



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.8 par VAS „Latvijas Valsts ceļi” Saldus 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 „*Saldus 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:

Saldus apvedceļa būvniecība jaunā trasē (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības vieta:

Paredzētā darbība plānota Saldus novada Saldus, Zirņu un Novadnieku pagastā. Plānotais apvedceļš ziemeļos pieslēgsies valsts galvenajam autoceļam A9 *Rīga (Skulte) – Liepāja* un dienvidos – valsts reģionālas nozīmes autoceļam P105 *Butnāri – Saldus – Ezere*, šķērsojot lielākoties neapbūvētas lauku zemes (turpmāk arī Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Paredzētās darbības ietvaros plānots veikt Saldus apvedceļa būvniecību ~ 5km garumā Saldus pilsētas R pusē, virzienā no Z uz D savienojot valsts galveno autoceļu A9 *Rīga (Skulte) – Liepāja* (turpmāk a/c A9) ar valsts reģionālas nozīmes autoceļu P105 *Butnāri – Saldus – Ezere* (turpmāk a/c P105), - ar mērķi atslogot Saldus pilsētas esošo ielu tīklu no kravas transporta slodzes.
- 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 2116 automašīnas diennaktī, no kurām 114 – smagās automašīnas. Ziņojumā novērtēts, ka atbilstoši ceļu projektēšanas standartiem ieteiktais normālprofils šādas intensitātes autoceļiem ir 10,5m ar segas platumu – 8m un nomales platumu – 1,25m.
- 3.1.3. No Ziņojuma izriet, ka ekonomiskie aprēķini pamato Saldus apvedceļa izbūvi (t.i. – no ekonomiskā viedokļa būvniecības uzsākšana būtu pamatota jau 2017.gadā).
- 3.1.4. Paredzēts, ka apvedceļš šķērsos Saldus novada Saldus, Zirņu un Novadnieku pagastu administratīvās teritorijas un tā trase sākumposmā šķērsotu a/c P105 (virzienā uz Būtnāriem) un trases noslēgumā pieslēgtos šim pašam autoceļam jau uz D no Saldus. Trases vidusdaļā apvedceļš šķērsotu arī vietējas nozīmes autoceļu V1180 Saldus – Pampāļi (turpmāk a/c V1180), kā arī Cieceres upi.
- 3.1.5. Šobrīd Saldus pilsētas ielu tīkls tiek izmantots tranzīta satiksmei (galvenokārt Brīvības iela un Dzirnavu iela) un, balstoties uz satiksmes intensitātes prognozēm 2035.gadam, secināts, ka vienīgi Brīvības ielas parametri varētu nākotnē nodrošināt atbilstošu caurlaides spēju, savukārt Dzirnavu ielas caurlaides spēja ir nepietiekama. Dzirnavu ielai ir divas braukšanas joslas, kuras paplašināt uz četrām nav iespējams, tādēļ lemts par apvedceļa izbūves nepieciešamību, lai novirzītu ārpus pilsētas tranzīta satiksmes plūsmas (no/uz Ezeres virziena uz/no Rīgas – Liepājas virzienu).
- 3.1.6. Atbilstoši Ziņojumam, veicot izpēti par iespējamiem apvedceļa risinājumiem, sākotnēji definēti 3 iespējamie varianti, tomēr 2 no tiem novērtēti kā nepiemēroti sabiedrības iebildumu un īpašumu aizskāruma dēļ. Šāda izsvēruma rezultātā definēts viens rekomendētais vai pamata variants.
- 3.1.7. 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.540 „*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 pieņemt 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).
- 3.1.8. IVN ietvaros Saldus apvedceļa būvniecībai piedāvāti un novērtēti 2 perspektīvās trases varianti. Abi piedāvātie apvedceļa varianti sākuma posmā no a/c A9 virzās vienā trasē, bet pirms vietējās nozīmes autoceļa P105 šķērsojuma trases sadalās. 1.alternatīvas gadījumā (4780m kopgarumā), kas IVN ietvaros definēta kā pamata alternatīva jeb pašvaldības atbalstītais variants, apvedceļa trase tiktu virzīta vairāk uz A (tuvāk Saldus pilsētai), bet 2.alternatīvas gadījumā apvedceļa trase būtu nedaudz garāka (5280m) un pieslēgtos a/c P105 vairāk uz DR (plašāks alternatīvo variantu raksturojums ietverts turpmākajās Biroja atzinuma sadaļās).

- 3.1.9. 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 jāērķinās, ka Paredzētās darbības vai ar to saistīto apstākļu būtiskas maiņas gadījumā var būt nepieciešams izvērtēt izmaiņu būtiskumu Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Raksturojot jaunbūvējamajam apvedceļam paredzētās un piegulošās teritorijas, Ziņojumā norādīts, ka pašvaldības atbalstītā variantā jeb 1.alternatīvas trase 83% no tās garuma šķērso lauksaimniecības zemes, 14% – mežu teritorijas un 3% – rūpniecības teritorijas, savukārt 2.alternatīvas trase 99% no tās garuma šķērso lauksaimniecības zemes un 1% – 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 Saldus pilsētai, attiecīgi šķērsotu pilsētas nomales rūpniecisko apbūvi un vairāk pietuvotos apdzīvotām vietām.
- 3.2.2. Vadoties no Ziņojumā ietvertās informācijas, Birojs apvedceļa trasi var iedalīt 2 nosacītos sektoros. 1.sektors ir posmā no a/c A9 līdz a/c P105 šķērsojumam, kur abas apvedceļa alternatīvas piedāvātas galvenokārt vienā trasē (tās šķiras īsi pirms a/c P105 šķērsojuma). 2.sektors ir posmā no a/c P105 šķērsojuma līdz abu alternatīvu trašu pieslēgumam šim pašam autoceļam jau uz D no Saldus. Raksturojot apvedceļa variantu trases attiecībā pret apkārtnē esošajiem objektiem, Ziņojumā norādīts, ka:
- 3.2.2.1. 1.sektorā apvedceļa alternatīvu vienotā trase virzās gandrīz paralēli Dīcmaņu strautam, kas ir meliorācijas sistēmas daļa un ir pārveidots. Šajā posmā trase virzās ~140m attālumā no pilsētas rūpnieciskās apbūves zonas un tuvākā viensēta ir „Jaunstraumēni”, kas atrodas rūpnieciskās apbūves zonas pierobežā. Novērtējot Ziņojumā sniegto informāciju kopskatā ar informāciju, kas ietverta publiski pieejamajos kartogrāfiskos materiālos (piemēram, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras karšu pārliks), Birojs secina, ka Ziņojumā raksturotajā sektorā plānotā apvedceļa tuvumā ir vairākas viensētas (tostarp „Ozolnieki”, „Ozolnieki 1” un „Ozolnieki 2”) un daļa no tām plānotajai apvedceļu trasei atradīsies arī tuvāk nekā viensēta „Jaunstraumēni”. Tā, piemēram, ēkas viensētā „Ozolnieki 1” atrodas ~300m attālumā no plānotā apvedceļa vienotās trases, bet viensētā „Dīcmaņi” un „Jaunsērži” ~200m un ~180m attālumā no 1.alternatīvas trases, savukārt 2.alternatīvas trase no ēkām šajās viensētās atrastos attiecīgi 224m un 233m attālumā.
- 3.2.2.2. Šķērsojot a/c P105 2.sektorā, abas trases virzās galvenokārt pa lauksaimniecības un meža zemēm, atsevišķās vietās pietuvojoties individuālām dzīvojamām mājām un citām ēkām (attālumi līdz ēkām definēti Ziņojuma 1.pielikumā). Atbilstoši Ziņojuma 1.pielikumam pašvaldības atbalstītajam 1.alternatīvas variantam tuvākā viensēta „Atpūtas” atrodas 74m attālumā, savukārt 2.alternatīvas variantam tuvākā viensēta „Oši” atrastos 59m attālumā. Novērtēts, ka vairāk nekā 200m attālumā uz A no pašvaldības atbalstītā variantā atrodas īpašums (ar angāru) ar nosaukumu „Sprāgstvielu noliktava”, tomēr ar nosaukumu saistītās darbības tajā netiek veiktas un nav atļautas (bijušās PSRS noliktavas). 2.sektorā apvedceļa trases gan 1., gan 2.alternatīvas izpildījumā šķērsotu Cieceres upi, a/c V1180 un pieslēgtos a/c P105 (1.alternatīvas gadījumā tuvāk Saldus pilsētai iepretim Draudzības ciemam, 2.alternatīvas gadījumā lejpus Draudzības ciemam).

3.2.2.3. 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 apgrūtinājoši vai ierobežojoši apstākļi. Darbības vietas ģeoloģisko, hidroģeoloģisko un hidroloģisko apstākļu raksturojums Ziņojumā ir iekļauts vispārējs un tas balstīts galvenokārt tikai uz informāciju par vides apstākļiem novada un Ventas upju baseina 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 Saldus novada ģeoloģisko raksturojumu, tajā skaitā par reljefu, kā arī norādīts, ka Cieceres upes un Cieceres ezera krastos atsedzas karbona smilšakmeņi, dolomīti un kaļķakmeņi. Secināts, ka 1.alternatīvas gadījumā upes šķērsojuma vietā ir sarežģīts reljefs, tādēļ būs nepieciešams veikt paplašinātu ģeotehnisko izpēti.

3.2.3.2. Ziņojumā nav identificētas vietas, kuras 1. vai 2.alternatīvas trasē būtu problemātiskas no būvniecības viedokļa, tostarp teritorijas ar vājas nestspējas grunti, pārpurvotās teritorijas. Vienlaikus, vērtējot teritorijas inženierģeoloģiskos apstākļus un to piemērotību būvniecībai, papildinātajā Ziņojumā norādīts, ka ir ierīkoti urbumi (informācija par urbumu vietām nav sniegta), kuros atsegti šādi iezī:

3.2.3.2.1. uzbērtā grunts atsegta līdz 4,5m biezā slānī, ko veido smalka smilts, māls ar cietiem sadzīves atkritumiem un azbestu; slānis nav izmantojams kā dabīgs pamats, tas ir nevienmērīgs pēc sastāva;

3.2.3.2.2. morēna atsegta visos urbumos, ar mīksti plastisko, sīksti plastisko un puscieto smilšmālu. Grunts izmantojama kā dabīgais pamats ēkām un būvēm ar vidēju slodzi;

3.2.3.2.3. devona mālains aleirolīts atsegts urbumos poligona iecirknī, labi nesoša grunts.

3.2.3.3. Attiecībā uz teritorijas hidroģeoloģisko raksturojumu Ziņojumā norādīta vispārīga informācija par Saldus novada teritorijas hidroģeoloģisko griezumu veidojošiem nogulumiem un reljefa īpatnībām, raksturoti kvartāra sistēmas un augšdevona ūdens horizonti. Informācija par konkrēto būvniecības vietu nav sniegta, informācija par attālumiem līdz tuvākajām ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām nav sniegta.

3.2.3.4. Vērtējot Cieceres upes šķērsojuma vietu, Ziņojumā nav ietverta detalizētāka informācija par upes šķērsgriezumu, caurplūdumu, ūdens līmeni un tā svārstībām, tostarp plūdu vai ledus sablīvēšanās dēļ. Ziņojumā sniegta vispārīga informācija par upju un ūdensteču tīklu Saldus novadā, Ventas ar pietiekām ūdens sezonālo režīmu 2014.gadā, atspoguļojot ūdens līmeņa svārstību intervālu, caurplūdumu un noteci Ventā, ledus biezumu Ventas upē, ledus iešanas periodu Ventas pietiekās. Ziņojuma 2.2.nodaļā minēts, ka Ciecere tiek pieskaitīta Saldus novada paaugstināta ekoloģiskā riska teritorijām attiecībā uz plūdu bīstamību – ar varbūtību vismaz reizi 10 gados, tomēr nav ietverta informācija, kāds ir maksimālais ūdens līmenis šajā teritorijā un kur šīs applūdma zonas atrodas attiecībā pret izbūvējamiem šķērsojumiem, kā arī, kādi ir paredzētie un nepieciešamie risinājumi šajās izbūves vietās. Ziņojumā vienīgi secināts, ka lielākā (pēc platības) applūstošā teritorija atrodas uz DR no 2.alternatīvas trases vietas un ka trases variantu izvietojums to neskar. Šajā sakarā Birojs atzīmē, ka

atbilstoši Saldus novada teritorijas plānojuma 2013. – 2025.gadam grafiskajai daļai „*Saldus novada teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana*” (turpmāk Teritorijas plānojums), kurā attēlotas virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas un to applūstošās teritorijas, kā to paredz Aizsargjoslu likuma nosacījumi, - Cieceres upes šķērsojuma vietā apvedceļa trase šķērso applūstošo teritoriju.

- 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 Cieceres upi ar tās ieleju, kas var būt uzskatāma par dabas objektu arī atpūtai dabā.
- 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) trīs vietās šķērsos augstsprieguma elektropārvades līnijas.
- 3.2.7. Ziņojumā ir identificētas plānotā apvedceļa trases variantiem tuvākās piesārņotās un potenciāli piesārņotās vietas – cūku komplekss “*Unguri*”, Straumēni (84868/1506), kas atrodas uz A no apvedceļa sākuma posma (kur abu alternatīvu gadījumā trases sakrīt) 317m attālumā, un konservu cehs SIA “*SOLIS*” (84728/5004)), kas atrodas starp abu trašu variantiem, 49m attālumā no 1.alternatīvas trases.
- 3.2.8. Darbības vieta atrodas ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000) ir dabas liegums “*Sātiņu dīķi*”, kas atrodas ~ 4km attālumā uz R no Paredzētās darbības vietas. 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 straujtecēs un dabiski upju posmi*, 1.9., 9180* *Nogāžu un gravu meži* platības un 2.6., 7160 *Minerālvielām bagāti avoti un avoksnāji*.
- 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 aizsargājamās putnu sugas nav konstatētas.
- 3.2.10. Atbilstoši Ziņojumam - apvedceļa alternatīvu trases netuvojas nevienam no Saldus novada aizsargājamiem kultūras pieminekļiem un to aizsargjoslām. No ainaviskā viedokļa apvedceļa teritorija un apkaime ir tipiska Latvijas piepilsētas lauku ainava, ko veido lauksaimniecības zemes, meži, pilsētas un ciemu nomaļas ar mazstāvu apbūvi.
- 3.2.11. Analizējot esošo situāciju no satiksmes organizācijas, intensitātes un drošības viedokļa, Ziņojumā secināts, ka:
 - 3.2.11.1. Saldus pilsētas centrā satiekas vairāki ceļi, kas ved uz nozīmīgiem galamērķiem (lielajām pilsētām, Lietuvu), kas rada nelabvēlīgus apstākļus pilsētas ielu satiksmei. Šobrīd ir veikti atsevišķi uzlabojumi, piemēram, a/c A9 apvedceļa izbūve caur Saldus Z daļas rūpnieciskajām teritorijām, tāpat no satiksmes organizācijas (pilsētā) viedokļa ir izveidots pilsētas iekšējais apvedceļš, novirzot tranzīta satiksmi pa Dzirnau ielu. Tomēr šie uzlabojumi nerisina visus problēmjautājumus un nodrošina tikai pagaidu risinājumus līdz apvedceļa izbūvei.
 - 3.2.11.2. Gadījumā, ja tiks izbūvēts apvedceļš, līdzšinējā līkumotā maršruta, kas (virzienā no un uz a/c P105 un a/c A9) ietver arī Dzirnau ielu – kravu un tranzīta satiksmei tiktu izveidots īsāks ceļš virzienā no D – Z. Apvedceļš atslogotu pilsētu no kravas transporta un palielinātu satiksmes drošību gan Dzirnau ielā, gan a/c P105 posmā no Draudzības ciema līdz Saldus pilsētai.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. No Ziņojuma izriet, ka visus satiksmes objektu šķērsojumus un pieslēgumus tiem ir plānots risināt kā viena līmeņa satiksmes mezglus. Precīzus satiksmes mezglu tehniskos risinājumus paredzēts noteikt būvprojektā, tomēr novērtējuma nolūkiem pieņemts, ka uz a/c A9 tas visdrīzākais tiks risināts kā aplūveida krustojums. Cieceres upes šķērsojumam paredzēts izbūvēt tiltu.
- 3.3.2. Attiecībā uz Cieceres upes šķērsojumu 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.
- 3.3.3. 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. Vienlaikus Birojs secina, ka Ziņojuma 1.4.nodaļā kā iespējamais Cieceres upes šķērsojums minēts viena laiduma tilts.
- 3.3.4. 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) uz autoceļiem V1162, P105, V1180, P108, kā arī uz Kuldīgas un Brīvības ielām, fiksējot 12 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.
- 3.3.5. No Ziņojuma izriet, ka plānotā apvedceļa trases izbūve ietver arī tieši piegulošo/šķērsojošo vietējo ceļu izbūves darbus, paredzot, ka 1.alternatīvas gadījumā vietējā ceļu tīkla izbūves kopgarums būs ~200m, bet 2.alternatīvas gadījumā ~370m.
- 3.3.6. Ziņojuma autori būvniecību rekomendē realizēt šādās stadijās:
- 3.3.6.1. uzsākt būvniecību ar apvedceļa D daļu un izbūvēt posmu starp a/c P105 (Butnāru virzienā) un a/c V1180, kas novērstu smago automašīnu tranzītu pa Dzirnāvu ielu;
- 3.3.6.2. tad izbūvēt posmu starp a/c V1180 un a/c P105 (Ezeres virzienā), lai novērstu smago automašīnu tranzīta tuvošanos apdzīvotām vietām;

3.3.6.3. kā noslēdzošo izbūvēt posmu 1.sektorā starp a/c P105 (Butnāru virzienā) un a/c A9.

- 3.3.7. 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.
- 3.3.8. 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 4780m kopgarumā;

3.4.1.2. 2.alternatīva 5280m garumā.

- 3.4.2. Savstarpēji salīdzinot alternatīvas no izvietojuma viedokļa, secināts, ka:

3.4.2.1. 1.alternatīvas gadījumā salīdzinoši sliktāka ir a/c P105 pieslēguma vieta apvedceļa noslēguma posmā (D daļā), jo tā ir pie apdzīvotas vietas - Draudzības ciema. Līdz ar to tranzīta plūsma daļēji tiks virzīta cauri apdzīvotai vietai. 1.alternatīva tāpat atrastos tuvāk Saldus pilsētai nekā 2.alternatīva, šķērsotu vairākus pievedceļus uz saimniecībām, kurām nāksies izvēlēties citus, garākus maršrutus ierasto maršrutu vietā. Šajā apvedceļa izbūves variantā būs nepieciešams veidot pieslēgumu uz rūpnieciskās ražošanas teritoriju "*Krātuve*". Savukārt attiecībā uz Cieceres upes šķērsojumu novērtēts, ka upes šķērsojumam nepieciešama paplašināta ģeotehniskā izpēte sarežģītā reljefa dēļ un, iespējams, būs jāveido papildus uzbērums.

3.4.2.2. Kā 2. alternatīvas ieguvums novērtēts pieslēgums a/c P105 jau lejpus apdzīvotas vietas (Draudzības ciema), kā arī ir lielāks attālums no pilsētas, turklāt Cieceres šķērsojums būtu jārisina upes taisnajā posmā (saīsinot un vienkāršojot būvkonstrukciju izveidi). Savukārt raksturojot 2.alternatīvas trūkumus, secināts, ka tas ir garāks un šķērso, fragmentē lauksaimniecībā izmantojamās zemes, bez tam pie Cieceres upes apvedceļš nonāk tiešā apdzīvotu saimniecību tuvumā un par to iebildumus izteikuši vietējie iedzīvotāji. Arī 2.alternatīvas gadījumā būs nepieciešams lokāli risināt mobilitātes jautājumus atsevišķām saimniecībām, lai nodrošinātu piekļuvi uz īpašumiem.

- 3.4.3. 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 2.alternatīvai, tomēr vērtējuma atšķirības ir nelielas. Pēc būtības no ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem secināms, ka izslēdzošas vides ietekmes nav konstatētas nevienai no alternatīvu trasēm.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Biroja 2014.gada 30.decembra lēmums Nr.540 "*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 Saldus novada pašvaldības laikrakstā „Saldus Zeme”, paziņojuma publikācijas izdruka no Saldus novada pašvaldības tīmekļa vietnes un informācija par nekustamo īpašumu īpašnieku individuālu informēšanu.
- 4.3. AS „Ceļuprojekts” 2016.gada 16.maija iesniegums Nr.11-154/01-5 ar pieprasījumu ietekmes uz vidi novērtējuma programmai.
- 4.4. Privātpersonas 2016.gada 16.maija elektroniskā pasta vēstule ar priekšlikumu Paredzētajai darbībai.
- 4.5. SIA „Latekoil” 2016.gada 24.maija vēstule „Par protokola iesniegšanu”, ar kuru iesniegts ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas protokols.
- 4.6. Biroja 2016.gada 14.jūnija Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.7. Privātpersonas 2016.gada 5.septembra elektroniskā pasta vēstule.
- 4.8. Saldus novada Novadnieku pagasta iedzīvotāju grupas 2016.gada 11.maija iesniegums ar 10 iedzīvotāju parakstiem (Birojā saņemts 2016.gada 5.septembrī).
- 4.9. Saldus novada pašvaldības 2016.gada 12.septembra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru pārsūtīts privātpersonas 2016.gada 7.septembra iesniegums.
- 4.10. SIA „Latekoil” 2016.gada 3.oktobra vēstule Nr.35/10-16 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, ar kuru iesniegta informācija par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu, Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols un privātpersonas 2016.gada 7.septembra iesniegums.
- 4.11. Ierosinātājas 2016.gada 31.oktobra vēstule Nr.2.1/5392 „Par Saldus apvedceļa IVN”, ar kuru iesniegts Ziņojums (Birojā saņemts 2016.gada 2.novembrī).
- 4.12. 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.
- 4.13. VVD Liepājas pārvaldes 2016.gada 19.decembra vēstule Nr.5.5.-20./1701 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.14. Saldus novada pašvaldības 2016.gada 15.decembra vēstule Nr.4-36.1/4870 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.15. SIA „Latekoil” 2017.gada 28.februāra vēstule „Par papildu informāciju Saldus apvedceļa IVN”, ar kuru iesniegts papildināts Ziņojums.

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

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

- 5.1.1. Paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstā „Saldus Zeme” 2016.gada 26.aprīļa izdevumā Nr.48(8104). Informācija tika ievietota arī Saldus novada pašvaldības tīmekļa vietnē www.saldus.lv, kā arī Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv. Informatīvie materiāli bija pieejami Saldus novada pašvaldības Apmeklētāju pieņemšanas centrā Saldū, Striķu ielā 3 un tīmekļa vietnē www.eiropoprojekts.lv/Saldus. Individuāli paziņojumi tika izsūtīti Darbības vietai piegulošo nekustamo īpašumu īpašniekiem (kopā 29 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.vpvb.gov.lv, e-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv).

- 5.1.2. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 2016.gada 16.maijā plkst.17:00 Saldus novada pašvaldības administratīvajā ēkā Saldū, Avotu ielā 12. Saskaņā ar 2016.gada 16.maija sanāksmes protokolu tajā piedalījās 27 personas. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru un Paredzēto darbību, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmes dalībnieki interesējās par Cieceres upes šķērsojuma risinājumiem, prettrokšņa pasākumiem, esošo un prognozēto satiksmes intensitāti, apvedceļa būvniecības izmaksām, ietekmi uz īpašumu vērtību, piekļuves iespējām īpašumiem, to fragmentāciju u.c. ietekmēm.
- 5.1.3. Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma Privātpersonas 2016.gada 16.maija elektroniskā pasta vēstuli ar viedokli un priekšlikumiem, tostarp norādot, ka nepieciešams paredzēt trokšņa izplatību ierobežojošas būves, kā arī iebilsts zemes atpirkšanai. Birojs sniedza privātpersonai atbildi un tās vēstuli Birojs kopā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Programmu nosūtīja Ierosinātajai, lai tā varētu tikt ņemta 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 „Saldus Zeme” 2016.gada 1.septembra izdevumā Nr.101(8157), kā arī pašvaldības tīmekļa vietnē www.saldus.lv un Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv. Ziņojums bija pieejams no 2016.gada 1.septembra līdz 1.oktobrim Saldus novada pašvaldības Apmeklētāju pieņemšanas centrā Saldū, Striķu ielā 3 un tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Saldus. 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.14:00 Saldus novada pašvaldības administrācijā Saldū, Avotu ielā 12. Sanāksmē piedalījās 22 personas. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru, Paredzēto darbību un ietekmes novērtējuma rezultātiem, kā arī 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.
- 5.2.3. Ziņojuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
- 5.2.3.1. Saldus novada pašvaldības pārsūtītu privātpersonas 2016.gada 7.septembra iesniegumu, kurā privātpersona iebilst pret apvedceļa būvniecību, ja tas šķērso personas zemes īpašumu (īpašums tiktu sadalīts divās daļās). Privātpersona tāpat norādīja, ka apvedceļš plānots tuvu dzīvojamai mājai, radīs troksni, vibrāciju un gaisa piesārņojumu, samazinās zemes vērtību un negatīvi ietekmēs dabu.
- 5.2.3.2. Privātpersonas 2016.gada 5.septembra elektroniskā pasta vēstuli, kurā pausta neizpratne par Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem alternatīvu salīdzinājumā. Vēstulē pausts viedoklis, ka pašvaldības atbalstītais variants uzskatāms par labāku.

5.2.3.3. Saldus novada Novadnieku pagasta iedzīvotāju grupas 2016.gada 11.maija iesniegumu ar 10 iedzīvotāju parakstiem, kurā sniegts atbalsts pašvaldības atbalstītajam apvedceļa variantam.

5.2.4. Visi Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemtie viedokļi un priekšlikumi tika nosūtīti arī Ierosinātājai un Izstrādātājām to 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.vpvb.gov.lv un pašvaldības tīmekļa vietnē www.saldus.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Saldus.

5.3.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.3.2.1. VVD Liepājas pārvaldes 2016.gada 19.decembra vēstuli Nr.5.5.-20./1701 "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*" ar atsaukumi par Ziņojumu. VVD Liepājas pārvalde norāda nepieciešamību Ziņojumu papildināt ar apvedceļa izbūves laikā iznīcināmo biotopa platību aprēķinu un aprakstu.

5.3.2.2. Saldus novada pašvaldības 2016.gada 15.decembra vēstuli Nr.4-36.1/4870 "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*", kurā tā norāda, ka neiebilst Ziņojuma redakcijai un atbalsta tā tālāku virzību.

5.3.3. Birojs 2017.gada 13.janvārī Ierosinātājai 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.vpvb.gov.lv un pašvaldības tīmekļa vietnē www.saldus.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.latekoil.lv/Saldus. 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 gruntis, 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.

6.4. 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 Saldus apvedceļa pastāvēšanas laikā.

- 6.4.1.2. Novērtēts, ka jaunbūvējamais apvedceļš šķērso mazapdzīvotas teritorijas, kuras pamatā aizņem Saldus pilsētai piegulošās lauksaimniecības zemes (2.alternatīvas gadījumā 99% teritorijas aizņem lauksaimniecības zemes). 1.alternatīvas trase ~14% no tās kopējās platības skar mežus (2.alternatīvas gadījumā tikai 1%), kā arī nedaudz apbūves zemes (rūpniecības teritorijas). Abas apvedceļam piedāvātās trases pietuvojas lauksaimniecības zemēs izvietotām viensētām, tomēr apvedceļa trašu tuvumā viensētu skaits nav liels. Ziņojuma 1.pielikumā norādīti attālumi līdz tuvākajām viensētām, dzīvojamās un rūpnieciskās apbūves teritorijām, kā arī komerciāla rakstura objektiem. Vadoties no Ziņojuma 1.pielikuma secināms, ka tuvākajā apkārtnē ir ~ 15 viensētas, no kurām 1.alternatīvas gadījumā tuvākās ēkas (viensētā „*Atpūtas*”) atrastos 74m attālumā, savukārt 2.alternatīvas gadījumā 59m attālumā (viensētā „*Oši*”). 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 Saldus 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 20-22 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 172 277m² vai 204 860m² zemes (2.alternatīvas gadījumā vairāk, jo tās kopgarums būtu lielāks). Tomēr ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī apvedceļa 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, apgrūtina tam piekļuvi (detalizēts pārskats par katram skartajam īpašumam atsavināmo platību un tā fragmentāciju sniegts Ziņojuma 3.pielikumā). Lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, šādā gadījumā 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.
- 6.4.1.5. Kopumā Ziņojuma autori secinājuši, ka ietekme uz īpašumiem abos variantos uzskatāma par salīdzināmu un lokāli būtisku. 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.

6.4.1.6. 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. Saldus apvedceļš pēc nozīmes un tehniskajiem parametriem nav plānots kā ātrgaitas autoceļš un satiksmi nav paredzēts risināt caur divlīmeņu satiksmes mezgliem. Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātīpašumiem saglabāsies nemainīgas un būs nepieciešami lokāli risinājumi, tie tomēr ir salīdzinoši vienkārši risināmi un neprasa 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.

6.4.1.7. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs secina, ka Saldus 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 Saldus apvedceļu paredzēts virzīt caur mazapdzīvotām teritorijām, tomēr vienlaikus tā tuvumā atrodas arī vairākas viensētas, kurās dzīvojošie iedzīvotāji apvedceļa būvniecību izjutīs visbūtiskāk, 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, tomēr būtiskus esošu autoceļu pārbūves darbus (pārbūvējamus posmus) Paredzētā darbība neparedz. Biroja ieskatā nozīmīgākie satiksmes organizācijas (pārmaiņu) risinājumi varētu būt nepieciešami esošo autoceļu pieslēgumu un 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 A9 un a/c P105, kā arī šķērsojuma vietās ar a/c V1180 un a/c P105 (virzienā uz Būtnāriem). Tādēļ Birojs secina, ka darbu veikšanas projektā būs nepieciešams iekļaut 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 Saldus 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 izvairoties 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. Saldus apvedceļu nav paredzēts būvēt dzīvojamo ēku tiešā tuvumā, atsevišķās vietās trase pietuvosies rūpnieciskajai apbūvei, tā šķērsos satiksmes infrastruktūras objektus. Būtisku ietekmju iespējamība Ziņojumā netiek identificēta un, vadoties no darbu specifikas un attālumiem līdz ēkām, arī Biroja vērtējumā tādas nav sagaidāmas. 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 būvtehnikas 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 četras). 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.

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

6.4.2.9.Nemot 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 aplūkotas ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes. 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 nepieciešami, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājumus apvedceļa posmu tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, uzņēmumu darbībai un satiksmei, gan pasākumi, kas nepieciešami, lai ietekme uz vides kvalitāti nepārsniegtu pieļaujamās līmeņus, lai darbi tiktu veikti pēc iespējas saudzīgi dabai un neradītu drošības riskus. 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 ietekmes mazināšanas pasākumi Ziņojumā 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 iebrauktās rīses.
- d) Ierosinātājam 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. 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. Ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāsaņem arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai

īslaicīgo darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.

- 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 vietā 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. No Ziņojumā ietvertās informācijas izriet, ka inženierģeoloģisko apstākļu noteikšanai apvedceļam paredzētajā teritorijā ir ņemti urbumu paraugi, atsedzot tajos tādus iezus kā uzbērtu grunti, morēnu un devona mālaino aleirolītu (skatīt Ziņojuma 2.3.2.nodaļu), pēc kuriem secināts, ka teritorijas inženierģeoloģiskie apstākļi nenosaka īpašus saimnieciskās darbības ierobežojumus vai priekšrocības. Tajā pašā laikā Ziņojumam nav pievienots kartogrāfisks materiāls, kas attēlotu urbumu paraugu ņemšanas vietas vai sniegtu citu informāciju par paraugu ņemšanu un saistību ar Darbības vietu. Papildus Ziņojuma 3.7.nodaļā norādīts, ka izpētes teritorijā ir novērojami eksodinamiski ģeoloģiskie procesi – pārpurvošanās, upju dziļuma un sānu erozija, pauguru nogāžu skalošanās, kas līdz ar to raksturo sarežģītākus inženierģeoloģiskos apstākļus un grunts sastāvu. Tā, piemēram, Ziņojuma 8.1.nodaļā, kur salīdzinātas priekšrocības un trūkumi abām piedāvātajām apvedceļa alternatīvām, norādīts, ka pašvaldības atbalstītās alternatīvas gadījumā upes šķērsojuma vietā ir sarežģīts reljefs, tādēļ upes šķērsojumam nepieciešama paplašināta ģeotehniskā izpēte. Atbilstoši Ziņojumam Cieceres upē 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). Vienlaikus Ziņojumā trūkst novērtējuma par konkrēto Cieceres upes šķērsojuma zonu raksturojumu. Bez tam norādāms, ka saskaņā ar Teritorijas plānojumu Cieceres upes šķērsojuma vietā apvedceļa trase šķērso applūstošu teritoriju, kur ievērojami ne vien Aizsargjoslu likuma 37.pantā noteiktie ierobežojumi, bet arī paredzami pielāgoti ceļa izbūves risinājumi. Novērtēts, ka no mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem visbiežāk ir izplatīta pārpurvošanās, vienlaikus nav norādīts, vai šāds process ir raksturīgs konkrēti trases izbūves zonā vai kopumā - Saldus 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.

6.4.3.2. Turpinot par meliorācijas sistēmām, - atbilstoši Ziņojuma 2.5.attēlam plānotā apvedceļa trases šķērsos 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.

- 6.4.3.3. Attiecībā uz Cieceres upes šķērsojumu Ziņojumā ir izvērtēti iespējamie šķērsojuma risinājumi un izsvērts, kurš no risinājumiem būtu ar iespējami mazāku ietekmi uz upes gultni, krastiem un ūdens plūsmu (skatīt Ziņojuma 1.4.nodaļu). Cieceres upes šķērsojuma izbūves ietekme uz ihtiofaunu apskatīta citā šī Biroja atzinuma apakšnodaļā.
- 6.4.3.4. Ziņojumā vispārīgi vērtēta Paredzētās darbības ietekme uz artēziskajiem ūdeņiem un gruntsūdeņiem. Attiecībā uz artēziskajiem ūdeņiem secināts, ka Saldus novadā tie ir labi aizsargāti no virszemes piesārņojuma infiltrācijas un ka Paredzētā darbība nevar ietekmēt/traucēt hidroģeoloģiskos apstākļus un ūdens ieguves režīmu. Ziņojumā secināts, ka hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas apvedceļa izbūves laikā varētu skart tikai gruntsūdeņus, kas saldus 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 secina, ka atbilstoši Teritorijas plānojumam 1.alternatīvas trase varētu skart ķīmiskās aizsargjoslas teritoriju ap ūdens ņemšanas vietām pie Mežvidiem.
- 6.4.3.5. 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.
- 6.4.3.6. Vienlaikus ņemams vērā, ka apvedceļa trases tuvumā ir piesārņotas vietas (~300m attālumā cūku audzēšanas komplekss un ~50m attālumā konservu cehs; informācija par piesārņojuma izplatības areālu un tā izvietojumu attiecībā pret Darbības vietu nav zināms). Ziņojumā atzīts, ka autoceļa izbūve teorētiski varētu netieši ietekmēt piesārņojuma migrāciju un lielāks risks pastāv 1.alternatīvas variantā, jo piesārņota vieta tai atrodas 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).
- 6.4.3.7. 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, hidroģeoloģiskajiem 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.
- 6.4.3.8. Tādējādi, novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka šī brīža projektēšanas stadijā ir apzināts vispārējs ģeoloģiskais, hidroģeoloģiskais un hidroģeoloģiskais 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. Cieceres upes šķērsojuma vietā, 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 ūdenstece un tās ielejas platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā plūdu apdraudētās teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.
- e) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkšanās, jānodrošina atsūkšņamā 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 atsūkšņto 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 Cieceres 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. Saldus 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. Abos apvedceļa upes šķērsojuma variantos Cieceres upe atbilst Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājamam biotopam 5.18., 3260 *Upju straujtecēs un dabiski upju posmi*. Norādīts, ka biotopa kvalitāte nav augsta, taču alternatīvajā apvedceļa variantā upē ir vairāk akmeņu, kas uzlabo biotopa kvalitāti. Ņemot vērā, ka kopējā biotopa aizņemtā platība Latvijā ir 17 620ha, secināts, ka projektētā tiltu būve pār Cieceres upi neietekmēs biotopa stāvokli kopumā Latvijā. 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.

6.4.4.3.2. Abi apvedceļa varianti skar mežus Cieceres upes krastos, kur atsevišķos fragmentos ir sastopami nelielu biotopu 1.11., 91E0* *Aluviāli meži (aluviālu krastmalu un palieņu meži)* un 3.25., 6430 *Eitrofas augsto lakstaugu audzes* ieslēgumi, taču ieslēgumu kvalitāte ir zema un aizņemtā platība ir mazāka par 0,1ha. Biotops atbilst Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājama biotopa 1.9., 9180* *Nogāžu un gravu meži* minimālajām kvalificējošām prasībām, tajā pašā laikā biotopa kvalitāte ir zema. Biotops Latvijā ir rets, novērtēts, ka ceļa būve pašvaldības atbalstītajā 1.alternatīvas variantā skartu ~ 0,005km² biotopa (0,008% no biotopa kopplatības Latvijā), savukārt 2.alternatīvas gadījumā 0,003km² (0,004% no biotopa kopplatības Latvijā). Eksperta vērtējumā zaudējums ir būtisks. Eksperts tāpat norādījis, ka 2.alternatīvas gadījumā Cieceres upes krasti ir ievērojamāki stāvāki un visa upes ielejas teritorija, ko sedz mežs, var būt atzīstama kā biotops 1.9., 9180* *Nogāžu un gravu meži*.

6.4.4.3.3. Abu apvedceļa variantu teritorijā Cieceres upes krastos ir sastopami arī zemas kvalitātes nelieli avoksnāji, kas atbilst Latvijas un ES nozīmes aizsargājamā biotopa 2.6., 7160 *Minerālvielām bagāti avoti un avoksnāji* minimālajām kvalitātes prasībām. Tie ir punktveida objekti dažu kvadrātmetru platībā bez izteiktas ūdens plūsmas, un tajos nav sastopamas retas un īpaši aizsargājamās

augu sugas. Biotopa aptuvenā platība Latvijā ir 240ha, bet katrā no apvedceļa izbūves variantiem varētu tikt iznīcināti ~ 10m² biotopa (0,0004% no apzinātās biotopa kopplatības Latvijā). Novērtēts, ka biotopa vērtība ir minimāla, un tā būtiski nepalielina vides bioloģisko daudzveidību apkārtnē, bez tam līdzīgi punktveida avoksnāju objekti ir sastopami arī pārējā Cieceres upes krastā, kuru neskar saimnieciskā darbība. Ietekmi uz biotopu Eksperts vērtē kā nebūtisku.

6.4.4.3.4. 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 aizsargājamās augu sugas.

6.4.4.3.5. Kopumā Eksperts secinājis, ka no bioloģiskā viedokļa aizsardzībai perspektīvākā vietā atrodas dabas vērtības 2.alternatīvas trasē.

6.4.4.4.Saistībā ar biotopu platībām atzīmējams, ka Ziņojuma izvērtēšanas ietvaros VVD Liepājas pārvalde paudusi viedokli, ka būtu nepieciešams novērtēt iznīcināmo biotopu kompensēšanas iespējas. 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 aizsargājamās 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 Saldus 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 Saldus apvedceļa tilta pār Cieceres upi būvniecību, novērtējis gan Cieceres upes zivsaimniecisko potenciālu, gan arī šāda tilta izbūves ietekmi uz konkrētajā upes posmā sastopamo ihtiofaunu:

6.4.4.6.1. Norādīts, ka Cieceres upes ihtiofauna ir salīdzinoši daudzveidīga – tajā piemērotos biotopos var būt sastopamas gan zivsaimnieciski nozīmīgas saldūdens zivju sugas, gan arī saldūdens zivju sugas ar nelielu zivsaimniecisko vērtību, turklāt līdz Pakuļu HES aizsprostam ir iespējama arī ceļotājzivju nonākšana. Šajā sakarā norādāms, ka potenciāli ietekmētais Cieceres upes posms atrodas Saldus pilsētas tuvumā starp Pakuļu un Dzirnāviņu mazajām HES.

- 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 potenciāli ietekmētais upes posms atrodas starp divu HES aizsprostiem un nav pieejams ceļotājzivju migrācijai.
- 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, uzbērumu veidošanas un citu darbu ietekmētās dzīvotņu platības un darbu veikšanas laika. Attiecīgi tilta izbūves 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 nedaudz mazāks negatīvās ietekmes varētu būt apvedceļa variantam, kurā jaunbūvējamais tilts atrodas tuvāk Dzirnāviņu HES aizsprostam (Dzirnāviņu HES aizsprostam tuvāk atrodas 1.alternatīvas trase), tomēr iespējamā 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 salīdzinoši blīvs asfaltētu un zemes autoceļu tīkls ar antropogēniem akcentiem, būvniecība nav paredzēta rekreācijas vietu tuvumā. Ainaviskas pārmaiņas izjutīs galvenokārt apvedceļam tuvāko īpašumu iedzīvotāji. Nozīmīgas kultūrvēstures vērtības Darbības vietā un tās tuvumā nav, bet gadījumā, ja būvniecības laikā tādas tiktu atklātas, jānodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību izpilde.
- 6.4.4.8. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka no ornitofaunas un ihtiofaunas aizsardzības viedokļa nav būtiskas atšķirības, vai Paredzētā darbība tiktu realizēta 1. vai 2.alternatīvas trasē, tomēr skarto biotopu kontekstā nedaudz lielāku ietekmi sugu un biotopu Eksperts norāda 2.alternatīvai (tomēr nav izslēdzošu apstākļu nevienas no alternatīvu realizācijai). 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. Arī no ainaviskā viedokļa nav konstatējamas būtiskas atšķirības starp alternatīvām. **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.

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 apkārtējo 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 (35dB(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 – vērtējot gan situāciju 2035.gadā, kāda tā šajā laikā veidotos, ja Saldus apvedceļa izbūve netiek realizēta, gan situāciju 2035.gadā (atsevišķi katrai alternatīvai), kāda tā veidotos, ja Saldus apvedceļa būvniecība tiktu realizēta.

6.4.5.6.2. Atbilstoši Ziņojumam vides troksnis pamatstāvokļa scenārijam un 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 situāciju bez apvedceļa izbūves, Ziņojumā secināts, ka pie 2035.gadā plānotās satiksmes intensitātes vairākās vietās pie esošajiem ceļiem sagaidāmi trokšņu robežvērtību pārsniegumi – visvairāk teritorijas/ēkas trokšņu pārsniegumiem tiks pakļautas vakara periodā, nedaudz mazāk nakts periodā un salīdzinoši maz dienas periodā (atbilstoši Trokšņa noteikumiem Nr.16, modelējot trokšņa rādītājus, ņem vērā, ka dienas ilgums ir 12h (no plkst.7:00 – 19:00), vakara – 4h (no plkst.19:00 – 23:00), bet nakts – 8h (no plkst.23:00 – 7:00)).

6.4.5.6.4. Savukārt pēc apvedceļa izbūves trokšņa līmenis vietās, kur bez tā izbūves būs sagaidāmi trokšņa robežlielumu pārsniegumi, troksnis būs daudzviet mazāks, jo apvedceļš atslogos no satiksmes līdzšinējos maršrutus. Vienīgi teritorijā pie a/c A9 (pirms rotācijas apļa; adreses Apvedceļš 10 un 10A) sagaidāms trokšņa līmeņa pieaugums par ~1dB, kas izskaidrojams ar to, ka samazināsies autotransporta plūsma (no Rīgas virziena), kas šobrīd novirzās caur Saldu, un tā turpināsies pa a/c A9 līdz jaunajam apvedceļam. Šādā veidā ar Paredzēto darbību nedaudz palielināsies satiksmes intensitāte a/c A9 posmā no rotācijas apļa līdz jaunajam apvedceļam (līdz ar to arī troksnis). Atbilstoši Ziņojumam šajā vietā paredzēts nodrošināt trokšņa mazināšanas pasākumus, vai nu veidojot trokšņa barjeru gar a/c A9, vai nosakot ātruma ierobežojumu 70km/h ~ 200m pirms Saldus pilsētas zīmes. Precīzu risinājumu paredzēts noteikt būvprojektā, tomēr gadījumā, ja tiks projektēta trokšņa izplatību ierobežojoša barjera/siena, tās prognozējamie aptuvenie parametri būtu 190m garumā un 2,2m augstumā.

6.4.5.6.5. Vērtējot trokšņa līmeņus apvedceļa trasei piegulošajās 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. Vienlaikus Ziņojumā netiek izslēgta iespēja, ka var veidoties lokālas robežlielumu pārsniegumu vietas, kur pārsniegumi novēršami ar atbilstošiem prettrokšņa

pasākumiem. Ziņojumā pieņemts, ka lielākā daļa esošo ēku fasāžu konstrukciju nodrošina būvnormatīvam atbilstošu transporta skaņas izolāciju un logu nomaļņa 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.

6.4.5.6.6. 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 5. – 7.pielikums). Savukārt grafiski aprēķinu rezultāti atspoguļoti tikai vakara un nakts periodiem. Salīdzinot Ziņojumā un tā pielikumos ietverto 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.

6.4.5.6.7. 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 sasniedz un pārsniedz individuālās mazstāvu apbūves teritorijām noteiktos trokšņu robežlielumus. Šādas teritorijas abu alternatīvu gadījumā konstatējamas, piemēram, autoceļa V1180 šķērsojuma apkārtnē nakts periodam, arī citviet. Līdz ar to Birojs nevar pilnībā pievienoties Ziņojumā ietvertajam gala konstatējumam, ka tikai teritorijā pie a/c A9 ar Paredzēto darbību sagaidāmi pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumi.

6.4.5.6.8. Šāds secinājums izdarīts, vadoties no veida, kādā SIA „R&D Akustika” Ziņojuma 7.pielikuma tabulās sniegts pārskats par aprēķināto trokšņa līmeni noteiktos uztvērēju punktos, kuros būtu piemērojami trokšņa robežlielumi. Tomēr šīs tabulas nesniedz informāciju par aprēķināto trokšņa līmeni visos punktos, tostarp tādos, kas apvedceļu trasei atradīsies tuvāk. Proti: ne visās teritorijās, kurās ir viensētas un kuras skars satiksmes radītais paaugstinātā trokšņa līmenis, atrodas teritorijās, ka Teritorijas plānojumā primāri paredzētas apbūvei, savukārt 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*”. Visdrīzākais vadoties no šādas pieejas, Ziņojumā nav analizētas tās teritorijas, kur ir esoša dzīvojamā apbūve, kas apvedceļam atradīsies vistuvāk un kas apvedceļa satiksmes troksnim ilgtermiņā tiks pakļautas visvairāk. Tomēr Biroja ieskatā nav 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. Līdz ar to, Birojs nevar papildus pārliecināties, vai pastāv iespēja trokšņa robežlielumu pārsniegumiem arī dienas periodiem. 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 noregulē 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, nenozīmē, 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.
- 6.4.5.8. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros apvedceļa satiksmes radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju atsevišķi nav vērtēta. Tomēr, izdarot par šo ietekmes veidu vispārīgus 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.
- 6.4.5.9. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs atzīst ka Saldus apvedceļa izbūves ietvaros sagaidāmie trokšņa līmeņi ir vērtēti, tomēr 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 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 apakšnodaļā iepriekš norādītajiem apsvērumiem, uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:**

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas, 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 (NO_2) un daļiņām PM_{10} .
- 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, nerasnēgtu 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. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs kopumā nekonstatē, ka būtu pamats aprobežot Ierosinātājas Paredzēto darbību nevienas no alternatīvu risinājumā, jo izslēdzot negatīvas ietekmes nav konstatētas nevienam trases variantam. Tajā pašā laikā Paredzētās darbības realizācijai būs nepieciešama ietekmi mazinošo pasākumu īstenošana. 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

