Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr.10
par VAS „Latvijas Valsts ceļi" autoceļa A12 (E22) Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne – Ludza būvniecības jaunā trasē ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2018.gada 6.novembrim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

VAS „*Latvijas Valsts ceļi*", reģistrācijas Nr. 40003344207, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050, tālr.: 67028169, e-pasts: lvceli@lvceli.lv (turpmāk arī Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „*Latekoil*", reģistrācijas Nr.40003683283, adrese: Bezdelīgu iela 12, Rīga, LV-1048, tālr. 26468291, e-pasts: latekoil.latekoil@gmail.com (turpmāk arī Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk Ziņojums) Autoceļa A12 Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne – Ludza būvniecībai jaunā trasē Birojā tika iesniegts 2014.gada 14. augustā un tā aktualizētās versijas 2014.gada 22.decembrī un 2015.gada 22.jūlijā. Pārstrādātais Ziņojums Birojā iesniegts 2015.gada 2.oktobrī.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" (turpmāk Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20.panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Autoceļa A12 (E22) "*Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)*" (turpmāk Autoceļš A12) posma Rēzekne – Ludza būvniecība jaunā trasē (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības vieta:

Paredzētā darbība plānota Rēzeknes un Ludzas novados. Autoceļa A 12 posms šķērso Rēzeknes novada Vērēmu un Griškānu pagastu un Ludzas novada Cirmas un Isnaudas pagastu administratīvās teritorijas. Autoceļa A12 būvniecības jaunā trasē plānota no 100,69.km līdz 133,00.km.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

3.1.1. Autoceļš A12 ir iekļauts Eiropas Savienības Trans-Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un ANO Eiropas galveno artēriju (AGR) sarakstā – maršrutā E22. Esošais Autoceļš A12 posmā Rēzekne-Ludza no 100,690 km līdz 133,000 km ir vienbrauktuves autoceļš ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā (ceļa klātnes 11- 15m). Autoceļa asfaltbetona seguma kvalitāte ir ļoti slikta – tajā ir bedres, nelīdzenumi un risas. Gandrīz visā posmā tam ir viļņveida garenprofils, vertikālās līknes ir ar minimāliem rādītājiem, kas apgrūtina redzamību.

3.1.2. 2004.gadā AS „*Ceļuprojekts*" ir veikusi izpēti „*Autoceļa A12 Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne-Ludza (km 100.69 – km 123.3) uzlabošana un attīstība*", kā rezultātā Ierosinātāja lēmusi par stadiālu maršruta A12 Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne-Ludza attīstību. Ir plānots pārbūvēt esošo Autoceļu A12, uzlabojot seguma kvalitāti un drošību (attīstības 1.kārta), kā arī izbūvēt jaunu Autoceļa A12 trasi (attīstības 2.kārta). Vadoties no autosatiksmes intensitātes pieauguma prognozēm, novērtēts, ka tikai ar 1.kārtas realizāciju ~ 2025.gadā varētu vairs nebūt pietiekami un būtu ekonomiski pamatoti nodrošināt jaunas trases būvniecību.

3.1.3. Paredzētā darbība, kurai veikts ietekmes uz vidi novērtējums, ir Autoceļa A 12 posma Rēzekne – Ludza uzlabošanas un attīstības ieceres 2.kārta. Proti, - Autoceļa A 12 būvniecība jaunā trasē posmā no 100,69 km līdz 133,00 km ar mērķi atslogot Ludzas pilsētu no intensīvas satiksmes (Ludzas apvedceļš). Jaunais ceļa posms trases beigās pieslēgtos esošam vietējam autoceļam V544 Ludza – Nirza - Vecsloboda, kuru plānots projektēt kā valsts nozīmes ceļa A12 turpinājumu. Savukārt esošais autoceļš A12 posmā no 113.km līdz 129,300.km tiktu rekonstruēts kā reģionālas nozīmes autoceļš ar pārdalītām intensitātēm.

3.1.4. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātā ar Biroja 2013.gada 2.maija lēmumu Nr.138 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*". Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izsniedza 2014.gada 15.aprīlī (derīguma termiņš – 2019.gada 15.aprīlis).

3.1.5. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros Autoceļa A12 jaunā posma būvniecībai piedāvāti un novērtēti 2 perspektīvās trases varianti. Abu piedāvāto variantu sākuma un beigu posmi sakrīt. Vidus posmā 1.trases variants tiktu virzīts lielākā lokā no pašreizējās Autoceļa A12 trases, bet 2.trases variants tiktu virzīts daudz tuvāk pašreizējai Autoceļa A12 trasei (plašāks alternatīvo variantu izklāsts un salīdzinājums ietverts Ziņojumā un šī Biroja atzinuma 3.4.sadaļā).

3.1.6. Saskaņā ar Ziņojumu izpētes teritorijā pēc satiksmes intensitātes lieluma izdala 3 Autoceļa A12 raksturīgos posmus:

3.1.6.1. no krustojuma ar autoceļu A13 „*Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi)*" līdz krustojumam ar autoceļu P54 „*Rēzekne – Griškāni*" (turpmāk posms A13 –P54);

3.1.6.2. no krustojuma ar autoceļu P54 „*Rēzekne-Griškāni*" līdz Ludzas pilsētai, autoceļam P49 „*Kārsava—Ludza—Ezernieki*" (turpmāk posms P54 –P49);

3.1.6.3. no Ludzas pilsētas (autoceļa P49 „*Kārsava—Ludza—Ezernieki*") līdz Latvijas - Krievijas robežai (turpmāk posms P49 – Latvijas robeža).

3.1.7. Novērtēts, ka šajos posmos 2013.gadā satiksmes intensitāte bija sekojoša: posmā A13 –P54 - 1835 transportlīdzekļi diennaktī (44% kravas transports), posmā P54 –P49 –

2740 transportlīdzekļi diennaktī (30% kravas transports), posmā P49 – Latvijas robeža – 1825 transportlīdzekļi diennaktī (45% kravas transports).

3.1.8. Ziņojumā vidējais satiksmes intensitātes pieaugums prognozēts attiecībā pret 2013.gadu. Satiksmes intensitātes pieaugums ir atkarīgs gan no Latvijas, gan Krievijas ekonomiskās attīstības. Šobrīd pieņemts, ka 2020.gadā satiksmes intensitāte pret 2013.gadu pieaugs – 1,18 reizes, 2025.gadā - 1,31 reizi, 2030.gadā - 1,44 reizes, 2035.gadā - 1,59 reizes, 2040.gadā - 1,74 reizes, 2045.gadā -1,86 reizes, 2050.gadā - 1,93 reizes.

3.1.9. Izbūvējot autoceļu A12 pa jaunu trasi, prognozēta satiksmes plūsmas pārdalīšanās. Prognozēts, ka esošo autoceļu turpinās izmantot ~50% vietējās satiksmes (~35% no kopējās plūsmas). Sagaidāmā satiksmes intensitāte pārbūvējamā Autoceļa A12 posmā 2040.gadā tiek prognozēta 3176 – 7790 transporta līdzekļu diennaktī (Ziņojuma 4.pielikuma 1.karte), kas jauna Autoceļa A12 posma izbūves gadījumā pārdalītos pa esošo un perspektīvo trasi (Ziņojuma 4.pielikuma 2. un 3.karte).

3.1.10. Atbilstoši Ziņojumam paredzēto darbību nav plānots realizēt ātrāk kā pēc 2020.gada, tomēr no ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopotās informācijas izriet, ka tehniskā projekta (atbilstoši *Būvniecības likumā noteiktajai terminoloģijai* - būvprojekta, šajā atzinumā turpmākai uzskatāmībai saglabāta arī Ziņojumā lietotā terminoloģija) izstrāde varētu netikt uzsākta ātrāk par 2020.gadu. Ziņojumā norādīts, ka, mainoties satiksmes intensitātes pieauguma prognozei, arī ieceres iespējamās īstenošanas laiks var mainīties.

3.1.11. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ierosinātāja vērsusi uzmanību, ka šobrīd, balstoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem, tajā skaitā pamatojoties uz izvēlēto trases variantu, ir plānots konkrētās teritorijas tikai noteikt vietējās pašvaldības teritorijas plānojumos.

3.1.12. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā Ierosinātāja ir vērsusi Biroja uzmanību un lūgusi ņemt vērā, ka Paredzētās darbības iecere ir agrīnā stadijā, līdz ar to, - konkrēti tehniskie risinājumi katrā no darbības vietām vēl nav zināmi katra objekta parametru un paņēmienu griezumā. Saskaņā ar prognozēm, detalizēta tehniskā projekta izstrāde, iespējams, varētu tikt veikta ne ātrāk kā pēc 20 gadiem (~ 25 gadu periodā). Saistībā ar minēto Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka ietekmes novērtējamas pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota plānotā Autoceļa A12 trase jaunā posmā pēc būtības – ar ceļa būvniecību skartās teritorijas, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi tās novēršanai vai samazināšanai. Būvniecības projekta tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ar Ziņojumu vēl nav precizēti. Ir zināmi tikai principiālie risinājumi, - darbības vietas, plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi, nepieciešamie pasākumi ietekmes mazināšanai. Līdz ar to, būvniecības projekta tehniskie risinājumi izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. Vienlaikus jāņem vērā, ka Ierosinātājas norādītajā periodā ~25gadi, var mainīties gan faktiskā, gan tiesiskā situācija, tostarp var mainīties arī Paredzētās darbības risinājumi. Pie nepieciešamības, ja tālākajā projektu attīstības gaitā, gan nosakot darbību realizācijai konkrētus risinājumus, gan identificējot tādus apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, Ierosinātājai jārēķinās, ka var tikt piemērots un veikts arī atkārtots ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums, citu starpā ņemot vērā apstākļu izmaiņas.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

3.2.1. Autoceļa A12 (E22) pārbūvei un jaunai izbūvei paredzētais posms šķērso Rēzeknes novada Vērēmu un Griškānu pagastu un Ludzas novada Cirmas un Isnaudas pagastu administratīvās teritorijas. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam, pēc sākotnējās Autoceļa A12 attīstības iespēju izpētes 2004.gadā - perspektīvā Autoceļa A12 trase tika iestrādāta vietējo pašvaldību (Rēzeknes un Ludzas novads) teritoriju plānojumos kā turpmākās izpētes josla, kas rezervēta satiksmes infrastruktūras objektu attīstībai. Tomēr vēlākā periodā (2010.-2011.gadā), veicot izpēti *„Autoceļa A12 posma Rēzekne – Ludza km 106,00 – 130,00 attīstības sociāli ekonomiskais izvērtējums"* (AS *„Ceļuprojekts"*), konstatēts, ka rezervētā josla ir jau daļēji apbūvēta. Ņemot vērā minēto, šobrīd perspektīvās Autoceļa A12 jaunās trases koridors vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos iekļauts kā nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras teritorija.

3.2.2. Ziņojumā novērtēts, ka atbilstoši skarto pašvaldību teritoriju plānojumiem, perspektīvais Autoceļa A12 posms šķērsotu teritorijas, kas atbilst sekojošiem zemes lietojuma veidiem: lauksaimniecības zemes, mežsaimniecības teritorijas, mežu teritorijas, lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas, vietējās nozīmes lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas, lauksaimniecībā izmantojamās meliorētās teritorijas.

3.2.3. Ziņojumā novērtēts, ka skarto teritoriju un tās tuvumā esošo platību apdzīvotības blīvums ir salīdzinoši neliels – galvenokārt viensētu apbūve. Esošais Autoceļa A12 posms Rēzekne-Ludza šķērso 2 apdzīvotas vietas – Tutānus un Griškānus, bet ārpus šīm apdzīvotajām vietām ceļa tuvumā (~100m zonā) atrodas 40 viensētas.

3.2.4. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtētās jaunās trases alternatīvas (1.un 2.variants) nešķērsotu pilsētu un ciemu teritorijas. Atbilstoši Ziņojumam pievienotajam kartogrāfiskam materiālam, trases 1. variantā autoceļa joslā atrastos 19 viensētas, bet trases 2. variantā - 22 viensētas. Tiek prognozēts, ka abos piedāvātajos jaunās trases variantos kopējais iedzīvotāju skaits 500 m zonā uz abām pusēm no trases varētu sasniegt 400.

3.2.5. Paredzētās darbības teritorija atrodas Daugavas upes sateces baseina apgabalā. Jaunā Autoceļa A12 trase abos variantos divās vietās šķērsotu Rēzeknes upi, kā arī Pildas jeb Isnaudas, Kiudolicas, Rutortas, Paborgas upi, Bataru strautu, kā arī virszemes meliorācijas grāvjus. No kartogrāfiskiem materiāliem ir secināms, ka tuvākās ūdenstilpes abos trases variantos būtu Soidu un Zeiļu ezers (~360 m attālumā no trases Cirmas pagastā), Rauzu ezers (~350 m Isnaudas pagastā), Pildas ezers (~320 m Isnaudas pagastā), bet trases 2.variantā arī Bižu ezers (~110 m attālumā no tā pārpurvotās malas), Niperovas ezers (~180 m Griškānu pagastā), Gomeļmuižas ezers (~30 m Isnaudas pagastā).

3.2.6. No Ziņojuma izriet, ka izpētes teritorijas reljefs ir nelīdzens – nelieli pauguri mijas ar reljefa pazeminājumiem. Relatīvā augstuma starpība ir ~20m un vairāk. Reljefa pazeminājumos nereti ir izveidojušies noteces ezeri, vietumis ar aktīviem pārpurvošanās procesiem to krastos. Ezeri ir iekļāvušies kopējā teritorijas hidrogrāfiskā tīklā ar dabiskām vai meliorētām ūdenstecēm (upītēm, grāvjiem). Dažviet teritorijā izveidojušās arī beznoteces vai traucētas noteces vietas, kur notiek pārpurvošanās procesi.

3.2.7. Novērtējot reģiona ģeoloģiskos apstākļus, Ziņojumā secināts, ka darbības vietas teritorijas ģeoloģisko griezumu veido kristāliskais klintājs, pirmskvartāra un kvartāra nogulumi. Pirmskvartāra virsmu veido Devona nogulumi, kas griezuma augšējā daļā pārstāvēti ar Pļaviņu, Salaspils un Daugavas svītu karbonātiskajiem iežiem. Kvartāra

nogulumu kopējais biezums no 10 m līdz 30-35 m. Kvartāra nogulumu augšējo daļu veido glacigēnie morēnas nogulumi līdz 10-40 m biezumam, limnoglaciālie smilšainie nogulumi 3-7 m biezumā un fluvioglaciālie smilšainie nogulumi. Pārpurvotās teritorijās satopama līdz 5-6 m bieza kūdra, bet virs tās ezeros-sapropelis.

3.2.8. Saskaņā ar Ziņojumu gruntsūdens līmenis izpētes teritorijas apkaimē iegul 0,5-3 m dziļumā no zemes virsmas. Secināts, ka artēzisko ūdeņu horizonti ir izolēti no gruntsūdeņiem un ir labi aizsargāti no virszemes piesārņojuma. Trases abi varianti šķērso Rēzeknes pilsētas centralizētās pazemes ūdensgūtnes „*Rēzekne*" ķīmisko aizsargjoslu no dzelzceļa pārvada rietumu virzienā līdz apdzīvotai vietai Škinceva. No Ziņojuma secināms, ka trases tuvumā abos variantos atrodas 14 ūdensapgādes urbumi. Abi trases varianti trases sākumā pie apdzīvotas vietas Griškāni šķērsotu ūdensapgādes urbuma nr.13749 aizsargjoslu (Rēzeknes novada teritorijas plānojuma 2013.-2024.g., Griškānu pagasta funkcionālais zonējums). 2.trases variants šķērsotu ūdensapgādes urbuma Nr.13820 ķīmisko aizsargjoslu (pie Pokuminas).

3.2.9. Jaunā Autoceļa A12 trase abos variantos trīs vietās šķērsotu 20 kV elektrolīnijas un 2 vietās 110 kV gaisvadu elektrolīniju.

3.2.10. Autoceļa A12 trase šobrīd nešķērso un jaunā trase nevienā no variantiem nešķērsotu īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, tomēr novērtējamais autoceļa A 12 posms noslēdzas pie īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, kas ir arī Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000), - dabas liegums „*Pildas ezers*" (turpmāk Dabas Liegums). Dabas Liegums ir C tipa aizsargājamā teritorija (kods LV0510600), kas noteikta īpaši aizsargājamo sugu un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai.

3.2.11. Ziņojumā novērtēts, ka 1.variantā jaunā trase šķērsotu vai trases tiešā tuvumā atrastos 12 aizsargājami biotopi, no tiem 5 ir upju straujteces vai dabiski upju posmi trases šķērsošanas vietās. 1.trases variants šķērsotu arī 7 ES prioritāri aizsargājamu biotopu vietas - staignāju mežus, purvainus mežus, sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, kā arī biotopu „Sausus zālājus kaļķainās augsnēs". 2. variantā trase šķērsotu vai trases tiešā tuvumā atrastos 8 aizsargājami biotopi. Šie aizsargājamie biotopi atrodas trases sākumā un beigās, posmos, kur 1.un 2.varianta trases sakrīt. Jaunās piedāvātās Autoceļa A12 2.varianta trases gadījumā (posmā, kas atšķiras no 1.varianta) - īpaši aizsargājamie biotopi netiktu skarti (atbilstoši veiktajai izpētei tādi nav konstatēti).

3.2.12. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai neviens no piedāvātajiem jaunās trases variantiem nešķērso aizsargājamas ainavas teritorijas, valsts aizsargājamos pieminekļus vai to aizsargjoslas. Trases 1.varianta tuvumā atrodas 4 kapsētas (Griškānu, Kleperu, Putinovas, Soidu), kuru aizsargjoslas iespējamā trase šķērsotu, savukārt 2.varianta trase šķērsotu 3 kapsētu aizsargjoslas (Griškānu, Dudinkas, Soidu).

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Atbilstoši Ziņojumam Autoceļa A12 posms atbilstoši ANO EEK Iekšzemes transporta komitejas „*Par Eiropas valsts līgumu par starptautiskajām automaģistrālēm*" nosacījumiem klasificējams kā vispārējas lietošanas ceļš, bet atbilstoši LVS 190-1 „*Ceļa trase*" tas ir AI kategorijas autoceļš, kura galvenā funkcija ir sakari ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu. Atbilstoši autoceļa kategorijai transporta kustības ātrums uz Autoceļa A12 ir līdz 90 km/h.

3.3.2. Ņemot vērā prognozēto satiksmes intensitāti, Autoceļš A12 jaunajā trasē plānots ar ceļa klātnes normālprofilu NP14 (asfaltbetona segums 9,00m, tajā skaitā brauktuve 2x3,75m, malas josla 2x0,75m, kā arī minerālo materiālu maisījumu nostiprinātas nomales 2x2,5m).

3.3.3. No Ziņojuma izriet, ka abos Autoceļa A 12 izbūves vietas variantos (sākuma un noslēguma posmos, kur trases sakrīt) būs nepieciešams izbūvēt 4 jaunus tiltus pār ūdenstecēm (divus tiltus pār Rēzeknes upi, vienu pār Kivdolicas un vienu pār Pildas jeb Isnaudas upi) un veikt 1 esošā tilta pārbūvi (pār Rēzeknes upi pie Griškānu ciema). Tāpat būtu nepieciešama 1 jauna satiksmes pārvada pāri dzelzceļa līnijai pie Rēzeknes izbūve. Noslēguma posmā, lai šķērsotu autoceļu P49, paredzēta divlīmeņu ceļu mezgla izbūve. Papildus ir paredzēts izbūvēt ~2 km garu pieslēgumu Ludzas pilsētai. Šis ievads šķērsotu dzelzceļa līniju un attiecīgi paredzēta satiksmes pārvada izbūve. Projekta ietvaros ir paredzēts nodrošināt arī pieslēgumus esošajiem autoceļiem un izbūvēt paralēlos ceļu tīklu. Plānots likvidēt, cik tas iespējams, atsevišķu īpašumu pieslēgumus autoceļam A12 un izbūvēt vietējo ceļu tīklu, pārorientējot satiksmi uz blakus esošiem ceļu mezgliem. No Ziņojuma teksta izriet, ka papildus uz esošās A12 trases pie ievada Ludzas pilsētā ir plānots uzbūvēt jaunu tiltu pār Garbaru upi.

3.3.4. No Ziņojuma izriet, ka jaunajā trasē nav plānotas gājēju pārejas, veloceliņi un autobusu pieturas. Sabiedriskā transporta kustību paredzēts turpināt organizēt pa esošo Autoceļa A12 maršrutu. Paredzēts, ka jaunā trase papildus tranzīta satiksmei tiks izmantota tikai sabiedriskā transporta ekspress maršrutiem un starptautiskajai autobusu satiksmei.

3.3.5. Paredzēts, ka jaunās trases ekspluatācijai nepieciešamos servisa pakalpojumus (degvielas uzpilde, ēdināšana, labierīcības u.c.) nodrošinās jau esošie servisa objekti. Papildus šādu objektu būvniecība ar Paredzēto darbību nav plānota.

3.4. **Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:**

3.4.1. Paredzētai darbībai ir izstrādāti un salīdzināti 2 alternatīvie varianti:

3.4.1.1. Abu alternatīvu gadījumā par jaunās trases sākumu tiek pieņemts esošā Autoceļa A12 100,69.km, par beigām – autoceļš V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda, kas ir perspektīvā A12 autoceļa 133,00.km.

3.4.1.2. Saskaņā ar Ziņojumā un Ziņojuma kartogrāfiskajā materiālā attēloto informāciju (Ziņojuma I, II un III pielikums) trases sākums abos piedāvātajos variantos, posmā no 100,69.km līdz 106,00.km (~5,31 km garumā) sakristu ar esošā Autoceļa A12 trasi, kuru projekta ietvaros paredzēts pārbūvēt. Tālāk ceļa trasi plānots izbūvēt jaunā vietā.

3.4.1.3. No 106,00.km līdz 108,50.km trases 1.variants sakrīt ar trases 2.variantu. Arī jaunbūvējumā posma noslēgumā (~120,00.km līdz 130.km) abas piedāvātās trases (1. un 2.variants) sakrīt.

3.4.1.4. Trases 1. un 2.variants atšķiras posmā no 108,50.km līdz 120,00.km. Šajā posmā 1.trases variants virzītos līdz pat ~ 2 -3 km attālumā uz D no esošā Autoceļa A12, savukārt 2.trases variants virzītos tuvāk esošajam autoceļam, tostarp pārklājoties ar esošo Autoceļa A12 posmu no 110,65.km līdz 113,00.km.

3.4.1.5. Kopējais garums, kas sakrīt ar esošo Autoceļa A12 posmu, jaunās trases 1.variantā būtu 6,01 km, 2.variantā - 8,36 km.

3.4.2. Saskaņā ar Ziņojumu 1.trases variants posmā no 109 km līdz 120 km ir izstrādāts kā papildu variants agrākajās izpētes stadijās piedāvātajam 2.variantam, jo trases posms no 109.km līdz 120.km virzās pa zema reljefa vietām un iekļauj beznoteces teritorijas. Pārpurvotās teritorijās būvniecība ir tehniski sarežģītāka un dārgāka.

3.4.3. Balstoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktās izpētes rezultātiem, Ziņojumā ir veikts piedāvāto alternatīvu (1. un 2.variants) salīdzinājums, vadoties no šādiem ietekmes vērtēšanas kritērijiem: apdzīvotu vietu šķērsošana, esošā ceļa joslas

izmantošana, atsavināmie īpašumi, vietējo ceļu daudzums, dzelzceļa šķērsošana, trases garums, gaisa piesārņojums, trokšņa līmenis, drenāžas apstākļi, virszemes ūdeņi, gruntsūdeņi, mūsdienu ģeoloģiskie procesi, derīgo izrakteņu atradnes, biotopi, putni, Eiropas nozīmes aizsargājamā Natura 2000 teritorija (Dabas Liegums), ainava. Salīdzinājuma rezultātā konstatēts, ka piemēroto kritēriju lielākās daļas griezumā būtiskas atšķirības starp 1.un 2.variantu nav konstatējamas, - abas trases ir paredzētas salīdzināmā garumā (28.95km un 29,36km), satiksmes intensitāte uz tām ir sagaidāma vienāda, attiecīgi – trokšņa ietekme un gaisu piesārņojošo vielu emisijas būtu līdzvērtīgas, abas trases ir paredzēts virzīt tādējādi, ka tās nešķērso ciemu vai pilsētu teritorijas, arī ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi pēc savas specifikas un sarežģītības apstākļiem tomēr izrādījušies salīdzināmi vai vienādi. Būtiskākās atšķirības starp 1.un 2.variantu no dabas aizsardzības viedokļa identificētas šķērsojamo vai ietekmes zonā esošo aizsargājamo biotopu aspektā – posmos, kas abiem trases variantiem atšķiras – aizsargājami biotopi ir konstatēti tikai 1.variantā. Attiecīgi - 2.trases gadījumā ietekme uz dabas vidi šādā griezumā būtu mazāka. 2.trases gadījumā būtu iespējams izmantot arī jau esošās Autoceļa A12 trases joslu. Tomēr 2.trases gadījumā būtu nepieciešams atsavināt nedaudz lielāku skaitu īpašumu un šajā teritorijā ir arī lielāks vietējo ceļu daudzums un attiecīgi - nepieciešamība pēc lokāliem risinājumiem piekļuves organizēšanai. Kopumā, izsverot sagaidāmās ietekmes un to būtiskumu, Ziņojuma autori secina, ka 2.variantā ietekme sagaidāma nedaudz mazākā apmērā un šīs trases izvēle Ziņojumā tiek rekomendēta arī balstoties uz sabiedriskās apspriešanas ietvaros noskaidrotajiem viedokļiem.

4. Izvērtētā dokumentācija:

4.1. Ierosinātājas 2013.gada 4.marta iesniegums Nr.2.1/778 par autoceļa A12 Jēkabpils – Rēzekne- - Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne – Ludza iespējamo būvniecību jaunā trasē.

4.2. Valsts vides dienesta Rēzeknes reģionālā vides pārvaldes 2013.gada 27.marta paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums RE 13SI0002 (vēstule Nr.7.5.5./257/17558).

4.3. Biroja 2013.gada 2.maija lēmums Nr.138 "*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*" un lietas materiāli.

4.4. Izstrādātājas 2014.gada 21.marta vēstule (Birojā saņemts 2014.gada 28.martā), ar kuru iesniegti autoceļa A12 (E22) „Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)" iespējamās būvniecības jaunā trasē 2014.gada 18.marta ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmju protokoli Ludzas novada domē un Rēzeknes novada domē.

4.5. Ierosinātājas 2014.gada 10.marta pieprasījums Nr.2.1/904 ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei

4.6. G.Tjanginskas 2014.gada 13.marta elektroniskā vēstule.

4.7. V.Jermakova 2014.gada 13.marta elektroniskā vēstule.

4.8. SIA „*Salenieku dolomīts*" 2014.gada 13.marta vēstule Nr.3/2014.

4.9. T.Kogtevas 2014.gada 24.marta elektroniskā vēstule.

4.10. A.Veniaminovas 2014.gada 24.marta elektroniskā vēstule.

4.11. Ģ.Krūmiņa 2014.gada 25.marta iesniegums par paredzēto darbību – 1 lapa.

4.12. Ludzas novada pašvaldības 2014.gada 27.marta vēstule Nr.3.1.1.17.2./436.

4.13. A. Seļakova un Cirmas un Griškānu pagasta iedzīvotāju kolektīvā vēstule (kopā 87 paraksti).

4.14. Biroja 2014.gada 15.aprīļa Programma *autoceļa A12 (E22) Jēkabpils – Rēzekne – Ludza - Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne - Ludza būvniecības jaunā trasē* ietekmes uz vidi novērtējumam.

4.15. I.Silkāna 2014.gada 8.jūlija elektroniskā vēstule.

4.16. V.Felsberga 2014.gada 10.jūlija elektroniskā vēstule.
4.17. G.Tjanginskas 2014.gada 12.jūlija elektroniskā vēstule.
4.18. SIA „*Salenieku dolomīts*" 2014.gada 31.jūlija vēstule Nr.10/2014.
4.19. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes 2014.gada 22.jūlija Ludzas novada domē protokols.
4.20. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes 2014.gada 22.jūlija Rēzeknes novada domē protokols.
4.21. Izstrādātājas 2014.gada 13.augusta vēstule, ar kuru iesniegti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli un rezultāti.
4.22. Ierosinātājas 2014.gada 15.augusta vēstule Nr.2.1/3448, ar kuru iesniegts Ziņojums un Ziņojums.
4.23. Dabas aizsardzības pārvaldes 2014.gada 10.septembra vēstule Nr.4.9/36/2014-N.
4.24. Valsts vides dienesta Rēzeknes reģionālā vides pārvaldes 2014.gada 8.septembra vēstule Nr.7.5.19./1286/105913.
4.25. Ekspertu atzinumi par Ziņojumu.
4.26. Biroja 2014.gada 30.oktobra vēstule Nr.3-01/1665 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*", ar kuru Ziņojums nodots pārstrādāšanai.
4.27. Izstrādātājas 2014.gada 22.decembra vēstule „*Par autoceļa A12 ietekmes uz vidi novērtējumu*", ar kuru iesniegts aktualizētais Ziņojums un 2014.gada decembra Ziņojums.
4.28. Eksperta atzinums par aktualizēto ziņojumu.
4.29. Biroja 2015.gada 31.marta Lēmums Nr.3-01/748 „*Par autoceļa A12 (E22) „Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)" posma Rēzekne – Ludza būvniecības jaunā trasē aktualizētā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma atgriešanu pārstrādāšanai*".
4.30. Izstrādātājas 2013.gada 22.jūlija vēstule „*Par pārstrādāto autoceļa A12 ietekmes uz vidi novērtējumu*", ar kuru iesniegts pārstrādātais Ziņojums un 2014.gada jūlija Ziņojums.
4.31. Biroja 2015.gada 17.septembra vēstule Nr.3-01/1650 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*", ar kuru pieprasīta papildus informācija.
4.32. Izstrādātājas 2015.gada 1.oktobra vēstule, ar kuru iesniegts aktualizēts 2015.gada jūlija Ziņojums.
4.33. Biroja 2015.gada 6.oktobra vēstule Nr. 3-01/1722 „*Par termiņa pagarinājumu ietekmes uz vidi novērtējumam*".

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

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulces, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

5.1.1. Paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts 2014.gada 7.martā laikrakstos „*Rēzeknes vēstis*" un „*Ludzas zeme*". Informācija tika ievietota arī Ludzas novada domes tīmekļa vietnē www.ludza.lv/jaunumi/pazinojums-9/, Rēzeknes novada domes tīmekļa vietnē www.rezeknesnovads.lv/rrp/lv/content/2/1/33/?p_id=10427, kā arī Biroja tīmekļa vietnē (www.vpvb.gov.lv). Informatīvie materiāli bija pieejami tīmekļa vietnē www.eiroprojekts.lv/A12. Individuāli paziņojumi tika izsūtīti piegulošo un skarto īpašumu īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem (kopā 174 īpašnieki). Rakstiskus priekšlikumus Birojā bija iespējams iesniegt līdz 2014.gada 31.martam (Rūpniecības iela 23, LV-1045, Rīga, tālr. 67321173, www.vpvb.gov.lv, e-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv).

5.1.2. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 2014.gada 18.martā plkst.13:00 Ludzas novada domē (Ludzā, Raiņa ielā 16) un plkst.16:00 Rēzeknes novada domē

(Rēzekne, Atbrīvošanas alejā 95). Klātesošie tika iepazīstināti ar ietekmes uz vidi un sabiedriskās apspriešanas procedūru un Paredzēto darbību:

5.1.2.1. Saskaņā ar 2014.gada 18.marta ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Ludzas novada domē sanāksmē kopā piedalījās 24 personas, to skaitā Izstrādātājas un Ierosinātājas pārstāvji, vietējo pašvaldību pārstāvji, kā arī vietējie iedzīvotāji un uzņēmēji. Kopumā sanāksmes dalībnieki atzīst, ka Autoceļš A12 ir sliktā stāvoklī un atbalsta labāka autoceļa nepieciešamību. Tiek aktualizēti jautājumi par iespējamām problēmām zemes īpašniekiem. Iedzīvotāji un uzņēmēji atbalsta 2.variantu, tajā skaitā SIA „*Salenieku dolomīts*", kas norāda, ka 1.variants šķērso derīgo izrakteņu atradni. Kā viens no aktuāliem jautājumiem tiek apspriestas ceļa šķērsošanas iespējas lopiem, lauku tehnikai, kā arī dzīvniekiem, gadījumā, ja tas tiks iežogots. Tiek skaidrots, ka tehniskās projektēšanas stadijā tiks projektēti arī lopu tuneļi.

5.1.2.2. Saskaņā ar 2014.gada 18.marta ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Rēzeknes novada domē sanāksmē kopā piedalījās 23 personas, to skaitā Izstrādātājas un Ierosinātājas pārstāvji, vietējo pašvaldību pārstāvji, kā arī vietējie iedzīvotāji un uzņēmēji. Iedzīvotāji pauda neapmierinātību, ka ceļa trases jau ir rezervētas, bet joprojām nav veikta atsavināšana un kompensāciju izmaksa. Tika aktualizēts jautājums par lokālajiem pieslēgumiem plānotajai trasei, tālāk skaidrots, ka šie jautājumi katrā konkrētā vietā tiks risināti tehniskā projekta stadijas laikā. Vienlaikus skaidrots, ka piekļuve ceļam visur tiks nodrošināta, tikai ne vienmēr tieši no pamatceļa, bet tas iespējams arī līdztekus.

5.1.3. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas ietvaros Birojs saņēma:

5.1.3.1. G.Tjanginskas 2014.gada 13.marta elektronisko vēstuli, kurā izteikta vēlme noskaidrot vai Autoceļa A12 jaunā trases skar viņas zemi un īpašumus. Turpmākā sarakstē ar Ierosinātāju noskaidrots, ka īpašumi netiks skarti.

5.1.3.2. V.Jermakova 2014.gada 13.marta elektronisko vēstuli, kurā izteiktas bažas par zemes kvalitātes un ekoloģiskās vides izmaiņām. Turpmākā sarakstē ar Ierosinātāju noskaidrots, ka personas īpašums tiks skarts.

5.1.3.3. SIA „*Salenieku dolomīts*" 2014.gada 13.marta vēstuli Nr.3/2014, kurā norādīts, ka SIA „Salenieku dolomīts" 2013.gadā ir iegādājies četrus īpašumus ar mērķi iegūt derīgos izrakteņus – smilti un granti, kā arī īpašumā uzstādīt derīgo izrakteņu pārstrādes rūpnīcu. Vēstulē skaidrots, ka Paredzētās darbības 1.varianta realizācijas gadījumā ieguves iespējas tiktu ietekmētas, tādēļ pausts viedoklis pret 1.varianta realizāciju.

5.1.3.4. T.Kogtevas 2014.gada 24.marta elektronisko vēstuli, kurā lūgts ņemt vērā privāto zemes īpašnieku intereses un informēt īpašniekus par turpmākajām darbībām (vienošanās, materiālās atlīdzības piešķiršana).

5.1.3.5. A.Veniaminovas 2014.gada 24.marta elektronisko vēstuli, kurā lūgts skaidrot, vai Paredzētā darbība skars personas īpašumu. Turpmākā sarakstē ar Ierosinātāju noskaidrots, ka īpašums netiks skarts.

5.1.3.6. Ludzas novada pašvaldības 2014.gada 27.marta vēstuli Nr.3.1.1.7.2/436 "*Par autoceļa A12 (E22) posmu Rēzekne – Ludza*", ar kuru pausts pašvaldības atbalsts 2.variantam.

5.1.3.7. Cirmas un Griškānu pagasta iedzīvotāju kolektīvais 2014.gada 27.marta iesniegums, kurā pausts atbalsts 2.variantam, jo šis variants vietējiem iedzīvotājiem ir izdevīgāks vairāku satiksmes pieslēgumu dēļ. Vietējie

iedzīvotāji uzskata, ka 2.variants uzlabos viņu dzīves un vides kvalitāti, jo ceļu infrastruktūra jābūvē cilvēku vajadzībām, ietverot vietējo iedzīvotāju mērķgrupas intereses, ne tikai tranzīta satiksmi.

5.1.3.8. Ģ.Krūmiņa 2014.gada 25.marta iesniegumu, kurā pausts atbalsts 2.variantam, jo trases 1.variants šķērso vairāk lauksaimniecības zemju platības.

5.1.4. Visas saņemtās vēstules Birojs kopā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Programmu nosūtīja Ierosinātājai izvērtēšanai.

5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

5.2.1. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstos „*Ludzas zeme*" un „*Rēzeknes vēstis*" 2014.gada 8.jūlijā, kā arī tīmekļa vietnēs http://rezeknesnovads.lv/ , www.ludza.lv un www.vpvb.gov.lv. Ziņojums un tā kopsavilkums bija pieejams tīmekļa vietnē www.eiroprojekts.lv/A12 un rakstiskus priekšlikumus varēja iesniegt Birojā līdz 2014.gada 6.augustam.

5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes klātienē notika 2014.gada 22.jūlijā plkst.13:00 Ludzas novada domē (Ludzā, Raiņa ielā 16) un plkst.16:00 Rēzeknes novada domē (Rēzekne, Atbrīvošanas alejā 95):

5.2.2.1. 2014.gada 22.jūlija protokolā fiksēts, ka līdz plkst.16:15 Rēzeknes novada domē uz sabiedrisko apspriešanu nav ieradies neviens sabiedrības pārstāvis.

5.2.2.2. Saskaņā ar 2014.gada 22.jūlija sabiedriskās apspriedes protokolu Ludzas novada domē sanāksmē kopā piedalījās 11 ieinteresētās personas, tai skaitā Izstrādātājas, Ierosinātājas un vietējās pašvaldības pārstāvji, kā arī vietējie iedzīvotāji un uzņēmēji. Klātesošie tiek iepazīstināti ar Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros konstatēto. Vietējie iedzīvotāji interesējās par saviem īpašumiem, piekļuves iespējām un pauda viedokli par sagaidāmo ietekmi, tostarp zemes fragmentācijas dēļ.

5.2.3. Ziņojuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

5.2.3.1.I.Silkāna 2014.gada 8.jūlija elektronisko vēstuli, ar kuru sniegta informācija par ietekmes teritorijā esošiem objektiem - latgaļu pilskalnu un dižkoku.

5.2.3.2.G.Tjanginskas 2014.gada 12.jūlija elektronisko vēstule saistībā ar viņas īpašumiem (īpašumi netiks skarti).

5.2.3.3.SIA „*Saleniekū dolomīts*" 2014.gada 31.jūlija vēstuli Nr.10/2014 paužot negatīvu attieksmi pret iespējamo 1.variantu šķērsotas atradnes dēļ.

5.3. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.3.1. Ziņojums Birojā tika iesniegts 2014.gada 14.augustā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu publicēts tīmekļa vietnēs http://rezeknesnovads.lv/, www.ludza.lv un www.vpvb.gov.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.eiroprojekti.lv/A12.

5.3.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.3.2.1. DAP 2014.gada 10.septembra vēstuli Nr.4.9/36/2014 –N "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*" ar atsauksmi par Ziņojumu. DAP norāda, ka Paredzētā darbība nav plānota īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, tāpat secināts, ka ir veikts darbības vietas teritorijas bioloģiskais novērtējums. Izvērtējot Ziņojumu, DAP

uzskata, ka būtiskāka ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu sugām var rasties, īstenojot ceļa trases 1.variantu.

5.3.2.2. VVD Rēzeknes pārvaldes 2014.gada 8.septembra vēstuli Nr.7.5.19./1286/105913 "*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*" ar atsauksmi par Ziņojumu. VVD Rēzeknes pārvalde vērš uzmanību uz Ziņojuma nepilnībām un nepieciešamību Ziņojumu papildināt.

5.3.3. Balstoties uz lēmumiem, kas pieņemti saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (2), (3) un (4)daļu, Ziņojums ticis vairākkārt papildināts un arī pārstrādāts. Ziņojuma gala versija Birojā iesniegta 2015.gada 2.oktobrī.

5.3.4. Paziņojumi par atkārtotu Ziņojuma iesniegšanu tika publicēti tīmekļa vietnēs http://rezeknesnovads.lv/, www.ludza.lv un www.vpvb.gov.lv. Ziņojums elektroniski bija pieejams tīmekļa vietnē www.eiroprojekts.lv/A12. Sabiedrības viedokļi Ziņojuma papildus izvērtēšanas un aktualizācijas stadijās netika saņemti.

6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, aizsargājamas dabas vērtības, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējumu veidus u.c. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apkopojuši pieejamo informāciju par darbības vietu un aplūkojuši ietekmes, kas izriet no būvdarbu nepieciešamības, būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošanas, izsvērtas gaisu piesārņojošo vielu emisijas un smaku veidošanās, trokšņa līmeņu izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem, ainaviskām teritorijām, grunts un gruntsūdens kvalitāti u.c. jomām. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas nozīmīga maiņa, kas ietvertu gan teritorijas zaudējumu uz ceļa izbūves rēķina, gan iespējamas hidroloģisko apstākļu un režīma izmaiņas, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus. No Paredzētās darbības risinājumiem ir atkarīga arī iespējamā ietekme uz virszemes ūdensobjektiem, savukārt ekspluatācijas laikā – ir sagaidāmas gan gaisu piesārņojošo vielu emisijas, gan troksnis.

6.2.Līdz ar to, kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.2.1. **Būvniecība un izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, tostarp esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**

6.2.2. **Ietekme uz hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.**

6.2.3. **Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.**

6.2.4. **Troksnis un tā izplatība.**

6.2.5. **Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**

6.3.Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:

6.3.1. **Būvniecība un izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, tostarp esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**

6.3.1.1.Paredzētās darbības mērķis ir saistīts ar satiksmes pārvirzīšanu no pašreizējā Autoceļa A12 posma, kas šķērso Ludzas pilsētu, uz jaunu trasi, kas blīvi apdzīvotās teritorijas apietu. Tiek prognozēts, ka satiksmes intensitāte uz Autoceļa A12 palielināsies, tādēļ saprātīgi šo transporta plūsmu Latvijas pierobežā, kas ietver nozīmīgu kravu transporta daļu, virzīt pa mazapdzīvotām platībām.

6.3.1.2.Atbilstoši Ziņojumam būvniecības tieši skartās teritorijas, kurās ietilptu ceļa trase un tās sāngrāvji, kopumā veido 30m platu joslu un šī ir josla, kurā pilnībā un neatgriezeniski tiktu mainīts līdzšinējais zemes izmantošanas veids, arī sastopamās dabas vērtības. Papildus uz abām pusēm no ceļa ass ir nosakāma autoceļa aizsargjosla 100m platumā. Ņemot vērā minēto, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros kā perspektīvais Autoceļa A12 jaunās trases koridors definēta 200m josla gan 1., gan 2.varianta izvietojumā, apzinot arī šajā teritorijā esošos objektus un dabas vērtības.

6.3.1.3.Novērtējot tādu perspektīvās Autoceļa A12 trases izvietojumu, kāds attēlots Ziņojuma II un III pielikumā, secināts, ka ceļa trase, kur neatgriezeniski tiktu izmainīta un zaudēta pašreizējā izmantošana, neskartu nevienu dzīvojamo māju. Atbilstoši Ziņojumam, šāda trases izvietojuma pieeja izvēlēta mērķtiecīgi. Ziņojumā ir novērtēts, ka jaunā Autoceļa A12 trase abos variantos galvenokārt virzītos pa lauksaimniecības vai meža zemēm, nešķērsojot apdzīvotas vietas. Nedz 1., nedz 2.varianta gadījumā nebūtu jānojauc mājas, tomēr tiktu skarti privātpersonu īpašumi un dzīvojamās mājas būtu jaunā autoceļa posma 100m aizsargjoslā.

6.3.1.4.Ziņojumā ir apzināts pašreizējais vietējo ceļu tīkls un izsvērts, kurās vietās īpašumu sasniedzamība gan vienas, gan otras alternatīvas gadījumā (1.un 2.variants)prasa papildus nobrauktuves vai esošo nobrauktuvju likvidāciju. Vietās, kur piekļuves risinājumus ir paredzēts saglabāt, esošos vietējos ceļus ir paredzēts pieslēgt jaunbūvējamajam ceļa posmam, veidojot šķērsojumus. Vietās, kur veicama satiksmes pārplānošana, prognozējama esošo vietējo ceļu posmu slēgšana, izbūvējot jaunu vietējo satiksmi novirzošus blakusceļus līdz šķērsojumu vietām. Saskaņā ar Ziņojumu konkrēti un precīzi parametri un risinājumi katrā no šādām vietām vēl nav izstrādāti un tieši tehniskā projekta stadijā tiks detalizēti izstrādāts nepieciešamais vietējās satiksmes tīkls. Tomēr principiālie risinājumi, plānotās jaunās šķērsojumu vietas, likvidējamās nobrauktuves, jaunās nobrauktuves, paralēlie ceļi un citi satiksmes organizēšanai un pārplānošanai nepieciešamie risinājumi ir zināmi jau šobrīd un tie abu variantu situācijām ir attēloti Ziņojuma grafiskajā daļā (II un III pielikums). Šādā plānojumā Paredzētās darbības risinājumi ir nodoti arī sabiedriskajai apspriešanai un vietējo iedzīvotāju atbalsts ir pausts galvenokārt 2.variantam.

6.3.1.5.Ziņojumā ir ietverts arī aptuvens Paredzētās darbības realizācijai nepieciešamo zemju apjoma aprēķins, ņemot vērā 1. un 2.varianta trases. Minētās platības novērtētās arī zemes lietojuma kategoriju griezumā un pašvaldības griezumā, veicot arī iespējamo materiālo zaudējumu aprēķinu (Ziņojuma 20.-25.tabula). Paredzētās darbības realizācijas gadījumā paredzēta skarto zemju atpirkšana un zaudējumu kompensēšana normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

6.3.1.6.Abi trases varianti vairākos posmos šķērso kūdras iegulas, kas pašlaik netiek izmantotas, savukārt trases 1.variants šķērso *Cirmas smilts un grants atradni*, ko perspektīvā plānojusi izmantot SIA „*Salenieku dolomīts*" Ņemot vērā šo aspektu trases 1.variants tiek vērtēts kā mazāk piemērots autoceļa būvniecībai, taču ar vājo grunšu izņemšanu jārēķinās abos Ziņojumā vērtētajos alternatīvajos variantos.

6.3.1.7.Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka visi Paredzētās darbības tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ar Ziņojumu vēl nav precizēti. Ir zināmi tikai principiālie risinājumi, - darbības vietas, plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi, nepieciešamie pasākumi ietekmes mazināšanai. Būvniecības projekta tehniskie risinājumi izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, kas līdz projekta izstrādei un Paredzētās darbības realizācijai var mainīties. Tādēļ ir būtiski, lai pēc lēmuma pieņemšanas par Paredzētās darbības pieļaujamību un konkrētās alternatīvas izvēles, tiktu nodrošināts, ka turpmākā teritoriju (arī Paredzētās darbības perspektīvās ietekmes zonā esošo teritoriju) izmantošanas un apbūves plānošanā tiek ņemts vērā perspektīvais Autoceļa A12 posms jaunā trasē. Šis apstāklis jāņem vērā gan piekļuves un mobilitātes aspektā, respektējot to, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā satiksmes organizācijas risinājumi mainīsies, gan Paredzētās darbības ietekmes (galvenokārt jau trokšņa) dēļ. Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" (turpmāk MK Trokšņa noteikumi Nr.16) 14.1.punktā paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātājs projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „*Būvakustika*" prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējo pašvaldību kompetencē, regulējot tos ar teritoriju plānojumu nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu. Vienlaikus Birojs vērš arī pašas Ierosinātājas uzmanību uz to, ka norādītajā periodā (~25gadi), var mainīties (arī būtiski) gan faktiskā, gan tiesiskā situācija, tostarp arī Ierosinātāja var mainīt Paredzētās darbības risinājumus. Lai gan Novērtējuma likums šobrīd nenoteic, ka saņemta akcepta gadījumā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātam un Biroja atzinumam būtu derīguma termiņš, turklāt pēc Paredzētās darbības akcepta (ja tāds tiek saņemts) ir jānodrošina, ka nacionālās nozīmes transporta koridors (un ar to saistītās ietekmes) citu attīstības ieceru gadījumā tiek respektēts, Ierosinātājai tomēr arī pašai ir jārēķinās, ka būtisku apstākļu maiņas gadījumā var būt nepieciešams Paredzētās darbības risinājumus pārvērtēt. Tā, piemēram, ja tālākajā projektu attīstības gaitā, gan nosakot darbību realizācijai konkrētus risinājumus, gan identificējot jaunus būtiski atšķirīgus apstākļus, tiek konstatēts, ka darbības vieta vai pati Paredzētā darbība būtiski atšķiras no šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtētā, var tikt grozītas un izvirzītas papildus vides aizsardzības prasības, kā arī nepieciešamības gadījumā piemērots un veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

6.3.1.8.**Lai arī ārējos normatīvos aktos ir noteiktas prasības saistībā ar zemju atsavināšanu autoceļa vajadzībām, piekļuves nodrošināšanu īpašumiem, aizsargjoslām, zemju lietošanas kategoriju maiņu, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir norādāmi sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

a) **Jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības laikam, lai, pārbūvējot Autoceļu A12 un izbūvējot to jaunā trasē, nodrošinātu īpašumu sasniedzamību, kas tiek ietekmēta ar Paredzētās darbības ietvaros veicamajiem darbiem vai to rezultātā.**

b) **Būvprojekta risinājumos jāparedz un jāiestrādā visi paliekošie risinājumi ietekmēto īpašumu sasniedzamībai pēc Paredzētās darbības realizācijas.**

c) **Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve.**

d) **Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā satiksmes pārvadu, tiltu, pievedceļu, paralēlo ceļu u.c. objektu izbūvei un pārbūvei ir jāsaņem Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā.**

e) **Ja tālākajā projekta attīstības gaitā, gan nosakot darbību realizācijai konkrētus risinājumus, gan identificējot jaunus būtiski atšķirīgus apstākļus, tiek konstatēts, ka darbības vieta vai pati Paredzētā darbība būtiski atšķiras no šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtētā, par izmaiņām ir jāinformē Valsts vides dienests un Ierosinātājai jārēķinās, ka var tikt grozītas un izvirzītas papildus vides aizsardzības prasības, kā arī piemērots un veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.**

6.3.2. **Ietekme uz hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā:**

6.3.2.1. No inženierģeoloģiskā viedokļa izpētes teritorija abu alternatīvu gadījumā ir novērtēta kā atbilstoša vidēji sarežģītiem dabas apstākļiem. Teritorijas reljefa pazeminājumos ir mitras un tajās sastopama kūdra (līdz 3-5 m biezumam) un sapropeļa nogulumi, kas ir zemas nestspējas un stipri deformējamas gruntis. Balstoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veikto izpēti, Ziņojumā konstatēts, ka reljefs projektētā Autoceļa A12 apkārtnē ir līdzens vai paugurains. Apkārtnē ir vairāki ezeri, kuri nerobežojas ar plānotajām autoceļa trasēm. Tomēr samērā blīvs ir upju tīkls, no kurām liela daļa ir regulētas. Vairākās vietās projektētās ceļa trases šķērsotu šīs ūdensteces. No minētajām Rēzeknes un Pildas upes lejteces pieder pie prioritārajiem zivju ūdeņiem (lašveidīgo zivju ūdeņiem). Uz šīm upēm izveidotas nacionālās hidroķīmisko novērojumu stacijas. Apkārtnē ir arī daudz meliorācijas grāvju, - darbības vietas apkārtnē susināti ir gan meži, gan lauksaimniecības zemes.

6.3.2.2. Ziņojumā novērtēts, ka galvenais ietekmes faktors uz virszemes ūdeņu kvalitāti var būt būvdarbu radītās ietekmes, kā arī ekspluatācijas rezultātā - pretapledošanas līdzekļu (sāls) izmantošana. Šobrīd virszemes ūdeņu piesārņojuma slodzi Rēzeknes un Pildas (Isnaudas) baseinos veido galvenokārt izkliedētais piesārņojums (t.sk. lauksaimniecības), izņemot notekūdeņu izlaides vietas. Norādīts, ka teritorijām ar apgrūtinātu noteci virszemes ūdeņu kvalitātes neatbilstības labas kvalitātes kritērijam cēlonis ir ūdeņu sastāvā paaugstinātais organisko vielu saturs. Ja netiks veikti atbilstoši meliorācijas pasākumi, šajās un pieguļošās teritorijās turpināsies kvalitātes pasliktināšana pieaugot organisko vielu saturam.

6.3.2.3. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības apkārtnes mājsaimniecībās dzeramā ūdens ieguvei tiek izmantotas galvenokārt akas. Ūdens apgādes traucējumi ar Paredzēto darbību netiek prognozēti, tomēr gadījumā, ja tā tiktu traucēta, Ziņojumā izskatīta iespēja rast risinājumus alternatīvai ūdens apgādei.

6.3.2.4. Projekts paredz izbūvēt vairākus ūdensteču šķērsojumus vai veikt esošo šķērsojumu pārbūvi. Ziņojumā norādīts, ka paredzēts nodrošināt risinājumus, kas ņem vērā upju caurteci, tostarp neaizšķērso palu periodā applūstošo palieni. Visi tilti ir paredzēti vienlaiduma, bez balstiem upē un palienē. Attiecīgi būtiska ietekme un hidroloģisko režīmu un arī uz zivju resursiem šādā gadījumā nav sagaidāma.

6.3.2.5. Ņemot vērā Plānotās darbības teritorijas ģeoloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus, Ziņojumā netiek prognozētas būtiski atšķirīgas hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas pie nosacījuma, ja tiek veikta kvalitatīva un atbilstoša meliorācijas sistēmas izbūve/rekonstrukcija, kā arī atbilstoša un sistemātiska tās uzturēšana. Virszemes noteces ūdeņus no jaunās trases tāpat kā no esošās Autoceļa A12 trases un citiem autoceļiem Latvijas teritorijā ārpus apdzīvotām vietām ir paredzēts paštecē novadīt ceļmalas grāvjos.

No Ziņojuma neizriet, ka, ņemot vērā darbības vietu un konkrētos apstākļus, būtu pamats izvirzīt atšķirīgus nosacījumus vai, ka šādam risinājumam varētu būt būtiska nelabvēlīga ietekme uz vidi, kas varētu ietekmēt dabiskas vides absorbcijas spējas. Saistībā ar pārpurvošanās procesiem Ziņojuma autori konstatē, ka jauna autoceļa posma būvniecībai kā tādai var būt ietekme, jo tā var ierobežot ūdens plūsmas, tomēr šādu ietekmi ir iespējamas novērst un pārvaldīt, nodrošinot risinājumus, kas paredz esošo meliorācijas sistēmu darbības turpināšanu un funkcionēšanu. Šādā gadījumā netiek prognozēta pārpurvošanās procesu veicināšana.

6.3.2.6. Tādējādi, lai gan ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātā Ziņojuma autori secina, ka 1.un 2.variantā autoceļa trases šķērsotu hidroloģiskā režīma un drenāžas apstākļu ziņā sarežģītu teritoriju, tomēr atbilstīgas būvprojekta izstrādes un būvniecībai izvirzīto prasību izpildes gadījumā ir iespējams nodrošināt, ka netiek izmainīta pašreizējā notece un tiek novērstas nelabvēlīgas ietekmes uz vidi iespējas. Ziņojumā ir paredzēti pasākumi nelabvēlīgas ietekmes novēršanai vai samazināšanai. Proti, noteikts, ka, lai samazinātu vai izslēgtu ietekmes uz hidroloģiskajiem apstākļiem, tehniskās projektēšanas gaitā (iespēju robežās) nepieciešams:

6.3.2.6.1. nosusinātās platībās nepieļaut izmaņas reljefā;

6.3.2.6.2. nodrošināt esošajām meliorācijas sistēmām (drenāžas grāvjiem) nepieciešamo caurteci, bet nepieciešamības gadījumā – ieplānot papildus caurtekas zem autoceļa vai paredzēt caurteces nodrošināšanai alternatīvus variantus;

6.3.2.6.3. optimizēt esošo drenāžas sistēmu izvietojumu autoceļa tuvumā, savienojot atsevišķo sistēmu elementus, kas varētu samazināt caurteku skaitu zem autoceļa;

6.3.2.6.4. nodrošināt esošo caurteku garenprofilu atjaunošanu, lai nesamazinātu caurvades spējas;

6.3.2.6.5. sastādot darbu izpildes grafiku, ņemt vērā pavasara palu un vasaras-rudens plūdu periodu;

6.3.2.6.6. ņemt vērā iespējamus gruntsūdeņu plūsmas/atslodzes traucējumus zem autoceļa, kas ir saistīti ar grunts filtrācijas īpašību izmaiņām no papildus slodzes zem autoceļa;

6.3.2.6.7. lai nepieļautu ūdens piesārņojumu, ir jāievēro virszemes ūdensobjektiem noteiktās aizsargjoslas:

6.3.2.7. Novērtēts, ka šādu pasākumu izpildes gadījumā nav pamata uzskatīt, ka nelabvēlīgi izmainīsies apkaimes hidroloģiskais režīms un drenāžas apstākļi, salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju (ņemot vērā jau esošo Autoceļa A12 trasi).

6.3.2.8. **Novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju, Birojs secina, ka Ziņojumā ir paredzēti pasākumi, kas būtu nepieciešamai iespējamo ietekmju novēršanai/mazināšanai un atzīst, ka pašreizējā situācijā konkrētā ietekmes aspekta ziņā nav pamata darbības nepieļaušanai, ja tiek ievēroti Ziņojumā paredzētie, ar šo Biroja atzinumu noteiktie un būvniecības būvprojektā nosakāmie ierobežojumi. Ja tiek ievēroti piesardzības pasākumi un būvprojekta izstrādes gaitā savlaicīgi ņemti vērā konkrētie darbības vietas hidroloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi, grunšu stabilitāte u.c. apstākļi, nelabvēlīgas ietekmes novēršana un pārvaldība ir iespējama. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi šādi nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība iespējama vai nav pieļaujama:**

a) Ierosinātājai ir jānodrošina visu Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto

ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi pazemes ūdeņos, meliorācijas teknēs un virszemes ūdeņos.

b) Ņemot vērā šķērsojamās kūdras iegulas un vājas nestspējas gruntis, kā arī izmantošanai plānoto Cirmas smilts un grants atradnes teritoriju (trases 1.variants), vairākos trases posmos jārēķinās ar vājo grunšu esamību un papildus grunts izņemšanas/aizvietošanas darbiem, tādēļ izstrādājot būvprojektu, jāpārliecinās par grunšu stabilitāti un jāparedz drošības nosacījumi, tajā skaitā ceļa nestspējas atbilstošai nodrošināšanai. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot izbūvējamā ceļa stabilitāti. Tāpat jānodrošina, ka uzbērumi, tostarp tiltu un šķērsojumu vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

c) Ar jaunas autoceļa trases būvniecību un ekspluatāciju nav pieļaujamas nelabvēlīgas izmaiņas apkārtnes hidroloģiskajā režīmā un jānodrošina ūdeņu notece no blakus esošajām platībām. Izstrādājot Paredzētās darbības būvprojektu, citu starpā ņemot vērā aktuālo situāciju un apstākļu iespējamas izmaiņas, jāizstrādā jau konkrēti risinājumi virszemes noteces organizēšanai un nepieciešamo caurteku ierīkošanai/pagarināšanai/pārveidei un virszemes ūdeņu savākšanai no autoceļa un novadīšanai tā, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos. Tāpat jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšanu un saglabāšanu vai to nepieciešamo pārveidi, izstrādājot un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides projektus.

d) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas tādi tiltu konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms, kā arī tiktu maksimāli saglabāti nepārveidoti biotopi upē un palienē.

e) Ja, uzsākot ūdensteču šķērsojuma vai citu ar Paredzēto darbību saistīto risinājumu izstrādi vai realizāciju, tiek konstatēts, ka darbībām var būt tāda ietekme uz virszemes ūdensobjektiem, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, 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 jāsaskaņo ar Valsts vides dienestu, saņemot būvniecības tehniskos noteikumus, kur nepieciešams, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.

f) Būvprojektā ir jāparedz grāvju ierīkošana virszemes ūdeņu savākšanai un aizvadīšanai gar ceļa uzbērumu, paredzot iespēju nepieciešamības gadījumā noslēgt vietējās nozīmes meliorācijas sistēmas kontūrgrāvjus, lai avārijas situācijās piesārņojums uzreiz tieši nenonāktu meliorācijas sistēmās un tālāk virszemes ūdensobjektos.

g) Ja autoceļa jauno pievedceļu un ceļu mezglu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, Ierosinātājai jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.

6.3.3. **Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.**

6.3.3.1. Ar Paredzēto darbību tiks pārveidots līdzšinējais vides stāvoklis Paredzētās darbības vietā, ceļu trases abos alternatīvajos variantos tiktu zaudēta pašreizējā veģetācija, kā arī mainīts un/vai fragmentāri koriģēts teritorijas reljefs. Darbības vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, tomēr būvniecība ir plānota šobrīd maz apbūvētā vietā, tostarp šķērsojot vairākas ūdensteces. Tādēļ ir pamatoti izsvērt, kādas iespējamas aizsargājamās vērtības būvniecības vietā ir konstatējamas un kādi būtu optimālākie risinājumi ceļa trases virzīšanai šobrīd noteiktajā ~ 200m platajā koridorā.

6.3.4. Autoceļa A 12 posms noslēdzas pie īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, kas ir arī Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000), - dabas liegums „*Pildas ezers*" (turpmāk Dabas Liegums). Dabas Liegums ir C tipa aizsargājamā teritorija (kods LV0510600), kas noteikta īpaši aizsargājamo sugu un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai. Atbilstoši Ziņojumam paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta negatīva ietekme uz NATURA 2000 teritoriju (dabas liegumu „Pildas ezers") un tās integritāti.

6.3.4.1. Paredzētās darbības vietas un tās apkārtnes teritoriju sugu un biotopu novērtējumam ir veikta darbības vietas apsekošana, novērtējot gan dabas vērtības būvniecības tieši skartajā (~30m platajā) koridorā, kur veģetācija tiktu neatgriezeniski zaudēta, gan 100m joslā no projektētās ceļa ass. Novērtējuma ietvaros konstatētais ir attēlots Ziņojuma II un III pielikumā, attēlojot konstatēto aizsargājamo vērtību vietas attiecībā pret esošo un plānoto Autoceļa A12 trasi abu alternatīvu gadījumā.

6.3.4.2. Atbilstoši Ziņojumam, lai novērtētu pārbūvējamā un jaunbūvējamā autoceļa posma apkārtnē sastopamos biotopus, to lomu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā 2014.gada maijā – jūnijā teritorija tika apsekota dabā, ko veica sertificēts eksperts (eksperta sertifikāts Nr.002, derīgs no 11.05.2013. līdz 10.05.2018.). Apsekotas un izvērtētas tika teritorijas, kurās paredzētā darbība varētu ietekmēt aizsargājamās sugas un biotopus. Ziņojumam pievienotajā eksperta 2014. gada 7. jūnija eksperta atzinumā norādīts, ka

6.3.4.2.1. apsekotā teritorija nešķērso un nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām;

6.3.4.2.2. apsekotajā teritorijā konstatēti sekojoši aizsargājami biotopi:

- 3260, 5.18. *Upju straujteces un dabiski upju posmi*;
- 6430, 3.25. *Eitrofas augsto lakstaugu audzes*;
- 6210, 3.21. *Sausi zālāji kaļķainās augsnēs*;
- 6270*, 3.24. *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas*;
- 6450, 3.26. *Palieņu zālāji*;
- 91D0* *Purvaini meži*;
- 9080*, 1.15. *Staignāju meži.*

6.3.4.2.3. Teritorijā nav sastopamas 2000. gada 14. novembra Ministru kabineta noteikumos Nr.396 „*Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu*" iekļautās augu sugas. Nav konstatētas arī augu sugas, kurām izveidojami mikroliegumi (LR MK 2001. gada 30. janvāra noteikumi Nr.45 "Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi"), Latvijas Sarkanajā grāmatā un EP Sugu un biotopu direktīvas II pielikumā ietvertās augu sugas.

6.3.4.2.4. Būtiskāka ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem tiek prognozēta, īstenojot ceļa trases 1. variantu.

6.3.4.3.Ziņojumam pievienotajā 2014. gada 7. jūnija un 2014.gada 9.novembra eksperta atzinumā „Papildinājums 2014. gada 7. jūnija eksperta atzinumam par projekta „Autoceļa A12 (E22) Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova posma Rēzekne - Ludza būvniecība jaunā trasē" teritorijas biotopu un augu sugu izpēti", norādīts, ka, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, veicot aprēķinus par iespējamo ietekmes apjomu uz Latvijas un Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamajiem biotopiem, izdalītas divas ietekmes zonas: ceļa trase un tās sāngrāvji 30 metru platumā (šajā platumā tiks pilnībā iznīcināta augu sega zem asfalta seguma, vai tā tiks ietekmēta darbu laikā, veidojot grāvjus - šai zonā augu sega atjaunosies, bet citā kvalitātē) un netiešās ietekmes zona 100 metru platumā. Aprēķinu rezultātā secināts, ka iespējamais ietekmes apjoms:

6.3.4.3.1. biotopa 3260, 5.18. *Upju straujteces un dabiski upju posmi* abos trases variantos 30m joslā būs 2920 m^2, bet 100 m - 9630 m^2 (kopējā platība Latvijā 17620 ha), saskaņā ar eksperta atzinumu plānotās Paredzētās darbības gaitā šis biotops netiks būtiski ietekmēts, tiek prognozēts, ka biotopa kvalitāte atjaunosies;

6.3.4.3.2. biotopa 6430, 3.25. *Eitrofas augsto lakstaugu audzes upju krastos* abos trases variantos 30m joslā būs 658 m^2, bet 100 m - 2152 m^2, saskaņā ar eksperta atzinumu konkrētās darbības ietekme uz biotopu būs īslaicīga un netiks būtiski samazināta biotopa platība Latvijā;

6.3.4.3.3. biotopa 6210, 3.21. *Sausi zālāji kaļķainās augsnēs* 1. autoceļa alternatīvas realizācijas gadījumā 30m joslā būs 815 m^2, bet 100 m - 2274 m^2, kas veido aptuveni 0,025 % no pašreizējās biotopa platības Latvija, saskaņā ar eksperta atzinumu biotopa kvalitāte novērtēta kā vāja, ceļa trases tuvumā esošā biotopa zudums varētu samazināt tā kopējo platību, biotops Latvijā ir izzūdošs, tāpēc arī neliels platības zaudējums tiek uzskatāms par būtisku;

6.3.4.3.4. biotopa 6270*, 3.24. *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas* abos trases variantos 30m joslā būs 2590 m^2, bet 100 m - 20480 m^2, saskaņā ar eksperta atzinumu biotopa kvalitāte novērtēta kā vāja, ceļa trases tuvumā esošā biotopa zudums varētu samazināt biotopa platību Latvijā par 0,01%, taču šāds platības zudums eksperta atzinumā netiek uzskatīts par būtisku;

6.3.4.3.5. biotopa 6450, 3.26. *Palieņu zālāji* Kivdolicas upes krastos abos trases variantos 30m joslā būs 6358 m^2, bet 100 m - 13643 m^2 (kopējā platība Latvijā 15600 ha), saskaņā ar eksperta atzinumu ceļa trases tuvumā esošā biotopa zudums varētu samazināt biotopa platību Latvijā par 0,09% vai mazāku platību (Biroja vērtējumā skartā plātība procentuāli varētu būt ievērojami mazāka), kas nav uzskatāms par būtisku, taču saskaņā ar eksperta novērtēto paliene projektētā ceļa vietā nav plaša, tāpēc pastāv iespēja novirzīt ceļa trasi, apejot biotopu;

6.3.4.3.6. biotops 91D0* *Purvaini meži* abos trases variantos 30m joslā būs 5880 m^2, bet 100 m - 23970 m^2, saskaņā ar eksperta atzinumu ceļa trases tuvumā esošā biotopa zudums prognozēts 0,0012% no biotopa kopplatības Latvijā, taču šāds platības zudums nav uzskatāms par būtisku, taču eksperta atzinumā rekomendēts, esošās ceļa trases paplašināšanas gadījumā to ieteicams darīt gar trases ziemeļu malu, kur mežs neatbilst aizsargājama biotopa statusam;

6.3.4.3.7. biotops 9080*, 1,15. *Staignāju meži* 1. autoceļa alternatīvas realizācijas gadījumā 30m joslā būs 7720 m^2, bet 100 m - 32985 m^2, saskaņā ar eksperta atzinumu ceļa trases tuvumā esošā biotopa zudums prognozēts

0,015% no biotopa kopplatības Latvijā, biotopa kvalitāte novērtēta kā augsta, līdz ar to ietekme uz biotopu 9080*, 1,15. Staignāju meži uzskatāma par samērā būtisku.

6.3.4.4. Atbilstoši Ziņojumam pievienotajam putnu eksperta (eksperta sertifikāts Nr.005, derīgs no 08.04.2013. līdz 13.05.2018.) putnu blīvums izpētes teritorijā ir novērtēts kā normāls līdz augsts, Paredzētās darbības teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamo putnu sugu atradnes, kas varētu tikt ietekmētas Paredzētās darbības realizācijas gadījumā. Apsekošanas laikā konstatētas brūnās čakstes, mazie mušķērāji un somzīlītes, visai maz balto stārķu un klijānu, citas īpaši aizsargājamas sugas apsekošanas laikā nav konstatētas. Eksperts norādījis, lai arī dabas liegums „Pildas ezers" neatbilst putniem nozīmīgu vietu kritērijiem, tomēr paredzētās darbības rezultātā varētu tikt ietekmēti dabas liegumā un tā tuvumā mītošie putni. Lai samazinātu ietekmi uz putniem, eksperts rekomendē:

6.3.4.4.1. klusu gludu ceļa segumu, prettrokšņu barjeras ar izliektu augšpusi Pildas ezera apkaimē;

6.3.4.4.2. prettrokšņa barjeras bez stiklotas, atstarojošas un/vai caurspīdīgas virsmas;

6.3.4.4.3. prettrokšņa stādījumus atklātās vietās, kurus veido blīva skujkoku rinda vai vairākas rindas, kas sasniedz vismaz 3 m augstumu;

6.3.4.4.4. veikt bojāgājušo putnu monitoringu, kura dati būtu viens no atbalsta pasākumiem, putnu bojāejas uz autoceļiem cēloņu analizēšanai, lai to nākotnē iespējami efektīvāk mazinātu;

Realizējot Paredzēto darbību ietekme uz putniem būs lielākā vai mazākā mērā, jo trase plānota teritorijās, kurās pašlaik nav antropogēnās ietekmes, lielāka ietekme tiek prognozētā 1. alternatīvā varianta realizācijas gadījumā.

6.3.4.5. **Ziņojuma 6.nodaļā paredzēti inženiertehniskie risinājumi Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai uz aizsargājamiem biotopiem, līdz ar to būvprojektā iekļaujami konkrēti risinājumi, kas negatīvo ietekmi novērš vai iespēju robežās samazina. Kopumā secināms, ka 2.trases alternatīva ir piemērotāka dabas vērtību aizsardzības kontekstā.**

6.3.5. **Troksnis un tā izplatība.**

6.3.5.1. Papildus paša autoceļa izbūves radītajām ietekmēm trokšņa radītais apgrūtinājums ir būtiskākā un kompleksākā ar Paredzēto darbību saistītā ietekme uz vidi, jo intensīva autotransporta satiksme ir nozīmīgs trokšņa avots, turklāt (mainīgā intensitātē) traucējoša visos diennakts periodos. No vienas puses Birojs atzīst, ka Paredzētā darbība pēc savas būtības ir saprātīgs un ilgtspējīgs autotransporta satiksmes organizēšanas risinājums, atslogojot blīvi apdzīvotas teritorijas no satiksmes radītā trokšņa apgrūtinājuma. Tomēr no otras puses, - autoceļa trases izbūve jaunā vietā radīs jaunu apgrūtinājumu tajās teritorijās, kur troksnis šobrīd nav tik liela problēma. Mazinot ietekmi vienā teritorijā, tā palielinātos citā.

6.3.5.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus. Robežlielumu noteikšanas pieeja gan attiecībā uz rūpnieciskā rakstura trokšņiem, gan attiecībā uz autoceļu ekspluatācijas radīto troksni šobrīd neizšķir atšķirīgu regulējumu, bet vienlīdz piemērojamu nosacījumu ilgtermiņa trokšņa rādītājiem L_{diena}, L_{vakars}, L_{nakts}. Autoceļš A12 ir valsts nozīmes automaģistrāle, tomēr satiksmes intensitāte uz tā ir vērā ņemami mazāka kā 3 miljoni transportlīdzekļu gadā. Tomēr MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikuma noteikts, ka aizsargjoslās gar autoceļiem (tai skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā

trīs miljoni transportlīdzekļu gadā), vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.3.5.3. Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes noteic MK Trokšņa Noteikumi Nr.16. MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikums 1.punktā ar apakšpunktiem noteic vides trokšņa robežlielumus:

6.3.5.3.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A);

6.3.5.3.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums L_{diena} ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A);

6.3.5.3.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) L_{diena} ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} – 55dB(A).

6.3.5.4. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35bB(A) dienā; 35dB(A)vakarā un 30dB(A)naktī. Papildus ar Noteikumiem Nr.16 (4.pielikums) noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā. Attiecībā uz trokšņa robežvērtībām telpā MK Trokšņa Noteikumi Nr.16 neparedz, ka autoceļu aizsargjoslās tie būtu uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.3.5.5. Ziņojumā novērtēts, ka lielākā daļa esošā Autoceļa A12 attiecīgā posma virzās pa mazapdzīvotu apvidu ar atsevišķām tuvākām vai tālākām viensētām un šķērso tikai divas apdzīvotas vietas – Tutānus un Griškānus. Tālāk Autoceļš A12 virzās cauri Ludzas pilsētai. Ārpus šīm apdzīvotajām vietām esošo viensētu kopskaits ceļa ietekmes zonā ir novērtēts kā ~40, no kurām vairums atrodas ceļa aizsargjoslā (100m zonā). Lielākā daļa troksnim šobrīd pakļauto dzīvojamo teritoriju atrodas tieši Ludzas pilsētā (apmēram 90 piemājas teritoriju), kuru ar Paredzēto darbību ir plānots apiet.

6.3.5.6. Lai veiktu satiksmes intensitātes prognozi, ir apkopoti vēsturiskie satiksmes intensitātes pieaugumi uz Autoceļa A12, kā arī autoceļa P54 un Terehovas robežkontroles punktā. Ziņojumā vidējais satiksmes intensitātes pieaugums prognozēts attiecībā pret 2013.gadu. Var pievienoties Ierosinātājai, ka satiksmes intensitātes pieaugums ir atkarīgs no vairākiem faktoriem, tajā skaitā no Latvijas un Krievijas ekonomiskās attīstības. Līdz ar to nav iespējams precīzi prognozēt, kāda būs transporta plūsma Paredzētās darbības realizācijas gadījumā, turklāt šobrīd nav sagaidāms, ka tās realizācija varētu tikt uzsākta tuvāko gadu laikā. Šajā periodā situācija var mainīties arī būtiski. Tomēr, lai novērtētu, kādas var būt sagaidāmas izmaiņas noteiktā periodā, ja darbība tiktu realizēta, ir jādefinē kaut vai aptuvenas prognozējamās vērtības. Šādam nolūkam Ziņojumā pieņemts, ka 2020.gadā satiksmes intensitāte pret 2013.gadu attiecīgajā Autoceļa A12 posmā pieaugs – 1,18 reizes, 2025.gadā - 1,31 reizi, 2030.gadā - 1,44 reizes, 2035.gadā - 1,59 reizes, 2040.gadā - 1,74 reizes, 2045.gadā -1,86 reizes, 2050.gadā - 1,93 reizes. Sagaidāmā satiksmes intensitāte 2040.gadā tiek prognozēta 3174 - 7790 transporta līdzekļu diennaktī.

6.3.5.7. Balstoties uz agrāk veiktu ietekmes uz vidi novērtējumu rezultātiem un to ietvaros izdarītiem secinājumiem, Ziņojuma autoru vērtējumā pie esošās autotransporta satiksmes intensitātes ~ 2800 transporta vienību dienā, no kurām ~40 % ir kravas vienības un sadalījuma diennakts posmos: dienā – 67 %, vakarā – 16 %, naktī – 17 %, - trokšņa

līmenis vakarā ir par ~2,8 dB(A) lielāks kā naktī, bet dienā par ~ 5,4 dB(A) lielāks kā naktī. Savukārt – salīdzinot iespējamās trokšņa izplatības zonas ar diennakts periodiem noteiktajām robežvērtībām, izdarīts pieņēmums, ka satiksmes radītais troksnis nepārsniedz robežvērtību dienā sākot no ~70 m attāluma no salīdzināmas intensitātes autoceļa ass, vakarā no ~80 m, bet naktī no ~100 m attāluma no ceļa ass. Vadoties no šādas pieejas, secināts, ka pie pašreizējās situācijas ārpus autoceļa aizsargjoslas ar trokšņa normatīva pārsniegumu tiek skartas tikai ~4 viensētas lauku apvidū un ~45 piemāju saimniecības Ludzā. Tālāk Ziņojumā konstatēts, ka, palielinoties satiksmes intensitātei līdz ~ 8000 vienību diennaktī un saglabājoties iepriekšējam tā daudzuma sadalījumam diennakts griezumā, trokšņa līmeņa pārsnieguma zonas palielināsies līdz pat 2 reizēm: dienā ~130m, vakarā ~160m un naktī ~190m. Vadoties no šādas pieejas, Ziņojuma autori secina, ka perspektīvā jau visos diennakts posmos trokšņa piesārņojuma zona skartu teritorijas arī ārpus ceļa aizsargjoslas (~18 viensētas lauku apvidū un ~72 piemāju teritorijas Ludzā). Tomēr prognozēts, ka, izbūvējot autoceļu A12 pa jaunu trasi, notiks satiksmes plūsmas pārdalīšanās. Prognozēts, ka esošo autoceļu cauri blīvi apdzīvotām vietām turpinās izmantot tikai ~50% vietējās satiksmes, kas sastāda ~35% no kopējās plūsmas uz Autoceļa A12. Tādējādi, ar Paredzēto darbību (pret esošo situāciju un tās turpmāku attīstību) tiek prognozēta pozitīva ietekme, jo autotransporta intensitātes palielināšanās ir faktors, kas nav atkarīgs no Paredzētās darbības realizēšanas vai nerealizēšanas.

6.3.5.8. Novērtējot apdzīvotības struktūru Autoceļa A12 jaunajās trasēs (1.un 2.variants), Ziņojumā secināts, ka trases to lielākajā daļā virzītos pa maz apdzīvotu teritoriju un troksnim pakļauto iedzīvotāju skaits abos ceļa posma variantos būtu būtiski mazāks kā pašreizējā situācijā. Kopējais Paredzētās darbības tvērumā ietilpstošais Autoceļa A12 posms ir ~30km, tomēr kopējais garums, kas sakrīt jau ar esošo Autoceļa A12 posmu, jaunās trases 1.variantā būtu 6,01 km, 2.variantā - 8,36 km.

6.3.5.9. Ziņojumā secināts, ka visplašākā trokšņa pārsnieguma zona ap autoceļu ir sagaidāma tieši nakts periodam, ar ko pamatota pieeja sagaidāmo trokšņa līmeni (Paredzētās darbības realizācijas gadījumā) atbilstoši MK Noteikumu Nr.16 prasībām modelēt tikai nakts periodam. Trokšņa noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3.punkts paredz, ka satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai izmanto Francijā izstrādātu aprēķina metodi „*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*". Atbilstoši Ziņojumam trokšņa novērtējumu ir veikusi SIA „*R&D Akustika*", nodrošinot modelēšanu ar licencētu trīsdimensiju trokšņa izplatīšanās prognozes datorprogrammu "SoundPLAN 7.1", Braunstein+Berndt GmbH / SoundPLAN LLC, (licences līguma doc. Nr. ID1038/05 no 18.09.2005, lietotāja Nr. 10578 HL4496), kas satur Francijā izstrādātu aprēķinu metodi "NMPB-Routes-96 (*SETRA-CERTU-LCPC-CSTB*)" (ar 2014. gada maija aktualizāciju). Aprēķinu rezultāti atspoguļoti Ziņojuma V pielikuma kartēs.

6.3.5.10. Novērtēts, ka nakts trokšņa pārsnieguma zonā jaunās trases 1.varianta gadījumā (vietās, kur trase tiktu virzīta pa pilnībā jaunu trasi) būtu 21 viensēta, bet 2.variantā – 20 viensētas, no kurām attiecīgi 10 un 9 atrastos autoceļa 100m aizsargjoslā, bet 11 (abos gadījumos) ārpus tās. Papildus no Ziņojuma V pielikumā ietvertajām kartēm secināms, ka virkne dzīvojamo teritoriju paaugstinātam trokšņa līmenim, kas pārsniedz nakts normatīvu, tiktu pakļauti arī tajos Autoceļa A12 posmos, kuros jaunā trase 1.un 2.variantā sakristu ar esošo Autoceļa A12 trasi. Attiecīgi Ziņojuma autori norāda, ka nepieciešami pasākumi trokšņa mazināšanai, vai arī Paredzētās darbības rezultātā tiks radīts troksnis, kas pārsniedz šobrīd MK Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteiktos rādītājus vides kvalitātei. Ziņojumā tiek analizēti dažādi risinājumi trokšņa samazināšanai, kā, piemēram, prettrokšņa sienas, aizsargvaļņi un aizsargstādījumi, kā arī satiksmes kustības ātruma samazināšana. Ziņojuma V pielikuma kartēs, vietās, kur identificētas trokšņa problēmzonas, attēloti posmi, kur varētu tikt pielietotas šādas trokšņa samazināšanas

metodes vai to kombinācijas. Izsvērums par šādu pasākumu pielietojamību, iespējamību un efektivitāti ir teorētisks, bez aprēķinu ceļā modelētas efektivitātes pārbaudes ar piesaisti katrai konkrētajai vietai.

6.3.5.11. Atsevišķs izsvērts vērtējums par sagaidāmo atbilstību trokšņa robežvērtībām telpās Ziņojumā nav ietverts. Secināts, ka gadījumā, ja ēkām ir nodrošināta atbilstīga skaņas izolācija, būtiskiem pārsniegumiem nebūtu jābūt, tomēr šāda nepārprotami nav situācija visos gadījumos, jo īpaši senāk būvētajām ēkām. Ziņojuma autori atzīst, ka Autoceļa A12 aizsargjoslā esošajām mājām varētu būt nepieciešams uzlabot skaņas izolāciju, lai nodrošinātu Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „*Būvakustika*" prasību un MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikumā paredzēto robežvērtību ievērošanu telpās.

6.3.5.12. Novērtējis Ziņojumu, Birojs norāda, ka trokšņa izplatības apstākļi un attālumi, tajā skaitā vājināšanās, izplatoties telpā, atšķiras dienas, vakara un nakts periodā un gan fona trokšņa līmenis, gan satiksmes intensitāte diennakts griezumā ir atšķirīga. Līdz ar to ir pamatoti ar MK Trokšņa Noteikumiem Nr.16 noteikts, ka atbilstība trokšņa robežvērtībām ir pārbaudāma katram diennakts periodam, ņemot vērā tā specifiskos apstākļus. Biroja ieskatā būtu sagaidāmi, ka jauna autoceļa projektēšanas gadījumā ar trokšņa novērtēšanai atbilstīgu datorprogrammu tiktu modelēta sagaidāmā situācija visiem diennakts periodiem, citu starpā identificējot gan konkrētās dzīvojamās teritorijas, kur trokšņa robežvērtības tiek pārsniegtas, gan precizējot pārsnieguma apjomu, lai izsvērtu, cik šāda ietekme ir būtiska un cik lielā apjomā konkrēti ir jāveic ietekmes samazināšanas pasākumi. Šādu detalizētu izsvērumu ar Ziņojumu arī pārstrādātajā un aktualizētajā izpildījumā Ierosinātāja nav nodrošinājusi un Biroja norādītie iebildumi ir ņemti vērā tikai daļēji.

6.3.5.13. Likuma „*Par piesārņojumu*" 13.pantu vides kvalitātes normatīvus iedala robežlielumos un mērķlielumos. Robežlielums ir saistošs jebkuram operatoram, kas veic vai ir paredzējis veikt piesārņojošu darbību, kuras izraisīta emisija var ietekmēt attiecīgo teritoriju. Tomēr operators, veicot piesārņojošu darbību, ierobežo emisiju, lai tā nepārsniegtu arī vides kvalitātes mērķlielumus, vai, ja tie ir pārsniegti, pakāpeniski samazina emisiju līdz attiecīgajiem mērķlielumiem. Savukārt vides aizsardzības institūcijas, pieņemot lēmumu par atļaujas izsniegšanu un izstrādājot labāko pieejamo tehnisko paņēmienu izmantošanas nosacījumus, kā arī kontrolējot piesārņojošu darbību, ņem vērā arī noteiktos mērķlielumus. Lai gan autoceļš nav saskaņā ar minēto likumu kategorizētā piesārņojošā darbība, troksnis ir viens no likumā „*Par piesārņojumu*" noteiktajiem piesārņojuma veidiem, MK Trokšņa Noteikumi Nr.16 ir izdoti saskaņā ar minētā likuma 18.[1] panta (3)daļas deleģējumu un tie noregulē trokšņa novērtēšanas un robežvērtību ievērošanas kārtību arī autoceļam kā trokšņa piesārņojuma avotam. Līdz ar to, MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikuma 2.piezīmē noteiktais, ka autoceļu aizsargjoslā trokšņa robežlielums uzskatāms par mērķlielumu, nenozīmē, ka šāda vērtība vispār nav jāņem vērā. Paredzot jaunu darbību ar būtisku ilgtermiņa ietekmi (ar Paredzēto darbību ir plānots izbūvēt jaunu autoceļa posmu ~30km garumā) ir jāņem vērā arī ietekme autoceļa aizsargjoslā, kur noteikto vērtību pārsniegumi ir vislielākie, jāizsver pasākumi mērķlielumu sasniegšanai. Savukārt iestādēm, lemjot par šādu darbību ietekmi uz vidi un tās novēršanas, samazināšanas iespējām, ir jāvadās arī no iespējas noteiktos mērķlielumus sasniegt.

6.3.5.14. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - ar Paredzētās darbības realizāciju nav bez detalizētu prettrokšņa pasākumu plānošanas un veikšanas iespējams nodrošināt trokšņa normatīvu ievērošanu gan autoceļa aizsargjoslā, gan arī ārpus autoceļa aizsargjoslas. Likums „*Par piesārņojumu*" un MK Trokšņa Noteikumi Nr.16 atkāpes no trokšņa robežvērtību ievērošanas, ja tiek uzsākta jauna piesārņojošā darbība vai veiktas būtiskas izmaiņas esošajā, neparedz. Līdz ar to, ja netiek mainīts tiesiskais regulējums un noteiktas īpašās prasības un nosacījumi satiksmes infrastruktūras objektiem, Paredzētā darbība

nonāk pretrunā pašreizējam tiesiskajam regulējumam vai, lai no tā izvairītos, prasa ievērojamos posmos plānot prettrokšņa pasākumus. Tomēr, kā uz to norāda arī pati Paredzētās darbības Ierosinātāja, Autoceļa A12 izbūve jaunā trasē nav plānota ātrāk kā tuvāko ~20-25 gadu laikā, turklāt tās realizācija un priekšnosacījumi ir atkarīgi no virknes ārējiem attīstības faktoriem. Ir augsta ticamība, ka šādā periodā var būtiski mainīties gan faktiskā, gan tiesiskā situācija, turklāt Ierosinātājai var būt iespēja arī pašai plānot kompleksus risinājumus, tostarp kompensāciju un trokšņa ietekmes mazināšanas jomā, kurus piedāvāt un realizēt teritorijās, kas atrastos Paredzētās darbības trokšņa ietekmes zonā. Līdz ar to, neatkarīgi no Biroja konstatētajiem trūkumiem veiktā trokšņa novērtējuma aspektā, nebūtu pamatoti ar šo Biroja atzinumu šobrīd noteikt, ka Paredzētās darbības realizācija pēc ~20 gadiem vispār nebūs pieļaujama, jo ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā, savukārt Birojs jau citviet šajā Biroja atzinumā ir norādījis, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā, Ierosinātājai būs jāņem vērā aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija un būvprojekta izstrādes gaitā daudzu ietekmes aspektu griezumā var būt jāveic pārvērtēšana vai detalizēšana. Konkrētajā gadījumā ir nepārprotami secināms, ka trokšņa ietekme Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būtu jāpārvērtē kopumā, jo Ziņojuma ietvaros veiktais izsvērums sniedz tikai ilustratīvu pārskatu par pašreizējā nakts trokšņa normatīva pārsnieguma zonām un teritorijām, kurās Ierosinātājai būtu jānodrošina trokšņa pārvaldības risinājumi vai to kombinācijas. Šāds novērtējuma apjoms nav šķērslis galējā lēmuma pieņēmējam izdarīt secinājumus par to, cik būtiskas būtu atšķirības starp 1. un 2.variantu vai kuram variantam varētu būt dodama priekšroka, ņemot vērā visu ietekmes jomu mijiedarbību, tomēr Paredzētās darbības akcepta gadījumā nepārprotami būtu jānoteic, ka tā var tikt realizēta tikai pie nosacījuma, ka tiek ņemta vērā aktuālā situācija un konkrēto trokšņa pārvaldības risinājumu noteikšanai būvprojektā tiek ietverts pilnīgs un tā brīža trokšņa novērtēšanas un pārvaldības normatīvajiem aktiem atbilstīgs aprēķins, ar ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi.

6.3.5.15. **Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:**

a) **Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem. Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu.**

b) **Izstrādājot Paredzētās darbības būvprojektu, jāņem vērā aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija un jāveic pilnīgs un tā brīža trokšņa novērtēšanas un pārvaldības normatīvajiem aktiem atbilstīgs sagaidāmā vides trokšņa un iekštelpu trokšņa aprēķins, pie nepieciešamības aktualizējot arī prognozējamās satiksmes intensitātes datus. Šāda novērtējuma ietvarā projekta risinājumos jāparedz atbilstoši pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai, tajā skaitā izplatības ierobežošanai un trokšņa izkliedes aprēķinu ceļā jāveic šādu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaude.**

c) **Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās, kurās piemērojami trokšņa robežlielumi. Attiecībā uz teritorijām, kurās trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem, jāizstrādā un jāīsteno ietekmes samazināšanas plāns un turpmākā projektēšanā, sadarbībā ar ietekmes skarto teritoriju īpašniekiem vai valdītajiem, jāizvērtē un, nepieciešamības gadījumā, jārealizē papildus trokšņa mazināšanas pasākumi.**

6.3.6. **Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**

6.3.6.1.Ņemot vērā ilgtermiņa prognozes autotransporta intensitātes pieaugumam uz Autoceļa A12 (Ziņojuma 4.pielikuma 1.karte), ir sagaidāms, ka, novirzot daļu autotransporta satiksmes pa jaunu Autoceļa A12 trasi un atslogojot Ludzas pilsētu no kravas automašīnu plūsmas, situācija pilsētā ar Paredzēto darbību (pret esošo situāciju un tās turpmāku attīstību) uzlabosies. Attiecīgi ir sagaidāms, ka arī gaisu piesārņojošo vielu emisija no autotransporta dūmgāzēm samazināsies. Tomēr situācija lokāli pasliktināsies tajās teritorijās, kur tiks izbūvēta jaunā Autoceļa A12 trase. Ziņojumā ir veikts šādu līdzšinējās situācijas izmaiņu (un to būtiskuma) novērtējums.

6.3.6.2.Atbilstoši Ziņojumam ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējuma nolūkos ietekme ir vērtēta nevis esošajai situācijai, situācijai projekta neīstenošanas gadījumā (ņemot vērā satiksmes intensitātes prognozēto pieaugumu, neatkarīgi no Paredzētās darbības realizācijas) un Paredzētajai darbībai 1. un 2.variantā, bet vienai prognozētajai situācijai, pieņemot, ka papildus jau esošajai Autoceļa A12 trasei tiktu izbūvētas abas jaunās trases (kas tiek aplūkotas kā alternatīvas) ar summāru noslodzi katrai atbilstoši 2040.gada prognozēm. Šādas pieņemtas situācijas novērtējumu veikusi Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra (turpmāk LVĢMC). Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai izmantota LVĢMC datorprogramma EnviMan, beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007. Gaisa kvalitātes izmaiņu novērtēšanai ir sastādītas izkliežu aprēķinu kartes un novērtētas iespējamās gaisa kvalitātes izmaiņas.

6.3.6.3.Saskaņā ar LVĢMC 2015.gada 20.maija izziņu Nr.4-6/1074 maksimālais piesārņojuma līmenis 2040.gadā, ņemot vērā gan šobrīd esošos stacionāros piesārņojuma avotus (ja tie darbību turpinātu apjomā, kāds datu bāzē Gaiss -2 deklarēts 2013.gadā), gan mobilos piesārņojuma avotus (satiksmes intensitātes prognoze uz 2040.gadu) būtu sekojošs:

6.3.6.3.1. oglekļa oksīdam 8 stundu maksimālā koncentrācija 679 $\mu g/m^3$ (robežvērtība 10 000 $\mu g/m^3$);

6.3.6.3.2. slāpekļa dioksīdam gada vidējā koncentrācija 14,02 $\mu g/m^3$ un stundas 19.augstākā koncentrācija 103 $\mu g/m^3$ (robežvērtības attiecīgi 40 $\mu g/m^3$ un 200 $\mu g/m^3$);

6.3.6.3.3. daļiņām PM_{10} gada vidējā koncentrācija 13,05 $\mu g/m^3$ un diennakts 36.augstākā koncentrācija 24,67$\mu g/m^3$ (robežvērtības attiecīgi 40 $\mu g/m^3$ un 50 $\mu g/m^3$);

6.3.6.3.4. daļiņām $PM_{2.5}$ gada vidējā koncentrācija 7,46 $\mu g/m^3$ (robežvērtība 20 $\mu g/m^3$).

6.3.6.4.No Ziņojuma VIII pielikumā pievienotajām gaisu piesārņojošo vielu izkliedes kartēm, kuras sagatavojusi LVĢMC, secināms, ka lielākās piesārņojuma koncentrācijas ir lielo pilsētu centros - Rēzeknē un Ludzā, savukārt Paredzētās darbības teritorijā tās sagaidāmas vērā ņemami zemākas. Ievērojot izkliedes rezultātu, Ziņojumā konstatēts, ka Paredzētās darbības vietā maksimālās summārās koncentrācijas pat pie nelabvēlīgākā scenārija (kas nav ir būtiski sliktāks kā plānotais, jo prognozētā satiksmes intensitāte tiktu sadalīta pa autoceļu posmiem) nesasniegtu un būtu būtiski mazākas kā Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" noteiktās robežvērtības. Līdz ar to, - būtiskas nelabvēlīgas ietekmes ar Paredzēto darbību vai vides kvalitātes nozīmīga pasliktināšanās, kam par priekšnoteikumu būtu Paredzētā darbība, nav konstatēta. **Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu obligātos nosacījumus neizvirza, jo tie jau ir noteikti ar normatīvajiem aktiem.**

Rezumējoši Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir salīdzinājuši alternatīvas Paredzētās darbības realizācijai pēc būtības vairākos ietekmes aspektos, vadoties no šādiem ietekmes vērtēšanas kritērijiem: apdzīvotu vietu šķērsošana, esošā ceļa joslas izmantošana, atsavināmie īpašumi,

vietējo ceļu daudzums, dzelzceļa šķērsošana, trases garums, gaisa piesārņojums, trokšņa līmenis, drenāžas apstākļi, virszemes ūdeņi, gruntsūdeņi, mūsdienu ģeoloģiskie procesi, derīgo izrakteņu atradnes, biotopi, putni, Eiropas nozīmes aizsargājamā Natura 2000 teritorija (Dabas Liegums), ainava. Būtiskas atšķirības starp alternatīvām Ziņojuma autori nekonstatē, jo būvniecības vai pārbūves darbu vietas un risinājumi būtiski neatšķirtos. Tai pat laikā secināts, ka priekšroka būtu dodama 2.variantam, jo kopējais visu negatīvo ietekmes veidu mijiedarbības vērtējums šīs trases gadījumā būtu mazāks kā 1.variantā. Birojs var pievienoties Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem, kā arī DAP vērtējumam un sabiedriskās apspriešanas gaitā ieinteresēto pušu paustajam viedoklim par labu trases 2.variantam. Šādā gadījumā nebūtu būtiskas nelabvēlīgas ietekmes uz īpaši aizsargājamām vērtībām, netiktu aprobežotas perspektīvās derīgo izrakteņu ieguves vietas, kā arī sabiedrības, pašvaldību un institūciju vērtējums ir bijis par labu šai trasei. Lai arī vērtējuma rezultātā Ziņojuma autori nekonstatē limitējošus vai izslēdzošus apstākļus nevienas no alternatīvu gadījumā, Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir izteicis savu vērtējumu un viedokli par trokšņa ietekmi un uzskata, ka trokšņa pārvaldības un ietekmes mazināšanas nolūkos ir pamats Ierosinātājas Paredzētajai darbībai izvirzīt papildus piesardzības nosacījumus.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Direktors A. Lukšēvics

2015.gada 6.novembrī