



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 67321173; fakss: 67321049)

Atzinums Nr. 16

par valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu

Derīgs līdz 2012.gada 6.novembrim.

Paredzētās darbības ierosinātājs - VAS "Latvijas Valsts Ceļi", reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV - 1050, tālr. 67028169.

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs - SIA "EIROKONSULTANTS", reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta ielā 5, Rīgā, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2009.gada 20.augustā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, 2009.gada 8.septembrī VAS "Latvijas Valsts Ceļi" Tehniskās pārvaldes vēstuli 2.1/2756, kurā izklāstīts VAS "Latvijas Valsts Ceļi" viedoklis par atbalstāmo ģenerālo variantu autoceļa būvniecības 2.sekcijā, 2009.gada 6.oktobrī iesniegto VAS "Latvijas Valsts Ceļi" precizēto papildus informāciju, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** – valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai. Esošais maršruts un perspektīvās trases varianti šķērso Salaspils, Daugmales, Ķekavas, Baldones, Olaines, Iecavas, Codes, Bauskas, Ceraukstes, Mežotnes, Pilsrundāles, Īslīces un Gailīšu pašvaldību teritorijas.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums.

Ietekmes uz vidi novērtējums valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai tika uzsākts 2006.gada 17.maijā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2006.gada 12.maija iesniegumu Nr.2.1/1624, pieņēma lēmumu Nr.320 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras

piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma ”Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 11. un 11.¹punktiem. Programma ietekmes uz vidi novērtējumam valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai tika izsniegta 2008.gada 21.janvārī.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai. Plānotais autoceļa E67 posms ir transporta koridora ”Via Baltica” (Helsinki – Tallina – Rīga – Paņevēža – Kauņa – Varšava – Prāga) un Eiropas transporta koridora tīkla sastāvdaļa. Esošā autoceļa E67 maršruts virzās pa valsts galveno autoceļu A4 - Rīgas apvedceļu (Baltezers – Saulkalne) līdz pieslēgumam autoceļam A6 Rīga – Daugavpils, tālāk pa autoceļu A6 līdz valsts galvenā autoceļa A5 - Rīgas apvedceļa (Salaspils–Babīte) pieslēgumam autoceļam A6, turpinās pār Rīgas HES pāreju un pa autoceļu A5 līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) un tālāk pa valsts galveno autoceļu A7 (E67). Patlaban šo autoceļu izmanto gan vietējās, gan reģionālās satiksmes līdzekļi (vieglie automobiļi, autobusi, kravas automašīnas), gan arī starptautiskās satiksmes līdzekļi, kas šķērso robežkontroles punktu Grenctālē. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļauto informāciju 2007.gadā diennakts vidējā satiksmes intensitāte uz autoceļa A4 pie Salaspils bija 6500 transporta līdzekļi (no tiem 29% smagais transports), uz autoceļa A6 (posmā līdz A5 pieslēgumam) – līdz 27000 transporta līdzekļiem (no tiem 20% smagais transports), pa Rīgas HES pāreju – līdz 19000 transporta līdzekļiem (no tiem 27% smagais transports), uz autoceļa A5 (līdz pieslēgumam autoceļam A7) - līdz 18400 transporta līdzekļiem, uz autoceļa A7 (Ķekavas pagasta teritorijā virzienā uz Bausku) – līdz 14300 transporta līdzekļiem, Iecavas tuvumā – līdz 10000 transporta līdzekļiem, Bauskā – līdz 8300 transporta līdzekļiem un Lietuvas robežu šķērsoja – līdz 3500 transporta līdzekļiem. Esošā transporta kustību, it īpaši tranzīta, patlaban traucē gan apdzīvotās vietās noteiktie ātruma ierobežojumi, jo Iecavā un Bauskā tas virzās pa galvenajām ielām, gan tas, ka Rīgas HES pārejas caurlaides spēja ir nepietiekama, bet tās paplašināšana nav iespējama. Līdz ar to ir nepieciešamība būvēt jaunu tiltu pāri Daugavai, kā arī izveidot apvedceļus Iecavas un Bauskas centru atslogošanai. Tiek prognozēts autoceļa posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) noslogojuma pieaugums arī saistībā ar Eiropas Savienības paplašināšanos un ar dzīvojamās, sabiedriskās un rūpnieciskās apbūves attīstību maršrutam pieguļošajās teritorijās Ķekavā, Iecavā, Bauskā. Ātrsatiksmes autoceļa izveide nodrošinās ērtu un ātru nokļūšanu Rīgā, kā arī novirzīs tranzītplūsmu no pilsētām. Tiek prognozēts, ka 2035.gadā satiksmes intensitāte pie Bauskas sasniegs līdz 13000 automašīnām diennaktī, bet Rīgas tuvumā no 30000 līdz 50000 automašīnām diennaktī. Gan esošā autoceļa maršruts, gan iespējamie perspektīvās trases varianti šķērso Salaspils, Daugmales, Ķekavas, Baldones, Olaines, Iecavas, Codes, Bauskas, Ceraukstes, Mežotnes, Pilsrundāles, Īslīces un Gailīšu pašvaldību teritorijas.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādītajam sākotnēji tika izstrādāti trīs perspektīvā maršruta trases varianti, kurus izmantojot būtu iespējama maršruta pakāpeniska realizācija, kā arī papildus tika izstrādāts arī ceturtais trases variants, kurā bija apvienotas 1. un 2.variantu sastāvdaļas. Taču, ņemot vērā pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskajā

apspriešanās, tika nolemts 2. un 4. variantus turpmākajā ietekmes uz vidi novērtējumā un autoceļa attīstības izpētē nevērtēt. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā tika izvērtēti divi (1. un 3. variants) principiāli atšķirīgi perspektīvā autoceļa E67 alternatīvie sazarotie trašu varianti, no kuru posmiem savukārt tika izveidoti deviņi trašu apakšvarianti.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegto informāciju jaunbūvējamā autoceļa E67 posma sākumā paredzēts izveidot jaunu Daugavas šķērsojumu aptuveni 7,5 km augšpus Rīgas hidroelektrostacijas aizsprostam, kur Daugava ir aptuveni 1,1 km plata. Tilts funkcionāli savienos esošo Rīgas apvedceļu A4 Daugavas labajā krastā un esošo autoceļu P85 aptuveni tā 7.kilometrā Daugavas kreisajā krastā, kā arī no jauna projektēto E67 Via Baltica posmu A4 Saulkalne – Bauska (Ārce). Abos Daugavas krastos tiks izbūvēti vairāklīmeņu apļveida ceļumezgli. Ziņojumā norādīts, ka kopumā ir izstrādāti četri tilta varianti, kā pamatvariantu piedāvājot 1282 m garu divu atdalītu dzelzsbetona kastveida siju tiltu ar iekšējo un ārējo saspriegto stiebrojumu. Jauna tilta pār Daugavu būvniecība var izraisīt gultnes un piegultnes straumju izmaiņas, izmaiņas krastu izskalošanās procesā, kā arī ūdens piesārņojumu. Bez tam, ņemot vērā, ka Rīgas HES ūdenskrātuve ir arī Rīgas pilsētas dzeramā ūdens ņemšanas vieta, ziņojumā uzsvērts, ka pastiprināta uzmanība jāpievērš tilta būvniecības un satiksmes drošībai tilta projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas laikā, kā arī no tilta jāparedz lietus noteces ūdeņu savākšanas sistēma, kas būtu noslēdzama avārijas situācijās, lai nepieļautu bīstamu ķīmisko vielu ieplūšanu ūdenskrātuvē. Ziņojuma autori norāda, ka jāparedz no tilta savāktās lietus noteces attīrīšana pirms tās novadīšanas vidē. Tilta ekspluatācijas laikā apledojuma novēršanai nebūtu pieļaujama dažādu ķīmisko vielu izmantošana.

Tiek plānots, ka pēc jaunā Daugavas šķērsojuma autoceļa 1.variants attīstīsies dienvidu un rietumu virzienā, šķērsojot Daugmales un Ķekavas pagastu un Baldones pilsētas lauku teritorijas. Ir izstrādāti trīs iespējamie apakšvarianti 1.varianta trases savienojumam ar Ķekavas apvedceļu un esošo autoceļu A7, proti:

1.apakšvariantā paredzēts pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma 1.varianta trasi (divbrauktu vju ceļu) virzīt uz austrumiem no A7 un pēc autoceļa P89 šķērsojuma jauno divbrauktu vju ceļu (gar Pulkarni) savienot ar A7 24.kilometrā, bet no P89 šķērsojuma Bauskas virzienā izbūvēt divjoslu ceļu līdz A7 27.kilometram; 2.apakšvariantā paredzēts pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma uz dienvidiem no esošā ceļa P85 izbūvēt jaunu divbrauktu vju ceļu līdz autoceļam A5, pārbūvēt A5 par divbrauktu vju ceļu līdz jaunajam Ķekavas apvedceļam un tālāk maršrutu virzīt pa Ķekavas apvedceļu līdz esošā autoceļa A7 24.km, kā arī izbūvēt divjoslu ceļu analogu 1.apakšvariantam - pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma uz austrumiem no A7 Bauskas virzienā līdz A7 27.kilometram; vai 3.apakšvariantā - pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma uz dienvidiem no esošā ceļa P85 izbūvēt jaunu divbrauktu vju ceļu līdz autoceļam A5, pārbūvēt A5 par divbrauktu vju ceļu līdz jaunajam Ķekavas apvedceļam un tālāk maršrutu virzīt pa Ķekavas apvedceļu līdz esošā autoceļa A7 24.km.

No A7 24.kilometra (savienojums ar Ķekavas apvedceļu) 1.varianta trase virzās pa A7 līdz tā 37.kilometram, kur tā novirzās uz rietumiem, veidojot Iecavas rietumu puses apvedceļu. Tiek piedāvāti divi iespējamie Iecavas rietumu puses apvedceļa izbūves apakšvarianti – viens pietuvojas A7 48.km, otrs – A7 54.km. Tālāk 1.varianta

trase virzās gar A7, šķērsojot A7 57.km. Tālāk 1.varianta trasei tiek piedāvāti divi attīstības apakšvarianti:

1.apakšvariants - trase virzās gar Codes austrumu pusi, šķērsojot autoceļus P88 un P87, un turpinās līdz Ārcei gar Bauskas austrumu malu. Trases un P87 šķērsojuma vietā plānots izbūvēt jaunu ceļa posmu – Bauskas rietumu puses apvedceļu, kas, apliecot loku uz ziemeļiem no Bauskas, šķērsotu A7 aptuveni 63,5.km, virzītos caur Mežotnes un Rundāles pagastu austrumu daļu, šķērsotu Lielupi un Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) - dabas parka "Bauska" teritoriju un savienotos ar autoceļu P103;

2.apakšvariants - A7 57.km trase turpinās pa A7 līdz aptuveni A7 63,5.km un tad tiktu izbūvēts Bauskas apvedceļš. Apvedceļa viens loks virzītos uz rietumiem caur Mežotnes un Rundāles pagastu austrumu daļu, šķērsotu Lielupi un Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) - dabas parka "Bauska" teritoriju un savienotos ar autoceļu P103, bet otrs apvedceļa loks virzītos uz austrumiem un, apliecot loku uz ziemeļiem no Bauskas, analogi 1.apakšvariantam šķērsotu autoceļus P88 un P87 un turpinātos līdz Ārcei gar Bauskas austrumu malu.

Savukārt 3.varianta trases virzīšanās risinājumi pēc Rīgas HES ūdens krātuves šķērsojuma ir analogi 1.trases variantam ar trim iespējamajiem apakšvariantiem līdz pat pieslēgumam esošajam autoceļam A7 27.kilometrā. No A7 27.km 3.varianta trase tiek virzīta pa jaunu teritoriju uz austrumiem no A7, apejot Iecavu gar tās austrumu pusi (tiek izvērtēti divi varianti, kas atšķiras izvietojumā pret A7). 3.varianta trase pietuvojas A7 57.km, kurā plānots izveidot savienojumu ar A7. Tālāk trase attīstās analogi 1.variantam un iepriekš aprakstītajiem apakšvariantiem. Papildus, ņemot vērā Codes pagasta padomes viedokli un iedzīvotāju paustos viedokļus, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2008.gada 11.decembrī pieņēma lēmumu izstrādāt vēl vienu jaunu (papildus) trases 4.a apakšvariantu Codes pagasta teritorijā. Trases 3.varianta 4.a apakšvariants ir atvirzīts līdz 2 km attālumā uz austrumiem no Codes. Jaunās trases 44,5.km tiek šķērsots V1018 un trase turpinās Ārces virzienā. 4.a apakšvarianta šķērsojums ar P87 un trases tālākā virzība ir analoga 1.apakšvariantam.

Bez tam tiek piedāvāta jauna ceļa posma izveide uz dienvidiem no Bauskas. Posms virzītos no P103 (V1028) Rundāles pagastā, neskarot dabas parka "Bauska" teritoriju, šķērsotu Mūsas upi, autoceļu A7 (69.km) un tālāk virzītos līdz 1., 3.varianta trases 51.km Bauskas austrumu pusē.

Viss jaunbūvējamā autoceļa posms nosacīti tiek sadalīts trīs sekcijās:

- 1.sekcija - no posma sākuma - autoceļš A4 Salaspils teritorijā (Saulkalne) līdz esošā autoceļa A7 29.kilometram Baldones lauku teritorijā;
- 2.sekcija - no esošā autoceļa A7 29.kilometra līdz 57.kilometram Codes pagasta teritorijā;
- 3.sekcija - no esošā autoceļa A7 57.kilometra līdz 72.kilometram Ceraukstes pagastā. Situācijas plānā autoceļa trase sekcijās vēl tiek dalīta posmos, kas apzīmēti ar romiešu cipariem.

Rekonstruējot esošo autoceļu A7 (NP14,5 un NP14), paredzēts izbūvēt divbrauktu vju autoceļu NP29,5 un veidot paralēlos ceļus vietējai kustībai, savukārt, izbūvējot autoceļu pa jaunu trasi (arī Iecavas un Bauskas apvedceļus), 1.kārtā plānots izbūvēt ½

no NP 29,5, bet perspektīvā – NP29,5. Ziņojumā norādīts, ka visā ceļa posmā (līdz Codei) perspektīvā jābūt NP 29,5, kas jāievēro šķērsojošo ceļumezglu un to sastāvā esošo mākslīgo būvju risinājumos, taču, ņemot vērā nepietiekamo noslogojumu sākuma periodā, tiek rekomendēta stadiāla būvniecība, sākotnēji izbūvējot tikai ½ NP 29,5. Arī no Codes centra satiksme sadalās virzienos uz Lietuvas robežu un ievadu Bauskā. Arī šajā posmā aprēķina periodā satiksmes intensitātei nav nepieciešamas četras braukšanas joslas, tāpēc perspektīvajam autoceļam ieteikts normālprofils ½ NP29,5.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam sākotnēji jaunais autoceļš kalpos kā ātrsatiksmes autoceļš, bet perspektīvā – automaģistrāle. Līdz ar to, lai nodrošinātu atbilstošu ātrumu, jaunā trase nebūs aprīkota ar sabiedriskā transporta autobusu pieturām. Jauno trasi varēs izmantot starptautiskā sabiedriskā transporta satiksme, kā arī daļēji rajona nozīmes sabiedriskais transports, vienīgi tā uzbraukšana/ nobraukšana būs iespējama tikai divlīmeņu ceļumezglās. Izbūvējot jauno trasi atbilstoši 3.variantam, autoceļš A7 tiks saglabāts vietējā transporta kustības vajadzībām. Savukārt, realizējot 1.variantu, posmos, kur esošajam ceļam A7 plānots izbūvēt otru brauktuvi, vietējā transporta kustībai tiks izbūvēti paralēlie ceļi ar ierīkotām autobusu pieturām un iespēju uzbraukt uz jaunā ceļa tikai divlīmeņu krustojumos.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, kopumā autoceļa būvniecība ir paredzēta četrās būvniecības kārtās, uzsākot 1.kārtas (tilts pāri Rīgas ūdenskrātuvei) būvniecību 2013.gadā un nododot to ekspluatācijā 2016.gadā; 2.kārtu (autoceļš līdz Ķekavas apvedceļam, Iecavas un Bauskas apvedceļi, visus izbūvējot ½ NP29,5) realizējot laika posmā no 2015. līdz 2017.gadam; 3. un 4.kārtu, kas paredz otru brauktuvi izbūvi un autoceļu sasaistes izbūves, realizācija laika posmā no 2022. līdz 2030.gadam.

Atkarībā no izvēlēta autoceļa būvniecības varianta projekta ietvaros ir paredzēta jaunu tiltu izveide pār Ķekaviņu, Misu, Iecavu, Mēmeli, Mūsu, Lielupi, Vērgupi, pārvada izbūve pār dzelzceļa līniju Krustpils – Jelgava, kā arī atkarībā no izvēlēta trases varianta tiks izbūvēti arī daudzu mazo upju šķērsojumi, iespējams – Malvas, Zizmas, Ikstrumas, Doles, Dolītes, Ģedules, Smakupes, Jāņupes, Putrupes, Dobupītes, Sūnupes, Bērzupes, Varžupītes šķērsojumi. Ziņojumā norādīts, ka mazās upītes ir bagarētas, ar šaurām pusdabiskām augu sabiedrībām krastos un, apsekojot šķērsojamās upītes dabā, to ielejās netika konstatēti īpaši aizsargājamie biotopi un sugas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā uzsvērts, ka pašreizējā projektēšanas stadijā tiek izvērtēti tikai iespējamie trašu varianti, neizvērtējot nekādus detalizētus satiksmes organizācijas elementus, kā arī norādīts, ka posmos, kur satiksmes plūsmai tiks izbūvētas četras braukšanas joslas, tās tiks veidotas kā divas atsevišķas brauktuves pa divām joslām vienā virzienā un sadalošo joslu starp tām; posmos, kur satiksmes plūsmai tiks izbūvētas divas braukšanas joslas – brauktuve ar divām pretēju virzienu joslām, paredzēts veidot paplašinātu nomali; šķērsojumi tiks veidoti divos līmeņos; autoceļi tiks veidoti tā, lai nodrošinātu labu redzamību un iespēju pārvietoties vienmērīgā ātrumā; gājēju kustības nodrošināšanai tiks nodrošināta gājēju tiltiņu un tuneļu izveide, kā arī velosipēdistu celiņu izveide (apvienojumā ar gājēju celiņiem).

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai piedāvātās autoceļa trases pārsvarā šķērso meliorētas lauksaimniecības zemes, Bauskas rajonā arī nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemes, un meža zemes, bet atsevišķos posmos - arī pārpurvotas teritorijas, kurās kūdras slāņa biezums pārsniedz 1 m. Kopumā trases 1.variants, kas iekļauj arī esošā A7 autoceļa rekonstrukciju, radītu ievērojami mazāku dabīgās un mākslīgās noteces traucējuma risku, nekā 3.variants. Plānotās ceļa trases abi varianti skar ģeoloģiskā riska nogabalus – seismiskā riska zonu uz dienvidiem no Bauskas un karsta izplatības iecirkni no Baldones līdz Daugmalei, bez tam novērojama arī Rīgas HES ūdenskrātuves krastu izskalošanās, kas jāņem vērā projektēšanas darbos. Rekonstruējamo esošā autoceļa A7 trasi daudzviet šķērso elektropārvades līnijas, elektronisko sakaru līdzekļu līnijas, gar autoceļu stiepjas pazemes sakaru kabeli un maģistrālais gāzesvads. Salīdzinoši netālu no trases ir izvietotas putnu fabrikas "Lielzeltiņi" un "Baltikovo", cieto atkritumu izgāztuves "Grantiņi" Codes pagastā un "Jaungeriņi" Daugmales pagastā, kā arī SIA "Agro-Kamarde" ķīmisko vielu un ķīmisko produktu noliktavas Iecavas dzelzceļa stacijas apkārtnē. Jaunveidojamā autoceļa posma pamattrase nešķērso blīvi apdzīvotas vietas, izņemot Bauskas apvedceļa risinājumus, netuvojas nozīmīgiem sabiedriskas nozīmes objektiem, taču trases 3.variants virzās aptuveni 400 m no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons" teritorijas Baldonē. Dimzūkalna apkārtnē trase šķērsos maģistrālo gāzesvadu ar sakaru kabeliem.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam autoceļa trases izveidei būs nepieciešama zemes atpirkšana aptuveni 40 m platā joslā abpus plānotā ceļa asij, līdz ar to jebkurā autoceļa būvniecības variantā skarto īpašumu skaits tiek prognozēts no 430 līdz 500 un nojaukamo ēku skaits varētu būt no 17 līdz 21. Atpērkamo zemju un iespējamo nojaukamo ēku saraksts, atkarībā no izvēlētajā autoceļa būvniecības variantā, ir pievienots noslēguma ziņojumam (skat. 4.pielikumu).

Ietekmes uz vidi novērtējumā norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktā autoceļa iespējamo trašu vietu apsekošana dabā liecina, ka teritorijās ir barības vielām bagātas augsnes, tāpēc meži ir ar biezu paaugu un pamežu, dominējošie ir damakšņi un lāni. Daudzviet ir veikta mežu meliorācija. Mežu bioloģiskā vērtība izpētes teritorijā kopumā nav liela, jo meži ir samērā jauni un intensīvi mežsaimnieciski izmantoti. Dažās vietās tika konstatēta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 2.pielikumā iekļautā ierobežoti izmantojamā īpaši aizsargājamā suga – gada staipeknis. Sugas populācija visos nogabalos ir minimāla un sugas aizsardzībai konkrētajos apstākļos nav prioritāras nozīmes. Tā kā jaunā trase virzās pa jaunu, maz skartu teritoriju, tās atsevišķu posmu tuvumā 1.sekcijā tika konstatēti Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā iekļauto putnu sugu īpatņi (baltais stārķis, grieze, sila cīrulis, dārza stērste), taču šajās teritorijās nav pārstāvēti šo sugu ligzdošanas biotopi un ceļa būvniecība būtiski nelabvēlīgi neietekmēs īpaši aizsargājamo putnu sugas. Vienlaikus ziņojumā sniegta informācija, ka, neraugoties uz to, ka 1. un 2.sekcijā netiek šķērsotas ne īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, ne putniem starptautiski nozīmīgas vietas, jaunā 3.trases varianta divu posmu izbūvei Baldones lauku teritorijā [starp autoceļiem P85 un P89 posma

vidusdaļā tiek šķērsots samērā maz fragmentēts meža masīvs un 3.varianta trases savienojums (starp P89 un A7 gar Pulkarnes dienvidu malu) ar Ķekavas apvedceļu rietumu daļā šķērso mežu ar augstu bioloģisko vērtību] var būt paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām, jo tas radītu biotopu zudumu, fragmentāciju un kvalitātes samazināšanos, kas piemēroti īpaši aizsargājamo meža putnu sugām - trīspirkstu dzenim, mazajam mušķērājam, mazajam ērglim. Arī kā īpaši sikspārņiem nelabvēlīgs tiek raksturots autoceļa 3.variants no plānotā tilta pār Rīgas HES ūdenskrātuvi līdz pat esošajam autoceļam A7 pie Misas. Šajā posmā sastopamas vismaz 4 sikspārņu sugas, konstatēts Natūza sikspārņu riests un cauri mežam ved vairāku sikspārņu sugu migrācijas ceļš uz barošanās biotopu – Daugavu. Par vismazāk sikspārņus ietekmējošo autoceļa variantu uzskatāms - Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojums, tālāk autoceļa izbūve uz dienvidiem no P85 un turpinājums pa A7. 1.sekcijā uz dienvidiem no Daugmales Tīreļa apkārtnē ir priežu purvāji. Tā kā Tīrelis ir susināts, ietekmēti ir arī priežu purvainie meži, taču tie atbilst Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” pielikumā iekļautā biotopa – purvainie meži – statusam. Ziņojuma autori norāda, ka to aizsardzībai konkrētajos apstākļos nav būtiskas nozīmes, jo to struktūra ir daļēji degradēta. Purvainie meži ir plaši izplatīti Latvijā un pietiekami reprezentēti īpaši aizsargājamās dabas teritorijās. Izpētes teritorijā ietilpst neliela daļa rūpnieciski izmantotā sūnu purva Tīrelis. Saskaņā ar ziņojumā norādīto purvs ir degradēts un tajā nav saglabājušās botāniskas vērtības.

2.sekcijā 3.varianta trase posmā no 1. un 2.sekcijas robežas līdz P92 šķērso ornitoloģiski nozīmīgu biotopu platības un vairāku īpaši aizsargājamo putnu dzīvotnes. Posma ziemeļu daļā pie “Upmalniekiem” aptuveni 1 km garā posmā tiek šķērsots vērtīgs zālājs Misas palienē, kas var būt salīdzinoši nozīmīga griežu ligzdošanas vieta un atbilst bioloģiski vērtīgo zālāju kritērijiem. Šī vieta piemērota kā ligzdošanas un barošanās vieta arī tādām sugām kā ormanītis, mazais ērglis, melnais stārķis. Posmā starp Misas upi un Iecavas ciemu 3.varianta trase aptuveni 7 km garā posmā šķērso liela meža masīva rietumu daļu, kurā tika konstatēti īpaši aizsargājamo meža putnu sugām piemēroti, dabiskām struktūrām bagāti pieaugušu un vecu mežu biotopi. Šajā posmā tika konstatētas melnā dzilna, baltmugurdzenis, mazais mušķērājs un brūnā čakste, taču biotopi piemēroti vēl vairākām citām īpaši aizsargājamām putnu sugām. Līdz ar to šajā posmā atbilstoši ziņojumā norādītajam iespējama paliekoša nelabvēlīga ietekme uz savvaļas putnu sugām, ko izraisītu biotopu zudums, fragmentācija un kvalitātes samazināšanās. 2.sekcijā Iecavas austrumu apvedceļa variantu šķērsojamie meži ir arī potenciāli labi barošanās biotopi vismaz 5 sikspārņu sugām. Nosacīti izolēti sikspārņiem ļoti piemēroti biotopi ir Dzimtmsa, Iecavas parks, Dārtija. Jauna ceļa izbūve radītu nozīmīgu šķērsli izmēros mazākajām sikspārņu sugām. 2.sekcijā 1.varianta trases posma apsekojumā īpaši aizsargājamās putnu sugas netika konstatētas. Meža biotopos šajā ceļa posmā ir salīdzinoši spēcīga mežizstrādes ietekme, netika atrasti dabiskām struktūrām bagāti meža biotopi ievērojamās platībās un mežos pārstāvētas bieži sastopamas mežos ligzdojošas putnu sugas. Iecavas rietumu apvedceļa varianti šķērso ievērojami mazāk sikspārņiem piemērotu vietu un tajos tika atrastas 3 sikspārņu sugas. Misas upes labajā krastā uz austrumiem no esošā autoceļa A7 šķērsojuma ir jauktu koku mežs, kurā konstatēts samērā liels ozols. Bioloģiski vērtīgākie melnalkšņu meži ir uz ziemeļiem no Misas esošās šosejas abās pusēs. Mežs šeit ir vecs, kritālu maz, uz tām netika konstatētas

retas sūnu sugas, tas atbilst Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautā biotopa – melnalkšņu staigņāji – statusam. Ziņojuma autori norāda, ka ņemot vērā šī biotopa plašo izplatību Latvijā, augsto reprezentācijas pakāpi īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un tā daļēji degradēto struktūru izpētes teritorijā, kā arī to, ka darbība skars tikai daļu šīs teritorijas, esošā autoceļa A7 rekonstrukcija ir pieļaujama. 2.sekcijā uz rietumiem no Iecavas ciema (1.variants un apakšvarianti) upes krastos datu bāzēs ir uzrādīti vairāki vērtīgi zālāji, taču ziņojuma autori norāda, ka dabā te ir kultivētas teritorijas un apbūve. Saimnieciskās darbības neskartā josla gar upi ir degradēta. Arī upē netika konstatēti aizsargājami biotopi. Ziņojumā norādīts, ka 2.sekcijā priekšroka dabas vides aspektā dodama 1.varianta trases būvniecībai – Iecavas rietumu puses apvedceļam, bet, realizējot trases 3.variantu, trasi jānovirza uz rietumiem.

3.sekcijā papildus izstrādātais 3.varianta trases 4.a apakšvariants Codes pagasta teritorijā virzās pa ornitoloģiski maznozīmīgu teritoriju. Atsevišķos zālāju biotopos varētu būt Latvijā salīdzinoši bieži sastopamas un plaši izplatītas īpaši aizsargājamās putnu sugas – baltais stārķis un brūnā čakste. Arī mežu kvartāli, kurus šķērso trase, no īpaši aizsargājamo putnu sugu aizsardzības viedokļa ir nenozīmīgi, izņemot valsts mežu 109.kvartāla 26.nogabalā konstatēto dzeņu sugām daļēji piemēroto biotopu. 3.varianta trases 1.apakšvarianta posmā dominē intensīvi izmantota lauksaimniecības un ornitoloģiski maznozīmīga teritorija ar salīdzinoši zemu putnu sugu daudzveidību. Trases tuvumā tika konstatēta viena īpaši aizsargājamā putnu suga – pļavu lija. Te varētu būt sastopamas griezes, baltais stārķis un brūnā čakste. Tikai Mēmeles labajā krastā pie projektējamā tilta ir šaura, mazpārveidotu, pamestu un aizaugošu pļavu josla, kurā konstatēta tikai viena no dabisko pļavu indikatorsugām, tāpēc pļava nav uzskatāma par bioloģiski vērtīgu zālāju un aizsargājamu biotopu. Plānotie trases varianti gar Codes austrumu pusi skar sikspārņiem nozīmīgus biotopus pie mājas "Klodziņi", pie vecu ēku kompleksa, ko ieskauj vecu lapkoku dārzs, lapkoku mežā, tilta vietā pār Mēmeli. Ja, būvējot tiltu pār Mēmeli, netiek pārveidoti dabiskie biotopi upē un palienē un mainīts upes ūdens līmenis, šajā posmā var tikt veikta autoceļa izbūve ar Mēmeles šķērsojumu. Arī Bauskas apvedceļš posmā starp autoceļiem P88 un V1035 virzās pa lauksaimnieciski intensīvi izmantotu un ornitoloģiski maznozīmīgu teritoriju, kurā īpaši aizsargājamo putnu sugas netika konstatētas. Bauskas ziemeļu apvedceļš 3.sekcijā starp autoceļiem V1035 un P103 šķērso Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) - dabas parka "Bauska" teritoriju (B LV0304100). Dabas parkam ir izstrādāts Dabas aizsardzības plāns laika periodam no 2007. līdz 2019.gadam, kā arī ir spēkā Ministru kabineta 2008.gada 6.oktobra noteikumi Nr.827 "Dabas parka "Bauska" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". Lielupes labajā krastā šķērsojums atrodas dabas lieguma zonā. Saskaņā ar dabas parka "Bauska" individuālajos aizsardzības un izmantošanas noteikumos norādīto dabas lieguma zona ir izveidota, lai saglabātu īpaši aizsargājamus pļavu biotopus, upju straujteču biotopus, kā arī īpaši aizsargājamo putnu sugu – griezes un ormanīša dzīvotnes, kā arī īpaši aizsargājamo augu sugu dzīvotnes. Ziņojumā norādīts, ka dabiskajās pļavās apsekojuma laikā tika konstatētas īpaši aizsargājamo putnu sugas – grieze, svītrainais ķauķis un brūnā čakste. Lielupē ligzdošanas laikā pastāvīgi uzturas melnie zīriņi, kā arī šeit ligzdo vēl vairākas biežāk sastopamas pļavu, mitrāju un ūdens putnu sugas, kas nav iekļautas īpaši aizsargājamo

putnu sugu sarakstos. Lielupes labajā krastā uz austrumiem no mājām "Vimbas" ir bioloģiski vērtīgas pļavas 6,5 ha platībā, kas atbilst Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautajam biotopam sausas pļavas kaļķainās augsnēs. Savukārt Rundāles un Mežotnes pagastu teritorijās šis ceļa variants ar tiltu pār Lielupi skar dabas parka "Bauska" zonu, tā ainavu aizsardzības zonu un neitrālo zonu. Dabas parka "Bauska" un tam piegulošajā teritorijā sikspārņiem nozīmīgi biotopi ir "Vimbu" māju apkārtnē, Lielupes krasts, kur ir veci koki, bijušās mājas "Zīles", viensētas ar veciem kokiem, "Ragauskas" māju komplekss, tilta vieta pār Lielupi. Ziņojumā secināts, ka projektētā ceļa un tilta izbūvei pār Lielupi plānotajā teritorijā prognozējama paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, notiktu biotopu fragmentācija, satiksmes radītais traucējums var ietekmēt līgздоjošo putnu izplatību un skaitu dabas parka teritorijā, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā. Tilts neatgriezeniski izmainīs dabas parka ainavu, padarot to mazāk vienotu un dabisku. Savukārt Bauskas apvedceļa posmā starp P103 (V1028) un A7 (uz dienvidiem no Bauskas) pārsvarā ir lauksaimnieciski intensīvi izmantotas un ornitoloģiski maznozīmīgas teritorijas līdz pat Mūsas upes stāvkrastam. Bērzkalnu apkārtnē Mūsas kreisajā krastā ir izteikta terase, ko klāj dažādu sugu krūmi, tai skaitā Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā iekļautā īpaši aizsargājamā ziedaugu suga - smaržlapu roze. Krasta nogāzes augšējā daļā vietām atsedzas sadrupuši kaļķieži, kas neveido vienotu atsegumu, taču atbilst Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā iekļautā biotopa - kaļķiežu atsegumi – statusam. Mūsas labajā krastā ir bioloģiski vērtīgs zālājs, kurā atbilstoši ziņojumam ir vismaz piecas dabisko pļavu indikatorsugas, un pļava atbilst Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautajam biotopam sausas pļavas kaļķainās augsnēs. Bauskas apvedceļa posmā starp P103 (V1028) un A7 sikspārņiem nozīmīgi biotopi ir tilta vieta pār Mūsu, veci ābeļdārzi, veca meža malas, viensētas ar veciem kokiem. Mūsas upes ielejā sastopamās maz pārveidotās pļavas var būt potenciāli nozīmīgas putniem. Ziņojuma autori norāda, ka no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa ceļa būve pāri Mūsai dotajā vietā nav ieteicama. Izvērtējot 3.sekcijas alternatīvas, par pieņemamāko sikspārņu aizsardzības aspektā tiek uzskatīta ceļa trase, kas virzās gar Codes austrumu pusi, un Bauskas apvedceļa trases posms ar Mūsas šķērsojumu (plānā VII, X posms), tomēr arī šajā variantā negatīvi vērtējama jauna autoceļa izbūve salīdzinoši lielā teritorijā. Autoceļa izbūves radītās negatīvās ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai ziņojuma autori rekomendē nodrošināt ceļa šķērsošanu jau zināmās vietās, saglabājot augstu veģetāciju ceļa malās; atklātās vietās vismaz vienā ceļa pusē saglabāt augsto krūmu un koku joslas; mazajām upēm un lielajiem grāvjiem veidot vismaz 1,5 m augstas un platas caurtekas; izvairīties no ceļu apgaismojuma uzstādīšanas vietās, kur sikspārņi šķērso autoceļu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam šie jautājumi precizējami projektēšanas stadijā, līdzsvarojot ar satiksmes drošības nodrošināšanas jautājumiem.

Saskaņā ar ziņojumā norādīto apsekotajā teritorijā ir maz aleju un koku rindu, tās nav vecas un bioloģiski nozīmīgas. Plānoto trašu tuvumā nav īpaši aizsargājamo aleju. Lielas platības aizņem tīrumi un dārzi, kuros ir atsevišķi ozoli, kas neatbilst dižkoka statusam, bet kurus vēlams saglabāt.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka vispiemērotākais medījamo un aizsargājamo nemedājamo zīdītāju pārvietošanās ceļš austrumu – rietumu virzienā 1. un 2.sekcijā ir aptuveni 5 km platā mežainā josla starp Ķekaviņas un Misas upēm, ieskaitot pašu upju piekrastes. 3.sekcijai ir raksturīga neliela mežainība, tāpēc lielo zīdītāju migrācijai šajā rajonā ir gadījuma raksturs. Kā piemērotāko risinājumu lielo zīdītāju migrācijai saistībā ar autoceļa būvniecību ziņojuma autori uzskata ekoloģisko tuneli izveidi. Ziņojumā norādīts, ka 1.sekcijā tilta izbūve pār Rīgas HES, ja tiks saglabāts piekrastes apaugums, neietekmēs lielo zīdītāju migrāciju. Sīkajiem un vidējiem dzīvniekiem jāparedz ekoloģiskais tunelis apvienojumā ar tiltu vai caurteku Bērzenes upei (jaunbūvējamais ceļš uz dienvidiem no P85). Savukārt Ķekaviņas šķērsojumā jāpaplašina piekrastes joslas, tilta balstus izvietojot tālāk no krasta līnijas un paceļot augstāk brauktuvi, tādējādi radot nozīmīgu ekoloģisko tuneli. Ziņojumā norādīts, ka meža masīvā starp Ķekaviņas un Misas upēm ir pieļaujama esošā autoceļa A7 rekonstrukcija par divbrauktu vju ceļu, esošā autoceļa A7 posmā no 24. līdz 25.km esošo grāvja caurteku nomainot ar aptuveni 2 m platu un vismaz 1 m augstu četrkantīgu dzelzsbetona caurteku, kas piemērota gan mazajiem zīdītājiem, gan stirnām un meža cūkām, izbūvēt tiltu apvienojumā ar ekoloģisko tuneli sīkiem un vidējiem zīdītājiem pār Dobupīti un visā ceļa posmā saglabājot iežogojumu, izveidojot ekoloģisko tuneli lielajiem zīdītājiem Misas upes šķērsojumā, tilta izbūvē tilta balstus izvietojot maksimāli tālu no ūdens un maksimāli saglabājot dabiski aizaugušo piekrasti arī posmā zem tilta, gar tilta malām izveidojot skaņas slāpējošas barjeras un tā tuvumā neizbūvējot nobrauktuves un pievedceļus galvenajam ceļam. Kopumā 1.sekcijā no meža dzīvnieku pastāvīgas vai pagaidu uzturēšanās un migrācijas viedokļa visnelabvēlīgākais ir trases 3.varianta 1.apakšvariants (III un IV posms). 2.sekcijā no dzīvnieku migrācijas viedokļa nevēlami ir Iecavas austrumu apvedceļa varianti, par piemērotākiem tiek uzskatīti Iecavas rietumu apvedceļa varianti. Ziņojuma autori 2.sekcijā rekomendē vidējiem un sīkajiem zīdītājiem izveidot pāreju 1,2 km no Misas tilta Bauskas virzienā, esošo caurteku nomainot ar tiltu vai četrkantīgu caurteku un Iecavas rietumu apvedceļa tiltam pār Iecavas upi nodrošināt pietiekami platas un neapplūstošas piekrastes joslas dzīvnieku migrācijai. 3.sekcijā Bauskas apvedceļa variantiem nav būtiskas atšķirības ietekmē uz dzīvnieku migrāciju. Būtiski ir, izbūvējot tiltus pār lielajām upēm, saglabāt neapplūstošas upes piekrastes joslas zem tiltiem, kā arī tiltu konstrukcijām jāatbilst ekoloģiskā tuneļa prasībām - jānodrošina neapplūstošas piekrastes joslas dzīvnieku migrācijai.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, apsekojot autoceļa posmiem paredzētās teritorijas, 2008.gada vasarā nevienā no sekcijām netika konstatētas īpaši aizsargājamās rūpuļu un abinieku sugas. Dažās vietās tika konstatēti tikai nenožīmīgi īpaši aizsargājamo rūpuļu un abinieku sugām potenciāli piemēroti biotopi. Kopumā jāsecina, ka neviena no plānotajām trasēm neradītu būtisku negatīvu ietekmi uz īpaši aizsargājamo rūpuļu un abinieku sugu populācijām vai to atradnēm.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai gruntsūdens līmeņa dziļums lielākajā autoceļam paredzētajā teritorijas daļā nepārsniedz 3 m. Baldones apkārtnē tā iegulas dziļums ir 4 - 4,5 līdz pat 7 - 8 m un vēl dziļāk no zemes virsmas, radioaktīvo atkritumu "Radons" apkārtnē - iegulas dziļums pārsniedz pat 20 m. Savukārt purvu tuvumā (gruntsūdeņu barošanās vietas) tas atrodas tuvāk par 1,5 m no zemes virsmas. Ziņojumā rekomendēts pievērst uzmanību pareizai caurteku ierīkošanai jaunajos ceļa posmos, bet rekonstruējamās autoceļa posmos ir paredzēta esošo caurteku pagarināšana. Ņemot vērā, ka kvartāra segas biezums ir neliels, apskatāmajā teritorijā iespējama atsevišķu pazemes ūdens horizontu savstarpēja mijiedarbība. Gruntsūdens horizonts autoceļam piegulošajās teritorijās tiek plaši izmantots ūdens apgādē viensētās. Paredzētās darbības rezultātā būtiskas gruntsūdens režīma izmaiņas netiek prognozētas, izņemot Baldones apkārtni. Ziņojumā norādīts, ka lokālās gruntsūdens līmeņa izmaiņas trasei paralēlajā teritorijā relatīvi ātri stabilizēsies un neradīs jebkādas būtiskas ietekmes uz meža vai lauksaimniecības zemes kvalitāti un izmantošanas iespējām. Ziņojumā norādīts, ka Baldones apkārtnē vietās, kur plānotā trase šķērso teritoriju, kurā reljefa relatīvās augstuma izmaiņas var sasniegt pat 30 m, var notikt nopietnas gruntsūdens režīma izmaiņas, taču šajā iecirknī nav dzīvojamo māju. Ja autoceļa jauno posmu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām tiks novērotas ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, tad darbības ierosinātajam jānodrošina pasākumi objekta ietekmes zonā esošo māju ūdens apgādei, nepieciešamības gadījumā padziļinot akas vai veicot citus atbilstošus pasākumus. Autoceļš virzīsies arī gar Bauskas, Iecavas, Ķekavas un Baldones centralizētajām ūdensgūtnēm, nevienu no tām neskarot. Ierīkojot Bauskas un Iecavas apvedceļus, transporta plūsma tiktu vēl tālāk atvirzīta no tām. Tā kā visās minētajās centralizētās ūdensgūtnēs tiek ekspluatēts augšējā devona Gaujas ūdens horizonts, kura plūsma reģionālajā mērogā virzīta no dienvidaustrumiem, austrumiem un ziemeļaustrumiem uz rietumiem un ziemeļrietumiem, šai aspektā ziņojumā rekomendēts Bauskas un Iecavas apvedceļus izvietot uz rietumiem no centrālajām ūdensgūtnēm. Paredzētās darbības (galvenokārt, tilta pār Rīgas HES ūdenskrātuvi izbūve) netiešas ietekmes zonā atrodas viena no Salaspils centralizētajām ūdensgūtnēm - "Ķesterciems", kuras ķīmiskā aizsargjosla iestiepjas Rīgas HES ūdenskrātevē un arī Ķekavas novadā. Ietekme uz šo ūdensgūtni netiek prognozēta, jo, atbilstoši ziņojumā norādītajam, ekspluatējamā augšējā devona Gaujas horizonta plūsma Salaspils apkārtnē ir virzīta uz ziemeļaustrumiem, t.i., ūdensgūtne atrodas augšpus plānotās darbības vietai, skatoties pazemes ūdens plūsmas virzienā. Kā norādīts ziņojumā, visās minētajās centralizētajās pazemes ūdensgūtnēs Gaujas horizonts ir labi aizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma. Ziņojumā uzsvērts, ka ūdens resursu aizsardzībai turpmākajā projektēšanā jāizstrādā pasākumu plāns ārkārtas situācijām un jānodrošina nepieciešamais aprīkojums (sorbenti, bonas) un jāapmāca darbinieki pareizai rīcībai nestandarta situācijās, kā arī vislielākā uzmanība jāveltī pareizai darbu tehnoloģijas ievērošanai, darba drošībai un vides prasību ievērošanai. Neraugoties uz to, ka plānotā autoceļa trase atrodas ne tuvāk par 4,5 līdz 5 km attālumā no Baldones sērūdeņražu avotiem, ņemot vērā sērūdeņu veidošanās specifiku, ziņojumā uzsvērts, ka būvdarbu gaitā pēc iespējas ir jāizvairās no ievērojama grunts apjoma noņemšanas/pārvietošanas un nav pieļaujama pamatiežu atsegšana (pat īslaicīga).

Nepieļaujot šķērsojamo upju šķērsgriezuma laukuma samazināšanos un mākslīgi nepaātrinot straumi, paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta būtiska ietekme

uz šķērsojamo ūdensteču hidroloģisko režīmu. Ziņojuma autori virszemes noteces ūdeņu novadīšanai gar autoceļa trasi rekomendē ierīkot kontūrgrāvjus.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam autoceļa uzturēšanai paredzēts izmantot tikai smilti un sāli.

Jaunbūvējamā autoceļa posmi šķērso vairāku arheoloģijas, kultūras pieminekļu un kapsētu aizsargjoslas - Daugmales pagastā Mūku kalna (Spoliškalns), Sakaiņu pilskalna un pie tā esošā Pirmā Pasaules kara vācu karavīru Brāļu kapu; Baldones pilsētā ar lauku teritoriju - Caunu pilskalna un Pirmā Pasaules kara vācu karavīru Brāļu kapu pie "Strazdiņu" mājām, "Jaundruku" mājām un "Veceņu" mājām; Pirmā Pasaules kara vācu karavīru Brāļu kapu pie Baldones un Ķekavas pagasta robežas; Ķekavas pagastā - Kļauģu kalna un triju Pirmā Pasaules kara vācu un krievu karavīru Brāļu kapu; Iecavas novadā - Klibju viduslaiku kapsētas, Otrā Pasaules kara Brāļu kapu un Piemiņas akmens un Pleču, Smedes un Kraukļu kapsētu aizsargjoslas; Codes pagastā - Velna kalna, Žagarkalnu kapsētas un Ragaucku apmetnes aizsargjoslas; Ružu viduslaiku kapsētas aizsargjoslu Īslīces pagastā. Līdz ar to plānoto darbu veikšanai nepieciešams Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas/ Latvijas Brāļu kapu komitejas saskaņojums. Tā kā jaunu ceļu posmu būvniecība tiek plānota līdz šim neskartās teritorijās, ir iespējams, ka zemes darbos var tikt atklātas jaunas arheoloģiskas nozīmes senvietas vai savrupatradumi, tāpēc ziņojumā uzsvērts, ka zemes darbu organizācijai jāpievērš īpaša uzmanība, piesaistot darbam arheologu – ekspertu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktie gaisu piesārņojošo vielu PM₁₀ un NO₂ (diennakts un gada vidējā koncentrācija) emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini autoceļa A5 posmā Daugmale – Ķekava posmā, kur 2035.gadā tiek prognozēta vislielākā satiksmes intensitāte (līdz 50000 vienībām diennaktī), liecina, ka normatīvos noteiktās robežvērtības netiks pārsniegtas. Ziņojuma autori secina, ka arī citos autoceļa posmos, kur tiek prognozēta zemāka satiksmes intensitāte, gaisa piesārņojums nepārsniegs normatīvus. Arī nelabvēlīgos laika apstākļos netiek prognozēti noteikto robežlielumu pārsniegumi.

Prognozētajai satiksmes intensitātei 2035.gadā nakts trokšņa normatīvu pārsniegumi sagaidāmi 800 m līdz 2200 m attālumā no ceļa. Līdz ar to, lai mazinātu trokšņa izplatību, visu jaunbūvējamā autoceļa četrjoslu posmu visā garumā, kur tā tuvumā ir apbūve, nepieciešamas prettrokšņa sienas, bet gar divjoslu ceļiem vismaz jā saglabā esošās meža joslas un speciāli jāveido meža un krūmāju stādījumi autoceļa atsavinājuma joslā tur, kur ceļš tiek būvēts klajās vietās. Ziņojuma autori norāda, ka konkrēti prettrokšņa pasākumi konkrētās vietās tiks risināti tehniskās projektēšanas stadijā.

Ziņojumā norādīts, ka Rīgas rajona teritorijas plānojumā 2008.-2020.gadam plānotie ceļa posmu izbūves varianti iezīmēti kā "Turpmākās izpētes teritorijas"; Salaspils novada teritorijas plānojuma 2002. – 2018.gadam grozījumu grafiskajā sadaļā perspektīvais ceļa posms uz Daugmali pāri Rīgas HES ūdenskrātuvei iezīmēts kā "Turpmākās izpētes teritorijas"; Daugmales pagasta teritorijas plānojumā 2007. – 2019.gadam ir iezīmēts projektējamais ceļa posms virzienā uz Baldones pilsētu ar

lauku teritoriju robežu, bet nav iezīmēta teritorija projektējamajam ceļa posmam uz Ķekavas pagastu un krustojumiem ar P85, A5, P90. Daugmales pagasta teritorijas plānojuma sadaļā "Turpmākās izpētes un plānošanas teritorijas" ir norāde par Rīgas rajona teritorijas plānojumā noteiktās turpmākās izpētes teritorijā iespējamo pārvadu saistībā ar transporta perspektīvo infrastruktūru; saskaņā ar VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2009.gada 19.janvāra vēstulē norādīto 1.sekcijas 1.apakšvariants, izņemot 3.varianta trases savienojumu ar Ķekavas apvedceļu (starp P89 un A7 gar Pulkarnes dienvidu malu), ir projektēts pa Rīgas teritorijas plānojumā un Baldones pilsētas ar lauku teritoriju teritorijas plānojumā iekļauto rezervēto koridoru; spēkā esošajā Ķekavas pagasta teritorijas plānojumā 2009. – 2021.gadam paredzēti projektējamie ceļa posmi; Olaines pagastā projektējamā ceļa posma paplašināšana nav pretrunā ar Olaines pagasta teritorijas plānojumu 2008. – 2020.gadam; Zemgales plānošanas reģiona attīstības stratēģija 2003. – 2010.gadam nosaka transporta attīstības perspektīvas, tai skaitā satiksmes drošības jautājumu risināšanas nepieciešamību Bauskā un Iecavā, kā arī Bauskas apvedceļa izveidošanas nepieciešamības izvērtēšanu; Bauskas rajona teritorijas plānojumā 2003. – 2015.gadam ir norāde par nepieciešamo transporta koridoru, taču ietekmes uz vidi novērtējumā izvērtētās trases tikai daļēji atbilst plānojumā iezīmētajiem variantiem; spēkā esošajam Iecavas novada teritorijas plānojumā 2005. – 2017.gadam paredzētajai "Turpmākās izpētes teritorijai" atbilst projektētā autoceļa 1., 3., 3.a varianti; spēkā esošajā Codes pagasta teritorijas plānojumā 2003. – 2015.gadam "Turpmākās izpētes un plānošanas teritorijas" gar autoceļu A7 ir noteiktas kā tādas, kuru izmantošanas iespējas vēl nav izpētītas, savukārt sadaļā "Codes pagasta autoceļi..." ir iezīmēta teritorija "Uzlabošanai un atjaunošanai paredzētais ceļa posms", kas nelielā posmā atbilst 1. un 2.apakšvariantam 3.sekcijā; spēkā esošajā Ceraukstes pagasta teritorijas plānojumā 2008. – 2020.gadam ir ietverti projektējamie ceļa posmi kā "Turpmākās izpētes teritorija"; spēkā esošajā Īslīces pagasta teritorijas plānojumā 2003. – 2015.gadam apvedceļš Bauskas pilsētas dienvidos nav iezīmēts; spēkā esošajā Rundāles pagasta teritorijas plānojumā 2003. – 2015.gadam nav paredzēta Bauskas apvedceļa izbūve; spēkā esošajā Mežotnes pagasta teritorijas plānojumā 2009. – 2021.gadam projektējamais ceļa posms nav paredzēts.

Vides pārraudzības valsts birojā saņemtajās VAS "Latvijas Valsts Ceļi" Tehniskās pārvaldes 2009.gada 8.septembra vēstulē 2.1/2756 un 2009.gada 6.oktobra vēstulē Nr.2.1/3052 ir izklāstīts VAS "Latvijas Valsts Ceļi" viedoklis par atbalstāmo ģenerālo variantu autoceļa būvniecībai. Izvērtējot ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātus, pašvaldību un iedzīvotāju ierosinājumus, kā arī sabiedrisko apspriežu rezultātus, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" tehniskā komisija par atbalstāmo trases ģenerālo variantu piedāvā:

1.sekcijā 3.trases variantā 3.apakšvariantu — pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma izbūvēt ceļumezglu ar P85 un divbrauktu vju ceļu Jūrmalas virzienā (uz dienvidiem no esošā autoceļa P85) līdz A5 (E77) un tālāk līdz Ķekavas apvedceļa krustojumam, tālāk izbūvēt otru brauktuvi Ķekavas apvedceļam Bauskas virzienā līdz savienojumam ar A7, tālāk izmantot autoceļu A7, rezervējot izpētes teritoriju Baldones lauku teritorijā taisnajam perspektīvajam Bauskas virzienam;

2.sekcijā izmantot esošo autoceļu A7 (līdz 38.km), kas atbilst 1.trases variantam, paredzot ar laiku paplašināt A7 līdz 4 joslām, un tālāk izbūvēt 3.a trases variantu (Iecavas austrumu pusē attālinātais apvedceļš). Tiek norādīts, ka Iecavas apvedceļa izbūves uzsākšana ir ekonomiski pamatota sākot ar 2025.gadu, izbūvējot to sākumā kā divjoslu ceļu;

3.sekcijā – par piemērotāko tiek norādīts 3. trases variants (uz austrumiem no Bauskas, šķērsojot Mēmeles upi), jauna ceļa posma izbūve, nešķērsojot dabas parku, Bauskas dienvidu daļā un esošā autoceļa A7 rekonstrukcija no 56. līdz 65,5.km. Jaunais ceļa posms Bauskas dienvidu daļā virzītos no P103 (V1028), šķērsotu Mūsas upi, autoceļu A7 (69.km) un tālāk līdz 3.varianta trases 51.km. Atbilstoši VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 2009.gada 6.oktobra vēstulē Nr.2.1/3052 norādītajam, šo trases izbūves variantu 3.sekcijā atbalsta Bauskas novada dome.

Vides pārraudzības valsts birojs, pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, secina, ka:

- izbūvējamais valsts galvenā autoceļa E67 posms ir transporta koridora "Via Baltica" (Helsinki – Tallina – Rīga – Paņevēža – Kauņa – Varšava – Prāga) un Eiropas transporta koridora tīkla sastāvdaļa;
- esošo autoceļu posmu tehniskie parametri, zemās caurlaides spējas Rīgas HES posmā autoceļam A5 (Rīgas apvedceļš) un maksimālā braukšanas ātruma ierobežojumi Iecavā un Bauskā apgrūtina un atbilstoši ziņojumā norādītajam nespēs nodrošināt arvien pieaugošās satiksmes drošības un kvalitātes prasības;
- ātrsatiksmes autoceļa izveide nodrošinātu ērtu un ātru nokļūšanu Rīgā, kā arī novirzītu tranzītplūsmu no pilsētām;
- tiek prognozēts, ka 2035.gadā satiksmes intensitāte pie Bauskas sasniegs līdz 13000 automašīnām diennaktī, bet Rīgas tuvumā no 30000 līdz 50000 automašīnām diennaktī;
- jaunais autoceļš tiek plānots kā ātrsatiksmes autoceļš, bet perspektīvā - kā automaģistrāle;
- tiek izvērtēti principiāli atšķirīgi perspektīvā autoceļa E67 divi alternatīvie sazarotie trašu varianti, ko atsevišķos posmos ir iespējams savstarpēji savienot;
- projekts paredz, ka 1.alternatīvais variants pamatā virzīsies jau pa esošo trasi (autoceļš A7), bet otrs – 3. alternatīvais variants pamatā virzīsies pa līdz šim neapbūvētām teritorijām, tādējādi tiktu veidots jauns satiksmes koridors un jauna nozīmīga satiksmes plūsma;
- autoceļa posma sākumā abos variantos paredzēts izveidot jaunu Daugavas šķērsojumu aptuveni 7,5 km augšpus Rīgas hidroelektrostacijas aizsprostam, kas funkcionāli savienos esošo Rīgas apvedceļu A4 Daugavas labajā krastā un esošo autoceļu P85 Daugavas kreisajā krastā;
- iespējamie perspektīvās trases varianti šķērsos Salaspils, Daugmales, Ķekavas, Baldones, Olaines, Iecavas, Codes, Bauskas, Ceraukstes, Mežotnes, Pilsrundāles, Īslīces un Gailīšu pašvaldību teritorijas;
- atbilstoši ziņojumā norādītajam autoceļa trases izveidei būs nepieciešama zemes atpirkšana aptuveni 40 m platā joslā abpus plānotā ceļa asij, līdz ar to

jebkurā autoceļa būvniecības variantā skarto īpašumu skaits tiek prognozēts no 430 līdz 500 un nojaucamo ēku skaits varētu būt no 17 līdz 21;

- jauno autoceļu varēs izmantot starptautisko maršrutu un daļēji rajona nozīmes sabiedriskais transports, bet vietējā transporta vajadzībām paredzēts izmantot autoceļa A7 esošo trasi, papildus izbūvējot paralēlus vietējās nozīmes ceļus gar rekonstruējamajiem posmiem; 3.varianta gadījumā autoceļš A7 tiks saglabāts vietējā transporta kustības vajadzībām;
- uzbaukšana un nobraukšana no autoceļa būs iespējama tikai divlīmeņu ceļamezglos;
- projekta ietvaros paredzēta jaunu tiltu izveide pār Ķekaviņu, Misu, Iecavu, Mēmeli, Mūsu vai Lielupi, caurteku izveide mazo upīšu šķērsojumos, pārvada izbūve pār dzelzceļa līniju Krustpils - Jelgava, jaunu divlīmeņu šķērsojuma mezglu izbūve, gājēju tiltiņu un tuneļu izveide gājēju kustības nodrošināšanai, kā arī velosipēdistu celiņu izveide (apvienojumā ar gājējiem);
- piedāvātās autoceļa trases pārsvarā šķērso meliorētas lauksaimniecības zemes, Bauskas rajonā arī nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemes un meža zemes;
- autoceļa trases abi varianti skar ģeoloģiskā riska nogabalus – seismiskā riska zonu uz dienvidiem no Bauskas un karsta izplatības iecirkni no Baldones līdz Daugmalei;
- trases 3.variants virzās aptuveni 400 m no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons" teritorijas Baldonē un ietekme uz to netiek prognozēta;
- Baldones sērūdeņraža avoti atrodas 4 līdz 4,5 km attālumā no paredzētās darbības vietas, līdz ar to tie netiek ietekmēti, nodrošinot, ka netiek atsegti pamatieži būvdarbu laikā;
- 3.sekcijā plānotā autoceļa posma viens no apakšvariantiem šķērso Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) - dabas parka "Bauska" teritoriju - dabas lieguma, ainavu aizsardzības un neitrālo zonu, kā arī Lielupes upi;
- atbilstoši ziņojumā norādītajam projektētā ceļa un tilta izbūvei pār Lielupi plānotajā teritorijā prognozējama paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, notiktu biotopu fragmentācija, satiksmes radītais traucējums var ietekmēt ligzdojošo putnu izplatību un skaitu dabas parka teritorijā, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā. Tilts neatgriezeniski izmainīs dabas parka ainavu, padarot to mazāk vienotu un dabisku;
- izņemot Bauskas rietumu apvedceļa variantu, trases pārējie varianti nešķērso un to tuvumā nav ne īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, ne putniem starptautiski nozīmīgu vietu;
- trašu vai tām piegulošajās izpētes teritorijās vairākās vietās tika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi un īpaši aizsargājamās putnu vai augu sugas. Lielākā to koncentrācija ir plānotā autoceļa 3.varianta 1.sekcijā Baldones lauku teritorijā un 3.varianta 2.sekcijā (sākumposmā) Baldones lauku teritorijā un Iecavas novada teritorijā, kā arī Mūsas upes šķērsošanas vietā, taču tai pat laikā ziņojumā nav ietvertas norādes par mikroliegumu veidošanas nepieciešamību;

- lai mazinātu un zināmā mērā kompensētu trases radīto barjeras efektu, atbilstoši ziņojumā norādītajam ir paredzēts nodrošināt 10 dzīvnieku pārejas – ekoloģiskos tuneļus, kā arī paredzēti pasākumi sīkspārņu aizsardzībai;
- jaunbūvējamie autoceļa posmi šķērsos vairāku arheoloģisko pieminekļu, kultūras pieminekļu un kapsētu aizsargjoslas;
- pamatojoties uz 2035.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības netiks pārsniegtas;
- normatīvos noteiktie trokšņa līmeņa robežlielumi, bez papildus pasākumu veikšanas nākotnē, varētu tikt pārsniegti maksimāli līdz pat 2200 m attālumā no ceļa ass, tāpēc ziņojumā ir iekļauti iespējamie veicamie pasākumi, lai mazinātu un novērstu trokšņa diskomfortu, kas detalizējami tehniskā projekta stadijā;
- Rīgas HES ūdenskrātuve, kuru šķērsos jaunais tilts, ir arī Rīgas pilsētas dzeramā ūdens ņemšanas vieta, līdz ar to tilta projektēšanas, izbūves un ekspluatācijas laikā izvirzāmas pastiprinātas prasības piesārņojuma nepieļaušanai ;
- atbilstoši ziņojumā norādītajam ir paredzēts ierīkot lietus noteces ūdeņu no tilta savākšanas sistēmu, kas būtu noslēdzama avārijas situācijās, lai nepieļautu bīstamu ķīmisko vielu ieplūšanu ūdenskrātuvē;
- ietekme uz pazemes ūdensgūtnēm netiek prognozēta;
- izbūvējot trasi, jāpievērš uzmanība nepieciešamo meliorācijas sistēmu pārveidošanai un hidroloģiskā režīma nozīmīgu izmaiņu nepieļaušanai;
- atbilstoši ziņojumā norādītajam gadījumos, ja autoceļa jauno posmu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiks ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, tiks nodrošināta alternatīva ūdens ieguves iespēja;
- realizējot projektu, plānots uzbūvēt Eiropas standartiem atbilstošu autoceļu, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, vienlaikus atslogojot esošo transporta plūsmu Iecavas un Bauskas pilsētās;
- autoceļa izbūves risinājumi un secība saistāma ar pieejamo finansējumu un no tā atkarīgu un tam atbilstošu pakāpenisku būvniecības realizāciju, izvēloties prioritāros risinājumus un būvniecības laikā nepasliktinot esošo infrastruktūras objektu funkcionēšanu;
- lai realizētu autoceļa izbūvi, viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem ir darbības ierosinātāja un pašvaldību spēja vienoties par piemērotāko autoceļa variantu, jo paredzētās darbības ierosinātājam jāpanāk vienošanās par konkrētā izvēlēta variantā akceptu un tā iekļaušanu atbilstošajos teritorijas plānojumos;
- analizējot iespējamās risinājumus, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" par autoceļa ģenerālvariantu patlaban ir izvēlējusies risinājumu, kurā pēc Daugavas šķērsošanas trase virzās Ķekavas un Rīgas apvedceļa (Jūrmalas) virzienā, rezervējot izpētes teritoriju taisnā posma izbūvei dienvidu virzienā, un realizējot Iecavas un Bauskas apvedceļus uz austrumiem no tām.

Jāatzīmē, ka iedzīvotājus visvairāk ietekmēs ar esošā autoceļa posmu rekonstrukcija un jaunbūvējamo posmu saistītās būtiskās izmaiņas esošo ceļu pieslēgumos autoceļa E67 posmam A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce), to likvidācija vai pārveide un sabiedriskā transporta maršrutu pārveide, kā arī jaunu vietējo ceļu izveide. Līdz ar to

darbības ierosinātāja pamatuzdevums turpmākā projektēšanā ir nodrošināt visu īpašumu sasniedzamību iespējami optimālākā veidā, līdzsvarojot satiksmes drošības, zemes īpašnieku un pašvaldību intereses.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam 3.sekcijā plānotā autoceļa posma viens no apakšvariantiem šķērso Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) - dabas parka "Bauska" teritoriju - dabas lieguma, ainavu aizsardzības un neitrālo zonu. Saskaņā ar izpētes rezultātiem projektētā ceļa un tilta izbūvei pār Lielupi plānotajā teritorijā prognozējama paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, notiktu biotopu fragmentācija, satiksmes radītais traucējums var ietekmēt ligzdojošo putnu izplatību un skaitu dabas parka teritorijā, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā. Arī tilts neatgriezeniski izmainīs dabas parka ainavu, padarot to mazāk vienotu un dabisku. Lai gan šis variants ir saņēmis gan pozitīvu, gan negatīvu sabiedrības un pašvaldību vērtējumu, likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6) daļa nosaka "Ja paredzētā darbība ...negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*), darbību atļauj veikt ...tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai". Tā kā autoceļa E67 posmam A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) ir alternatīvas, tad dabas parka teritorijas šķērsošana neatbilst šim nosacījumam, līdz ar to tas nav pieļaujams, jo neatbilst likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6) daļai. Pārējos trases posmos nepieciešams ņemt vērā ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā konstatētos izpētes apstākļus, ceļa izbūves nosacījumus un vides aizsardzības prasību ievērošanu, iekļaujot un detalizējot tos projekta turpmākajās izstrādes stadijās.

Attiecībā uz izvērtēto trases variantu alternatīvo variantu ietekmēm uz vidi, kas raksturotas gan ziņojuma tekstā un kartogrāfiskajā materiālā, gan apkopojošā veidā tabulās, secināms, ka no dažādajiem variantiem neviens (izņemot Bauskas dabas parku šķērsojošais) netiek uzskatīts par izslēdzošu. Tai pat laikā vides aizsardzības aspektā, ņemot vērā neskartu teritoriju šķērsošanu mežainajos apvidos un pašvaldību vēlmi saglabāt lauksaimniecības un attīstības teritorijas, trases varianti, kas šķērso 1. un 2.sekcijas mežainās teritorijas ir ar vislielāko ietekmi uz dabas vidi, kas detalizētāk raksturota šī atzinuma 5. un 6.sadaļā.

4. Izvērtētā dokumentācija.

Informācija dzēsta

5. Paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotie ieinteresēto pušu viedokļi un argumenti (tai skaitā sabiedriskās apspriešanas rezultāti).

Informācija dzēsta

Vides pārraudzības valsts birojs 2009.gada 7.oktobrī saņēma VAS "Latvijas Valsts Ceļi" atbildes vēstuli, kurā norādīts, ka VAS "Latvijas Valsts Ceļi" piekrīt Iecavas novada domes vēstulē norādītajām noslēguma ziņojuma nepilnībām, proti, 3.varianta 2.sekcijas 1.b apakšvariantā nojaucamo māju sarakstā ar kārtas Nr.4 jābūt nojaucamai mājai "Vecclodēni" (kadastra Nr.40640030049). Nojaucamo māju sarakstā 2.sekcijā 3.trases variantam iespējamie risinājumi apzīmēti kā 1.apakšvariants un 1.b apakšvariants, kas tekstā un grafiskajā daļā parādās kā attiecīgi 3.variants un 3.a

variants, respektīvi, 3.variants ir 1.apakšvariants un 3.a variants ir 1.b apakšvariants. Attiecībā uz Baldones novada domes vēstuli VAS "Latvijas Valsts Ceļi" norāda, ka 1.sekcijā abiem apskatāmajiem trases pamatvariantiem (1. un 3.variants) ir trīs kopīgi risinājumi katram. Ņemot vērā, ka VAS "Latvijas Valsts Ceļi" 1.sekcijā atbalsta 3.apakšvariantu, tātad variantu, kas nešķērso Baldones novadu, paturot iespēju tālā nākotnē izbūvēt taisno Bauskas virziena atzaru no jaunā tilta, kad to prasīs satiksmes plūsma, kā arī to, ka ietekmes uz vidi novērtējuma secinājumi sakrīt ar Baldones novada domes viedokli par novadu šķērsojošo variantu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, VAS "Latvijas Valsts Ceļi" neuzskata par lietderīgu veikt vēl papildus izpēti šim variantam. Attiecībā uz Ķekavas novada pašvaldības vēstuli VAS "Latvijas Valsts Ceļi" norāda, ka iespējamie varianti katrā sekcijā ir aprakstīti noslēguma ziņojumā un iezīmēti kartēs, kā arī sniegta plaša informācija par iedzīvotāju viedokļiem sabiedriskās apspriešanas sapulcēs, tai skaitā Daugmales pagastā. Saistībā ar esošo ceļu P85 VAS "Latvijas Valsts Ceļi" norāda, ka tas var uzņemt satiksmes intensitāti līdz 18000 automašīnas diennaktī. Atbilstoši prognozētajam 2016.gadā var nodot ekspluatācijā tiltu pār Rīgas HES ūdenskrātuvi un 2017.gadā var nodot apvedceļu (savienojums starp jauno tiltu un Ķekavas apvedceļu). P85 būs jāuzņem lielāka satiksmes plūsma tikai viena gada laikā un tā nepārsniegs atļauto normu. Pastāv arī iespēja gan tiltu, gan apvedceļu atklāt 2017.gadā, nemaz neizmantojot esošo P85. Savukārt Ķekavas apvedceļa būvniecība nav šā projekta sastāvdaļa. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" norāda, ka caurbrauktuvju skaitu var papildināt nākamajās projektēšanas stadijās, vienojoties ar pašvaldību. Projektētājs neiebilst pret caurbrauktuvju skaita palielināšanu, ja tiks pieņemts 1.sekcijas 1.apakšvariants. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" informē, ka Satiksmes ministrija 2009.gadā plāno uzsākt izpēti, lai precizētu iespējamo Rail Baltica trases novietojumu. Izpētes procesā tiks ņemta vērā AS "Ceļu projekts" sniegtā informācija par autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības attīstības izpēti. Līdz šim nav konkrētu risinājumu par Rail Baltica trases novietojumu. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" uzskata, ka nav pamata atkārtotai sabiedriskai apspriešanai. Attiecībā uz Bauskas novada domes priekšlikumu VAS "Latvijas Valsts Ceļi" norāda, ka piedāvātais apakšvariants tehniski ir realizējams, jo visas apakšvarianta sastāvdaļas ir izskatītas ieinteresētajās pašvaldībās. Arī 4.a apakšvarianta sabiedriskā apspriešana 2009.gada 18.jūnijā ir notikusi Codes

pamatskolā, publicējot informāciju internetā, izsludinot apspriešanu laikrakstā "Bauskas dzīve" un individuāli informējot 120 skarto zemju īpašniekus. VAS "Latvijas Valsts Ceļi" vēstulei ir pievienots piedāvātais trases ģenerālvariants ar Bauskas novada pašvaldības atbalstīto apakšvariantu 3.sekcijā, proti,

1.sekcijā 3.trases varianta 3.apakšvariantu — pēc Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma izbūvēt ceļumezglu ar P85 un divbrauktuvju ceļu Jūrmalas virzienā (uz dienvidiem no esošā autoceļa P85) līdz A5 (E77) un tālāk līdz Ķekavas apvedceļa krustojumam, tālāk izbūvēt otru brauktuvi Ķekavas apvedceļam Bauskas virzienā līdz savienojumam ar A7, tālāk izmantot autoceļu A7, rezervējot izpētes teritoriju taisnajam perspektīvajam Bauskas virzienam;

2.sekcijā izmantot esošo autoceļu A7 (līdz 38.km), kas atbilst 1.trases variantam, paredzot ar laiku to paplašināt A7 līdz 4 joslām, un tālāk izbūvēt 3.a trases variantu (Iecavas austrumu pusē attālinātais apvedceļš). Tiek norādīts, ka Iecavas apvedceļa

izbūves uzsākšana ir ekonomiski pamatota sākot ar 2025.gadu, izbūvējot to sākumā kā divjoslu ceļu;

3.sekcijā – 3. trases variants (uz austrumiem no Bauskas, šķērsojot Mēmeles upi), jauna ceļa posma izbūve uz dienvidiem no Bauskas, nešķērsojot dabas parku, un esošā autoceļa A7 rekonstrukcija no 57. līdz 65,5.km. Jaunā ceļa posms Bauskas dienvidu daļā virzītos no P103 (V1028), šķērsotu Mūsas upi, autoceļu A7 (69.km) un tālāk līdz 3.varianta trases 51.km.

Kopumā valsts galvenā autoceļa E67 posma A4(Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas tika organizētas un noritēja saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Vietējie iedzīvotāji, kas piedalījās sabiedriskajās apspriešanās, ir drīzāk negatīvi noskaņoti pret ceļa posmu būvi savu pašvaldību teritorijās, uztverot to kā traucējumu. Jāatzīmē, ka ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā ir pietiekami detalizēti izvērtētas iespējamās ietekmes un daļēji modificēti paredzētie pievedceļu risinājumi, ņemot vērā ievērojamu daļu pašvaldību un iedzīvotāju ierosinājumu, kā arī sabiedriskās apspriešanas rezultātus. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir iekļauts alternatīvu salīdzinājums pēc identificētajām dažādajām iespējamajām nelabvēlīgajām ietekmēm (gaiss, troksnis, augsnes kvalitātes izmaiņas, hidroloģiskā ietekme, virszemes ūdeņi, pazemes ūdeņi, ģeoloģiskie procesi, aizsargājamās teritorijas un biotopi, savvaļas zīdītājdzīvnieki, sikspārņi, putni, vēsturiskā vide, ainava). Nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemes platības zaudēšana (autoceļa koridors aptuveni 80 m plats) un sašķelšana, skarto īpašumu skaits un nojaucamo ēku skaits tiek uzskatīti par būtiskiem kritērijiem. Alternatīvas ir izvērtētas, saskaitot, cik katrā ceļa posmā ir nelabvēlīgas ietekmes punkti, kuriem norādīta atrašanās vieta un ietekmes veids. Kopumā abi piedāvātie autoceļa varianti atšķiras 2. un 3.sekcijā ar to, ka 1.variants paredz esošā autoceļa A7 daļēju izmantošanu, bet 3.varianta trase pamatā virzās pa jaunu, līdz šim neskartu teritoriju. Plānotā jaunā ceļa posmi radīs jaunu transporta koridoru. Gandrīz visos variantos tie šķērsos gan lauksaimniecībā apstrādātu zemi, meža teritorijas, pļavas, gan arī aizaugušas neapstrādātas platības. Apvedceļa posmi Iecavas novadā, Codes, Ceraukstes, Rundāles un Mežotnes pagastos skars nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemes, ienesot šajā teritorijā intensīva autotransporta plūsmu un ar to saistītos riska faktorus – bīstamo kravu

pārvadājumus, transporta līdzekļu izmešus, ceļmalas atkritumus. Kopumā nelabvēlīgās ietekmes un riski ir ievērojamāki tieši jaunbūvējamajos autoceļa posmos, līdz ar to summāri jaunbūvējamo ceļa posmu nelabvēlīgā ietekme tiek prognozēta lielāka par rekonstrukcijas ietekmi. Visiem piedāvātajiem variantiem sākums ir Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsošana, kas ir visproblemātiskākais posms, jo ūdenskrātuve ir dzeramā ūdens ņemšanas vieta Rīgai. Lai arī no ģeoloģiski – hidroģeoloģiskā viedokļa netika konstatēti paredzēto darbību limitējoši faktori, ziņojumā uzsvērts, ka visi darbi, tai skaitā hidrauliskā modelēšana, jāveic kvalitatīvi un pietiekošā apjomā, lai sagatavotu kvalitatīvu ceļa izbūves projektu. Tā kā trase (1.sekcijā un 2.sekcijas sākumā) virzās pa jaunu, maz skartu teritoriju, tās atsevišķos posmos un to tuvumā tika konstatēti īpaši aizsargājamo putnu sugu īpatņi. Neraugoties uz to, ka 1. un 2.sekcijā netiek šķērsotas ne īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, ne putniem starptautiski nozīmīgas vietas, jaunā 3.trases variantā divu posmu atsevišķu fragmentu izbūvei ziņojumā tiek prognozēta lokāla paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu sugām, jo ceļa izbūve radītu biotopu zudumu, fragmentāciju

un kvalitātes samazināšanos. Tai pat laikā ziņojumā nav ietvertas norādes par mikroliegumu veidošanas nepieciešamību.

Savukārt saskaņā ar izpētes rezultātiem projektētā ceļa un tilta izbūvei pār Lielupi plānotajā teritorijā (3.sekcija) tiek prognozēta paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, jo notiktu biotopu fragmentācija, satiksmes radītais traucējums var ietekmēt līgzdojošo putnu izplatību un skaitu dabas parka teritorijā, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā. Arī tilts neatgriezeniski izmainītu dabas parka ainavu, padarot to mazāk vienotu un dabisku. Savukārt piedāvātajā Mūsas šķērsojuma vietā uz dienvidiem no Bauskas Mūsas kreisajā krastā ir izteikta terase, kur krasta nogāzes augšējā daļā vietām atsedzas sadrupuši kaļķieži, Mūsas labajā krastā ir bioloģiski vērtīgs zālājs, tāpēc no sugu un biotopu aizsardzības viedokļa ceļa būve pāri Mūsai piedāvātajā vietā nav ieteicama. Citi trases iespējamie risinājumi 3.sekcijā, īstenojot ziņojumā paredzētos ietekmi mazinošos pasākumus, arī Mēmeles šķērsojums, varētu būt īstenojami.

Izvērtējot visu iepriekš minēto informāciju, Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka:

1) tilta projektēšanai un izbūvei pār Daugavu, kā arī tā ekspluatācijai jāpievērš īpaša uzmanība, lai nepieļautu piesārņojuma nokļūšanu Daugavā, savlaicīgi plānojot un nodrošinot noteces no tilta savākšanu un novadīšanu;

2) no dabas vides aizsardzības viedokļa 1.sekcijā labvēlīgāks ir 3.trases varianta 3.apakšvariants, pret kuru iebilst Ķekavas novada pašvaldība un iedzīvotāji, jo Daugmales pagasta teritorijas plānojumā 2007. – 2019.gadam ir iezīmēts projektējamais ceļa posms pēc Daugavas šķērsojuma virzienā uz Baldones pilsētas ar lauku teritoriju robežu. Savukārt 1.sekcijas 1.apakšvariants, kas ir taisnākais ceļš Bauskas – Lietuvas virzienā, izņemot 3.varianta trases savienojumu ar Ķekavas apvedceļu (starp P89 un A7 gar Pulkarnes dienvidu malu), ir projektēts pa Rīgas rajona teritorijas plānojumā un Baldones pilsētas ar lauku teritoriju teritorijas plānojumā iekļauto rezervēto koridoru, taču tas ir salīdzinoši nelabvēlīgāks ietekmes uz īpaši aizsargājamo putnu sugām un jauna barjeras efekta aspektā. Pret autoceļa izbūvi Baldones lauku teritorijā iebilst gan Baldones pašvaldība, gan iedzīvotāji;

3) 2.sekcijā no dabas vides aizsardzības viedokļa labvēlīgāka ir 1.varianta trases izveide, jo trase virzās tuvu esošajam autoceļam A7, un Iecavas rietumu puses apvedceļš. Salīdzinoši nelabvēlīgāks ir 3.trases variants un Iecavas austrumu puses attālinātais apvedceļš (3.a), kurš vairāk fragmentē mežu teritorijas, bet kuru savukārt atbalsta Iecavas novada pašvaldība un vairums iedzīvotāju un kas atbilst Iecavas novada teritorijas plānojumā 2005. – 2017.gadam paredzētajai "Turpmākās izpētes teritorijai";

4) 3.sekcijā no dabas vides aizsardzības viedokļa nav pieļaujama ceļa un tilta izbūve pār Lielupi dabas parka teritorijā. Tam iebilst arī Bauskas novada pašvaldība. Nav ieteicama arī ceļa būve pāri Mūsai konkrētajā piedāvātajā vietā. Pret apvedceļa būvniecību uz dienvidiem no Bauskas ir iebilduši Īslīces iedzīvotāji un Īslīces pagasta padome. Pārējiem variantiem šajā sekcijā nav konstatētas nozīmīgas nelabvēlīgas ietekmes uz vidi.

Nemot vērā, ka projekta realizācija tiek plānota laika posmā no 2013. līdz 2030.gadam, kad iespējamās vēl salīdzinoši nozīmīgas izmaiņas gan dabisku, gan citu

apstākļu rezultātā, izstrādājot katra konkrēta ceļa posma projektu, ņemot vērā konkrēto realizācijas laiku, vietās, kur tika konstatētas īpaši aizsargājamās sugas un biotopi, atkārtoti veicama biotopu un sugu izpēte pirms konkrēto darbu veikšanas un jāprecizē zaudējumu atlīdzība par iespējamajiem nodarītajiem zaudējumiem īpaši aizsargājamo sugu indivīdiem un biotopiem, maksimāli saglabājot dabas vērtības autoceļa risinājumu tehniskās projektēšanas stadijā.

Turpmākā projektēšanā paredzētās darbības ierosinātajam - VAS "Latvijas Valsts Ceļi" – sadarbībā ar pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem būs jāprecizē konkrēto piekļuves iespēju risinājumi īpašumiem nepieciešamajā detalizācijas pakāpē, ņemot vērā akceptēto projekta variantu.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Salaspils novada domē, Ķekavas novada domē, Baldones novada domē, Olaines novada domē, Iecavas novada domē, Bauskas novada domē un Rundāles novada domē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kāda noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 "Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība".

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai:

- Ņemot vērā pastāvošās autoceļa būvniecības alternatīvas, neplānot autoceļa izbūvi dabas parka "Bauska" teritorijā.
- Darbības ierosinātajam, kad ir akceptēts autoceļa izbūves galīgais variants, sadarbībā ar iesaistīto novadu pašvaldībām jānodrošina valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) ar vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi risināmi un lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorijas maiņa veicama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.
- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar skarto novadu teritoriju pašvaldībām un skarto zemju īpašniekiem tehniskā projekta izstrādes gaitā jāprecizē autoceļa vajadzībām nepieciešamās atsavināmās zemes platības.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš autoceļa rekonstruējamo un jaunbūvējamo posmu integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo ceļu un pieslēgumu risinājumu iespējami optimālai izvēlei, ievērojot un sadarbībā ar pašvaldībām iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus un iespējami novēršot esošās transporta kustības ierobežojumus autoceļa būvniecības laikā un savlaicīgi veicot nepieciešamos priekšdarbus satiksmes pagaidu organizēšanas pasākumu atbilstošai nodrošināšanai.

- Būvējot autoceļa E67 posmu, jānodrošina īpašumu sasniedzamība, paredzot un realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā, ievērojot un maksimāli saglabājot noslēguma ziņojumā konstatētās dabas vērtības.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju (gāzesvads, gāzes sadales stacijas, elektrolīnijas, elektronisko sakaru tīkli u.c.) īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi vai darbības veikšanu komunikāciju aizsargjoslās.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpuvotu teritoriju izveidošanos, un virszemes ūdeņu savākšanai no ceļa un novadīšanai, atbilstoši ziņojumā norādītajam, gar ceļu jāierīko grāvji.
- Autoceļa E67 posma un vietējo ceļu būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslās, līdz ar to jānodrošina ceļiem blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi, likumdošanā noteiktajā kārtībā izstrādājot, saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides projektus.
- Rīgas ūdenskrātuves šķērsošanai jāizvēlas tāds tilta konstruktīvais risinājums un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta Daugavas ūdens kvalitāte, kā arī saglabātu nepārtrauktu iespēju izmantot Daugavas ūdeni Rīgas pilsētas dzeramā ūdens apgādei.
- Projektējot un būvējot tiltus pār upēm, maksimāli jā saglabā nepārveidoti dabiskie biotopi upē un palienē, kā arī konstrukcijas nedrīkst ietekmēt upes ūdens līmeni.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, tiltam pār Rīgas HES ūdenskrātuvi paredzēt lietusūdeņu savākšanas sistēmu ar lietusūdeņu novadīšanu uz abos krastos izbūvējamām notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm. Lietusūdeņu savākšanas sistēmai jābūt noslēdzamai avārijas situācijās.
- Atbilstoši ziņojumā norādītajam, tilta pār Rīgas HES ūdenskrātuvi ekspluatācijas laikā nav pieļaujama citu ķīmisko vielu, kā vien sāls (NaCl), izmantošana cīņai ar apledojumu.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejnecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot Daugavas šķērsojuma projekta izstrādi un citas darbības, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jā saskaņo ar Valsts vides dienestu, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.
- Rekonstruējot esošās un izbūvējot jaunas caurtekas, jāizvēlas tāda caurteku konstrukcija/forma, kas būtu piemērota mazo zīdītāju migrācijai; vismaz ziņojumā norādītajās vietās tās veidojamas kā ekoloģiskie tuneļi ar norādītajiem parametriem.
- Jārealizē ziņojumā paredzētos tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, perspektīvā teritorijas plānojumos paredzot piekļuves iespējas šiem koridoriem.

- Lai maksimāli saglabātu ceļa tuvumā esošās koku rindas, turpmākā projekta izstrādē jāpieaicina ainavu plānotājs, lai līdzsvarotu satiksmes drošības jautājumus ar bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanu. Jāsaglabā gar trasi augošie atsevišķie ozoli, lai arī tie neatbilst dižkoka statusam.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, nepieciešams nodrošināt ceļa šķērsošanu siksipārņiem būtiskajās vietās, saglabājot augstu veģetāciju ceļa malās; atklātās vietās vismaz vienā ceļa pusē saglabājot augsto krūmu un koku joslas; mazajām upēm un lielajiem grāvjiem veidojot vismaz 1,5 m augstas un platas caurtekas; izvairoties no ceļu apgaismojuma uzstādīšanas vietās, kur siksipārņi šķērso autoceļu.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem (arī Brāļu kapiem) jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauja.
- Atbilstoši ziņojumā rekomendētajam, autoceļa trases rekonstruējamo posmu konstruktīvajos risinājumos maksimāli saglabāt ūdensteču dabīgās gultnes, pagarinot jau esošās caurtekas noteces caur ceļa klātni izvadīšanai, bet, projektējot tiltu rekonstrukciju (arī vietējo ceļu šķērsojumu vietās), nedrīkst pieļaut upes šķērsriezuma laukumu nozīmīgu samazināšanos, mākslīgi paātrinot straumi, kā arī jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Būvprojektā jāparedz un būvdarbu laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām un naftas produktiem.
- Ņemot vērā sērūdeņu veidošanās specifiku, veicot būvdarbus Baldones sērūdeņraža avotu veidošanās zonas tuvumā, pēc iespējas ir jāizvairās no ievērojama grunts apjoma noņemšanas/pārvietošanas un nav pieļaujama pamatiežu atsegšana (pat īslaicīga).
- Turpmākajā projektēšanā jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās vietas un viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu spēkā esošajos vides trokšņa novērtēšanas kārtību reglamentējošos noteikumos noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.
- Nepieciešamie būvmateriālu nokraušanas laukumi un tehnikas stāvlaukumi iespēju robežās jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, saglabājot ziņojumā konstatētās ceļa tuvumā esošās dabas vērtības.
- Ja autoceļa jauno posmu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiktu ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, atbilstoši ziņojumā paredzētajam, jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas, piemēram, grodu akas jāaizstāj ar dziļurbumiem, tāpēc projektēšanas stadijā vietās, kur paredzēta autoceļa iedziļināšana vai ievērojama zemes darbu veikšana, būtiski izmainot esošo reljefu, jāapseko un jādokumentē tuvāko esošo aku parametri.
- Atbilstoši likumdošanā noteiktajam izvēlētajam autoceļa trases variantam turpmākajā darbā pirms konkrēto darbu uzsākšanas konkrētajos posmos jāprecizē zaudējumu atlīdzība par iespējamajiem nodarītajiem zaudējumiem īpaši aizsargājamo sugu indivīdiem un biotopiem.

- Ņemot vērā, ka jaunās trases posmi dažviet virzās caur meža masīviem, kuros tika konstatētas īpaši aizsargājamo putnu sugas, sadarbībā ar Valsts meža dienestu atbilstoši Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteiktajam jāizvērtē mikroliegumu noteikšanas nepieciešamība un samērīgums konstatētajās putniem būtiskajās teritorijās, ja tās atbilstu mikroliegumu izveidošanas kritērijiem. Mikroliegumu apstiprināšanas gadījumā trases posmi Baldones novada un Iecavas novada teritorijās jāprojektē tā, lai neskartu mikroliegumu robežas.
- Autoceļa posma uz dienvidiem no Bauskas izbūves gadījumā, trases tilta konstruktīvais risinājums un/vai Mūsas šķērsojuma vieta jāizvēlas tā, lai maksimāli saglabātu īpaši aizsargājamus biotopus – kaļķiežu atsegumus un konstatēto bioloģiski augstvērtīgo zālāju.
- Ņemot vērā konkrēto posmu izbūves secību un laika grafiku, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un Valsts vides dienesta Jelgavas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi ar akceptētā autoceļa E67 posma trases varianta saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvei un prettrokšņa pasākumu nodrošināšanai, kā arī vēlams Lauku atbalsta dienesta attiecīgajā reģionālajā lauksaimniecības pārvaldē un Valsts meža dienestā saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa trase šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.
- Jāizstrādā secīgu un detalizētu darbu veikšanas plānu autoceļa E67 posma būvniecības un ar to saistīto sagatavošanas darbu realizācijai, lai iespējami maz traucētu jau šobrīd intensīvo satiksmi posmā no autoceļa A4 (Saulkalne) līdz Bauskai (Ārce) un radītu iespējami maz neērtību satiksmes dalībniekiem, kā arī maksimāli nodrošinātu piekļūšanas iespēju īpašumiem arī būvniecības darbu laikā.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums.

Ņemot vērā noslēguma ziņojuma izvērtējuma rezultātus, visu iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj, ka:

1. Turpmākā izstrāde vienam no valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības piedāvātajiem alternatīvo variantu posmiem 3.sekcijā - dabas parka “Bauska” teritoriju šķērsojošajam variantu posmam ar tilta izbūvi pār Lielupi ir aizliedzama saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6) daļu, jo tas nav vienīgais risinājums un noslēguma ziņojumā konstatēta tā paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā.
2. Ir pieļaujama VAS “Latvijas Valsts Ceļi” piedāvātā valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības ģenerālvarianta projekta turpmākā izstrāde, kā arī nepieciešamības gadījumā citu izvērtēto variantu posmu projektu izstrāde, izņemot šā lēmuma 1.punktā minēto, atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, VAS “Latvijas Valsts Ceļi” vienojoties

normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ar atbilstošajām pašvaldībām par konkrētā risinājuma akceptu.

Šo Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu var apstrīdēt Vides ministrijā mēneša laikā no atzinuma spēkā stāšanās dienas.

Direktors

A. Lukšēvics

2009.gada 6.novembrī.