



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr.5

Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz 25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2020.gada 3.martam

Paredzētās darbības ierosinātājs:

VAS „*Latvijas Valsts ceļi*”, reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050 (turpmāk Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „*Vides Eksperti*”, reģistrācijas numurs: 40003820612, adrese: Ganību dambis 24D – 317A, Rīga, LV – 1005 (turpmāk Izstrādātāja) sadarbībā ar SIA „*Projekts 3*”, reģistrācijas Nr.40003578510, adrese: Ūdens iela 12 – 117.kab, Rīga, LV – 1007.

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums paredzētajai darbībai – valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz 25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecībai, Birojā tika iesniegts 2016.gada 1.novembrī. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā redakcija (turpmāk Ziņojums) Birojā tika iesniegta 2017.gada 19.janvārī. Papildus informācija Birojā tika iesniegta 2017.gada 27.februārī.

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

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz 25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecība (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Paredzēto darbību plānots veikt Ķekavas novada Ķekavas pagastā un Baložu pilsētas teritorijā. Ķekavas apvedceļa būvniecība ietver gan jauna ceļa posma izbūvi ~14,5km garumā, gan esošā autoceļa A7 pārbūvi posmos no ~7,9 – 9,9 km un no ~22,74 – 25km (turpmāk arī Darbības vieta).

Piezīme: norādītās Darbības vietu raksturojošās a/c A7 posmu skaitliskās vērtības ir indikatīvas, jo Paredzētā darbība ietver gan esošā autoceļa A7 posmu pārbūvi, gan saistīto satiksmes pieslēgumu risinājumu izbūvi.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Paredzētās darbības ietvaros Ķekavas novadā plānots veikt valsts galvenā autoceļa (turpmāk arī a/c) A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecību, kas ietver gan esošā a/c A7 pārbūvi, gan pilnīgi jauna ceļa posma izbūvi. No Ziņojuma un tā pielikumos pievienotajos rasējumos ietvertās informācijas secināms, ka Ķekavas apvedceļš paredzēts ~14,5km garumā; trases sākums plānots pie esošā a/c A7 9,91km, bet beigas pie esošā a/c A7 ~24,067km. Papildus plānota arī esošā a/c A7 pārbūve divos posmos ~4,26km kopgarumā (posmos no ~7,9 – 9,9km un no ~22,74 – 25km (pārbūvējamās a/c A7 trases kopgaruma aprēķinā ietvertas arī tās teritorijas, kur līdzšinējās autoceļa trases vietā pēc Paredzētās darbības realizācijas būs divu līmeņu satiksmes mezgli).
- 3.1.2. Birojs, izdodot šo atzinumu, ņem vērā, ka apvedceļa un saistītās pārbūvējamās vai no jauna izbūvējamās infrastruktūras u.c. parametri vai skaitliskās vērtības Ziņojumā (un attiecīgi šajā atzinumā) ir norādītas, vadoties no pašreizējā projektēšanas stadijā noteiktajiem risinājumiem un pieejamās informācijas, tās ir indikatīvas un var tikt precizētas turpmākās projektēšanas gaitā.
- 3.1.3. Ķekavas apvedceļš plānots kā A1 kategorijas ātrsatiksmes galvenais valsts autoceļš ar apzīmējumu A7, kas iekļausies starptautiskajā E ceļu tīklā ar numuru E67 „Via Baltica”, kas Latvijas Republikas ceļu tīklu savienos ar citu valstu ceļu tīkliem. Savukārt esošā autoceļa A7 nozīme posmā starp plānotā apvedceļa pieslēgumiem mainītos (tas kļūtu par vispārīgas lietošanas reģionālās nozīmes ceļu vai maģistrālo ielu apdzīvoto vietu robežās). Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai Ķekavas apvedceļa būvprojektēšanu paredzēts uzsākt ~2019.gadā, bet būvniecību ~2020.gadā. Plānots, ka būvdarbi varēti tikt pabeigti līdz ~2023.gadam.
- 3.1.4. Paredzētās darbības nepieciešamība pamatojas apstākļi, ka autoceļš A7 ir ļoti noslogots un satiksmes plūsma maksimuma stundās būtiski pārsniedz tā caurlaides spēju. Tas saistīts gan ar apstākli, ka Rīgas tuvumā (Ķekavas virzienā) ir izveidojusies pilsētas aglomerācijas zona, gan to, ka a/c ir valsts galvenais autoceļš, kas nodrošina valsts galvaspilsētas tiešāko un ātrāko savienojumu gan ar kaimiņvalsti Lietuvu, gan citām Eiropas valstīm. Novērtēts, ka a/c A7 posmā no Rīgas līdz Ķekavai ir ar mūsdienu prasībām neatbilstošu ceļa klātnes ģeometriju, platumu un caurlaides spējām, ceļa krustojumi un satiksmes mezgli neatbilst ceļu nozares normatīvu prasībām. Tā kā arī tranzīta satiksmes plūsma intensīvākajās diennakts stundās ir nevienmērīga, uz autoceļa ir būtiskas satiksmes problēmas un ceļa intensitāte un ērtības līmenis analizētajā autoceļa posmā novērtēts ar D (ļoti slikts) – to raksturo braukšana garās rindās aiz lēni braucošiem transporta līdzekļiem, apdzīšanas neiespējamība un braukšanas ātrums, kas sastāda ~55% no ātruma brīvos apstākļos, kā arī pieaugošs satiksmes negadījumu skaits.
- 3.1.5. Prognozēts, ka nākotnē, palielinoties gan satiksmes intensitātei, gan Rīgas aglomerācijas zonā esošās teritorijas apbūvei, savlaicīgi nerisinot iepriekš minētās satiksmes problēmas, tās varētu tikai pieaugt, radot diskomfortu gan apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kā arī tranzītsatiksmes dalībniekiem. Ņemot vērā minēto, secināts, ka a/c A7 posmam no galvaspilsētas līdz Rīgas apvedceļam (a/c A5) steidzami nepieciešams rast risinājumus satiksmes plūsmas pārdalei, lai nodrošinātu tā parametriem atbilstošu caurlaides spēju, satiksmes kvalitāti un drošību (nepieciešams nodalīt kravu transporta tranzīta plūsmu no vietējās satiksmes).

- 3.1.6. Paredzētā darbība atbilst Novērtējuma likuma 4.panta (1)daļas 1) punkta un 1.pielikuma nosacījumiem par ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu. Nodoms izstrādāt un realizēt Ķekavas apvedceļa būvniecības projektu Ierosinātajai ir jau kopš ~2003.gada, kad tika izstrādāts Ķekavas apvedceļa priekšizpētes projekts un veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Atbilstoši Ziņojumam sākotnējā Ķekavas apvedceļa projektēšana tika uzsākta laika posmā no 2003. – 2005.gadam. Atzinumu par sākotnējās ieceres ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Birojs izsniedza 2006.gada 3.oktobrī – Atzinums Nr.11 „*Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga - Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5km līdz 24,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu*”. Atbilstoši Ziņojumam apvedceļa skīču projekta izstrāde noslēdzās 2008.gadā, tomēr pēc ietekmes uz vidi novērtējuma pabeigšanas noteiktajā termiņā netika saņemts paredzētās darbības akcepta lēmums Novērtējuma likumā noteiktajā kārtībā. Ievērojot minētā likuma 20.panta (11)daļas nosacījumu, ka šādā gadījumā veicams jauns ietekmes uz vidi novērtējums, kā arī to, ka, turpinot darbu pie projekta izstrādes, atsevišķi risinājumi ir mainīti un uzlaboti, ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra tika piemērota un uzsākta no jauna.
- 3.1.7. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra Paredzētajai darbībai tika piemērota ar Biroja 2015.gada 20.maija lēmumu Nr.129 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”. Pamatojoties uz iepriekš minēto un, ņemot vērā to, ka Paredzētā darbība atbilst Novērtējuma likuma 1.pielikuma darbībai. Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2016.gada 17.februārī. Secināms, ka atkārtotā novērtējuma ietvaros vērtētā Ķekavas apvedceļa trasējuma ass, salīdzinot ar iepriekš vērtēto, nav mainīta (izmaiņas paredzētas satiksmes mezglos un vietējo (paralēlo) ceļu tīklā).

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Darbības vieta – plānotā Ķekavas apvedceļa trase ietver gan esošā a/c A7 posmus, gan jaunbūvējamā ceļa posmu, kuri galvenokārt šķērso Ķekavas novada Ķekavas pagasta teritorijas, tajā skaitā apdzīvotas vietas. Esošā autoceļa pārbūvējamais posms iet caur Krustkalniem, Rānavu, Valdlaučiem, Lapeniekiem un Katlakalnu, bet jaunbūvējamais posms – galvenokārt šķērso mazapdzīvotas teritorijas (tuvākā apdzīvotā vieta ir Skujenieku ciems). Tikai neliela trases daļa pārbūvējamā a/c A7 pievadceļu sākuma daļā atrodas Ķekavas novada Baložu pilsētas teritorijā.
- 3.2.2. Esošajam a/c A7 ir divas 4m platas braukšanas joslas ar 1,5m platu nomali. Ņemot vērā satiksmes uzskaites datus, secināts, ka jau 2009.gadā automašīnu skaits uz a/c A7 posmā no Rīgas robežas līdz Pļavniekkalnam pārsniedza 18 000, kas atbilstoši LVS 190–2:2007 „*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili*” ir šāda veida autoceļa diennakts lietošanas robeža. Secināts, ka esošā ceļa posma platums un citi raksturojošie parametri ir izsmēluši savas tehniskās iespējas un caurlaides spēju (diennakts intensīvākajās satiksmes stundās autovadītājiem jāsaskaras ar būtiskām problēmām brauciena mērķa sasniegšanai). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam arī esošā satiksmes organizācija un transporta kustības drošība (tajā skaitā dažādas nozīmes ceļu pieslēgumu zonās) ir mūsdienu prasībām neatbilstoša. Esošo situāciju daudzviet raksturo krustojumi un pieslēgumi, kuros nav prasībām atbilstošas kreisās vai labās nobraukšanas joslas, kā rezultātā tranzīta satiksmes plūsma ir saraustīta un nevienmērīga. Bez tam atsevišķos krustojumos un pieslēgumos uzbraukšanas redzamība ir kritiska, vietām ir neapgaismoti posmi, kas rada paaugstinātas bīstamības apstākļus visiem satiksmes dalībniekiem, tajā skaitā gājējiem un velosipēdistiem, sevišķi diennakts tumšajā periodā, kā arī rudens un ziemas periodā.
- 3.2.3. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai atkārtotā ietekmes novērtējuma ietvaros apvedceļa izpētes zona tika noteikta 500m plata, un tā ir attēlota Ziņojuma 7.pielikumā.

Atbilstoši esošās situācijas novērtējumam, izpētes teritoriju šobrīd īsumā raksturo tālāk norādītie apstākļi.

- 3.2.4. Teritorija, kuru šķērso plānotā Ķekavas apvedceļa trase, sevišķi esošā a/c A7 apkārtnē, ņemot vērā tās tuvumu Rīgai un tajās esošās apdzīvotās vietas, ir samērā blīvi apdzīvota un tajā atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai dzīvo ~37% jeb ~5800 Ķekavas pagasta iedzīvotāju. Novērtēts, ka esošā a/c A7 pārbūvējamā posma tuvumā, attālumā līdz 100m uz abām pusēm no ceļa ass dzīvo ~240 pagasta iedzīvotāji.
- 3.2.5. Apvedceļa jaunbūvējamais posms šķērso samērā maz apdzīvotu teritoriju, kuru galvenokārt aizņem mežsaimniecībā un lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas un purvu teritorijas. Novērtēts, ka perspektīvā ceļa trases tuvumā, attālumā līdz 350m uz abām pusēm no tās dzīvo ~150 pagasta iedzīvotāji.
- 3.2.6. Atbilstoši Ķekavas novada teritorijas plānojumam (turpmāk Teritorijas plānojums) Pārbūvējamie a/c A7 posmi galvenokārt virzās gar dzīvojamās apbūves zonām, kuras ietver mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas (MDzM1), un vietām gar jauktas apbūves teritorijām, kuras ietver jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas (JDzD1), jauktas sabiedriskās un darījuma apbūves teritorijas (JSD1) un jauktas ražošanas un darījumu apbūves teritorijas (JRD). Dažviet esošais a/c A7 virzās arī gar mežsaimniecības teritorijām (M), kas pamatā pieder privātajiem īpašniekiem un pašvaldībai (Ziņojuma 6.pielikums).
- 3.2.7. Attiecībā uz jaunbūvējamo Ķekavas apvedceļa trasi – Ziņojumā novērtēts, ka atbilstoši Teritorijas plānojumam tā šķērso mežsaimniecības teritorijas (M) un tikai vietām apvedceļa trase šķērso mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas (MDzM1), jauktas ražošanas un darījuma apbūves teritorijas (JRD) un lauksaimniecības teritorijas (L) (Ziņojuma 6.pielikums).
- 3.2.8. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka plānotā Ķekavas apvedceļa trases teritorija šķērso gan fizisko personu, gan juridisko personu, gan valsts un pašvaldības īpašumā esošus zemes īpašumus. Ceļa posmos, kur Paredzētās darbības gaitā plānots pārbūvēt esošos a/c A7 posmus, tiks skartas zemes zem koplietošanas ceļiem jeb a/c A7 zemes vienības un autoceļa nodalījuma josla ne mazāk kā 25m platā zonā, kas atrodas Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pārvaldījumā. Kopumā esošā a/c A7 posmu pārbūve skars 82 fizisko un juridisko personu un Ķekavas novada pašvaldības zemes īpašumus, kuri pieguļ esošā ceļa nodalījuma joslai. Prognozēts, ka vairumā gadījumu būs nepieciešams atpirkt nelielas šo īpašumu joslas gar ceļa malu, izņemot īpašumus, kuri atrodas plānoto satiksmes mezglu vietās, kur dažus īpašumus būs nepieciešams atsavināt (nosakot atlīdzību). Savukārt jaunbūvējamā Ķekavas apvedceļa trase šķērsos 66 zemes īpašumus, no kuriem lielākā daļa pieder fiziskām personām.
- 3.2.9. Pārbūvējamais a/c A7 posms virzās gar vairākām sabiedriskas nozīmes ēkām, veikaliem un darījumu iestādēm, kas atrodas tuvāk nekā 100m attālumā no esošā ceļa, kā arī šāda veida objekti atrodas mazliet attālāk no esošā ceļa, piemēram, 150m attālumā atrodas automašīnu serviss un 250m attālumā pirmskolas izglītības iestāde „*Bitīte*”, kas ir viena no tuvākajām sabiedriskās nozīmes ēkām jaunbūvējamam Ķekavas apvedceļam. Savukārt Ķekavas apvedceļa izbūves trase atrodas ~300m attālumā no tuvākā AS „*Putnu fabrika Ķekava*” piederošā zemes īpašuma (putnu fabrikas komplekss sastāv no vairākām ēkām un zemes īpašumiem).
- 3.2.10. Nozīmīgākās ūdensteces, kuras šķērso plānotā apvedceļa trase, ir Titurga, Ostvalda kanāls, Daugavas – Mīsas kanāls, Butleru strauts un Ķekavas jeb Ķekaviņas upe. To detalizētāks raksturojums sniegts Ziņojuma 3.2.1.nodaļā. Visu minēto ūdensteču notece ir vērsta A virzienā uz Sauso Daugavu, kas savukārt ir savienota ar Daugavu. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai visas minētās ūdensteces ir regulētas, iztaisnotas,

pielāgotas vai speciāli izveidotas meliorācijas vajadzībām. Daļa no tām ir valsts nozīmes ūdens notekas (Ķekava (ŪSIK kods 41324:01), Titurga (ŪSIK kods 41322:01), Butleru strauts (ŪSIK kods 413244:01), Ostvalda kanāls (ŪSIK kods 413222:01)).

- 3.2.11. Virszemes noteci Darbības vietas un tai piegulošajā teritorijā veido arī blīvs meliorācijas sistēmu, grāvju un kanālu tīkls. Lielākā daļa no meliorētajām platībām Ķekavas novadā ir nosusināta ar slēgto drenāžas sistēmu (Ziņojuma 8.pielikums). Meliorācijas sistēmu galvenais noteces virziens arī ir vērsts uz A, izņemot teritoriju starp Titurgu un Ostvalda kanālu, kur plānotā apvedceļa trase šķērso purva teritoriju ar apgrūtinātu noteci, un tādējādi virszemes ūdens notece tajā vērsta arī virzienā uz DA.
- 3.2.12. Ķekavas apvedceļa perspektīvā trase atrodas Viduslatvijas zemienē, vēja pārpūstā līdzenumā, teritorijā ar plakanu vai lēzeni viļņotu reljefu. Lēzenie reljefa pazeminājumu nereti ir pārpurvoti un tajos izplatīti kūdras nogulumi. Balstoties uz teritorijas ģeoloģisko izpēti (paraugu ņemšanas vietas parādītas Ziņojuma 10.pielikumā), noteikts, ka teritorijas ģeoloģiskie apstākļi ir samērā vienkārši, un tos nosacīti var sadalīt divos rajonos – uz D un uz Z no a/c A5, kuru ģeoloģiskā uzbūve ir līdzīga, taču kopumā rajons uz Z no a/c A5 atšķiras ar mazāku kvartārnogulumu segas biezumu, kas ir tikai 5 – 6m (detalizēts ģeoloģisko apstākļu raksturojums katrā rajonā sniegts Ziņojuma 3.3.punktā). Norādāms, ka plānotā apvedceļa trase tās vienā daļā (posmā starp 8. un 15.urbumu) šķērso purvu, bez tam kūdras nogulumu konstatēti arī divos urbumos ārpus purva teritorijas. Ķekavas apvedceļa perspektīvās trases teritorijā un tās tuvākajā apkārtnē nav novēroti vērā ņemami intensīvi mūsdienu ģeodinamiskie procesi, tajā skaitā arī senā karsta parādības, kas varētu ietekmēt paredzētā apvedceļa būvniecību vai ekspluatāciju. Minētajā teritorijā vietām izplatīti vienīgi pārpurvošanās procesi, kuri tiek regulēti ar nosusināšanu.
- 3.2.13. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka Paredzētās darbības teritorijā gruntsūdens līmenis atrodas ~2m dziļumā no zemes virsmas, visaugstākais – 0,7 – 1,1m tas ir purva teritorijā un tam piegulošajā līdzenumā starp Dzelzkalniem un Skujniekiem, kā arī citās relatīvi pazeminātās un nenosusinātās teritorijās. Papildus gruntsūdeņu līmeņiem ir raksturīgas sezonālās svārstības, kas ir atšķirīgas vietās, kur izplatīta smiltis vai kūdra. Apskatāmajā teritorijā gruntsūdeņi ir cieši hidrauliski saistīti ar virszemes ūdeņiem.
- 3.2.14. Raksturojot pazemes ūdeņu kompleksus, kas tiek izmantoti ūdensapgādē, Ziņojumā norādīts, ka Ķekavas pagasta centralizētajā ūdensapgādē tiek izmantoti augšdevona Daugavas – Pļaviņu un Amatas – Gaujas ūdens kompleksi, kas ir izplatīti visā teritorijā un ir relatīvi labi aizsargāti no piesārņojuma infiltrācijas. Atbilstoši Ziņojuma 11.pielikumam liela daļa jaunbūvējamā apvedceļa un pārbūvējamā a/c A7 posma atrodas ūdensgūtnu ķīmiskās aizsargjoslas teritorijās.
- 3.2.15. No ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā pieaicināto dabas ekspertu atzinumiem izriet, ka kopumā apsekotā Darbības vieta un tai piegulošās teritorijas atrodas cilvēka darbības būtiski ietekmētās platībās. Tās ir meliorētas, nereti konstatēti arī kara laika ierakumi, daļa no teritorijas atrodas uz pagājušā gadsimta izstrādātiem kūdras laukiem, kas pēc tam apauguši ar mežu vai transformēta apbūvei. Apvedceļa trases izbūvei nepieciešamo platību galvenokārt aizņem ruderalizētas pļavas (kultivētas pļavas un ganības) un nosusināti meži (galvenokārt priežu, arī egļu un bērzu), vietām arī krūmāji, tūrumi un dārzi. Konstatētie meža masīvi ir fragmentēti, nereti sastopami izcirtumi un jaunaudzes.
- 3.2.16. Paredzētās darbības teritorijā neatrodas neviena īpaši aizsargājama dabas teritorija, tajā skaitā mikroliegumi. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (*Natura 2000*) – dabas parks „*Doles sala*”, atrodas vairāk kā 1,6km attālumā uz Z/ZA no Darbības vietas. Ņemot vērā minētā dabas parka atrašanās vietu, atbilstoši novērtētajam nav sagaidāms, ka Ķekavas apvedceļa izbūve varētu ietekmēt minētās *Natura 2000* teritorijas ekoloģiskās funkcijas, integritāti, izveidošanas un aizsardzības mērķus. Savukārt Ķekavas apvedceļa

trasei tuvākā teritorija, kurai ir piemērots ar ornitofaunu saistīts aizsardzības statuss, ir mikroliegums mazā ērgļa *Aquila pomarina* aizsardzībai, kas atrodas ~1km uz DA no apvedceļa pieslēguma pie esošā a/c A7 pie viensētas „Smiltnieki”.

- 3.2.17. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā veiktajam Paredzētās darbības un tai piegulošās teritorijas īpaši aizsargājamo dabas vērtību novērtējumam plānotā apvedceļa trase nelielā posmā, kur izplatīti susināti purvu biotopi, šķērso 1 Eiropas Savienības aizsargājamo purva biotopu Latvijā. Savukārt netālu no plānotās apvedceļa trases konstatēts 1 meža un 1 zāļu biotops, kuru aizsardzību nosaka Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumi Nr.421 „*Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu*”, kā arī tie ir Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi Latvijā un iekļauti Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumos Nr.153 „*Noteikumi par Latvijās sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu*”, kā arī 2 sugas, kuras ietilpst Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 „*Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu*” 2.pielikumā „*Īpaši aizsargājamo ierobežoti izmantojamo sugu saraksts*”.
- 3.2.18. No ainavu viedokļa teritorijai kopumā raksturīga mozaīkveida lauku un mežu mija, kas atkarībā no dominējošā elementa pieder pie mežāres vai mežaines ainavas. Novērtēts, ka nozīmīgs ainavas elements ir pārmitrās teritorijas un purvi, kas vietām sastopami Ķekavas apvedceļa trases teritorijā. Tāpat Ķekavas apvedceļa apkārtnē izteiktas ir meliorētas purvu ainavas ar mazu bioloģisku un ainavisko daudzveidību, bet mežāres un mežaines bioloģisko daudzveidību mazina nekoptas atmatas un ruderalizētas pļavas, kā arī cilvēku saimnieciskā darbība, kas būtiski pārveidojusi dabiskos biotopus. Ainavas kvalitāti ietekmē arī teritorijā esošā apbūve, kā rezultātā tā ir izteikti urbanizēta ar lineāru vienvēidīgas apbūves raksturu. Kopumā paredzētā apvedceļa trases apkārtnē esošās ainavas vizuālais novērtējums ir zems, jo tā neizceļas uz kopējās apkārtnes fona un tajā ir maz skatu punktu.
- 3.2.19. Vērtējot Paredzētās darbības un tās apkārtnes teritorijas kultūrvēsturisko nozīmīgumu, konstatēts, ka gan pārbūvējamā a/c A7 posma, gan plānotās apvedceļa jaunbūvējamās trases tuvumā atrodas vairāki pieminekļi un kultūrvēsturiski objekti, kas attēloti Ziņojuma 9.pielikumā. Atbilstoši šim pielikumam netālu no pārbūvējamā a/c A7 trases atrodas valsts nozīmes vēstures piemineklis „*Rakstnieka G.Merķeļa dzīves vieta*” (valsts aizsardz.Nr.92), kā arī trases tuvumā atrodas piemineklis bojā gājušajiem motociklistiem. Atbilstoši Teritorijas plānojumam a/c A7 robežojas ar valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu aizsardzības zonu. Ziņojumā konstatēts, ka plānotā apvedceļa trases teritorijas tiešā tuvumā nav valsts nozīmes kultūras pieminekļu, bet ir vairāki vietējas nozīmes kultūras pieminekļi – vairāki Pirmā pasaules kara brāļu kapi. Tuvākie no tiem atrodas ~200 – 400m attālumā no apvedceļa trases (Ziņojuma 9.pielikums) un ap tiem ir noteikta 500m aizsargjosla (aizsardzības zona). Atbilstoši Ziņojuma 9.pielikumā norādītajam plānotā apvedceļa trases tiešā tuvumā vai tā ietekmes zonā atrodas arī vairākas iespējamās Pirmā pasaules kara karavīru apbedījumu vietas, kā rezultātā plānotie būvniecības darbi šajās teritorijās jāveic ar īpašu rūpību.
- 3.2.20. Atbilstoši Ziņojumam jaunā Ķekavas apvedceļa trase šķērso derīgo izrakteņu atradni „*Tirurgas*”, kuras lielāko daļu šobrīd aizņem vecā Ķekavas izgāztuve, kurā ir veikti sanācijas darbi. Kartogrāfiskie materiāli un novērojumi dabā norāda arī uz tiešā apvedceļa trases tuvumā esošo karjeru „*Lādes*”, tomēr nav informācijas, ka tajā tiktu veikta ieguve.
- 3.2.21. Gan iepriekšējā, gan šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros apvedceļa perspektīvās trases teritorijā veikts augsnes un grunts piesārņojuma novērtējums (kopumā analizēti 25 paraugi; Ziņojuma 10.pielikums), vadoties no Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumiem Nr.804 „*Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem*”

noteiktā. Kopumā novērtējuma rezultāti uzrāda, ka vairākos gadījumos smago metālu un naftas produktu koncentrācijas pārsniedz mērķlielumu A, kas norāda maksimālo līmeni, kuru pārsniedzot nevar nodrošināt ilgtspējīgu augsnes un grunts kvalitāti, tomēr noteiktās koncentrācijas nevienā no paraugiem nepietuvojas un nepārsniedz B robežvērtības, kas nosaka maksimālo pieļaujamo līmeni, kuru pārsniedzot iespējama negatīva ietekme uz cilvēku veselību vai vidi. Detalizētāk ar minētajiem novērtējuma rezultātiem var iepazīties Ziņojuma 3.1.3.nodaļā. Secināts, ka salīdzinoši augstākas ķīmisko parametru koncentrācijas konstatētas esošā a/c A7 posma tuvumā, kas liecina, ka pētāmajā teritorijā ir nedaudz paaugstināts antropogēno ietekmju fons, īpaši a/c A7 tuvumā, tajā pašā laikā ķīmisko parametru vērtības ir salīdzinoši tālu no noteiktajiem piesardzības robežlielumiem. Ziņojumā secināts, ka, īstenojot Paredzēto darbību, nav sagaidāma tās negatīva ietekme uz cilvēku veselību vai vidi no augsnes un grunts piesārņojuma aspekta, kā arī šim apstāklim nav limitējoša rakstura.

3.2.22. Tāpat atbilstoši Ziņojumā un VSIA „*Latvijas, Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk LVĢMC) datubāzē „*Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs*” sniegtajai informācijai Ķekavas apvedceļa perspektīvā trase nešķērso nevienu piesārņotu vai potenciāli piesārņotu vietu. Plānotās darbības teritorijai tuvākais šāda veida objekts (piesārņota vieta) – SIA „*Tilpums*” degvielas uzpildes stacija un automazgātuve (reģ. Nr.80708/1481) atrodas ~100m attālumā.

3.2.23. Lai apzinātu esošo situāciju un plānotu turpmākās nepieciešamās darbības, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veikta arī:

3.2.23.1.sabiedriskā transporta kustības analīze dažādos maršrutos. Atbilstoši novērtētajam analizētā a/c A7 posmā tā ir pietiekama (Ziņojuma 2.2.1.tabula);

3.2.23.2.ceļu satiksmes negadījumu analīze, kas parāda, ka analizētajā esošā a/c A7 posmā pēc VAS „*Lavijas Valsts ceļi*” datiem konstatēti arī vairāki „*melnie*” punkti, kas šķērso salīdzinoši blīvi apdzīvotas teritorijas, ieskaitot Ķekavas ciemu (Ziņojuma 2.2.2.nodaļa);

3.2.23.3.satiksmes drošībai nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu analīze, pamatojoties uz LVĢMC sniegto informāciju par ilggadējiem meteoroloģisko novērojumu datiem no Rīgas meteoroloģiskās novērojumu stacijas (Ziņojuma 2.2.3.nodaļa).

3.2.24. Secināms, ka ar Darbības vietu un teritorijām tās tuvākajā apkārtnē saistīta arī citu plānotu vai akceptētu, bet vēl nerealizētu nozīmīgu objektu, cita starpā satiksmes infrastruktūras objektu, būvniecība. Ziņojuma ietvaros (kopsakarā ar Paredzēto darbību) analizēta sekojošu projektu realizācija:

3.2.24.1.A/c A5 Rīgas apvedceļa (Salaspils – Babīte) posma no 11,6km (šķērsojums ar a/c A7) līdz 34,6km (šķērsojums ar a/c A9) pārbūves iecere, kuras ietekmes uz vidi novērtējums noslēdzies 2010.gadā un par kura ietvaros sagatavotu ziņojumu Birojs Ierosinātājai ir izdevis atzinumu 2010.gada 28.septembrī. Secināts, ka visas skartās pašvaldības ir pieņēmušas akcepta lēmumus par darbības īstenošanu (Ziņojuma 2.4.11.attēls). Kontekstā ar Paredzēto darbību secināms, ka savstarpējā saistība ir apstākļi, ka a/c A5 pārbūves ietvaros paredzēts izbūvēt divu līmeņu ceļa mezglu ar plānoto Ķekavas apvedceļu. Atbilstoši iepriekš plānotajam autoceļa pārbūves darbus bija paredzēts uzsākt 2017.gadā, bet šobrīd tie vēl nav uzsākti.

3.2.24.2.Valsts galvenā autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības iecere, kuras ietekmes uz vidi novērtējums noslēdzies 2009.gadā un par kura ietvaros sagatavotu ziņojumu Birojs Ierosinātājai ir izdevis atzinumu 2009.gada 6.novembrī. Secināts, ka visas skartās pašvaldības ir pieņēmušas akcepta lēmumus par plānotās darbības īstenošanu (Ziņojuma

2.4.12.attēls). Kontekstā ar Paredzēto darbību secināms, ka savstarpējā saistība ir apstākļi, ka Ķekavas apvedceļa izbūves zona pārklājas ar autoceļa E67 posma a/c A4 – Bauska trases 1.sekciju, kas bez citiem 1.sekcijas ietvaros plānotiem pārbūves un jaunbūves darbiem paredzētu arī Ķekavas apvedceļa paplašināšanu uz 4 joslām (posmā no a/c A5 līdz Ķekavas apvedceļa beigām). Minētā iecere novērtēta, bet tās būvniecības darbi vēl nav uzsākti. Neatkarīgi no iecerē iestrādātā risinājuma Ķekavas apvedceļam, Ierosinātāja šobrīd paredz realizēt apvedceļa būvniecību Paredzētās darbības risinājumā.

3.2.24.3.Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas „Rail Baltica” būvniecība (turpmāk Rail Baltica), kas paredz Eiropas standarta sliežu platuma (1435mm platums) elektrificētas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas būvniecību kombinētai pasažieru un kravas vilcienu satiksmei. Rail Baltica kopējais garums plānots ~730km, no kuriem ~260 km plānoti Latvijas teritorijā. Ietekmes uz vidi novērtējums Rail Baltica projektam ir noslēdzies 2016.gadā (par tā ietvaros sagatavotu ziņojumu Birojs Satiksmes ministrijai ir izdevis atzinumu 2016.gada 3.maijā, akcepta lēmumu Ministru kabinets ir izdevis 2016.gada 24.augustā. Kontekstā ar Paredzēto darbību secināms, ka savstarpējā saistība ir apstākļi, ka Rail Baltica trasi un Ķekavas apvedceļa trasi nelielā posmā uz D no a/c A5 ir paredzēts virzīt vienotā koridorā un to izbūves zona daļēji pārklājas (Ziņojuma 2.4.13.attēls). Tā kā abu projektu realizācija varētu tikt veikta vienlaikus, Ziņojumā ir ievērtēti saistītie būvniecības risinājumi un summārā ietekme uz vidi.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Paredzētās darbības gaitā plānota jauna apvedceļa trases ar ūdens atvades sistēmu (paralēlie un šķērsojošie grāvji, caurtekas) izbūve, tajā skaitā vairāku veidu apvedceļa šķērsojumu (divu līmeņu satiksmes pārvadi jeb mezgļi, tuneļi, tilti) risinājumu izbūve, un vietējo (paralēlo, pašvaldības) ceļu tīkla izveide, kas nodrošinās piekļuvi Ķekavas apvedceļa tuvumā esošajiem īpašumiem un apdzīvotām vietām. Vietās, kur apvedceļa trase šķērsos esošos inženiertīklus, nepieciešamības gadījumā paredzēts veikt to pārbūvi vai aizsardzību.

3.3.2. Atbilstoši Ziņojumam Ķekavas apvedceļa jaunbūvējamā posma būvniecības un esošā a/c A7 pārbūves darbi plānoti tā, lai tieši netiktu skarta neviena dzīvojamā vai sabiedriskā ēka (nav paredzēts nojaukt nevienu dzīvojamo vai sabiedriskas nozīmes ēku). Novērtēts, ka pārbūvējamā a/c A7 tiešā tuvumā, attālumā līdz 100m, atrodas 57 dzīvojamās ēkas, no kurām 4 atrodas līdz 20m attālumam, bet 12 – līdz 50m attālumam (Ziņojuma 3.1.1.tabula). Savukārt jaunbūvējamā apvedceļa posma trases tuvumā, attālumā līdz 350m atrodas 50 dzīvojamās ēkas, no kurām 1 atrodas 20m attālumā, 5 – attālumā līdz 50m, 7 – attālumā līdz 100m, bet 16 – attālumā līdz 150m ieskaitot (Ziņojuma 3.1.2.tabula).

3.3.3. Secināms, ka apvedceļa izbūvei veicamo darbību kopumu atkarībā no to veikšanas vietas un veicamajiem darbiem var iedalīt divās daļās:

3.3.3.1.Esošā a/c A7 pārbūve divos posmos – posmā no ~7,9km¹ līdz 9,9km un posmā no 22,74km līdz 25km. Plānotie a/c A7 pārbūves darbi galvenokārt ietver autoceļa tiešo nobrauktuvju un pieslēgumu skaita samazināšanu, izveidojot paralēlās brauktuves, caur kurām piegulošo teritoriju transports varēs nokļūt līdz divlīmeņu satiksmes mezgļiem un pēc tam uz a/c A7. Piebraukšanu pie zemes gabaliem

¹ Atšķirībā no Paredzētās darbības nosaukumā minētā (7,9km), Ziņojuma tekstā norādīts, ka darbības posms sākas no 7,8km, tādēļ turpmāk šajā atzinumā Birojs atsaucas uz Ziņojuma tekstā lietotajām skaitliskajām vērtībām, kas jebkurā gadījumā ir indikatīvas.

paredzēts nodrošināt no paralēlajiem vai pakārtotiem ceļiem, piemēram, pašvaldības ceļiem. Posmā no ~7,8km līdz 9,9km (līdz Ķekavas apvedceļa jaunās trases izbūves sākumam) esošo ceļu paredzēts pārbūvēt par divu brauktuviņu ceļu, bet posmā no 22,74km līdz 25km, kur apvedceļš pieslēgsies atpakaļ pie esošā a/c – paredzēts saglabāt vienas brauktuves ceļu.

- 3.3.3.2. Jaunbūvējamā apvedceļa izbūve ~14,5km garumā, kas vistiešāk ietekmēs vietējo ceļu lietotāju un trasei piegulošo zemju īpašnieku braukšanas apstākļus, jo jaunbūvējamās trases vietā paredzēts likvidēt esošos ceļu pieslēgumus, tiks izbūvēti jauni paralēlie ceļi, apvedceļa izbūve ietekmēs zemes īpašumus, piekļuvi tiem. Apvedceļa izbūve posmā līdz Rīgas apvedceļam (a/c A5 Salaspils – Babīte) tiek plānota ar četru joslu profilu (ceļa klātnes platums 29,5m), bet tālākā posmā līdz pieslēgumam esošajam a/c A7 – ar divām joslām (ceļa klātnes platums 14,5m). Apvedceļa šķērsojumu vietās ar esošo valsts un pašvaldību ceļiem projekta risinājumi paredz izbūvēt satiksmes pārvadus un tuneļus, kuri tehnoloģiski tiek paredzēti divos līmeņos.
- 3.3.4. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam pirms apvedceļa būvniecības darbu uzsākšanas tiks izstrādāti jau detalizēti darbu organizēšanas un veikšanas projekti, kuros tiks paredzēti risinājumi būvlaukumu ierīkošanai un esošās infrastruktūras un inženiertīklu darbības nodrošināšanai. Minētos pasākumus un jebkuras to izmaiņas, kas var rasties darbu procesā, paredzēts saskaņot ar atbilstošo infrastruktūras un inženiertīklu īpašniekiem vai valdītājiem. Raksturojot tipveida vai principiālos risinājumus, Ziņojumā norādīts, ka būvniecības darbu nodrošināšanai, līdzīgi kā tas ierasts jau esošajā ceļubūves praksē, autoceļu nodalījuma joslās atklātās vietās paredzēts izveidot laukumus būvniecības darbos izmantojamās tehnikas un materiālu novietošanai, kā arī personāla sadzīves vajadzībām. Šādi laukumi tiks ierīkoti arī tuneļu, pārvadu, tiltu izbūves vietās, kur nepieciešamības gadījumā tiks veikti arī montāžas u.c. darbi atbilstoši būvdarbu tehnoloģijas vajadzībām.
- 3.3.5. Paredzētās darbības īstenošanu dabā plānots uzsākt ar ceļa trases sagatavošanas darbiem, kuru gaitā paredzēts veikt ceļa trases uzmērīšanas un nospraušanas darbus, koku un krūmu zāģēšanu, grāvju rakšanu un tīrīšanu, zemes virskārtas norakšanu. Pēc apvedceļam paredzētās teritorijas sagatavošanas darbu veikšanas tā būvniecības darbus paredzēts veikt šādā secībā:
- 3.3.5.1. zemes klātnes izbūvi, kas paredz apvedceļa trases pamatnes profilēšanu un planēšanu, pakāpju veidošanu, uzbērumu un/vai ierakumu veidošanu;
- 3.3.5.2. salturīgā slāņa vienā vai vairākās kārtās izbūvi, kam seko ceļa seguma izbūve jeb asfaltbetona ieklāšana;
- 3.3.5.3. satiksmes mezglu jeb pārvadu un estakāžu būvniecību, tilta pār Ķekavas upi un citu ūdensteču un meliorācijas grāvju, kas šķērso apvedceļa trasi, caurteku izbūvi (darbus plānots veikt trīs posmos, kur vispirms paredzēta inženiertehnisko būvju pamatu un konstrukciju izbūve gruntī, kam seko balstu un atbalsta sienu izbūve un laiduma konstrukciju izbūve);
- 3.3.5.4. pēc nepieciešamības paredzēts veikt esošo inženiertīklu (apgaismes, elektropārvades līniju, gāzes vadu u.tml.) pārkārtošanu vai aizsardzību;
- 3.3.5.5. labiekārtošanas darbu veikšanu, kas paredz apvedceļa nogāžu apzaļumošanu, ceļa norāžu, barjeru, kā arī žogu ierīkošanu.
- 3.3.6. Ķekavas apvedceļa posmā pieslēgumi vienā līmenī netiek paredzēti. Ziņojumā norādīts, ka standartā LVS 190–3 „*Vienlīmeņu ceļa mezgli*” vispārējās lietošanas A1 kategorijas autoceļiem visus nobraukšanas un uzbraukšanas manevrus rekomendēts organizēt caur

ceļu mezgliem, bet A1 kategorijas autoceļiem tiešā veidā pieslēdzami tikai AI – AV kategorijas autoceļi un minimālais attālums starp šāda veida pieslēgumiem ir vismaz 1,5km. Līdz ar to, esošos ceļu pieslēgumus paredzēts likvidēt un iespēju nobraukt no apvedceļa plānots organizēt caur divlīmeņu satiksmes mezgliem, tostarp abos apvedceļa krustojumos ar a/c A7. Divlīmeņu šķērsojumu nodrošināšanai gan pārbūvējamajā a/c A7 posmā, gan jaunbūvējamā apvedceļa posmā paredzēts izbūvēt arī vairākus jaunus infrastruktūras objektus (tuneļus, tiltus, satiksmes pārvadus un citas mākslīgās būves). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, minētie infrastruktūras objekti tiks projektēti, ņemot vērā apvedceļa trases novietojumu un šķērsojumus (krustojumus) ar citiem ceļiem. Vienlaikus ir plānoti arī paralēlie ceļi un brauktuves, lai pieslēgtu mazākas nozīmes autoceļus (kuriem netiks izbūvēti šķērsojumi) satiksmes tīklam. Atbilstoši Ziņojumam, šo risinājumu vietas ir identificētas, vienlaikus tie detalizēti tiks projektēti tehniskā projekta izstrādes stadijā.

- 3.3.7. Kopumā, neskaitot nepieciešamās maza izmēra caurtekas, secināts, ka Paredzētās darbības ietvaros būs nepieciešams izbūvēt 9 mākslīgās inženierbūves – 4 tuneļus, 4 satiksmes pārvadus un 1 tiltu Ķekavas upes šķērsojumam, kā arī vairākas liela izmēra caurtekas, pa kurām zem autoceļa tā 2,00km tiks šķērsota Titurga, 8,65km – Daugavas – Misas kanāls un 11,3km – Butleru strauts. Šie risinājumi raksturoti un shematiski attēloti Ziņojuma 2.4.7.nodaļā.
- 3.3.8. Plānotā apvedceļa nodalījuma joslas un satiksmes mezglu zonā atrodas arī esoši inženiertīklu objekti, tādēļ būs nepieciešama un ir plānota to pārbūve. Pārbūves darbi var ietvert gan darbus, kas nepieciešami esošo inženiertīklu aizsardzībai, vai to pārbūvei, iznesot tos ārpus apvedceļa trases teritorijas. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības teritorijā atrodas sekojoši inženiertīkli, kurus skar Paredzētā darbība (Ziņojuma 7.pielikums):
- 3.3.8.1. Ūdensvada maģistrāles 2×1200mm, kuras izbūvētas gar esošo a/c A7 un šķērso apvedceļa zonu ~1,0km.
- 3.3.8.2. AS „Latvijas Gāze” maģistrālais augstspiediena ($P < 1,6\text{MPa}$) gāzesvads ar 500mm diametru, kas šķērso esošo Baložu ielu, Ķekavas apvedceļa sākuma un beigu mezglu zonā.
- 3.3.8.3. Maģistrālās 110kV un 330kV elektropārvades līnijas, kas apvedceļa izbūvei paredzēto zonu šķērso vairākās vietās. 330kV elektrolīnijas, kas būvētas Rīgas HES virzienā, apvedceļu šķērso tā 8,8km, bet 110kV elektrolīnijas – 1,0km un 2,2km. Tāpat vairākās vietās apvedceļa trasei paralēli izbūvētas vai to šķērso arī 0,4 līdz 20kV elektrolīnijas, apgaismojuma līnijas un sakaru komunikācijas.
- 3.3.8.4. SIA „Lattelekom” optiskie sakaru kabeļi, kas izbūvēti a/c A7 pārbūvējamajā posmā no Rīgas robežas līdz pagriezienam uz Baldoni 20,4km, ceļa labajā pusē (virzienā no Rīgas). To attālums no brauktuves ir mainīgs.
- 3.3.8.5. Plānoto satiksmes mezglu zonās, apbūves posmos un to tuvumā paredzēta arī esošo komunikāciju un/vai to šķērsojumu (sakaru tīklu, apgaismojuma, elektroapgādes tīklu, lietus ūdens kanalizācijas, ūdensapgādes, drenāžas utt.) pārbūve.
- 3.3.9. Atbilstoši Ziņojumam ceļu un ielu uzturēšanu paredzēts nodrošināt saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 9.marta noteikumu Nr.224 „*Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli*” prasībām. Plānotais Ķekavas apvedceļš atbildīs augstākās uzturēšanas jeb A klases nozīmes ceļam. Lai gan pēc Ķekavas apvedceļa izbūves esošā a/c A7 posma no ~8,9km līdz ~22,74km nozīme mainīsies, Ziņojumā norādīts, ka tā uzturēšanu arī pēc apvedceļa izbūves nodrošinās Ierosinātāja, vienlaikus izskatot iespēju esošā a/c A7 posma, kas virzās caur apdzīvotām

teritorijām (attiecīgi ir maģistrālā iela), uzturēšanu nodot pašvaldībai. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam – Ķekavas apvedceļa pamatbrauktuves, tajā skaitā tā kopgarumā iekļauto a/c A7 posmu un ar to saistīto inženierbūvju uzturēšanu (vasaras, ziemas un periodisko) 20 gadu garumā veiks projekta īstenotājs (privātais partneris), kas projekta realizācijas tiesības iegūs atklāta konkursa rezultātā. Savukārt Paredzētās darbības gaitā izbūvēto jauno vietējo ceļu un ielu uzturēšanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām un pašvaldības noteiktajai ceļa uzturēšanas klasei nodrošinās pašvaldība.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Ietekmes uz vidi novērtēšanas pamatprincipi paredz prasību, lai, novērtējot paredzēto darbību, tiktu izsvērtas pieņemamās alternatīvas, kas varētu būt piemērotas ierosinātajam projektam un tā specifiskajām īpašībām. Alternatīvas var tikt novērtētas kā tehnoloģiskajam procesam, tā darbības vietai. Konkrētajā gadījumā piemērotākās risinājumu un autoceļa trases novietojumu alternatīvas plānotajam Ķekavas apvedceļam meklētas jau kopš 2003.gada, tostarp laikā, kad ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra Ķekavas apvedceļa būvniecībai tika veikta pirmoreiz.
- 3.4.2. Iepriekš veiktā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtētās alternatīvas bija – esošā a/c A7 pārbūve vai apvedceļa izbūve. Šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros esošā a/c A7 pārbūve kā Paredzētās darbības alternatīva vairs netiek izskatīta, jo secināts, ka ar pieaugošo satiksmes intensitāti tā nerisinātu galveno problēmu – neatslogotu Ķekavas ciema teritoriju no intensīvās satiksmes. Līdz ar to – šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiek savstarpēji salīdzinātas divas Paredzētās darbības alternatīvas:
 - 3.4.2.1. *1.alternatīva* jeb pamatvariants ir Ķekavas apvedceļa būvniecība un a/c A7 posma pārbūve atbilstoši jaunākajam izstrādātajam risinājumam, kas iestrādāts un vērtēts Ziņojumā. *1.alternatīva* paredz jaunas autoceļa trases būvniecību ~14,5km garumā un esošā a/c A7 posma pārbūvi ~4,26km kopgarumā.
 - 3.4.2.2. *2.alternatīva* jeb salīdzināmais variants ir Ķekavas apvedceļa būvniecība atbilstoši skicētajam projektā iestrādātajam risinājumam, pamatojoties uz iepriekš veiktā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem (atšķirīgie risinājumi plašāk aplūkoti Ziņojuma 2.4.nodaļā).
- 3.4.3. Salīdzināmo alternatīvu griezumā apvedceļa trases novietojums neatšķiras (pamattrases ass parametri nav mainīti), tomēr atšķiras satiksmes mezglu un vietējo (paralēlo) ceļu tīkla risinājumi. Uzskatāmi atšķirības starp satiksmes mezglu un paralēlo ceļu vērtētajām alternatīvām sniegtas Ziņojuma 2.4.nodaļā.
- 3.4.4. Papildus Paredzētā darbība vērtēta scenārijā, kas ietvertu atteikšanos no tās realizācijas („0” alternatīva). Šādā veidā novērtēta situācijas attīstība un ietekme uz vidi, ja autoceļš A7 tā vērtētajā posmā tiktu saglabāts bez izmaiņām pašreizējos parametros.
- 3.4.5. Paredzētās darbības alternatīvu (*1. un 2.alternatīvas*) savstarpējam salīdzinājumam un vērtējumam Ziņojuma ietvaros izstrādāti noteikti kritēriji, kas sniegti Ziņojuma 8.1.nodaļā un aptver vairākas iespējamo ietekmju pakāpes, kas definētas no nelabvēlīgākas situācijas, kad sagaidāmā ietekme prognozēta kā būtiska un negatīva, līdz labvēlīgākajai – ietekme ir būtiska un pozitīva. Vērtēto alternatīvu salīdzinājums atbilstoši definētajiem kritērijiem veikts vairākiem sagaidāmo ietekmju aspektiem un sniegts Ziņojuma 8.1.tabulā.
- 3.4.6. Salīdzinājuma rezultātā konstatēts, ka abiem salīdzināmajiem trases variantiem no ietekmes uz vidi viedokļa ir minimālas atšķirības – nevienam no šiem variantiem nav konstatētas tādas ietekmes, kas ierobežotu vai pat izslēgtu autoceļa būvniecības iespēju pie nosacījuma, ja darbi tiek veikti atbilstoši normatīvo aktu prasībām un tiek

realizēti plānotie ietekmju samazināšanas pasākumi. Tomēr secināts, ka, īstenojot *2.alternatīvu*, nebūtu iespējams sasniegt visus mērķus, kas bijuši par pamatu pamatvarianta (*1.alternatīvas*) izstrādei (autoceļa drošības un pieejamības nodrošināšana šī brīža satiksmes intensitātes apstākļos). Tāpat secināts, ka *1.alternatīva* labāk atspoguļo iesaistīto pušu interešu līdzsvarošanu, jo tas izstrādāts, ņemot vērā vietējās pašvaldības, vietējo iedzīvotāju un uzņēmēju priekšlikumus, tostarp ņemot vērā izmaiņas kopš 2008.gada.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Ierosinātājas 2015.gada 11.maija iesniegums Nr.2.1/1881 „*Valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” iesniegums Latvijas Republika Vides pārraudzības valsts birojam (VPVB) attiecībā uz Ķekavas apvedceļa būvniecību*” un tam pievienotie dokumenti.
- 4.2. Ierosinātājas 2015.gada 11.maija vēstule Nr.2.1/1883 „*Par Ķekavas apvedceļa ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.3. Biroja 2015.gada 20.maija lēmums Nr.129 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*” (turpmāk Lēmums Nr.129).
- 4.4. Ķekavas novada pašvaldības 2015.gada 26.maija vēstule Nr.1–7/15/1160 „*Par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmi*”.
- 4.5. Ierosinātājas 2016.gada 12.janvāra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru Birojā iesniegts paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
- 4.6. Izstrādātājas 2016.gada 19.janvāra vēstule „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma programmas pieprasījumu*”, ar kuru Birojam nosūtīta arī Ierosinātājas 2016.gada 18.janvāra pilnvara, ar kuru tā pilnvaro Izstrādātāju Ierosinātājas vārdā iesniegt un saņemt visu dokumentāciju, kā arī veikt nepieciešamās darbības, kas saistītas ar Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu.
- 4.7. Izstrādātājas 2016.gada 19.janvāra vēstule „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu*” un ar to saistītie dokumenti, tajā skaitā Paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, Paziņojuma publikācijas kopija Ķekavas novada pašvaldības laikrakstā „*Ķekavas Novads*”, Paziņojuma publikāciju izdrukas no tīmekļa vietnēm, informācija par Paredzētās darbības vietai piegulošo nekustamo īpašumu īpašnieku individuālo informēšanu.
- 4.8. SIA „*Akvedukts*”, SIA „*Maxima Latvija*”, SIA „*Toode*” un SIA „*Piepilsētas NĪ*” 2016.gada 27.janvāra iesniegums „*Par „Paziņojums par iespējamā Ķekavas apvedceļa būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu”*”.
- 4.9. Privātpersonas 2016.gada 31.janvāra elektroniskā pasta vēstule „*Ķekavas apvedceļa būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma apspriešana*” ar 18 iedzīvotāju parakstiem.
- 4.10. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 2.februāra vēstule Nr.1–7/16/147 „*Par Ķekavas apvedceļa iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.11. Biroja 2016.gada 17.februārī izdotā Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.12. Izstrādātājas 2016.gada 8.augusta elektroniskā pasta vēstule, ar kuru Birojā iesniegts paziņojums par Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.
- 4.13. SIA VARMAA „*Zemturi*” pārstāvja 2016.gada 26.augusta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.14. Izstrādātājas 2016.gada 1.septembra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru Birojā iesniegts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols.

- 4.15. Privātpersonas 2016.gada 5.septembra iesniegums, ar kuru pārsūtīts arī privātpersonas 2015.gada 18.februāra iesniegums (par informācijas sniegšanu).
 - 4.16. SIA „Akvedukts” un SIA „Maxima Latvia” 2016.gada 6.septembra iesniegums Nr.03/2016 „Par „Iespējamās Ķekavas apvedceļa būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu””.
 - 4.17. Privātpersonas 2016.gada 7.septembra elektroniskā pasta vēstule ar viedokli.
 - 4.18. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 8.septembra vēstule Nr.1–7/16/1866 „Par autoceļa A7 apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”.
 - 4.19. Ķekavas novada pašvaldības Telpiskās plānošanas daļas pārstāves 2016.gada 9.septembra elektroniskā pasta vēstule.
 - 4.20. Privātpersonas 2016.gada 9.septembra elektroniskā pasta vēstule.
 - 4.21. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 15.septembra vēstule Nr.1–7/16/2157 „Par autoceļa A7 apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un nekustamo īpašumu „Mellupji””.
 - 4.22. Izstrādātājas 2016.gada 1.novembra vēstule „Par VAS „Latvijas Valsts ceļi” plānotās valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz ~25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma iesniegšanu”, ar kuru iesniegts paziņojuma par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma iesniegšanu Birojā, kā arī Ziņojums un ar to saistītie materiāli.
 - 4.23. Valsts vides dienesta Lielrīgas pārvaldes (turpmāk VVD Lielrīgas Pārvalde) 2016.gada 15.decembra vēstule Nr.4.5.–20/9896 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
 - 4.24. Izstrādātājas 2017.gada 19.janvāra vēstule „Par VAS „Latvijas Valsts ceļi” plānotās valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz ~25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālās versijas iesniegšanu”, ar kuru iesniegts Paziņojuma par Ziņojuma aktuālās redakcijas iesniegšanu Birojā, kā arī Ziņojums un ar to saistītie materiāli.
 - 4.25. Izstrādātājas 2017.gada 22.februāra vēstule „Par VAS „Latvijas Valsts ceļi” plānotās valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz ~25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu” par papildinformācijas sniegšanu.
 - 4.26. Izstrādātājas 2017.gada 27.februāra vēstule „Par papildinājumu VAS „Latvijas Valsts ceļi” plānotās valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no ~7,90km līdz ~25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālajā versijā iesniegšanu”, ar kuru tiek sniegts papildinājums trokšņa novērtējumam (Ziņojumam pievienots kā 24.pielikums).
- 5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tajā skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):**
- 5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:**
- 5.1.1. Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2016.gada 12.janvāra līdz 2016.gada 31.janvārim. Paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu un Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts Ķekavas novada pašvaldības laikraksta „Ķekavas Novads” 2016.gada 12.janvāra izdevumā

Nr.1, kā arī pašvaldības tīmekļa vietnē www.kekava.lv, Izstrādātājas tīmekļa vietnē www.videseksperti.lv un Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv. Ar informāciju par Paredzēto darbību varēja iepazīties minētajās tīmekļa vietnēs un klātienē Ķekavas novada pašvaldības klientu apkalpošanas centros to darba laikā Gaismas ielā 19 k-19, Ķekavā, Ķekavas pagastā, Ķekavas novadā un Uzvaras prospektā 1a, Baložos, Ķekavas novadā. Informācija par Paredzēto darbību un tās sākotnējo sabiedrisko apspriešanu individuāli tika nosūtīta arī Paredzētās darbības vietai piegulošo nekustamo īpašumu īpašniekiem.

5.1.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

5.1.2.1. Privātpersonu kolektīvo 2016.gada 31.janvāra elektronisko pasta vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka iedzīvotāji iestājas par Paredzētās darbības gaitā gājējiem droša savienojuma starp Rānavu un Baložiem radīšanu. Vēstulē iedzīvotāji piedāvāja savienojumam starp Rānavu un Baložiem veidot gājēju-velosipēdistu tuneli vai tiltu, kurš atrastos pretim Kāpu un Lakstīgalu ielām. Tāpat iedzīvotājus interesēja jautājums par plānoto mikroautobusu maršrutā Ķekava – Rīga/Rīga – Ķekava satiksmes organizāciju, paužot bažas par turpmāko minētā sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību Rānavas un Baložu iedzīvotājiem.

5.1.2.2. SIA „Akvedukts”, SIA „Maxima Latvia”, SIA „Toode” un SIA „Piepilsētas NĪ” 2016.gada 27.janvāra iesniegumu, kurā tika pausti ierosinājumi Paredzētās darbības izmaiņām, lai tās īstenošana negatīvi neietekmētu uzņēmumu komercdarbību un uzņēmumu darbinieku pārvietošanās iespējas. Uzņēmumu grupa savā vēstulē sniedza informāciju par vidējo kravas autotransporta kustību katrā no uzņēmumiem un vairākkārt vērsa uzmanību, ka, plānojot satiksmes pieslēgumus no uzņēmumu teritorijām pie pārbūvējamā autoceļa A7 posma, jāņem vērā to piemērotība kravas transporta kustībai (piemēram, vilcēju ar piekabēm augstums, pagriešanās (manevrēšanas) rādiuss u.c.), kā arī norādīja, ka nepieciešams risināt sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu, lai tas būtu piemērots un droši sasniedzams uzņēmumu darbiniekiem.

5.1.2.3. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 2.februāra vēstuli Nr.1-7/16/147, kurā tā sniedza vairākus priekšlikumus Paredzētās darbības īstenošanai un ietekmes uz vidi novērtējumam, cita starpā veikt Paredzētās darbības ietekmes izpēti uz applūstošām teritorijām un to izmaiņām, uz ūdenstecēm, meliorāciju un gruntsūdeņiem, uz dzīvnieku un putnu migrācijas ceļiem, uz floru, uz trokšņa līmeņa izmaiņām. Tāpat pašvaldība lūdz ņemt vērā plānotā Rail Baltica projekta trases risinājumus un tos savietot ar plānotā apvedceļa trasi, nodrošinot plānoto paralēlo ceļu teritoriju piekļuves nodrošināšanai savietošanu, tajā skaitā šķērsojumu risinājumiem ar pašvaldības, privātiem un valsts autoceļiem. Cita starpā pašvaldība lūdza nodrošināt arī paralēlo ceļu izveidi no autoceļa A7 līdz vairākiem īpašumiem, kuru īpašnieki ar šādu lūgumu vairākkārt bija vērsušies pašvaldībā, un vairāku gājēju pārvadu izveidi.

5.1.3. Pamatojoties uz Ierosinātās sniegto informāciju un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2016.gada 17.februārī izdeva Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Programmu, kurā ietvertas prasības un nosacījumu kopums Paredzētās darbības novērtējumam. Visas saņemtās vēstules ar viedokļiem un ierosinājumiem saistībā ar Paredzēto darbību Birojs kopā ar Programmu nosūtīja izvērtēšanai arī Ierosinātājam.

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

5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2016.gada 9.augusta līdz 7.septembrim. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts Ķekavas novada

pašvaldības laikraksta „*Ķekavas Novads*” 2016.gada 9.augusta izdevumā Nr.8(206.), kā arī pašvaldības tīmekļa vietnē www.kekava.lv, Izstrādātājas tīmekļa vietnē www.videseksperti.lv un Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv. Ar Ziņojumu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties minētajās tīmekļa vietnēs un klātienē Ķekavas novada pašvaldības klientu apkalpošanas centros to darba laikā Gaismas ielā 19 k-19, Ķekavā, Ķekavas pagastā, Ķekavas novadā un Uzvaras prospektā 1a, Baložos, Ķekavas novadā.

5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2016.gada 25.augustā plkst.18:00 Ķekavas kultūras namā (Gaismas ielā 17), Ķekavā, Ķekavas novada Ķekavas pagastā. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē piedalījās 39 interesenti, tajā skaitā Ierosinātājas, Izstrādātājas un pašvaldības pārstāvji, projektētāji, Ķekavas novada iedzīvotāji un plānotā apvedceļa tuvumā esošo uzņēmumu pārstāvji. Ziņojuma sabiedriskās apspriešana sanāksmi atklāja Ķekavas novada pašvaldības vadītājs, iepazīstinot klātesošos ar apvedceļa realizācijas plāniem, skaidrojot apvedceļa nozīmīgumu gan valsts, gan pašvaldības mērogā un informējot par tā finansēšanas modeli. Sanāksmes gaitā klātesošie tika iepazīstināti ar apvedceļa projektēšanas vēsturi un izstrādātajiem risinājumiem, kā arī divām apvedceļa risinājumu alternatīvām. Klātesošajiem tika skaidroti arī projektā atbalstāmie un neatbalstāmie priekšlikumi, kuri tika izteikti Paredzētās darbības sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā. Turpinājumā klātesošie tika iepazīstināti ar sagatavoto Ziņojumu un galvenajiem secinājumiem par Paredzētās darbības radītājām ietekmēm uz vidi un cilvēku. Klātesošajiem bija iespēja uzdot sev interesējošos jautājumus un izteikt viedokli. Sabiedrība galvenokārt jautāja un norādīja uz vietām, kur būtu nepieciešams izveidot gājēju pārejas vai šķērsojuma risinājumus gājējiem, uz nepieciešamību izveidot piebraucamos ceļus un savienojumus ar uzņēmumu teritorijām un īpašumiem, uz plānoto sabiedriskā transporta kustības organizāciju un plānotajiem prettirokšņa pasākumiem, to efektivitāti un īstenošanas vietām u.c. jautājumus. Papildus iedzīvotāji interesējās par īpašumu atsavināšanu, kompensācijām un to ieguves un izmaksu kārtību.

5.2.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

5.2.3.1. SIA VARMAA „*Zemturi*” pārstāvja 2016.gada 26.augusta elektronisko pasta vēstuli, kurā tika norādīts, ka Ziņojumā nav paredzēta piekļuve uzņēmuma īpašumiem (iespējamā jaunā piekļuve esot iezīmēta, tomēr dabā šī vieta nav kā iela, bet sliktas kvalitātes vai pat neizbraucams laukums). Tāpat uzņēmējs norādīja, ka jau šobrīd klientiem uzņēmumu ir ļoti grūti atrast, un izteica bažas, ka realizējot plānoto piekļuves ceļu (to pagarinot), piekļuve kļūs vēl sarežģītāka. Savā vēstulē uzņēmējs izteica arī citus ierosinājumus saistībā ar plānoto nobrauktuvju, paralēlo ceļu, šķērsojumu un rotācijas aplū risinājumiem.

5.2.3.2. privātpersonas 2016.gada 5.septembra iesniegumu, kurā norādīts, ka plānotais apvedceļš sadalīs personai piederošo īpašumu vairākās daļās. Tādēļ privātpersona savā iesnieguma lūgusi vēlreiz pārskatīt tās iepriekš iesniegtos priekšlikumus, ar lūgumu paredzēt piebraucamo ceļu izbūvi pie tai piederošajām nekustamā īpašuma atlikušajām daļām pēc apvedceļa būvniecības realizācijas. Tāpat privātpersona savā iesniegumā norādīja, ka, ja šāda iespēja netiks rasta, tad minēto situāciju var risināt ar zemes gabala maiņu.

5.2.3.3. SIA „*Akvedukts*” un SIA „*Maxima Latvia*” 2016.gada 6.septembra iesniegumu Nr.03/2016, kurā vērsta uzmanība uz gājējiem un velosipēdistiem drošu šķērsojumu nodrošināšanu netālu no uzņēmumiem esošajās teritorijās, plānotajiem sabiedriskā transporta maršrutiem un to ērtu pieejamību (gan uzņēmumu darbiniekiem, gan Krustkalnu iedzīvotājiem).

5.2.3.4. Privātpersonas 2016.gada 7.septembra elektroniskā pasta vēstuli, kurā pausts Krogsila iedzīvotāju, kuru nekustamie īpašumi atrodas vienkopus, ~350m

attālumā no plānotā apvedceļa, viedoklis pret Paredzēto darbību. Iedzīvotāji vēstulē izteikuši bažas par sagaidāmo trokšņa līmeņa pārsniegumu pie individuālajām dzīvojamām mājām pēc apvedceļa izbūves, kā arī norādīja, ka no Ziņojumā sniegtās informācijas secināms, ka nekādi prettrokšņa pasākumi pie iedzīvotāju īpašumiem netiek paredzēti.

5.2.3.5. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 8.septembra vēstuli Nr.1–7/16/1866, kurā sniegts viedoklis par izstrādāto Ziņojumu un priekšlikumi, kurus lūgts ņemt vērā turpmākajā plānošanas procesā. Galvenie priekšlikumi saistīti ar nepieciešamību paredzēt sabiedriskā transporta pieturvietas pie plānotajiem Rānavas un Baložu apliem, rast piekļuves risinājumus uz/no paralēlajiem ceļiem konkrētiem vēstulē minētiem nekustamajiem īpašumiem, paredzēt prettrokšņa risinājumus abpus autoceļam līdz Dienvidu tilta un Ziepniekkalna ielas satiksmes mezglam, informēt pašvaldību par autoceļam plānoto paralēlo ceļu uzturēšanas un apsaimniekošanas kārtību pēc to izbūves, apzināt iespējamās karavīru apbedījumu vietas plānotās apvedceļa un tā pieslēguma pie esoša a/c A7 teritorijā.

5.2.3.6. Ķekavas novada pašvaldības Telpiskās plānošanas daļas pārstāves 2016.gada 9.septembra elektroniskā pasta vēstuli, ar kuru Birojam pārsūtīts privātpersonas iesniegums ar viedokli par Paredzēto darbību. Minēto iesniegumu Birojs 2016.gada 9.septembrī saņēma arī no privātpersonas. Proti, privātpersona 2016.gada 9.septembra elektroniskā pasta vēstulē puda iebildumus pret Paredzēto darbību, jo projekts nepietiekami ņem vērā gājēju intereses un vajadzības (proti: nav atbalstīts iepriekš sniegtais priekšlikums šķērsojuma izveidei gājējiem un velosipēdistiem starp Rānavu un Baložiem). Tāpat izteikts iebildums, ka projekta ietvaros vienas regulējamās gājēju pārejas vietā plānots ierīkot trīs neregulējamas pārejas, kas no gājēju drošības viedokļa vērtējams kā situācijas pasliktinājums.

5.2.3.7. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 15.septembra vēstuli Nr.1–7/16/2157, kurā tā informēja, ka Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņēmusi nekustamā īpašuma „Mellupji” īpašnieces iesniegumu (2016.gada 9.septembrī Birojā saņemts arī no pašas privātpersonas un no Ķekavas novada pašvaldības Telpiskās plānošanas daļas) ar lūgumu vēlreiz izskatīt tās iepriekš izteikto lūgumu Paredzētās darbības gaitā nodrošināt piebraucamo ceļu izbūvi tai piederošajām zemes vienībām. Pašvaldība lūdza privātpersonas iesniegumu izskatīt arī kontekstā ar plānoto Rail Baltica projekta trases novietojumu.

5.2.4. Visi Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemtie viedokļi un priekšlikumi tika nosūtīti Ierosinātajai un Izstrādātajai to izvērtēšanai, iekļaujot pārskatu par sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem Ziņojumā un norādot, kā tie ir vai nav ņemti vērā Ziņojuma pilnveidošanā.

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

5.3.1. Ziņojums Birojā tika iesniegts 2016.gada 1.novembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvp.gov.lv, pašvaldības tīmekļa vietnē www.kekava.lv un Izstrādātājas tīmekļa vietnē www.videseksperti.lv.

5.3.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma VVD Lielrīgas Pārvaldes 2016.gada 15.decembra vēstuli Nr.4.5. – 20/9896. Iebildumi vai atsauksmes par Ziņojumu pēc būtības vēstulē nav ietverti.

5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20.panta (3) un (3) daļu, Birojs ar 2016.gada 27.decembra starplēmumu Nr.3 – 01/400 lūdza Ziņojumu un tajā ietverto vērtējumu papildināt. Papildinātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2017.gada 19.janvārī. Paziņojums par papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē

www.vpvb.gov.lv, pašvaldības tīmekļa vietnē www.kekava.lv un Izstrādātājas tīmekļa vietnē www.videseksperti.lv. Papildinājumus Ziņojumam Izstrādātāja Birojā iesniedza 2017.gada 27.februārī un tie tika publiskoti Izstrādātājas tīmekļa vietnē www.videseksperti.lv. Informācija par papildus informācijas iesniegšanu tika publiskota Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv.

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

- 6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā, ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, aizsargājamas dabas vērtības, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējuma veidus u.c. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apkopojuši pieejamo informāciju par Darbības vietu un aplūkojuši ietekmes, kas izriet no būvdarbu nepieciešamības, būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošanas, izsvērtas gaisu piesārņojošo vielu emisijas, trokšņa līmeņa izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem, ainaviskām teritorijām, grunts un gruntsūdens kvalitāti u.c. jomām. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietvertu gan teritorijas zaudējumu uz ceļa izbūves rēķina, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus. Paredzētā darbība no vienas puses risinātu nozīmīgas satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses (sasniedzamības un mobilitātes ziņā) radītu pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjustu vietējie iedzīvotāji. u.c. 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, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un dabas, kultūrvēstures vērtībām. Arī ekspluatācijas laikā autoceļam ir savas raksturīgās ietekmes, – sagaidāmas gan gaisu piesārņojošo vielu, gan trokšņa emisijas. Tādēļ plānošanas, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk – gan, ka autoceļš tiek integrēts esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem (tostarp neradot apgrūtinājumu, kas pārsniedz vides kvalitātes normatīvus), gan ka tiek iespēju robežās maksimāli nodrošināta esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana, saglabāta teritoriju integritāte, nodrošināta mobilitāte un teritoriju sasniedzamība.
- 6.2. **Līdz ar to, kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**
 - 6.2.1. **Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
 - 6.2.2. **Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.**
 - 6.2.3. **Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.**
 - 6.2.4. **Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.**
 - 6.2.5. **Troksnis un vibrācija.**
 - 6.2.6. **Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**

6.2.7. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.3. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās Paredzētās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:

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

6.3.1.1. Paredzētās darbības īstenošana plānotajā apvedceļa izbūves vietā radīs plašas fiziskās izmaiņas, jo apvedceļa infrastruktūras būvniecības rezultātā visā tā nodalījuma joslas platumā, kā arī zem saistītajiem objektiem, tostarp satiksmes pārvadiem un pievedceļiem, tiks pārmainīts pašreizējais teritorijas lietojums. Pārmaiņas būs ne tikai fiziskas, bet izpaudīsies arī kā izmaiņas teritoriju lietošanas mērķī un funkcionālajā zonējumā, jo pašreizējais izmantošanas mērķis tiks mainīts uz transporta infrastruktūras teritoriju un tāds saglabāsies visā Ķekavas apvedceļa pastāvēšanas laikā. Vienlaikus secināms, ka Paredzētās darbības realizācijas iecere ir jau salīdzinoši sena un tai reiz jau tika veikts gan ietekmes uz vidi novērtējums, gan izstrādāts skiču projekts. Tādēļ Ķekavas apvedceļa būvniecībai plānotā trase jau šobrīd ir attēlota Teritorijas plānojumā un ir sabiedrībā vairākkārt apspriesta gan plānošanas dokumentu izstrādes, gan Paredzētās darbības plānošanas stadijās. Tāpat konstatējams, ka tieši sabiedriskās diskusijas rezultātā, tostarp ņemot vērā vietējās pašvaldības un iedzīvotāju priekšlikumus, ir izstrādāts jauns Paredzētās darbības pamatvariants (*1.alternatīva*), kas piedāvā papildinātus (dažādām interesēm pielāgotus) satiksmes mezglu un paralēlo ceļu tīklu risinājumus.

6.3.1.2. Novērtēts, ka pārbūvējamais autoceļa posms pamatā šķērso samērā blīvi apdzīvotas teritorijas, tomēr, īstenojot Paredzēto darbību, dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšana nebūs nepieciešama. Novērtēts, ka tiešā pārbūvējamā a/c A7 posma tuvumā attālumā līdz 100m uz abām pusēm no ceļa ass, dzīvo ~240 pagasta iedzīvotāji. Paredzētās darbības gaitā pārbūvējamo autoceļa posmu tiešā tuvumā (attālumā līdz 100m) atrodas 57 dzīvojamās ēkas, no kurām 4 atrodas līdz 20m attālumam, bet 12 – līdz 50m attālumam. Savukārt Ķekavas apvedceļa izbūvei paredzētā teritorija šķērso lielākoties mazapdzīvotas teritorijas, kuras pārsvarā aizņem mežsaimniecībā un lauksaimniecībā izmantojamas zemes, kā arī purvu teritorijas. Tomēr novērtēts, ka arī apvedceļa trases tuvumā (attālumā līdz 350m uz abām pusēm) dzīvo ~150 Ķekavas pagasta iedzīvotāju. Šajā teritorijā atrodas 50 dzīvojamās ēkas, no kurām 1 atrodas 20m attālumā, 5 – attālumā līdz 50m, 7 – attālumā līdz 100m, bet 16 – attālumā līdz 150m.

6.3.1.3. Kopumā novērtēts, ka jaunā Ķekavas apvedceļa trase un pārbūvējamais a/c A7 posms šķērso/skar gan fizisko un juridisko personu īpašumā esošus zemes īpašumus, gan arī valsts un pašvaldību īpašumā esošus zemes īpašumus. Novērtēts, ka esošā a/c A7 posmu pārbūve skars 82 zemes īpašumus, kuri pieguļ esošā ceļa nodalījuma joslai, savukārt Ķekavas apvedceļa trase šķērsos 66 zemes īpašumus.

6.3.1.4. Prognozēts, ka jaunbūvējamā autoceļa teritorijā skartie īpašumi tiks galvenokārt sadalīti dažāda lieluma daļās (detalizētāks plānotā apvedceļa būvniecības un pārbūves skarto īpašumu raksturojums sniegts Ziņojuma 15.pielikumā). Ievērojot plānotos Paredzētās darbības tehniskos risinājumus, veikts provizorisks Paredzētās darbības ietekmes novērtējums uz katru īpašumu, konstatējot, ka būtiska nozīme ir nekustamo īpašumu izmēram un tam, vai trase skar īpašuma malu, nedaudz ievirzoties tā teritorijā, šķērso daļu no tā (stūri, malu, izvirzījumu), vai šķērsojuma rezultātā pilnīgi sadala zemes īpašumu (vienādās vai nevienādās daļās). Ziņojumā secināts, ka Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā pilnībā būs jāatpērk 24 zemes īpašumi – pārsvarā gadījumu tie ir īpašumi, kas atrodas paredzēto satiksmes mezglu teritorijā. Citi īpašumi tiks skarti daļēji. Vērtējot ietekmi uz īpašumiem, secināts, ka būtiskāka ietekme būs tajos

gadījumos, kad plānotā darbība īpašumu sadala uz pusēm, kas nozīmē, ka, lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, būs nepieciešams šķērsot jauno apvedceļa trasi, izmantojot paralēlo ceļu tīklu un paredzētās šķērsojuma vietas. Papildus apgrūtinājums tas ir gan iedzīvotājiem, gan zemju (lauksaimniecības) apsaimniekotājiem. Atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam – būs nepieciešams izsvērt un katrā konkrētā gadījumā risināt, vai kāda no sadalītā īpašuma atlikušajām daļām pēc atsavināšanas nekļūst neizmantojama (piemēram, atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam – dēļ platības, konfigurācijas vai citu iemeslu dēļ). Ziņojumā norādīts, ka zemes atsavināšanas process jau ir uzsākts un tiek īstenots, liela daļa zemes īpašumu jau ir sadalīti un, atsavinot to daļu, izveidotas atsevišķas zemes vienības, kas tiks izmantotas autoceļa pārbūvei un būvniecībai. Biroja ieskatā būtu rekomendējams, kur tas iespējams, apsvērt arī zemju konsolidācijas iespējamību, lai rastu pēc iespējas loģiskākos risinājumus ietekmes uz īpašumiem mazināšanai, tostarp lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai.

- 6.3.1.5. Pēc būtības plānotais apvedceļš pārdalīs tā šķērsojošo teritoriju nosacīti divās daļās, līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros pētīti un meklēti risinājumi, kā apvedceļu pēc iespējas optimāli integrēt teritorijā un nodrošināt īpašumu un teritoriju sasniedzamību. Vērtējot un izstrādājot piekļuves risinājumus, ņemts vērā, lai ar esošo un jaunbūvējamo ceļu tīklu tiktu panākta visu īpašumu sasniedzamība. Tā kā Ķekavas apvedceļš pēc nozīmes un tehniskajiem parametriem ir ātrgaitas autoceļš, uz privātpašumiem netiek paredzēti tiešie pieslēgumi (nobrauktuves). Piekļuvi privātpašumiem no Ķekavas apvedceļa plānots nodrošināt caur divlīmeņu satiksmes mezgliem un paralēlo ceļu tīklu. Jaunbūvējamo paralēlo un vietējo ceļu tīkla kopgarums sagaidāms ~21,5km (kopgarums indikatīvs) un to izbūves vietas attēlotas Ziņojuma grafiskajos pielikumos. No ziņojuma izriet, ka kopumā esošā a/c A7 posma pārbūve un Ķekavas apvedceļa būvniecība plānota tā, lai nodrošinātu piekļuvi dzīvojamām mājām arī tajos gadījumos, kad paredzēts likvidēt līdzšinējos pieslēgumus. Tajā pašā laikā (un to sabiedriskās apspriešanas ietvaros apstiprinājusi arī Ierosinātāja), jaunā ceļa infrastruktūra nenoliedzami radīs papildus neērtības vietējiem iedzīvotājiem, jo, lai nokļūtu vietās, kas līdz šim bijušas tieši sasniedzamas, var nākties braukt cauri satiksmes mezgliem (mērot lielākus attālumus). Šādas pārmaiņas saistītas ne vien ar vispārpieņemtu autoceļu hierarhiju, bet arī ar satiksmes drošību.
- 6.3.1.6. Secināms, ka līdzšinējās piekļuves risinājumu maiņa skars ne vien plānotā apvedceļa tuvumā dzīvojošos iedzīvotājus, bet arī plānotā apvedceļa ietekmes zonā izvietotos uzņēmumus, no kuriem daļa aktīvi iesaistījušies arī sabiedrības līdzdalības pasākumos, tostarp piedāvājot savus risinājumus Ķekavas apvedceļa būvniecībai. Birojs secina, ka Ierosinātāja, izvērtējot gan ceļa būvniecības tehniskos risinājumus, gan ekonomiskos un drošības apsvērumus, iespēju robežās plānotos būvniecības risinājumus ir pielāgojusi sabiedrības interesēm, tomēr atzīstams, ka visu sabiedrības interešu izpildīšana šāda ievērojama apjoma būvniecības projekta realizācijas gadījumā, kāda ir Paredzētā darbība, nav iespējama. Līdz ar to ir meklējami kompromisi un uzraugāms, lai jaunie risinājumi nav nesamērīgi (rodot risinājumus kā ietekmes un traucējumus mazināt).
- 6.3.1.7. Paredzētās darbības realizācijas ietvaros sagaidāmi arī traucējumi gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskā transporta lietotājiem, kas izpaudīsies kā neērtības, ko radīs izmaiņas dažādu teritoriju un objektu sasniedzamībā, mainoties transporta pieturvietām, maršrutiem, ceļa šķērsojumu izvietojumam, tādējādi paildzinot ceļu, lai sasniegtu dažādus galamērķus dzīvesvietas vai darbavietas tuvumā. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā ir saņemti vairāki priekšlikumi no sabiedrības un uzņēmumiem par vēlamu gājēju infrastruktūras elementu (gājēju ietves, pārejas, tuneļi, pārvadi) un pieturvietu izvietojumu, ko Ierosinātāja atsevišķos gadījumos ir iekļāvusi

projekta risinājumos, savukārt citos gadījumos nav, pamatojot to ar dažādiem izslēdzošajiem/ietekmējošajiem faktoriem, kā, piemēram, papildus īpašumu atsavināšanu, ceļu būves standartu prasībām u.c. Tomēr kopumā projektā ietvertie risinājumi ļauj secināt, ka, plānojot jauno infrastruktūras objektu, jo īpaši apdzīvoto vietu posmos, ir ievērtēti arī jautājumi, kas attiecas uz gājēju un pasažieru plūsmu plānošanu un organizēšanu, iespēju robežās meklējot atbilstošākos risinājumus.

6.3.1.8. Ziņojumā atsevišķi novērtēts arī pozitīvais ieguvums, ko apvedceļa izbūve radīs Ķekavas pagasta lielākajai ražotnei AS „Putnu fabrika Ķekava”, secinot, ka Ķekavas apvedceļš dos iespēju palielināt AS „Putnu fabrika Ķekava” ražotnes sasniedzamību, ātrāku produkcijas nogādi patērētājiem, izejvielu piegādi un kopumā uzlabot ražotnes darbības loģistiku. Tomēr vienlaikus ievērtēts, ka Ķekavas apvedceļš paredzēts kā starptautiskas nozīmes autoceļš, pa kuru bez sanitāras apstrādes caur vairāku valstu teritorijām pārvietojas tranzītsatiksme. Šis apstāklis uzņēmumam un Ierosinātajai ir jāņem vērā arī no sanitārā viedokļa (infekciju slimību izplatīšanās). Tā, piemēram, epizootiju un infekciju slimību izplatīšanās gadījumā Pārtikas un veterinārais dienests saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 19.marta noteikumu Nr.127 „Epizootiju uzliesmojuma likvidēšanas un draudu novēršanas kārtība” prasībām izstrādā šo slimību apkarošanas rīcības plānu. Tas var ietvert arī karantīnas izsludināšanu teritorijā ar aizsardzības un uzraudzības zonām 3km un 10km rādiusā ap skarto novietni. Secināms, ka šādā attālumā no novietnēm ir gan plānotais apvedceļš, gan esošie valsts galveno autoceļu posmi.

6.3.1.9. Vadoties no Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas un izvērtēšanas gaitā apkopotajiem viedokļiem un argumentiem, secināms, ka daļa iedzīvotāju un uzņēmēju saglabā bažas par sagaidāmo ietekmi uz teritoriju un objektu sasniedzamību, jo īpaši tādēļ, ka mainīsies līdzšinēji ierastie piekļuves un mobilitātes risinājumi. Tomēr ne visiem ceļiem ir racionāli un samērīgi paredzēt šķērsojumus. No ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras skatījuma ir būtiski pārliccināties, vai Ierosinātāja ir pilnvērtīgi apzinājusi ietekmēto ceļu tīklu un paredzējusi veidu, kā barjeras efekta un teritoriju fragmentācijas ietekmi pēc iespējas mazināt. Birojs secina, ka ietekmes uz vidi novērtējums veikts un risinājumi izsvērti tādējādi, lai pēc iespējas saglabātu nozīmīgāko autoceļu tīklu, paredzot tiem šķērsojumus. Kopumā tiek saglabāta un nodrošināta iedzīvotāju mobilitāte un piekļuve gan sabiedriskiem objektiem, gan īpašumiem. Lai gan teritorija tiek fragmentēta – ir plānoti risinājumi, lai samazinātu barjeras efektu. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir identificēti visi valsts, reģionālie, vietējas nozīmes un māju piebraucamie ceļi, kurus Paredzētās darbības realizācijas gadījumā šķērsotu plānotais apvedceļš. Ceļu šķērsojumu vietās ir noteikti nepieciešamie principiālie risinājumi šo objektu funkcionēšanas turpināšanai un rasti jauni risinājumi teritoriju sasniedzamībai, kas gan vairākos gadījumos radīs neērtības, salīdzinot ar līdzšinējiem piekļuves risinājumiem, tomēr arī ar jaunajiem risinājumiem tiek nodrošināta iedzīvotāju mobilitāte un piekļuve gan īpašumiem, gan sabiedriskajiem objektiem, kā arī nodrošināta sabiedriskā transporta tīkla un saimniecisko objektu turpmāka funkcionēšana. Arī attiecībā uz īpašumiem Birojs atzīst, ka jaunu autoceļu izbūves gadījumā vides pārmaiņas un ietekme uz skartajiem īpašumiem ir neizbēgama. Tādēļ ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums ir pēc iespējas izsvērt un nodrošināt tādus piemērotus kompromisa risinājumus, kas lokāli no komplicētākajām ietekmēm izvairās un ietekmi samazina līdz pieņemamam līmenim. Ietekmes, kas izriet no skarto zemju ietekmēšanas un pārveidošanas īpašumu aizskāruma kontekstā ir vērtētas, ir identificējami un tiek īstenoti mehānismi šādu ietekmju atlīdzināšanai (kompensēšanai). Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar

nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteikti 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, turklāt Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļa paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu. Līdz ar to, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nepieciešams un lietderīgi ar šo atzinumu nostiprināt šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Paredzētās darbības Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā ietvertu vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai.
- b) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, kur attiecināms – šim mērķim izbūvējot šķērsojumus un paralēlo ceļu tīklu vai, sadarbībā ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālums līdz tuvākajām šķērsojumu vietām, ko iespējams sasniegt pa paralēlajiem piekļuves ceļiem, vai alternatīvo maršrutu garums īpašumu sasniedzamībai nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas.
- c) Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.
- d) Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai, tostarp samērīgiem attālumiem līdz pievedceļiem, kas nodrošina piekļuves/nobraukšanas iespējas uz/no apvedceļa, jāparedz un jāiestrādā būvprojektā, cita starpā sadarbojoties ar vietējo pašvaldību.

6.3.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.

6.3.2.1. Jaunu infrastruktūras objektu, sevišķi, ja tie atrodas blīvi apdzīvotās teritorijās, būvniecības un pārbūves darbi ir saistīti ar dažāda veida ietekmēm, kuru izpausmes atkarīgas gan no apdzīvoto vietu un dzīvojamo māju tuvuma, gan Darbības vietu raksturojošajiem apstākļiem. Konkrētajā gadījumā plānoto Ķekavas apvedceļu plānots virzīt caur mazapdzīvotām teritorijām, savukārt pārbūvējamais a/c A7 posms pamatā šķērso samērā blīvi apdzīvotas teritorijas.

6.3.2.2. Ņemot vērā to, ka paredzēta satiksmes infrastruktūras objekta pārbūve un būvniecība, sagaidāms, ka plānoto darbu teritorijā būs jāsaskaras ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ierobežojumiem un neērtībām. Atbilstoši novērtētajam – plānotā apvedceļa būvniecības darbu laikā lielākie ierobežojumi sagaidāmi esošā a/c A7 sākuma posmā, kur jau šobrīd ir ievērojami satiksmes sastrēgumi. Tā kā būvniecība saistīta ar papildus satiksmes ierobežojumiem, ietekme būs salīdzinoši būtiska. Tomēr jāņem vērā, ka veicamo darbu mērķis ir tieši pašreizējo satiksmes problēmu risināšana.

6.3.2.3. Lai par minētajiem darbiem savlaicīgi tiktu informēta pēc iespējas lielāka sabiedrības daļa, novērtēts, ka svarīgi šādu informāciju izplatīt pēc iespējas plašākā mērogā, izmantojot plašsaziņas līdzekļus, izvietot atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā

būvdarbu veikšanas vietā, bet arī pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai jau savlaicīgi būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties piemērotus apbraukšanas ceļus. Ņemot vērā iepriekš minēto, darbu veikšanas projektā paredzēts iekļaut satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļuvi saviem īpašumiem un citiem objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā. Paredzams, ka būvniecības veikšanas laikā sagaidāmi arī traucējumi un ierobežojumi gājēju un velosipēdistu kustībai, līdz ar to risināmi jautājumi arī šo satiksmes dalībnieku plūsmas organizācijai.

6.3.2.4. Plānotie būvdarbi saistīti ne vien ar izmaiņām/traucējumiem satiksmes organizācijā, bet arī ar gaisa piesārņojumu, trokšņiem un vibrācijām, kas radīsies būvdarbu veikšanas laikā:

6.3.2.4.1. Būvniecības laikā piesārņojošo vielu emisijas gaisā ir sagaidāmas no augsnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtnēs, birstošo materiālu izkraušanas un no būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Šādas ietekmes visizteiktāk būs jūtamas Ķekavas apvedceļa tuvumā izvietoto viensētu iedzīvotājiem, kā arī pārbūvējamā a/c A7 posma daļā, kas virzās caur apdzīvotām vietām. Tomēr atzīmējams, ka Ķekavas apvedceļu pārsvarā ir plānots virzīt ārpus blīvi apdzīvotām vietām un ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša.

6.3.2.4.2. Būvniecības darbi saistīti arī ar trokšņa līmeņa izmaiņām. Novērtēts, ka apvedceļa būvniecība un ar to saistīto darbu troksni apkārtējā vidē varētu radīt nepieciešamās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas. Ziņojuma autoru ieskatā nav pamata uzskatīt, ka būvniecības darbu veikšanas gaitā varētu tikt pārsniegti Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk Trokšņa noteikumi Nr.16) noteiktie trokšņa robežlielumi. Pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairoties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Trokšņa noteikumi Nr.16 2.8.punktā paredz, ka šos noteikumus un attiecīgi – tajos noteiktos vides trokšņa robežlielumus neattiecina uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.3.2.4.3. Latvijas normatīvie akti nosaka darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret vibrācijas radīto risku darba vidē, tomēr robežvērtības ēku un būvju aizsardzībai nav reglamentētas. Vienlaikus no Ziņojuma neizriet, ka ar Paredzēto darbību, plānojot konkrēto darbību vietai atbilstīgus tehniskos risinājumus, varētu būt sagaidāmas tādas vibrācijas, kas ēkas vai būves varētu būtiski ietekmēt. Būvniecības darbi vērtējami kā īslaicīgi un nav sagaidāms, ka tajos izmatotās tehnikas vienības strādās vienuviet nepārtrauktā darba režīmā, vibrācijas ietekmei teritorijas tiks pakļauti īslaicīgi. Ziņojumā vērtētas būvniecības laikā radītās vibrācijas, atkarībā no būvniecībā izmantojamo iekārtu tipa. Novērtēts, ka no tehnikas vienībām, kuras paredzēts izmantot apvedceļa būvniecībā, spēcīgāko vibrāciju rada vibrējošie veltni, iekārtas

blīvēšanai, iekārtas pāļu dzīšanai vai izvilkšanai. Vibrācijas līmenis, kuru cilvēks vairs neizjūt, ir $\sim 0,10 \text{ mm/s}$, kas vairumā gadījumu novērojams jau 50m attālumā no vibrācijas avota. Izņēmums ir, piemēram, iekārtas pāļu dzīšanai, kuru radītais vibrācijas līmenis 50m attālumā var būt 1 – 3mm/s. Tomēr atbilstoši novērtētajam būvniecības darbos izmantoto iekārtu vibrācijas līmeņi $\sim 25 \text{ m}$ attālumā no vibrācijas avota ir jau tik zemi, ka tie nevar radīt ēku un celtnu bojājumus. Ietekmju novēršanai un mazināšanai Ziņojumā ietverts risinājums – būvdarbu laikā izskatīt iespēju ceļa viaduktu un pārvadu izbūvei nepieciešamo pāļu dzīšanu veikt, izmantojot urbšanas paņēmienus, nevis to dzīšanu ar triecienmehānismiem, tādējādi samazinot vibrācijas. Birojs atzīmē, ka citu paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējumu ietvaros iepriekš ir vērtēti dažādās Eiropas valstīs pielietotie pieļaujamie vibrāciju standarti (piemēram, Lielbritānijas standarts BS7385 un Vācijas standarts DIN 4150). Vācijas standarts DIN 4150 paredz stingrākus ierobežojumus, turklāt tajā ir izdalīts maksimāli atļautais vibrāciju izraisītais svārstību ātrums uz īpaši jutīgiem objektiem. Minētais standarts citu starpā nosaka, ka dzīvojamām mājām maksimālais atļautais svārstību ātrums ir 15 mm/s , bet īpaši jutīgiem objektiem 8 mm/s . Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam, maksimālais sagaidāms vibrāciju līmenis no būvdarbu iekārtām $\sim 20 \text{ m}$ attālumā sagaidāms 3 mm/s . Vienlaikus Birojs pievieno Ziņojuma izstrādātāju piesardzīgajai pieejai un uzskata, ka ēku un būvju tuvumā izvērtējams un nosakāms situācijai piemērotāko tehnikas vienību lietojums.

- 6.3.2.5. Būvniecības darbi potenciāli ir saistāmi ar ķīmisku vielu, t.sk. degvielas noplūdēm (ja notiek negadījums) būvdarbu veikšanas laikā, kā arī ar notekūdeņu un atkritumu rašanos, kas neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā var nonākt apkārtējā vidē. Līdz ar to nepieciešams apzināt gan potenciālās šāda piesārņojuma rašanās vietas, gan iespējamās avāriju scenārijus tā nokļūšanai apkārtējā vidē. Piesārņojums var rasties būvdarbu veikšanas laikā un laukumos, kas paredzēti būvtechnikas un materiālu uzglabāšanai, kā arī personāla vajadzībām. Ņemot vērā Paredzētās darbības projektēšanas stadiju, Ziņojumā nav detalizēti aprēķināts šādos laukumos uzglabājamo materiālu daudzums, tāpat vēl nav zināmas precīzas šādu laukumu vietas. Tomēr ir aplūkoti vispārējie tipveida risinājumi un noteikts, ka precīzas prasības un nosacījumi būvlaukumu ierīkošanai tiks iestrādāti būvdarbu veicēja izstrādātā darbu veikšanas projektā. Vienlaikus Ziņojumā ir ievērtēti nosacījumi, kas izvirzāmi, vadoties no ietekmes uz vidi viedokļa, tostarp nosacījums, ka būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai jānotiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes, kā arī Ziņojumā norādīts, ka būvniecības darbos iesaistītajai teknikai paredzēta tehniskā stāvokļa regulāra kontrole un aprikošana ar absorbcijas materiāliem, kurus nepieciešamības gadījumā varēs izmantot naftas produktu savākšanai. Papildus Ziņojumā sniegta norāde, ka pēc būvdarbu pabeigšanas teritorijas, kurās ir ierīkoti būvniecības laukumi, jāsakārto ne sliktākā stāvoklī, kāds tas bija būvdarbu uzsākšanas brīdī. Vērtējot iespējamās avāriju riskus, Birojs secina, ka tie saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Uz būvdarbu veikšanas laiku jau konkrētajās darbības vietās nodrošināmi pasākumi, t.sk. veicama personāla vajadzībām nepieciešamo kanalizācijas risinājumu ieviešana, nodrošinot notekūdeņu atbilstošu apsaimniekošanu. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai. Attiecībā uz atkritumiem paredzams, ka apvedceļa būvdarbu gaitā radīsies tādi materiāli un atkritumi kā noraktā grunts, augsne un kūdra no autoceļa klātnes izbūves darbiem, kokmateriāli no autoceļa trasei paredzētās trases sagatavošanas, būvgruži no esošā

autoceļa pārbūves, noņemot veco brauktuvi un nojaucot vecās būves. Daļu no atkritumiem paredzēts otrreiz izmantot, pārstrādāt un deponēt, t.sk. izmantot būvniecības ietvaros, savukārt otrreizēji neizmantojamās materiālus paredzēts nodot licencētiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem. Atbilstoši novērtētajam šobrīd nav iespējams precīzi aprēķināt būvniecības gaitā radušos atkritumu daudzumu, to paredzēts veikt tehniskā projekta izstrādes stadijā.

6.3.2.6. Būvniecības ietekmju izvērtējums attiecībā uz hidroloģiskajiem aspektiem, augsnes un dabas vērtību ietekmēšanu novērtēts citās šī Biroja atzinuma apakšnodaļās.

6.3.2.7. No Ziņojuma izriet, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir identificētas šķērsojamās komunikācijas, kuras Paredzētā darbība skars un kurām paredzami pārbūves vai aizsardzības pasākumi. Ziņojumā norādīts, ka inženiertīklu pārbūves laikā iespējami piegāžu, piemēram, elektroenerģijas pārtraukumi gala patērētājiem, par ko tos nepieciešams laicīgi informēt. Norādīts, ka tehniskie risinājumi darbu veikšanas projektu izstrādes laikā tiks saskaņoti ar attiecīgajiem inženiertīklu īpašniekiem, kā arī atbilstoši Ziņojumā ietvertajām prasībām paredzams, ka pēc būvdarbu pabeigšanas esošos inženiertīklus atjaunos būvprojektā paredzētajā stāvoklī vai ne sliktākā stāvoklī, kāds tas ir bijis pirms būvdarbu uzsākšanas (ja būvprojektā speciālas prasības netiks noteiktas).

6.3.2.8. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā atsevišķi vērtētas arī Ķekavas apvedceļa būvniecības darbu un citu Paredzētās darbības teritorijas tuvumā plānoto būvdarbu (skatīt šī atzinuma 3.2.24.punktu) savstarpējās darbu organizācijas prasības. No veiktā novērtējuma izriet, ka:

6.3.2.8.1. Nav sagaidāma a/c A5 pārbūves un Paredzētās darbības vienlaicīga realizācija. A/c A5 pārbūves darbus bija paredzēts uzsākt 2017.gadā un pabeigt vēl pirms Paredzētās darbības uzsākšanas, tomēr būvniecības darbi vēl nav uzsākti un pašlaik nav pieejama informācija par to iespējamo veikšanas laiku. Līdz ar to, būvniecība darbu ietekmes visdrīzākais nesummēsies un, tā kā abu darbību ierosinātājs ir Ierosinātāja, Birojs secina, ka būvniecības projektu izstrādes ietvaros ir iespējams nodrošināt risinājumu savstarpējo savietojamību.

6.3.2.8.2. Nav paredzēta autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne – Bauska – Ārce) būvniecības darbu un Paredzētās darbības vienlaicīga realizācija. Būvniecība darbu ietekmes nesummēsies un, tā kā abu darbību ierosinātājs ir Ierosinātāja, Birojs secina, ka būvniecības projektu izstrādes ietvaros ir iespējams nodrošināt risinājumu savstarpējo savietojamību.

6.3.2.8.3. Posmā no apvedceļa krustojuma ar a/c A5 līdz apvedceļa 11,5km to paredzēts virzīt vienotā koridorā ar Rail Baltica dzelzceļa līniju. Šo risinājumu kā piemērotu ir izvēlējušies Rail Baltica projektētāji, jo dzelzceļa līnijas izbūve ir paredzēta, šķērsojot Latviju virzienā no ziemeļiem uz dienvidiem, tādēļ ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā tika meklēta iespēja lineāros infrastruktūras objektus pēc iespējas būvēt vienā koridorā. Tas iespējami mazāk fragmentētu šķērsojamās teritorijas, jo īpaši mežu masīvus un apdzīvotas teritorijas, kā arī radītu apgrūtinājumus mazākam īpašumu skaitam. Abu projektu realizācija visdrīzāk varētu tikt veikta vienlaikus vai laika nogriežņos pārklājoties. Tādēļ Paredzētajai darbībai ir savstarpēji pakārtoti nosacījumi ar Rail Baltica, – projektu savietojamība un realizācija ir saistīta ar virkni tehniskiem un organizatoriskiem risinājumiem, kuriem nepieciešama savstarpēja koordinācija. Saistītie realizācijas nosacījumi galvenokārt izriet no dažādiem projektu realizācijas laika grafikiem, nepieciešamības savstarpēji saskaņot tehniskos un novietojuma risinājumus

un projektu īstenošanas fāzes, lai abu projektu būvniecības darbi attiecīgajos posmos maksimāli tiktu plānoti vienlaikus vai secīgi. No Paredzētās darbības Ziņojuma izriet, ka šos apstākļus Ierosinātāja ņem vērā un Ziņojumā ievērtēti arī iespējamie projektu savietojamības risinājumi. No būvniecības viedokļa secināms, ka dzelzceļa līnijai ir stingrāki projektēšanas standarti un nosacījumi (piemēram, minimālie rādiusi, līknes, attālumi utt.), tādēļ abi infrastruktūras objekti paredzēti, apvedceļa būvniecības prasības pielāgojot Rail Baltica būvniecības prasībām (tostarp dzelzceļa zemes klātnes risinājumiem). Šo abu projektu summāra nelabvēlīga ietekme sagaidāma galvenokārt ekspluatācijas ietekmju (troksnis) un teritoriju fragmentācijas kontekstā, tomēr fragmentācijas ietekmju novēršanai abu ieceru tehniskajos projektos paredzēti attiecīgi risinājumi. Ietekmes trokšņa aspektā aplūkotas attiecīgajā šī Biroja atzinuma apakšnodalā. Dažādu projektu savstarpējās koordinācijas un mijiedarbības kontekstā Birojs 2016.gada 3.maija atzinumā par Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Satiksmes ministrijai jau ir izvirzījis virkni prasību. Arī Paredzētās darbības kontekstā secināms, ka ietekmju novēršana un mazināšana ir liela mērā atkarība no savlaicīgas plānošanas un sadarbības, tādēļ Ierosinātājai ir jāsadarbojas ar Satiksmes ministriju un savstarpēji koordinēti jāsaskaņo abu infrastruktūras objektu attiecīgo posmu būvniecības laika grafiki un nosacījumi. Šādi nosacījumi kopumā mazinātu gan būvdarbu ietekmes, gan iespējami savlaicīgi tiktu plānoti teritorijā veicamo darbu apjomi, lai maksimāli novērstu situācijas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi.

6.3.2.9. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs secina, ka Paredzētās darbības realizācija būs saistīta ar būvdarbu radītām ietekmēm un traucējumiem, kurus nav iespējams pilnībā novērst, tomēr tos iespējams saprātīgi pārvaldīt un mazināt, izvēloties piemērotākos būvniecības risinājumus. Šādu risinājumu vidū ir gan pasākumi, kas nepieciešamai, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājumus apvedceļa un pārbūvējamā a/c A7 posmu tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, uzņēmumu darbībai un satiksmei, gan pasākumi, kas nepieciešami, lai ietekme uz vides kvalitāti nepārsniegtu pieļaujamos līmeņus, lai darbi tiktu veikti pēc iespējas saudzīgi dabai un citu saistīto būvniecības projektu risinājumi tiktu savlaicīgi ņemti vērā. Secināms, ka ar dažādiem ietekmju mazinājošajiem pasākumiem ir paredzēts pēc iespējas samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes. **Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātājai un attiecīgo darbu izpildītājiem saistoša un citādā veidā Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama. Līdz ar to turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu normatīvajos aktos un Ziņojumā paredzēto (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu) pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija, tomēr papildus Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir norādāmi sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

- a) Būvprojekta izstrādes un realizācijas ietvaros jānodrošina risinājumu savstarpējā savietojamība ar citiem būvniecības projektiem, kas plānoti Paredzētās darbības ietekmes zonā. Ķekavas apvedceļa izbūves vietā, kur tas plānots vienotā koridorā ar Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru, plānotie būvdarbi un būvniecības risinājumi, kā arī būvniecības laika grafiki un nosacījumi nosakāmi sadarbībā ar Satiksmes ministriju.

- b) Pirms būvdarbu uzsākšanas jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Satiksmes organizācijas plānam jāaptver risinājumi gan autotransporta plūsmas (arī sabiedriskā transporta), gan (kur nepieciešams) gājēju un velosipēdistu plūsmas organizācijai, lai pēc iespējas mazinātu sastrēgumus un negatīvu ietekmi uz satiksmes plūsmu, kā arī nodrošinātu ar būvlaukumu fragmentēto teritoriju sasniedzamību.
- c) Plānojot transporta maršrūtus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu būvniecības tehnikai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto autoceļa nodalījuma joslu.
- d) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, īpaši aizsargājamu biotopu platībām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve. Būvniecības laikā jāizvairās ar smago tehniku izbraukāt pārmitras teritorijas, kur izbraukāšana būtiski maina mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebrauktās rīses.
- e) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļūvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas tehnēs, virszemes un pazemes ūdeņos.
- f) Visi pārbūves un būvniecības pasākumi plānojami un veicami tā, lai respektētu piegulošo teritoriju izmantošanu un neradītu nesamērīgu apgrūtinājumu vai traucējumus. Kur nepieciešams, vibrācijas ietekmes mazināšanai jānodrošina paņēmieni, kas samazina vibrācijas un nerada riskus ēku un būvju drošībai. Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst.7.00 līdz 19.00. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic autoceļu mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- g) Būvniecības tehnikai un iekārtām, uz kurām tas attiecināms, jāatbilst Ministru kabineta 2002.gada 23.aprīļa noteikumos Nr.163 „*Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām*” noteiktajām prasībām.
- h) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikācijas būvju funkcionēšanu. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina gan pagaidu, gan paliekošie risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai, kur nepieciešams. Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu. Risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi. Ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāsaņem arī iespējamie objektu atslēgumu laiki

un ilgumi, lai īslaicīgo darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.

- i) Būvdarbu veikšana, tostarp nepieciešamo komunikāciju izbūve vai pārbūve ir jānodrošina plānveidīgi un pārdomāti, lai maksimāli novērstu situācijas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi.
- j) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija uz būvdarbu uzsākšanas brīdi. Jānodrošina, ka uzbērumi, tostarp tiltu un šķērsojumu vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

6.3.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.

- 6.3.3.1. Viens no Ziņojumā vērtētajiem aspektiem, kas saistīts ar izvēlēto trases novietojumu, – ir atsevišķās pārmitrās (pārplūstošās, pārpurvotās vai apgrūtinātās virszemes noteces) teritorijas. Ķekavas apvedceļa trases sākumposmam (virzienā no Rīgas) raksturīgs līdzens, viegli viļņots reljefs un kūdrainas augsnes, kas nosaka to, ka teritorijā raksturīga diezgan liela mitruma pakāpe. Pārpurvotās un apgrūtinātās noteces teritorijas Ķekavas apvedceļa perspektīvās trases teritorijā parādītas Ziņojuma 8.pielikumā.
- 6.3.3.2. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, ņemot vērā šī brīža projekta detalizācijas pakāpi, plānotie inženierbūvju risinājumi ir aptuveni, galvenokārt, lai būtu iespējams prognozēt ietekmi un būvju aptuvenās izmaksas. Precīza un detalizēta plānotā apvedceļa un ar to saistīto inženierbūvju risinājumu projektēšana, parametru un materiālu izvēle un citi darbi tiks veikti būvprojekta izstrādes tehniskajā stadijā. Pirms tehniskā projekta sagatavošanas paredzēts veikt arī detalizētu ģeoloģisko (ģeotehnisko) izpēti (skiču projekta ietvaros iegūtie ģeoloģijas dati veikti ar soli ~300m), īpaši Ķekavas upes un Daugavas – Mīsas kanāla ielejās, kā arī būs nepieciešams noteikt grunšu fizikāli – mehāniskās īpašības un citus parametrus atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumiem Nr.333 „*Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 005–15 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā”*”. Tomēr, tik tālu, cik tas nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai, Ziņojumā ir noskaidroti un vērtēti darbības vietu raksturojošie apstākļi.
- 6.3.3.3. Novērtējot inženierģeoloģiskos apstākļus, secināts, ka plānotā apvedceļa trases teritorijas inženierģeoloģiskie apstākļi ir autoceļa būvniecībai piemēroti un nerada īpašus apgrūtinājumus. Tomēr, atbilstoši veiktajam novērtējumam, īstenojot Paredzēto darbību, lai izveidotu stabilu pamatu ceļa būvniecībai, vairākās vietās būs nepieciešama vājo grunšu aizstāšana, tostarp kūdras slāņa (vājās grunts) norakšana. Norokamā slāņa maksimālais dziļums ir 3m, bet vidējais – 2m. Ņemot vērā, ka autoceļu būvniecībā tā pamatnes kavalitātei un piemērotībai ir liela nozīme turpmākā autoceļa ekspluatācijā, Ziņojuma ietvaros vērtēti apvedceļa posmi, kuros izplatītas vājās grunts (attiecīgās zonas atspoguļotas Ziņojuma 4.6.1.attēlā).
- 6.3.3.4. Ķekavas apvedceļa trases tuvumā atrodas vairāki ūdensobjekti (Ziņojuma 8.pielikums), no kuriem nozīmīgākie ir Titurgas upe, Ostvalda kanāls, Daugavas – Mīsas kanāls, Butleru strauts un Ķekavas jeb Ķekaviņas upe. Papildus jau minētajām ūdenstecēm virszemes noteci Darbības vietas un tai piegulošajā teritorijā veido arī blīvs meliorācijas sistēmu, grāvju un kanālu tīkls. Novērtēts, ka lielākā daļa no meliorētajām platībām Ķekavas novadā ir nosusināta ar slēgto drenāžas sistēmu (Ziņojuma 8.pielikums). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam apvedceļa trase kopumā šķērso ~30 dažāda izmēra meliorācijas grāvjus un kanālus. Meliorācijas sistēmu galvenais noteces virziens arī ir

vērsts uz A, tomēr konstatētas arī lokālas atšķirības, ko ietekmē teritorijas ģeoloģiskā uzbūve un reljefs. Tādējādi teritorijā starp Titurgu un Ostvalda kanālu, kur plānotā apvedceļa trase šķērso purva teritoriju ar apgrūtinātu noteci, virszemes ūdens notece vērsta arī virzienā uz DA.

- 6.3.3.5. Atbilstoši novērtētajam daļa no meliorācijas sistēmā esošajiem grāvjiem ir stipri aizauguši, daļa gada sausajos periodos izžūst. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās – Paredzētās darbības īstenošana nedrīkst pasliktināt esošo vides kvalitāti, tādēļ jau apvedceļa projektēšanas stadijā nepieciešams paredzēt teritoriju šķērsojošo meliorācijas sistēmu pārbūvi vai papildus meliorācijas sistēmu izveidi.
- 6.3.3.6. Ķekavas apvedceļa trasē ir veikta izpēte un konstatēts, ka gruntsūdeņu līmenis iegul lielākoties ~2,0m dziļumā no zemes virsmas, visaugstākais (0,7 – 1,1m) tas ir purvā starp zemes īpašumiem „Skujnieki” un „Dzelzkalni” un tam piegulošajā līdzenumā, kā arī relatīvi pazeminātās un nosusinātās teritorijās. Atkarībā no dominējošajiem nogulumiem, mainās arī gruntsūdens līmeņa sezonālās svārstības, kur smilšainās teritorijās tas ir līdz 1,6 – 1,8m/gadā, novērtējot, ka maksimālā gruntsūdens līmeņa periodā apvedceļa teritorijā tā līmenis varētu būt tikai 20 – 30cm no zemes virsmas, savukārt teritorijās, kur izplatīti kūdras nogulumi, gruntsūdens līmenis var būt vēl augstāks. Ziņojumā secināts, ka autoceļu būvdarbi neietekmēs gruntsūdeņu plūsmu, kas reģionāli virzīta A (arī ZA un DA) virzienā (uz Sauso Daugavu). Izņēmums ir purvainās teritorijas.
- 6.3.3.7. Ņemot vērā to, ka plānotā apvedceļa trases un tai piegulošajā teritorijā zemes virsējos slāņos galvenokārt izplatīti ūdeni labi caurlaidīgi smilšainie nogulumi, – virszemes un pazemes ūdens horizonti hidrauliski ir labi saistīti, un teritorijā ir raksturīgas dinamiskākas ūdens līmeņa svārstības. Atkarība no sezonas minēto hidraulisko saistību raksturo pretēji procesi – gada mitrajā periodā noteces objekti, kas ir dziļāki par 1,5m, barojas no gruntsūdeņiem un kalpo kā atslodzes zonas gruntsūdeņu horizontam, bet gada sausajā periodā virszemes noteces objekti kalpo kā avots gruntsūdens krājumu papildināšanai.
- 6.3.3.8. Lielākajā daļā izpētes teritorijas zem ūdeni labi caurlaidīgajiem smilšainajiem nogulumiem iegul ūdeni vāji caurlaidīgais morēnas slānis, zem kura pagul devona nogulumu Pļaviņu – Amulas (*D_{3pl-aml}*) un Arukilas – Amatas (*D_{2-3ar-am}*) ūdeņu horizontu kompleksi. Tādēļ atbilstoši novērtētajam nav sagaidāma Paredzētās darbības, kā arī autoceļa ekspluatācijas ietekme uz pazemes ūdeņiem, kas tiek izmantoti dzeramā ūdens apgādei (augšdevona Daugavas – Pļaviņu un Amatas – Gaujas ūdens kompleksi), jo tie ir hidrauliski pietiekami labi aizsargāti ar ~10m un biežāku mālaino nogulumu slāni, ko veido morēnas un augšdevona ieži. Tāpat nav sagaidāms, ka varētu pasliktināties viensētās izmantojamo gruntsūdeņu kvalitāte.
- 6.3.3.9. Ķekavas apvedceļa trase atbilstoši LVĢMC 2015.gadā izstrādātajam „*Daugavas upju baseinu apgabala plūdu riska pārvaldības plānam 2016. - 2021.gadam*” (turpmāk Plūdu riska pārvaldības plāns) galvenokārt atrodas ūdensobjekta Ķekava D414 teritorijā, kurš minētajā plānā nav apskatīts kā plūdu riska teritorija un tam nav noteikti plūdu riska samazināšanas pasākumi. Savukārt neliela daļa no plānotās apvedceļa trases pie Baložiem atrodas ūdensobjekta D413SP teritorijā, tā plūdu riskiem nepakļautajā daļā. Tomēr atbilstoši Teritorijas plānojumam apvedceļa trase pie tās plānotā šķērsojuma ar Ķekavas upīti šķērso applūstošu teritoriju ar aprēķina varbūtību 10% (appludinājuma varbūtība vismaz reizi 10 gados) (Ziņojuma 8.pielikums). Applūstošajās teritorijās jāievēro Aizsargjoslu likuma 37.pantā noteiktie ierobežojumi un Paredzētā darbība nedrīkst pasliktināt esošo vides kvalitāti, tādēļ projektēšanas stadijā nepieciešams paredzēt attiecīgus risinājumus. Atbilstoši novērtētajam pirms apvedceļa būvniecības tehniskā projekta izstrādes ir paredzēts veikt precizējošus mērījumus ūdenstecēm, kuras

šķērso apvedceļa perspektīvā trase, atzīmējot ūdens līmeņa augstumus un aprēķinot sezonālās svārstības, lai iegūtos datus varētu izmantot, projektējot apvedceļu pietiekamā augstumā (lai tas neapplūstu un netiktu radīti kaitējumi videi vai ceļa segumam). Projekta ietvaros katrai ūdenstecei paredzēts noteikt piemērotu šķērsojuma risinājumu (pārvals vai caurteka), kas nepalielinātu teritorijas applūšanas risku un samazinātu ietekmi uz ūdensteču plūsmas un ūdens līmeņa dinamiku.

6.3.3.10. Atbilstoši novērtētajam plānotā Ķekavas apvedceļa būvniecība var radīt sekojošas ietekmes uz apvedceļa trasei piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu:

6.3.3.10.1. Virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu (gan atklāta tipa, gan slēgtās drenāžas) noteces un caurplūduma izmaiņas, kas var rasties ceļa uzbūrumā izveidojot neatbilstoša diametra caurtekas, kā arī virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas. Sagaidāms, ka visbūtiskāk saistībā ar hidroloģiskā režīma izmaiņām tiks ietekmēts Daugavas – Misas kanāls, jo apvedceļa izbūves gaitā paredzēts pārveidot tā gultni kanāla un autoceļa šķērsojuma vietā. Savukārt apvedceļa būvniecības gaitā tā šķērsojumam ar Ķekavas upi paredzēts izbūvēt tiltu, kas ir vienīgā šāda veida inženiertehniskā būve minētā projekta ietvaros. Tomēr plānotais tilta risinājums ir bez tilta balstu izvietojuma upes gultnē, tādēļ atbilstoši novērtētajam nav sagaidāms, ka tilta būvniecība varētu apdraudēt Ķekavas upes hidroloģisko režīmu un vižņu veidošanos ziemas sākumā vai ledus iešanas laikā pavasarī. Tāpat šķērsojuma vietā nav paredzēts veikt upes nogāzes sašaurināšanu, tādējādi netiks samazināts Ķekavas upes caurplūdums vai veicināta krastu erozija.

6.3.3.10.2. Lokālu gruntsūdens līmeņa celšanos plānotā apvedceļa trases tiešā tuvumā, kas atbilstoši novērtējumam neatstās būtisku ietekmi uz autoceļam piegulošo meža vai lauksaimniecības zemju kvalitāti. Pārmitrajās teritorijās, kur ceļa būvniecības darbu gaitā plānots izņemt vājo grunti, iespējama pat gruntsūdens līmeņa pazemināšanās.

6.3.3.10.3. Teritorijas pārpurvošanās procesu intensifikāciju, kas galvenokārt var izpausties Ķekavas apvedceļa būvniecības gaitā apvedceļa posmos, kur konstatēti reljefa pazeminājumi (apvedceļa posmā no 3,36km līdz 3,96km) un kur paredzēts izveidot uzbūrumu. Rezultātā minētajā posmā sagaidāma grunšu sablīvēšanās, kas var apgrūtināt nokrišņu infiltrācijas iespējas, kas savukārt var veicināt dabiskās virszemes noteces pasliktināšanos, ūdeņu uzkrāšanos un pārpurvošanās procesu attīstību.

6.3.3.11. Lai novērstu minētās ietekmes, paredzēts, ka tehniskā projekta izstrādes stadijā tiks veikti precīzi un teritorijai atbilstoši caurteku plānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums), nepieciešamības gadījumā paredzot arī piegulošo meliorācijas sistēmu pārbūvi, lai netiktu pasliktināts esošais ūdensteču režīms un caurplūdums. Tāpat, lai novērstu pārpurvošanās procesu attīstību un jaunbūvējamā ceļa deformāciju, paredzēta vājo grunšu izņemšana. Savukārt, lai novērstu pārpurvošanās procesu atjaunošanos, paredzēts saglabāt teritorijā esošo meliorācijas sistēmu un nodrošināt tās atbilstošu funkcionēšanu (nepieciešamības gadījumā veicot atsevišķu posmu atjaunošanu, ja tā ir aizaugusi, aizsprostota vai citādi traucēta meliorācijas sistēmas darbība). Autoceļu plānots projektēt un būvēt tā, lai tas netiktu pakļauts applūšanas riskam, nodrošinot atbilstošu ceļa uzbūruma augstumu un vajadzības gadījumā veidojot papildus grāvjus, īpaši teritorijās, kur apvedceļa tiešā tuvumā atrodas reljefa paaugstinājums vai applūstošās teritorijas.

6.3.3.12. Noņemto augsnes virskārtu, kuru apvedceļa būvniecības gaitā paredzēts uzglabāt atsevišķās krautnēs, apvedceļa izbūves beigās paredzēts izmantot autoceļa

labiekārtošanas darbos – uzbērtu posmu apzaļumošanai, tādējādi lietderīgi izmantojot vismaz daļu no būvniecības gaitā ietekmētās augsnes virskārtas.

- 6.3.3.13. Saskaņā ar Ziņojumu virszemes noteces ūdeņus (lietus un kušanas ūdeņus) no plānotā apvedceļa, līdzīgi kā tas notiek arī citur ārpus apdzīvotām vietām, pašteses ceļā paredzēts novadīt uz ceļmalā izveidotiem grāvjiem, no kuriem uztvertie virszemes noteces ūdeņi infiltrējās zemē.
- 6.3.3.14. Secināms, ka plānotā Ķekavas apvedceļa trase nelielā posmā šķērso atklātu ūdenstilpi (dīķi). Atbilstoši Ziņojumam būs nepieciešama daļēja dīķa (ūdenstilpes) aizbēršana (plānotais risinājums shematiski attēlots Ziņojuma 4.6.3.attēlā). Analizējot minētajā teritorijā esošās grunts piemērotību autoceļa un tā inženiertehnisko elementu izbūvei, novērtēts, ka grunts ģeoloģiskie apstākļi autoceļa izbūvei teritorijā ir piemēroti, autoceļa uzbēruma augstums pietiekams un teritorijas hidroloģisko apstākļu ietekme uz ceļa konstrukciju nebūtiska.
- 6.3.3.15. Atbilstoši novērtētajam būvdarbus rekomendēts veikt gada sausajā periodā, lai to veikšanu neapgrūtinātu augsts gruntsūdeņu līmenis. Analizējot plānotā apvedceļa būvniecības iespējamo ietekmi uz apkārtējo teritoriju hidroloģiskajiem apstākļiem, novērtēts, ka autoceļu būvniecība praktiski neietekmēs gruntsūdeņu plūsmu un virzienus. Posmos, kur paredzēts aizvietot purva nogulumus vai pazeminājumus, kur konstatēts augsts gruntsūdeņu līmenis, gar ceļu ierīkojami novadgrāvji, lai nepieļautu ceļa sānu malu izskalošanu ar gruntsūdeņiem. Konkrētus risinājumus paredzēts iestrādāt būvprojektā. Atbilstoši novērtētajam – kūdras slāņa izņemšanas laikā sagaidāma īslaicīga gruntsūdeņu uzkrāšanās būvbedrē un depresijas piltuves veidošanas, kura, ņemot vērā kūdras nogulumu filtrācijas īpašības (mazāk kā 10^{-3} m/dnn), būs neliela un tai būs īstermiņa raksturs. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai kūdras nogulumu izņemšanas gaitā būs nepieciešama ūdens atsūkņošana no būvbedres. Atsūkņejamo ūdeņu apjomus un novadīšanas risinājumus paredzēts noteikt turpmākajās projektēšanas stadijās.
- 6.3.3.16. **Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka tajā ir paredzēti pasākumi, kas būtu nepieciešami iespējamo ietekmju novēršanai/mazināšanai un netiek konstatēti apstākļi, kas vērtētā ietekmes aspekta ziņā nepieļautu Paredzētās darbības realizāciju. Ja tiek ievēroti piesardzības pasākumi un būvprojekta izstrādes gaitā savlaicīgi ņemti vērā konkrētie darbības vietas hidroloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi, grunšu stabilitāte u.c. apstākļi, nelabvēlīgas ietekmes novēršana un pārvaldība ir iespējama. Ievērojot minēto, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība iespējama:**
- a) **Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot grunšu aizstāšanu un autoceļa stabilitāti.**
- b) **Apvedceļa būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.**

- c) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdenstece un tās ielejas platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā plūdu apdraudētās teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.
- d) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Vietās, kur būs nepieciešama gruntsūdens atsūkņošana, jānodrošina atsūkņejamā gruntsūdens apjomu aprēķini, un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst nozīmīgi ietekmēt ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūkņēto ūdeņu nostādināšana.
- e) Ja tomēr apvedceļa un ar to saistīto objektu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu urbumiem/akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, Ierosinātajai jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.

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

- 6.3.4.1. Ar Paredzēto darbību tiks pārveidots līdzšinējais vides stāvoklis Darbības vietā un apvedceļa izbūves gadījumā tiktu zaudēta pašreizējā veģetācija. Darbības vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, tomēr būvniecība ir plānota šobrīd maz apbūvētā vietā, kur var atrasties arī aizsargājamās dabas vērtības, plānotais apvedceļš tāpat šķērsos vairākas ūdenstece. Tādēļ ir pamatoti izsvērt, vai plānotajā būvniecības vietā atrodas aizsargājamās dabas vērtības un kādu ietekmi uz ihtiofaunu un ūdens kvalitāti varētu radīt ūdensteču šķērsošana.
- 6.3.4.2. Ķekavas apvedceļa plānotās trases teritorijā esošo dabas vērtību novērtējumu un iespējamo Paredzētās darbības ietekmi uz tām 2016.gadā dažādos laikos veikuši sugu un biotopu, ornitoloģijas un ihtiofaunas jomas eksperti (turpmāk sugu un biotopu, ornitoloģijas, ihtiofaunas Eksperts vai Eksperti) (Ziņojuma 2.pielikums). Sugu un biotopu Eksperts apvedceļa trases koridoru apsekojis ~100m platumā uz abām pusēm no plānotās trases. Apsekotajā teritorijā konstatētas 2 īpaši aizsargājamās sugas – apdzira *Huperzia selago* un gada staipeknis *Lycopodium annotinum*, kuras iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” (turpmāk MK noteikumi Nr.396) 2.pielikumā kā ierobežoti izmantojamas īpaši aizsargājamās sugas. Savukārt teritorijas purvainajā daļā konstatētas sfagnu ģints sūnas, kuras iekļautas 1992.gada 21.maija Eiropas Padomes direktīvas 92/43/EEK „Par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību” (turpmāk Biotopu direktīva) V pielikumā „Kopienā nozīmīgas augu un dzīvnieku sugas, kuru īpatņi ieguvei savvaļā un izmantošanai var piemērot apsaimniekošanas pasākumus”.
- 6.3.4.3. Atbilstoši sugu un biotopu Eksperta vērtējumam gada staipeknis apsekotajā teritorijā ir bieži konstatējams nosusinātajos kūdrājos un mežos uz nosusinātām kūdras augsnēm, vietām veidojot plašas audzes, savukārt neliela apdziras audze apvedceļa trases ietekmes zonā konstatēta tikai vienā vietā. Sugu un biotopu Eksperts, vērtējot konstatēto aizsargājamo sugu sastopamību Latvijā, norāda, ka staipekņu sugas labi attīstās un izplatās susinātās kūdras augsnēs, gar grāvju malām un izcirtumos. Tās ārpus tipisku dabisku mežu biotopiem varētu tikt uzskatītas par ietekmētu teritoriju indikatorsugām, liecinot par susināšanas ietekmi. Lai gan īstenojot Paredzēto darbību tiks samazinātas

konstatēto stāpekņu sugām piemērotas dzīvotņu platības, Ziņojumā novērtēts, ka plānotā apvedceļa izbūve kopumā neietekmēs labvēlīgas stāpekņu populācijas saglabāšanās iespējas, jo Paredzētās darbības piegulošajā teritorijā ir izplatīti tiem piemēroti susināti meži, purvi un izcirtumi.

6.3.4.4. Izpētes teritorija ir purvainā, bet nosusināta teritorija, kuru ~0,4km garā posmā šķērso plānotās Ķekavas apvedceļa trases. Konstatēts, ka šī teritorija atbilst Eiropas Savienības aizsargājama biotopa Latvijā *7120 Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās* kritērijiem. Aprēķināts, ka Paredzētās darbības rezultātā tiktu zaudēti ~7,7ha no minētā biotopa. Eksperts novērtējis, ka, veicot apvedceļa izbūvi, tam piegulošās degradētā purva biotopa platības turpinās nosusināties vēl vairāk un potenciāli pārveidosies par susinātu priežu meža biotopu. Tomēr, novērtējot gan attiecīgā biotopa izplatību Latvijā un īpaši šim aizsardzības mērķim veidotās teritorijās (tostarp Eiropas nozīmes aizsargājamās *Natura 2000* teritorijās), Eksperts atzinis, ka ar Paredzēto darbību ietekmētās teritorijas nav nozīmīgas aizsargājamo purva biotopa saglabāšanai. Biotops darbības vietā izveidojies nosusināta purva masīva teritorijā un, lai gan tur joprojām saglabājušās purvam raksturīgas mitrumu mīlošas augu sugas, tā nav dabiska vai mazskarta teritorija un tai nav arī funkcionāla saistība ar dabisku vai mazietekmētu purva biotopu. Minēto iemeslu dēļ Eksperta ieskatā nav lietderīgi plānot arī īpašus pasākumus biotopa saglabāšanai, vienlaikus rekomendē veikt apvedceļa nomales grāvju ārējo malu (kas vērstas pret biotopu *7120 Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās*) sablīvēšanu, tās nobraukājot ar smago tehniku. Secināts, ka šāda pasākuma veikšana kavēs ūdens filtrāciju un mazinās susināšanas ietekmes intensitāti. Tāpat ieteikts izskatīt iespēju atteikties no caurteku veidošanas zem apvedceļa (biotopa teritorijā), kas mazinātu susināšanas ietekmi, ja tādu risinājumu pieļauj un tās nav pretrunā ar ceļa būvniecības prasībām.

6.3.4.5. Plānotās apvedceļa trases tiešā tuvumā konstatēti arī tādi īpaši aizsargājamie biotopi kā *91D0* Veci vai dabiski boreāli meži* un *6120* Smiltāju zālāji*, kas ir Eiropas Savienībā prioritāri aizsargājami biotopi (attieciņi ~50m attālumā un ~20m attālumā no apvedceļa). Atbilstoši sugu un biotopu Eksperta vērtējumam (ņemot vērā to atrašanās vietu) nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība varētu ietekmēt minēto biotopu pastāvēšanu, jo biotopu platības ir teritoriāli pietiekami nodalītas.

6.3.4.6. Atbilstoši ornitoloģijas Eksperta vērtējumam teritorijā nav konstatētas būtiskas aizsargājamo putnu koncentrācijas vai ligzdošanas vietas (teritorijā galvenokārt novērotas tipiskas meža putnu sugas). Tomēr Eksperts norāda, ka apsekošanas gaitā Krogsila apkārtnē pie Titurgas, vietā, kas atrodas vairāk pie esošā a/c A7, konstatētas arī vismaz trīs vokalizējošas griezes *Crex crex*, kas ir aizsargājama putnu suga un iekļauta arī Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes direktīvas 2009/147/EC „Par savvaļas putnu aizsardzību” I pielikumā (direktīva, kas aizstāj 1979.gada 2.aprīļa Padomes direktīvu 79/409/EEC par savvaļas putnu aizsardzību, turpmāk Putnu direktīva). Lai gan ornitoloģijas Eksperts savā atzinumā norāda, ka pilnībā nevar izslēgt iespēju, ka kādā no plānotā apvedceļa trases posmiem ligzdo vai uzturas kāda no aizsargājamām putnu sugām, tomēr uzskata, ka, īstenojot Paredzēto darbību, jāņem vērā tās nozīmīgums un sabiedrības intereses. Tādēļ kopumā atbilstoši Eksperta konstatētajai situācijai un sniegtajam vērtējumam plānotā apvedceļa būvniecība visticamāk neradīs būtisku ietekmi uz ceļa trases apkārtnē esošos ornitofaunu. Tomēr, lai Paredzētās darbības gaitā neradītu negatīvu ietekmi uz apkārtnes ornitofaunu, Eksperts rekomendē koku ciršanu plānotā apvedceļa trasē veikt pirms vai pēc putnu ligzdošanas perioda jeb laika posmā no 1.augusta līdz 31.martam.

6.3.4.7. Ietekmi uz zivju resursiem Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā vērtējis ihtiofaunas Eksperts. Atbilstoši Eksperta vērtējumam galvenie faktori, kas nosaka autoceļu, arī plānotā apvedceļa ietekmi uz zivju resursiem, ir

noskalotās/nobirušas vielas, savienojumi un materiāli no tiltu un ceļu klātnēm un grāvjiem autoceļa trases tuvumā, virbrācības un trokšņa līmeņa pieaugums, kā arī autoceļa vai tā daļu pārbūves darbi. Atbilstoši Eksperta sniegtajam vērtējumam – Paredzētās darbības realizācijas ietvaros jāņem vērā ūdenstece tips (kas šajā gadījumā ir atšķirīgs, jo apvedceļa trase šķērsos gan dabiskas, gan mākslīgi veidotas ūdenstece, gan meliorāciju sistēmu ūdensnotekas) un plānotā šķērsojuma veids (pār Ķekavas upi plānots izbūvēt tiltu, bet mazajām upēm, kanāliem un meliorācijas sistēmām – caurtekas). Galvenie traucējumi ihtiofaunai var būt traucējumi zivju migrācijai, tādēļ var būt nepieciešams ierobežot darbus upes gultnē zivju nārstošanas periodā. Tāpat traucējoša ir sedimentācijas procesu aktivizēšanās un pastiprināta sedimentu ienese ūdensteču ekosistēmās no celtniecības darbiem, kas var negatīvi ietekmēt dzīvotņu kvalitāti un platību, kā arī izsaukt zivju bojāeju. Tomēr kopumā sedimentācijas ietekmi Ķekavas apvedceļa šķērsotajās ūdenstecēs Eksperts vērtē kā pārejošu. Eksperts norāda, ka ietekme uz zivju dzīvotnēm vai pat to zaudēšana tiešā veidā saistīta ar tilta balstu izvietojumu ūdenstece gultnē. Savukārt, izbūvējot caurtekas, var tikt ietekmēti tādi būtiski zivīm piemēroti dzīvotņu parametri kā straumes ātrums, temperatūra, hidroloģiskais režīms un ūdens kvalitāte, kā arī var tikt ierobežota zivju pārvietošanās iespēja un fragmentētas to dzīvotnes un populācijas. Ar caurteku būvniecību saistīti fizikālie faktori, kas ierobežo zivju pārvietošanos ir caurtekas slīpums, platums un tās iztekas augstums pret upes līmeni.

- 6.3.4.8. Atbilstoši ihtiofaunas Eksperta sniegtajam atzinumam ar Paredzēto darbību un autoceļa ekspluatācijas saistīto vibrāciju un trokšņa līmeņa ietekmi ir grūti novērtēt. Kopumā ir novērota zivju uzvedības maiņa, taču nav novērots, ka agrāk būvēto ūdensteču šķērsojumi gadu gaitā būtu radījuši būtisku ietekmi uz zivju migrāciju, tādēļ šāda ietekme Eksperta vērtējuma ir uzskatāma par nebūtisku. Savukārt, veicot ceļa pārbūves darbus, atkarībā no to veida un tajos izmatotajiem materiāliem, var palielināties ekoloģisko risku iespējamība, tādēļ, plānojot šādas darbības, savlaicīgi jāplāno arī pasākumi šādu iespējamo risku novēršanai.
- 6.3.4.9. Atbilstoši ihtiofaunas Eksperta sniegtajam vērtējumam, lai novērstu ar Paredzēto darbību saistītu negatīvu ietekmi uz apvedceļa šķērsojošo ūdensteču ihtiofaunu gan šķērsojumu (tilta pār Ķekavas upi un caurteku) būvniecības, gan autoceļa ekspluatācijas gaitā, nepieciešams ievērot ietekmes mazināšanas pasākumus. Secināts, ka pašreizējā projekta stadijā tos iespējams noteikti tikai vispārīgā formā (tos nepieciešams noteikt būvniecības projektā). Ņemot vērā, ka lielākā daļa no ūdenstecēm, kuras šķērso plānotais Ķekavas apvedceļš ir mākslīgi veidotas vai pārveidotas par meliorācijas sistēmu ūdensnotekām, to zivsaimnieciskais potenciāls ir nenozīmīgs un tajās satopamas ekoloģiski tolerantas zivju sugas (deviņadatu stagers, rauda, bārdainais akmeņgrauzis, ausleja, līdaka). Ņemot vērā iepriekš minēto, Eksperta vērtējumā ierobežojumi saistībā ar plānotajiem būvniecības darbiem piemērojami vienīgi būvdarbu laikā, kas saistīti ar Ķekavas upes šķērsojuma jeb tilta izbūvi, neveicot tos ceļotājzivju nārsta un nārsta migrācijas laikā (optimāla būvdarbu veikšana Ķekavas apvedceļa būvniecībai ietekmes uz zivju resursiem aspektā noteikta laika posmā no jūnija līdz septembrim (ieskaitot)).
- 6.3.4.10. Ņemot vērā to, ka Paredzētā darbība, galvenokārt, ir jauna lineāra infrastruktūras objekta izveide dabas teritorijā, kur līdz šim šāda veida objekts nav bijis, kā rezultātā teritorija tiks pārdalīta, – Ziņojuma autori vērtējuši Darbības vietā esošos dzīvnieku migrācijas koridorus un iespējamo apvedceļa ietekmi uz tiem. Minētā novērtējuma ietvaros izmatota Valsts meža dienesta sniegtā informācija. Atbilstoši novērtētajam, ņemot vērā teritorijas, kuru šķērso plānotais apvedceļš, novietojumu starp Rīgas un Ķekavas apbūves teritorijām, zīdītāju blīvums tajā ir neliels un dzīvnieku nonākšanai šajā teritorijā vairāk ir gadījuma raksturs. Teritorijā praktiski nav saglabājušies dzīvnieku migrācijai piemēroti meža koridori, jo tā ir viena no visblīvāk apdzīvotajām

teritorijām Latvijā. Tādēļ nav sagaidāma būtiska Paredzētās darbības vai izbūvētā apvedceļa ekspluatācijas ietekme uz dzīvnieku migrācijas koridoriem. Tomēr drošības nolūkos gar mežu masīviem gan pārbūvējamā esošā a/c A7 posmā, gan Ķekavas apvedceļam paredzēti iežogojumi, lai samazinātu sadursmju ar meža dzīvniekiem iespējamības risku.

6.3.4.11. Novērtējis Ziņojumu un Ekspertu sniegtos viedokļus, Birojs secina, ka pie nosacījuma, ja tiek ievēroti Ziņojumā ietvertie Paredzētās darbības risinājumi un Ekspertu norādītie ietekmes uz vidi mazinošie pasākumi, nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība atstās būtiski negatīvu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām. Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu nav nepieciešams izvirzīt papildus obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama, jo tādi jau ir noregulēti ar normatīvajiem aktiem vai iestrādāti Ziņojumā. Atbilstoši normatīvajos aktos paredzētajam, pirms būvdarbu uzsākšanas attiecināmajiem darbiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, lai noteiktu ietekmes un iedarbības uz zivsaimniecības resursiem apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka būvniecības tehniskajos noteikumos, kur nepieciešams, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.

6.3.5. Troksnis un vibrācija.

6.3.5.1. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, kas tiek novērota gan esošu, gan jaunizveidotu infrastruktūras objektu – ceļu tuvumā, bez tam atkarībā no attāluma, kādā ceļa trase tiek virzīta gar citiem objektiem, būtisks faktors var būt arī vibrācijas. Šādas trokšņa un vibrācijas izpausmes intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ tiek vērtētas arī Paredzētās darbības kontekstā.

6.3.5.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus. Robežlielumu noteikšanas pieeja gan attiecībā uz rūpnieciskā rakstura trokšņiem, gan attiecībā uz autoceļu ekspluatācijas radīto troksni šobrīd neizšķir atšķirīgu regulējumu, bet vienlīdz piemērojamu nosacījumu ilgtermiņa trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} . Atbilstoši Trokšņa noteikumiem Nr.16 aizsargjoslās gar autoceļiem (tajā skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā), vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.3.5.3. Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes noteic Trokšņa Noteikumi Nr.16. Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikums 1.punktā ar apakšpunktiem noteic vides trokšņa robežlielumus:

6.3.5.3.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A);

6.3.5.3.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums L_{diena} ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A);

6.3.5.3.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) L_{diena} ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} – 55dB(A).

- 6.3.5.4. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35bB(A) dienā; 35dB(A) vakarā un 30dB(A) naktī). Papildus ar minēto noteikumu 4.pielikumu noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā. Attiecībā uz trokšņa robežvērtībām telpā Trokšņa Noteikumi Nr.16 neparedz, ka autoceļu aizsargjoslās tie būtu uzskatāmi par mērķlielumiem.
- 6.3.5.5. Ņemot vērā minēto, pie nosacījuma, ja tiek veikta satiksmes infrastruktūras attīstība un jo īpaši pie apstākļiem, kad jaunizbūvējams infrastruktūras objekts radīs trokšņa līmeņa pieaugumu, - jāvadās no principa, ka paredzētās darbības realizācija pati par sevi nav iemesls Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumu vai summāri ar pastāvošo vides troksni nekļūst par priekšnoteikumu ar robežvērtībām noteiktā trokšņa līmeņa sasniegšanai un pārsniegšanai. Identificējot šādus apstākļus vai iespējamību (piesardzības princips), jāparedz ietekmes novēršanas vai paredzētās darbības realizāciju ierobežojoši pasākumi (obligāti nosacījumi un aprobežojumi).
- 6.3.5.6. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai ir veikts, vadoties no šī principa un Ziņojuma sagatavošanas ietvaros veikts izsvērts trokšņa ietekmes novērtējums, sastādot gan pamata scenārija aprēķina modeļus (esošās situācijas attīstība), gan Paredzētās darbības radītā trokšņa aprēķinu modeļus. Atbilstoši novērtējuma rezultātiem secināts, ka ar Paredzēto darbību ir sagaidāms trokšņa palielinājums un bez ietekmes mazināšanas pasākumiem, kas troksni samazinātu līdz normatīvajos aktos noteiktajam līmenim, Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama. Līdz ar to identificētas teritorijas, kur īstenojami trokšņa mazināšanas pasākumi.
- 6.3.5.7. Attiecībā uz veikto novērtējumu rezumējoši secināms:
- 6.3.5.7.1. Ņemot vērā to, ka Ķekavas apvedceļa būvniecības pabeigšana plānota 2023.gadā, lai citu starpā novērtētu esošo vides stāvokli un situācijas attīstību gadījumā, ja Paredzētā darbība netiktu realizēta, - ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros (vērtējot gan trokšņa līmeņa, gan gaisa kvalitātes izmaiņas) kā pamatstāvoklis apskatīta prognozētā situācija 2023.gadā. Šāda situācija veidotos, ja Ķekavas apvedceļa būvniecība netiktu realizēta un galvenā auto satiksmes plūsma virzienā no Rīgas uz Ķekavu, Bausku un Lietuvas robežu turpinātu virzīties galvenokārt tikai pa esošo a/c A7 cauri Ķekavai un citām Ķekavas novadā esošām apdzīvotām vietām. Novērtējumā (arī veicot Paredzētās darbības novērtējumu) ņemta vērā informācija par prognozēto satiksmes intensitātes pieaugumu, tostarp, sagaidāmām izmaiņām vieglā un kravas autotransporta plūsmu nodalīšanā un satiksmes ātrumam, atkarībā no ceļiem definētiem posmiem.
- 6.3.5.7.2. Vides troksnis pamatstāvokļa scenārijam un sagaidāmais trokšņa līmenis ar Paredzētās darbības realizāciju Ziņojumā vērtēts, izmantojot *SoundPLAN* GmbH izstrādātu datorprogrammu *SoundPLAN Essential* (licences Nr.7073), kas nodrošina trokšņa aprēķinus arī atbilstoši Noteikumu Nr.16 1.pielikumā norādītajām aprēķinu metodēm. Skaidrojot sastādītās trokšņa prognozes, Izstrādātāja 2017.gada 27.februāra iesniegumā (papildinājumi Ziņojumam, kas sagatavoti kā Ziņojuma 24.pielikums) norāda, ka, - lai iegūtu pēc iespējas objektīvāku sagaidāmā trokšņa līmeņa prognozi, Ziņojumā sākotnēji izmantota divu Eiropā visizplatītāko aprēķina metožu autoceļiem - „*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*” (Francija) un „*RLS-90*” (Vācija)

kompilācija. Ierosinātāja norāda, ka šo metožu trokšņa izplatības aprēķinu algoritmi ir nedaudz atšķirīgi, kā dēļ arī iegūtie rezultāti nav identiski (t.i. – ja veic novērtējumu pēc katras no metodēm atsevišķi). Tomēr Trokšņa noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3.punkts paredz, ka satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai izmantojama tikai Francijā izstrādātā aprēķina metode "*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*", kas minēta izdevumā "*Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6*" un Francijas standartā XPS 31-133. Ņemot vērā minēto, līdz Biroja atzinuma izdošanai sniegta papildus informācija un Ziņojums papildināts ar novērtējumu, izmantojot tikai Francijā izstrādāto aprēķina metodi „*NMPB-Routes-96*”.

- 6.3.5.7.3. Kopumā trokšņa līmeņu izmaiņas pēc Paredzētās darbības realizācijas (a/c A7 posma pārbūves un apvedceļa izbūves) raksturo tas, ka Ķekavas apvedceļa izbūves rezultātā kopējā transportlīdzekļu gada vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā a/c A7 posmā būtiski samazināsies – plānots pat četras līdz piecas reizes, turklāt uz jauno Ķekavas apvedceļu paredzēts novirzīt visu smago autotransportu un pārējo tranzītsatiksmi (esošo a/c A7 posmu no 9,78km līdz 19,427km saglabājot kā reģionālas nozīmes ceļu, ko pārsvarā izmantos vietējie iedzīvotāji un sabiedriskais transports). Līdz ar to secināts, ka trokšņa līmenis no satiksmes atslogojamā posmā būtiski samazināsies.
- 6.3.5.7.4. Tajā pašā laikā plānotā Ķekavas apvedceļa ekspluatācija palielinās kopējo trokšņu līmeni jaunās trases zonā, īpaši jūtamā to padarot vietās, kur šobrīd nav nozīmīgu trokšņa avotu. No minētā izriet, ka, īstenojot Paredzēto darbību, līdz ar prognozētajām satiksmes intensitātes izmaiņām, sagaidāmas arī izmaiņas satiksmes radītā trokšņa līmeņa (arī gaisa piesārņojuma) ietekmē uz apkārtējo vidi un apkārtņē esošo iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Atbilstoši modelēšanas rezultātiem Ķekavas apvedceļa izbūves gadījumā veidosies vairākas zonas, kur bez papildus troksni samazinošiem pasākumiem sagaidāmi trokšņa normatīvu pārsniegumi. Trokšņa diskomforta zonas identificēts Ziņojuma 19.pielikumā un trokšņa izkliedes kartēs.
- 6.3.5.7.5. Ķekavas apvedceļa iecerei jau iepriekš tika veikts ietekmes uz vidi novērtējums un izstrādāts skicē projekts, kurā paredzētas konkrētas vietas, kurās izbūvējamas prettrokšņa barjeras (trīs pārbūvējamā a/c A7 posmi). Šīs barjeras ņemtas vērā, veicot atkārtotu ietekmes novērtējumu, tās attēlotas Ziņojuma grafiskajās trokšņa novērtējuma kartēs un trokšņa izplatības mazināšanas pasākumu atbilstīga realizācija šajās vietās ir paredzēta, realizējot Paredzēto darbību (t.i. – nav paredzēta realizējamo pasākumu maiņa salīdzinājumā ar iepriekš izlemto). Vienlaikus tas nenozīmē, ka citās vietās atbilstīgu pasākumu realizācija trokšņa ietekmes mazināšanai nav paredzēta. Kā izriet no Ziņojuma, precīzu aprēķinu veikšana būs nepieciešama atkārtoti (jau būvprojekta stadijā), katrai konkrētajai vietai nosakot piemērotāko risinājumu (citu starpā ņemot vērā apjomu, kādā trokšņa izplatības vājināšanās jāpanāk).
- 6.3.5.7.6. Raksturojot iespējamās trokšņa līmeņa samazināšanas pasākumus, Ziņojumā norādīts, ka pastāv iespēja trokšņa līmeņus samazināt ar prettrokšņa barjeru (sienu) palīdzību, kas ir viens no visizplatītākajiem un efektīvākajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem, tomēr salīdzinoši augsto izmaksu dēļ tās var efektīvi aizstāt un kombinēt ar citiem lētākiem risinājumiem, piemēram, grunts aizsargvalņiem, veģetācijas joslām, kā arī vēl neapbūvētās teritorijās piemērotu apbūves teritoriju, ēku izvietojuma, formas un konstrukciju

plānošanu, ņemot vērā Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.240 „*Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi*” 147.punkta prasības un LBN 016-15 „*Būvakustika*” prasības. Attiecībā uz jaunas apbūves plānošanu Ziņojumā norādīts, ka Teritorijas plānojumā, neskatoties uz jau vairāk kā 10 gadus plānoto Ķekavas apvedceļa būvniecību un zināmajām esošajām un sagaidāmajām trokšņu izplatības problēmām autoceļa blakus teritorijās, ir pieļauta arī mazstāvu dzīvojamā apbūve. Tādējādi atbilstoši Ziņojumā norādītajam tehniskā projekta stadijā detalizēti, ņemot vērā katras vietas apstākļus, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju un prognozētos trokšņa rādītājus, paredzēts izveidot vispiemērotāko un optimālāko tehnisko risinājumu katrai konkrētai vietai, kur nepieciešami papildus troksni samazinoši pasākumi.

6.3.5.7.7. Salīdzinot trokšņa novērtēšanas rezultātus (atkarībā no novērtējuma metodes) secināms, ka tie pēc būtības neuzrāda citas (jaunas) trokšņa diskomforta zonas kā Ziņojumā sākotnēji novērtētās. Atbilstoši sniegtajiem papildinājumiem, veicot prognozēšanu tikai ar Francijā izstrādāto aprēķina metodi „*NMPB-Routes-96*”, - Ziņojuma 19.pielikumā norādītās trokšņa diskomforta zonas, kur būtu veicami papildu troksni samazinoši pasākumi, būtiski nemainās, tomēr atsevišķi nekustamie īpašumi, kas atrodas tālāk no plānotā autoceļa, varētu neatrasties diskomforta zonā (izmaiņas ietekmes skarto īpašumu novērtējumā ietvertas Ziņojuma 24.pielikumā). Tomēr, lai gan iegūtie aprēķinu rezultāti par trokšņa līmeni ir iegūti zemāki, nepieciešamība veikt papildu troksni samazinošus pasākumus jau identificētajās vietās saglabājas un konkrētu risinājumu noteikšanai, pamatošanai un realizācijai izvirzāmais pienākums saglabājas.

6.3.5.7.8. Kā viens no būtiskiem papildus aspektiem, kas ņemams vērā, nosakot un realizējot piemērotākos trokšņa mazināšanas pasākumus, ir tas, ka posmā uz D no a/c A5 apvedceļu ir paredzēts virzīt vienotā koridorā ar Rail Baltica dzelzceļa līniju. Abu infrastruktūras objektu trases virzās pa salīdzinoši mazapdzīvotu teritoriju, tomēr nelielā posmā (Ziņojuma 4.4.1.attēls) abu objektu trases ved salīdzinoši tuvi atsevišķām viensētām („*Ozolkalni 2*”, „*Ozolkalni*”, „*Jaunkrasti*”, „*Zaubes*”, „*Magrietiņas*” u.c.). Būvniecība paredzēta tādējādi, ka Rail Baltica trase atradīsies šīm apdzīvotām mājām tuvāk un Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros jau konstatēts, ka zonā gar šīm apdzīvotām viensētām būs nepieciešams realizēt trokšņa izplatību samazinošus pasākumus. Jāņem vērā, ka atrauti un nekoordinēti realizēti trokšņa mazināšanas pasākumi var nesniegt vēlamu efektu, pat pastiprināt otra objekta radīta trokšņa izplatību. No vienas puses, palielinoties attālumam starp trokšņa avotu un trokšņa barjeru, tās efektivitāte pazeminās (attiecīgi, var nebūt efektīvi trokšņa izplatības ierobežošanai būvēt tikai vienu, t.i. – Rail Baltica trokšņa barjeru. Tomēr no otras puses trokšņa mazināšanas pasākumi var kļūt neefektīvi, ja trokšņa barjeras tiks projektētas nesaskaņotos augstumos vai attālumos viena no otras (trokšņa atstarošanās). Līdz ar to, Birojs konstatē, ka līdzvērtīgi kā tas jau secināts, vērtējot saistīto darbību būvniecības ietekmes, – sagaidāmo ietekmju novēršanai un efektīvai pārvaldībai nepieciešama sadarbība ar Satiksmes ministriju un Rail Baltica projekta īstenotājiem, koordinēti saskaņojot un pamatojot abu objektu attiecīgo posmu nosacījumus. Šāda koordinēta un saskaņota sadarbība nepieciešama arī saskaņojot un pamatojot trokšņa mazināšanas pasākumu realizācijas nosacījumus.

6.3.5.7.9. Līdz ar to, - Ziņojumā konstatēts, ka atbilstīgi projektējot un realizējot trokšņa izplatību mazinošus pasākumus, - ir iespējams nodrošināt risinājumus, lai Paredzētā darbība pati par sevi nav iemesls Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumam, tostarp ņemot vērā summāro ietekmi ar šķērsojamiem autoceļiem. Tomēr vairākās teritorijās Biroja ieskatā Paredzētās darbības ietekmes mazināšanas risinājumus nepieciešams plānot ar papildus rūpību un tādējādi, lai Paredzētā darbība nav priekšnoteikums situācijas pasliktinājumam. Šādu teritoriju vidū ir gan iepriekš minētā Rail Baltica trase, gan teritorijas, kur perspektīvā iespējama citu Ziņojumā minēto (bet vēl nerealizēto) satiksmes infrastruktūras pārbūves projektu realizācija. Papildus ar rūpību plānojami risinājumi arī tajās vietās, kur ar Paredzētās darbības realizāciju plānota paralēlo ielu būvniecība (tostarp, piemēram, jaunā Ķekavas iela pie esošā a/c A7 Baložu posmā). Tomēr, tā kā ceļu satiksmes objektu pārbūves projektu ierosinātāja visos gadījumos ir Ierosināja, - Biroja ieskatā pastāv iespēja ietekmes mazināšanas pasākumus precizēt un atbilstīgi nodrošināt saskaņotā un koordinētā veidā.

6.3.5.7.10. Vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemta vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, jo vairāku paredzēto darbību realizācijas gadījumā pašreizējā situācija mainīsies. Trokšņa noteikumu Nr.16 14.1.punkts paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „Būvakustika” prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējās pašvaldības kompetencē, regulējot tos ar teritorijas plānojuma nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu.

6.3.5.8. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā atsevišķi ir vērtēta arī plānotā apvedceļa ekspluatācijas laikā radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju. Novērtēts, ka 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 apkārtņē esošā grunts sastāva un tās elastības un sezonāliem laika apstākļiem. Lai gan atšķirībā no būvniecības laikā radītās vibrācijas (kas būs samērā īslaicīga un pārejoša) apvedceļa ekspluatācijas laikā radītā vibrāciju ietekme vērtējama kā pastāvīga un ilglaicīga, tomēr atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai (4.4.4. un 4.4.5.tabula) autosatiksmes radītais vibrācijas līmenis pa gludām ceļa virsmām 10 – 20m attālumā no ceļa braucamās daļas sasniedz tikai 0,01 – 0,2mm/s, kas cilvēkam praktiski nav jūtams.

6.3.5.9. Ņemot vērā visu iepriekš minēto un atbilstoši Ziņojumā ietvertajam vērtējumam, Birojs secina, ka Ķekavas apvedceļa izbūves ietvaros sagaidāmie trokšņa līmeņi ir apzināti un turpmākajā projektēšanas stadijā katrā gadījumā tiks meklēti piemērotākie risinājumi trokšņu līmeņu samazināšanai. **Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Tomēr vienlaikus Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu, tādēļ Ierosinātājai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - bez trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumu kompleksa ar Paredzētās**

darbības realizāciju nebūtu iespējams nodrošināt trokšņa normatīvu ievērošanu un tādēļ nepieciešamais pasākumu apjoms tiks nodrošināts, precīzi tos projektējot un nosakot būvniecības projektā. Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs, citu starpā vadoties no šajā atzinuma apakšnodaļā iepriekš norādītajiem apsvērumiem, uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas nav pieļaujama. Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu.
- b) Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās, kurās piemērojami trokšņa robežlielumi.
- c) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti jau konkrētam Rail Baltica posmam un situācijai, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājai jāreķinās, ka būs nepieciešams veikt atkārtotus aprēķinus, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi. Šādos aprēķinos, pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli, jāņem vērā arī summārais vides troksnis ar esošiem un plānotiem citiem satiksmes objektiem.
- d) Būvprojekta izstrādes un realizācijas ietvaros jānodrošina risinājumu savstarpējā savietajamība ar citiem būvniecības projektiem, kas plānoti Paredzētās darbības ietekmes zonā. Ķekavas apvedceļa izbūves vietā, kur tas plānots vienotā koridorā ar Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru, plānotie risinājumi un nosacījumi to realizācijai nosakāmi sadarbībā ar Satiksmes ministriju un/vai Rail Baltica projekta īstenotājiem.

6.3.6. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

- 6.3.6.1. Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to, pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un SEG emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Paredzētās darbības gadījumā tiktu izbūvēts jauns autoceļa posms, tomēr nav konstatējams, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un SEG emisiju iemesls. Paredzēta darbība plānota, lai risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi.
- 6.3.6.2. Lai novērtētu Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti, prognozēti piesārņojošo vielu emisiju apjomi un koncentrācijas situācijā, ja Paredzētā darbība netiktu realizēta, un Paredzētās darbības gadījumā.
- 6.3.6.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisiju daudzuma aprēķinus veikusi LVĢMC, izmantojot *COPERT IV (Computer Program to calculate Emissions from Road Transport)* modeli, kas ir pēc Eiropas Vides aģentūras pasūtījuma izveidota un akceptēta transporta emisiju aprēķinu datorprogramma, par pamatu ņemot atmosfēras emisiju krājuma *CORINAIR* emisiju faktoru datubāzi (metodiku) (Ziņojuma 13.pielikums). Minētajā datu bāzē iekļauti emisijas faktori atkarībā no automašīnas tipa, dzinēja tipa un darba tilpuma u.c. nosacījumiem. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros emisiju daudzumi noteikti

sekojošām vielām – oglekļa oksīdam (CO), slāpekļa dioksīdam (NO₂), daļiņām PM₁₀ un PM_{2,5} un sērā dioksīdam (SO₂) (Ziņojuma 13.pielikums).

6.3.6.4. Atbilstoši Ziņojuma 13.pielikumā sniegtajai informācijai gaisa piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanu LVĢMC veikusi izmantojot OPSIS AB (Zviedrija) izstrādāto datorprogrammu *EnviMan* (beztermiņa licence Nr.0479-7349-8007; versija 3.0), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums. Meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Gaisa piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti vielām, kurām saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumiem Nr.1290 „*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” (turpmāk MK noteikumi Nr.1290) noteikti gaisa kvalitātes robežlielumi.

6.3.6.5. Lai gan autotransports rada izmešus un apvedceļa izbūves gadījumā tie prognozējami papildus teritorijās (vienlaikus samazinoties atslogotajā a/c A7 posmā), Ziņojumā secināts, ka ne esošajā, ne plānotajā situācijā galvenie gaisa piesārņojuma avoti Paredzētās darbības ietekmes zonā nebūtu autotransports, bet gan stacionārie piesārņojuma avoti, ap kuriem novērojamas augstākās gaisu piesārņojošo vielu emisiju koncentrācijas. Maksimālās prognozētās gaisu piesārņojošo vielu koncentrācijas konstatētas nevis autoceļu tuvumā, bet apdzīvotās vietās vai uzņēmumu teritorijās. Secināts, ka lielākajai daļai gaisu piesārņojošo vielu maksimālās summārās koncentrācijas Paredzētās darbības ietekmes zonā nepārsniegs 30% no gaisa kvalitātes normatīva. Tostarp secināts, ka:

6.3.6.5.1. Vērtējot NO₂ stundas 19.augstāko koncentrāciju, secināts, ka esošajā situācijā uz a/c A7 un tam tieši piegulošajā teritorijā NO₂ stundas koncentrācija nepārsniegs ~10µg/m³, kas ir tikai ~5% no noteiktā gaisa kvalitātes normatīva minētajai vielai. Izbūvējot Ķekavas apvedceļu, tā trases zonā NO₂ koncentrācija būtu līdzvērtīga, savukārt a/c A7 posmā, kurš tiks atslogots no tranzīta satiksmes, prognozēts, ka tā samazināsies zem ~5µg/m³. Līdzīgi secinājumi izdarīti arī saistībā ar NO₂ gada vidējo koncentrāciju, - sagaidāmās koncentrācijas nav augstas (~10% no noteiktā gaisa kvalitātes normatīva) un a/c A7 posmā, kurā tiks atslogota tranzītsatiksme, ietekme uz gaisa kvalitāti mazināsies.

6.3.6.5.2. Vērtējot PM₁₀ diennakts 36.augstāko koncentrāciju, secināts, ka gan esošajā, gan plānotajā situācijā minētā piesārņojuma izplatība ir līdzīga un to praktiski neietekmē arī plānotā apvedceļa izbūve, jo a/c A7 un apvedceļa trase gan esošajā, gan plānotajā situācijā atradīsies zonā, kurā daļiņu PM₁₀ diennakts 36.augstākā koncentrācija būs ~20 µg/m³, kas ir ~40% no noteiktā gaisa kvalitātes normatīva. Izņēmums ir a/c A7 posms starp Ķekavu un a/c A5, kur pēc apvedceļa izbūves daļiņu PM₁₀ koncentrācija ap a/c A7 būs zemāka kā ~14µg/m³. Savukārt, vērtējot prognozēto daļiņu PM₁₀ gada vidējo koncentrāciju, lielākā daļa vērtētās teritorijas gan esošajā, gan plānotajā situācijā atradīsies zonā, kura daļiņu PM₁₀ koncentrācija būs līdz ~12µg/m³, kas ir ~30% no noteiktā gaisa kvalitātes normatīva. Tomēr, salīdzinot esošo situāciju un plānoto situāciju, būtiskākās izmaiņas sagaidāmas a/c A7 posmos, kuros esošajam a/c A7 pieslēdzās jaunizbūvējamais Ķekavas apvedceļa posms – esošajā situācijā daļiņu PM₁₀ gada vidējā koncentrācija ir augstāka teritorijā ap esošo a/c A7, bet pēc Ķekavas apvedceļa izbūves, tā esošā a/c A7 posmos, no kuriem tranzītsatiksme tiks novirzīta, samazināsies, bet palielināsies Ķekavas apvedceļa trasei piegulošajā zonā. Līdzīga tendence novērojama arī prognozējot daļiņu PM_{2,5} gada vidējo koncentrāciju, kura gan

esošajā, gan plānotajā situācijā a/c A7 un Ķekavas apvedceļam piegulošajās zonās nepārsniegts $\sim 6,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ jeb $\sim 32,5\%$ no noteiktā normatīva.

6.3.6.6. Analizējot gaisa piesārņojuma izkliedes kartes, secināts, ka normatīvos noteiktie robežlielumi netiek pārsniegti. Ņemot vērā, ka augstākās gaisu piesārņojošo vielu koncentrācijas gan esošajā, gan plānotajā situācijā aprēķinātas ārpus a/c A7 un Ķekavas apvedceļa ietekmes zonas, novērtēts, ka mobilo piesārņojuma avotu (autotransporta) ietekmes uz gaisa kvalitāti neatkarīgi no situācijas vērtēto autoceļu tuvumā nav vērtējama kā būtiska. Normatīvajos aktos noteikto robežlielumu pārsniegumi netiek prognozēti. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, kā arī, ņemot vērā iepriekš šajā atzinumā jau izdarītos apsvērumus, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību varētu būt sagaidāma būtiska nelabvēlīga ietekme uz gaisa kvalitāti. Līdz ar to Birojs uzskata, ka papildus normatīvajos aktos un šajā Biroja atzinumā jau noteiktajām prasībām saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai.**

6.3.7. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.3.7.1. Ziņojumā ir iekļauta informācija un vērtējums par Paredzētās darbības vietas un tās apkārtnes ainavisko un kultūrvēsturisko nozīmīgumu, kā arī vērtējums par Paredzētās darbības ietekmi un tās būtiskumu, ņemot vērā aizsargājamās vērtības.

6.3.7.2. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi uz ainavu, Ziņojumā secināts, ka jaunais Ķekavas apvedceļš šķērsos teritoriju, kur šobrīd autoceļa nav, līdz ar to tā izbūve būtiski mainīs apkārtējo ainavu, pašam ceļam kļūstot par funkcionālas ainavas elementu, savukārt esošais a/c A7 posms pēc pārbūves saglabās esošo trasējumu, tādējādi būtiskas izmaiņas ainavā neradīs.

6.3.7.3. Ziņojuma autori norādījuši, ka kopumā negatīvas izmaiņas ainavā saistībā ar Ķekavas apvedceļa izbūvi varētu būt:

6.3.7.3.1. ja tiktu projektētas neiederīgas tehniskās būves, tajā skaitā ceļa prettrokšņa nožogojumi, ja tie labi neiekļaujas ainavas struktūrā;

6.3.7.3.2. ainavu pārveidošanas mezgli – vietas ceļa trases šķērsojumos esošajiem ceļiem, būvējamie tilti, pārvadi un caurbrauktuves, kas ir jauni ceļa infrastruktūras objekti, kam rodoties tiek pārveidoti atsevišķi ainavas elementi;

6.3.7.3.3. meža masīvu fragmentācija ar jauno ceļa trasi, kas negatīvi vērtējama arī no ekoloģiskā un mežu attīstības viedokļa.

6.3.7.4. Tajā pašā laikā ņemams vērā, ka Paredzētās darbības ietekmes zonā esošajai teritorijai jau tagad raksturīga Pierīgai tipiska, cilvēku stipri ietekmēta ainava bez specifiskām ainavas īpatnībām. Ķekavas apvedceļa trase šķērsos ainavas ar maz izteiktu kontrastainību, jo dominē vienveidīgi meža augšanas apstākļu tipi, trase šķērsos nosusinātu purvu ainavas, lauksaimniecībā izmantojamas zemes, t.sk. degradētas ainavas, ko veido nekoptas pļavas un tīrumi. No ainavu vizuālās uztveres viedokļa dominē tuvi un noslēgti skati, bet vietās, kur apvedceļš šķērsos nosusināto purvu ainavas, pavērsies plašāki skati. Apvedceļa izbūve mainīs skatu uz ainavu no Silgaļu, Dzelzkalnu, Skujnieku, Lejaspavāru, Mežmaļu, Mežapumpuru, Braueru, Ozolkalnu un Pārupu mājām, kur skatam pavērsies jaunais apvedceļš. Ziņojumā novērtēts, ka Ķekavas apvedceļa būvniecība radīs kopīgu ietekmi uz ainavu ar plānoto Rail Baltica dzelzceļa trases būvniecību (posmā, kur abi objekti plānoti vienā koridorā). Savukārt a/c A7 pārbūvējamā posma ainavai jau šobrīd ir urbāns raksturs, līdz ar to kopumā vizuālais

novērtējums ir zems. Kopumā, vadoties no ainavu aspekta, Ziņojumā nav konstatēti izslēdzoši vai būtiski faktori plānotās trases izvietojumam.

6.3.7.5. Vērtējot Paredzētās darbības realizāciju no apkārtnē esošo kultūrvēsturisko objektu skatu punkta, Ziņojumā secināts, ka jaunā ceļa izbūve būtiski neietekmēs Paredzētās darbības ietekmes zonā esošos kultūrvēsturiskos objektus, lai gan šķērsos to aizsardzības zonas. Būvdarbu rezultātā neviens valsts vai vietējas nozīmes kultūrvēstures objekts netiks skarts vai izpostīts, tomēr, Ziņojuma autori norādījuši, ka, būvējot jauno apvedceļu, būtu jāpievērš uzmanība vēl nezināmu Pirmā pasaules kara karavīru apbedījumu vietu iespējamai atrašanās. Saistībā ar Ķekavas apvedceļa trases izbūves vietā iespējamajām karavīru apbedījumu vietām viedokli sniegusi arī biedrība „*Brāļu kapu komiteja*” (turpmāk BKK) (Ziņojuma 23.pielikums), norādot uz nepieciešamajiem pasākumiem, ja būvniecības laikā tiek konstatēti līdz šim neidentificēti Pirmā pasaules kara un Otrā pasaules kara laika kritušo karavīru apbedījumi, kā arī iespējami sprādzienbīstamu priekšmetu atradumi bijušo kauju vietās.

6.3.7.6. Novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētā darbība nenovērsami izmainīs ainavu, tomēr Darbības vietā nav augstvērtīgas pret pārmaiņām jūtīgas un aizsargājamas ainavas, turklāt, ņemot vērā, ka ainava trases izbūves zonā lielākoties ir noslēgta un trases izbūves vietai tuvākā apkārtnē ir mazapdzīvota, Ķekavas apvedceļš skatam pavērsies samērā nelielai apkārtnes iedzīvotāju daļai (atbilstoši Ziņojumam apvedceļš būs saskatāms no 9 mājām). Savukārt pārbūvējamā a/c A7 posmā būtiskas ainavas izmaiņas nav paredzamas. Mežu teritorijas tiks fragmentētas un zaudētās zemju platības šobrīd nodrošina CO₂ piesaisti biomasā, tomēr pārmaiņas nebūs vērēnīgas un no dabas vērtību viedokļa Paredzētās darbības realizācijai nav konstatētu būtisku izslēdzošu vai limitējošu apstākļu. Kultūras pieminekļu aizsardzībai normatīvajos aktos ir iestrādātas un Ziņojuma izstrādes gaitā ir identificētas rīcības, kas nepieciešamas, ja aizsargājamas vērtības tiek konstatētas. Ja tiks veiktas darbības aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem, jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauja. Līdz ar to, Paredzētās darbības ietvaros plānotie trases izbūves risinājumi Birojam ļauj nonākt pie secinājumiem, ka Paredzētā darbība neradīs būtisku nepieņemamu ietekmi uz ainavu un kultūrvēstures mantojumu, vienlaicīgi saglabājama piesardzība saistībā ar iespējamu karavīru apbedījumu vietu vai sprādzienbīstamu priekšmetu konstatēšanu, ko Ierosinātājai jāņem vērā. **Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs ņem vērā, ka tādas jau ir izvirzītas ārējos normatīvajos aktos, tādēļ papildus normatīvajos aktos jau noregulētajam, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu darbu veikšanai nosakāms, ka Paredzētās darbības realizācijai iespējami jāparedz tādi trokšņa izplatību ierobežojoši risinājumi, kas pēc iespējas vairāk iekļaujas ainavā, vienlaicīgi nodrošinot nepieciešamo trokšņu līmeņu samazināšanu.**

Rezumējoši Birojs secina, ka Ierosinātāja ir izvērtējusi Paredzēto darbību un tās iespējamās alternatīvos risinājumus, kā arī sagaidāmās ietekmes ar Paredzēto darbību saistītajos būtiskākajos aspektos. Šāda novērtējuma rezultātā secināts, ka nav pamata aizliegt Ierosinātājas plānoto darbību kopumā, tomēr, balstoties uz veikto novērtējumu, Birojs var pievienoties Ziņojuma autoriem, ka par piemērotāko būtu uzskatāma 1.alternatīvas realizācija, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības akceptēšanu. Vienlaikus secināms, ka - tā kā ne visi būvniecības tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ir zināmi, vairāki tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā akceptēto alternatīvu, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātās nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Direktors

A. Lukšēvics

2017.gada 3.martā



