



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMA VALSTS BIROJS

Reģ. Nr.90000628077, Rūpniecības ielā 23, LV - 1045 Rīga (Telefons: 7321173
Fakss: 7321049)

R ī g ā

Atzinums

par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu Latgales autoceļa posmam “Autoceļš P 32 – Koknese”

Derīgs līdz 2004.gada 10.decembrim.

Izdots paredzētās darbības ierosinātajam: **bezpēļņas organizācijai valsts akciju sabiedrībai “Latvijas Autoceļu direkcija”**, kuras adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050, reģ. Nr. 000334420.

Paredzētās darbības nosaukums: **Latgales autoceļa posma “Autoceļš P 32 – Koknese” būvniecība.**

1. Īss paredzētās darbības raksturojums

Kopš 1994.gada Latvija uzsāka aktīvu līdzdalību Trans-Eiropas transporta tīkla paplašināšanā. Latvijas transporta koridors “Liepāja - Rīga – Jēkabpils – Rēzekne – Krievijas robeža (Terehova)” ir iekļauts Eiropas starptautiskajā autoceļu tīklā, līdz ar to Latvijai austrumu virzienā nepieciešams uzbūvēt Eiropas standartiem atbilstošu autoceļu. Jau 1973.gadā tika uzsākti priekšdarbi jauna autoceļa būvniecībai, bet 1977.gadā tika uzsākta Latgales autoceļa būvniecība. Minētais autoceļš ir daļēji uzbūvēts 42 km garumā posmā no Kranciema līdz Viskaļiem un tā atsevišķi posmi patlaban ir dažādās labiekārtojuma pakāpēs. Ar katru gadu samazinās autoceļa A6 Rīga-Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža caurlaides spēja, satiksmes kustības drošība un braukšanas ātrums, tāpēc izbūvēto autoceļa posmu nepieciešams iekļaut starptautiskajā maršrutā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā tiek apskatīti izbūvētā autoceļa posma trīs pieslēguma varianti autoceļam A6 Koknesē. Atbilstoši noslēguma ziņojumā sniegtajai informācijai, šo variantu izvēli noteica:

- ✓ iespēja perspektīvā turpināt autoceļa izbūvi līdz Pļaviņu apvedceļam;

- ✓ iespēja, novirzot starptautisko un valsts tranzīta satiksmi pa Latgales autoceļu, padarīt braukšanas maršrutu mērķtiecīgāku un būtiski nenovirzīt to no galapunktiem;
- ✓ perspektīvā pieslēgums Koknesei savienotu Latgales autoceļu un esošo autoceļu A6;
- ✓ iespēja rast risinājumu vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvēm, lai likvidētu sastrēgumus un avārijas situācijas uz autoceļiem P80 (Tīnūži – Koknese) un P79 (Koknese – Ērgļi);
- ✓ iespēja starptautiskajai, valsts un vietējai tranzīta satiksmei nevirzīties caur Koknesi.

Visi trīs piedāvātie autoceļa trases varianti ir novietoti esošā grants autoceļa P80 (Tīnūži - Koknese) tuvumā un savieno autoceļu P80 un P32 (Skrīveri – Madliena) krustojumu ar paredzēto jaunā autoceļa posma pieslēgumu autoceļam A6 Koknesē:

1. varianta autoceļa izbūves garums ir 23,7 km. Šis variants turpina Latgales autoceļa izbūvi atbilstoši 1989.gadā izstrādātajam projekta (4,7 km) un 1988.gadā nospraustajai trasei līdz autoceļam P79 Koknese – Ērgļi (8,7 km). Šajā variantā tiek paredzēta Kokneses apvedceļa izbūve (3,2 km), rekonstruējot esošo tiltu pār Pērses upi, izbūvējot pārvadu pār dzelzceļu un pieslēdzoties autoceļam A6 Rīga – Daugavpils aiz Kokneses (Jēkabpils virzienā). Trase šķērsos maģistrālo gāzes vadu Daugavpils – Rīga pa jau izbūvēto pāreju. Šajā variantā tranzīta kustība nešķērsos Kokneses ciematu un izbūvējamais dzelzceļa pārvads atrisinās dzelzceļa pārbrauktuves problēmas Koknesē (autoceļš P79 Koknese – Ērgļi).

2. varianta (A/B) autoceļa braukšanas maršruta garums ir 21,7 km un nepieciešamais izbūves garums ir 19,4 km. No izbūvētā Latgales autoceļa posma jaunā trase pievirzīsies Koknesei un, izbūvējot jaunu tiltu pār Pērses upi un pārvadu pār dzelzceļu, veidos pieslēgumu autoceļam A6 esošā autoceļa P80 Tīnūži – Koknese tuvumā. Būs jābūvē pāreja maģistrālā gāzes vada Daugavpils – Rīga šķērsošanai. Šajā variantā saglabāsies tranzīta kustība caur Koknesi. Gājējiem jāparedz izbūvēt gājēju tuneli un vietējās kustības organizēšanai - vietējās kustības joslas.

3. varianta autoceļa braukšanas maršruta garums ir 21,7 km un nepieciešamais izbūves garums ir 17,9 km. No izbūvētā Latgales autoceļa posma jaunā trase tiks virzīta tuvu esošajam autoceļam Tīnūži – Koknese, dažviet saplūstot ar to. Izbūvējot pārvadu pār dzelzceļu, tā pieslēgsies autoceļam A6 Rīga – Daugavpils pirms Pērses upes un Kokneses. Lai atrisinātu vietējā transporta problēmas, jāizbūvē lokālais ceļu tīkls abpus jaunajam autoceļam. Maģistrālā gāzes vada Daugavpils – Rīga šķērsošanai jāizbūvē pāreja.

Vērtējot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā variantu salīdzināšanai iekļauto informāciju, daži faktori būtiski neatšķiras, piemēram, augsne, zemes vērtība, ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi ir samērā līdzīgi visiem trim variantiem.

1. varianta priekšrocības:

- ✓ dod attīstības iespējas Koknesei pieguļošai teritorijai;
- ✓ paver iespējas turpināt jauna autoceļa izbūvi Pļaviņu virzienā;
- ✓ dzelzceļa šķērsošanai paredzēts izbūvēt jaunu pārvadu;

- ✓ būs iespējams slēgt esošo dzelzceļa pārbrauktuvi uz autoceļa P79 Koknese – Ērgļi, likvidējot sastrēgumus pie tās;
- ✓ tranzīta satiksme tiks novirzīta no Kokneses;
- ✓ uzlabosies satiksmes iespējas Kokneses pagastā;
- ✓ palielināsies drošība vietējai satiksmei un gājēju kustībai Koknesē;
- ✓ samazināsies troksnis un gaisa piesārņojums Koknesē;
- ✓ autoceļš šķērsos ainavu, kurai ir zema saskatāmība;
- ✓ tiks saglabāts Pērses ielejas ainavas tēls;
- ✓ būs iespējams likvidēt esošo Kokneses sadzīves atkritumu izgāztuvi;
- ✓ maz ietekmēs teritorijas hidroloģisko režīmu, jo trase tiks virzīta pa reljefa pacēlumiem, tuvu ūdensšķirtnei;
- ✓ nebūs nepieciešama radikāla pastāvošā hidrogrāfiskā un nosusināšanas tīkla rekonstrukcija.

1. varianta trūkumi:

- ✓ būs jāuzlabo esošais autoceļš P79 Koknese – Ērgļi;
- ✓ sagaidāma apgrozījuma samazināšanās esošajos apkalpes objektos pie autoceļa A6 Koknesē;
- ✓ būs nepieciešama esošā tilta pār Pērses upi rekonstrukcija;
- ✓ tiks pārdalīts liels meža masīvs, kas kalpo par dzīvnieku migrācijas koridoru;
- ✓ Lantupītes šķērsošanai būs nepieciešams izbūvēt tiltu ar dzīvnieku pāreju zem tā un trases posmā gar Spruļu purvu – izbūvēt papildus ceļa grāvjus;
- ✓ autoceļa trase kopumā apmēram 2,0 km garā posmā šķērsos teritoriju, kuru klāj purvu nogulumus;
- ✓ skars samērā nozīmīgus biotopus – 0,3 km attālumā melnā stārķa ligzda, jāizcērt 0,77 ha saudzējamā meža, jāšķērsos 450 m jutīgo biotopu Spruļu purvā.

2. varianta priekšrocības:

- ✓ perspektīvā iespējams izveidot Koknesei apbraucamo ceļu;
- ✓ starp divām dzelzceļa pārbrauktuvē būs jāizbūvē jauns pārvads;
- ✓ jāslēdz esošās dzelzceļa pārbrauktuves uz autoceļiem P79 Koknese – Ērgļi un P80 Tīnūži – Koknese, likvidējot sastrēgumus pie tām;
- ✓ autoceļš šķērsos lauku ainavu, kurai ir zema saskatāmība.

2. varianta trūkumi:

- ✓ autoceļš šķērsos teritoriju, kas perspektīvā varētu būt pievilcīga apbūvei;
- ✓ saglabāsies tranzīta satiksme caur Koknesi;
- ✓ nesamazinās gaisa un trokšņa piesārņojums Koknesē;
- ✓ nepieciešami pasākumi satiksmes un gājēju drošības uzlabošanai Koknesē;
- ✓ jaunā autoceļa pieslēgums autoceļam A6 šķērsos 17.-18.gs. Kokneses pils priekšniecietinājuma līniju (Zviedru skanstes);
- ✓ trase pārdaļīs liela meža masīvu, kas kalpo par dzīvnieku migrācijas koridoru;
- ✓ autoceļa trase kopumā apmēram 2,0 km garā posmā šķērsos teritoriju, kuru klāj purvu nogulumu;
- ✓ apmēram 6,5 km garā posmā trase virzīsies līdztekus Lantupītes gultnei un, lai nodrošinātu normālu ūdens režīmu ceļa trases joslā un tās tuvumā, būs nepieciešams izveidot jaunu Lantupītes gultni vismaz divos posmos;
- ✓ būs nepieciešams izbūvēt tiltus Lantupītes šķērsošanai un jāierīko nosusināšanas sistēmas visā 6,5 km posmā;
- ✓ trase skars samērā nozīmīgus biotopus – 0,9 km attālumā no tās ir melnā stārķa ligzda, jāizcērt 0,62 ha saudzējamā meža.

3. varianta priekšrocības:

- ✓ jaunā autoceļa trase daudzviet ies pa esošo grants ceļu;
- ✓ dzelzceļa šķērsošanai būs jāizbūvē jauns pārvads;
- ✓ jāslēdz esošo dzelzceļa pārbrauktuvi uz autoceļa P80 Tīnūži – Koknese, likvidējot sastrēgumus pie tās;
- ✓ autoceļa trase galvenokārt šķērsos teritoriju, kuru veido vāji caurlaidīgi ieži;
- ✓ mazāk skars biotopus, jo teritorija jau ir pārveidota.

3. varianta trūkumi:

- ✓ saglabāsies tranzīta satiksme caur Koknesi;
- ✓ saglabāsies esošā dzelzceļa pārbrauktuve un sastrēgumi uz autoceļa P79 Koknese - Ērgļi;
- ✓ nesamazināsies gaisa un trokšņa piesārņojums Koknesē;
- ✓ būs nepieciešami pasākumi satiksmes un gājēju drošības uzlabošanai Koknesē;

- ✓ tiks pārdalīti atsevišķi meža masīvi,
- ✓ autoceļa trase virzīsies apmēram 500 m attālumā gar ziemeļrietumiem no dabas lieguma "Aizkraukles purvs un meži";
- ✓ autoceļa trases posms šķērsos Atradzes kapsētas aizsargjoslu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma analīze parāda, ka katram no piedāvātajiem autoceļa trases variantiem ir gan savas priekšrocības, gan trūkumi. Neviennozīmīga ir arī iedzīvotāju attieksme pret viena vai otra varianta realizāciju, jo visi autoceļa trases varianti šķērsos daudzus zemes īpašumus, līdz ar to būtiska būs darbības ierosinātāja spēja rast kompromisu un vienoties ar īpašniekiem, lai realizētu paredzēto darbību.

Rezultātā iegūstam, ka

1. autoceļa trases variants ir mērķtiecīgākais no stratēģiskās plānošanas viedokļa un mazāk cilvēku tiks pakļauti satiksmes radītajai negatīvajai ietekmei – troksnim, vibrācijai, gaisa piesārņojumam. Tomēr tā īstenošana radīs lielāku negatīvu ietekmi (salīdzinot ar 2.un 3.variantu) uz bioloģisko daudzveidību. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka, plānojot perspektīvā turpināt autoceļa izbūvi līdz Pļaviņu apvedceļam pēc 2. vai 3. varianta īstenošanas, 1. autoceļa trases variantam nav nepieciešamas pārbūves, un līdz ar to no bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa ilgtermiņa perspektīvā tas ir pieņemamāks par 2.vai 3.variantu.

2. autoceļa trases variants nenovirzīs tranzīta satiksmi no Kokneses, saglabāsies satiksmes radītās negatīvās ietekmes – troksnis, vibrācija, gaisa piesārņojums Koknesē. Ļoti sarežģīti šajā variantā nodrošināt normālu ūdens režīmu ceļa trases joslā un tās tuvumā, jo trase virzās līdztekus Lantupītes gultnei. Tā pieslēgums autoceļam A6 šķērsos 17.-18.gs. Kokneses pils priekšniecietinājuma līniju (Zviedru skanstes). Šis objekts vēl nav apstiprināts kā aizsargājama kultūras piemineklis, tomēr atbilstoši LR Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas uzziņai ir sagatavota dokumentācija par tā ņemšanu valsts aizsardzībā. No bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa apstākļi ir visai līdzīgi 1.variantam, bet, plānojot perspektīvā turpināt autoceļa izbūvi līdz Pļaviņu apvedceļam, no bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa 1.variants ir pieņemamāks.

3. autoceļa trases variants nenovirza tranzīta satiksmi no Kokneses, saglabājas satiksmes radītās negatīvās ietekmes – troksnis, vibrācija, gaisa piesārņojums Koknesē, tomēr no bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa vispieņemamākais variants (salīdzinot ar 1.un 2.variantu), jo teritorija jau ir pārveidota. Arī ģeoloģiskie apstākļi ir nedaudz labāki nekā abos pārējos variantos. Savukārt, plānojot perspektīvā turpināt autoceļa izbūvi līdz Pļaviņu apvedceļam, no bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa 1.variants ir pieņemamāks.

2. Izvērtētā dokumentācija

1. Latvijas Autoceļu direkcijas 2000.gada 21.marta Nr.2.1. – 74 pieteikums ietekmes uz vidi novērtējuma Programmai – 12 lp.

2. Programma Latgales autoceļa posma "Autoceļš P32 – Koknese" ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam – 5 lp. 27.04.2000.
3. Ietekmes uz vidi novērtējuma Darba ziņojums Latgales autoceļa posmam "Autoceļš P32 – Koknese" – 1 sējums, 192 lp. ar pielikumiem (27 lp.). Carl Bro SIA, Rīga, 2001.
4. IVN valsts biroja atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu Latgales autoceļa posmam "Autoceļš P32 – Koknese" – 9 lp.
5. Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 25 lp.
6. Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 1 lp.
7. Madonas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lp.
8. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumam – 5 lp. Koknesē, 13.06.2001.
9. Ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojums Latgales autoceļa posmam "Autoceļš P32 – Koknese" – 1 sējums, 190 lp. ar pielikumiem (78 lp.). Carl Bro SIA, Rīga, 2001.
10. Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 20lp.
11. VARAM Dabas aizsardzības departamenta atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1lp.
12. Madonas reģionālās vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1lp.

3. Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja lēmums

Pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs bezpeļņas organizācijai valsts akciju sabiedrībai "Latvijas autoceļu direkcija" Latgales autoceļa posmam "Autoceļš P32 – Koknese" nerekomendē projekta turpmāko izstrādi 2. autoceļa trases variantam, bet rekomendē 1. un 3. autoceļa trases variantu turpmāko izstrādi.

4. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

- ✓ Pēc izvēlētās trases varianta akcepta Kokneses pagasta pašvaldībā, darbības ierosinātajam Madonas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi.
- ✓ Darbības ierosinātajam sadarbībā ar Ogres rajona Krapes pagasta un Aizkraukles rajona Kokneses pagasta pašvaldībām jānodrošina akceptētās jaunās ceļa trases (arī ceļa ekspluatācijas aizsargjoslas, kas nosakāma kā īpašuma aprobežojums) iekļaušana atbilstošajos teritoriju plānojumos.
- ✓ Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2001.gada 27.februāra noteikumiem Nr. 94 "Meža zemes transformācijas kārtība".
- ✓ Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2001.gada 28.augusta noteikumiem Nr. 385 "Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas nosacījumi un zemes transformācijas atļauju izsniegšanas kārtība".
- ✓ Jāatrisina zemes konsolidācijas un īpašumu sasniedzamības jautājumi.

- ✓ Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāsaskaņo Madonas reģionālajā vides pārvaldē.
- ✓ Turpmākajā darbā jāprecizē īpaši aizsargājamās sugas un biotopi, zaudējumu atlīdzību par īpaši aizsargājamo sugu indivīdu un biotopu iznīcināšanu vai bojāšanu veicot atbilstoši MK 2001.gada 13.marta noteikumu Nr. 117 prasībām.
- ✓ Jānodrošina dzīvnieku migrācijas iespēja meža masīvos, kā arī paredzēt aizsargbarjeras vai žogus, lai ierobežotu dzīvnieku atrašanos uz ceļa.
- ✓ Jāizvairās veikt darbus melnā stārķa ligzdas tuvumā laikā no aprīļa vidus līdz jūlija beigām (ligzdošanas periods).
- ✓ Projektēšanas darbu gaitā nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- ✓ Turpmākajā projektēšanā jānodrošina pasākumi trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatības ierobežošanai apdzīvotās vietās un viensētu tuvumā.

Biroja direktora vietnieks

A. Lukšēvics

2001.gada 10.decembrī.