



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 7321173; fakss: 7321049)

Atzinums Nr. 11

par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu

Derīgs līdz 2009.gada 3.oktobrim.

Paredzētās darbības ierosinātājs - VAS “Latvijas Valsts Ceļi”, reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV - 1050, tālr. 7028169.

Noslīguma ziņojuma izstrādātājs - SIA “Geo Consultants”, reģistrācijas Nr.40003340949, adrese: Olīvu ielā 9, Rīgā, LV – 1004, sadarbībā ar pilnsabiedrību “Projekts 3 & Witteveen+Bos”.

Pamatojoties uz 2006.gada 22.augustā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** - plānotā Ķekavas apvedceļa sākums (0,00 km) ir valsts galvenā autoceļa A7 10,5 km, bet apvedceļa posma beigas (14,40 km) - pieslēgums autoceļam A7 24,0 km. Pēc apvedceļa izbūves paredzēta esošā autoceļa A7 rekonstrukcija posmā no 10,50 km līdz 24,0 km. Ķekavas apvedceļš un rekonstruējamais esošā valsts galvenā autoceļa A7 posms šķērso Ķekavas pagasta teritoriju.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecībai tika uzsākts 2004.gada 2.augustā, kad Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs, izskatot BO VAS “Latvijas Autoceļu direkcija” iesniegumu, pieņēma lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un 1.pielikuma 11.punktu. Saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 23.novembra noteikumiem Nr.969 “Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 6.janvāra noteikumos Nr.4 “Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja nolikums”” ar 2005.gada 1.janvāri nosaukums “Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs” ir aizstāts ar nosaukumu “Vides pārraudzības valsts birojs”. Savukārt kopš 2004.gada 26.oktobra nosaukums “BO VAS “Latvijas Autoceļu direkcija”” ir aizstāts ar nosaukumu “VAS “Latvijas Valsts Ceļi””.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka kopš 1994.gada Latvijas Republika ir uzsākusi aktīvu līdzdalību Eiropas starptautisko automaģistrāļu tīkla paplašināšanā. Latvijas transporta koridors E67 (“Via Baltica”) “Igaunijas robeža (Ainaži) – Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)” ir iekļauts šajā autoceļu tīklā. Savukārt valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posms no 10,5 km līdz 20,0 km ir daļa no “Via Baltica” maršruta caur Rīgas pilsētu, bet sākot ar autoceļa A7 20,0 km posms ietilpst “Via Baltica” pamatmaršrutā. Ziņojumā norādīts, ka esošā autoceļa A7 posms no 7,9 km līdz 25,0 km patlaban ir avārijas stāvoklī. Tas ir divjoslu autoceļš ar braukšanas joslas platumu 4,0 m un, pieaugot tranzīta plūsmai, esošā autoceļa A7 posms praktiski vairs nespēj nodrošināt nepieciešamo satiksmes kvalitāti, drošību un caurlaidi. Attīstoties Latvijas ekonomikai, pieaugot importam un eksportam, kā arī attīstoties Ķekavas pagasta teritorijai, strauji ir pieaugusi satiksmes intensitāte autoceļa A7 posmā, kas šķērso Ķekavas pagasta teritoriju. Intensitātes automātiskās uzskaites dati liecina, ka minēto ceļa posmu 2002.gadā izmantoja vidēji 10281 automašīna diennaktī, bet 2005.gadā vidēji 12900 automašīnas diennaktī. Tiek prognozēts, ka 2009.gadā minēto ceļa posmu izmantos 17659 automašīnas diennaktī. Ņemot vērā satiksmes intensitātes pieaugumu un to, ka autoceļa A7 posms šķērso blīvi apdzīvotas Ķekavas pagasta teritorijas Pļavniekkalns, Alejas, Vimbukrogs, Ķekava un Odukalns, kā arī ietvju un veloceļu trūkumu, esošais autoceļš ir paaugstinātas bīstamības objekts gan braucējiem, gan gājējiem. Tāpēc ir paredzēts izbūvēt jaunu Ķekavas apvedceļu, kas šķērsotu mazapdzīvotas teritorijas. Jaunais Ķekavas apvedceļš tiek plānots kā A1 kategorijas ātrsatiksmes galvenais valsts autoceļš A7 un to paredzēts iekļaut Eiropas ceļu tīklā E67 “Via Baltica”. Esošā autoceļa A7 rekonstruējamo posmu (starp Ķekavas apvedceļa pieslēgumiem) paredzēts pārveidot par reģionālas nozīmes ceļu.

2004.gadā sagatavotajā priekšizpētes projektā Ķekavas apvedceļa izbūvei tika piedāvāti trīs iespējamie trases izvietojuma varianti, taču, saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīto, publiskās apspriešanas gaitā tika izvēlēts un ar Ķekavas pagasta pašvaldības lēmumu apstiprināts viens apvedceļa variants, kurš aplūkots izvērtējamajā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā. Kā alternatīva jauna Ķekavas apvedceļa būvniecībai ir izvērtēta valsts galvenā autoceļa A7 posma no 10,5 km līdz 24,0 km rekonstrukcija. Vienlaikus jāatzīmē, ka saskaņā ar ziņojumā norādīto VAS “Latvijas

Valsts Ceļi” paredz īstenot gan Ķekavas apvedceļa izbūvi, gan rekonstruēt esošā autoceļa A7 posmu.

Ieslēdzot jauno Ķekavas apvedceļu kopējā autoceļu tīklā, tiek prognozēts, ka 2009.gadā esošo autoceļa A7 posmu izmantos 25% braucēju, proti, 4415 automašīnas diennaktī, bet uz jauno apvedceļu tiks novirzītas 13244 automašīnas diennaktī. Savukārt 2029.gadā apvedceļu izmantos attiecīgi 8350 un 25050 automašīnas diennaktī.

Ķekavas apvedceļa trases sākums (0,00 km) ir autoceļa A7 10,5 km, bet trases beigas (14,40 km) ir autoceļa A7 24,00 km, kur apvedceļš pieslēgsies esošajam autoceļam A7. Tiek plānots, ka posmā no 0,0 km līdz 9,2 km (līdz autoceļam A5 Salaspils - Babīte) apvedceļa kopējais klātnes platums būs 29,5 m (divas braukšanas joslas katrā virzienā), bet posmā no 9,2 km līdz 14,0 km (pieslēgums autoceļam A7) apvedceļa kopējais klātnes platums būs 14,5 m (viena braukšanas josla katrā virzienā). Apvedceļa trases sākuma un beigu krustojuma punktus ar autoceļu A7, kā arī krustojumā ar autoceļu A5 paredzēts izbūvēt divlīmeņu satiksmes mezglus. Apvedceļš virzīsies uz dienvidiem no esošā autoceļa A7, trases sākumposmā šķērsojot šobrīd lauksaimniecībā izmantojamas zemes, un tālāk virzoties gar slēgtās Ķekavas atkritumu izgāztuves teritoriju. Apvedceļa trases posms no 2,0 km līdz 4,7 km ies caur Rīgas pilsētas meža fonda zemēm un gar mājām “Dzelzkalni”. Atsevišķās vietās šajā posmā trase šķērsos purvainas teritorijas, kur norokamā kūdras slāņa dziļums sasniedz 3 m. Trases turpinājums posmā no 4,7 km līdz 6,2 km (pagasta ceļš C12) virzīsies pa lauku teritoriju, šķērsojot Titurgas upīti, ies gar mājām “Skujinieki” un a/s “Putnu fabrika Ķekava” īpašumu, kurā izvietotas vaislas putnu novietnes. Trases posms no 6,2 km (pagasta ceļa C12) līdz 7,6 km atkal virzīsies caur mežu, gar mājām “Lejaspavāri” un trases 8,0 km šķērsos pagasta autoceļu C13 (uz putnu fabriku). Tālāk apvedceļa trase 8,4 km augšējā līmenī šķērsos perspektīvo dzelzceļa līniju, bet 8,6 km šķērsos Daugavas – Misas kanālu, kuram tiek plānots izveidot jaunu gultni, izbūvējot zem autoceļa caurteku. Apvedceļa posma 9,1 km trase šķērsos valsts galveno autoceļu A5 Salaspils - Babīte, tālāk virzīsies gar mājām “Ozolkalni”, šķērsos mazdārziņu teritoriju un VAS “Latvijas valsts meži” īpašumu. 11,2 km trase šķērsos Butleru strautu un 12,8 km Ķekavas upi. Posmā no 13,00 km līdz 14,40 km paredzēts izbūvēt satiksmes pārvadu Ķekavas apvedceļa pieslēgumam autoceļa A7 24,0 km. Ķekavas apvedceļa trase tiek projektēta 2003.gada Rīgas rajona plānojumā rezervētās turpmākās izpētes un plānošanas teritorijā.

Realizējot Ķekavas apvedceļa būvniecību, ir paredzēta tiltu, satiksmes pārvadu un tuneļu būvniecība, kā arī caurteku ierīkošana. Ir paredzēta arī apvedceļam paralēlo ceļu un brauktuvju ierīkošana, lai nodrošinātu īpašumu sasniedzamību.

Savukārt, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, rekonstrukcijas projekts autoceļa A7 posmā no 10,5 km līdz 24,0 km paredz ievērojami samazināt pieslēgumu un nobrauktuvju skaitu, vienlaikus izbūvējot jaunus paralēlos ceļus un ielas, kā arī veicot esošo ceļu uzlabošanu. Paredzēts izveidot jaunus, satiksmei drošus pieslēgumus un krustojumus. Plānotais ceļa klātnes platums – 11 m. Autoceļa A7 posma rekonstrukcija pamatā paredzēta esošajā ceļa nodalījuma joslā.

Plānotos rekonstrukcijas darbus nosacīti var iedalīt trīs posmos:

1.rekonstrukcijas posms – autoceļa A7 posms no 10,5 km (Ķekavas apvedceļa sākums) līdz 18,1 km, kurā galvenokārt paredzēts esošo tiešo nobrauktuvju un pieslēgumu skaita samazināšana un jaunu paralēlo brauktuvju un pieslēgumu būvniecība, esošo pārbūve, paplašināšana un rekonstrukcija, kā arī apvienoto gājēju velosipēdistu celiņa un ietves izbūve. Autoceļa A7 17,3 km paredzēta esošā tilta pār Ķekavas upi rekonstrukcija (brauktuves platums 9 m).

2.rekonstrukcijas posms – autoceļa A7 posms no 18,1 km līdz 19,8 km, kurā paredzēts izveidot jaunu brauktuves marķējumu, izbūvēt gājēju un velosipēdistu celiņus, rekonstruēt esošo krustojumu, izveidojot mazo rotācijas apli, kuram 18,7 km tiktu pieslēgti arī esošais pagasta ceļš.

3.rekonstrukcijas posms – autoceļa A7 posms no 19,8 km līdz 24,0 km (Ķekavas apvedceļa beigas), kuru paredzēts realizēt līdz Ķekavas apvedceļa būvniecībai. Šajā posmā paredzēta jaunu krustojumu un nobrauktuvju izbūve, autobusu pieturvietu un gājēju ietvju izveide un esošo tiešo pieslēgumu likvidēšana.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka jaunajam apvedceļam un rekonstruējamajam autoceļa posmam piegulošajās teritorijās ir blīvs meliorācijas sistēmu un upju tīkls, proti, jaunā Ķekavas apvedceļa trase šķērsos Ķekavas upi, Titurgu, Ostvalda kanālu, Daugavas – Misas kanālu un Butlera strautu, kā arī skars teritorijas ar blīvu meliorācijas grāvju un kanālu tīklu un piecus zemes īpašumus, kuros izbūvēta slēgta drenāžas sistēma, tāpēc ir paredzēts rekonstruēt apvedceļa tuvumā esošās meliorācijas sistēmas un ierīkot jaunus grāvjus un caurtekas, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos. Jaunā apvedceļa būvniecības ietvaros paredzēts uzbūvēt tiltu pār Ķekavas upi un izveidot atbilstoša diametra caurtekas pārējām ūdenstecēm, kuras šķērsos apvedceļš.

Savukārt rekonstruējamais autoceļa A7 posms šķērsos Ķekavas upi, Titurgu, Ostvalda kanālu un Sūnupīti. Rekonstruējamā posma izpētē pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas netika konstatētas. Autoceļa posmam piegulošajās lauksaimniecības zemēs slēgtās drenāžas sistēmas ir ierīkotas ārpus ceļa nodalījuma joslas, izņemot 6 zemes īpašumus - “Sūnupes”, “Varoņi”, “Franci – 1”, “Smiltnieki”, “Kalnaģūģi 2” un “Lejasģūģi”, kuros ir paredzēts veikt drenāžas sistēmu rekonstrukcijas darbus. Projekta ietvaros paredzēts rekonstruēt esošo tiltu pār Ķekavas upi.

Visas iepriekš minētas ūdensteces ir regulētas, iztaisnotas un pielāgotas vai speciāli izveidotas meliorācijas vajadzībām.

Jaunajiem tiltiem pār Ķekavas upi ir paredzēts neveidot balstus upes gultnē, netiks arī izmainīta upes krasta līnija, līdz ar to netiks apdraudēts upes hidroloģiskais režīms, kā arī netiks veicināta vižņu sablīvējumu veidošanās un netiks ietekmēta ledus iešana.

Autoceļa A7 rekonstrukcijas un Ķekavas apvedceļa izbūves ietvaros ir paredzēta vairāku maģistrālo komunikāciju pārcelšana, galvenokārt plānoto dīvlīmeņu satiksmes mezglu zonās, proti, Ķekavas apvedceļa sākuma posmā nepieciešama maģistrālā ūdensvada,

gāzes vada un 110 kW augstsprieguma elektrolīnijas pārbūve, bet Ķekavas apvedceļa beigu posmā nepieciešama maģistrālā gāzes vada pārbūve. Darbības rezultātā tiks pārbūvētas arī zemā un vidējā spiediena gāzes vadi, elektrolīnijas no 0,4 līdz 20 kW, sakaru un gaisa kabeli, ūdensvadi u.c. komunikācijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļautie ģeoloģiskās izpētes rezultāti liecina, ka atsevišķi apvedceļa trases posmi šķērso sūnu purvus, ar vidējo kūdras slāņa biezumu 2 m, un teritorijas ar vājām gruntīm (līdz 1,3 m biezu kūdras slāni gar Daugavas – Misas kanālu un Ķekavas upes ielejā). Ziņojuma autori uzskata, ka kopumā ģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi apvedceļa būvniecībai ir labvēlīgi un nerada īpašus apgrūtinājumus.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktā augsnes un grunts kvalitātes izpēte rāda, ka Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem" noteikto parametru koncentrācijas ne apvedceļam paredzētajā teritorijā, ne esošā autoceļa A7 posma apkārtnē nepārsniedz piesardzības robežlielumu (B vērtība). Ziņojumā norādīts, ka gruntsūdeņi, izņemot a/s "Ķekavas putnu fabrika" un slēgtās Ķekavas atkritumu izgāztuves apkaimes, nav piesārņoti. Pie esošā autoceļa A7 izvietoto SIA "Kalnakrogs" un SIA "LUKoil Baltija R" autouzpildes staciju pazemes ūdeņu monitoringa dati liecina, ka pazemes ūdeņu kvalitāte saskaņā ar Ministru kabineta 2006.gada 16.maija noteikumiem Nr.400 "Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamām cisternām" atbilst stipri piesārņotam, taču abās autouzpildes stacijās peldošais naftas produktu slānis nav konstatēts. Tā kā slēgtās Ķekavas atkritumu izgāztuves sanācijas darbus plānots pabeigt līdz 2006.gada 1.novembrim, tad ziņojuma autori uzskata, ka, likvidējot piesārņojuma avotu, gruntsūdeņi pašattīrīsies, taču problemātisks ir a/s "Putnu fabrika Ķekava" gruntsūdeņu piesārņojums, kas saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti" atbilst piesārņotam (slāpekļa savienojumi) ūdeņu stāvoklim, un degvielas uzpildes staciju radītais pazemes ūdeņu piesārņojums.

Paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta ietekme uz autoceļu tuvumā esošo māju ūdens apgādes avotiem.

Paredzētās darbības teritorijās, kā arī to tuvumā neatrodas neviena īpaši aizsargājamā dabas teritorija, tai skaitā mikroliegumi, teritorijās nav konstatētas īpaši aizsargājamās sugas un biotopi. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija - Doles salas dabas parks, kas ir arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, atrodas apmēram 2 km attālumā uz ziemeļiem no apvedceļa sākumpunkta Sausās Daugavas otrā krastā, līdz ar to netiek prognozēta ietekme uz to.

Ziņojumā norādīts, ka Ķekavas pagastā nav neviena bioloģiskās lauksaimniecības uzņēmuma vai saimniecības, kā arī nacionālas nozīmes lauksaimniecības teritoriju.

Esošā rekonstruējamā autoceļa A7 posma tuvumā ir izvietoti daudzi valsts aizsardzībā esoši kultūras pieminekļi. Savukārt apvedceļa trases tuvumā atrodas vairāki vietējas nozīmes kultūras pieminekļi, ko veido Pirmā pasaules kara apbedījumu vietas. Plānotajai trasei tuvākie Brāļu kapi atrodas pie mājām "Kuģi" un "Priedes", kā arī starp mājām

“Butleri” un “Pārupji”. Tā kā Ķekavas apkārtnē Pirmā Pasaules kara laikā norisinājās aktīva karadarbība, tad, lai novērstu iespējamo negadījumu risku (kara laika munīcija), pirms būvniecības uzsākšanas nepieciešama apvedceļa trases teritorijas pārbaude.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka gan apvedceļa būvniecība, gan autoceļa A7 posma rekonstrukcija tiek plānota tā, lai neskartu nevienu dzīvojamo vai sabiedrisko ēku, tomēr paredzētās darbības rezultātā tiks skarti daudzi zemes īpašumi. Ķekavas apvedceļa trases izbūves rezultātā 13 īpašumi varētu tikt sadalīti aptuveni vienādās daļās, 78 īpašumi var tikt skarti vai šķērsojot sadalīti atsevišķos nodalītos zemes gabalos, savukārt 31 īpašumu skars autoceļa aizsargjosla. Rezultātā tiek prognozēts, ka apvedceļa izbūve būtiski ietekmēs 30 īpašumus (īpašumu skars ceļa nodalījuma josla un aizsargjosla, īpašuma teritorijā atradīsies viadukts, tiks ietekmēta apdzīvojamā apbūve vai aizsargjoslā ietilps viss īpašums). Tiek prognozēts, ka apvedceļa būvniecībai būs jāatpērk no 29 līdz 41 īpašumam.

Ķekavas apvedceļa trases tuvumā atrodas 23 dzīvojamās ēkas - līdz 150 m attālumā dzīvojamās mājas - “Silgaļi”, “Teikmaņi”, “Dzelzkalni”, “Dzelzkalni-1”, “Skujinieki - 3”, “Ozoli”, “Braueri”, “Ozolkalni”, “Ozolkalni - 2”; līdz 350 m attālumā mājas “Krogšili”, “Lejas ziedi”, “Skujinieki - 2”, “Lejaspavāri”, “Mežmaļi”, “Mežapumpuri”, “Dižkačas”, “Traniņi”, “Vecgaņģi”, “Ciniši”, “Priedes” (daudzdzīvokļu ēka), “Piesaules”, “Margrietiņas” un “Pārupi”. Bez tam, apmēram 300 m attālumā no Ķekavas apvedceļa trases atrodas a/s “Putnu fabrika Ķekava” piederošs zemes gabals, kur izvietotas vaislas putnu novietnes.

Esošā autoceļa A7 posma rekonstrukcijas rezultātā varētu tikt skarti un šķērsoti 57 zemes īpašumi. Tiek prognozēts, ka būtiska ietekme var būt uz 27 zemes īpašumiem (autoceļš skar dzīvojamo apbūvi). Patlaban līdz 100 m attālumā no rekonstruējamā autoceļa A7 posma atrodas 112 mājas, no kurām 15 mājas - “Sildārzi”, “Ķilp-Pundiņi”, “Žeiri”, “Brīvzemnieki”, “Muižnieki”, “Akmens zieds”, “Jātnieki”, “Miesta Pinči”, “Kālavī”, “Vaivadi - 1”, “Rīti”, “Rīgas iela 97”, “Kamoliņi”, “Turaidas”, “Vecsvilpi” atrodas tuvāk par 10 m no autoceļa. Vairums ēku izvietotas aptuveni 20 līdz 50 metru attālumā no autoceļa. Piecas ēkas - “Gaismas”, “Ziedoņi”, “Margas”, “Upes”, “Daugavas Krāces” ir daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas. Bez tam, rekonstruējamais esošā autoceļa posms virzās gar vairākām sabiedriski nozīmīgām ēkām – Doles (Ķekavas) luterāņu baznīcu (apmēram 8 m), Tautas namu (apmēram 7 m no ceļa), veikaliem, kafejnīcām, darījumu iestādēm, viesu namu.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu (slāpekļa dioksīds un cietās daļiņas) emisijas izklīdes modelēšanas aprēķini, lai prognozētu gaisa kvalitātes izmaiņas jaunajam Ķekavas apvedceļam, rekonstruējamajam autoceļa A7 posmam bez Ķekavas apvedceļa izbūves un rekonstruējamajam autoceļa A7 posmam ar Ķekavas apvedceļu, pamatojoties uz 2009.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, rāda, ka normatīvos noteiktās robežvērtības attiecībā uz gaisa kvalitāti netiks pārsniegtas nevienā gadījumā. Augstāks gaisa piesārņojuma līmenis sagaidāms gadījumā, ja netiks izbūvēts jaunais Ķekavas apvedceļš. Vienlaikus jāatzīmē, ka tiek prognozēti gaisa kvalitātes normatīvos noteikto robežvērtību pārsniegumi nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos.

Modelēšanas rezultātā iegūtie transportlīdzekļu radītā trokšņa līmeņi, ņemot vērā satiksmes plūsmu, parāda, ka, neveicot prettrokšņa pasākumus, rekonstruējamajā autoceļa A7 posmā (ja tiks izbūvēts Ķekavas apvedceļš) trokšņa līmenis 60 m no autoceļa (posmā no 19,5 km līdz 24,0 km 120 m attālumā) nepārsniegs Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" noteiktos vides trokšņa dienas robežlielumus mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā, bet visa Ķekavas apvedceļa posmā tiek prognozēts pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegums līdz pat 120 m attālumā no ceļa. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti pasākumi, lai mazinātu un novērstu diskomfortu šajā zonā esošo māju iedzīvotājiem.

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

- ✓ esošā autoceļa A7 rekonstruējamais posms no 10,5 km līdz 24,0 km jau tagad ir pārslogots, tā parametri, viena līmeņa šķērsojumi/krustojumi nespēj nodrošināt ceļa posmā nepieciešamo satiksmes kvalitāti, drošību un caurlaidi;
- ✓ jaunbūvējamais Ķekavas apvedceļš paredzēts kā A1 kategorijas ātrsatiksmes galvenais valsts autoceļš A7, kuru paredzēts iekļaut Eiropas ceļu tīklā E67 "Via Baltica";
- ✓ Ķekavas apvedceļa trase tiek projektēta 2003.gada Rīgas rajona plānojumā rezervētās turpmākās izpētes un plānošanas teritorijā;
- ✓ izbūvējot apvedceļu, pa to tiks novirzīta tranzīta transporta plūsma, kas patlaban šķērso Ķekavas pagasta blīvi apdzīvotās vietas Pļavniekkalns, Alejas, Vimbukrogs, Odukalns, Ķekavas ciems;
- ✓ esošā autoceļa A7 rekonstruējamo posmu (starp Ķekavas apvedceļa pieslēgumiem) paredzēts pārveidot par reģionālas nozīmes ceļu;
- ✓ Ķekavas apvedceļam paredzētā trase pamatā šķērso mazapdzīvotas teritorijas;
- ✓ apvedceļš ir plānots tā, lai tieši neskartu nevienu dzīvojamo māju;
- ✓ apmēram 300 m attālumā no Ķekavas apvedceļa trases atrodas a/s "Putnu fabrika Ķekava" piederošā zeme ar vaislas putnu novietnēm;
- ✓ pastāv varbūtība, ka Pārtikas un veterinārajam dienestam izsludinot karantīnu epizootiju un infekcijas slimību izplatīšanās gadījumā a/s "Putnu fabrika Ķekava", būs jāslēdz Ķekavas apvedceļš, esošā autoceļa A7 posms un autoceļa A5 posms, kuri ietilpst no 3 km līdz 10 km aizsardzības un uzraudzības zonās ap putnu novietnēm;
- ✓ apvedceļa trase šķērsos teritoriju ar blīvu meliorācijas sistēmu un upju tīklu, tāpēc paredzēts rekonstruēt ceļa tuvumā esošās meliorācijas sistēmas un ierīkot jaunus grāvjus un caurtekas, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos;
- ✓ rekonstruējot esošā autoceļa A7 posmu, paredzēta drenāžas sistēmu rekonstrukcija sešos zemes īpašumos;
- ✓ projekta ietvaros paredzēts rekonstruēt esošo un izbūvēt jaunu tiltu pār Ķekavas upi, satiksmes pārvadu un tuneļu būvniecība, kā arī caurteku ierīkošana;
- ✓ projektu ietvaros paredzēta paralēlo ceļu un jaunu brauktuvju ierīkošana, lai nodrošinātu īpašumu sasniedzamību;
- ✓ rekonstruējamajā autoceļa A7 posmā (ja tiks izbūvēts Ķekavas apvedceļš) līdz 60 m attālumā no autoceļa (posmā no 19,5 km līdz 24,0 km līdz 120 m attālumā) un Ķekavas apvedceļa posmā līdz pat 120 m attālumā no ceļa tiek prognozēti normatīvos noteikto trokšņa līmeņa dienas robežlielumu pārsniegumi, līdz ar to,

- lai mazinātu un novērstu trokšņa diskomfortu, paredzēts ierīkot papildus aizsargstādījumus un trokšņa aizsargekrānus, dzīvojamām mājām ielikt pakešlogus, kā arī ierobežot braukšanas ātrumu atsevišķos ceļu posmos;
- ✓ pamatojoties uz 2009.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības (stundas un gada robežlielums NO₂, diennakts un gada robežlielums PM₁₀) jaunajam Ķekavas apvedceļam, rekonstruējamajam autoceļa A7 posmam bez Ķekavas apvedceļa izbūves un rekonstruējamajam autoceļa A7 posmam ar Ķekavas apvedceļu netiks pārsniegtas. Augstāks gaisa piesārņojuma līmenis sagaidāms gadījumā, ja netiks izbūvēts jaunais Ķekavas apvedceļš. Tiek prognozēts, ka nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos gaisa kvalitātes normatīvos noteiktās robežvērtības (NO₂, PM₁₀) varētu tikt pārsniegtas;
 - ✓ paredzētās darbības teritorijā neatrodas neviena īpaši aizsargājamā dabas teritorija, tai skaitā mikroliegums, nav arī sastopamas īpaši aizsargājamās sugas un biotopi;
 - ✓ paredzētā darbība neskar nevienu bioloģiskās lauksaimniecības uzņēmumu vai saimniecību un valsts nozīmes lauksaimniecības teritorijas;
 - ✓ rekonstruējot esošā autoceļa A7 posmu un izbūvējot Ķekavas apvedceļu, būs nepieciešama maģistrālo komunikāciju (ūdensvada maģistrāles, gāzes vada un 110 kW augstsprieguma elektrolīnijas) pārbūve;
 - ✓ lai izbūvētu Ķekavas apvedceļu, tiek prognozēts, ka būs nepieciešams atpirkt no 29 līdz 41 īpašumam, kā arī daudzi īpašumi tiks šķērsoti vai pārdalīti;
 - ✓ savukārt esošā autoceļa A7 posma rekonstrukcija vairāk ietekmēs dzīvojamo apbūvi, tiek prognozēts, ka būtiski var tikt ietekmēti 27 zemes īpašumi (autoceļš skar dzīvojamo apbūvi), kā arī citas mājas tiks pietuvinātas autoceļam;
 - ✓ nav konstatēta neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, kas nepieļautu Ķekavas apvedceļa autoceļa izbūvi vai esošā autoceļa A7 posma rekonstrukciju, ievērojot šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus;
 - ✓ realizējot projektu, tiks uzbūvēts Eiropas standartiem atbilstošs autoceļš, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, kā arī iedzīvotājiem un tranzīta automašīnām ātrāku nokļūšanu Rīgā vai no Rīgas Lietuvas virzienā.

4. Izvērtētā dokumentācija

- **[Informācija dzēsta]**

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

Informatīvie materiāli par plānoto valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecību bija pieejami: VAS “Latvijas Valsts Ceļi” birojā, Gogoļa ielā 3, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Pirms ietekmes uz vidi Programmas sagatavošanas birojs saņēma a/s “Putnu fabrika Ķekava” vēstuli ar iebildumiem un ierosinājumiem saistībā ar valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecību. Vides pārraudzības valsts birojs, pamatojoties uz SIA “Geo Consultants” pieteikumu, kā arī ņemot vērā a/s “Putnu fabrika Ķekava” priekšlikumus, sagatavoja un 2006.gada 6.martā izsniedza Programmu valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumam.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļauto informāciju, lai informētu sabiedrību un noskaidrotu tās viedokli par paredzēto darbību, 2004.gadā tika organizēta Ķekavas apvedceļa būvniecības ieceres publiskā apspriešana par piedāvātajiem esošā autoceļa A7 posma rekonstrukcijas darbiem un trim iespējamiem Ķekavas apvedceļa trases izvietojuma variantiem, kuras laikā tika noskaidrots iedzīvotājiem un uzņēmumu pārstāvjiem pieņemamākais apvedceļa trases izvietojuma variants, kas tika apstiprināts ar Ķekavas pagasta pašvaldības lēmumu un kuram tika veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Paredzētās darbības teritorijai piegulošo zemju īpašniekiem tika nosūtīts paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu, ar vairākiem zemju īpašniekiem darbības ierosinātais ir sazinājies telefoniski, kā arī ticis klātienē. Vairumā gadījumu zemju īpašnieki bija informēti par to, ka viņu īpašumu skars jaunā Ķekavas apvedceļa būvniecība. 2006.gada februārī un martā Ķekavas ciematā pie Kalnakroga tika veikta autovadītāju ekspresaptauja, lai noskaidrotu autovadītāju viedokli par esošā autoceļa A7 Ķekavas ceļa posma kvalitāti un satiksmes drošību tajā. Visi 60 aptaujātie autovadītāji atzina, ka esošais ceļa posms ir sliktas kvalitātes, uz ceļa bieži apgrūtināta satiksmes kustība, ceļš šķērso apdzīvotas teritorijas un līdz ar to bieži pa to pārvietojas gājēji. Autovadītāji atzina, ka Ķekavas apvedceļa izbūve dotu būtisku ieguldījumu satiksmes problēmu risinājumam caur apdzīvotajām vietām.

Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA “Geo Consultants” un 2006.gada 25.maijā to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums bija pieejams sabiedrībai Ķekavas pagasta padomes būvvaldē, Gaismas ielā 19/9, Ķekavas ciemā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2006.gada 14.jūnijā Ķekavas pagasta padomes zālē, Gaismas ielā 19/9, Ķekavas ciemā. Likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 39 interesenti. Sanāksmes dalībnieki galvenokārt interesējās par kompensācijām, ja plānotais Ķekavas apvedceļš šķērsos un sadalīs zemes īpašumus vai tos skars ceļa aizsargjosla. Jautāja, kā tiks nodrošināta īpašumu sasniedzamība, izbūvējot autoceļu, un interesējās par inženierkomunikāciju izbūves iespējām. Iedzīvotāji puda neizpratni, kāpēc zemes gabalos tika pieļauta būvniecība un infrastruktūras izveide, ja bija zināms, ka tos skars apvedceļa būvniecība.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma a/s “Putnu fabrika Ķekava” vēstuli ar iebildumiem pret plānotā Ķekavas apvedceļa trases izvietojumu un ierosinājumu apvedceļa trasi izvietot ne tuvāk par 1 km no fabrikai

piederošajām vaislas putnu novietnēm. Vides pārraudzības valsts birojs saņēma vienu 12 iedzīvotāju parakstītu un divas individuālas Ķekavas pagasta iedzīvotāju vēstules, kurās izteikta neapmierinātība ar Ķekavas apvedceļam izvēlēto trasi un sniegti priekšlikumi apvedceļa trases būvniecībai. Tika saņemta arī a/s “Latvijas valsts meži” Zemgales mežsaimniecības vēstule ar konkrētiem priekšlikumiem, kas jāņem vērā turpmākā apvedceļa projektēšanā.

Darba ziņojuma izvērtēšanā Vides pārraudzības valsts birojs iesaistīja neatkarīgus ekspertus, kuru atzinumi, kā arī iepriekš minēto institūciju un iedzīvotāju priekšlikumi un ierosinājumi ziņojuma uzlabošanai tika apkopoti, izvērtēti un iestrādāti Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 17.jūlija atzinumā par darba ziņojumu. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma vai precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, ekspertu un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2006.gada 22.augustā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams VAS “Latvijas Valsts Ceļi” birojā, Gogoļa ielā 3, Rīgā, Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī interneta mājas lapā www.lad.lv un www.vidm.gov.lv/ivnvb.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs nesaņēma nevienu vēstuli.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Ķekavas pagasta padomē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tadā gadījumā, ja tiek saņemts likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 21. pantā noteiktai akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kādā noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 “Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība”.

- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar Ķekavas pagasta pašvaldību jānodrošina Ķekavas apvedceļa un esošā autoceļa A7 rekonstruējamā posma no 10,5 km līdz 24,0 km un to ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslas robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 “Meža zemes transformācijas noteikumi” noteiktajam.
- Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši 2004.gada 20.jūlija noteikumu Nr.619 “Kārtība, kādā lauksaimniecībā izmantojamo zemi transformē par lauksaimniecībā neizmantojamu zemi un izsniedz zemes transformācijas atļaujas” prasībām.

- Turpmākā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš jaunā apvedceļa un esošā autoceļa A7 rekonstruējamā posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī paralēlo brauktuvi un pieslēgumu risinājumu optimizācijai, izvērtējot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās par maģistrālo komunikāciju (maģistrālā ūdensvada, gāzes vada un 110 kW augstsprieguma elektrolīnijas) un pārējo komunikāciju (zemā un vidējā spiediena gāzes vadu, elektrolīniju no 0,4-20 kW, sakaru un gaisa kabeļu, ūdensvada, u.c.) pārbūvi ar attiecīgo komunikāciju īpašniekiem.
- Jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem (arī Brāļu kapiem) jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju. Jāveic Pirmā Pasaules kara apbedījumu vietu apsekošana un, ja nepieciešams, kritušo karavīru pārapbedīšana.
- Iespējamās vietas un tehniskos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai jāaskaņo attiecīgajās Valsts meža dienesta mežniecībās. Vienlaidus meža masīvus, kurus šķērso trase, jāparedz nožogojums, lai novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa.
- Jāizstrādā zemju konsolidācijas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība.
- Ķekavas upes, kā arī Titurgas šķērsojumu konstruktīvajam risinājumam jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Ķekavas upītes šķērsošanas konstruktīvajā risinājumā jāsaņem upes dabīgā ieleja, būvdarbu laikā maksimāli jāizvairās no ūdensteču piesārņojuma ar naftas produktiem un suspendētajām vielām.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejnniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, 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. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.118 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Ņemot vērā, ka apvedceļa trasē iespējama kara laika lādiņu atrakšana, jāveic trasei paredzētās teritorijas pārbaude, lai novērstu iespējamo negadījumu risku.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu, tai skaitā slēgto drenāžas sistēmu, saglabāšanu un funkcionēšanu.
- Turpmākajā projektēšanā apvedceļa trasei un rekonstruējamā autoceļa A7 posmam jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.

- Turpmākajā projektēšanā jāparedz konkrēti pasākumi, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2003.gada 21.oktobra noteikumos Nr.588 “Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos gaisa kvalitātes normatīvus arī nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos.
- Ņemot vērā konstatēto gruntsūdens piesārņojumu ar naftas produktiem autoceļa A7 tuvumā esošajās degvielas uzpildes stacijās, autoceļa A7 posma rekonstrukcijas projektā attiecīgajos ceļa posmos jāparedz un jānodrošina pasākumi iespējamo sprādzienbīstamo un ugunsbīstamo situāciju novēršanai un strādājošo aizsardzībai.
- Jāizstrādā un jāsaskaņo ar pašvaldību preventīvo pasākumu plāns ietekmi mazinošo pasākumu realizācijai.
- Vides stāvokļa monitoringa punktus un kontroles parametrus (arī drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļš šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus - būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas) jāsaskaņo Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi paredzētās darbības veikšanai.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt VAS “Latvijas valsts ceļi” Ķekavas apvedceļa būvniecības projekta un valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5 km līdz 24,0 km rekonstrukcijas projekta turpmāko izstrādi atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem.

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

Direktora vietnieks

A. Lukšēvics

2006.gada 3.oktobrī.