



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.9 par VAS „Latvijas Valsts ceļi” Dobeles apvedceļa būvniecības jaunā trasē ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2020.gada 20.martam

Paredzētās darbības ierosinātājs:

VAS „Latvijas Valsts ceļi”, reģistrācijas Nr. 40003344207, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050, tālr.: 67028169, e-pasts: lvceli@lvceli.lv (turpmāk arī Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

AS „Ceļuprojekts”, reģistrācijas Nr.40003026637, adrese: Murjāņu iela 7A, Rīga, LV – 1024, elektroniskā pasta adrese: cp@celuprojekts.lv sadarbībā ar SIA „Latekoil”, reģistrācijas Nr.40003683283, adrese: Bezdelīgu iela 12, Rīga, LV-1048 (turpmāk kopā sauktas Izstrādātājas).

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

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums paredzētajai darbībai „Dobeles apvedceļa būvniecība jaunā trasē” (turpmāk Ziņojums) Birojā tika iesniegts 2016.gada 2.novembrī. Papildināts Ziņojums Birojā tika iesniegts 2017.gada 28.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:

Dobeles apvedceļa būvniecība jaunā trasē (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības vieta:

Paredzētā darbība plānota Dobeles novada Dobeles pilsētas, kā arī Krimūnu, Auru un Dobeles pagasta administratīvajā teritorijā. Paredzēts, ka apvedceļš pilsētas ZR pusē virzīsies no valsts reģionālas nozīmes autoceļa P97 *Jelgava – Dobeles – Annenieki* gar Dobeles pilsētas A malu (atsevišķos posmos skarot tās teritoriju) un uz D no pilsētas pieslēgsies valsts reģionālas nozīmes autoceļam P103 *Dobeles – Bauska* (turpmāk arī Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Paredzētās darbības ietvaros plānots veikt Dobeles apvedceļa būvniecību ~ 10km garumā, apejot pilsētas blīvi apdzīvotas teritorijas gar Dobeles A malu. Ar apvedceļu virzienā no ZR gar pilsētas malu tiktu novirzīta pašreizējā pilsētas tranzīta satiksme no Saldus un Liepājas puses uz citiem vietējas un reģionālas nozīmes autoceļiem. Līdzvērtīgi gar pilsētas A malu tiktu novirzīta pašreizējā pretēja virziena tranzīta satiksme no Jelgavas, Bauskas u.c. vietām, atslogojot no satiksmes pilsētas centrālajās ielas.
- 3.1.2. Apvedceļš paredzēts kā AII kategorijas ceļš (starpreģionālais autoceļš satiksmei starp galvenajiem autoceļiem vai, kas savieno galvenos centrus ar vidējiem centriem). Prognozēts, ka apvedceļa noslogotākajā posmā satiksmes intensitāte 2035.gadā sasniegs 1251 automašīnas, no kurām 263 – smagās automašīnas. Ziņojumā novērtēts, ka atbilstoši ceļu projektēšanas standartiem ieteiktais normālprofils šādas intensitātes autoceļiem ir 9,5m ar segas platumu – 7m un nomales platumu – 1,25m.
- 3.1.3. No Ziņojuma izriet, ka Dobeles apvedceļa izbūve tuvākajā laikā nav paredzēta, jo šobrīd tā nav ekonomiski pamatota (iespējamais būvniecības laiks pēc 2035.gada). Saistībā ar minēto Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota plānotā Dobeles apvedceļa trase pēc būtības – ar ceļa būvniecību skartās teritorijas, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi tās novēršanai vai samazināšanai. Tomēr liela daļa būvniecības tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā vēl nav zināmi, - tie izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju.
- 3.1.4. 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. Vienlaikus Ierosinātajai jārēķinās, ka Paredzētās darbības vai ar to saistīto apstākļu būtiskas maiņas gadījumā var būt nepieciešams izvērtēt izmaiņu būtiskumu Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.
- 3.1.5. Paredzēts, ka apvedceļš šķērsos Dobeles novada Dobeles pilsētas, kā arī Krimūnu, Auru un Dobeles pagastu administratīvās teritorijas. Apvedceļa trase divas reizes šķērsotu dzelzceļa līniju *Jelgava – Liepāja*, Bēzres upi, kā arī vairākus reģionālas un vietējas nozīmes autoceļus (tostarp P102, P97).
- 3.1.6. Šobrīd Dobeles pilsētas ielu tīkls tiek izmantots tranzīta satiksmei. Noslogotākās pilsētas ielas ir Brīvības iela, Bēzres iela, Tērvetes iela, Zaļā iela, kā arī citas ielas, kuras šobrīd noslogo gan tranzīta satiksme, gan kravu transporta plūsma uz/no rūpnieciskās apbūves zonas pilsētas A pusē un tās apkaimē (tā, piemēram, uzņēmumiem LPKS „Agrario”, AS „Dobeles dzirnavnieks”, SIA „TENAX”, SIA „Elagro Trade” u.c.). Apvedceļa izbūve, apejot pilsētu pa A pusi, varētu nodrošināt pieslēgumu autoceļu tīklam no ražošanas teritorijām Spodrības/Elektības ielu rajonā, Lauku ielā un Uzvaras ielā.
- 3.1.7. Balstoties uz satiksmes intensitātes prognozēm 2035.gadam, secināts, ka daļa no pilsētas ielām, kas nodrošina tranzīta satiksmi, nākotnē varētu nodrošināt atbilstošu caurlaides spēju, tomēr Brīvības ielas caurlaides spēja aprēķina perioda beigu posmā būs sasniegusi maksimāli iespējamo un satiksmes virzība caur pilsētu no drošības un citiem apsvērumiem kopumā nav vēlama.

- 3.1.8. Atbilstoši Ziņojumam, definējot iespējamās apvedceļa risinājumus, ņemts vērā, ka Dobeles novada teritorijas plānojumā 2013. – 2025.gadam (turpmāk Teritorijas plānojums) ir ietverts pamatojums apvedceļa nepieciešamībai, kura vispārējais risinājums izsvērts jau kopš 1957.gada. Tomēr ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkiem izstrādātas un definētas jau konkrētas apvedceļa alternatīvas.
- 3.1.9. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra (turpmāk IVN) Paredzētajai darbībai tika piemērota ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātā ar Biroja 2014.gada 30.decembra lēmumu Nr.539 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”, secinot, ka nepieciešams padziļināti izvērtēt Paredzētās darbības un tās iespējamo alternatīvu ietekmes, izstrādāt risinājumu kopumu ietekmju novēršanai un mazināšanai, kā arī sabiedrībai atklātā procedūrā pieņemtu lēmumu par piemērotāko Paredzētās darbības variantu. Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izsniedza 2016.gada 14.jūnijā (derīguma termiņš – 2021.gada 14.jūnijs).
- 3.1.10. IVN ietvaros Dobeles apvedceļa būvniecībai piedāvāti un novērtēti 2 perspektīvās trases varianti (un to modifikācijas nelielos posmos, galvenokārt 1.alternatīvai). Abi piedāvātie apvedceļa varianti sākuma posmā virzās vienā trasē un tās sākuma punkts būtu a/c P97 pilsētas ZR (a/c P97 cauri Dobelei virzās kā Liepājas šoseja un Brīvības iela, bet tālāk jau atkal kā a/c P97 turpinās virzienā uz Jelgavu). Apvedceļa alternatīvu trases dalītos pilsētas A pusē, pirms Brīvības ielas vai a/c P97. 1.alternatīvas gadījumā (9740m kopgarumā), kas IVN ietvaros definēta kā pamata alternatīva jeb pašvaldības atbalstītais variants, apvedceļa trase tiktu virzīta vairāk uz R (tuvāk Dobeles pilsētai, arī šķērsojot tās teritoriju), bet 2.alternatīvas gadījumā apvedceļa trase būtu nedaudz garāka (10470m) un tālāk no pilsētas. Abu alternatīvu trases noslēguma posmā piedāvātas pa vienu un to pašu trasi, - tās satiekas pirms pieslēguma a/c P103 (plašāks alternatīvo variantu un iestrādāto modifikāciju raksturojums ietverts turpmākajās Biroja atzinuma sadaļās).

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Raksturojot jaunbūvējamajam apvedceļam paredzētās un piegulošās teritorijas, Ziņojumā norādīts, ka pašvaldības atbalstītā variantā trase jeb 1.alternatīva 71% no tās garuma šķērso lauksaimniecības zemes, 24% – rūpniecības apbūves teritorijas un 5% – dabas apstādījumu teritorijas, savukārt 2.alternatīva - 77% no tās garuma šķērso lauksaimniecības zemes, 14% – rūpniecības apbūves teritorijas, 7% – dabas apstādījumu teritorijas un 2% – mežu teritorijas. Abas piedāvātās apvedceļa trases nešķērso dzīvojamās apbūves teritorijas, tomēr vietām šķērso lauksaimniecības zemes, kurās ir viensētas. 1.alternatīvas gadījumā apvedceļa trase tiktu virzīta tuvāk Dobeles pilsētai un posmā no Brīvības ielas līdz dzelzceļa līnijai *Jelgava – Liepāja* pa pilsētas rūpnieciskās apbūves teritorijām.
- 3.2.2. Vadoties no Ziņojumā ietvertās informācijas, Birojs apvedceļa trasi var iedalīt 3 nosacītos sektoros. 1.sektors ir posmā no a/c P97 līdz vietai, kur šis pats autoceļš, jau šķērsojis Dobeli, ved Jelgavas virzienā. Šajā sektorā abas apvedceļa alternatīvas piedāvātas galvenokārt vienā trasē (tās šķiras īsi pirms a/c P97 šķērsojuma). 2.sektors ir leļpus a/c P97 šķērsojuma līdz dzelzceļa līnijai *Jelgava – Liepāja*, kur 1.alternatīvas risinājumā apvedceļu piedāvāts virzīt pa pilsētas rūpnieciskās apbūves teritoriju, daļēji kā ielu, bet 2.alternatīvas risinājumā, - apejot apbūves teritoriju. Nosacītais 3.sektors ir visgarākais un tajā divos atšķirīgos risinājumos (tuvāk un tālāk no pilsētas robežas) piedāvāts apvedceļa trasi virzīt līdz pieslēgumam a/c P103 jau uz D no Dobeles. Raksturojot apvedceļa variantu trases attiecībā pret apkārtne esošajiem objektiem, Ziņojumā norādīts, ka:
- 3.2.2.1. 1.sektorā apvedceļa alternatīvu vienotā trase Dobeles Z daļā (jau pilsētas administratīvajā teritorijā) šķērsotu Bērzes upi (paredzēts tilts), kā arī dzelzceļa līniju un a/c V1101 *Jelgava – Liepāja* (paredzēts tunelis). Tad, šķērsojot pilsētas

rūpnieciskās apbūves teritorijas daļu, apvedceļš jau ārpus pilsētas administratīvās teritorijas robežām šķērsotu lauksaimniecībā izmantojamās zemes un a/c P101. Savukārt 1.sektora noslēgumā apvedceļa tase autoceļu P97 jau šķērsotu vienā no diviem alternatīvajiem risinājumiem (pilsētas administratīvajā teritorijā vai ārpus tās). Vērtējot apbūvi apvedceļa trases tuvumā, secināts, ka 1.sektorā ~ 100m attālumā no Bērzis upes šķērsojuma vietas uz Z no apvedceļa alternatīvu vienotās trases atrodas Dobeles evaņģēliski luteriskās draudzes ēkas, bet pretējā virzienā salīdzināmā attālumā Dobeles pilsētas dzīvojamā apbūve. Šķērsojot rūpnieciskās apbūves zonu, ~80m – 100m attālumā no apvedceļa trases ir vairākas viensētas lauksaimniecības teritorijās.

3.2.2.2. 2.sektorā būtiskākā trases atšķirība ir tās novietojums pilsētas rūpnieciskās apbūves zonā vai ārpus tās. Atbilstoši Ziņojumam pašvaldības atbalstītais variants jeb 1.alternatīva piedāvā daļēji izmantot Elektrības ielu, kas virzās caur šobrīd ne pārāk blīvi apbūvētai rūpnieciskās apbūves zonai pilsētas nomalē. Šāds risinājums gan Ziņojumu autoru ieskatā no tehniskā un Paredzētās darbības mērķa viedokļa nebūtu ieteicams, jo apvedceļa funkcija ir tranzīta satiksmes virzīšana ārpus pilsētas, savukārt šajā posmā tas faktiski kļūtu par pilsētas ielu, kur jārisina piekļūšanas iespējas īpašumiem un ēkām, kā arī jāparedz satiksmes ātruma ierobežojumi. 2.alternatīvas variantā trasi šajā sektorā piedāvāts virzīt gar pilsētas robežu, piekļuvi rūpnieciskās apbūves teritorijai risinot no tuvākajiem šķērsojumiem esošajam ceļu tīklam, kas tuvākajā apkārtnē ir salīdzinoši blīvs. Atsevišķas dzīvojamās mājas šajā sektorā apvedceļa trasēm tuvumā atrodas tikai sektora noslēguma daļā ~90m, ~130m un lielākā attālumā.

3.2.2.3. 3.sektora sākumā apvedceļa trase jau otrreiz šķērsotu dzelzceļa līniju *Jelgava – Liepāja* (paredzēts tilts) un abu alternatīvu risinājumā tiktu virzīta galvenokārt pa lauksaimniecības zemēm (atsevišķās vietās pa mežu teritorijām). 1.alternatīvas gadījumā tiek piedāvāts trasi virzīt tuvāk pilsētas robežām, 3.sektora vidusdaļā pieslēdzoties un ~600m garā posmā trasi virzot arī pa a/c V1098. Savukārt 2.alternatīvas gadījumā apvedceļu visā tā garumā (izņemot noslēdzošo posmu) piedāvāts izbūvēt kā jaunu autoceļu, virzot to attālināti no pilsētas robežas. Vērtējot apbūvi un citus objektus apvedceļa trases tuvumā, secināts, ka vairāk viensētu darbības vietas tuvumā ir 1.alternatīvas gadījumā un tās dažviet atrastos ~50m, ~65m, 80m (arī lielākā) attālumā. 1.alternatīvai šajā sektorā tiek piedāvātas arī modifikācijas un modifikāciju risinājumā viensētas apvedceļa trasei atrastos pat 27m attālumā. 2.alternatīvas gadījumā viensētu kopskaits trases tuvumā būtu mazāks un tās atrastos ~ 80m, 90m un lielākā attālumā. Abu alternatīvu gadījumā 3.sektorā tiktu otrreiz šķērsota Bērzis upe (paredzēts tilts) un 1.alternatīva virzītos ~ 90m attālumā gar vietējas nozīmes arheoloģijas pieminekli „*Pēkaiņu senkapi*” (valsts aizsardz.Nr.734). Abām alternatīvām 3.sektora noslēguma posmā tiek piedāvāta viena trase, kur atbilstoši Ziņojumam šobrīd ir esošs pašvaldības ceļš. Apvedceļa pieslēguma vieta a/c P103 atrodas ~ 130m attālumā no vietējas nozīmes arheoloģijas pieminekļa „*Kviešu apmetne*” (valsts aizsardz.Nr.732).

3.2.2.4. Atbilstoši Ziņojumam, ēku nojaukšana ar Paredzēto darbību nebūs nepieciešama.

3.2.3. Ziņojumā iekļauts apvedceļu būvniecības vietas raksturojums, identificējot šķērsojamās un tuvākos objektus un attālumus līdz tiem, kā arī iespējamās tipveida risinājumus, kas būvprojekta izstrādes gaitā būs jānoteic, ja tiks konstatēti būvniecību apgrūtināši vai ierobežojoši apstākļi. Darbības vietas ģeoloģisko, hidroģeoloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums Ziņojumā ir iekļauts vispārējs un tas balstīts galvenokārt tikai uz informāciju par vides apstākļiem novada griezumā (lielākoties bez konkrētības attiecībā uz

apvedceļa trasei vērtējamo vietu). Šādas vispārējas informācijas novērtējumā/apkopojumā Ziņojumā secināts sekojošais:

- 3.2.3.1. Vērtējot Darbības vietas ģeoloģiskos un inženierģeoloģiskos apstākļus, Ziņojumā iekļauta vispārēja informācija par Dobeles novada ģeoloģisko raksturojumu, tajā skaitā par reljefu. Īsumā raksturoti Viduslatvijas zemienes nogulumu un pievienotas ģeoloģiskās kartes, kas sniedz informāciju par Viduslatvijas un Dobeles apkārtnes ģeoloģisko struktūru. Ziņojumā nav identificētas vietas, kuras 1. vai 2.alternatīvas trasē būtu problemātiskas no būvniecības viedokļa, tostarp teritorijas ar vājas nestspējas grunti, pārpurvotās teritorijas.
- 3.2.3.2. Attiecībā uz teritorijas hidroģeoloģisko raksturojumu Ziņojumā norādīta vispārīga informācija Lielupes upju baseina griezumā. Informācija par konkrēto būvniecības vietu nav sniegta, informācija par attālumiem līdz tuvākajām ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām nav sniegta.
- 3.2.3.3. Vērtējot Bērzes upes šķērsojuma vietas, Ziņojumā nav ietverta detalizētāka informācija par upes šķērsgriezumam, ūdens līmeni un tā svārstībām, tostarp plūdu vai ledus sablīvēšanās dēļ. Sniegta vispārīga informācija par upju un ūdensteču tīklu Dobeles novadā, kā arī raksturota novada virszemes ūdeņu, t.sk. Bērzes upes kvalitāte un riski nesasnēgt kvalitātes mērķus. Ziņojuma 2.1.2.nodaļā konstatēts, ka Bērzes upei ir liels applūšanas risks, tomēr nav noskaidrots, kāds ir maksimālais ūdens līmenis šajā teritorijā un kur šīs applūduma zonas atrodas attiecībā pret izbūvējamiem šķērsojumiem. Šajā sakarā Birojs konstatē, ka atbilstoši Teritorijas plānojumam, kurā attēlotas virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas un to applūstošās teritorijas, kā to paredz Aizsargjoslu likuma nosacījumi, abās Bērzes upes šķērsojuma vietās apvedceļa trases varianti šķērso applūstošās (10% applūduma varbūtība) teritorijas.
- 3.2.4.No Ziņojumā ietvertās informācijas izriet, ka plānotais apvedceļš šķērsos gan fizisko personu, gan juridisko personu, gan valsts un pašvaldības īpašumā esošus zemes īpašumus.
- 3.2.5.Ziņojumā konstatēts, ka apvedceļa trašu tuvumā nav specifisku tūrisma un rekreācijas objektu, neskaitot Bērzes upi ar tās ieleju, kas var būt uzskatāma par dabas objektu arī atpūtai dabā un kurai ir ainaviska ieleja.
- 3.2.6.Secināts, ka plānotā apvedceļa trases varianti šķērso teritoriju, ko raksturo samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls (Ziņojuma 2.5.attēls). Tāpat secināts, ka apvedceļš (neatkarīgi no vērtējamās alternatīvas) divās vietās šķērsos augstsprieguma elektropārvades līnijas.
- 3.2.7.Ziņojumā ir identificētas plānotā apvedceļa trases variantiem tuvākās piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas, kuru izvietojums attiecībā pret apvedceļa trases variantiem attēlots Ziņojuma 2.1.attēlā. Atbilstoši šim attēlam apvedceļa trases variantu tuvumā atrodas kopumā 9 piesārņotas vai potenciāli piesārņotas vietas, tomēr Ziņojuma tekstā informācija sniegta par 5 attēlotajiem objektiem (Ziņojuma sākotnējā versijā informācija bija sniegta par 9). Papildinot Ziņojumu, mainīta arī šo objektu numerācija. Attālumi no apvedceļa alternatīvu trasēm līdz piesārņotajām vietām nav norādīti.
- 3.2.8.Darbības vieta atrodas ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000) ir ~10km attālumā. Darbības vietas novērtējuma nolūkos veikts teritorijā pārstāvēto sugu un biotopu novērtējums. Apsekotajā teritorijā konstatēti tādi Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājami biotopi kā 5.18., 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi* un 1.9., 9180* *Nogāžu un gravu meži*. Īpaši aizsargājamas augu sugas un sugas, kurām veidojami mikroliegumi, teritorijā nav konstatētas.

- 3.2.9. Tiešā plānotā apvedceļa tuvumā neatrodas starptautiskas putniem nozīmīgas vietas un sugu vai biotopu aizsardzībai nav izveidoti mikroliegumi. Ziņojumā norādīts, ka teritorijas apsekošanas laikā īpaši aizsargājamas putnu sugas nav konstatētas.
- 3.2.10. 1.alternatīvas trase atrastos ~ 90m attālumā no vietējas nozīmes arheoloģijas pieminekļa „*Pēkaiņu senkapi*” (valsts aizsardz.Nr.734), bet abu alternatīvu kopējais noslēguma posmā atrodas ~ 130m attālumā no vietējas nozīmes arheoloģijas pieminekļa „*Kviešu apmetne*” (valsts aizsardz.Nr.732). Daļa apvedceļa trases atrodas šo kultūras pieminekļu 500m aizsargjoslās.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. No Ziņojuma izriet, ka esošo satiksmes objektu šķērsojumus un pieslēgumus tiem ir plānots risināt gan kā viena līmeņa satiksmes mezglus, gan divos līmeņos. Precīzus satiksmes mezglu tehniskos risinājumus paredzēts noteikt būvprojektā, tomēr novērtējuma nolūkiem pieņemts, ka viena līmeņa šķērsojumi ar esošajiem autoceļiem atsevišķās vietās varētu tikt risināti arī kā aplūveida krustojumi. Divu līmeņu kopīgs šķērsojums paredzēts dzelzceļa līnijas *Jelgava – Liepāja* un a/c V1101 šķērsojumam 1.sektorā, - tur paredzēts būvēt tuneli. Dzelzceļa līnijas *Jelgava – Liepāja* otrs šķērsojums jau 3.sektorā paredzēts kā pārvads.
- 3.3.2. Bērzes upes šķērsojumam paredzēts izbūvēt tiltus (1.alternatīvas gadījumā upes šķērsojums 3.sektorā tiktu virzīts pa esošu ceļu un būvprojekts paredzētu tilta pārbūvi).
- 3.3.3. Katra apvedceļa trases varianta ietvaros izbūvējamo infrastruktūras objektu risinājumi, t.sk. sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātā iestrādāto modifikāciju izvietojums attēlots Ziņojuma 1.pielikumā, kā arī Ziņojuma 1.3.1., 1.3.2. un 1.3.3.apakšnodalās sniegts izvērsts alternatīvu un modifikāciju raksturojums/pamatojums.
- 3.3.4. Attiecībā uz Bērzes upes šķērsojumiem norādīts, ka pastāv vairāki principiālie risinājumi upes šķērsojumam, kas tiks precizēti būvprojekta stadijā. To starpā iespējams:
- 3.3.2.1. Izbūvēt saspriegta dzelzsbetona trīs vai vairāk laiduma tiltu, šķērsojot upi un tās ieleju ar vairākiem laidumiem un balstiem blakus upes gultnei, neveidojot šķēršļus ūdens plūsmai. Ar šādiem risinājumiem var saglabāt nemainīgus esošās upes krastus bez būtiskiem zemes darbiem.
- 3.3.2.2. Izbūvēt viena laiduma tiltu, kas nozīmē, ka upe un tās ieleja tiktu šķērsota ar vienu laidumu un upes krasti tiktu pēc vajadzības piebērti ar uzbēruma grunti (vai bez piebēruma). Viena laiduma tiltu, nemainot esošos upes krastus, var izbūvēt ar tērauda loka konstrukciju vai arī kā vanšu tipa tiltu, bet šādi risinājumi būtiski sadārdzinātu būvniecību.
- 3.3.2.3. Izbūvēt arkveida metāla caurteku, kas novērtēta kā ekonomiskākais variants, bet šādā gadījumā krasti būtu jāpieber ar uzbēruma grunti, kas palu laikā varētu radīt applūšanas draudus, jo tiktu ierobežots upes maksimālā caurplūduma laukums. Pieberot krastu, tiek izmainīti arī upes krasti.
- 3.3.5. Kopumā secināts, ka caurtekas risinājums no vides aizsardzības viedokļa nav ieteicams, bet kā optimālākais atzīts dzelzsbetona tilts ar vairākiem laidumiem, bez balstiem upes gultnē un bez upes krasta izmaiņām.
- 3.3.6. Ziņojumā izvērtēti arī iespējamie principiālie tehniskie risinājumi ar dzelzceļa līnijas šķērsojumu saistītā pārvada un tuneļa izbūvei. Tunelim kā piemērots aplūkots risinājums ar tērauda čaulas nesošām konstrukcijām, jo tam ir ātrākas montāžas iespējas. Šādā risinājumā tuneļa gali tiek betonēti, stiprinātas nogāzes un projektēta ūdens novadīšana. No Ziņojuma izriet, ka tunelī paredzēts organizēt dzelzceļa līnijas šķērsošanu arī gājējiem un velosipēdistiem (ietvju/velosipēdistu celiņa platums ~ 2.5 m).

- 3.3.7. Atbilstoši Ziņojumam ar mērķi iegūt datus satiksmes intensitātes prognozei un definēt satiksmes daļu, kas tiks novirzīta pa apvedceļu, AS „Ceļuprojekts” 2012.gada 13.septembrī ir veikusi satiksmes skaitīšanu sešos posteņos ar transportlīdzekļu fiksēšanu. Skaitīšana veikta 4 stundu laikā (no 8:00 līdz 12:00) no/uz Dobeles pilsētu, fiksējot kopumā 14 virzienus. Satiksmes intensitāte pārrēķināta uz gada vidējo un prognozēta 2035.gada perspektīvai, vadoties no iegūtajiem datiem prognozējot tranzīta un vietējās satiksmes procentuālo sadalījumu. Iegūtie dati izmantoti satiksmes plūsmas modelēšanai, pieņemot augstas satiksmes intensitātes pieauguma scenāriju un ka uz apvedceļu tiks novirzīti 100% kravas un 80% vieglo tranzīta transportlīdzekļu. Satiksmes intensitātes sadalījuma epīra katram no autoceļiem un to segmentiem (esošajai situācijai un situācijai apvedceļa izbūves gadījumā) sniegta Ziņojuma 2.pielikumā.
- 3.3.8. Ziņojuma autori būvniecību rekomendē realizēt šādās stadijās:
- 3.3.8.1. tā kā lielākā tranzīta satiksme Dobelē ir pa a/c P97 maršrutu, rekomendēts uzsākt būvniecību ar posmu starp a/c P97 (Annenieku virzienā) un a/c P102, izmantojot Lauku ielas posmu no a/c P97 (Jelgavas virzienā) līdz a/c P102 kā pagaidu apvedceļa sastāvdaļu, ko varētu izmantot arī tranzīta maršruta Tukums – Eleja (a/c P102 – a/c P103) satiksmei;
- 3.3.8.2. tad turpināt būvdarbus ar posmu no a/c P97 (Jelgavas virzienā) līdz a/c P102;
- 3.3.8.3. kā noslēdzošo izbūvēt posmu starp a/c P97 (Jelgavas virzienā) un a/c P103.
- 3.3.9. No Ziņojuma izriet, ka plānotā apvedceļa trases izbūve ietver arī tieši piegulošo/šķērssojošo vietējo ceļu izbūves darbus, paredzot, ka pašvaldības atbalstītās apvedceļa trases variantā vietējā ceļu tīkla izbūves garums būs 2090m, bet 2.alternatīvas gadījumā – 1415m. Tāpat no Ziņojuma 1.pielikuma secināms, ka atkarībā no alternatīvs paredzēta arī atsevišķu ceļu posmu vai piebraucamo ceļu demontāža, paredzot jaunus posmus un piekļuves risinājumus.
- 3.3.10. Atbilstoši Ziņojumam projekta ietvaros neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas līdz Gardenei paredzēts izbūvēt ietvi/veloceliņu 3570m garumā ar apgaismojumu un barjeru, kā arī paredzēta regulējamas gājēju pārejas izveide pirms apvedceļa satiksmes mezgla ar a/c P97, kas nodrošinās gājēju/velosipēdistu nokļūšanu Jaunzemnieku/Veczemnieku mazdārziņu teritorijās.
- 3.3.11. No būvdarbu organizācijas viedokļa paredzēts, ka laukumi būvtechnikas, būvmateriālu, sadzīves telpu un citu būvniecības procesa nodrošināšanai nepieciešamo pagaidu būvju novietošanai tiks izveidoti būvniecības vietas tuvumā. Tehnisko stāvlaukumu novietojums tiks precizēts turpmākajās projektēšanas stadijās, vienlaikus iespējamās (piemērotās) vietas ir jau identificētas Ziņojuma 1.pielikumā.
- 3.3.12. Būvniecības risinājumi paredz, ka lietus un sniega ūdeņi no autoceļa virsmas tiks novadīti ceļa sāngrāvjos ar brauktuves šķērskrituma palīdzību.

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. Paredzētai darbībai ir izstrādāti un salīdzināti 2 alternatīvie izvietojuma varianti:
- 3.4.1.1. pašvaldības atbalstītais variants jeb 1.alternatīva 9740m garumā;
- 3.4.1.2. 2.alternatīva 10470m garumā.

3.4.2. Papildus, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas ietvaros apkopots viedokļus un priekšlikumus, izstrādātas vairākas apvedceļa trases alternatīvu modifikācijas (lokāli risinājumi), galvenokārt atvīzot trasī no dažādiem objektiem vai īpašumu robežām. Modifikācijas tāpat kā 1. un 2.alternatīvas trases attēlotas Ziņojuma 1.pielikumā un īsumā tās raksturo šāda informācija:

3.4.2.1. 1.1.,1.2. un 2.1.,2.2.modifikācijas, kas izstrādātas attiecīgi gan 1., gan 2.alternatīvai 1.sektora ietvaros, paredz apvedceļa trases attālināšanu no saimniecības ēkas nekustamajā īpašumā “*Bružas*” (kad.Nr.4652 003 0040). Lai veiktu šādas izmaiņas, attiecīgi nepieciešama abu alternatīvu trašu ģeometrisku parametru maiņa posmā līdz ceļmezglam ar a/c P97.

3.4.2.2. 1.3. un 1.4.modifikācija, kas izstrādāta 1.alternatīvai 2.sektora noslēguma posmā un 3.sektora sākuma posmā, paredz apvedceļa trases attālināšanu no perspektīvā plānotas apbūves nekustamajā īpašumā “*Ozoliņi*” (kad.Nr.4672 001 0029), izmantot esošo pašvaldības ceļu Laučiņi – Bebri (Dobeles Kr.Barona ielas turpinājumu) kā apvedceļa sastāvdaļu. Šādā gadījumā apvedceļa trase tiktu virzīta tuvāk nekustamā īpašuma “*Mežmaļi*” (kad.Nr.4672 002 0022) robežai, skarot Latvijas Valsts Auglīkopības institūta zemes īpašumu.

3.4.2.3. 1.5. un 2.3.modifikācija, kas izstrādāta gan 1., gan 2.alternatīvai 1.sektora sākumposmā, kur abām alternatīvām ir viena trase, paredz apvedceļa izvietojuma lokālas izmaiņas, virzot to cik iespējams tuvu robežai starp īpašumiem.

3.4.3. Savstarpēji salīdzinot alternatīvas no izvietojuma un tehniskā viedokļa, Ziņojumā secināts, ka:

3.4.3.1. Rekomendējama ir 2.alternatīva, ietverot izstrādātās modifikācijas 2.1. un 2.2., bet pārējā apvedceļa garumā saglabājot 2.alternatīvas pamata trasī. 1.alternatīvas gadījumā gan 2., gan 3.sektorā izvēlēto risinājumu dēļ būtu nepieciešams veikt gan lielāku apjomu un sarežģītākus saistītos būvdarbus (pieslēgumus, paralēlos ceļus, šķērsojumus), gan apvedceļa trase virzītos cauri vai gar apbūves teritorijām.

3.4.3.2. Ja pašvaldība lemtu par 1.alternatīvas akceptu, rekomendējams izvēlēties risinājumu ar modifikācijām 1.1. un 1.2., bet pārējā apvedceļa garumā saglabāt 1.alternatīvas pamata trasī. Ziņojuma autori nerekomendē izvēlēties arī 1.3. un 1.4.modifikācijas risinājumu.

3.4.3.3. Abu alternatīvu griezumā 1.5. un 2.3.modifikācija novērtēta kā tehniski līdzvērtīga alternatīvu pamata trasēm.

3.4.4. Ziņojumā ietverts piedāvāto alternatīvu salīdzinājums, vadoties no sagaidāmās ietekmes uz vidi, tostarp tādiem kritērijiem kā ietekme uz gaisa kvalitāti, trokšņa līmeņa izmaiņas, ietekme uz biotopiem, putniem, ainavu u.c. Salīdzinājumā ietverts arī vērtējums ietekmes uz īpašumiem griezumā. Rezultātā nedaudz mazāk nelabvēlīga ietekme konstatēta 1.alternatīvai, tomēr vērtējuma atšķirības ir nelielas. Tai pat laikā Birojs secina, ka 1.alternatīvas gadījumā trase virzītos daudz tuvāk pilsētai un ēkām, bet 1.3.modifikācijas risinājumā pietuvotos viensētām pat 27m attālumā. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam - izslēdzošas vides ietekmes nav konstatētas nevienai no alternatīvu trasēm.

4. Izvērtētā dokumentācija:

4.1. Biroja 2014.gada 30.decembra lēmums Nr.539 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*” un ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma materiāli.

4.2. SIA “*Latekoil*” pārstāvja 2016.gada 27.aprīļa elektroniskā pasta vēstule, ar kuru nosūtīts paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, paziņojuma publikācijas kopija Dobeles

novada pašvaldības laikrakstā “Zemgale”, paziņojuma publikācijas izdruka no Dobeles novada pašvaldības tīmekļa vietnes un informācija par nekustamo īpašumu īpašnieku individuālu informēšanu.

- 4.3. SIA “Latvijas Grauds” 2016.gada 27.aprīļa elektroniskā pasta vēstule.
- 4.4. Privātpersonas 2016.gada 9.maija vēstule (Birojā saņemta 2016.gada 11.maijā).
- 4.5. AS „Ceļuprojekts” 2016.gada 16.maija iesniegums Nr.11-153/01-5 ar pieprasījumu ietekmes uz vidi novērtējuma programmai.
- 4.6. Z/s “Skujas” 2016.gada 17.maija vēstule (Birojā saņemta 2016.gada 18.maijā).
- 4.7. Privātpersonas 2016.gada 19.maija elektroniskā pasta vēstule.
- 4.8. Privātpersonas vēstule (bez datuma), kas Birojā saņemta 2016.gada 19.maijā.
- 4.9. Dobeles novada pašvaldības Krimūnu pagasta pārvaldes 2016.gada 19.maija vēstule Nr.2.6./1377 “Par priekšlikumu izteikšanu”.
- 4.10. Privātpersonas 2016.gada 19.maija vēstule.
- 4.11. Latvijas Evaņģēliski luteriskās baznīcas īpašumu apsaimniekotāja SIA “Pastorāts” 2016.gada 19.maija iesniegums Nr.P/18-122 “Par Dobeles apvedceļa būvniecību jaunā trasē”.
- 4.12. Dobeles novada pašvaldības Dobeles pagasta pārvaldes 2016.gada 19.maija vēstule Nr.2.6./1376 “Par priekšlikumu Dobeles apvedceļa būvniecībai”.
- 4.13. SIA “Latekoil” 2016.gada 24.maija vēstule “Par protokola iesniegšanu”, ar kuru iesniegts sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols.
- 4.14. Biroja 2016.gada 14.jūnija Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.15. Privātpersonas 2016.gada 28.septembra vēstule.
- 4.16. SIA “Latekoil” 2016.gada 4.oktobra vēstule Nr.36/10-16 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, ar kuru iesniegta informācija par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu, Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols, un privātpersonas 2016.gada 28.septembra iesniegums.
- 4.17. Ierosinātājas 2016.gada 31.oktobra vēstule Nr.2.1/5381 “Par Dobeles apvedceļa IVN”, ar kuru iesniegts Ziņojums (Birojā saņemts 2016.gada 2.novembrī).
- 4.18. SIA “Latekoil” valdes locekļa V.Felsberga 2016.gada 2.novembra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesniegts Paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma iesniegšanu Birojā.
- 4.19. Dobeles novada pašvaldības 2016.gada 15.decembra vēstule Nr.2.6./3387 “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.20. Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (turpmāk VKPAI) 2016.gada 20.decembra vēstule Nr.05-01/3827 “Atsauksmes par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.21. SIA “Latekoil” 2017.gada 28.februāra vēstule “Par papildu informāciju Dobeles apvedceļa IVN”, ar kuru iesniegts papildināts Ziņojums.

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

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

- 5.1.1. Paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstā „Zemgale” 2016.gada 26.aprīļa izdevumā Nr.48(7427). Informācija tika ievietota arī Dobeles novada domes tīmekļa vietnē www.dobele.lv, kā arī Biroja tīmekļa vietnē www.vpvpb.gov.lv. Informatīvie materiāli bija pieejami Dobeles novada pašvaldības Apmeklētāju pieņemšanas un informācijas centrā Dobelē, Brīvības ielā 15 un tīmekļa vietnē www.eiropprojekts.lv/Dobele. Individuāli paziņojumi tika izsūtīti Paredzētās darbības vietai piegulošo nekustamo īpašumu īpašniekiem (kopā 85 adreses). Rakstiskus priekšlikumus Birojā bija iespējams iesniegt no 2016.gada 26.aprīļa līdz 2016.gada 20.maijam (Rūpniecības iela 23, LV-1045, Rīga, tālr. 67321173, www.vpvpb.gov.lv, e-pasts: vpvpb@vpvpb.gov.lv).
- 5.1.2. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 2016.gada 16.maijā plkst.14:00 Dobeles novada pašvaldības Lielajā zālē Dobelē, Brīvības ielā 15. Saskaņā ar 2016.gada 16.maija sanāksmes protokolu tajā piedalījās 12 personas. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru un Paredzēto darbību, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmes dalībnieki interesējās par konkrētu īpašumu šķērsošanu, iepriekš plānotajiem apvedceļa risinājumiem, esošo ceļu un ielu iekļaušanu apvedceļa maršrutā, apvedceļa tehniskajiem parametriem un plānoto izpēti.
- 5.1.3. Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma 9 fizisko un juridisko personu, kā arī pašvaldību iesniegumus/vēstules, kuros paustas bažas, izteikts viedoklis, sniegti iebildumi vai atbalsts konkrētas apvedceļa alternatīvas realizācijai, kā arī sniegti priekšlikumi plānotā apvedceļa izbūves risinājumiem un ietekmes uz vidi novērtējumam. Galvenokārt iebildumi, priekšlikumi vai bažas izteiktas saistībā ar ietekmi uz īpašumiem, to līdzšinējās izmantošanas maiņu, sadalīšanu, piekļuves risinājumiem. Tāpat paustas bažas par Paredzētās darbības ietekmi uz lauksaimniecisko darbību, trokšņa un gaisa kvalitātes izmaiņām, apvedceļa plānošanu pārāk tuvu ēkām, kā arī sniegti ieteikumi apvedceļa izbūvē izmantot esošo ielu un ceļu tīklu. Saņemtie iesniegumi, tajos ietvertā informācija un priekšlikumi līdztekus normatīvo aktu prasībām ir veidojuši pamatu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Programmā ietverto nosacījumu kopumam.
- 5.1.4. Birojs sniedza privātpersonām atbildes un iesniegumus un kopā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Programmu nosūtīja Ierosinātajai, lai tie varētu tikt ņemti vērā, gatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu.

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

- 5.2.1. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstā „Zemgale” 2016.gada 1.septembra izdevumā Nr.101, kā arī pašvaldības tīmekļa vietnē www.dobele.lv un Biroja tīmekļa vietnē www.vpvpb.gov.lv. Ziņojums bija pieejams no 2016.gada 1.septembra līdz 1.oktobrim Dobeles novada pašvaldības Apmeklētāju pieņemšanas un informācijas centrā Dobelē, Brīvības ielā 15 un tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Dobele. Rakstiskus priekšlikumus par Paredzēto darbību un tās ietekmi uz vidi varēja iesniegt Birojā līdz 2016.gada 1.oktobrim.
- 5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes klātienē notika 2016.gada 14.septembrī plkst.17:30 Dobeles novada pašvaldības Lielajā zālē Dobelē, Brīvības ielā 15. Sanāksmē piedalījās 23 personas. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru, Paredzēto darbību un izstrādātajām trašu modifikācijām un ietekmes novērtējuma rezultātiem. Tāpat bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmē galvenokārt tika apspriesti tie paši jautājumi kas IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmē, savukārt ar apvedceļa izbūvi tieši skarto zemju īpašnieki galvenokārt pauda atbalstu tās alternatīvas realizācijai, kas viņu zemes neskar. Sanāksmē

skaidrots, ka periodā līdz 2035.gadam Dobeles apvedceļa izbūve un ekspluatācija nav novērtēta kā ekonomiski pamatota, tādēļ gadījumā, ja apvedceļš tiks būvēts, vēl ~20 gadus situācija tā novērtētajā koridorā paliks nemainīga.

- 5.2.3. Ziņojuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma privātpersonas 2016.gada 28.septembra vēstuli, kurā pausts iebildums par apvedceļa izvietojumu (pārāk tuvu īpašumā esošai saimniecības ēkai). Privātpersonas vēstule tika nosūtīta Ierosinātajai un Izstrādātajām izvērtēšanai.

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

- 5.3.1. Ziņojums Birojā tika saņemts 2016.gada 2.novembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvpb.gov.lv un pašvaldības tīmekļa vietnē www.dobele.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Dobele.

- 5.3.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.3.2.1. Dobeles novada pašvaldības 2016.gada 15.decembra vēstuli Nr.2.6./3387 "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*", kurā izteikts atbalsts 1.alternatīvai, risinājuma priekšrocības pamatojot ar vides aspektiem no Bērzes upes šķērsošanas viedokļa un ekonomiskajiem aspektiem (iedzīvotāju mobilitāte, novada ekonomiskā attīstība). Pašvaldības ieskatā 1.alternatīva no vides viedokļa ir saudzējošāka. Vienlaikus vēstulē vērsta uzmanība uz atsevišķām Ziņojumā ietvertām kļūdām.

5.3.2.2. VKPAI 2016.gada 20.decembra vēstuli Nr.05-01/3827 "*Atsauksmes par ietekmes uz vidi novērtējumu*", kurā norādīts, ka Ziņojumā ir uzrādīta informācija tikai par valsts aizsardzībā esošiem kultūras pieminekļiem, bet nav apzinātas potenciālās kultūrvēsturiski nozīmīgās vietas, tajā skaitā arheoloģiskās vietas, kuras varētu atklāties plānotajās apvedceļa trasēs. VKPAI vērš uzmanību, ka nepieciešams apzināt un izpētīt kultūras vērtības Dobeles apvedceļa trasē, vienlaikus norāda, ka kopumā VKPAI nav iebildumu pret Dobeles apvedceļa būvniecību un ka būvniecībai izvēlētie apvedceļa varianti tās ieskatā būtiski neapdraud zināmo kultūras pieminekļu saglabāšanu.

- 5.3.3. Birojs 2017.gada 13.janvārī Ierosinātajai un AS „*Ceļuprojekts*” nosūtīja vēstuli Nr.3-01/102 "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*", kurā, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20.panta (2) un (3)daļu, Birojs lūdza papildināt Ziņojumu ar nepieciešamo papildus informāciju un vērtējumu.

- 5.3.4. Papildinātu Ziņojumu SIA "*Latekoil*" Birojā iesniedza 2017.gada 28.februārī. Paziņojums par atkārtotu Ziņojuma iesniegšanu tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvpb.gov.lv un pašvaldības tīmekļa vietnē www.dobele.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Dobele. Sabiedrības viedokļi Ziņojuma papildus izvērtēšanas un aktualizācijas stadijās netika saņemti.

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, un lielākajā daļā aspektu Darbības vieta, Paredzētā darbība un sagaidāmā ietekme uz vidi vērtēta padziļināti, vadoties no IVN veikšanas mērķa un uzdevuma. Tomēr Birojs secina, ka atsevišķos aspektos informācija par Darbības vietu vērtēta ļoti vispārēji, pēc būtības izpildot tikai Programmas minimālās prasības atzinuma saņemšanai. Šādā veidā novērtēta Darbības vieta - tās ģeoloģiskie, hidroģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi, vispārēji

secinot, ka teritorija apvedceļa būvniecībai ir piemērota un visdrīzākais neradīs īpašus apgrūtinājumus, bet detalizēta izpēte un attiecīgi nepieciešamie risinājumi iespējamās problēmu zonās tiks nodrošināti jau būvprojektēšanas stadijā. Izvērtējis šādas nepilnības un to būtiskumu, Birojs atzīst, ka šāda pieeja, neidentificējot konkrētas vietas un posmus, kuros izplatītas vājās grūtis, kur ir apgrūtināta virszemes notece, kur ir sarežģīts reljefs u.c. - atsaucas uz novērtējuma kvalitāti un samazina to izsvērtās informācijas apjomu, ko Ierosinātāja var izmantot turpmāko lēmumu pieņemšanai. Šāda pieeja var arī nostādīt nevienlīdzīgā situācijā citu autoceļu novērtējumus, tostarp citus Ierosinātājas autoceļu būvniecības vai pārbūves projektus, kuriem veikts vai tiek veikts ietekmes novērtējums. Vienlaikus Birojs secina, ka, sniedzot Ziņojuma papildinājumus, Izstrādātājas ir vispārēji papildinājušas arī informāciju par Darbības vietu un šobrīd nepilnības summāri vairs nav tik būtiskas, lai Birojs kopumā neizdotu atzinumu. Būtiskākās Paredzētās darbības ietekmes ir novērtētas un Biroja ieskatā ir iespējams nonākt pie secinājuma, vai Paredzētā darbība ir akceptējama un vai kādai no vērtētajām alternatīvām nav izslēdzošu apstākļu. Tomēr šādi konstatēti trūkumi ir pamats atsevišķu ietekmes aspektu griezumā izvirzīt papildus nosacījumus (Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļa).

- 6.2.** Birojs atzīst, 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 satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses radītu pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjustu vietējie iedzīvotāji. Būvniecības darbi ietvers arī esošo infrastruktūras un, iespējams, inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, līdz ar to 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 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.
- 6.3. Līdz ar to kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**
- 6.3.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
- 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.**
- 6.3.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.**
- 6.3.4. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas vērtībām un ainavu.**
- 6.3.5. Troksnis un tā izplatība.**
- 6.3.6. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**
- 6.3.7. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.**

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

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

- 6.4.1.1. Paredzētās darbības īstenošana plānotajā apvedceļa izbūves vietā radīs samērā plašas fiziskās izmaiņas, jo apvedceļa infrastruktūras būvniecības rezultātā visā tā nodalījuma joslas platumā, kā arī zem saistītajiem objektiem 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 Dobeles apvedceļa pastāvēšanas laikā.
- 6.4.1.2. Novērtēts, ka jaunbūvējamais apvedceļš šķērso mazapdzīvotas teritorijas, kuras pamatā aizņem Dobeles pilsētai piegulošās lauksaimniecības zemes, kā arī abi apvedceļa varianti šķērso Dobeles pilsētas rūpniecības teritorijas, dabas un apstādījumu teritorijas (2.alternatīvas trase nelielā platībā šķērso mežu teritorijas). Vienlaikus plānotais apvedceļš, t.sk. tā izstrādātās modifikācijas vietām pietuvojas arī lauksaimniecības zemēs izvietotām viensētām, jo īpaši 1.alternatīva, kas paredzēta tuvāk pilsētai. Ziņojumā norādīts, ka apvedceļa alternatīvās trases ir izraudzītas, maksimāli apejot būves un īpašumus tādējādi, lai nebūtu jāparedz dzīvojamu ēku nojaukšana.
- 6.4.1.3. Atbilstoši Ziņojuma 3.pielikumam Dobeles apvedceļa trases lielākoties šķērso/skar fizisko un juridisko personu īpašumus, kā arī šķērso/skar dažus valsts un pašvaldības īpašumus. Kopumā novērtēts (vadoties no pašreizējā projektēšanas stadijā pieejamās informācijas), ka ar apvedceļa izbūvi (atkarībā no realizējamās alternatīvas) tiktu skarti 80-87 īpašumi. Ziņojumā norādīts, ka būvdarbu veikšanas nodrošināšanai uz laiku būs nepieciešamas arī papildus platības, kuras pēc būvniecības pabeigšanas varēs turpināt lietot atbilstoši to pašreizējam plānotajam lietojuma viedam. Šīs platības pašreizējā priekšizpētes stadijā nav identificējamās un tiks precizētas tehniskajā būvprojektā.
- 6.4.1.4. Ziņojumā konstatēts, ka apvedceļa izbūves vajadzībām no skartajiem īpašumiem būs nepieciešams izmantot kopumā 306 250m² vai 349 503m² zemes (2.alternatīvas gadījumā vairāk, jo tās kopgarums būtu lielāks). Tomēr Ziņojumā vairākās vietās ietverta atšķirīga informācija par kopējām zemes platībām alternatīvu griezumā (arī tad, ja norādīts, ka aprēķinā iekļautas/nav iekļautas modifikāciju trases), tādēļ skaitliskās vērtības Birojs uzlūko kā tikai indikatīvas.
- 6.4.1.5. Tomēr ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija. Šajā kontekstā Birojs atzīmē, ka situācijas var būt dažādas un ietekmes uz īpašumiem būtiskumu ietekmē gan skartā īpašuma lielums, gan tas, vai trase skar īpašuma malu vai šķērsojuma rezultātā pilnīgi sadala zemes īpašumu (vienādās vai nevienādās daļās), traucē, apgrūtinā tam piekļuvi (detalizēts pārskats par katram skartajam īpašumam atsavināmo platību un tā fragmentāciju sniegts Ziņojuma 3.pielikumā). Gadījumos, kad īpašumi tiek dalīti, lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, būs nepieciešams šķērsot jauno apvedceļa trasi, izmantojot paredzētās šķērsojuma vietas. Papildus apgrūtinājums tas ir gan iedzīvotājiem, gan zemju (lauksaimniecības) apsaimniekotājiem. Līdz ar to, 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). 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.

- 6.4.1.6. Kopumā Ziņojuma autori secinājuši, ka ietekme uz īpašumiem abos variantos uzskatāma par salīdzināmu un lokāli būtisku. Ziņojumā novērtēts, ka par apmēram 15 – 20% (atkarībā no modifikācijām) lielāka ietekme uz īpašumiem sagaidāma 1.alternatīvas gadījumā, jo tas vairāk skar pilsētvidi, kur īpašumiem ir mazākas platības. No Ziņojuma izriet, ka izvairīties no šādas ietekmes pēc būtības nav iespējams un atkarībā no apvedceļa alternatīvas, ietekme skars vienu vai otru skarto zemju īpašnieku grupu, kas Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros attiecīgi izteic atbalstu un mudina realizācijai apstiprināt to trases alternatīvu, kas to īpašumus neskar.
- 6.4.1.7. Novērtējis Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs atzīst, ka pēc būtības plānotais apvedceļš pārdalīs tā šķērsojošo teritoriju nosacīti divās daļās, tomēr būtisku ietekmi uz īpašumu sasniedzamību tas visdrīzākais neradīs. Dobeles apvedceļš pēc nozīmes un tehniskajiem parametriem nav plānots kā ātrgaitas autoceļš un satiksmei galvenokārt nav paredzēts risināt caur divlīmeņu satiksmes mezgliem (izņemot šķērsojuma vietās ar dzelzceļa līniju). Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātpašumiem saglabāsies nemainīgas un būs nepieciešami lokāli risinājumi, tie tomēr ir salīdzinoši vienkārši risināmi un tikai atsevišķās vietās prasa papildus paralēlo ceļu tīklu. Šādos gadījumos svarīgākais ir, lai, vērtējot un izstrādājot piekļuves risinājumus, tiek ņemts vērā, ka ar esošo un jaunbūvējamo ceļu tīklu jāpanāk visu īpašumu sasniedzamība un jaunie risinājumi nedrīkst būt nesamērīgi. No Ziņojuma izriet, ka piekļuves īpašumiem jautājumu ir paredzēts risināt un būvprojektā tiks nodrošināti pasākumi īpašumu piekļuvei vai nu pa jau esošajiem ceļiem (ja nepieciešams, tos pārbūvējot), vai izbūvējot jaunus lokālus ceļus. Vietās, kur tas novērtēts kā nepieciešams, paredzēts risināt arī gājēju un velotransporta satiksmes jautājumus.
- 6.4.1.8. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs secina, ka Dobeles apvedceļa būvniecības alternatīvas aplūkotas un piedāvātas tādējādi, lai pēc iespējas mazāk skartu apdzīvotas teritorijas, tomēr atzīstams, ka pilnīga apvedceļa trases virzīšana tā, lai tās tuvumā neatrastos neviena viensēta, ņemot vērā piepilsētas vidi, nav iespējama. 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, bez tam ir identificējami 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. Attiecībā uz piekļuves risinājumiem ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir identificēti infrastruktūras objekti, 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, t.sk. visiem īpašumiem nodrošinot piekļuvi pa esošajiem vai jauniem pievedceļiem. **Tādēļ 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 Ierosinātajai jānodrošina Ziņojumā ietvertu vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai.**
- b) Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.**
- c) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināti risinājumi ar šiem ceļiem saistīto teritoriju sasniedzamībai. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālums līdz tuvākajām šķērsojumu vietām nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas.**
- 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.**

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

- 6.4.2.1.** Jaunu infrastruktūras objektu, sevišķi, ja tie atrodas blīvi apdzīvotās teritorijās vai to tuvumā, 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 Dobeles apvedceļu paredzēts virzīt caur mazapdzīvotām teritorijām, atsevišķos posmos pilsētas administratīvajās robežās, tomēr vienlaikus tā tuvumā atrodas arī vairākas viensētas, kurās dzīvojošie iedzīvotāji apvedceļa būvniecību izjutīs visbūtiskāk (1.alternatīvas gadījumā apvedceļa trases tuvumā ir vairāk viensētu un tās atrastos tuvāk), līdz ar to liela nozīme ir pārdomātai un efektīvai būvniecības procesa organizēšanai.
- 6.4.2.2.** Ņemot vērā to, ka paredzēta satiksmes infrastruktūras objekta būvniecība, sagaidāms, ka plānoto darbu teritorijā būs jāsaskaras ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ierobežojumiem un neērtībām, turklāt Paredzētā darbība ietver arī esošu autoceļu pārbūves darbus (atsevišķie ielu un ceļu posmi, tostarp 1.alternatīvas gadījumā arī a/c V1098 posma pārbūve). Biroja ieskatā nozīmīgākie satiksmes organizācijas (pārmaiņu) risinājumi varētu būt nepieciešami esošo autoceļu pieslēgumu un šķērsojumu (arī dzelzceļa līnijas šķērsojumu) vietās. Veicot Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu, šobrīd nav vērtēts, vai un kādi satiksmes traucējumi/ierobežojumi sagaidāmi un kā tie tiks risināti plānotā apvedceļa pieslēguma vietās pie a/c P97, kā arī šķērsojuma vietās ar a/c V1101, P102, P97, V1104 un V1098. Attiecībā uz dzelzceļa šķērsošanu norādīts, ka, lai saglabātu esošo dzelzceļa satiksmes kustību, laiduma plātnes betonēšanai izmantojama specializēta tehnika un risinājumi, saskaņojot tos ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju. Tādēļ Birojs secina, ka darbu veikšanas projektā būs nepieciešams iekļaut gan nosacījumus darbu organizācijai un veikšanai, jo īpaši no drošības viedokļa, gan satiksmes organizācijas shēmas, novērtējot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, nodrošināt piekļuvi īpašumiem, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā.
- 6.4.2.3.** Ziņojumā sniegta informācija par plānoto būvniecības darbu secību, identificēts būvdarbu veikšanai piemērotākais laiks (no maija līdz novembrim), prognozēts

iespējamais būvniecības ilgums, kas gan būs atkarīgs no būvniecības pasūtītāja iespējām un finansēm. Līdztekus būvniecības darbu raksturojumam Ziņojumā ietverti arī vispārēji norādījumi būvdarbu veikšanai, t.sk. skarto teritoriju sakārtošanai sākotnējā stāvoklī, īpašumu piekļuvei būvdarbu veikšanas laikā, kā arī satiksmes organizēšanai būvdarbu veikšanas laikā.

6.4.2.4. Plānotie būvdarbi saistīti ne vien ar izmaiņām/traucējumiem satiksmes organizācijā, bet arī ar gaisa piesārņojumu, trokšņiem un vibrācijām, kas radīsies būvdarbu veikšanas laikā. Ziņojumā nav detalizētāk analizēts apvedceļa būvniecības ietvaros sagaidāmais traucējumu (gaisa piesārņojums, trokšņu emisijas un vibrācijas) apjoms, vienīgi sniegts Ziņojuma autoru viedoklis, ka ārpilsētas autoceļu būvniecība Latvijā līdz šim nav radījusi tādu gaisa piesārņojumu, kas prasītu kādus pasākumus izmešu gaisā samazināšanai, vienlaikus norādot, ka būvniecībā jāievēro laba būvniecības prakse. Birojs nevar pilnībā pievienoties Izstrādātāju vispārējiem secinājumam un, lai nodrošinātu papildus informāciju gala lēmuma pieņemējam, ar šo atzinumu izdara šādus papildus apsvērumus par sagaidāmo ietekmi uz vidi un tās būtiskumu:

6.4.2.4.1. 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 vairāk būs jūtamas Dobeles apvedceļa tuvumā izvietoto viensētu iedzīvotājiem, kā arī vietās, kur uz esošajiem autoceļiem veidosies satiksmes plūsmas izmaiņas (tostarp iespējami satiksmi regulējoši luksofori). Lai gan atzīmējams, ka apvedceļu pārsvarā ir plānots virzīt ārpus blīvi apdzīvotām vietām un būvdarbu ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša, nav izslēgts, ka būvdarbu veikšanas laikā var būt nepieciešams nodrošināt pasākumus putekļu izplatības ierobežošanai.

6.4.2.4.2. Būvniecības darbi tāpat saistīti ar trokšņa līmeņa izmaiņām. Troksni var radīt nepieciešamās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas. Pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairīties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Vērtējot, vai 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, jāņem vērā būvdarbu specifiku un to, ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam. Tādēļ 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.

6.4.2.4.3. Būvniecības tehnikas lietojums rada arī vibrācijas. Latvijas normatīvie akti nosaka darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret vibrācijas radīto risku darba vidē, tomēr robežvērtības ēku un būvju aizsardzībai nav reglamentētas. Dobeles apvedceļu galvenokārt nav paredzēts būvēt dzīvojamo ēku tiešā tuvumā, tomēr 1.alternatīvas gadījumā piedāvātā 1.3.modifikācija atrastos ēkām salīdzinoši tuvu (tuvākajā vietā ~27m), savukārt atsevišķās vietās trase šķērsos vai pietuvosies rūpnieciskajai apbūvei, tiks šķērsoti arī

satiksmes infrastruktūras objekti. Būtisku ietekmju iespējamība Ziņojumā netiek identificēta, vienlaikus, plānojot būvdarbus ēku un būvju tuvumā, lai netiktu radīti to bojājumi, izvērtējams un nepieciešamības gadījumā nosakāms arī situācijai piemērotāko tehnikas vienību lietojums.

6.4.2.5. 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. Šī brīža projektēšanas stadijā ir apzinātas potenciālās laukumu atrašanās vietas, kas vēl jāprecizē/jāsaskaņo pirms būvniecības uzsākšanas (tādas šobrīd saskaņā ar Ziņojuma 1.pielikumu abiem variantiem kopumā paredzētas deviņas). Ziņojumā identificēti aptuveni nepieciešamo izejmateriālu veidi un apjomi. Prasības un nosacījumus būvlaukumu ierīkošanai būs nepieciešams iestrādāt būvdarbu veikšanas projektā, tostarp nosacījumus, lai būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai notiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes, lai būvniecības darbos iesaistītajai teknikai tiktu nodrošināta tehniskā stāvokļa regulāra kontrole un aprīkošana ar absorbcijas materiāliem, kurus nepieciešamības gadījumā varēs izmantot naftas produktu savākšanai. Tāpat pēc būvdarbu pabeigšanas teritorijas, kurās ir ierīkoti būvniecības laukumi, jāsakārto ne sliktākā stāvoklī, kāds tas bija būvdarbu uzsākšanas brīdī. Attiecībā uz būvniecības laikā radītajiem atkritumiem Ziņojumā sniegta informācija, ka atkritumu savākšanai plānots uzstādīt konteinerus, ko regulāri izvedīs, savukārt visus toksiskos un ātri uzliesmojošos šķidrumus/materiālus plānots glabāt noslēgtos traukos/noslēgtās telpās.

6.4.2.6. No Ziņojuma izriet, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir vispārēji identificētas šķērsojamās komunikācijas, kuras Paredzētā darbība skars un kurām būs jāparedz pārbūves vai aizsardzības pasākumi. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi uz inženierkomunikācijām, Ziņojumā netiek izslēgts, ka būs nepieciešama elektrolīniju lokāla pārbūve un konkrētus risinājumus ir paredzēts iestrādāt būvprojektā. Norādīts, ka būvdarbu veicējs būs atbildīgs par inženierkomunikāciju aizsardzības noteikumu ievērošanu un tā pienākums būs saņemt būvdarbu izpildei nepieciešamos saskaņojumus un atļaujas no inženierkomunikāciju valdītājiem. Birojs atzīmē, ka Ierosinātajai jāņem vērā - inženiertīklu pārbūves laikā iespējami piegāžu, piemēram, elektroenerģijas pārtraukumi gala patērētājiem, par ko tos nepieciešams laicīgi informēt. Tehniskos risinājumus darbu veikšanas projektu izstrādes laikā būs nepieciešams saskaņot ar inženiertīklu īpašnieku/pārvaldītāju un pēc konkrēto būvdarbu pabeigšanas inženiertīklus atjaunot ne sliktākā stāvoklī, kāds tas ir bijis pirms būvdarbu uzsākšanas.

6.4.2.7. Kopumā, 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. Ņemot vērā to, ka pa dzelzceļu var tikt pārvietotas arī bīstamās kravas, dzelzceļa šķērsojuma risinājumi būvdarbu laikā plānojami ar rūpību, nosakot nepieciešamos ierobežojumus drošības aspektā.

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

6.4.2.9. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs secina, ka Ziņojumā ir ietverta informācija par plānotajiem būvniecības risinājumiem, kā arī sniegti norādījumi būvniecības darbu veikšanai, tomēr ļoti vispārēji aplūkoti šķērsojumu, jo īpaši tuneļa, tilta, dzelzceļa pārvada būvniecības risinājumi, kā arī ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes. No vienas puses šāda pieeja pašreizējā projekta stadijā varētu būt attaisnojama, jo apvedceļa būvniecība varētu netikt uzsākta ātrāk kā pēc ~20 gadiem un konkrēti risinājumi būs projektējami un nosakāmi, ņemot vērā aktuālo faktisko situāciju. Vienlaikus Ierosinātajai jāņem vērā, ka Paredzētās darbības realizācija būs saistīta ar būvdarbu radītām ietekmēm un traucējumiem, kurus nav iespējams pilnībā novērst, tādēļ tos būs nepieciešams saprātīgi pārvaldīt un mazināt, izvēloties piemērotākos būvniecības risinājumus. Šādu risinājumu vidū ir gan pasākumi, kas nepieciešamai, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājumus apvedceļa 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, neradītu drošības riskus, jo īpaši dzelzceļa satiksmei. Secināms, ka ar dažādiem ietekmju mazinājošajiem pasākumiem ir iespējams 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 Ierosinātajai 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, tā kā Ziņojumā ietekmes mazināšanas pasākumi ne visu ietekmju kontekstā ir noteikti, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir norādāmi papildus sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

- a) Pirms būvdarbu uzsākšanas jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Satiksmes organizācijas plānam jāaptver risinājumi satiksmes plūsmu (nepieciešamības gadījumā arī sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu plūsmas) organizācijai, lai pēc iespējas mazinātu sastrēgumus un negatīvu ietekmi, kā arī nodrošinātu ar būvlaukumu fragmentēto teritoriju sasniedzamību.
- b) Plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto esošā un jaunbūvējamā 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.
- c) 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 iebruktās rīses.
- d) 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 nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas teknēs, virszemes un pazemes ūdeņos.

- e) 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.
- f) 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.
- g) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikāciju 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. 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, ar īpašu rūpību plānojot nepieciešamos ierobežojumus dzelzceļa satiksmes drošībai. Ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāaskaņo arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.
- h) 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 upes šķērsojuma vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

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

6.4.3.1. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajai informācijai būvniecībai paredzētā teritorijā reljefs ir līdzens. No Ziņojuma neizriet, ka IVN ietvaros plānoto trašu un to modifikāciju vietās būtu veikti inženierģeoloģiski izpētes darbi, lai noteiktu konkrētas iespējamās problemātiskās vietas apvedceļa izbūvei un raksturotu inženierģeoloģisko apstākļu mainību apvedceļa trases garumā. Ziņojumā norādīts, ka izpētes teritorijā ir novērojami eksodinamiski ģeoloģiskie procesi – pārpurvošanās, upju dziļuma un sānu erozija, pauguru nogāžu skalošanās. Atbilstoši Ziņojumam Bērzes upes gultnē vērojami mēreni dziļuma un sānu erozijas procesi, norādot, ka ar mērķi mazināt šos procesus – apvedceļa projektā paredzēts izvēlēties risinājumus, kas nodrošinās upju caurplūdi pat maksimālās noteces laikā (sniega kušanas un lietus periodos). Norādīts, ka Bērzes upes gada vidējais caurplūdums ir $4,42\text{m}^3/\text{s}$ un iespējamie tiltu risinājumi to neierobežo. Bez tam norādāms,

ka saskaņā ar Teritorijas plānojumu abās Bērzes upes šķērsojuma vietās apvedceļa trase šķērso applūstošu teritoriju, kur ievērojami ne vien Aizsargjoslu likuma 37.pantā noteiktie ierobežojumi, bet arī paredzami pielāgoti ceļa izbūves risinājumi. Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar Teritorijas plānojumu applūstošajās teritorijās būvniecība nav atļauta, ja, izstrādājot detālplānojumu un būvprojektu, nav veikti riska novēršanas pasākumi, līdz ar to sagaidāms, ka tādi turpmākās izpētes stadijā tiks veikti.

6.4.3.2. Novērtēts, ka no mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem visbiežāk ir izplatīta pārpurvošanās, vienlaikus nav norādīts, vai šāds process ir raksturīgs konkrēti trases izbūves zonā vai Dobeles novadā. Attiecībā uz pārpurvošanās procesa ietekmes mērogu secināts, ka tas saglabāsies esošajā līmenī, ja būvniecības laikā/rezultātā tiks nodrošināta meliorācijas sistēmu nepieciešamā funkcionēšana. No šāda skatu punkta Ziņojuma autori nesaskata atšķirības starp alternatīvām.

6.4.3.3. Turpinot par meliorācijas sistēmām, - atbilstoši Ziņojuma 3.5.attēlam plānotā apvedceļa trases šķērso teritoriju, ko raksturo samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam – ņemot vērā, ka virszemes notece (uz atslodzes zonām – upēm) notiek galvenokārt pateicoties esošām meliorācijas sistēmām, būvējot autoceļu, nepieciešams saglabāt esošo meliorācijas sistēmu pilnvērtīgu funkcionēšanu, kas nozīmē, ka virszemes ūdeņu noteces nodrošināšanai, šķērsojot meliorācijas sistēmas galvenos grāvjus, nepieciešams paredzēt atbilstošu caurteku ierīkošanu. Novērtēts, ka virszemes noteces ūdeņi no ārpilsētas autoceļiem paštecē nonāk ceļmalu grāvjos, kas var ietekmēt noteces režīmu, jo atmosfēras nokrišņu noteces režīms ir atšķirīgs no drenāžas ūdeņu režīma, kur maksimālā notece veidojas ar aizkavēšanos, kas, savukārt, jāņem vērā aprēķinos. Kopumā Ziņojumā secināts, ka, lai izslēgtu teritorijas hidroloģiskā režīma izmaiņas (t.sk. noteci un pārpurvošanos), nepietiek nodrošināt tikai esošās drenāžas sistēmas uzturēšanu, bet nepieciešama tās modernizācija atbilstoši trases izbūvei paredzētajiem darbiem, kuru risinājumi ar pamatojumiem un aprēķiniem ir jāizstrādā būvprojekta stadijā. Galvenokārt tas attiecas uz meliorācijas sistēmas objektu šķērsojumiem un lietus ūdeņu novadgrāvju savienojumiem ar drenāžas grāvjiem.

6.4.3.4. Attiecībā uz Bērzes upes šķērsojumu Ziņojumā ir izvērtēti iespējamie šķērsojuma risinājumi un izsvērti risinājumi ar iespējami mazāku ietekmi uz upes gultni, krastiem un ūdens plūsmu (skatīt Ziņojuma 1.4.nodaļu). Bērzes upes šķērsojuma izbūves ietekme uz ihtiofaunu apskatīta citā šī Biroja atzinuma apakšnodaļā.

6.4.3.5. Ziņojumā vispārīgi vērtēta Paredzētās darbības ietekme uz artēziskajiem ūdeņiem un gruntsūdeņiem. Attiecībā uz artēziskajiem ūdeņiem secināts, ka Dobeles novadā tie ir labi aizsargāti no virszemes piesārņojuma infiltrācijas un ka Paredzētā darbība nevar ietekmēt/traucēt hidroģeoloģiskos apstākļus un ūdens ieguves režīmu. Vērtējot ietekmi uz gruntsūdeņiem norādīts, ka kopumā gruntsūdeņu plūsmas virziens ir uz Bērzes upi, kas lielākoties ir pretējā virzienā no apvedceļa alternatīvu trasēm. Ziņojumā novērtēts, ka gruntsūdeņi, kas atbilst dzeramā ūdens prasībām un apjomiem, ir izvietoti starpmorēnu nogulumu lēcās. Secināts, ka apvedceļa izbūve tos varētu ietekmēt gadījumā, ja piesārņots ūdens nonāktu tieši meliorācijas sistēmas grāvjos. Ziņojumā secināts, ka hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas apvedceļa izbūves laikā varētu skart tikai gruntsūdeņus, kas Dobeles novadā ir lokalizēti kvartāra nogulumos. Secināts, ka gadījumā, ja uz laiku tiek traucēta esošā drenāžas sistēma, var pazemināties/izmainīties ūdens līmenis grodu akās. Ziņojuma autori norādījuši, ka šajā ziņā ir ļoti svarīgi panākt vienošanos ar aku īpašniekiem un, piemēram, uz laiku garantēt alternatīvu ūdensapgādi. Vienlaicīgi Ziņojumā bez minētajiem pieņēmumiem nav identificēts, vai plānotā ceļa trase kādā no alternatīvām šķērsos kādas ūdens ieguves vietas aizsargjoslas un cik tālu atrodas tuvākās ūdens ņemšanas vietas. Veicot publiski pieejamas informācijas pārbaudi

Birojs konstatē, ka atbilstoši Teritorijas plānojumam apvedceļa trases lielā daļā to garuma atrodas ķīmiskās aizsargjoslas teritorijā ap ūdens ņemšanas vietām.

6.4.3.6. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi uz augsnes kvalitāti, secināts, ka apvedceļa izbūve un ekspluatācija ir sekundāra piesārņojuma avots (lietus un kušanas ūdeņi no autoceļa). Ziņojumā secināts, ka šī ietekme izpaudīsies tikai dažu metru joslā gar ceļu, bet tālāk piesārņojums izkliedēsies un neitralizēsies, pateicoties vides dabiskajām absorbcijas spējām. Ziņojumā norādīts, ka apvedceļa trašu aizsargjoslās un to tuvumā nav konstatētas sertificētas bioloģiskās saimniecības, kuras autoceļa tuvums varētu nelabvēlīgi ietekmēt. Norādāms, ka alternatīvais trases variants skar divas no lauksaimniecības zemes vienībām, kurās savu produkciju ražo zemnieku saimniecība „Rūķīšu tēja” (Latvijā lielākā ārstniecības augu audzētāja). Vērtējot ietekmi uz šo saimniecību, Ziņojumā vērsta uzmanība, ka gar šīs saimniecības robežām jau esošajā situācijā virzās a/c V1098 un V1104, pie tam atšķirībā no sākotnējā izpētē ieteiktā apvedceļa varianta (kas šķērsoja šīs zemnieku saimniecības laukus), šobrīd apvedceļa 2.alternatīva tos galvenokārt apiet, skarot tikai stūrus. Ziņojumā secināts, ka nav pamata uzskatīt, ka grunts (arī gaisa) piesārņojuma varētu saimniecības produkciju būtiski ietekmēt.

6.4.3.7. Vienlaikus ņemams vērā, ka apvedceļa trases apkārtnē ir piesārņotas vai potenciāli piesārņotas vietas. Šajā kontekstā Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā gruntsūdeņu sporādisko struktūru un kvartāra nogulumu filtrācijas parametrus (morēnas nogulumu), autoceļa izbūve teorētiski varētu netieši ietekmēt piesārņojuma migrāciju no piesārņotām vietām, tomēr Ziņojumā nav identificēts, par kurām no 9 vietām šāds secinājums izdarīts, ka arī nav papildus analizēti attālumi, kādā iespējamais piesārņojuma areāls atrodas no Darbības vietas. Secināts, ka lielākoties šo vietu izpēte nav veikta, tādējādi nevar spriest par šo vietu pašreizējo ietekmi uz vidi vai cilvēku. Norādīts, ka risks būvniecības gaitā paātrināt piesārņojuma migrāciju no potenciāli piesārņotām vietām ir augstāks 1.alternatīvas gadījumā, jo tas šādām vietām atrastos tuvāk. Tomēr secināts, ka ar pienācīgu izpēti tehniskā projekta gaitā ir iespējams identificēt sanācijas darbu nepieciešamību (kas Izstrādātāju ieskatā ir maz ticams) un veidu (ja nepieciešams).

6.4.3.8. Novērtējis Ziņojumu konkrēto ietekmes aspektu griezumā (t.i. – kas aplūkoti šajā Biroja atzinuma apakšnodaļā), jo īpaši attiecībā uz applūstošajām teritorijām, ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kas var apgrūtināt Paredzētās darbības realizāciju, pastiprināt vides riskus u.c., Birojs atzīst, ka tie ir novērtēti minimālā apjomā. Lai gan Biroja ieskatā būtu sagaidāms, ka šādi riski un konkrēti Darbības vietas apstākļi novērtējami būtu tieši IVN ietvaros, šajā gadījumā novērtējuma uzdevums ir faktiski nodots tālākajām izpētes stadijām (Ziņojums balstīts galvenokārt uz informāciju un secinājumiem, kas pieejama bez papildus novērtējuma veikšanas). Izsvēris, vai tas būtu šķērslis vispār lemt par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs atzīst, ka var būt identificējamās rīcības, kas veicamas arī gadījumā, ja projektēšanas un būvniecības laikā noskaidrotos būvdarbu veikšanai nelabvēlīgi apstākļi (tie nevarētu būt Paredzētajai darbībai pilnīgi izslēdzoši), tomēr pieeja atstāj iespaidu uz secinājumiem par Paredzētās darbības novērtējumu kā kopumu un ir pamats papildus prasību izvirzīšanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu.

6.4.3.9. Tādējādi, novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka šī brīža projektēšanas stadijā ir apzināts vispārējs ģeoloģiskais, hidroģeoloģiskais un hidroloģiskais stāvoklis novadā, izdarīti vispārēji secinājumi vai pieņēmumi par teritorijas piemērotību apvedceļa būvniecībai vienā vai otrā no alternatīvu risinājumiem. Secināts, ka tad, ja tiks ievēroti piesardzības pasākumi un būvprojekta izstrādes gaitā savlaicīgi izpētīti un ņemti vērā Darbības vietas apstākļi, noteikti piemēroti tehniskie risinājumi, - 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) Pirms Paredzētās darbības uzsākšanas nepieciešams veikt detalizētu inženierģeoloģisko izpēti, t.sk. tuneļa būvniecības un Bērzes upes šķērsojuma vietās, kā arī noteikt Darbības vietā esošo grunšu piemērotību būvniecībai. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot grunšu aizstāšanu un autoceļa stabilitāti. Ja Paredzētās darbības projektēšanas un Darbības vietas papildus izpētes ietvaros tiek secināts, ka noskaidroto apstākļu dēļ nepieciešami tādi risinājumi, kas maina vērtēto apvedceļa trasi un atstāj iespaidu uz tās raksturlielumiem vai darbības vietu, veicams šādu izmaiņu būtiskuma novērtējums, lemjot par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.
- b) Veicot būvniecību iecirkņos, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, jāparedz risinājumus, kas ierobežo piesārņojuma migrāciju un nepieļauj piesārņojuma iespējamu ieplūdi būvniecības laukumos. Tā kā nav novērtēts iespējamais piesārņojuma areāls, jāņem vērā, ka šajās teritorijās gruntis var būt piesārņotas, līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par to apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, var būt nepieciešams veikt grunts ķīmiskās analīzes.
- c) Apvedceļa būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroģeoloģisko 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.
- d) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroģeoloģiskais režīms. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces un tās ielejas platumam, caurplūdamam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā plūdu apdraudētās teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.
- e) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkņēšana, jānodrošina atsūkņējamā gruntsūdens apjomu aprēķini, un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst nozīmīgi ietekmēt ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroģeoloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūkņēto ūdeņu nostādināšana.
- f) Būvprojektēšanas stadijā jāprecizē attālumi līdz ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, nodrošinot noteikto aizsardzības prasību ievērošanu. Ja 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.

6.4.4. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas vērtībām un ainavu.

6.4.4.1. 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, kā arī plānotais apvedceļš šķērsos Bērzes upi. Tādēļ ir pamatoti izsvērt, vai plānotajā būvniecības vietā atrodas aizsargājamās dabas vērtības un kādu ietekmi uz ihtiofaunu varētu radīt ūdensteces šķērsošana.

6.4.4.2. Dobeles apvedceļa trases variantu teritorijās esošo dabas vērtību novērtējumu un iespējamo Paredzētās darbības ietekmi uz tām 2016.gadā dažādos laikos veikuši sugu un biotopu, ornitoloģijas eksperti (turpmāk sugu un biotopu, ornitoloģijas Eksperts vai Eksperti) (Ziņojuma 4. un 5.pielikums), kā arī Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta „BIOR” Zivju resursu pētniecības departaments (turpmāk BIOR) (Ziņojuma 8.pielikums).

6.4.4.3. Atbilstoši sugu un biotopu Eksperta veiktajam apsekojumam, norādāms sekojošais:

6.4.4.3.1. Abu alternatīvu trasē, tostarp to modifikāciju trasēs dominē lauksaimniecības zemes. Nozīmīgākais objekts, ar ko robežojas 1.alternatīvas trase ir APP „Dārzkopības institūts” zeme, tomēr apvedceļš tiešā veidā to neskartu un Paredzētās darbības ietekme uz augļu dārziem nav uzskatāma par būtisku.

6.4.4.3.2. Attiecībā uz Bērzes upes šķērsošanu apvedceļa D daļā (3.sektorā) norādīts, ka 2.alternatīvas gadījumā Bērzes upe tiktu šķērsota lauksaimniecības zemju teritorijā un upe šajā posmā ir meliorācijas ietekmēta, - tās krastos nav konstatēti īpaši aizsargājami biotopi. Savukārt 2.alternatīvas gadījumā Bērzes upe tiktu šķērsota pa esošu autoceļu esoša tilta vietā. Tādējādi secināts, ka abos apvedceļa variantos Bērzes upes šķērsošana šajā sektorā būtisku ietekmi uz dabas daudzveidību Bērzes upē un tās krastos neradīs.

6.4.4.3.3. Attiecībā uz Bērzes upes šķērsošanu apvedceļa ZR daļā (1.sektors), kur paredzēta tilta būvniecība, secināts, ka šajā posmā upe atbilst Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājamam biotopa 5.18., 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi* kritērijiem, lai gan biotopa kvalitāte šajā vietā nav augsta. Ņemot vērā, ka kopējā biotopa aizņemtā platība Latvijā ir 17 620ha, secināts, ka projektētā tiltu būve pār Bērzes upi neietekmēs biotopa stāvokli valstī kopumā. Vienlaikus Eksperts sniedzis norādījumus, ka, veicot paredzētos būvniecības darbus, nav pieļaujamas hidroloģiskā režīma izmaiņas upē. Eksperts novērtējis, ka īslaicīgi biotopa traucējumi, veicot tiltu būvi, nav uzskatāmi par būtiskiem, jo biotopam ir pietiekama spēja atjaunot nepieciešamās funkcijas un procesus, ja traucējums skar nelielas teritorijas un netiek mainīts hidroloģiskais režīms.

6.4.4.3.4. Apvedceļa ZR daļā Bērzes upes abos krastos tāpat ir konstatēts Latvijas un ES īpaši aizsargājams biotops 1.9., 9180* *Nogāžu un gravu meži*, lai gan tā kvalitāte šajā vietā nav augsta, jo mežs ir cilvēku darbības daļēji ietekmēts. Novērtēts, ka biotopa platība Latvijā ir aptuveni 65km² un ceļa būve skars ~ 0,004km² (0,005% no biotopa kopplatības Latvijā). Ietekme uz biotopu Eksperta vērtējumā ir būtiska.

6.4.4.3.5. Teritorijā nav konstatētas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumos Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” iekļautās īpaši aizsargājamās

augu sugas, kā arī augu sugas, kurām veidojami mikroliegumi, vai citas īpaši aizsargājamas augu sugas.

6.4.4.3.6. Kopumā Eksperts secinājis, ka no bioloģiskā viedokļa abos plānotā apvedceļa alternatīvas radīs vienlīdzīgu ietekmi.

6.4.4.4. Saistībā ar īpaši aizsargājamiem biotopiem Birojs norāda, ka vispārēji normatīvie akti sugu un biotopu aizsardzības jomā neparedz tiešu aizliegumu un kompensējošo pasākumu noteikšanu īpaši aizsargājamiem biotopiem ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Kompensējošie pasākumi nosakāmi Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) tīklam, ja konstatēta nelabvēlīga ietekme, bet darbība izņēmuma kārtā realizējama sevišķi svarīgu sabiedrības interešu nodrošināšanai. Vienlaikus tas neizslēdz iespēju, ka Ierosinātāja var un tai būtu pamatoti veikt iespējamus pasākumus, lai ietekmi uz biotopiem mazinātu, cik iespējams saglabātu labvēlīgai aizsardzībai nepieciešamu vides stāvokli tiem biotopu fragmentiem, kurus Paredzētā darbība tieši neskars, kā arī veicinātu biotopu atjaunošanos.

6.4.4.5. Atbilstoši ornitoloģijas Eksperta veiktajam apsekojumam un vērtējumam tiešā plānotā apvedceļa tuvumā neatrodas ne putniem nozīmīgas vietas, ne mikroliegumi, kā arī apsekojuma laikā netika konstatētas īpaši aizsargājamas putnu sugas. Vienlaikus tīmekļa datu bāzē www.dabasdati.lv plānotā apvedceļa perifērijā ir atzīmētas vietas, kur nelielā skaitā novērotas īpaši aizsargājamo sugu klātbūtne. Secināts, ka minētie novērojumi attiecas uz migrējošiem putniem un lokāliem ligzdotājiem (t.sk. īpaši aizsargājamām sugām), kuri ir pielāgojušies jau pastāvošām antropogēnām ietekmēm plānotā apvedceļa posmā un tā perifērijā. Eksperta vērtējumā kumulatīvo ietekmju aspektā nav paredzama antropogēno ietekmju būtiska palielināšanās, jo liela daļa lokālo putnu populāciju, ņemot vērā pašreizējo ietekmju līmeni, zināmā mērā jau uzskatāmas par urbānām. Kopumā Eksperts secinājis, ka neviena no plānotajām Dobeles apvedceļa alternatīvām to izbūves un ekspluatācijas gadījumā būtisku ietekmi uz lokāli ligzdojošām un migrējošo putnu populācijām neradīs, līdz ar to nav nepieciešami arī nekādi speciāli pasākumi ietekmes mazināšanai.

6.4.4.6. BIOR, sniedzot atzinumu par jaunbūvējamā Dobeles apvedceļa tilta pār Bērzes upi būvniecību, novērtējis gan Bērzes upes zivsaimniecisko potenciālu, gan arī šāda tilta izbūves ietekmi uz konkrētajā upes posmā sastopamo ihtiofaunu:

6.4.4.6.1. Norādīts, ka Bērzes upes zivju fauna ir salīdzinoši daudzveidīga – tajā piemērotos biotopos var būt sastopamas gan zivsaimnieciski nozīmīgas saldūdens zivju sugas, gan arī saldūdens zivju sugas ar nelielu zivsaimniecisko vērtību, savukārt ceļotājzivju nonākšanu līdz darbu potenciāli ietekmētajam Bērzes posmam kavē Bērzes HES aizsprosts.

6.4.4.6.2. Vērtējot ietekmi, ko varētu radīt plānotie tilta izbūves darbi, BIOR norādījis, ka nozīmīgākie nelabvēlīgās ietekmes uz zivju resursiem riska faktori ir zivju un citu ūdens organismu dzīvotņu pārveidošana, zivju (arī zivju ikru, kāpuru un mazuļu) tieša bojāeja, zivju barības organismu bojāeja un zivju dabiskās atražošanās sekmju samazināšanās, bez tam norādīts, ka, izbūvējot jaunus tiltus, zaudējumi zivju resursiem var tikt nodarīti arī zivju augšupmigrācijas traucēšanas rezultātā, taču konkrētajā gadījumā šī veida zaudējumu risku samazina tas, ka potenciāli ietekmētais upes posms nav pieejams ceļotājzivju migrācijai, kā arī tas, ka zivju migrāciju Bērzes upē Dobeles tuvumā kavē arī Dobeles HES aizsprosts.

6.4.4.6.3. Raksturojot šādu faktoru radīto iespējamo zivju resursiem nodarīto zaudējumu apjomu, norādīts, ka tas ir atkarīgs galvenokārt no tilta konstrukcijas un tā izbūves, kā arī iespējamo rakšanas, uzbērums veidošanas un citu darbu

ietekmētās dzīvotņu platības un darbu veikšanas laika. Attiecīgi šķērsojumu izveidošanas nelabvēlīgo ietekmi var samazināt, galvenokārt, iespēju robežās samazinot ietekmētās upes gultnes daļas platību (izvairoties no uzbērumu veidošanas u.c.), izvairoties no darbu veikšanas zivju (arī lašveidīgo zivju) nārsta un ikru attīstības laikā (no rudens vidus līdz vasaras sākumam), kā arī samazinot ūdens piesārņošanas risku, tāpat vēlams iespēju robežās izvairīties no balstu izbūves upes gultnē.

- 6.4.4.6.4. Kopumā, izvērtējot abus plānotos apvedceļa variantus, BIOR secinājis, ka neliels mazāks negatīvās ietekmes risks ir apvedceļa variantam, kurā vienu no šķērsojumiem plānots izveidot, pārbūvējot esošo, nevis būvējot jaunu tiltu (t.i. 1.alternatīvai). Tomēr iespējamās ietekmes uz zivju resursiem apjoms abos variantos atšķiras minimāli. Faktiski zivju resursiem nodarīto zaudējumu apjoms ir atkarīgs galvenokārt no darbu īstenošanas veida un pasākumu nelabvēlīgās ietekmes samazināšanas īstenošanas. Līdz ar to BIOR secinājis, ka no zivju resursu aizsardzības un saglabāšanas viedokļa ir pieļaujama abu variantu īstenošana.
- 6.4.4.7. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi uz ainavu, Ziņojumā secināts, ka apvedceļa būvniecībai paredzētajai teritorijai nav specifiskas ainaviskas vērtības, ka Paredzētā darbība nav plānota teritorijā, kas būtu jutīga pret sagaidāmām pārmaiņām. Apkārtnes teritorijā jau šobrīd ir antropogēni pārveidota, ar autoceļu tīklu un citiem antropogēniem akcentiem. Tomēr Birojs secina, ka Dobeles novada pašvaldība šādam novērtējumam nepiekrīt un Ziņojuma izvērtēšanas laikā ir vērsusi uzmanību, ka Bēzres upes ieleja ir ainaviski pievilcīga un lokāli tai ir ainaviska nozīme, jo īpaši Krimūnu pagastā. Tādēļ pašvaldība uzsver, ka no ainaviskā viedokļa piemērotākais risinājums būtu 1.alternatīva, kas paredz par vienu jaunu upes šķērsojumu mazāk (jo 3.sektorā paredzēta Bēzres upes šķērsošana jau esošā tilta vietā). Ņemot vērā minēto, vizuālo izmaiņu apjoms Bēzres upes ielejā Ziņojumā noteikts kā viens no alternatīvu salīdzināšanas kritērijiem. 2.alternatīvas gadījumā konstatējot nebūtiski lielāku ietekmi. No Ziņojuma izriet, ka ainaviskas pārmaiņas izjutīs galvenokārt apvedceļam tuvāko īpašumu iedzīvotāji un alternatīvu griezumā ietekmes atšķirības nav nozīmīgas.
- 6.4.4.8. Izsvēris šos atšķirīgos viedokļus ietekmes uz ainavu kontekstā, Birojs ņem vērā vietējās pašvaldības viedokli un izprot apsvērumus priekšlikumam par būvniecības vietu izvēlēties esošu upes šķērsojumu. Vienlaikus, izsverot, vai nepastāv pamats izvirzīt nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai, neuzskata, ka ietekme uz ainavu Bēzres upes apkārtnē varētu būt izšķirošs vai izslēdzošs kritērijs kādas no alternatīvu izvēlei. Augstvērtīgu ainavu noteikšanai un aizsardzībai normatīvie akti paredz noteiktu sistēmu, kuras ietvaros vietējās pašvaldības mērķtiecīgi novērtē un noteic teritorijas (un attēlo tās pašvaldības teritorijas plānojuma grafiskajā daļā), kur ierobežojamas darbības, kas rada nevēlamas ainavas struktūras izmaiņas u.c. izmaiņas, kas būtiski ietekmē vai mana teritoriju. Ievērojot šos Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.240 "*Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi*" 12.nodaļas nosacījumus, - arī Dobeles novada Teritorijas plānojumā teritorijas Bēzres upes ielejā (turklāt lielā daļā tās garuma) ir noteiktas kā *novada nozīmes ainavu un rekreācijas teritorijas*. Tomēr šāds statuss nav noteikts visai Bēzres upes ielejai novada garumā, bet upes ielejai uz A no pašvaldības atbalstītās 1.alternatīvas trases. Attiecīgi neviens no plānotajiem apvedceļa šķērsojumiem pār Bēzres upi neatrodas tādā vietējās nozīmes ainavu un rekreāciju teritorijā, ko pašvaldība būtu noteikusi kā īpaši jutīgu pret pārmaiņām.
- 6.4.4.9. Paredzētā darbība plānota vietējas nozīmes arheoloģijas pieminekļu „*Pēkaiņu senkapi*” un „*Kviešu apmetne*” 500m aizsargjoslās. IVN ietvaros, tostarp saņemot VKPAI vērtējumu, secināts, ka apvedceļa tuvums būtisku ietekmi uz pieminekļiem neradīs,

vienlaikus jāsaglabā piesardzība un jānodrošina papildus izpēte, jo būvdarbu veikšanas laikā var tikt atklātas jaunas nozīmīgas vēstures liecības. Ziņojumā norādīts, ka pašreizējā projekta stadijā nav nodrošināmi tādi nozīmīgi izpētes darbi kā arheoloģiskie izrakumi visā alternatīvu garumā, turklāt to veikšanas iespējas aprobežo Darbības vietas atrašanās citu personu zemē. Tomēr apliecināts, ka gadījumā, ja būvniecības laikā arheoloģiskas vērtības tiktu atklātas, tiks nodrošināta normatīvajos aktos noteikto prasību izpilde.

6.4.4.10. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka no bioloģiskās daudzveidības un ainavas aizsardzības viedokļa nav būtiskas atšķirības, vai Paredzētā darbība tiktu realizēta 1. vai 2.alternatīvas trasē. Izvērtējis Ekspertu un BIOR sniegtos atzinumus, konstatējams, ka atzinumos ir ietverti pasākumi Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un zivju resursiem, savukārt putnu aizsardzībai šādi pasākumi nav identificēti kā nepieciešami. Ietekmes mazināšanas pasākumi, kur nepieciešams, iestrādājami būvprojektā un realizējami apvedceļa izbūves ietvaros. **Līdz ar to 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, t.sk. Ekspertu un BIOR atzinumos. Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka būvniecības tehniskajos noteikumos. Savukārt, ja, uzsākot ūdensteču šķērsojuma vai citu ar Paredzēto darbību saistīto risinājumu izstrādi vai realizāciju, tiek konstatēts, ka darbībām var būt tāda ietekme uz virszemes ūdensobjektiem, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Savukārt, ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ietver būvdarbu veikšanu aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem, darbību veikšanai saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 38.pantu jāsaņem VKPAI un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauja.**

6.4.5. Troksnis un tā izplatība.

6.4.5.1. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, kas tiek novērota gan esošu, gan jaunizveidotu infrastruktūras objektu – ceļu tuvumā. Šādas trokšņa izpausmes intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtnējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ tiek vērtētas arī Paredzētās darbības kontekstā.

6.4.5.2. 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.

6.4.5.3. 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:

6.4.5.3.1. 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);

- 6.4.5.3.2. 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);
- 6.4.5.3.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) L_{diena} ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} – 55dB(A).
- 6.4.5.4. 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.
- 6.4.5.5. 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). Vadoties no šī principa, Paredzētajai darbībai ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums, un Ziņojuma sagatavošanas ietvaros veikts trokšņa ietekmes novērtējums, sastādot gan pamata scenārija aprēķina modeļus (esošās situācijas attīstība), gan Paredzētās darbības radītā trokšņa aprēķinu modeļus, tādā veidā atspoguļojot esošās un plānotās trokšņu pārsnieguma zonas.
- 6.4.5.6. Attiecībā uz veikto novērtējumu rezumējoši norādāms sekojošais:
- 6.4.5.6.1. Trokšņa izplatības modelēšana veikta satiksmes intensitātei, kas prognozēta 2035.gadā. Vienlaikus secināms, ka novērtēta tikai Paredzētās darbības ietekme (t.i. – troksnis, kas sagaidāms ar autotransporta satiksmi pa apvedceļu 1. vai 2.alternatīvas trasē). Ziņojumā nav vērtēta esošā situācija, kā arī nav vērtēta summārā (kopējā) situācija, kas veidosies pēc apvedceļa izbūves, lai gan troksnis no dominējošiem satiksmes objektiem (kurus apvedceļš šķērsos) summēsies. Tāpat secināms, ka trokšņa ietekme vērtēta tikai alternatīvu pamata trasēm, nevērtējot situāciju, ja Paredzētā darbība tiktu realizēta kādā no modifikāciju trasēm. Līdz ar to, var uzskatīt, ka ar Ziņojumu ir vispārēji noskaidrots, kāda ir iespējamā Paredzētās darbības ietekme, tomēr iegūtais rezultāts nesniedz pilnīgu novērtējumu par prognozējamo situāciju pēc apvedceļa izbūves.
- 6.4.5.6.2. Atbilstoši Ziņojumam sagaidāmais trokšņa līmenis ar Paredzētās darbības realizāciju Ziņojumā vērtēts, izmantojot *SoundPLAN* GmbH izstrādātu datorprogrammu *SoundPLAN Essential* (licences Nr.7073) un Francijā izstrādātā aprēķina metodi „*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 un kas atbilst Trokšņa noteikumos Nr.16 norādītajai vides trokšņa rādītāju novērtēšanas metodei.
- 6.4.5.6.3. Vērtējot trokšņa līmeņus apvedceļa trasei pieguļošajās viensētās (pēc apvedceļa izbūves), Ziņojuma autori secina, ka jaunā apvedceļa trase nevienā variantā neradīs trokšņu robežlielumu pārsniegumus, tomēr apvedceļš kļūs

par jaunu trokšņa avotu ar ietekmi uz piegulošajām teritorijām. Tāpat secināts, ka nav nepieciešams ieteikt prettrokšņa pasākumus ne pašā apvedceļa trasē (nevienā variantā), ne arī kādā citā vietā sakarā ar apvedceļa netieši radītām izmaiņām (secināts, ka apvedceļa izbūve samazinās troksni citos maršrutos). Vienlaikus Ziņojumā (trokšņa aspektā) nav vērtētas alternatīvu modifikācijas trases, kā arī nav novērtēts summārais troksnis teritorijās, kuras vienlaikus ietekmēs vairāki dominējošie satiksmes avoti (citi autoceļi, satiksme pa dzelzceļa līniju). Tādēļ Birojs nevar pievienoties šādam secinājumam. Arī Ziņojumā netiek izslēgta iespēja, ka var veidoties lokālas robežlielumu pārsniegumu vietas un norādīts, ka pārsniegumi novēršami ar atbilstošiem prettrokšņa pasākumiem. Tā, piemēram, Ziņojuma 5.nodaļā, kur izvērtēti saņemtie priekšlikumi/iebildumi, norādīts, ka tiks paredzēta prettrokšņu siena vietā, kur apvedceļš virzās gar viensētu „Bruzās”, kā to pieprasījusi īpašuma īpašniece. Tāpat secināms, ka 1.alternatīvas modifikācija 1.3. paredz apvedceļa trasi virzīt pa pašvaldības autoceļu Laučiņi – Bebri, kura tuvumā atrodas vairākas viensētas. Ietekme uz šīm viensētām nav vērtēta, tomēr pastāv objektīvs pamats saglabāt piesardzību, secinot, ka trokšņa robežlielumu pārsniegumi visdrīzākais sagaidāmi. Biroja ieskatā no trokšņa viedokļa, 1.3.modifikācija nav rekomendējama, ja vien netiek rasti efektīvi risinājumi šīs ietekmes mazināšanai un pārvaldībai.

- 6.4.5.6.4. Ziņojumā pieņemts, ka lielākā daļa esošo ēku fasāžu konstrukciju nodrošina būvnormatīvam atbilstošu transporta skaņas izolāciju un logu nomaīņa nebūs jāveic. Lai panāktu nepieciešamo trokšņa līmeni telpās, pie ēku fasādēm nepieciešamības gadījumā plānots pielietot absorbējošus un neabsorbējošus trokšņa ekrānus, savukārt teritorijās, kur šobrīd ēku nav, ar trokšņa ekrāniem nepieciešamības gadījumā plānots panākt tādu trokšņa līmeni teritorijā, ko pieprasa Trokšņa noteikumi Nr.16.
- 6.4.5.6.5. Informācija par aprēķinātajiem trokšņa līmeņiem konkrētos trokšņa uztvērēju punktos (dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās) noteiktos diennakts periodos (diena, vakars un nakts) atspoguļoti Ziņojuma 7.pielikumā (SIA „R&D Akustika” trokšņa līmeņa prognozes pārskata 3. un 4.pielikums). Savukārt grafiski aprēķinu rezultāti atspoguļoti tikai vakara un nakts periodiem. Salīdzinot Ziņojumā un tā pielikumos ietvertu informāciju, Birojs secina, ka konkrētie uztvērēju punkti Ziņojuma 7.pielikuma tabulā ne vienmēr sniedz uzskatāmu pārskatu par teritorijām (uztvērēju punktiem), kas mainīgo alternatīvu griezumā atrastos apvedceļa trasei vistuvāk. Visi identificētie trokšņa uztvērēji vai punkti ir atspoguļoti Ziņojuma 1.pielikumā (tos numurējot un norādot attālumus no apvedceļu alternatīvu trasēm). Secināms, ka vairāki punkti atrodas tuvāk apvedceļa trasēm, kā punkti, par kuros aprēķināto trokšņa līmeni informācija tiek sniegta Ziņojuma 7.pielikuma tabulās.
- 6.4.5.6.6. Ņemot vērā minēto, Birojs ir izvērtējis Ziņojuma 7.pielikumā grafiski atspoguļotos aprēķinātā trokšņa izkliedes rezultātus. Tā rezultātā Birojs secina, ka vairāku viensētu teritorijas un to ēkas, kas Ziņojumā identificēti kā trokšņa uztvērēju punkti, abu apvedceļu alternatīvu gadījumā atrodas trokšņa līmeņa zonā, kas vakara un nakts periodā ir pietuvināta individuālās mazstāvu apbūves teritorijām noteiktajiem trokšņu robežlielumiem. Tā kā vairākās vietās jau līdz šim ietekmi rada esošā satiksme uz šķērsojamiem autoceļiem (un pa dzelzceļu), - summāri ietekme būs lielāka un nav izslēgts, ka par trokšņa robežlielumu pārsniegumu iemeslu var kļūt tieši plānotais apvedceļš. Proti, nav izslēgts, ka no trokšņa aspekta jutīgajās zonās, kas jau šobrīd

atrodas dzelzceļa un autoceļu perifērijā un kur trokšņa līmenis ir pietuvināts robežlielumam, tieši Paredzētā darbība var summāri trokšņa līmeni palielināt un būt iemesls Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteikto robežvērtību sasniegšanai un pārsniegšanai. Šādas situācijas pret ietekmi jutīgās zonās līdz šim ir konstatētas arī citu satiksmes infrastruktūras objektu novērtējumos un tādēļ izsvēruma neveikšana par summāro troksni Biroja ieskatā ir viens no Ziņojuma lielākajiem trūkumiem.

- 6.4.5.6.7. Līdz ar to ir jāreķinās, ka apvedceļa un citu trokšņa avotu tuvumā vides troksnis ir un var būt lielāks kā Ziņojumā novērtētais, un šādā gadījumā var skart esošu dzīvojamo apbūvi arī teritorijās, kurās dzīvojamā apbūve Teritorijas plānojumā nav noteikts kā primārais teritoriju izmantošanas veids. Trokšņa noteikumu Nr.16. 1.pielikuma 3.3.punkts paredz, ka „*novērtējot vides trokšņa robežlielumus, ņem vērā pašvaldības teritorijas plānojumā noteikto galveno (primāro) teritorijas izmantošanas veidu, kas atbilst attiecīgajai šā pielikuma 1. un 2. punktā minētajai apbūves teritorijas izmantošanas funkcijai*”. Tomēr Biroja ieskatā nebūtu pamatoti secināt, ka, - plānojot jaunu satiksmes infrastruktūras objektu, šādas teritorijas nebūtu vērtējamas kā teritorijas, uz kurām attiecināmi trokšņa robežlielumi. Trokšņa noteikumu Nr.16. 1.pielikuma 3.2.punkts paredz, ka „*vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem, kā arī 2 m attālumā no fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai*”. Plānojot jaunu satiksmes infrastruktūras objektu, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk, ka tas 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. Šim nolūkam tiek veikts IVN, lai Ziņojums kļūstu par pamatu ilgtspējīga lēmuma pieņemšanai. Ņemot vērā minēto, Birojs uzskata, ka ir pamatoti un nepieciešami izvirzīt prasību, ka gadījumā, ja Paredzētā darbība tiek realizēta, tā tiek īstenota ar tādiem pasākumiem, kas nodrošina Trokšņu noteikumu Nr.16 2.pielikumā ietverto robežlielumu ievērošanu gan attiecīgajās Teritorijas plānojumā noteiktajās apbūves teritorijās, gan teritorijās, kura ietver esošu dzīvojamo apbūvi.
- 6.4.5.7. Kā vēl vienu novērtējuma trūkumu Birojs atzīmē to, ka grafiski aprēķinātie trokšņa līmeņi atspoguļoti tikai vakara un nakts periodam. Lai gan Ziņojumā uzsvērts, ka dienas periodā normatīvu pārsnieguma zonas skartu nelielas teritorijas, jo robežlielumi tad ir visaugstākie, trokšņa izplatības apstākļi un attālumi dienas, vakara un nakts periodā var atšķirties, arī satiksmes intensitāte diennakts griezumā ir atšķirīga. Līdz ar to - ar Trokšņa noteikumiem Nr.16 pamatoti noteikts, ka atbilstība trokšņa robežvērtībām ir pārbaudāma katram diennakts periodam, ņemot vērā tā specifiskos apstākļus. Šo trūkumu mazina tas, ka aprēķinātie trokšņa līmeņi Ziņojuma 7.pielikuma tabulās tiek sniegti arī par dienas periodu, tomēr, - kā jau norādīts iepriekš, - ne par visiem uztvērēju punktiem, kur tas novērtējuma uzdevumam būtu nozīmīgi (turklāt nevērtējot modifikāciju trases un neņemot vērā fona troksni, ko uz vienu un to pašu teritoriju rada citi autoceļi un dzelzceļš). Šāda novērtējuma trūkuma dēļ Birojs nevar šobrīd pārliecināties, vai nepastāv iespēja trokšņa robežlielumu pārsniegumiem, tostarp dienas periodā.
- 6.4.5.8. Tomēr, kā izriet no Ziņojuma, apvedceļa būvniecība varētu netikt uzsākta tuvāko 20 gadu laikā, turklāt tās realizācija un priekšnosacījumi ir atkarīgi no virknes ārējiem attīstības faktoriem. Ir augsta ticamība, ka šādā periodā var būtiski mainīties gan

faktiskā, gan tiesiskā situācija (arī regulējums trokšņa novērtēšanas un pārvaldības jomā). Līdz ar to, neatkarīgi no Biroja konstatētajiem trūkumiem veiktā trokšņa novērtējuma aspektā, nebūtu pamatoti ar šo Biroja atzinumu šobrīd noteikt, ka lemt par Paredzētās darbības iespējamību pēc ~20 gadiem vispār nebūs pieļaujama, jo ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā, savukārt Birojs jau citviet šajā Biroja atzinumā ir norādījis, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā, Ierosinātajai būs jāņem vērā aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija un būvprojekta izstrādes gaitā daudzu ietekmes aspektu griezumā var būt jāveic pārvērtēšana vai detalizēšana. Konkrētajā gadījumā ir nepārprotami secināms, ka trokšņa ietekme Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būs jāpārvērtē kopumā, jo Ziņojuma ietvaros veiktais izsvēruma sniedz tikai ilustratīvu pārskatu par Paredzētās darbības ietekmi alternatīvu pamata trasēs, identificējot apvedceļa satiksmes ietekmi. Šāds novērtējuma apjoms nav šķērslis galējā lēmuma pieņemējam izdarīt secinājumus par to, cik būtiskas būtu atšķirības starp 1. un 2.variantu vai kuram variantam varētu būt dodama priekšroka. Tomēr, tā kā summāri ietekme būs lielāka un nav izslēgts, ka par trokšņa robežlielumu pārsniegumu iemeslu var kļūt tieši plānotais apvedceļš, Paredzētās darbības akcepta gadījumā nepārprotami jānoteic, ka tā var tikt realizēta tikai pie nosacījuma, ka tiek ņemta vērā aktuālā situācija un konkrēto trokšņa pārvaldības risinājumu noteikšanai būvprojektā tiek ietverts pilnīgs un tā brīža trokšņa novērtēšanas un pārvaldības normatīvajiem aktiem atbilstīgs aprēķins, ar ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi.

6.4.5.9. Līdz ar to šādi aprēķini par visām teritorijām, kur nodrošināma atbilstība Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteiktajam, ir jānodrošina vismaz būvprojekta sastāvā, visās teritorijās, kur tas nepieciešams, nosakot un realizējot trokšņa samazināšanas pasākumus. Troksnis ir viens no likumā „*Par piesārņojumu*” noteiktajiem piesārņojuma veidiem, Trokšņa noteikumi Nr.16 ir izdoti saskaņā ar minētā likuma 18.¹ panta (3)daļas deleģējumu un tie neregulē trokšņa novērtēšanas un robežvērtību ievērošanas kārtību arī autoceļam kā trokšņa piesārņojuma avotam. Līdz ar to, Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikuma 2.piezīmē noteiktais, ka autoceļu aizsargjoslā trokšņa robežlielums uzskatāms par mērķlielumu, nenožīmē, ka šāda vērtība nav jāņem vērā. Paredzot jaunu darbību ar būtisku ilgtermiņa ietekmi ir jāņem vērā arī ietekme autoceļa aizsargjoslā, kur noteikto vērtību pārsniegumi ir vislielākie, jāizsver pasākumi mērķlielumu sasniegšanai. Savukārt iestādēm (šajā gadījumā arī pašvaldībai), lemjot par plānotas darbības pieļaujamību, ietekmi uz vidi un tās novēršanas, samazināšanas iespējām, ir jāvadās no iespējas noteiktos lielumus sasniegt.

6.4.5.10. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros apvedceļa satiksmes radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju atsevišķi nav vērtēta. Tomēr, izdarot par šo ietekmes veidu vispārējus apsvērumus, tostarp vadoties no citu IVN rezultātiem, Birojs secina, ka vibrācijas ietekmes zona autoceļu ekspluatācijas laikā ir atkarīga no vairākiem faktoriem, tostarp autoceļa seguma. Lai gan vibrāciju ietekme vērtējama kā pastāvīga un ilglaicīga, tomēr nebūtu pamats atzīt, ka vibrācijas, ko var radīt satiksme pa ceļu būves standartiem atbilstošu jaunu satiksmes infrastruktūras objektu, varētu būt nozīmīgas un ārpus ceļa nodalījuma joslas visdrīzākais vairs nebūs jūtamas.

6.4.5.11. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs atzīst ka Dobeles apvedceļa izbūves ietvaros sagaidāmie trokšņa līmeņi ir vērtēti, tomēr novērtējumā ir trūkumi un turpmākajā projektēšanas stadijā būs nepieciešams veikt papildus novērtējumu, lai nodrošinātu, ka katrā teritorijā, kur tas nepieciešams, tiek realizēti piemērotākie risinājumi trokšņu līmeņu samazināšanai (citu starpā ņemot vērā summārās ietekmes un apjomu, kādā trokšņa izplatības vājināšanās jāpanāk). Saistībā ar minēto vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemtas vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa

robežlielumu pārsniegumu zonas, rēķinoties, ka pašreizējā situācija mainīsies. 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. Rezumējot secinājumus par novērtējumu (arī tā trūkumiem) **Birojs norāda, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Ierosinātajai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs, citu starpā vadoties no šajā atzinuma apakšnodalā 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, teritorijās, kur tie nepieciešami, nav pieļaujama.**
- b) **Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu un būvprojekta stadijā detalizēti, ņemot vērā katras vietas apstākļus, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju un prognozēto satiksmi, jānoteic teritorijas, kur realizējami trokšņa mazināšanas pasākumi.**
- c) **Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās attiecīgajās trokšņa diskomforta zonas skartajās Teritorijas plānojuma apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras ietver esošu dzīvojamo apbūvi.**

6.4.6. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

6.4.6.1. 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 apvedceļš, 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.

6.4.6.2. Atbilstoši Ziņojumam ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējums veikts situācijai, pieņemot, ka vienlaikus pastāv apvedceļš abās trasēs un pa katru no tām pārvietojas maksimālā prognozētā apvedceļa satiksmes plūsma 2035.gadā. Lai novērtētu gaisa piesārņojošo vielu emisijas un ar tām saistītās izmaiņas gaisa kvalitātē, VSIA „*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk LVĢMC) ir veikusi izmešu gaisā aprēķinu un modelēšanu. Piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana (ietekme uz gaisa kvalitāti) veikta ar programmu *EnviMan* (izstrādātājs – *OPSIS AB*; beztermiņa licence Nr.0479-7349-8007, versija 3.0), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības, apbūves raksturojums un meteoroloģiskie rādītāji (Saldus novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati).

6.4.6.3. Gaisa piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti divām ar autotransportam raksturīgākajiem izmešiem saistītajām vielām – slāpekļa dioksīdam (NO₂) un daļiņām PM₁₀.

6.4.6.4. Lai gan autotransports rada izmešus un apvedceļa izbūves gadījumā tie prognozējami papildus teritorijās, Ziņojumā secināts, ka ne esošajā, ne iespējami sliktākajā 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. Ievērojot izkliedes rezultātu, Ziņojumā konstatēts, ka Paredzētās darbības vietā maksimālās summārās koncentrācijas pat pie nelabvēlīgākā scenārija, ja tiktu realizēta abu apvedceļa variantu būvniecība, nesasniegtu un būtu būtiski mazākas kā Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” noteiktās robežvērtības. Līdz ar to būtiskas nelabvēlīgas ietekmes ar Paredzēto darbību vai vides kvalitātes nozīmīga pasliktināšanās, kam par priekšnoteikumu būtu Paredzētā darbība, nav konstatēta. **Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu obligātos nosacījumus neizvirza, jo tie jau ir noteikti ar normatīvajiem aktiem.**

Rezumējoši Birojs secina, ka kopumā Ierosinātāja ir izvērtējusi Paredzēto darbību un tās iespējamās alternatīvos risinājumus, kā arī sagaidāmās ietekmes ar Paredzēto darbību saistītajos būtiskākajos aspektos, tomēr atsevišķos aspektos Ziņojums ir salīdzinoši vispārīgs un trokšņa novērtējums šobrīd nav pilnīgs. Ja tiek nodrošināta normatīvo aktu prasību izpilde un trokšņa robežlielumu ievērošana gan visās attiecīgajās trokšņa diskomforta zonas skartajās Teritorijas plānojuma apbūves teritorijās, gan teritorijās, kuras ietver esošu dzīvojamo apbūvi, kopumā Birojs nekonstatē, ka būtu pamats aizliegt Ierosinātājas Paredzēto darbību nevienas no alternatīvu risinājumā. Tomēr trokšņa aspektā rekomendējama būtu trase, kas tiek virzīta tālāk no dzīvojamām teritorijām un 1.3.modifikācija Biroja ieskatā nav rekomendējama. Vispārēji, salīdzinot alternatīvas, Birojs var pievienoties Izstrādātāju viedoklim, ka apvedceļa funkcijām piemērotāka būtu 2.alternatīva, jo tiktu atvirzīta no pilsētas (1.alternatīvas trase 2.sektora posmā faktiski kļūtu par pilsētas ielu). Neatkarīgi no minētā, Ierosinātājai jāņem vērā, ka Paredzētās darbības realizācijai būs nepieciešama ietekmi mazinošo pasākumu īstenošana un vairāku ietekmes aspektu griezumā būs nepieciešama papildus izpēte un novērtējums. Tāpat secināms, ka ne visi būvniecības tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ir zināmi, tādēļ 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 Ierosinātājas 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. Lukševics

2017.gada 20.martā