

## **Biedrība “Bauskas vecpilsēta”**

Reģ. nr. 40008075408, Plūdoņa iela 40, Bauska, Bauskas novads, LV-3901  
e-pasts: info@bauskasvecpilseta.lv, www.bauskasvecpilseta.lv

---

Bauskā

05.03.2021. Nr. 2

**Ministru prezidentam**  
vk@mk.gov.lv  
**Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijai**  
saeima@saeima.lv  
**Satiksmes ministrijai**  
satiksmes.ministrija@sam.gov.lv  
**Kultūras ministrijai**  
pasts@km.gov.lv  
**Labklājības ministrijai**  
lm@lm.gov.lv  
**Veselības ministrijai**  
vm@vm.gov.lv  
**Aizsardzības ministrijai**  
kanceleja@mod.gov.lv  
**Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai**  
pasts@varam.gov.lv  
**Latvijas Republikas Tiesībsargam**  
tiesibsargs@tiesibsargs.lv  
**Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldei**  
pasts@mantojums.lv  
**Valsts vides dienestam**  
pasts@vvd.gov.lv  
**Zemgales plānošanas reģionam**  
zpr@zpr.gov.lv  
**Bauskas novada pašvaldībai**  
dome@bauska.lv

***Par Bauskas iedzīvotāju ierosinājumu pārskatīt valsts autoceļu attīstības prioritātes 2020. – 2040. gadam, nodrošinot baušļeniķiem vienlīdzīgas tiesības uz drošu, veselīgu un pievilcīgu dzīves vidi, iespēju saglabāt Bauskas vecpilsētu un pārtraukt vietējās ekonomikas attīstības bremsēšanu***

Lai nodrošinātu baušļeniķiem vienlīdzīgas tiesības uz drošu, veselīgu un pievilcīgu dzīves vidi, saglabātu Bauskas vecpilsētu un sekmētu vietējās ekonomikas attīstību, pieprasām:

1. Pamatojoties uz likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 26. panta 2. punktu, ierobežot transporta kustību caur Valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekli – Bauskas vēsturisko centru –, jo tiek apdraudēta minētā kultūras pieminekļa eksistence.
2. Līdz “*Rail Baltica*” Bauskas posma izbūves sākumam nodrošināt tranzīta kravas transportam iespēju apbraukt Bauskas pilsētu (skat. 3. attēlu):
  - vietā, kur paredzēts automaģistrāles E67 Mēmeles šķērsojums, izbūvēt tiltu, ko vēlāk iespējams integrēt auto maģistrālē,
  - izbūvēt jaunu pievadceļu pagaidu tiltam abos Mēmeles krastos no Latvijas reģionālā autoceļa P87 un vietējā autoceļa V1022 (aptuveni 2 – 3 km),
  - sakārtot esošo ceļu V1022 no autoceļa A7 līdz perspektīvajai pieslēguma vietai E67 kravas transporta kustībai (aptuveni 2 km).

- Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģijā no 2020. līdz 2040. gadam Bauskas un Iecavas apvedceļam paredzēt augstāku prioritāti 1. posma projektiem un skaidri definēt projekta uzsākšanas laiku un finansējumu.

Drīzumā Satiksmes ministrija izskatīšanai Ministru kabinetā virzīs Informatīvo ziņojumu "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam" (turpmāk – Ziņojums), kas balstās uz VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izstrādāto un 2020. gada 18. jūnijā Autoceļu padomē atbalstīto Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. līdz 2040. gadam (turpmāk – Stratēģija 2040).

Stratēģijas 2040 prioritāte ir valsts galveno autoceļu pārbūve. To plānots realizēt trīs posmos: 1. posms no 2020. līdz 2030. gadam, 2. posms no 2030. līdz 2035. gadam un 3. posms no 2035. līdz 2040. gadam. Valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posma trešais attīstības virziens paredz Eiropas autoceļa E67 maršruta posma Latvijā, jeb tā sauktā "Via Baltica", pārbūvi posmā "Autoceļš A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle), iekļaujot Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi" 60,1 km garumā.

Bauskas iedzīvotājiem neizpratni un protestu rada Bauskas un Iecavas apvedceļa izbūves projekta kārtējā attālināšana laika mērogā. Plānošanas dokumentos to paredzēts izbūvēt 1. posma trešajā attīstības virzienā kā pēdējo prioritāti, proti, rindas kārtībā tikai kā astoto, pat nenorādot kādā stadijā ir dokumentācija un no kādiem līdzekļiem plānots to finansēt. Tas kārtējo reizi liek domāt, ka projekts netiks realizēts, jo detalizēti iztirzāts ir tikai 1. prioritātes 1. virziens.

Nav saprotams, kāpēc Ziņojumā ar augstāku prioritāti iezīmēti autoceļi A2 un A8, kas, atšķirībā no A7, nepieder pie TEN-T autoceļu pamattīkla. Nav izprotama prioritāšu izvēle, jo Stratēģijas 2040 4. tabulā apkopotie ieguvumi no katra projekta realizācijas skaidri parāda, ka visos rādītājos ieguvums no A7 ceļa pārbūves dod lielāku efektu nekā jebkura cita projekta realizācija.

Fakts par Bauskas apvedceļa nepieciešamību ir zināms, un par to tiek runāts jau gadu desmitiem, diemžēl līdz šim apvedceļa izbūve tā arī palikusi tikai atbildīgo valsts institūciju solījumos.

Tikmēr, attīstoties starptautiskajai tirdzniecībai, uz E67 gadu no gada dramatiski augošā tranzīta satiksmes plūsma pilsētā jau sen kļuvusi nesamērīga ar mazpilsētas apmēriem (skat. 1. attēlu). Tā grauj un degradē pilsētas infrastruktūru, izspiež iedzīvotājus no pilsētas centra, rezultātā ēkas paliek neapsaimniekotas un pilsētas dzīve kopumā rit pakārtota tranzīta maģistrālei. Prioritāte pilsētā vairs nav tās iedzīvotāji, bet gan pilsētu šķērsojošo kravu tranzīts.



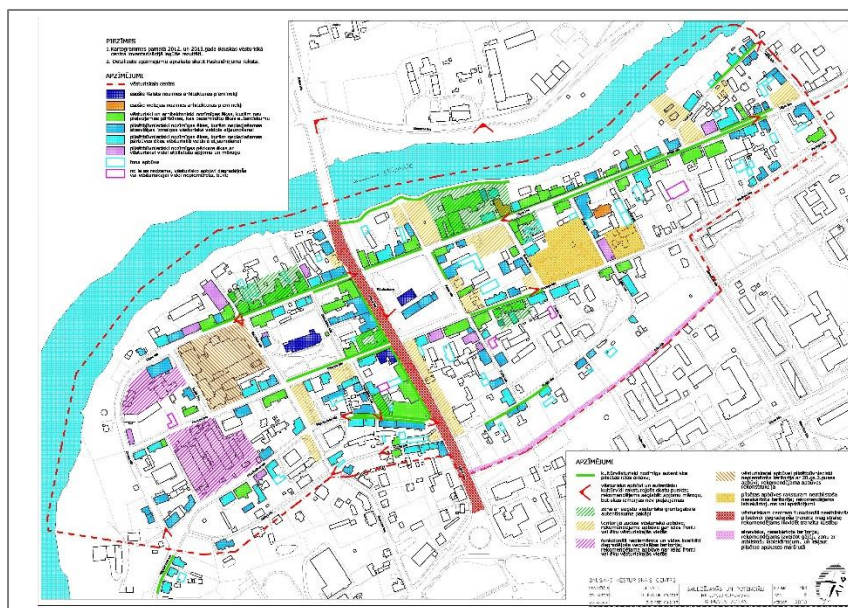
1. attēls. Bauska, tranzīتماģistrāle E67. Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras topogrāfiskās kartes pamatne mērogā 1:25 000.

Bauskas novada pašvaldības veiktā izpēte par E67 maģistrāles ietekmi uz pilsēt būvniecības un vides kvalitāti pierāda maģistrāles pārlieku lielo negatīvo ietekmi uz tās iedzīvotāju dzīves kvalitāti, īpaši veselību un pilsētvidi kopumā. Gaisa piesārņojums (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10) no kravas transporta ir daudz lielāks nekā no vieglā autotransporta. Ir pierādīts, ka, novirzot kravas transportu no pilsētas centra, gaisa kvalitāte pilsētā uzlabotos par 60%. Trokšņa līmenis Bauskas pilsētā pārsniedz 07.01.2014. MK noteikumos Nr.16 noteiktos vides trokšņa robežlielumus visos diennakts periodos. Izmērītie vibrācijas līmeņi uz ēkām pārsniedz drošas ietekmes līmeni, rada risku ēku konstrukciju viendabīgumam un priekšnoteikumus iespējamai ēku sabrukšanai. Jau 2016. gadā konstatēta paaugstināta vibrācija, trokšņu līmenis un neatbilstoša gaisa kvalitāte, kas veselīgu dzīves, darba un uzņēmējdarbības vidi mazpilsētas centrā padarījusi neiespējamu.

SIA “Latvijas Valsts ceļi” statistika apliecina, ka jau šobrīd nemainīgi visaugstākajai noslodzei ir pakļauts tieši autoceļš A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle), kas tiek raksturota kā satiksmes plūsma, pārrēķināta ekvivalentās 10 tonnu ass slodzēs. Summārā satiksmes intensitāte Bauskas pilsētā sasniedz 35 000 transporta vienības diennaktī Kalna/Zaļās/Uzvaras ielas aplī (36% ir kravas transports). Satiksmes intensitāte uz šī ceļa trīs reizes pārsniedz projektēto transporta vienību optimālo skaitu, tādējādi būtiski pārsniedzot esošā ceļa caurlaides spēju. Satiksmes sastrēgumi pilsētā ir ikdienas parādība. Atzīmējama arī militārās tehnikas un bruņu transporta pārvietošanās caur pilsētas centru, gan dodoties uz starptautiskajām militārajām mācībām, gan atgriežoties no tām.

Par augstāk minētajiem konstatējumiem un situāciju pilsētā Bauskas novada pašvaldība rakstiski informējusi Satiksmes ministriju un citas atbildīgās institūcijas vairākkārtīgi, un, lai arī situācija bija ļoti zināmi jau Stratēģijas 2040 un Ziņojuma izstrādes brīdī, tā kārtējo reizi ignorēta.

Automaģistrāle A7 tiešā veidā šķērso arī Bauskas pilsētas vēsturisko centru, kas ir Valsts nozīmes pilsēt būvniecības piemineklis (valsts aizsardzības Nr. 7425, KM 1998. gada 29. oktobra rīkojums Nr. 128), (skatīt [www.vpvb.gov.lv/lv/strategiskais-ivn/monitorings/monitoringa-zinojumi](http://www.vpvb.gov.lv/lv/strategiskais-ivn/monitorings/monitoringa-zinojumi)), no kā cieš virkne maģistrāles tuvumā esošo ēku ar augstu kultūrvēsturisko vērtību (skat. 2. attēlu). Šobrīd Bauskas vēsturisko centru nav iespējams uztvert kā vienotu teritoriju, jo šķērsvirzienā, apmēram pa vidu, to pārdala plašā un intensīvi noslogotā tranzīta maģistrāle – Kalna iela.



2. attēls. Bauskas vecpilsētas saudzējamās un potenciāli rekonstruējamās apbūves zonas.

SIA “AIG” pētījums “Bauskas pilsētas vēsturiskā centra (valsts nozīmes pilsēt būvniecības pieminekļa Nr. 7425) apsekošana”, 2013. gads. Nacionālā Kultūras mantojuma pārvalde, Pieminekļu dokumentācijas centrs.

Pamatojoties uz to, ka valsts nozīmes kultūras piemineklim tiek nodarīti neatgriezeniski bojājumi, kā arī ir konstatēti jau konkrēti ēku sabrukšanas draudi, aicinām Latvijas Republikas Kultūras ministrijas Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldi izmantot un realizēt savas likumā “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 26. panta otrajā punktā noteiktās tiesības: “apturēt jebkuru saimniecisko darbību kultūras pieminekļos, kultūras pieminekļu tiešā tuvumā vai to aizsardzības zonā, vai ierobežot transportlīdzekļu kustību gadījumos, kad tiek pārkāpti kultūras pieminekļu aizsardzības noteikumi un apdraudēti kultūras pieminekļi, līdz brīdim, kad draudi kultūras piemineklim novērsti”.

Lai arī tagadējā Kalna iela Bauskā pastāvējusi jau vēsturiski, tikai pēc Mēmeles tilta uzbūvēšanas 20. gs. sākumā tā kļuva par satiksmes ceļu ar Rīgu, savukārt tranzīta maģistrāles funkciju tā ieguva tikai 20. gs. 2. pusē, kad šajā ielā strauji pieauga tranzītā braucošā autotransporta kustība. Paplašinoties tirdzniecības un tūrisma saitēm ar Eiropas valstīm, 20. gs. beigās Kalna ielas noslodze pieauga arvien straujākā tempā, tāpēc šajā laikā tika pieņemts lēmums paplašināt ielu līdz pašreizējam platumam, nojaucot vairākas ēkas Kalna ielas nepāra numura pusē.

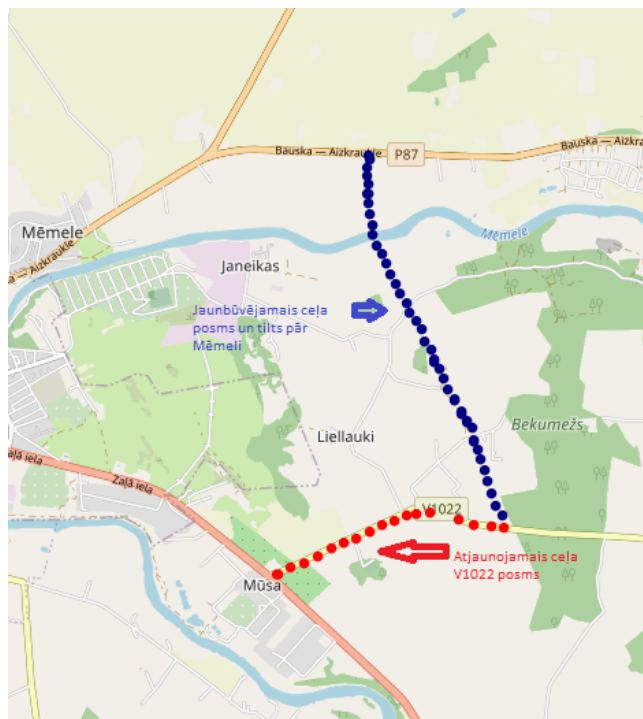
Paplašinātās maģistrāles izbūves rezultātā šobrīd izveidojusies virkne pilsētas vēsturiskajam centram neatbilstošu, pilsētbūvnieciski nesaprotamu un iedzīvotāju dzīves kvalitāti traucējošu apstākļu. Tā kā maģistrāle virzās tieši gar Bauskas vēsturisko rātslaukumu, neskatoties uz vēsturiskā rātslaukuma atjaunošanu, transporta radīto trokšņu, vibrāciju un izmešu dēļ laukumu joprojām nevar pilnvērtīgi izmantot kā pilsētas centrālo atpūtas pasākumu un svētku rīkošanas vietu. Pašlaik laukuma Kalna ielas pusē dominē nepārtraukta transporta kustība, kura, turklāt arī aizsedz skatu uz vēsturisko apbūvi. Autotransporta plūsmas radīto trokšņu un izplūdes gāzu dēļ cilvēki nelabprāt izmanto laukumā izvietotās vasaras kafējnīcas, kas mazina vietējo uzņēmēju ienākumus. Laukumā apgrūtināši rīkot jebkādas sabiedriska rakstura pasākumus.

Kravas transporta radītais satricinājums bojā ne tikai vēsturisko ēku, bet arī jaunāku tā tiešā tuvumā esošu celtnu stāvokli, kuru saglabāšanā un atjaunošanā īpašnieki nemitīgi spiesti ieguldīt arvien jaunus līdzekļus. No pārliedz noslodzes strauji nolietojas tranzīta ielu segums, tiek bojātas zem ielām iestrādātās komunikācijas. Maģistrāles sadalītā pilsēta jau sen nefunkcionē kā vienots organisms, un tās iedzīvotāju pārvietošanās pa pilsētu ir apgrūtināta un nedroša. Maģistrāli ik dienas šķērso vairāki simti vietējo skolu skolnieki. Statistika liecina, ka uz autoceļa A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle) laikā no 2015. gada līdz 2021. gadam notikuši 276 ceļu satiksmes negadījumi.

Pašlaik notiek intensīva un strauja “*Rail Baltica*” projekta attīstība Latvijas Dienvidu posmā un plānots, ka tā realizācijas darbi tiks uzsākti jau 2023. gadā. Bauskas novada Teritorijas plānojumā nacionālas nozīmes transporta infrastruktūru attīstībai ir rezervēta teritorija, kas paredzēta E67 “*Via Baltica*” posma A4 (Saulkalne)-Bauska (Ārce) izbūvei un plānota vienotā koridorā ar dzelzceļa posmu “*Rail Baltica*”.

Neizpratni rada tas, ka abas transporta maģistrāles, cik tas ir iespējams, netiek attīstītas vienlaicīgi, kā arī tas, ka pašlaik nav konkrētu risinājumu, kā tiks nodrošināta “*Rail Baltica*” būvniecībai nepieciešamo būvmateriālu piegāde. Tilts pāri Mēmelei Bauskā ir vienīgais pārvads, kas šajā vietā savieno upes kreiso un labo krastu, un tas jau šobrīd ir intensīvi noslogots, uzņemot Grenctāles robežpunktu šķērsojošās tranzīta plūsmas Rīgas–Tallinas virzienā, vietējo satiksmi un satiksmi no Rundāles novada puses. Saprotot, ka citu alternatīvu Mēmeles upes šķērsošanai šobrīd nav, ir skaidrs, ka smagā transporta kustība būvmateriālu piegādei, visticamāk, plānota caur Bauskas pilsētu, kas pie jau šobrīd pārslogotās transporta plūsmas nebūtu pieļaujams.

Ņemot vērā iepriekš izklāstīto situāciju, ierosinām Bauskas un Iecavas apvedceļam paredzēt augstāku prioritāti un realizēt pirmo kārtu – Bauskas apvedceļa posmu – jau līdz 2025. gadam.



3. attēls. Risinājums tranzīta transporta plūsmas un būvmateriālu transporta novirzīšanai nešķērsojot Bauskas vecpilsētu.

Prasība piešķirt Bauskas un Iecavas apvedceļiem augstāku prioritāti ir pamatota, tādēļ “*Rail Baltica*” projekta virzību atbalstām tikai ar nosacījumu, ka kopīgi ar Bauskas novada pašvaldību tiks meklēti kompromisi un tūlītēji risinājumi kravu transporta ceļa projektēšanai un izbūvei maršrutos no autoceļa P87 līdz autoceļam V1022, kā arī izbūvēts jauns tilts pāri Mēmeles upei. Mūsu piedāvātais risinājums shematiski attēlots 3. attēlā, kurā iezīmēta aptuveni 2 km gara esošā autoceļa V1022 rekonstrukcijas vieta un 2 – 3 km divjoslu ceļa jaunbūve pa plānotā autoceļa E67 trasi, paredzot arī tilta jaunbūvi ar iespēju šo visu integrēt pilnā projekta realizācijā.

Biedrība “Bauskas vecpilsēta” vērs jūsu uzmanību, ka Bauskas iedzīvotāji:

1. turpmāk vairs nesamierināsies ar gadiem ciesto apdraudējumu savai un savu bērnu veselībai, tranzīta satiksmes nodarīto postu Bauskas kultūras mantojumam, kā arī tranzīta maģistrāles nodarīto kaitējumu vietējai ekonomikai;
2. ja problēma netiks risināta, savu pamattiesību aizstāvībai vērsīsies attiecīgās cilvēktiesību sargājošās institūcijās;
3. aicinās Bauskas novada pašvaldību meklēt tūlītējus risinājumus Kalna ielas iespējamai sašaurināšanai, kā arī satiksmes ātruma mazināšanai pilsētas robežās esošajā autoceļa posmā.

Atbildi, parakstītu ar drošu elektronisko parakstu, Iesnieguma likuma noteiktajā kārtībā, lūdzam nosūtīt uz biedrības e-pastu: [info@bauskasvecpilseta.lv](mailto:info@bauskasvecpilseta.lv)

Valdes priekšsēdētāja

I. Bronko-Pastore

Bronko-Pastore 26432887

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU