Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) posma 71,8 - 86,1 km (Bauskas apvedceļa beigas – Lietuvas robeža) pārbūve

Informācija par paredzēto darbību sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai un IVN programmas pieprasīšanai

Paredzētās darbības ierosinātājs: VSIA "Latvijas Valsts ceļi", reģistrācijas numurs 40003344207. Adrese: Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV–1050.

Valsts vides dienesta lēmums par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā – IVN) nepieciešamību: 12.01.2026 Nr.11.17/AP/213/2026[1].

1. Paredzētās darbības vietas raksturojums

Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma Bauskas apvedceļa beigas – Lietuvas robeža pārbūvi plānots īstenot Bauskas novada Ceraukstes un Brunavas pagastos (skat. 1. attēlu).

IVN procesā tiks izvērtētas divas autoceļa A7 trases alternatīvas. Īstenojot 1. alternatīvu, autoceļa A7 posmu no Bauskas apvedceļa beigām (aptuveni 4 km no Bauskas pilsētas robežas Lietuvas virzienā) līdz pašvaldības autoceļam A7–Tīreļi–Griezes–Bruči paredzēts izbūvēt jaunā trasē. Savukārt 2. alternatīva paredz esošā autoceļa A7 pārbūvi attiecīgajā posmā. Neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas posmā no pašvaldības autoceļa A7–Tīreļi–Griezes–Bruči līdz Lietuvas robežai paredzēta esošā autoceļa A7 pārbūve par ātrgaitas ceļu.

Lai IVN ietvaros atvieglotu paredzētās darbības teritorijas raksturošanu, noteikts 200 m plats autoceļa koridors, kas aptver teritoriju 100 m attālumā uz katru pusi no projektētās autoceļa ass. Divlīmeņu ceļa mezglu zonās IVN izpētes teritorijas platums palielināts, ņemot vērā iespējamos ceļa mezglu konfigurācijas risinājumus. Savukārt posmā no 85,5 km līdz trases beigām paredzēts 630 m plata izpētes teritorija (315 m uz katru pusi no autoceļa ass), lai saglabātu iespēju nākotnē nodrošināt robežkontroles infrastruktūras izvietošanu abās autoceļa pusēs. IVN procesā tiks izvērtēta paredzētās darbības iespējamā ietekme šajā teritorijā un tā apkārtnē atbilstoši attiecīgajiem ietekmes faktoriem.

Paredzētā ātrgaitas ceļa 2. alternatīvas trase šķērsos Ceraukstes ciemu, savukārt Grenctāles ciems atrodas abu alternatīvu trašu tiešā tuvumā. Citas blīvi apdzīvotās vietas atrodas tālāk no plānotā autoceļa. Abu alternatīvu gadījumā autoceļa trases tuvumā atrodas arī atsevišķas viensētas.

[1] https://www.eva.gov.lv/lv/ietekmes-uz-vidi-novertejumu-projekti/valsts-galvena-autocela-a7-riga-bauska-lietuvas-robeza-grenctale-posma-718-861-km-bauskas-apvedcela-beigas-lietuvas-robeza-parbuve

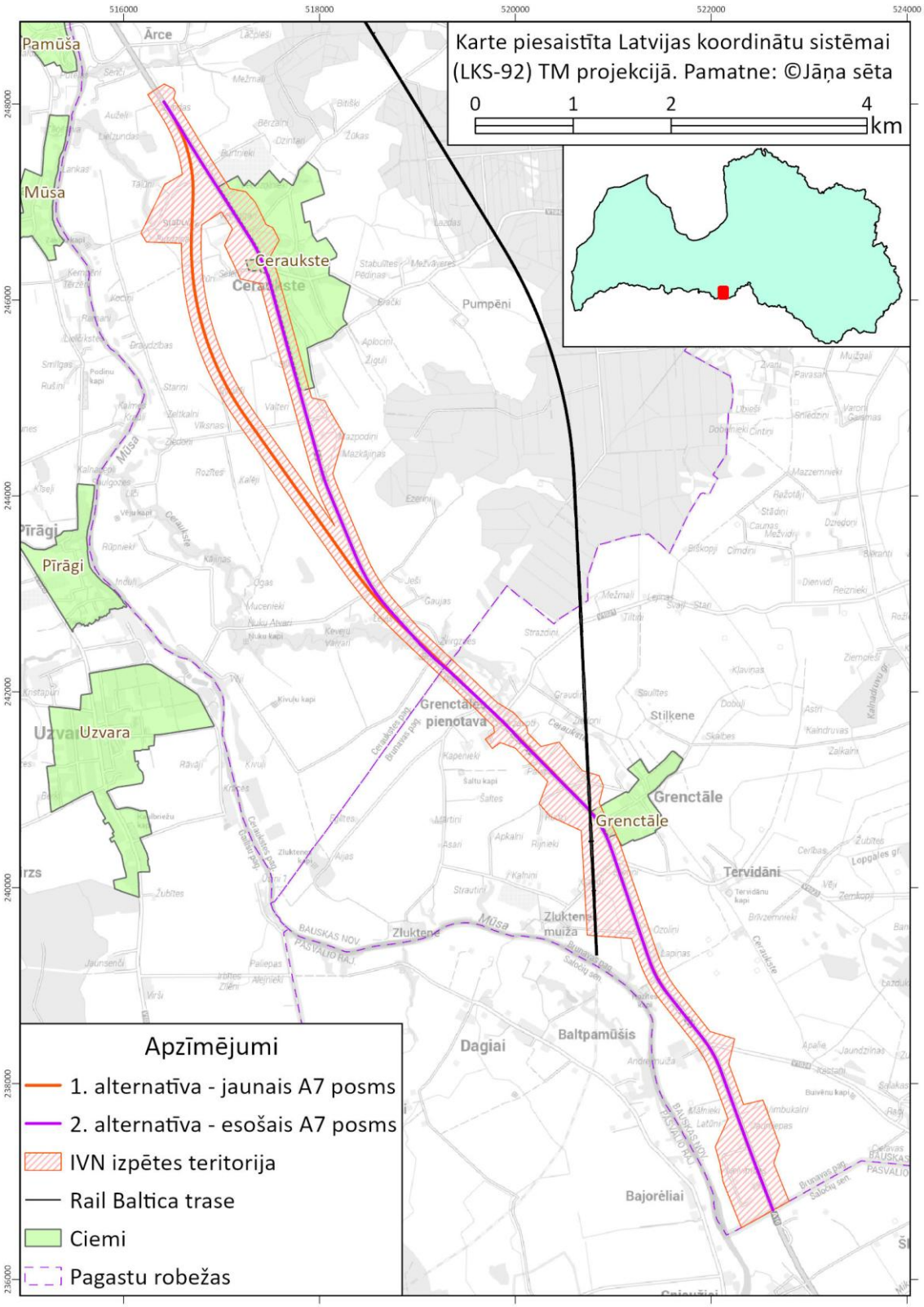
Saskaņā ar Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes uzturētās informācijas sistēmas "Mantojums"[2] datiem, plānotā ātrgaitas autoceļa trases teritorijā neatrodas valsts aizsargājamie kultūras pieminekļi un to aizsardzības zonas. Plānotajai trasei tuvākie kultūras pieminekļi ir reģiona nozīmes kultūras piemineklis Podiņu senkapi (ID 329), kas atrodas aptuveni 1,3 km attālumā, kā arī reģiona nozīmes kultūras pieminekļi Mucenieku dobumakmens (ID 317) un Vēju senkapi (ID 318), kas atrodas aptuveni 1,7 km attālumā.

Saskaņā ar Valsts vides dienesta uzturētajā "Piesārņoto vietu pārvaldības sistēmā" iekļauto informāciju[3] IVN izpētes teritorijā, Ceraukstes ciema ziemeļrietumu daļā, atrodas potenciāli piesārņota vieta (Nr. 1139) – degvielas uzpildes stacija. Savukārt aptuveni 250 m attālumā no IVN izpētes teritorijas, uz dienvidaustrumiem no Ceraukstes ciema, atrodas vēl viena potenciāli piesārņota vieta (Nr. 1135), kurā laikposmā no 1955. līdz 2004. gadam tirdzniecības objektā veikta piesārņojoša darbība. Neviena no minētajām potenciāli piesārņotajām vietām neatrodas plānotā autoceļa trasē, un paredzētā autoceļa izbūve tās tieši neskars.

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" uzturētajā "Zemes dzīļu informācijas sistēmā" pieejamo informāciju plānotā autoceļa trases teritorijā neatrodas derīgo izrakteņu atradnes. Savukārt trases tuvumā atrodas divi māla prognozēto resursu laukumi – Aužeļi (Nr. B1608), kas atrodas aptuveni 90 m attālumā, un Līči (Nr. B1607), kas atrodas aptuveni 570 m attālumā.

Plānotā ātrgaitas autoceļa A7 trase šķērsos vairākas ūdensteces, no kurām lielākā ir Ceraukstes upe.

[2] Informācijas sistēma "Mantojums". Pieejams: https://mantojums.lv/
[3] Piesārņoto vietu pārvaldības sistēma. Pieejams: https://pvps.vvd.gov.lv/#/territory/map



1. attēls. Paredzētās darbības teritorijas novietojums

2. Paredzētās darbības apraksts un citas saistītās darbības

Paredzētā darbība ir valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 71,8 līdz 86,1 km (Bauskas apvedceļa beigas – Lietuvas robeža) pārbūve atbilstoši Eiropas transporta tīkla (TEN-T) prasībām. Pārbūvējamā autoceļa posma garums ir aptuveni 14,3 km. Paredzēts esošo autoceļu ar vienu brauktuvi un divām braukšanas joslām pārbūvēt par ātrgaitas autoceļu ar divām atdalītām brauktuvēm un četrām braukšanas joslām (divas joslas katrā braukšanas virzienā). Plānotajam autoceļam paredzēts normālprofils NP26[4], un projektētais un atļautais braukšanas ātrums ir 120 km/h.

Saskaņā ar SIA "Madaberi" sagatavotajām satiksmes intensitātes prognozēm 2051. gadā autoceļa A7 posmā no Bauskas apvedceļa beigām līdz Lietuvas robežai prognozētā gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte sasniegs 9050 transportlīdzekļu diennaktī.

IVN procesā paredzēts izvērtēt divas autoceļa trases alternatīvas (skat. 1. attēlu). Atbilstoši 1. alternatīvai autoceļa posmu no Bauskas apvedceļa beigām līdz pašvaldības autoceļam A7–Tīreļi–Griezes–Bruči paredzēts izbūvēt jaunā trasē, apejot Ceraukstes ciemu un šķērsojot galvenokārt lauksaimniecības zemes. Savukārt 2. alternatīva paredz esošā autoceļa A7 pārbūvi, saglabājot trases novietojumu caur Ceraukstes ciemu. Posmā no pašvaldības autoceļa A7–Tīreļi–Griezes–Bruči līdz Lietuvas robežai abās alternatīvās paredzēta esošā autoceļa A7 pārbūve.

Abu alternatīvu īstenošanai paredzēta divlīmeņu ceļa mezglu, caurbrauktuvju, paralēlo ceļu un vietējās satiksmes infrastruktūras izbūve vai pārbūve. Alternatīvas atšķiras pēc autoceļa trases novietojuma Ceraukstes apkārtnē, divlīmeņu ceļa mezglu un caurbrauktuvju izvietojuma, paralēlo ceļu garuma un novietojuma, kā arī gājēju šķērsojumu risinājumiem. Ceļa mezglu izvietojums plānots, ņemot vērā esošo valsts un pašvaldības autoceļu tīklu, piekļuves nepieciešamību nekustamajiem īpašumiem un saimnieciskās darbības objektiem, satiksmes drošības prasības, kā arī saistīto Bauskas apvedceļa un Rail Baltica projektu risinājumus. Konkrēto ceļa mezglu skaitu, izvietojumu un tehniskos risinājumus paredzēts raksturot IVN ziņojumā atbilstoši aktuālajai projektēšanas dokumentācijai.

Lai nodrošinātu vietējo satiksmi un piekļuvi īpašumiem, paredzēta paralēlo ceļu izbūve ar normālprofiliem NP5.5 un NP7.5 atkarībā no paredzamās satiksmes intensitātes un apbūves blīvuma. Vietējās nozīmes ceļus paredzēts savienot ar ātrgaitas autoceļu, izmantojot divlīmeņu ceļa mezglus, savukārt caurbrauktuves nodrošinās vietējās satiksmes savienojumus starp teritorijām abpus ātrgaitas autoceļam. Projekta risinājumos paredzēts saglabāt vai pārveidot piekļuvi esošajām degvielas uzpildes stacijām un citiem saimnieciskās darbības objektiem.

Satiksmes drošības uzlabošanai paredzēta pretējo braukšanas virzienu fiziska nodalīšana, izbūvējot sadalošo joslu, kā arī satiksmes plūsmu organizēšana, izmantojot divlīmeņu ceļa mezglus un atbilstošas uzbraukšanas un nobraukšanas joslas. Apgriešanās pretējā braukšanas virzienā tiks organizēta ceļa mezglos, neparedzot tiešus kreisos pagriezienus pāri pretējā

[4] NP26 - autoceļa normālprofils, kas nosaka ceļa šķērsgriezuma pamatparametrus. Skaitlis 26 apzīmē autoceļa klātnes nominālo platumu metros. Šis normālprofils paredz divas atdalītas brauktuves ar divām braukšanas joslām katrā virzienā, kā arī sadalošo joslu un nomales.

virziena brauktuvēm. Paredzēta arī dzīvnieku norobežojošo žogu izbūve. Precīzi satiksmes drošības un dzīvnieku pārvietošanās risinājumi tiks raksturoti un izvērtēti IVN procesā.

Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās pa pārbūvēto ātrgaitas autoceļu netiks paredzēta. To kustību plānots organizēt pa paralēlajiem un vietējās nozīmes ceļiem. Gājēju nokļūšanai autoceļa pretējā pusē paredzēts izbūvēt atsevišķus šķērsojumus. Ceraukstes ciemā, intensīvākās gājēju kustības vietā, plānots gājēju tilts vai tunelis. Kā papildu risinājums izskatīta vēl viena gājēju šķērsojuma izbūve autobusu pieturas "Gaujas" apkārtnē.

Pārbūvējamajā autoceļa A7 posmā pašlaik atrodas astoņi sabiedriskā transporta pieturu pāri, kuros saskaņā ar projektēšanas dokumentācijā apkopoto informāciju piestāj 14 reģionālās nozīmes autobusu reisi. Autoceļa pārbūves ietvaros paredzēts pārvietot autobusu pieturas uz paralēlajiem ceļiem.

Paredzētās darbības ietvaros plānota arī tilta pār Ceraukstes upi izbūve, caurteku izbūve vai pārbūve un nepieciešamie ūdens novadīšanas sistēmas risinājumi. Atbilstoši projektēšanas dokumentācijai būs nepieciešams izvērtēt esošo inženiertīklu, tostarp maģistrālā gāzesvada, šķērsojumus un nepieciešamības gadījumā paredzēt to aizsardzības vai pārbūves pasākumus.

Paredzētā darbība ir saistīta ar Bauskas apvedceļa un Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektiem. Lai nodrošinātu plānotā ātrgaitas autoceļa savienojumu ar Bauskas apvedceļu, būs nepieciešamas atsevišķas izmaiņas Bauskas apvedceļa projekta risinājumos, tostarp uzbrauktuvju, nobrauktuvju un apgriešanās vietas likvidēšana. Savukārt Grenctāles apkārtnē autoceļa A7 risinājumi jāsaskaņo ar Rail Baltica dzelzceļa trasi un saistīto transporta infrastruktūru. Šajā posmā paredzēta autoceļa un dzelzceļa infrastruktūras šķērsojuma un ceļa mezgla izbūve, kā arī nepieciešamās Rail Baltica paralēlo ceļu risinājumu korekcijas.

Autoceļa A7 pārbūve ir saistīta arī ar autoceļa infrastruktūras attīstību Lietuvas teritorijā līdz Latvijas robežai. Projektēšanas gaitā konstatēts, ka viens no risinājumiem Latvijas un Lietuvas autoceļu posmu savienošanai paredz trases novietojumu, kas skar Grenctāles robežpunktā esošās degvielas uzpildes stacijas nojumi. Kā iespējamie risinājumi izskatīta Grenctāles robežpunkta pārbūve vai autoceļa A7 trases ģeometrijas korekcija, pirms robežpunkta veidojot papildu S veida līkumu.

IVN ziņojumā tiks raksturots paredzētās darbības būvniecības process, tostarp teritorijas sagatavošana, zemes darbi, ceļa zemes klātnes un seguma izbūve, ceļa mezglu, pārvadu, tiltu un caurteku izbūve, inženiertīklu aizsardzība vai pārbūve, kā arī būvdarbu laikā nepieciešamā satiksmes organizācija. Tiks izvērtēta arī paredzētās darbības ekspluatācija, tostarp satiksmes organizācija, prognozētā satiksmes intensitāte, autoceļa uzturēšanas darbi un ar tiem saistītā iespējamā ietekme uz vidi.

3. **Prognozētās paredzētās darbības radītās ietekmes**

Paredzētā ātrgaitas autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Bauskas apvedceļa beigām līdz Lietuvas robežai būvniecības un ekspluatācijas laikā iespējamās ietekmes uz vidi detalizēti tiks izvērtētas IVN ziņojuma izstrādes gaitā. Novērtējumā tiks ņemtas vērā arī citas ietekmes teritorijā esošās un plānotās darbības, tostarp ar paredzēto darbību saistītie Bauskas apvedceļa un dzelzceļa līnijas Rail Baltica projekti, izvērtējot iespējamo

savstarpējo un kumulatīvo ietekmi. Turpmāk sniegts sākotnējs pārskats par atsevišķām iespējamām paredzētās darbības ietekmēm uz vidi, kuras tiks detalizētāk izvērtētas IVN ziņojuma izstrādes gaitā.

Zemes izmantošana

Īstenojot 1. alternatīvu, jauno autoceļa A7 trases posmu no Bauskas apvedceļa beigām (aptuveni 4 km no Bauskas pilsētas robežas Lietuvas virzienā) līdz pašvaldības autoceļam A7–Tīreļi–Griezes–Bruči lielākoties paredzēts izbūvēt lauksaimniecības zemēs. Jaunas autoceļa trases izbūve radīs lauksaimniecības zemju aizņemšanu un fragmentāciju, kā arī var ietekmēt piekļuvi atsevišķiem zemes īpašumiem un lauksaimniecībā izmantojamām platībām.

Savukārt posmā no pašvaldības autoceļa A7–Tīreļi–Griezes–Bruči līdz Lietuvas robežai, kā arī īstenojot 2. alternatīvu, paredzēta esošā autoceļa A7 pārbūve. Paplašinot esošo autoceļu, iespējama tam piegulošo lauksaimniecības zemju un meža zemju platību samazināšanās. Vietās, kur otrās brauktuves izbūvei nepieciešams aizņemt meža zemi, būs jāveic atmežošana. IVN procesā, pamatojoties uz aktuālajiem projektēšanas risinājumiem, katrai alternatīvai tiks noteiktas paredzētās darbības īstenošanai nepieciešamās zemes platības, tostarp atmežojamās platības un teritorijas, kurās būs nepieciešama zemes lietošanas veida maiņa. Tāpat tiks apkopota informācija par skartajiem un atsavināmajiem nekustamajiem īpašumiem, kā arī būvniecībai nepieciešamo materiālu apjomu.

Troksnis

Viena no būtiskākajām paredzētās darbības iespējamajām ietekmēm ir trokšņa līmeņa izmaiņas autoceļa tuvumā esošajās dzīvojamās un citās pret troksni jutīgajās teritorijās. Būvniecības laikā trokšņa emisijas galvenokārt radīs būvtehnikas darbība, zemes darbi un būvmateriālu transportēšana, savukārt ekspluatācijas laikā galvenais trokšņa avots būs transportlīdzekļu kustība.

IVN procesā tiks novērtēta paredzētās darbības radītā trokšņa ietekme būvniecības un ekspluatācijas laikā, ņemot vērā abu trases alternatīvu novietojumu, prognozēto satiksmes intensitāti, transportlīdzekļu sastāvu un braukšanas ātrumu. Novērtējuma laikā tiks identificētas vietas, kur paredzētās darbības īstenošanas rezultātā ir iespējami Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumi un kur ir jāparedz trokšņa līmeņa samazināšanas pasākumi.

Gaisa kvalitāte

Būvniecības laikā iespējama īslaicīga un lokāla gaisa kvalitātes pasliktināšanās, ko galvenokārt radīs būvtehnikas un būvmateriālu transporta izplūdes gāzu emisijas, kā arī putekļu veidošanās zemes darbu, materiālu pārvadāšanas un uzglabāšanas laikā.

IVN procesā tiks novērtēta paredzētās darbības ietekme uz gaisa kvalitāti būvniecības un ekspluatācijas laikā, izvērtējot piesārņojošo vielu emisijas un to iespējamo izplatību, kā arī salīdzinot abu alternatīvu ietekmi uz autoceļa tuvumā esošajām apdzīvotajām teritorijām.

Hidroloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi

Paredzētā ātrgaitas autoceļa A7 posmā no Bauskas apvedceļa beigām līdz Lietuvas robežai plānotā trase šķērsos vairākas ūdensteces, tostarp Ceraukstes upi. Posmos, kuros paredzēta

autoceļa izbūve jaunā trasē, ūdensteču šķērsošanai tiks izbūvētas jaunas caurtekas un citas nepieciešamās inženierbūves, savukārt posmos, kuros paredzēta esošā autoceļa paplašināšana, nepieciešamības gadījumā tiks pārbūvētas esošās caurtekas. Ceraukstes upes šķērsošanai paredzēts tilta izbūves vai pārbūves risinājums, kas precizējams turpmākās projektēšanas gaitā.

Caurteku un citu ūdensteču šķērsojumu izbūves vai pārbūves laikā iespējama īslaicīga un lokāla ietekme uz ūdens noteci un hidroloģiskajiem apstākļiem.

Jaunās autoceļa trases izbūves laikā, veicot zemes darbus un pārvietojot grunti, iespējamas lokālas gruntsūdens līmeņa izmaiņas. Savukārt posmos, kuros paredzēta esošā autoceļa paplašināšana, ietekme uz hidroģeoloģiskajiem apstākļiem būs mazāka, jo teritorijā jau pastāv autoceļa infrastruktūra un ar to saistītās ūdens novadīšanas sistēmas.

Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, tiks detalizēti izvērtēta IVN ziņojuma izstrādes gaitā.

<u>Dabas vērtības</u>
IVN procesa gaitā paredzētās darbības izpētes teritoriju un tai pieguložās teritorijas apsekos atbilstošas jomas dabas eksperti, lai precizētu īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izplatību un izvērtētu paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz dabas vērtībām.

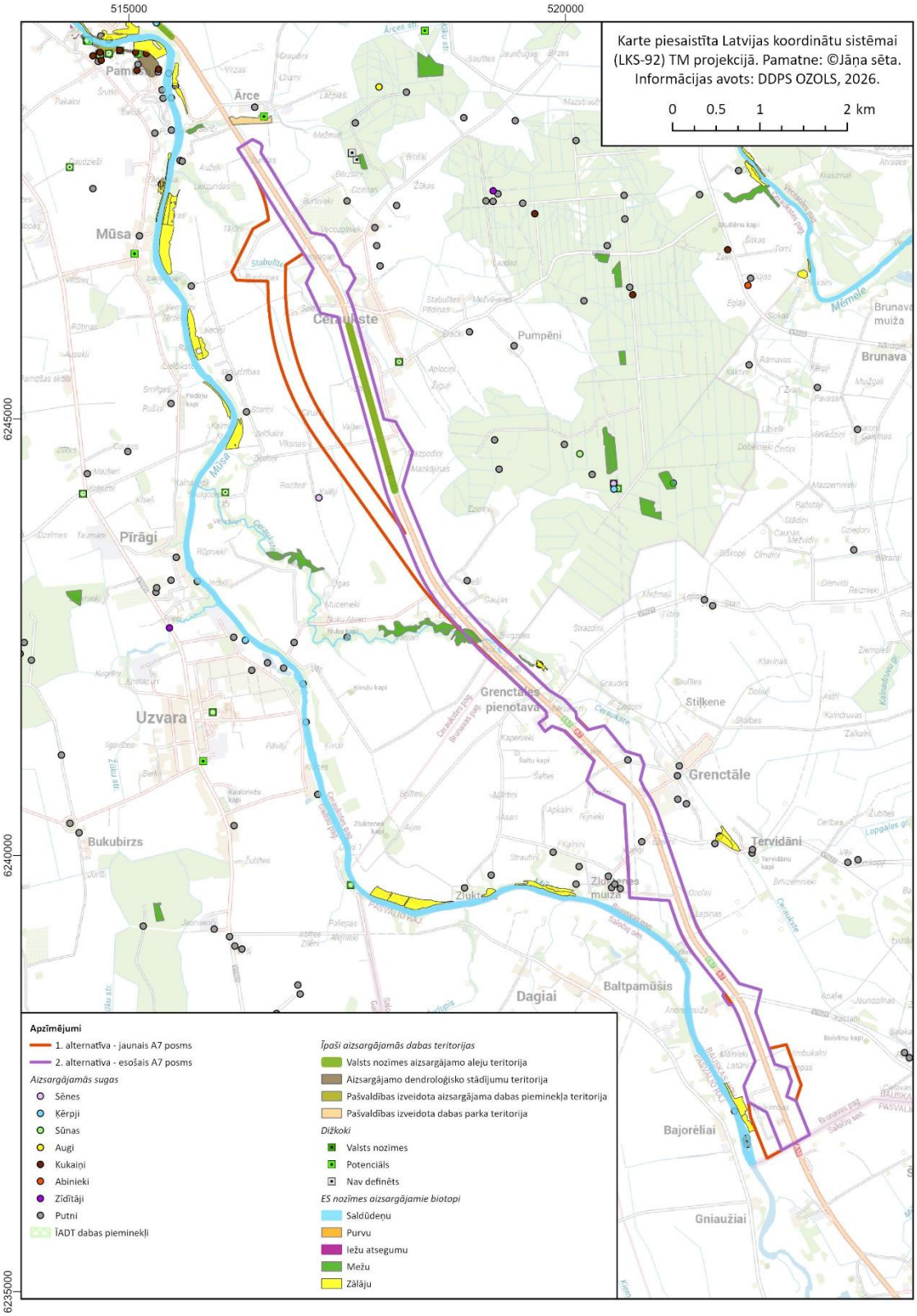
Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes uzturētajā dabas datu pārvaldības sistēmā "Ozols" pieejamo informāciju (skat. 2. attēlu) IVN izpētes teritorijā atrodas Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamie biotopi 91E0* *Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)* un 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi*.

Esošā autoceļa A7 abās pusēs Ceraukstes ciema tuvumā atrodas valsts nozīmes aizsargājamā aleja "Ceraukstes šosejmalas aleja"[5], ko veido āra bērzi *Betula pendula*. Īstenojot 2. alternatīvu, kas paredz esošā autoceļa A7 pārbūvi un paplašināšanu, iespējama nelabvēlīga ietekme uz aizsargājamo aleju, tostarp atsevišķu koku bojāšana vai nepieciešamība tos nocirst.

Aptuveni 350 m attālumā no 2. alternatīvas izpētes koridora atrodas valsts nozīmes dižkoks – baltā robīnija, savukārt aptuveni 300 m attālumā no paredzētās darbības teritorijas atrodas potenciāls dižkoks – parastais ozols.

IVN procesā tiks izvērtēta abu alternatīvu iespējamā tiešā un netiešā ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, biotopiem, sugām un to dzīvotnēm, tostarp aizsargājamo aleju un tajā esošajiem kokiem.

[5] https://www.daba.gov.lv/lv/ceraukstes-sosejmalas-aleja



2. attēls. Dabas vērtības paredzētās darbības teritorijas apkārtnē

4. Pielikumi

1. pielikums. Skarto zemes vienību saraksts

2. pielikums. IVN vērtētā autoceļa A7 posma 1. alternatīvas trases plāns

3. pielikums. IVN vērtētā autoceļa A7 posma 2. alternatīvas trases plāns