

**Atzinums**  
**par autoceļa A12 posma Ludza - Terehova (km 123,3-162,0)**  
**rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma**  
**noslīguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2006.gada 11.novembrim

Izdots paredzētās darbības ierosinātajam BO VAS "Latvijas autoceļu direkcija" Tehniskajai pārvaldei reģ. Nr. 000334420, kuras adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050, tālr. 7028169

Paredzētās darbības nosaukums: autoceļa A12 posma Ludza - Terehova (km 123,3 - 162,0) rekonstrukcija

Noslīguma ziņojuma izstrādātājs: SIA "Eirokonsultants" reģ. Nr. 000340388, kuras adrese: Eksporta ielā 6, Rīgā, LV – 1010, tālr. 7508328

**1. Īss paredzētās darbības raksturojums**

Atzinums sagatavots un izdots paredzētās darbības ierosinātajam BO VAS "Latvijas autoceļu direkcija" Tehniskajai pārvaldei atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" un 1999.gada 15.jūnija Ministru kabineta Noteikumu Nr. 213 "Kārtība, kādā vērtējama ietekme uz vidi" prasībām, izvērtējot Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā iesniegto autoceļa A12 posma Ludza - Terehova (km 123,3 - 162,0) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslīguma ziņojumu.

Ietekmes uz vidi novērtējums autoceļa A12 posma Ludza – Terehova rekonstrukcijai tika uzsākts 2002.gada 20.septembrī, kad Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs (turpmāk tekstā – IVN valsts birojs) atbilstoši BO VAS "Latvijas autoceļu direkcija" Tehniskās pārvaldes iesniegtajam pieteikumam pieņēma lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai. Projekts paredz autoceļa A12 Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) posma Ludza-Terehova (km123,3-162,0) rekonstrukciju vai alternatīva autoceļa posma Ludza- Nirza-Ploski-Terehova izveidi.

Autoceļš A12 Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) ir valsts galvenais autoceļš, starptautisko automaģistrāļu tīkla ceļa E22 sastāvdaļa. Patlaban autoceļš A12 posmā Ludza – Terehova ir vienbrauktuves autoceļš ar divām asfaltbetona 3,5 m platām braukšanas joslām. Ludzas pilsētā satiksme tiek novirzīta pa 1996.gadā izbūvēto Ludzas apvedceļu. Šajā posmā autoceļš šķērso Garbaras upi pa 17,5 m garu un 11,8 m platu tiltu, kas uzbūvēts 1964.gadā, Isnaudas upi pa 91 m garu un 10,6 m platu 1964.gadā būvētu tiltu, Istalsnas upi pa 25 m garu un 12,3 m platu 1979. gadā būvētu tiltu un Istras upi pa 89 m garu un 10,6 m platu 1958.gadā būvētu tiltu. Saskaņā ar noslīguma ziņojumā iekļauto informāciju visu tiltu nestspēja

neatbilst normatīvajām slodzēm. Autoceļam ir trīs neapsargātas vienlīmeņa pārbrauktuves pār dzelzceļu Rēzekne – Zilupe. Autoceļš šķērso ciematus Istalsna, Lielā Pīkova un Brigi. Gājējiem tikai gar Ludzas apvedceļu ir izbūvēta 1,5 m plata ietve. Ceļa pārredzamību traucē tuvu ceļa klātnei esošā apbūve, apaugums un stādījumi. Noteikti kustības ātruma ierobežojumi apdzīvotās vietās un bīstamos ceļa posmos.

1978.gadā tika uzsākta jauna maršruta Rīga – Maskava posma izbūve Ludza-Nirza-Ploski-Terehova (pašreizējais autoceļš V512 Nirza-Ploski un autoceļa A12 pēdējie kilometri Zilupe-Terehova), bet tā netika pabeigta. Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā līdz ar esošā autoceļa paplašināšanas izpēti ir izvērtēts alternatīvais autoceļa variants, izmantojot valsts otrās šķiras autoceļus V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski. Patlaban autoceļa V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda ceļa klātne ir 8,5 – 10,0 m ar grants segumu. Autoceļu lieto tikai vietējai satiksmei. Autoceļam V512 Nirza-Ploski, kas bija projektēts kā autoceļa Rīga – Maskava posms, jau 1978.gadā tika realizēta pirmā izbūves kārtā, izveidojot vienbrauktuves autoceļu ar divām 3,75 m platām braukšanas joslām ar grants segumu apmēram 11 km garumā. 1978.gadā tika izbūvēts 102,2 m garš un 14,5 m plats tilts pār Istras upi. 1994.gadā apmēram 0,5 km garā autoceļa posmā izbūvēja asfaltbetona segumu. Autoceļa klātne apmēram 3 km garā posmā robežojas ar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas lieguma “Pildas ezers” ārējo robežu. Autoceļu lieto tikai vietējai satiksmei.

Pēdējos gados tranzīta plūsmai caur robežpunktu ir pastāvīga tendence pieaugt un aktualizējas nepieciešamība paaugstināt ceļa caurlaides spēju, satiksmes drošību un braukšanas komforta līmeni. Tiek plānots, ka autoceļa posma Ludza – Terehova vidējā satiksmes intensitāte būs līdz 3000 automašīnām diennaktī.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā izvērtētajiem autoceļa A12 posma Ludza - Terehova (km 123,3 - 162,0) rekonstrukcijas variantiem ir kopējie autoceļa posmi:

- autoceļa A12 ievads Ludzas pilsētā un Ludzas apvediola (no 123,30 līdz 128,00 kilometram);
- autoceļa A12 posms no Ploskiem līdz trases beigām (no 158,77 līdz 162,00 kilometram).

Alternatīvie autoceļa varianti ir:

- pirmais variants, kas paredz autotransportam jaunu maršrutu, izmantojot valsts otrās šķiras autoceļus V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski, rekonstruējot tiltu pār Istras upi ceļa posmā Nirza-Ploski; autoceļa izbūvei gar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas liegumu “Pildas ezers” tiek piedāvāts izmantot esošo ceļu vai atvirzīt ceļa trasi 200 m no īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas lieguma “Pildas ezers” ārējās robežas (1A variants). Autoceļa tiešā tuvumā atrodas vairākas viensētas. Trases garums 36,9 km; nepieciešams atsavināt 35 ha zemes, nojaukt vienu

dzīvojamo ēku, sadalīt vairākus zemes īpašumus, nošķeļot zemes platības lielākas par 1 ha;

- otrais variants, kas paredz rekonstruēt esošo autoceļu A12 posmā Ludza – Terehova. Trases garums 37,9 km; nepieciešams atsavināt 34 ha zemes, nojaukt vairākas dzīvojamās un saimniecības ēkas, sadalīt vairākus zemes īpašumus, nošķeļot zemes platības lielākas par 1 ha.

Rekonstruējot autoceļa A12 posmu Ludza – Terehova, kopējos autoceļa posmos jāuzlabo ceļa plāna un profila rādītājus atbilstoši starptautisko maģistrāļu prasībām, jāizbūvē jauns tilts pār Garbaras upi un jāpārbūvē esošais tilts pār Istalsnas upi atbilstoši normatīvajām slodzēm. Gājējiem Ludzas pilsētas autoceļa posmā jāizbūvē ietves apmēram 2 km garumā. Posmā no Ploskiem līdz trases beigām jāveic esošā asfaltbetona seguma remonts.

Savukārt alternatīvā autoceļa pirmajam variantam, izveidojot jaunu autoceļa trasi, izmantojot valsts otrās šķiras autoceļus V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski, jāuzlabo ceļa plāna un profila rādītājus atbilstoši starptautisko maģistrāļu prasībām, un jāveic konstrukciju stiprināšana tiltam pār Istras upi.

Alternatīvā autoceļa otrajam variantam, rekonstruējot esošo autoceļu A12, jāuzlabo ceļa plāna un profila rādītājus atbilstoši starptautisko maģistrāļu prasībām, un jāizbūvē jaunos tiltus pār Isnaudas un Istras upēm atbilstošus normatīvajām slodzēm. Gājējiem atsevišķos ceļa posmos jāizbūvē ietves - Istalsnā 1 km, Lielā Pīkovā 0,5 km un Brigos 2 km garumā. Dzelzceļa šķērsošanai autoceļa 133. un 157. kilometros paredzēta satiksmes pārvalu izbūve.

Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs atbilstoši Pieteikumam sagatavoja un 2002.gada 5.novembrī izsniedza BO VAS "Latvijas autoceļu direkcija" Tehniskajai pārvaldei programmu ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu autoceļa A12 posma Ludza – Terehova rekonstrukcijai sagatavoja un iesniedza izvērtēšanai IVN valsts birojā SIA "Eirokonsultants". Autoceļa rekonstrukcijas alternatīvu karte ar paskaidrojošu tekstu no 2.jūnija līdz 27.jūnijam bija pieejama sabiedrībai visās rekonstrukcijas variantu skartajās pašvaldībās. Arī ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums ar uzskates materiāliem sabiedrībai bija pieejams Ludzas rajona padomē, Isnaudas pagasta,

Nirzas pagasta, Brigu pagasta, Ņukšu pagasta, Ciblas novada un Zilupes novada pašvaldībās, Rēzeknes reģionālajā vides pārvaldē un IVN valsts birojā. Apkopojot iedzīvotāju ierakstus atsauksmju žurnālos, iegūti šādi rezultāti: Isnaudas pagasts – 24 ieraksti, Nirzas pagasts – 6 ieraksti, Ņukšu pagasts nav ierakstu, Ciblas novads – 12 ieraksti, Zilupes novads – 11 ieraksti. Darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2003.gada 31.jūlijā Ludzas rajona padomē. Darba ziņojuma izstrādes laikā veiktās iedzīvotāju aptaujas, ko organizēja ziņojuma izstrādātāji, kā arī pašvaldību lēmumos atspoguļotie viedokļi par a/s "Ceļuprojekts" veiktās autoceļa A12 posma Ludza-Terehova (km123,3-162,0) uzlabošanas un attīstības priekšizpēti alternatīvām liecina, ka pašvaldības un iedzīvotāji neiebilst pret paredzēto darbību un

ir ieinteresēti uzlabot ceļu savā teritorijā, jo tas ļautu attīstīt tūrismu, kā arī savu viedokli izteikušie iedzīvotāji uzskata, ka starptautiskā maģistrāle tiktu pienācīgi uzturēta ziemas periodā un tas uzlabotu sabiedriskā transporta kustību reģionā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanas laikā IVN valsts birojs saņēma vienu deviņpadsmit personu parakstītu un divus individuālus rakstiskus iesniegumus, kuros izteikti iebildumi vai priekšlikumi par izstrādāto darba ziņojumu. Darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Ludzas pilsētas Dome un valsts akciju sabiedrība “Valsts autoceļu direkcija” bija saņēmusi un pārsūtījusi IVN valsts birojam septiņus rakstiskus iesniegumus no iedzīvotājiem, kuru īpašumi atrodas tiešā autoceļa tuvumā. Šajās vēstulēs pausts satraukums par gaisa piesārņojumu, ko rada automašīnu izplūdes gāzes, troksni un vibrāciju, kā arī dzeramā ūdens un augsnes kvalitātes iespējamām izmaiņām autoceļam piegulošajos īpašumos. Ar visiem iedzīvotāju iesniegtajiem materiāliem ir iepazīstināts projekta ierosinātājs.

Darba ziņojuma izvērtēšanā IVN valsts birojs iesaistīja ekspertus un valsts institūcijas, kuru atzinumi, priekšlikumi un ierosinājumi ziņojuma uzlabošanai tika apkopoti un iestrādāti IVN valsts biroja atzinumā par darba ziņojumu, kas 2003.gada 2.septembrī tika nodots paredzētās darbības ierosinātajam. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija labojama, papildināma vai precizējama, lai noslēguma ziņojums pilnībā atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Noslēguma ziņojums IVN valsts birojā tika iesniegts 2003.gada 9.oktobrī un bija sabiedrībai pieejams Latvijas Autoceļu direkcijas interneta mājas lapā <http://www.lad.lv> un IVN valsts biroja interneta mājas lapā [www.vidm.gov.lv/ivnvb](http://www.vidm.gov.lv/ivnvb). Kopumā ziņojumā iekļauts bagātīgs faktu materiāls, kas raksturo autoceļa A12 posma Ludza – Terehova rekonstrukcijas ietekmi uz vidi.

Vērtējot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā variantu salīdzināšanai iekļauto informāciju, daži faktori būtiski neatšķiras, piemēram, augsnes kvalitāte, ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi ir samērā līdzīgi abiem variantiem, abos variantos tiek skartas purvu teritorijas, savukārt vērtējot hidroloģiskos aspektus otrajā variantā autoceļš šķērso vairāk ūdensteču, savukārt pirmajā variantā autoceļš apmēram 3 km garā posmā robežojas ar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas liegumu “Pildas ezers”, bet nešķērso apdzīvotas vietas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā variantu salīdzināšanai iekļautās informācijas analīze parāda, ka katram no piedāvātajiem autoceļa trases variantiem ir gan savas priekšrocības, gan trūkumi, bet nav konstatēti izslēdzošie kritēriji, kas liegtu īstenot paredzēto darbību.

Pirmā varianta priekšrocības:

- autoceļa jaunais maršruts iet pa esošajiem valsts 2. šķiras autoceļiem V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski;
- nešķērso apdzīvotas vietas;
- salīdzinoši mazāka ar vibrāciju saistītā ietekme;
- nešķērso dzelzceļu;

- tiks veicināta pieguļošo teritoriju attīstība Isnaudas, Nukšu, Nirzas, Zaļesjes pagastos;
- veicinās tūrisma attīstību, uzlabojot iespēju piekļūt Pildas, Vidus, Zurzas, Nirzas un Sporna ezeriem;
- mērķtiecīgāks perspektīvajai attīstībai - jauna Ludzas pilsētas apvedceļa izbūvei;
- trase ir taisnāka, līdz ar to sagaidāms lielāks satiksmes ātrums un vienmērība, mazāk ātruma ierobežojumu, apdzīšanas aizliegumu, labāka redzamība, mazāks risks cilvēku drošībai;
- ceļa trasējums virzās pa teritoriju ar lielāku ainavisko daudzveidību;
- ievērojami mazāka apjoma zemes darbi;
- mazāks nojaukamo ēku skaits.

Pirmā variantā trūkumi:

- netiks uzlabota satiksme aptuveni 1300 Brigu pagasta un Ciblas novada iedzīvotājiem, kuri izmanto esošo autoceļu A12;
- mazāk tiks izmantoti esošie autoceļa A12 infrastruktūras objekti;
- autoceļa tiešā tuvumā atrodas vairākas viensētas;
- autoceļš šķērso īpašumu "Ezernieki";
- iespējamās lielākas hidroloģiskās režīma izmaiņas;
- trase šķērso trīs perspektīvās kūdras atradnes;
- lielāka ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamajām dabas teritorijām;
- lielākas izmaiņas gaisa kvalitātē.

Otrā variantā priekšrocības:

- rekonstruē esošo autoceļu A12 posmā Ludza – Terehova;
- tiks uzlabota satiksme aptuveni 1300 Brigu pagasta un Ciblas novada iedzīvotājiem, kuri izmanto esošo autoceļu A12;
- tiks veicināta pieguļošo teritoriju attīstība;
- tiks intensīvāk izmantoti autoceļa A12 esošie infrastruktūras objekti;
- dzelzceļa šķērsošanai divas pārbrauktuves paredzēts aizstāt ar divlīmeņu dzelzceļa pārvadiem, līdz ar to uzlabosies satiksmes drošība;
- nav sagaidāmas būtiskas izmaiņas gaisa kvalitātē;

- netiks būtiski ietekmēta bioloģiskā daudzveidība un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.

Otrā variantā trūkumi:

- šķērso apdzīvotas vietas – Istalsna, Lielā Pīkova un Brigi;
- radīs papildus vibrācijas diskomfortu dzīvojamai apbūvei;
- esošie valsts 2. šķiras autoceļi V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski netiks uzlaboti un tos izmantos praktiski tikai vietējie iedzīvotāji;
- dažviet jāizcērt ierīkotie stādījumi (alejas);
- trase šķērso četras perspektīvās kūdras atradnes;
- braukšanas ātruma ierobežojumi ievērojamā maršruta daļā;
- trases tiešā tuvumā atrodas vairāki arhitektūras un arheoloģijas pieminekļi;

- jāveic liela apjoma zemes darbi;
- ievērojami lielāks nojaucamo ēku skaits.

Autoceļu rekonstrukcijas rezultātā tiks radītas jaunas darbavietas pakalpojumu objektos, kā arī var prognozēt vietējo lauksaimniecības produktu pieprasījuma pieaugumu.

Kopumā esošo autoceļu pārbūve ir sarežģīta abiem variantiem, jo saistīta ar papildus zemes platību atsavināšanu, liela apjoma zemes darbiem u.c. pasākumiem. Atbilstoši noslēguma ziņojumā iekļautajai informācijai, izvēloties ceļu trases, ēkas un būves ir iespējami saglabātas, taču tiek prognozēts, ka, paplašinot ceļa klātnes, varētu būt jānojauc:

- kopējā Ludzas apvedielas posmā - 1 dzīvojamā ēka un 3 saimniecības ēkas;
- pirmajā variantā - 1 dzīvojamā ēka;
- otrajā variantā – 7 dzīvojamās ēkas un 15 saimniecības ēkas.

Autotrases izmaiņu rezultātā vairāki zemes īpašumi varētu tikt sadalīti, nošķeļot zemes platības lielākas par 1 ha:

- pirmajā variantā – 15 zemes gabali;
- otrajā variantā – 10 zemes gabali.

Veiktie gaisa piesārņojuma izkliedes modelēšanas dati parāda, ka spēkā esošās gaisa piesārņojuma robežvērtības varētu tikt pārsniegtas apdzīvotās vietās, kur attālums klajā teritorijā starp dzīvojamām ēkām un autoceļu ir līdz 200 m. Aprēķinu ceļā iegūtie dati par transportlīdzekļu radīto troksni, ņemot vērā satiksmes plūsmu un dažādu veidu dzinēju radīto troksni, parāda, ka akustiskā trokšņa pieļaujamie normatīvi dzīvojamo un publisko ēku teritorijā naktī varētu būt pārkāpti teritorijās, kas atrodas tuvāk par 60 m no autoceļa, bet dienā līdz 20 m attālumam no autoceļa, savukārt akustiskā trokšņa pieļaujamie normatīvi dzīvojamo un publisko ēku telpās naktī varētu būt pārkāpti līdz 10 m attālumam no autoceļa. Šobrīd spēkā esošie noteikumi par pieļaujamiem vibrācijas lielumiem dzīvojamo un publisko ēku telpās neattiecas uz transportlīdzekļu radīto vibrāciju; atbilstoši ziņojuma autoru sniegtajam vērtējumam vibrācijas diskomforta zona nepārsniegs trokšņa diskomforta zonu. Līdz ar to tiek prognozēts, ka autoceļa ietekmes (gaisa piesārņojums, troksnis, vibrācija)

zona skar daļu individuālās mazstāvu dzīvojamās apbūves kopīgajā ceļa posmā Ludzas pilsētā (Latgales iela, Krāslavas iela, Maskavas apvedceļš), pirmajā variantā viensētu “Ezernieki” trases 134.km un otrajā variantā viensētu “Apuļi”, kā arī mazstāvu dzīvojamo apbūvi apdzīvotās vietās Istalsna, Lielā Pīkova, Brigi un Rivčini. Līdz ar to, lai samazinātu ietekmi šajās dzīvojamās apbūves zonās, ir paredzēts veidot aizsargstādījumus, dzīvojamām ēkām ielikt pakešu logus un veikt citus ietekmi samazinošus pasākumus. Satiksmes organizācijai un drošībai uz autoceļiem visas nepieciešamās ceļa zīmes, signālstabiņi, drošības barjeras, brauktuves krāsojums tiks uzstādīts atbilstoši Latvijas valsts standartiem un Satiksmes noteikumiem.

Jāatzīmē, ka atbilstoši ziņojuma autoru sniegtajam vērtējumam gadījumā, pat ja paredzētā darbība netiek īstenota, esošajam autoceļam A12 posmā Ludza – Terehova dzīvojamo ēku tuvumā nepieciešams veikt pasākumus trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatības ierobežošanai. Savukārt autoceļiem kopīgajā Ludzas apvedielas posmā

nepieciešams radikāls risinājums, nesaistot ar šo ietekmes uz vidi novērtējumu, proti, jāizveido jaunu Ludzas apvedceļa trasi un jānovirza tranzīta transporta plūsmu ārpus pilsētas teritorijas.

## **2. Izvērtētā dokumentācija**

- Latvijas autoceļu direkcijas Tehniskās pārvaldes pieteikums valsts galvenā autoceļa A12 Jēkabpils- Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Ludza – Terehova (km 123,3-162,0) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumam – 14 lp.,
- Programma valsts galvenā autoceļa A12 posma Ludza – Terehova rekonstrukcijas un alternatīvā autoceļa posma Ludza – Nirza – Ploski – Terehova ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam – 6 lp.,
- Autoceļa A12 posma Ludza – Terehova (km 123,3-162,0) rekonstrukcijas variantu ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums – 1 sējums, 105 lp.,
- IVN valsts biroja atzinums par autoceļa A12 posma Ludza – Terehova (km 123,3-162,0) rekonstrukcijas variantu ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu - 7 lp.,
- Rēzeknes reģionālās vides pārvaldes atzinums par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lp.,
- Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 37 lp.,
- Sabiedrības pārstāvju atsauksmes un ierosinājumi – 14 lp.,
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols – 3 lp.,
- Ekspertu apspriedes protokols – 5 lp.,
- Autoceļa A12 posma Ludza – Terehova (km 123,3-162,0) rekonstrukcijas variantu ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums – 126 lp.,
- Rēzeknes reģionālās vides pārvaldes atzinums par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lp.,
- Ekspertu atzinumi par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 14 lp.

## **3. Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja lēmums**

Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs, izvērtējot un salīdzinot piedāvātos alternatīvos risinājumus autoceļa A12 posma Ludza-Terehova (km 123,3-162,0) rekonstrukcijai – pirmais variants veidot jaunu maršrutu, izmantojot valsts otrās šķiras autoceļus V544 Ludza-Nirza-Vecsloboda un V512 Nirza-Ploski, vai otrais variants rekonstruēt esošo autoceļu A12 posmā Ludza–Terehova, uzskata, ka no vides aizsardzības viedokļa abi izskatītie varianti ir samērā līdzīgi, lai gan katram no tiem ir savas priekšrocības un trūkumi. Realizējot otro variantu, mazāk tiktu ietekmēta bioloģiskā daudzveidība un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, savukārt, pirmā varianta realizācijas gadījumā tiks veicināta autoceļam pieguļošo teritoriju attīstība vairākos pagastos, kā arī panākta augstāka satiksmes drošība.

Pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs rekomendē BO VAS “Latvijas autoceļu direkcija” Tehniskajai pārvaldei valsts galvenā autoceļa A12 Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) posma Ludza-Terehova (km123,3-162,0) rekonstrukcijas vai alternatīva autoceļa posma Ludza-Nirza-Ploski-Terehova izveides projekta turpmāko izstrādi, ievērojot turpmāk minētos nosacījumus.

#### 4. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

- Pēc izvēlētajā autoceļa rekonstrukcijas varianta akcepta atbilstošajās pašvaldībās, darbības ierosinātajam Rēzeknes reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi.
- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar atbilstošajām pašvaldībām jānodrošina akceptētās jaunās ceļa trases (arī ceļa ekspluatācijas aizsargjoslas, kas nosakāma kā īpašuma aprobežojums) iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos.
- Rekonstrukcijas pirmā varianta akcepta gadījumā, veidojot jaunu maršrutu ieteicams Pildas ezera apkārtnē autoceļu virzīt pa piedāvāto varianta 1A trasi.
- Rekonstrukcijas otrā varianta akcepta gadījumā, iespēju robežās saglabāt esošās alejas.
- Jaunos tiltus pār upēm vēlams būvēt maksimāli saglabājot upes dabīgās gultnes.
- 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”.
- Turpmākajā darbā atkarībā no izvēlētajā varianta precizējama īpaši aizsargājamās sugu izplatība, zaudējumu atlīdzību par īpaši aizsargājamo sugu indivīdu un biotopu iznīcināšanu vai bojāšanu veicot atbilstoši Ministru kabineta 2001.gada 13.marta Noteikumu Nr. 117 prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo Rēzeknes reģionālajā vides pārvaldē.
- Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar Ministru kabineta 2001.gada 8.maija Noteikumu Nr.118 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība” prasībām.
- Būvdarbu, kuri var traucēt putnu ligzdošanu dabas liegumā “Pildas ezers”, veikšanas termiņi jāaskaņo ar dabas lieguma “Pildas ezers” pārvaldītāju (apsaimniekotāju) un Dabas aizsardzības pārvaldi.
- Rekonstrukcijas darbi jāveic tā, lai autoceļa būvniecības un ekspluatācija neizraisītu gruntsūdens un virszemes ūdeņu līmeņu izmaiņas dabas lieguma “Pildas ezers” teritorijā.
- Autoceļa posmos gar Pildas un Sporna ezeriem abinieku migrācijas sezonā uzstādīt brīdinājuma zīmes ar vārdes attēlu “Uzmanību, abinieki uz ceļa”.

- Autoceļu rekonstrukcijas darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslā, kā arī traucēt ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšanu.
- Turpmākajā projektēšanā jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai dzīvojamo ēku tuvumā.
- Turpmākajā projektēšanā jādetalizē pasākumi trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatības ierobežošanai dzīvojamo ēku tuvumā, lai ievērotu spēkā esošo normatīvo aktu prasības, nodrošinot Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā paredzētos vai tiem līdzvērtīgus pasākumus:
  1. Aizsargstādījumu izveide abiem autoceļa variantiem kopīgajā posmā Ludzas pilsētas teritorijā 250 m (kopā 500 m) garā posmā abpus ceļam no pagrieziena Latgales iela – Krāslavas iela; aizsargstādījumu izveide abpus ceļam no pagrieziena Maskavas apvedceļš - Latgales iela attiecīgi 300 m un 1 km garā posmā (kopā 1,3 km); posmā Latgales ielas Nr.1 līdz Latgales ielai Nr.20 aprīkot dzīvojamās ēkas ar pakešu logiem, kā arī izvērtēt prettrokšņa sienas izveides nepieciešamību.
  2. Aizsargstādījumu izveide autoceļa pirmajam variantam abpus ceļam 150 m garā posmā Istalsnā, 150 m garā posmā pie “Apuļu” viensētas, 500 m garā posmā Lielā Pīkovā, 2×500 m garā posmā Brigos.

Biroja direktors

J. Avotiņš

2003.gada 11.novembrī