvniecības un esošā posma pārbūves darbu iespējamo negatīvo ietekmi uz kultūras mantojumu, Ziņojuma 5.6.4. nodaļā noteikti vairāki nosacījumi Paredzētās darbības realizācijai, tajā skaitā vairāki rekomendējoši nosacījumi:

6.6.6.5.1. pirms plānotās Autoceļa A5 būvniecības vai pārbūves darbu uzsākšanas teritoriju, kur plānotas zemes reljefa izmaiņas, nepieciešams apsekot kvalificētam speciālistam – arheologam; atklājot arheoloģiskus vai citus objektus ar kultūrvēsturisku vērtību, darbi ir jāpārtrauc un par atradumiem jāziņo NKMP;

6.6.6.5.2. izbūvējot jauno ceļa trasi, zemes darbu laikā nepieciešama arheoloģiskā uzraudzība, īpaša uzmanība jāpievērš iespējamām akmens laikmeta senvietām un priekšmetiem;

6.6.6.5.3. zemes darbu laikā atklājot līdz šim nezināmus kara laika apbedījumus, nekavējoties paziņot policijai un biedrībai "Brāļu kapu komiteja". Darbu veicējam jānodrošina eksperta vadībā veicamā karavīru mirstīgo atlieku ekshumācija, kuru veic saskaņā ar biedrības "Brāļu kapu komiteja" norādījumiem;

6.6.6.5.4. zemes darbu laikā atrodot sprādziena bīstamus priekšmetus, par to jāziņo tuvākajai Valsts policijas nodaļai, pirms tam norobežojot atradumu vietu;

6.6.6.5.5. Autoceļa A5 posma izbūves un pārbūves projekts ir jāsaskaņo ar NKMP, kas var izvirzīt papildu nosacījumus.

6.6.6.6. Novērtējis Ziņojumu un IVN gaitā apkopoto informāciju, Dienests secina, ka Paredzētā darbība izmainīs ainavu, ietekme būs paliekoša. Tomēr kopumā prognozētās ietekmes nav vērtējamas kā būtiskas. Nav arī konstatējams, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem. Veicot būvdarbus potenciāli ir iespējama kultūrvēsturisku liecību atrašanas iespējamība, līdz ar to būvprojektā ir jāparedz arī atbilstošas rīcības un speciālistu piesaiste, ja norādītās vērtības tiek konstatētas.

6.6.6.7. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, Dienests 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

[45] https://turisms.kekava.lv/.

piemērojami attiecībā uz valsts nozīmes kultūras pieminekli *Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi* (valsts nozīmes kultūras piemineklis, aizsardzības Nr. 2090) aizsardzības nodrošināšanu.

b) Kultūras mantojuma un arheoloģisko vērtību saglabāšanai 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 komiteju[46] 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.

6.6.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē.

6.6.7.1. Viens no nozīmīgiem piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir autotransports. 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 Eiropas Savienības un nacionālajā līmenī. Paredzētā darbība plānota, lai risinātu jau esošus satiksmes organizācijas 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.

6.6.7.2. Ar Paredzēto darbību saistītās autoceļa būvniecības/pārbūves laikā radītās emisijas novērtētas Ziņojuma 5.4.4. nodaļā. Ietekme uz gaisa kvalitāti Ziņojumā vērtēta izmantojot kvalitatīvo novērtējuma pieeju, kas aprakstīta Apvienotās Karalistes Gaisa kvalitātes pārvaldības institūta (*The Institute of Air Quality Management*) izstrādātajās vadlīnijās[47] (turpmāk - IAQM Vadlīnijas). Tā kā šajā projekta stadijā nav zināmi būvmateriālu transportēšanas maršruti un būvlaukuma izmērs, tad ietekme aprēķināta no jaunbūvējamā Autoceļa A5 posma, pieņemot, ka būvniecības procesu emisijas apjoma nozīmīgums atbilstoši IAQM Vadlīniju kritērijiem būs liels (Ziņojuma 5.4.2. tabula). Atbilstoši IAQM Vadlīnijām putekļiem pakļautie ir tie jūtīgie uztvērēji (dzīvojamās ēkas vai citi objekti), kas atrodas attālumā līdz 350 m no būvlaukuma robežas vai 50 m no būvniecībā iesaistīto transportlīdzekļu maršruta (-iem) pa publiskās lietošanas autoceļiem līdz 500 m no iebraukšanas vietas būvlaukumā. Ņemot vērā, ka Paredzētās darbības (būvlaukuma) ietekmes teritorijā esošais daļiņu PM_{10} piesārņojuma līmenis nepārsniedz zemāko izvērtējuma robežvērtību (< 24 $\mu g/m^3$), savukārt tuvākie jūtīgie uztvērēji atrodas aptuveni 50 m attālumā, atbilstoši IAQM Vadlīnijām Ziņojumā secināts, ka būvdarbu rezultātā paredzama nebūtiska (zema) ietekme uz cilvēku veselību un būvdarbu radītās ietekmes riska līmenis ir vērtējams kā nebūtisks. Ņemot vērā, ka būvniecības darbus paredzēts veikt ~ 2 gadu periodā, pakāpeniski izbūvējot un pārbūvējot automaģistrāli ~ 12 km garā posmā, ar būvdarbiem saistāmās izmaiņas gaisa kvalitātē kopumā vērtējamas kā īslaicīgas un

[46] Biedrība "Brāļu kapu komiteja", reģ. Nr. 40008004852.

[47] *Guidance on the assessment of dust from demolition and construction* pieejamas - http://iaqm.co.uk/text/guidance/construction-dust-2014.pdf.

pārejošas. Ņemot vērā, ka būvdarbu radītās ietekmes riska līmenis ir novērtēts kā nebūtisks, uz tiem ir attiecināmi un īstenojami nespecifiski ietekmi mazinoši pasākumi, kuri apkopoti Ziņojuma 5.4.6. nodaļā

6.6.7.3. Ziņojumā izvērtēta arī Autoceļa A5 pārbūves un izbūves kumulatīvā ietekme ar dzelzceļa infrastruktūras projektu *Rail Baltica*. Tā kā emisijas no plānotās pasažieru ātrvilcienu, reģionālo pasažieru vilcienu un kravas vilcienu kustības pa dzelzceļa līniju *Rail Baltica* tiek vērtētas kā nenozīmīgas, tās netiek iekļautas piesārņojošo vielu izkliedes modelī un turpmākajā ietekmes izvērtējumā. Vienlaikus novērtēts, ka ceļu un dzelzceļu izbūves projektu īstenošana nav sagaidāma kā būtisks faktors gaisa kvalitātes pasliktināšanai būvniecības laikā, ņemot vērā paredzēto darbību izvietojumu un jūtīgo uztvērēju skaitu ietekmes teritorijā.

6.6.7.4. Lai novērtētu Paredzētās darbības ietekmi, izmaiņas gaisa kvalitātē vērtētas pie maksimālās prognozētās satiksmes intensitātes, tas ir, atbilstoši prognozētajai intensitātei 2053. gadā. Ietekmes novērtējumā vērtēta izplūdes gāzu emisijas, ko rada transportlīdzekļi (satiksme), to skaitā, slāpekļa oksīdi, daļiņas PM_{10} un daļiņas $PM_{2.5}$. Ietekmes novērtējuma pieeja aprakstīta Ziņojuma 5.4.2. nodaļā, emisiju izkliedes modelēšanas ievaddati un programmas sagatavotie rezultāti pievienoti E.1. pielikumā.

6.6.7.5. Esošās gaisa kvalitātes novērtējums Ziņojumā sagatavots, izmantojot LVĢMC sniegtos datus par esošo piesārņojuma līmeni (bez transporta kustības par autoceļiem A4, A5, A6, A7, P85 un P137) Autoceļa A5 trases izbūves vai pārbūves teritorijas apkārtnē (Ziņojuma 9. pielikums), kā arī veicot aprēķinus un summējot rezultātus arī par uz norādītajiem autoceļiem satiksmes radītajām emisijām. Piesārņojuma augstākās koncentrācijas ir noteiktas Paredzētās darbības ietekmes zonas DR, AS "Ķekava Foods" apkārtnē, kā arī D, SIA "EMJ Metals" uzņēmuma teritorijā. Lokāla piesārņojuma koncentrāciju paaugstināšnas konstatējama arī esošo autoceļu tiešās ietekmes zonā, izteiktāk - Autoceļa A5 un A7 krustojumā. Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" (turpmāk - Noteikumi Nr. 1290) noteiktās robežvērtības netiek pārsniegtas.

6.6.7.6. Vērtējot gaisa kvalitātes atbilstību normatīvos noteiktajiem robežlielumiem[48] pēc autoceļa nodošanas ekspluatācijā, Ziņojumā izvērtētas 2 autoceļa izbūves alternatīvas. Lai novērtētu atšķirību starp autoceļa izbūves alternatīvām, Ziņojumā apskatītas atšķirības starp summāro gada vidējo koncentrāciju piecās dzīvojamās apbūves teritorijās, kas atrodas Darbības vietas tuvumā un atrodas dažādos attālumos no brauktuves (rezultātu apkopojums Ziņojuma 5.4.3. tabulā). Secināms, ka autoceļa novietojuma alternatīvas izvēle neradīs būtiskas atšķirības piesārņojuma izplatībā un koncentrāciju līmeņos. Novērtējot piesārņojuma izkliedes aprēķinu rezultātus secināms, ka abu ceļu izbūves alternatīvu gadījumā netiks pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi, kas jāsasniedz līdz 2030. gada 1. janvārim atbilstoši Direktīvai (ES) 2024/2881 (Direktīvā tie ir būtiski zemāki par šobrīd spēkā esošajām ar Noteikumiem Nr. 1290 noteiktajām normām).

6.6.7.7. Izvērtējot Autoceļa A5 radīto ietekmi, ņemts vērā, ka abu alternatīvu gadījumā nav sagaidāma būtiska atšķirība piesārņojošo vielu izkliedes rezultātos, tāpēc grafiski attēloti piesārņojošo vielu izkliedes rezultāti tikai 1. alternatīvas realizācijai (Ziņojuma 5.4.6. – 5.4.8. attēli un Ziņojuma 19. pielikums). Secināms, ka emisijas no transporta kustības pa autoceļiem salīdzinājumā ar esošo situāciju (Ziņojuma 5.4.3. – 5.4.5. attēli un Ziņojuma 19. pielikums) pieaugs par 3,7 - 30,5% no normatīva attālumā līdz 100 m

[48] Piesārņojošo vielu koncentrāciju robežvērtības laika posmam līdz 2030. gadam un pēc 2030. gada apkopotas Ziņojuma 5.4.1. tabulā.

no brauktuves, savukārt sākot ar attālumu 250-300 m no brauktuves piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugums sastāda mazāk par 1% no gaisa kvalitātes normatīva un vērtējams kā nebūtisks. Kopumā novērtējuma rezultātā secināts, ka, realizējot Paredzēto darbību, būtisks piesārņojošo vielu koncentrāciju pieaugums sagaidāms tikai tiešā brauktuves tuvumā un abu ceļu izbūves alternatīvu gadījumā netiks pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi, kas jāsasniedz līdz 2030. gada 1. janvārim atbilstoši Direktīvai (ES) 2024/2881.

6.6.7.8. Ziņojuma 5.7.4. nodaļā vērtēta Paredzētās darbības ietekme uz klimatu. Kā norādīts Ziņojumā, Latvijā transporta sektors ir viens no lielākajiem emisiju avotiem. 2022. gadā transporta sektora emisijas radīja 31% no kopējām emisijām Latvijā (3 141,7 kt CO_2 ekv.), savukārt autotransports ir lielākais emisiju avots transporta sektorā, veidojot 97,1% no kopējām sektora emisijām (2492,69 kt CO_2 ekv. 2022. g.). Ziņojumā Sagatavots indikatīvs SEG emisiju aprēķins, saskaņā ar kuru Paredzētās darbības īstenošanas rezultāta sagaidāms SEG emisiju pieaugums. Emisiju aprēķinu no ceļa ekspluatācijas rezultāti apkopoti Ziņojuma 5.7.2 tabulā. Norādīts, ka pašreizējais emisiju apjoms ir 171,38 tūkst. t CO_2. Pirmās alternatīvas gadījumā paredzams, ka 2029. gadā sagaidāmais emisiju apjoms būs 193,25 tūkst. t CO_2 emisiju un 2053. gadā – 253,08 tūkst. t CO_2 emisiju. Otrās alternatīvas gadījumā paredzams, ka 2029. gadā sagaidāmais emisiju apjoms būs 196,43 tūkst. t CO_2 emisiju un 2053. gadā – 254,09 tūkst. t CO_2 emisiju. Ziņojumā norādīts, ka lai arī kopumā paredzams, ka nākotnes autoparka emisijas uz vienu transportlīdzekli būs zemākas, emisiju pieaugums skaidrojams ar plānoto satiksmes intensitātes palielināšanos nacionālā līmenī (neatkarīgi no plānotā ceļa izbūves), un atļautā braukšanas ātruma pieaugumu.

6.6.7.9. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, Dienests 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 Dienests norāda, ka ievērojami un pēc iespējas realizējami arī Ziņojuma 5.4.4. tabulā iekļautie, kā arī Dienesta rekomendētie risinājumi un pasākumi, tostarp būvmateriālu un tehnikas laukumu izvietošana pēc iespējas plānojama tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve; plānojot transporta maršrutus 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, sausuma periodos īstenojami būvprojektā saskaņotie ceļa virsmu un birstošo materiālu krautņu pretputēšanas pasākumi.**

IVN uzdevums ir iegūt informāciju par Paredzēto darbību un apzināt to ietekmi, nevis saistoši izlemt, vai Paredzētā darbība var tikt īstenota. Tas ir papildu process, kas vēl nedod tiesības uzsākt Paredzēto darbību[49]. 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, Dienests secina, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums kopumā veikts atbilstoši tā nosacījumiem. Dienests nekonstatē tādus apstākļus, kas kopumā nepieļautu

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

Paredzēto darbību. Vienlaikus Ziņojumā un šajā Dienesta atzinumā identificēta virkne nosacījumu, ar kādiem Paredzētā darbība tās akcepta gadījumā var būt īstenojama vai nav pieļaujama.

Vērtējot Ziņojumā sniegto alternatīvu novērtējumu, Dienests 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, uzsverot tās atbilstību Teritorijas plānojumam, sabiedrības interesēm un tehniski ekonomiskajiem apsvērumiem. Tā kā nevienas no vērtētajām alternatīvām īstenošana no vides aspekta nav ierobežota, projekta turpmākajā virzībā, izvēloties piemērotākos risinājumus, nepieciešamības gadījumā pieļaujama arī dažādu vērtēto alternatīvu kombinēšana.

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

Atļauju pārvaldes direktore D. Kalēja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Ieva Upena-Rasuma
ieva.upena-rasuma@vvd.gov.lv

Dace Strode
dace.strode@vvd.gov.lv

Izvērtētā dokumentācija

4.1. Ierosinātājas 2021. gada 6. augusta iesniegums Nr. 2.1/12671 "Par projektu "Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls - Ķekavas apvedceļš izbūve par ātrgaitas ceļu (būvprojekts minimālā sastāvā ar ietekmes uz vidi novērtējumu)" (Dienestā reģistrēts 2021. gada 6. augustā ar reģ. Nr. 5-01/1523).

4.2. Dienesta 2021. gada 24. augusta lēmums Nr. 5-02/18 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu".

4.3. Fiziskas personas 2024. gada 10. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 10. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1723/2024).

4.4. Fiziskas personas 2024. gada 12. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 12. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1753/2024).

4.5. Fiziskas personas 2024. gada 13. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 14. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1779/2024).

4.6. Fiziskas personas 2024. gada 14. jūnija iesniegums Nr. 14/06/2024 (Dienestā reģistrēts 2024. gada 14. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1781/2024).

4.7. Fiziskas personas 2024. gada 14. jūnija iesniegums Nr. 14/06/2024 (Dienestā reģistrēts 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1782/2024).

4.8. Satiksmes ministrijas 2024. gada 17. jūnija vēstule Nr. 15-01/2237 (Dienestā reģistrēta 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1791/2024).

4.9. Fiziskas personas 2024. gada 16. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1796/2024).

4.10. Fiziskas personas 2024. gada 16. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1797/2024).

4.11. Fiziskas personas 2024. gada 16. jūnija elektroniskā pasta vēstule (Dienestā reģistrēta 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1798/2024).

4.12. Fiziskas personas 2024. gada 17. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1799/2024).

4.13. Fiziskas personas 2024. gada 17. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 17. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1809/2024).

4.14. Fiziskas personas un ZS "Celmi" pārstāves 2024. gada 17. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 18. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1810/2024).

4.15. Fiziskas personas 2024. gada 17. jūnija iesniegums (Dienestā reģistrēts 2024. gada 18. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1811/2024).

4.16. SIA "ELTORS" 2024. gada 17. jūnija iesniegums Nr. ELT 17/06-2024 proj (Dienestā reģistrēts 2024. gada 18. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1812/2024)

4.17. Izstrādātājas 2024. gada 19. jūnija iesniegums, ar kuru pieprasīta programma ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai, ar pielikumiem – skaidrojošo aprakstu, skarto zemes vienību sarakstu un informāciju par paredzēto darbību sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai (Dienestā reģistrēts 2024. gada 20. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1850/2024).

4.18. Izstrādātājas 2024. gada 20. jūnija vēstule "Par ietekmes uz vidi procedūras sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiālu iesniegšanu", ar ko iesniegts pārskats par sākotnējo

sabiedrisko apspriešanu (Dienestā reģistrēta 2024. gada 21. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1851/2024).

4.19. Ķekavas novada pašvaldības 2024. gada 21. jūnija vēstule Nr. 1-7.1/24/1838 (Dienestā reģistrēta 2024. gada 21. jūnijā ar reģ. Nr. 5-01/1857/2024).

4.20. Dienesta 2024. gada 17. jūlija vēstule Nr. 5-01/885/2024 "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", ar ko Ierosinātājai un Izstrādātājai nosūtīti sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtie viedokļi un priekšlikumi, kā arī lūgts skaidrojums par sabiedrības informēšanas pasākumu nodrošināšanu.

4.21. Izstrādātājas 2024. gada 18. jūlija vēstule, kurā sniegtas atbildes uz Dienesta 2024. gada 17. jūlija vēstulē Nr. 5-01/885/2024 pieprasīto informāciju (Dienestā reģistrēta 2024. gada 18. jūlijā ar reģ. Nr. 5-01/2092/2024).

4.22. Ierosinātājas 2024. gada 19. jūlija vēstule Nr. 2.1/13456 "Par autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls – Ķekavas apvedceļš pārbūves projektu" (Dienestā reģistrēta 2024. gada 19. jūlijā ar reģ. Nr. 5-01/2110/2024).

4.23. Dienesta 2024. gada 19. augusta programma Nr. 5-03/30/2024 "ietekmes uz vidi novērtējumam autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma P85/Jaunā Daugavas tilta mezgls – Ķekavas apvedceļš izbūve".

4.24. Izstrādātājas 2025. gada 21. janvāra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesniegts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu (turpmāk – Ziņojuma apspriešana) (Dienestā reģistrēta 2025. gada 21. janvārī ar reģ. Nr. 5-01/248/2025).

4.25. Izstrādātājas 2025. gada 5. februāra vēstule "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokolu", ar ko iesniegts Ziņojuma apspriešanas protokols (Dienestā reģistrēta 2025. gada 6. februārī ar reģ. Nr. 10.4/149/2025-S).

4.26. AS "Latvijas valsts meži" 2025. gada 7. februāra vēstule Nr. 4.1-2_00ve_101_25_92 "Par IVN ziņojuma sabiedrisko apspriešanu autoceļa A5 Rīgas apvedceļš posma izbūvei Ķekavas novadā" (Dienestā reģistrēta 2025. gada 7. februārī ar reģ. Nr. 2.9/199/2025-S).

4.27. Fiziskas personas 2025. gada 7. februāra iesniegums Nr. 07022025-1 (Dienestā reģistrēts 2025. gada 10. februārī ar reģ. Nr. 2.9/210/2025-S).

4.28. Fiziskas personas 2025. gada 8. februāra elektroniskā pasta vēstule (Dienestā reģistrēta 2025. gada 10. februārī ar reģ. Nr. 2.31/214/2025-S).

4.29. Ķekavas novada pašvaldības 2025. gada 18. februāra vēstule Nr. 1-7.1/25/514 (Dienestā reģistrēta 2025. gada 18. februārī ar reģ. Nr. 10.4/339/2025-S).

4.30. Fiziskas personas un ZS "Celmi" pārstāves 2025. gada 20. februāra iesniegums (Dienestā reģistrēts 2025. gada 21. februārī ar reģ. Nr. 2.9/403/2025-S).

4.31. Dienesta 2025. gada 21. februāra vēstule Nr. 2.3/AP/1741/2025 (Dienestā reģistrēta 2025. gada 21. februārī ar reģ. Nr. 2.9/404/2025-S).

4.32. Dienesta 2025. gada 28. februāra vēstule Nr. 2.9/242/2025-N "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", ar kuru Ierosinātājai un Izstrādātājai pārsūtīti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Dienestā saņemtie viedokļi.

4.33. Dienesta 2025. gada 11. marta vēstule Nr. 10.4/536/2025-N "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", ar kuru Ierosinātājai un Izstrādātājai pārsūtīti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Dienestā saņemtais fiziskas personas viedoklis.

4.34. Ierosinātājas 2025. gada 12. marta vēstule Nr. 2.1/4828, kurā sniegta atbilde ZS "Celmi" pārstāvei (Dienestā reģistrēta 2025. gada 13. martā ar reģ. Nr. 2.9/727/2025-S).

4.35. Klimata un enerģētikas ministrijas 2025. gada 18. marta vēstule Nr. 1-17/672, kurā sniegta atbilde ZS "Celmi" pārstāvei (Dienestā reģistrēta 2025. gada 19. martā ar reģ. Nr. 2.9/814/2025-S).

4.36. Dienesta 2025. gada 25. marta vēstule Nr. 10.4/607/2025-N, ar kuru Ierosinātājai un Izstrādātājai pārsūtīta Ķekavas novada pašvaldības 2025. gada 18. februāra vēstule Nr. 1-7.1/25/514.

4.37. SIA "Vides Eksperti" 2025. gada 8. maija elektroniskā pasta vēstule, kurā lūgts sniegt informāciju par Ziņojumu saistībā ar plānoto ietekmes sākotnējo izvērtējumu kūdras ieguvei vietā, kuru šķērso jaunbūvējamā Autoceļa A5 trase (Dienestā reģistrēta 2025. gada 8. maijā ar reģ. Nr. 2.31/1498/2025-S).

4.38. Ierosinātājas 2025. gada 5. jūnija vēstule Nr. 2.1/10550, kurā sniegtas atbildes uz Ķekavas novada pašvaldības 2025. gada 18. februāra vēstulē Nr. 1-7.1/25/514 iekļautajiem priekšlikumiem (Dienestā reģistrēta 2025. gada 6. jūnijā ar reģ. Nr. 2.9/1932/2025-S).

4.39. Izstrādātājas 2025. gada 26. jūnija vēstule "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma iesniegšanu atzinuma saņemšanai" un paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Dienestā un Ziņojums (Dienestā reģistrēta 2025. gada 26. jūnijā ar reģ. Nr. 10.4/2213/2025-S).

4.40. Dienesta 2025. gada 27. jūnija vēstule Nr. 10.4/1160/2025-N "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" ar lūgumu sniegt atsauksmi un/vai izvirzīt obligātos nosacījumus par Ziņojumu.

4.41. Dienesta 2025. gada 15. jūlija vēstule Nr. 2.3/AP/6277/2025 (Dienestā reģistrēta 2025. gada 16. jūnijā ar reģ. Nr. 10.4/2516/2025-S).

4.42. DAP 2025. gada 23. jūlija vēstule Nr. 4.9/4647/2025-N (Dienestā reģistrēta 2025. gada 23. jūlijā ar reģ. Nr. 10.4/2650/2025-S).

4.43. Satiksmes ministrijas 2025. gada 25. jūlija vēstule Nr. 15-01/2286 (Dienestā reģistrēta 2025. gada 25. jūlijā ar reģ. Nr. 10.4/2673/2025-S).

4.44. Ķekavas novada pašvaldības 2025. gada 30. jūlija vēstule Nr. 1-7.1/25/2285, kurā tā pagarina viedokļa sniegšanas laiku līdz 2025. gada 28. augustam (Dienestā reģistrēta 2025. gada 30. jūlijā ar reģ. Nr. 10.4/2712/2025-S).

4.45. DAP 2025. gada 12. augusta elektroniskā pasta vēstule (Dienestā reģistrēta 2025. gada 12. augustā ar reģ. Nr. 10.4/2923/2025-S).

4.46. Dienesta 2025. gada 21. augusta vēstule Nr. 10.4/1570/2025-N "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu".

4.47. Izstrādātājas 2025. gada 29. septembra vēstule "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālo redakciju" ar kuru iesniegta Ziņojuma aktuālā redakcija (Dienestā reģistrēta 2025. gada 30. septembrī ar reģ. Nr. 10.4/3532/2025-S).

4.48. Izstrādātājas 2025. gada 2. oktobra vēstule "Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālo redakciju" (Dienestā reģistrēta 2025. gada 2. oktobrī ar reģ. Nr. 9518/AP/2025).

4.49. Dienesta 2025. gada 16. oktobra vēstule Nr. 1.16/AP/9264/2025 "Par atzinuma izdošanas termiņa pagarināšanu".