



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts [vpvb@vpvb.gov.lv](mailto:vpvb@vpvb.gov.lv), [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv)

Rīgā

**Atzinums Nr. 5-04/2**  
**par Rēzeknes pilsētas Dienvidu apvedceļa būvniecības ietekmes uz vidi**  
**novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2022. gada 18. martam

**Paredzētās darbības ierosinātājs:**

VAS “*Latvijas Valsts ceļi*”, reģistrācijas Nr. 40003344207, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050, tālr. 67028169 (turpmāk – VAS “LVC” vai Ierosinātāja).

**Ziņojuma izstrādātājs:**

AS “*Celuprojekts*”, reģistrācijas Nr. 40003026637, adrese: Murjāņu iela 7A, Rīga, LV–1024, tālr. 67840580, elektroniskā pasta adrese: [cp@celuprojekts.lv](mailto:cp@celuprojekts.lv) sadarbībā ar SIA “*Enviroprojekts*”, reģistrācijas Nr. 40003683283, adrese: Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002, tālr. 29262684, elektroniskā pasta adrese: [info@enviro.lv](mailto:info@enviro.lv) (turpmāk kopā sauktas Izstrādātājas).

**Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs):**

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums “*Rēzeknes pilsētas Dienvidu apvedceļa iespējamās būvniecības izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums*” (turpmāk – Ziņojums) Birojā pirmo reizi tika iesniegts 2018. gada 21. septembrī. Papildinātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2019. gada 5. februārī.

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:**

Rēzeknes pilsētas Dienvidu apvedceļa būvniecība jaunā trasē (turpmāk – Paredzētā darbība).

**2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:**

Paredzētā darbība plānota Rēzeknes novada Ozolaines un Griškānu pagastos, pagarinot valsts galveno autoceļu A15 *Rēzeknes apvedceļš* un savienojot to ar valsts galveno autoceļu A12 *Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)* (turpmāk – Darbības vieta).

### 3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

#### 3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un Paredzētās darbības ierosinātāju:

- 3.1.1. Paredzētā darbība ir Rēzeknes Dienvidu apvedceļa (turpmāk – Apvedceļš) būvniecība jaunā trasē ~ 10 – 15 km garumā, kur trases garums atkarīgs no izvēlētajām alternatīvām. Apvedceļš plānots kā autoceļa A15 *Rēzeknes apvedceļš* (turpmāk – a/c A15) turpinājums, kas D no Rēzeknes pilsētas šķērso Ozolaines un Griškānu pagastus un A no Rēzeknes pilsētas pieslēdzas pie a/c A12 *Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)* (turpmāk – a/c A12).
- 3.1.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) procedūras ietvaros Apvedceļa jaunā posma būvniecībai piedāvātas un novērtētas 2 perspektīvās trases alternatīvas, kuru sākuma posms no a/c A13 *Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi)* (turpmāk – a/c A13) un a/c A15 ceļumezgla (CM1) līdz krustojumam ar pašvaldības autoceļu Nr.5609 (CM3) sakrīt. Apvedceļa 1. alternatīva šobrīd iekļauta Rēzeknes novada teritorijas plānojuma 2013.-2024. gadam (apstiprināts ar 2013. gada 1. augusta domes sēdes (protokols Nr.19, 1.§) lēmumu, turpmāk – Novada Plānojums) perspektīvā svarīgā transporta koridorā, tās plānotais kopgarums – 14 995 m, un tā šķērso Rēzeknes upi. 1. alternatīva paredz Apvedceļa izbūvi kontekstā ar iespējamo a/c A12 attīstību Ludzas virzienā<sup>1</sup>. Salīdzināmā darbība (2. alternatīva) izvietota tuvāk Rēzeknes pilsētai, līdz ar to tās kopgarums ir īsāks (atkarībā no modifikācijas – 10 960 m un 10 245 m).
- 3.1.3. Raksturojot Rēzeknes apvedceļa izbūves secību, norādāms, ka ap Rēzeknes pilsētu vēsturiski pirmais (1968. gadā) tapis Ziemeļu loks, kas savienoja Jēkabpils un Ludzas virzienus. Savukārt 1973. gadā izstrādāts Rēzeknes pilsētas Rietumu apvedceļa un Dienvidu apejas tehniski ekonomiskais pamatojums. Rietumu apvedceļa, kas savieno autoceļus A12 un A13, tehniskais projekts izstrādāts 1990. gadā (tagad a/c A15). Tādējādi perspektīvā plānotais Rēzeknes Dienvidu Apvedceļš ir trūkstošais posms, lai ap Rēzeknes pilsētu izveidotu pilnu apvedceļu loku.
- 3.1.4. Saskaņā ar Ziņojumu Apvedceļa 1. alternatīva Novada Plānojumā tikusi iekļauta jau no 2008. gada. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka Apvedceļa izbūve tuvākajā laikā nav paredzēta, jo šobrīd tā nav ekonomiski pamatota, tās iespējamais būvniecības laiks paredzēts pēc 2035. gada. Saistībā ar minēto Birojs ņem vērā, ka IVN principi paredz, ka ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota plānotā Apvedceļa trase pēc būtības – skartās teritorijas, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi to novēršanai vai samazināšanai. Tomēr liela daļa būvniecības tehnisko risinājumu šajā plānošanas stadijā vēl nav zināmi, – tie jāizstrādā un vides aizsardzības tehniskie noteikumi jāsaņem būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju.
- 3.1.5. Paredzētās darbības IVN procedūra tika uzsākta 2016. gada 13. septembrī ar Ierosinātājas iesniegumu Birojam, uz kā pamata Birojs 2016. gada 3. oktobrī pieņēma lēmumu Nr. 259 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”. IVN Paredzētajai darbībai piemērots kā darbībai, kas atbilst Novērtējuma likuma 1. pielikuma 11. divi prim punkta darbībai “*Jaunbūvējamie autoceļi, ja to garums ir 10 kilometru un vairāk*”, kam ietekmes uz vidi novērtējuma veikšana ir obligāta. Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izsniedza 2017. gada 27. novembrī (derīguma termiņš – 2022. gada 27. novembris).

<sup>1</sup> Paredzētai darbībai “*A12 Jēkabpils – Rēzekne – Ludza - Krievijas robeža (Terehova) posma Rēzekne - Ludza (km 100,69 – 133) būvniecība jaunā trasē*” ir veikts IVN, kura noslēgumā par sagatavoto IVN ziņojumu Birojs ir izdevis 2015. gada 6. novembra atzinumu Nr.10., kas pieejams tīmekļvietnē <http://www.vpvpb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=1610>



### 3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti detalizēti izklāstīt darbības vietas apstākļu un Paredzētās darbības risinājumu izklāstu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos darbības vietu raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.2.2. Paredzētās Darbības teritorija atrodas uz DR no Rēzeknes pilsētas. Paredzētās darbības teritorijā Apvedceļš šķērso Ozolaines un Griškānu pagastu teritorijas un atkarībā no modifikācijām var skart vai pietuvoties vairākām apdzīvotām vietām – *Šļahotska, Čapkova, Mihalova un Greiškāni*. Apvedceļa sākumposmā ~ 1,4 km garumā trase stiepjas gar vasarnīcu un dārzkopības kooperatīvu teritoriju, kas atrodas ~ 100 m attālumā no plānotās autoceļa trases. Apvedceļa 1. alternatīva trasē līdz ~ 800 m attālumam pietuvojas ciemam *Sprūževa*, savukārt 2. alternatīva līdz ~ 100 m attālumam pietuvojas apdzīvotai vietai *Staroščiķi*. 2. alternatīvas pieslēgums pie a/c A12 neatkarīgi no izvēlētajā modifikācijas (2 apakšvarianti – 2A un 2B) plānots caur apdzīvotai vietai *Greiškāni*.
- 3.2.3. Saskaņā ar spēkā esošo Novada Plānojuma funkcionālo zonējumu Paredzētās Darbības teritorija – abas plānotās alternatīvas šķērso lauku un meža zemes teritorijas.
- 3.2.4. Saskaņā ar Ziņojumu, balstoties uz VAS “LVC” satiksmes monitoringa datiem un AS “*Ceļuprojekts*” 2017. gadā veikto satiksmes uzskaiti (Ziņojuma 2. pielikums), vērtēta esošā un prognozētā satiksmes intensitāte, kur secināts, ka lielākais tranzīts caur Rēzekni konstatēts maršrutos *Daugavpils – Ludza* un *Daugavpils – Dagda*. Secināts, ka tranzīta maršruts noslogo šādas pilsētas centra ielas – Atbrīvošanas aleju, Latgales, Kr. Barona, Ludzas un Zilupes ielu. Satiksmes intensitāte Rēzeknē detalizēti raksturota Ziņojuma 1.3. nodaļā un 2. pielikumā.
- 3.2.5. Saskaņā ar Ziņojuma 1. pielikumā iekļauto kartogrāfisko materiālu Birojs secina, ka Apvedceļa tuvumā (līdz 100 m attālumam, kas ir autoceļa aizsargjosla) atrodas ~ 24 ēkas 1. alternatīvas gadījumā un ~ 25 ēkas 2. alternatīvas gadījumā.
- 3.2.6. Ziņojumā nav identificēts, ka kāda no Apvedceļa iespējamām trasēm šķērsotu teritorijā esošas inženierkomunikācijas.
- 3.2.7. Saskaņā ar Ziņojumā ietverto informāciju (18. attēls) Apvedceļa 2. alternatīvas 2A trase virzīta gar Griškānu smilts-grants atradnēm, bet 1. alternatīvas gadījumā – Geikinu kūdras purva atradnes teritoriju. Atbilstoši VSIA “*Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk – LVĢMC) atradņu reģistram<sup>2</sup> minētās atradnes netiek izmantotas.
- 3.2.8. Apvedceļa 1. alternatīva šķērso Rēzeknes upi. Saskaņā ar minēto atzinumu Paredzētās Darbības teritorijā Rēzeknes upe ir meliorēta un pārveidota par ūdensnoteku.
- 3.2.9. Saskaņā ar Ziņojumā minēto Apvedceļš šķērso apgrūtinātas noteces un pārpuvotas teritorijas, kuru nosusināšanai vēsturiski veikti plaši meliorācijas darbi. Saskaņā ar Ziņojuma 12. attēlu esošā meliorācijas sistēma aptver lielu Rēzeknes baseina daļu.
- 3.2.10. Birojs, veicot izvērtējumu pēc Daugavas baseina Plūdu informācijas sistēmas datiem<sup>3</sup>, konstatējis, ka Apvedceļa trase daļēji ietilpst applūduma teritorijā ar varbūtību 1 reizi 10 gados – applūstošais upes posms ir ~ 0,9 km, ar applūšanas varbūtību reizi 100 gados applūstošais upes posms ir ~ 1,65 km, ar applūšanas varbūtību reizi 200 gados ~ 2 km. Kā plūdus pastiprinošs faktors var būt meliorācijas sistēmas, kas aptver lielu Rēzeknes upes baseina daļu, kuru funkcijas var būt traucētas.
- 3.2.11. Saskaņā ar Ziņojumu gruntsūdeņu līmenis Darbības vietas apkārtnē atrodas ~ 0,5-3 m dziļumā, bet dažviet pozitīvajās reljefa formās var būt pat 15-20 m dziļumā. Kvartāra

<sup>2</sup> <https://www.meteo.lv/apex/f?p=117:1:129186165943301>

<sup>3</sup> <http://pludi.meteo.lv/floris/sistema.html>



sistēmas nogulumos ūdens horizonti pārsvarā sastopami lokālās lēcveidīgās smilts un grants iegulās.

- 3.2.12. Atbilstoši Ziņojumam šobrīd Rēzeknes pilsētā nav vienotas ūdensgūtnes un centralizētajā ūdensapgādes sistēmā izmanto 4 urbumus, kuri izklaidus izvietoti dažādās pilsētas daļās. Decentralizētajā ūdensapgādē novada teritorijā tiek izmantoti kopumā vairāk par 250 urbumiem. Atbilstoši Ziņojuma 17. attēlam Birojs secina, ka Apvedceļa tuvumā atrodami ~ 15 ūdensapgādes urbumi. Abas Apvedceļa alternatīvas šķērso pazemes ūdeņu atradnes "Rēzekne" ķīmisko aizsargjoslu un aizsargjoslas zonā plānoti iespējamie Apvedceļa pieslēgumi a/c A12.
- 3.2.13. Saskaņā ar Ziņojumu Apvedceļa teritorija šķērso Rēzeknes pazeminājumu. Atbilstoši Ziņojuma 14. attēlam "Kvartāro nogulumu karte" Apvedceļš šķērsos glacigēnos nogulumus (gQ<sub>3</sub>lv), kas sastāv no morēnas mālsmilts un smilšmāla, nedaudz fluvioglaciālos nogulumus (fQ<sub>3</sub>lv), kas sastāv no smilts, grants un oļiem, nedaudz purvu nogulumus (bQ<sub>4</sub>) – kūdras, kā arī nedaudz limnoglaciālos nogulumus (lgQ<sub>3</sub>lv), kuru sastāvā ir smilts, aleirīts, māls. Kvartāra nogulumu biezums Rēzeknes pazeminājuma lielākajā daļā svārstās no ~30-35 līdz ~40-45 m, nelielās platībās tas pieaug līdz ~50-68 m.
- 3.2.14. Rēzeknes novada teritorijā ir izplatīti vairāki mūsdienu ģeoloģiskie procesi – pārpurvošanās, erozija pauguru nogāzēs un upju ģeoloģiskā darbība. Saskaņā ar Ziņojumā iekļauto informāciju pašreizējo ģeoloģisko procesu intensitāte ir maza.
- 3.2.15. Ziņojuma izstrādē ticis pieaicināts sertificēts purvu, zālāju, mežu un virsāju biotopu eksperts. Saskaņā ar eksperta atzinumu (Ziņojuma 8.1., 8.2. pielikumi) neviena no Apvedceļa alternatīvām nešķērso, kā arī to tiešā tuvumā un perifērijā neatrodas Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija – *Natura 2000* teritorija (turpmāk – *Natura 2000*) vai mikroliegumi. Tuvākā *Natura 2000* teritorija ir dabas parks *Adamovas ezers*, kas atrodas ~4 km attālumā uz Z no Paredzētās Darbības teritorijas.
- 3.2.16. Apvedceļa trases teritorijā vai tās tiešā tuvumā konstatēti trīs Latvijā aizsargājamu biotopu veidi, kas ir arī Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami biotopi – 6270\*\_1 *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas*, 6450\_3 *Palieņu zālāji* un 9010\*\_1 *Veci vai dabiski boreāli meži*, kā arī trīs potenciāli bioloģiski vērtīgi zālāji (turpmāk – BVZ), kas izvietoti izklaidus gandrīz visā trases garumā un neveido lielus kompleksus.
- 3.2.17. Ziņojuma izstrādē ticis pieaicināts arī sertificēts putnu sugu eksperts (turpmāk – Ornitologs). Saskaņā ar Ornitologa atzinumu (Ziņojuma 8.3 pielikums) Apvedceļa abas alternatīvas nešķērso, kā arī to tiešā tuvumā un perifērijā neatrodas mikroliegumi. Apsekojumos konstatētas 3 īpaši aizsargājamās putnu sugas – grieze *Crex crex*, niedru lija *Circus aeruginosus* un brūnā čakste *Lanius collurio*.
- 3.2.18. Attiecībā uz lielo zīdītāju iespējamiem migrācijas ceļiem Ziņojumā norādīts, ka dzīvnieku populāciju mērķtiecīga migrācija Rēzeknes pilsētas virzienā nenotiek.
- 3.2.19. Izvērtējot apkārtnes ainavu, konstatējams, ka Apvedceļa trase pamatā virzās pa platoveida pauguraines apvidu, kur galvenokārt dominē agrārās lauku ainavas, kas mijas ar viensētu un ciemu ainavām, kā arī nelielās platībās ar mozaīkveida meža ainavām. Sadalošie ir lineārie ainavu elementi – ceļi un ūdensteces, savukārt kā akcenti jāmin apdzīvotas vietas, agrobūves un komunikāciju būves kā ainavas vertikālie elementi. Apvedceļa 1. alternatīva šķērso Rēzeknes upes pazeminājumu, kas aizaudzis ar krūmiem un ainavā īpaši neizceļas.
- 3.2.20. Tuvākais vietējās nozīmes piemineklis *Janopoles senkapi* atrodas nepilnu 500 m attālumā no ceļu mezgla CM4, tādējādi neieklājoties perspektīvajā svarīgās transporta teritorijas koridorā. Savukārt ~1400 m attālumā no CM4 atrodas valsts nozīmes kultūras piemineklis – *Janopoles Upuru vīksna* - kulta vieta.



3.2.21. Saskaņā ar Ziņojumā norādītām potenciāli piesārņotām vietām (Ziņojuma 6. attēls), ņemot vērā VSIA "LVĢMC" datu bāzes "*Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs*"<sup>4</sup> datus, Birojs secina, ka Darbības vietas apkārtnē atrodas 7 potenciāli piesārņotas vietas: SIA "*Rēzeknes meža rūpniecības sabiedrība*" un bijušās putnu fabrikas rūpnieciskā zona atrodas ~ 750 m attālumā no Apvedceļa sākuma (1. pielikumā – CM1); pilsētas izgāztuve "*Ritiņi*" un asfalta ražotne "*Ritiņi*", SIA "*Komunāls R*" atrodas ~ 550 m attālumā no Apvedceļa trases sākumposma; atkritumu izgāztuve "*Tučī*" (darbības laiks 1976-1994) ~ 1800 m attālumā no trases; SIA "*Sprūževa*" DUS (darbības laiks 1970-1990) ~ 340 m attālumā līdz 1. alternatīvas 1.4. modifikācijai un ~ 560 m līdz 2. alternatīvas trasei; pesticīdu un minerālmēslu noliktava (darbības laiks 1970-1990) ~ 330 m līdz trases 2. alternatīvas 2.1 modifikācijai un ~ 400 m līdz a/c A12, ~ 500 m līdz plānotajai a/c A12 pārbūvei un ~ 360 m līdz Rēzeknes upei.

### 3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Plānotais Apvedceļš saskaņā ar Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr.240 2. pielikumu "*Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi*" pēc tā funkcijām un nozīmes atbilst AI kategorijai "*Galvenais autoceļš satiksmei ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu*".
- 3.3.2. Atbilstoši Ziņojumam ar mērķi iegūt datus satiksmes intensitātes prognozei un definēt satiksmes daļu, kas tiks novirzīta pa Apvedceļu, AS "*Ceļuprojekts*" 2017. gadā 14. un 15. jūnijā veica satiksmes skaitīšanu ar numuru fiksēšanu. Satiksme ar numuru fiksēšanu tika skaitīta 8 posteļos, kuri pārtver galvenos iespējamā Apvedceļa šķērsojošo ceļu satiksmes kustību un ļauj noteikt galvenās satiksmes plūsmas Ludzas virzienā. Satiksmes intensitāte pārrēķināta uz gada vidējo diennakti intensitāti un prognozēta 2027. gada un 2035. gada perspektīvai, vadoties no iegūtajiem datiem prognozējot tranzīta un vietējās satiksmes procentuālo sadalījumu. Iegūtie dati izmantoti satiksmes plūsmas modelēšanai, valsts galvenajiem (A) un reģionāliem (P) autoceļiem pieņemot vidēju, bet vietējiem (V) autoceļiem – zemu satiksmes intensitātes pieauguma scenāriju, kas varētu attīstīties, izbūvējot Apvedceļu. Satiksmes intensitātes sadalījuma epīra pēc Apvedceļa izbūves (esošajai situācijai un situācijai Apvedceļa izbūves gadījumā) sniegta Ziņojuma 2. pielikumā.
- 3.3.3. Atbilstoši Ziņojuma 2. pielikumam Apvedceļam prognozētā intensitāte 2027. gadā svārstās no 451-506 a/m diennaktī, no tām 133-148 kravas transports, savukārt 2035. gadā no 503-564 a/m diennaktī, no tām 148-165 kravas transports. Atbilstoši prognozētajai intensitātei AI kategorijai saskaņā ar Latvijas standartu LVS 190-2:2007 "*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili*" (turpmāk – LVS 190-2), mazākais NP ir NP 10.5 ar seguma platumu – 7,5 m un nomaļes platumu – 1,5 m. Līdz ar to Apvedceļš plānots kā vienbrauktuves ceļš jaunā trasē, radot jaunu satiksmes koridoru un radot jaunu satiksmes plūsmu. Balstoties uz prognozēto satiksmes intensitāti Ziņojumā veikti arī ceļa seguma aprēķini.
- 3.3.4. Ziņojumā izstrādāts Apvedceļa tehniski ekonomiskais pamatojums (3. pielikums). Tas veikts, salīdzinot ceļu tīklu un braukšanas maršrutus esošajā situācijā – izmantojot esošās tranzītielas un vietējos autoceļus, un pēc Apvedceļa izbūves – atslogojot minētos maršrutus un izstrādājot Rēzeknes pilsētas un Apvedceļa satiksmes intensitātes prognozi. Šādi secināts, ka esošo tranzītielu parametri var nodrošināt caurlaides spēju prognozētai 2035. gada intensitātei un Apvedceļa būvniecība pēc aprēķiniem pašlaik nav ekonomiski pamatojama. Vienlaikus norādīts, ka satiksmes intensitātes pieaugumu tempi var būt

<sup>4</sup> <http://parissrv.lv/gmc.lv/#viewType=pppvMapView&incrementCounter=1>



atšķirīgi no prognozētajiem, jo tie ir vislielākā mērā atkarīgi no kopējā ekonomiskā attīstības līmeņa Latvijā, Eiropas Savienībā un Krievijā.

- 3.3.5. Saskaņā ar Ziņojumu divlīmeņu pārvadi Apvedceļam nav paredzēti, visi pieslēgumi citiem autoceļiem plānoti vienā līmenī – kā krustojumi vai rotācijas aplī. Ceļu mezglu risinājumi dažādu alternatīvu gadījumos grafiski attēloti Ziņojuma 1. pielikumā. Saskaņā ar Ziņojumu par būvniecības gaitu un darbu plānošanu pašreizējā projektēšanas stadijā informācija nav pieejama, bet vispārīgie nosacījumi, kas jāņem vērā, plānojot un veicot būvniecību, iekļauti Ziņojuma 1.7. nodaļā. Būvniecības norises jautājumi detalizētā līmenī tiks risināti tehniskajā būvprojektā ne agrāk kā pēc 2035. gada.
- 3.3.6. Īstenojot Paredzēto Darbību, jāparedz arī vietējās, Apvedceļam paralēlās satiksmes pievedceļu tīkla izstrādāšana, izmantojot esošos valsts un pašvaldību ceļus, kā arī satiksmes pārorientēšana uz blakus esošajiem ceļu mezgliem. Ziņojuma 5. pielikumā dots provizorisks vērtējums par katra skartā īpašuma piekļuves veidiem, norādot, vai saglabāsies līdzšinējais piekļuves veids vai tas tiks mainīts. Saskaņā ar Ziņojumu pieslēgumu skaits Apvedceļam nav limitēts. Līdz ar to Birojs secina, ka, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu un potenciālu vides piesārņojuma riskus, pieslēgumu skaits Apvedceļam jāplāno saskaņā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas auditu.
- 3.3.7. Ziņojuma 3. pielikuma aprēķinos iekļauta 4 autobusa pieturvietu izbūve. Nevienā no Apvedceļa alternatīvām gājēju un velosipēdistu plūsmas nav vērtētas, jo Apvedceļa trases pārsvarā šķērso neapbūvētas teritorijas. Apvedceļa trasi pie a/c P55 *Rēzekne – Dagda* (turpmāk – a/c P55) šķērso Rēzeknes pilsētas plānošanas dokumentos plānotais veloceļiņš – pa a/c V579 *Rēzekne-Stoļerova-Kaunata* (turpmāk – a/c V579) paredzēts virzīt plānoto Austrumeiropas velomaršrutu – *EiroVelo 11 Nordkaps-Atēnas*.
- 3.3.8. Apvedceļa 1. alternatīvas risinājumā plānota tilta pār Rēzeknes upi izbūve. Tilta iespējamajam tehniskajam risinājumam izskatīti divi varianti, kuru galvenās atšķirības ir balstu asu novietojumā. Abiem variantiem tilta brauktuve veidota no divām 3,5 m platām braukšanas joslām un ar 1,25 m platu drošības telpu brauktuves abās malās. Brauktuves kopējais platums 9,3 m, kopējais pārvada platums 10,9 m. Abu variantu konstrukcijas izvēlētas, lai ūdenstece tiek šķērsota ar tilta centrālo laidumu, bet malējie laidumi nodrošinātu papildu ūdens caurlaides spēju palu laikā. Vienlaicīgi malējie laidumi atļauj lielo zīdītāju migrāciju gar upes krastiem, nešķērsojot Apvedceļa brauktuvi. Augstuma gabarīts zem malējiem laidumiem norādīts ~ 2,5 m. Pārējās ūdenstece un meliorācijas grāvjus ceļa šķērsojuma vietās paredzēts apriņķot ar caurtekām.
- 3.3.9. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības ietvaros jebkuras alternatīvas realizācijas gadījumā komunikāciju un ēku nojaukšana nav paredzēta.
- 3.3.10. Saskaņā ar Ziņojumu provizoriski aprēķinātas Paredzētās Darbības skartās mežu un krūmu platības. Aprēķins balstīts uz skarto zemju īpašumu sarakstu (Ziņojuma 5. pielikums) un plānotajām atsavināmām zemes platībām. Saskaņā ar esošo situāciju (Ziņojuma 18. tabula), neatkarīgi no izvēlētajām alternatīvām, izcērtamo mežu platības prognozējamās ~ 10 – 11 ha un izcērtamo krūmu platības mazāk par 3 ha platībā.
- 3.3.11. Sagatavošanas darbu ietvaros paredzēts veikt uzmērīšanas un nospraušanas darbus, koku un krūmu zāģēšanu, grāvju rakšanu un tīrīšanu, zemes virskārtas norakšanu. Zemes klātnes izbūves darbu ietvaros paredzēts veikt pamatnes profilēšanu un planēšanu, pakāpju veidošanu, uzbērumu un/vai ierakumu veidošanu. Pēc pamatnes sagatavošanas plānots secīgi turpināt salturīgās kārtas izbūvi vienā vai vairākos slāņos. Tam seko asfaltbetona seguma ieklāšana.
- 3.3.12. Norokamo grunti būvniecības laikā paredzēts izmantot ceļa posmu uzbērumos un brauktuves izbūves vajadzībām, t.i., izmantot atkārtoti. Norokamo augsnes virskārtu izmantot ceļa uzbēruma un – pārpalikuma gadījumā – arī piegulošās joslas pārklāšanai ar auglīgo slāni. Ziņojumā provizoriskās materiālu bilances atkarībā no izvēlētajā seguma varianta sniegtas 9. un 10. tabulā. Būvdarbu veikšanai uz laiku būs nepieciešamas papildus



platības, kuras pēc būvniecības pabeigšanas varēs turpināt lietot atbilstoši to pašreizējam plānotajam lietojuma veidam. Ziņojumā šīs platības pašreizējā izpētes stadijā nav viennozīmīgi noteiktas un tiks precizētas tehniskajā būvprojektā, taču provizoriski uzrādītas Ziņojuma 1. pielikumā. Būvgraužu u.c. atkritumu apsaimniekošanai plānots slēgt līgumu ar atkritumu apsaimniekotāju.

### 3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Ziņojumā izvērtētas divas Paredzētās darbības alternatīvas – Paredzētās darbības 1. alternatīva, kas iekļauta arī Novada Plānojuma transporta koridorā, un salīdzināmā darbība – 2. alternatīva, kas izvietota tuvāk Rēzeknes pilsētai. Pamatojoties uz sabiedriskajās apspriešanās izteiktajiem iedzīvotāju un pašvaldības viedokļiem, 1. un 2. alternatīva pilnveidotas un tām izstrādātas papildus modifikācijas.
- 3.4.2. Paredzētā darbība – 1. alternatīva ir iekļauta Novada Plānojuma transporta koridorā, tās kopgarums – ~ 14 995 m, tā šķērso Rēzeknes upi un skar salīdzinoši vairāk īpašumus. 1. alternatīvas modifikācijas 1.1., 1.2. un 1.3. attālina Apvedceļa trasi no vairākām saimniecībām un ēkām un mazāk fragmentē īpašumus, savukārt modifikācija 1.4. ar loku apiet apdzīvotu vietu Čapkova. Papildus saistībā ar minētajām 1. alternatīvas modifikācijām paredzēti arī šādi lokāli risinājumi:
  - 3.4.2.1. a/c V587 virzīšana pa jaunu vietu posmā no a/c Nr.5641 līdz a/c P55 un jauna vietējā autoceļa izbūve, kas savienotu pašvaldības a/c Nr.5668 un Nr.5611, tādējādi izvairoties no nepieciešamības veidot to pieslēgumu Apvedceļam;
  - 3.4.2.2. paredzēta vienlīmeņa krustojuma ar pašvaldības a/c Nr.5611 izbūve otrā šķērsojuma vietā un esošā a/c V579 pārbūve, lai izveidotu krustojumu ar Apvedceļu, kā arī a/c Nr.5657 pieslēgums pie a/c V579 jaunā vietā;
  - 3.4.2.3. nelielas korekcijas paredzētas arī tilta pār Rēzeknes upi trases korekcijai.
- 3.4.3. Salīdzināmai darbībai – 2. alternatīvai atkarībā no tās pieslēguma pie a/c A12 izdalīti 2 apakšvarianti – 2A un 2B:
  - 3.4.3.1. 2A apakšvarianta savienojums ar a/c A12 plānots apdzīvotā vietā *Greiškāni*, kur plānots veidot satiksmes mezglu – rotācijas apli – ar a/c A12 (CM 6A);
  - 3.4.3.2. 2B apakšvarianta gadījumā nepieciešams veidot satiksmes mezglu – rotācijas apli – gan ar a/c P54, gan ar a/c A12, pieslēdzot to mezglam pa jaunu vietu (CM 6B).
- 3.4.4. Apvedceļa 2. alternatīvas kopgarums ir īsāks nekā 1. alternatīvas gadījumā, atkarībā no apakšvarianta ~ 10 960 m vai ~ 10 245 m. Arī 2. alternatīvai tikusi izstrādāta modifikācija. Tās rezultātā Apvedceļa 2. alternatīvas trase tikusi attālināta no apbūves apdzīvotā vietā *Mihalova*, kā arī ticis samazināts Apvedceļa šķērsojamo īpašumu skaits un Apvedceļš attālināts no esošās apbūves.
- 3.4.5. Ziņojumā alternatīvu novērtējums veikts, salīdzinot alternatīvas pēc izvirzītiem kritērijiem un nosakot ietekmes veidu (negatīva “-” vai ietekmes nav “0”) un ietekmes būtiskumu. Tabulā nav uzrādīta ietekme uz sociāli ekonomiskajiem aspektiem un teritorijas attīstību. Negatīvo ietekmju vērtības pēc būtiskuma ranžētas šādi: nebūtiska “-1”, ja vērtējums alternatīvām atšķiras, alternatīvai ar lielāku ietekmi piešķirts “-2”; būtiska “-4”, alternatīvai ar lielāku ietekmi piešķirts “-5”; alternatīvai ar būtiski lielāku ietekmi piešķirts “-6”. Alternatīvu salīdzinājumā (Ziņojuma 22. tabula) secināts, ka 1. un 2. alternatīvas gadījumā būtiskākās ietekmju atšķirības veido kritērijs “*Jaunveidojamo tiltu ietekme*”, “*Dabas resursu patēriņš*”, “*Ietekme uz īpašumiem*”. Kopējā ietekmju summā 1. alternatīva novērtēta “-28”, bet 2. alternatīva “-17”. Atteikšanās no Paredzētās darbības nav vērtēta. Ziņojumā secināts, ka ietekmes uz vidi atstās jebkurš no trases variantiem, tomēr izslēdzotās ietekmes uz vidi nav konstatētas nevienam no trases variantiem.



- 3.4.6. Saskaņā ar Ziņojumu viena no galvenajām 1. alternatīvas priekšrocībām ir tā, ka Apvedceļš būtu kā daļa no kompleksa risinājuma a/c A12 izbūvei pa jaunu trasi Ludzas un Krievijas robežas virzienā. Apvedceļa salīdzinoši lielais attālums no pilsētas robežas paredzētu pietiekami daudz vietas Rēzeknes attīstībai A virzienā, no pilsētai pieguļošās teritorijas netiktu atdalītas apdzīvotās vietas *Sprūževa* un *Staroščiķi*, kā arī vairākas kapu vietas, neradot vajadzību vietējai satiksmei pēc papildus Apvedceļa šķērsojumiem. Pie trūkumiem norādīts salīdzinoši lielāks Apvedceļa garums, nepieciešamība izbūvēt jaunu tiltu pār Rēzeknes upi, kā arī nepieciešams īstenot daļu no a/c A12 jaunā trasē projekta, lai pieslēgtu 1. alternatīvu a/c A12.
- 3.4.7. 2. alternatīva kopumā skar mazāk īpašumus, taču trases nobeigumā pie a/c P54 un a/c A12 ietekmētā apkārtnē ir blīvāk apdzīvota. 2. alternatīvas priekšrocības ir mazāks garums, veidojot pieslēgumu pie a/c A12, tas pieslēdzas pie esoša autoceļa, un nav nepieciešams papildus izbūvēt a/c A12 jaunā trasē, kā arī nav nepieciešams tilts pār Rēzeknes upi. Kā trūkumi Ziņojumā atzīmēti Apvedceļa tuvums Rēzeknes pilsētai un rekreācijas vietai *Vīpingas mežs*, tuvējo apdzīvoto vietu *Sprūževa* un *Staroščiķi* atdalīšana no pilsētas, kas nozīmē lielāku Apvedceļu šķērsojošo vietējo satiksmi, kā rezultātā samazinātos satiksmes drošība uz Apvedceļa.
- 3.4.8. IVN gaitā apskatīts arī 3. Apvedceļa trases variants, ieskicējot tā loku vēl tālāk no Rēzeknes pilsētas, taču Novērtējuma laikā secināts, ka, salīdzinot ar Novada Plānojumā iezīmēto 1. alternatīvu, Apvedceļa trases kopgarums palielinātos par 1945 m un radītu būtisku būvniecības sadārdzinājumu, kā arī izdevumu pieaugumu ceļa lietotājiem. Tāpat secināts, ka 3. alternatīvā trase jebkurā gadījumā šķērsos un ietekmēs apdzīvotas vietas, piemēram, *Maremons, Jusi, Tuči*, Janopoles D rajons, *Taraputki*, u.c., turklāt norādīts, ka trase šķērstu arī Ladušu purvu, kas papildus sadārdzinātu būvniecības izmaksas. Šādu viedokli pauž arī Ierosinātāja 2018. gada 27. novembra vēstulē Nr. 2.1/14164 "*Par informācijas un skaidrojumu sniegšanu par plānoto Rēzeknes Dienvidu apvedceļu*" par trešā varianta izpēti neturpināšanu. Uzskatot, ka šis variants nav konkurētspējīgs, Ziņojumā tas apskatīts zemākā detalizācijas pakāpē, tā turpmāko iespējamo realizāciju nevērtējot.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija:**

- 4.1. Ierosinātājas 2016. gada 13. septembra iesniegums Nr. 2.1/4518 Birojam par Paredzēto darbību un IVN piemērošanu.
- 4.2. Biroja 2016. gada 3. oktobra lēmums Nr. 259 "*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*".
- 4.3. Privātpersonas 2017. gada 5. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1679).
- 4.4. Izstrādātājas 2017. gada 6. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1686) par paziņojumu par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
- 4.5. Privātpersonas 2017. gada 11. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1796).
- 4.6. Privātpersonas 2017. gada 13. oktobra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1754).
- 4.7. Privātpersonas 2017. gada 16. oktobra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1753).
- 4.8. Privātpersonas 2017. gada 16. oktobra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1801, saņemts 26.10.2017).
- 4.9. Ierosinātājas 2017. gada 23. oktobra vēstule Nr. 2.1/11657 "*Par ietekmes uz vidi novērtējuma programmas pieprasījumu*" ar pielikumiem (individuāli informēto pieguļošo un skarto īpašumu īpašnieku (valdītāju) saraksts un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas protokols ar materiāliem) un lūgumu izsniegt IVN programmu paredzētajai darbībai.
- 4.10. Privātpersonas 2017. gada 23. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1773).
- 4.11. Privātpersonas 2017. gada 23. oktobra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1789).
- 4.12. Privātpersonas 2017. gada 23. oktobra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1790).



- 4.13. Rēzeknes novada pašvaldības Griškānu pagasta pārvaldes 2017. gada 24. oktobra elektroniskā pasta vēstule Nr.2.1/224.
- 4.14. Rēzeknes novada pašvaldības 2017. gada 25. oktobra elektroniskā pasta vēstule Nr.4.17/1800 *"Par personu grupas iesnieguma pārsūtīšanu"*, kam pievienota fizisku personu iesnieguma kopija, ko parakstījušas 74 personas.
- 4.15. Privātpersonas 2017. gada 24. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1778).
- 4.16. Privātpersonas 2017. gada 24. oktobra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 50).
- 4.17. 74 fizisku personu kolektīvs iesniegums (Birojā saņemts 2017. gada 25. oktobrī, reģ. Nr.3-01/1788).
- 4.18. Privātpersonas 2017. gada 7. novembra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1877).
- 4.19. Biroja 2017. gada 27. novembrī izdotā *"Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rēzeknes pilsētas Dienvidu apvedceļa būvniecībai"*.
- 4.20. Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 8. janvāra elektroniskā pasta vēstule Nr. 4.17/47 *"Par personas iesnieguma pārsūtīšanu"*, kam pievienota fiziskas personas iesnieguma kopija.
- 4.21. Izstrādātājas 2018. gada 28. februāra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu (Biroja reģ. Nr. 5-01/383).
- 4.22. Izstrādātājas 2018. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli (Biroja reģ. Nr. 5-01/507).
- 4.23. Privātpersonas 2018. gada 23. marta vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/537).
- 4.24. Privātpersonas 2018. gada 23. marta vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/538).
- 4.25. Privātpersonas 2018. gada 23. marta vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/539).
- 4.26. Privātpersonas 2018. gada 26. marta vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/540).
- 4.27. Privātpersonas 2018. gada 29. marta elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/560).
- 4.28. Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 3. aprīļa elektroniskā pasta vēstule Nr.4.17/698 *"Par priekšlikumu sniegšanu"*.
- 4.29. Privātpersonas 2018. gada 3. aprīļa elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/583).
- 4.30. Privātpersonas 2018. gada 4. aprīļa vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/595).
- 4.31. Privātpersonas iesniegums, kam pievienots 11 fizisku personu atbalsts iesniegumā minētajam (Birojā saņemts 2018. gada 4. aprīlī, reģistrēts ar Nr.5-01/580).
- 4.32. Izstrādātājas 2018. gada 28. jūnija elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīts paziņojums par atkārtotu Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu (Biroja reģ. Nr. 5-01/1113).
- 4.33. Privātpersonas 2018. gada 11. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 10-03/1178).
- 4.34. Privātpersonas 2018. gada 23. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1226).
- 4.35. Privātpersonas 2018. gada 26. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1262).
- 4.36. Privātpersonas 2018. gada 26. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1263).
- 4.37. Privātpersonas 2018. gada 30. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1259).
- 4.38. Privātpersonas 2018. gada 30. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1260).
- 4.39. Privātpersonas 2018. gada 30. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1273).
- 4.40. Privātpersonas 2018. gada 31. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1277).
- 4.41. Privātpersonas 2018. gada 31. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1278).
- 4.42. Rēzeknes novada pašvaldības Būvvaldes 2018. gada 31. jūlija elektroniskā pasta vēstule Nr.1.7.1/226 *"Par Rēzeknes dienvidu apvedceļa ietekmes uz vidi novērtējuma publisko apspriešanu, ierosinājumiem"*.



- 4.43. Izstrādātājas 2018. gada 2. augusta vēstule Nr. 61/01-18, ar kuru iesūtīti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas protokols, dalībnieku saraksts, individuāli informēto personu saraksts, dalībnieku iesniegums un paziņojuma kopija.
- 4.44. Ierosinātājas 2018. gada 19. septembra vēstule Nr. 11-458/01-5 par Ziņojuma iesniegšanu, pievienotais Ziņojums un paziņojums par Birojā iesniegto Ziņojumu.
- 4.45. Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 26. oktobra vēstule Nr. 4.17/1951 ar lūgumu precizēt Ziņojumu.
- 4.46. Valsts Vides dienesta Rēzeknes reģionālās vides pārvaldes (turpmāk – Rēzeknes RVP) 2018. gada 30. oktobra vēstule Nr. 7.5.-20/1243 ar lūgumu precizēt Ziņojumu.
- 4.47. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) 2018. gada 31. oktobra vēstule Nr.4.9/5646/2018-N ar atsaukumi par Ziņojumu.
- 4.48. Biroja 2018. gada 8. novembra vēstule Nr. 5-01/1125 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”* par papildu informāciju.
- 4.49. Ierosinātājas 2018. gada 27. novembra vēstule Nr. 2.1/14164 *“Par informācijas un skaidrojumu sniegšanu par plānoto Rēzeknes Dienvidu apvedceļu”* par trešā variantā izpēti neturpināšanu.
- 4.50. Izstrādātājas 2019. gada 5. februāra vēstule Nr. 11-62/01-5 *“Par IVN ziņojuma iesniegšanu”* ar kuru iesniegts papildināts Ziņojuma *“Rēzeknes pilsētas Dienvidu apvedceļa iespējamās būvniecības izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums”*.

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

Detalizēta informācija par sabiedriskās apspriešanas gaitu un termiņiem ir publiskota Biroja tīmekļvietnē Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas gaitas sadaļā: <http://www.vpvp.gov.lv/lv/ivn/projekti>. Citu starpā minētajā vietnē publicēti arī visi sabiedrisko apspriešanu paziņojumi, kuros norādīta informācija par apspriešanas periodiem, notikušajām sanāksmēm un priekšlikumu iesniegšanas termiņiem. Tālāk Birojs sniedz īsu sabiedrības līdzdalības procesa un apkopoto viedokļu un argumentu izklāstu.

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

- 5.1.1. Sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās 2017. gadā no 5. līdz 25. oktobrim. Paziņojums par IVN uzsākšanu un Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta *“Rēzeknes vēstis”* 2017. gada 5. oktobra numurā Nr. 119 (11666), kā arī ievietots Rēzeknes novada pašvaldības tīmekļvietnē [www.rezeknesnovads.lv](http://www.rezeknesnovads.lv), SIA *“Enviroprojekts”* tīmekļvietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads) un Biroja tīmekļvietnē [www.vpvp.gov.lv](http://www.vpvp.gov.lv), kā arī Izstrādātāja par Paredzēto Darbību individuāli informēja tos nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi tiek skarti vai robežojas ar Darbības vietu (kopā 135 adreses). Ar trases plānu un citiem sagatavotajiem materiāliem bija iespēja iepazīties tīmekļvietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads). Rakstiskus priekšlikumus Birojā bija iespējams iesniegt 20 dienu laikā pēc paziņojuma publicēšanas.
- 5.1.2. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2017. gada 18. oktobrī plkst. 16:00 Rēzeknes novada Griškānu pagasta pārvaldē, kultūras namā Sprūževā, Centrālā ielā 27. Saskaņā ar sanāksmes protokolu tajā piedalījās 66 personas – Izstrādātājas, pašvaldības un sabiedrības pārstāvji. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru un Paredzēto darbību, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmes dalībnieki interesējās par iepriekš plānotajiem Apvedceļa risinājumiem, konkrētu īpašumu šķērsošanu, ietekmi uz īpašumu vērtību, atsavināšanas jautājumiem,



piekļuves iespējām īpašumiem, to fragmentāciju, Apvedceļa ekonomisko pamatojumu u.c. jautājumiem.

- 5.1.3. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma 15 atsevišķu fizisku personu un pašvaldības vēstules, kā arī 74 fizisku personu kolektīvu iesniegumu (saņemts 2017. gada 25. oktobrī, Biroja reģ. Nr.3-01/1788), kuros paustas bažas, izteikts viedoklis, sniegti iebildumi vai atbalsts konkrētas Apvedceļa alternatīvas realizācijai, kā arī sniegti priekšlikumi plānotā Apvedceļa izbūves risinājumiem un ietekmes uz vidi novērtējumam. Galvenokārt iebildumi, priekšlikumi vai bažas izteiktas saistībā ar ietekmi uz īpašumiem, to līdzšinējās izmantošanas maiņu, sadalīšanu, piekļuves risinājumiem. Tāpat paustas bažas par Paredzētās darbības ietekmi uz lauksaimniecisko darbību, trokšņa un gaisa kvalitātes izmaiņām, Apvedceļa plānošanu pārāk tuvu ēkām, bioloģiski vērtīgu zālāju iznīcināšanu. Iedzīvotāji rosināja papildus izstrādāt izskatītajām alternatīvām papildus lokālas modifikācijas. Saņemtie iesniegumi, tajos ietvertā informācija un priekšlikumi līdztekus normatīvo aktu prasībām veidoja pamatu Paredzētās darbības IVN Programmā ietverto nosacījumu kopumam.
- 5.1.4. Pamatojoties uz Ierosinātās sniegto informāciju un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2017. gada 27. novembrī izdeva Paredzētās darbības IVN Programmu, kurā ietvertas prasības un nosacījumu kopums Paredzētās darbības novērtējumam. Visas saņemtās vēstules Birojs kopā ar Programmu nosūtīja izvērtēšanai arī Ierosinātājai.

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

- 5.2.1. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta "Rēzeknes vēstis" 2018. gada 2. marta izdevumā Nr.27 (11728), SIA "Enviroprojekts" tīmekļvietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads) un Biroja tīmekļvietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). kā arī pašvaldības tīmekļa vietnē [www.rezeknesnovads.lv](http://www.rezeknesnovads.lv). Ziņojums bija pieejams no 2018. gada 5. marta līdz 5. aprīlim Griškānu pagasta pārvaldē Centrālā ielā 27, Sprūževā, Griškānu pagastā, Rēzeknes novadā un tīmekļa vietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads). Rakstiskus priekšlikumus par Paredzēto darbību un tās ietekmi uz vidi varēja iesniegt Birojā līdz 2018. gada 5. aprīlim.
- 5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2018. gada 15. martā plkst.16:00 Griškānu pagasta Kultūras namā Centrālā ielā 27, Sprūževā, Griškānu pagastā, Rēzeknes novadā. Sanāksmē piedalījās 34 personas – Izstrādātājas, pašvaldības un sabiedrības pārstāvji. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru, Paredzēto darbību, tāpat bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmē tika apspriesta Apvedceļa nepieciešamība, izvērtētie trašu varianti ar izstrādātajām modifikācijām. Pamatojoties uz sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā izteiktajiem iedzīvotāju viedokļiem, Griškānu pagasta pārvalde rosināja izstrādāt Apvedceļa 3. alternatīvu (Ziņojuma 1. pielikums) līdz 2 km uz DA no 1. alternatīvas, kā priekšrocības atzīmējot, ka trase šķērsos lielākoties valsts īpašumus un neietekmēs privātos īpašumus, kā arī ap Rēzekni paliks plašāka Apvedceļa neatdalīta teritorija, un netiks atdalīts Janopoles ciems.
- 5.2.3. Ziņojuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma 9 fizisku personu un pašvaldības vēstules, kurās izteikts viedoklis, iebildumi vai atbalsts konkrētas Apvedceļa alternatīvas realizācijai, kā arī sniegti priekšlikumi plānotā Apvedceļa izbūves risinājumiem un ietekmes uz vidi novērtējumam. To starpā Birojs saņēma Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 3. aprīļa elektroniskā pasta vēstuli Nr.4.17/698 "Par priekšlikumu sniegšanu", kurā pašvaldība vērš uzmanību, ka 2. alternatīvas gadījumā autoceļa trases savienojums ar a/c A12 plānots tieši blīvi apdzīvotas vietas *Greiškāni* teritorijā. Pašvaldība norādījusi, ka perspektīvā tā plāno izskatīt jautājumu par Greiškānu ciema izveidi, uzskatot, ka nākotnē Greiškānu ciems var kļūt par savrupmāju apbūvei un uzņēmējdarbībai pievilcīgu teritoriju.



5.2.4. Visas Birojā saņemtās vēstules tika nosūtītas Ierosinātājai un Izstrādātājai to izvērtēšanai, aktualizējot Ziņojumu.

### **5.3. Atkārtota sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:**

- 5.3.1. Tā kā Ziņojuma izstrādes laikā, pamatojoties uz sākotnējā sabiedriskā apspriešanas sapulcē saņemtajiem iedzīvotāju ieteikumiem, izstrādātas Apvedceļa trašu alternatīvu papildus lokālas modifikācijas, Izstrādātāja organizēja atkārtotu sabiedriskās apspriešanas sapulci, pirms tam par Paredzēto Darbību papildus individuāli informējot tos nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi tiek skarti vai robežojas ar Darbības vietu pēc modifikāciju ievērtēšanas (kopā 60 adreses). Paziņojums par atkārtoto Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta “Rēzeknes vēstis” 2018. gada 29. jūnija izdevumā Nr. 74 (11776), SIA “Enviroprojekts” tīmekļvietnē [www.enviro.lv](http://www.enviro.lv), Biroja tīmekļvietnē [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv), Rēzeknes novada pašvaldības tīmekļvietnē [www.rezeknesnovads.lv](http://www.rezeknesnovads.lv), kā arī Griškānu pagasta tīmekļvietnē [www.griskani.com](http://www.griskani.com). Ziņojums bija pieejams no 2018. gada 1. jūlija līdz 2018. gada 31. jūlijam Griškānu pagasta pārvaldē Centrālā iela 27, Sprūževā, Griškānu pagastā, Rēzeknes novadā un tīmekļa vietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads). Rakstiskus priekšlikumus par Paredzēto darbību un tās ietekmi uz vidi varēja iesniegt Birojā no 2018. gada 1. jūlija līdz 31. jūlijam.
- 5.3.2. Ziņojuma atkārtotās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2018. gada 19. jūlijā plkst.16:00 Griškānu pagasta Kultūras namā Centrālā ielā 27, Sprūževā, Griškānu pagastā, Rēzeknes novadā. Sanāksmē piedalījās 15 personas – Izstrādātājas, pašvaldības un sabiedrības pārstāvji. Klātesošajiem tika sniegta informācija par IVN procedūru, Paredzēto darbību, tāpat bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Sanāksmē tika piedāvāti Apvedceļa varianti, kas papildināti ar lokālām modifikācijām, tika apspriesti ieteikumi izbūvē izmantot esošo ceļu tīklu, jautājumi par īpašumu fragmentāciju, prettrokšņa pasākumiem, dabas vērtību samazināšanos, kā arī par to, ka netiek vērtēts otrs Apvedceļa variants, kas šķērsotu apdzīvotu vietu *Greiškāni*, Izstrādātāja informēja, ka trešais Apvedceļa variants ekonomisku apsvērumu dēļ Ziņojumā detalizēti netiek vērtēts. Apvedceļa tieši skarto zemju īpašnieki, kuru īpašumi atrodas 1. alternatīvas trases koridorā, galvenokārt pauda atbalstu otras alternatīvas realizācijai, kas viņu īpašumus neskar.
- 5.3.3. Ziņojuma izstrādes un sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma 11 fizisku personu un pašvaldības vēstules, kurās izteikts viedoklis, iebildumi vai atbalsts konkrētas Apvedceļa alternatīvas realizācijai, kā arī sniegti priekšlikumi plānotā Apvedceļa izbūves risinājumiem un ietekmes uz vidi novērtējumam. To starpā Birojs saņēma Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 26. oktobra vēstuli Nr. 4.17/1951 ar lūgumu Ziņojumā iekļaut Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 3. aprīļa vēstulē Nr. 4.17/698 sniegto priekšlikumu.
- 5.3.4. Visas Birojā saņemtās vēstules tika nosūtītas Ierosinātājai un Izstrādātājai to izvērtēšanai, aktualizējot Ziņojumu.

### **5.4. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:**

- 5.4.1. Birojā Ziņojums pirmo reizi tika iesniegts 2018. gada 21. septembrī. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika publiskots Izstrādātājas tīmekļvietnē [www.enviro.lv/Apvads](http://www.enviro.lv/Apvads). Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu tika publicēts arī Biroja [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv) un Rēzeknes novada pašvaldības tīmekļvietnē [www.rezeknesnovads.lv](http://www.rezeknesnovads.lv). Ziņojums bija pieejams Griškānu pagasta pārvaldē Centrālā ielā 27, Sprūževā, Griškānu pagastā, Rēzeknes novadā.
- 5.4.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli Ziņojuma izvērtēšanas laikā, Birojs saņēma:
- 5.4.2.1. Rēzeknes novada pašvaldības 2018. gada 26. oktobra vēstuli Nr. 4.17/1951 ar lūgumu precizēt Ziņojumu, norādot, ka 20. tabulā “Rēzeknes Dienvidu apvedceļa iespējamās



*būvniecības ietekmes uz vidi sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze” nav iekļauts Rēzeknes novada pašvaldības priekšlikums – 2018. gada 3. aprīļa vēstule Nr.4.17/698 “Par priekšlikumu sniegšanu”.*

- 5.4.2.2.VVD Rēzeknes RVP 2018. gada 30. oktobra vēstuli Nr. 7.5.-20/1243 ar lūgumu precizēt Ziņojumu, norādot, ka sadaļā 3.12. *“Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums”* iekļautā informācija ir nepilnīga, līdz ar to jāveic ietekmes novērtējuma papildinājumi, iekļaujot izvērtējumu kontekstā ar ietekmes apjomu un telpisko izplatību, ietekmes intensitāti, kompleksumu, ilgumu, biežumu un atgriezeniskumu. Papildus norādīts uz novecojušas informācijas izmantošanu dažādās Ziņojuma sadaļās, tabulu un attēlu trūkumu, metodikas nenorādīšanu gaisa piesārņojuma modelēšanai, esošu derīgo izrakteņu ieguves vietu blakus Paredzētajai darbībai neizvērtēšanu un pareizrakstības kļūdām visā Ziņojumā.
- 5.4.2.3.DAP 2018. gada 31. oktobra vēstuli Nr.4.9/5646/2018-N, kurā norādīts, ka tai nav būtisku iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu.
- 5.4.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, Birojs ar 2018. gada 8. novembra vēstuli Nr.5-01/1125 lūdza Ziņojumu un tajā ietvertu vērtējumu papildināt. Papildinātais Ziņojums un skaidrojošais apraksts par veiktajiem labojumiem Birojā tika iesniegts 2019. gada 5. februārī. Paziņojums par papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Rēzeknes novada pašvaldības tīmekļvietnē [www.rezeknesnovads.lv](http://www.rezeknesnovads.lv) un Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.enviro.lv](http://www.enviro.lv).

## **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 faktoros, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Tomēr Birojs secina, ka atsevišķos aspektos informācija par Darbības vietu vērtēta ļoti vispārēji, pēc būtības izpildot tikai Programmas minimālās prasības atzinuma saņemšanai. Šādā veidā novērtēta Darbības vieta - tās ģeoloģiskie, hidroģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi, vispārēji secinot, ka teritorija Apvedceļa būvniecībai ir piemērota un visdrīzākais neradīs īpašus apgrūtinājumus, bet detalizēta izpēte un attiecīgi nepieciešamie risinājumi iespējamās problēmu zonās tiks nodrošināti jau būvprojektēšanas stadijā. Izvērtējis šādas nepilnības un to būtiskumu, Birojs atzīst, ka šāda pieeja, neidentificējot konkrētas vietas un posmus, kuros izplatītas vājās gruntis, kur ir apgrūtināta virszemes notece, kur ir sarežģīts reljefs u.c. - atsaucas uz novērtējuma kvalitāti un samazina to izsvērtās informācijas apjomu, ko Ierosinātāja var izmantot turpmāko lēmumu pieņemšanai. Vienlaikus Birojs secina, ka, sniedzot Ziņojuma papildinājumus, Izstrādātājas ir vispārēji papildinājušas Ziņojumā iekļauto informāciju un šobrīd nepilnības summāri vairs nav tik būtiskas, lai Birojs kopumā neizdotu atzinumu. Būtiskākās Paredzētās darbības ietekmes ir novērtētas un Biroja ieskatā ir iespējams nonākt pie secinājuma, vai Paredzētā darbība ir akceptējama un vai kādai no vērtētajām alternatīvām nav izslēdzošu apstākļu. Tomēr šādi konstatēti trūkumi ir pamats atsevišķu ietekmes aspektu griezumā izvirzīt papildus nosacījumus (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa).
- 6.2. Birojs atzīst, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietvertu gan teritorijas zaudējumu uz ceļa izbūves rēķina, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus. Paredzētā darbība no vienas puses risinātu satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses radītu pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjustu vietējie iedzīvotāji. Būvniecības darbi ietvers arī esošās infrastruktūras pārbūvi, līdz ar to sagaidāmi traucējumi būvniecības laikā un satiksmes ierobežojumi. No Paredzētās



darbības risinājumiem ir atkarīga arī iespējamā ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un dabas vērtībām. Arī ekspluatācijas laikā autoceļam ir savas raksturīgās ietekmes – sagaidāmas gan gaisu piesārņojošo vielu, gan trokšņa emisijas. Tādēļ plānošanas, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk gan, ka autoceļš tiek integrēts esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem (tostarp neradot apgrūtinājumu, kas pārsniedz vides kvalitātes normatīvus), gan, ka tiek iespēju robežās maksimāli nodrošināta esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana, saglabāta teritoriju integritāte, nodrošināta mobilitāte un teritoriju sasniedzamība.

#### **6.1. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**

- 6.1.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.
- 6.1.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes.
- 6.1.3. Troksnis un vibrācija.
- 6.1.4. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.
- 6.1.5. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti.
- 6.1.6. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas vērtībām un ainavu.

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

##### **6.2.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**

- 6.2.1.1. Apvedceļa izbūve radīs gan plašas fiziskās izmaiņas, jo Apvedceļa infrastruktūras būvniecības rezultātā visā tā nodalījuma joslas platumā, kas ietilpst Apvedceļa kompleksā, tai skaitā zem saistītajiem objektiem, tostarp tilta un pievedceļiem, tiks mainīts pašreizējais teritorijas lietojums, gan arī pārmaiņas zemju piederībā, lietošanas mērķī un funkcionālajā zonējumā, jo pašreizējais izmantošanas mērķis tiks mainīts uz transporta infrastruktūras teritoriju un tāds saglabāsies visā Apvedceļa ekspluatācijas laikā. Šobrīd Apvedceļa trases 1. alternatīva ir fiksēta Novada Plānojumā. Paredzēto izmaiņu dēļ zeme Apvedceļa un citu ceļu nodalījuma joslā ietverama atsavināmo zemju aprēķinā.
- 6.2.1.2. Novērtēts, ka Darbības vieta pamatā šķērso lielākoties mazapdzīvotas teritorijas, kuras pārsvarā aizņem mežsaimniecībā un lauksaimniecībā izmantojamas zemes, tādēļ, īstenojot Paredzēto darbību, dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšana nebūs nepieciešama. No Ziņojuma 7. pielikuma Birojs secina, ka tiešā izbūvējamā Apvedceļa tuvumā – attālumā līdz 100 m uz abām pusēm no ceļa ass, katrā no plānotajām alternatīvām atrodas ~ 25 ēkas.
- 6.2.1.3. Analizējot un apkopojot informāciju no Ziņojuma 5. pielikuma "*Pievienoto skarto zemes īpašumu saraksts*", Birojs secina, ka skarto īpašumu skaits lielāks ir 1. alternatīvas gadījumā. Izbūvējot Apvedceļu, atkarībā no izvēlētajās modifikācijas, tiks skarti 126-132 īpašumi, savukārt 2. alternatīvas gadījumā tiktu skarti 105-116 īpašumi. Kopumā



aptuveni 75% no Apvedceļa izbūves skartajiem īpašumiem pieder fiziskām personām, ~ 14% pieder juridiskām personām, kā arī ir valstij un pašvaldībai piederoši īpašumi.

- 6.2.1.4. Saskaņā ar 5. pielikumu 1. alternatīvas gadījumā būs nepieciešams atsavināt 514 724 m<sup>2</sup>, 2A alternatīvas gadījumā – 449 548 m<sup>2</sup> un 2B alternatīvas gadījumā – 457 609 m<sup>2</sup>. Visa īpašuma atsavināšana nepieciešama 7 gadījumos – izvēloties 1. un 2B alternatīvu un 6 gadījumos, izvēloties 2A alternatīvu.
- 6.2.1.5. Jāņem vērā, ka ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija. Ietekmes uz īpašumiem būtiskumu noteic gan skartā īpašuma lielums, gan tas, vai trase skar īpašuma malu vai šķērsojuma rezultātā pilnīgi sadala zemes īpašumu (vienādās vai nevienādās daļās), traucē un apgrūtina tam piekļuvi. Saskaņā ar Ziņojuma 5. pielikumu Birojs secina, ka atkarībā no izvēlētās modifikācijas, 1. alternatīvas gadījumā divās un vairāk daļās tiks fragmentēti 38-48 īpašumi, savukārt 2. alternatīvas gadījumā – 23-26 īpašumi. Gadījumos, kad īpašumi tiek pārdalīti, lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, būs nepieciešams mērot lielāku ceļa posmu, šķērsot Apvedceļu, izmantojot tam paredzētās šķērsojuma vietas, kas būs papildus apgrūtinājums gan iedzīvotājiem, gan zemju (lauksaimniecības) apsaimniekotājiem. Līdz ar to, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam, būs nepieciešams izsvērt un katrā konkrētā gadījumā risināt, vai kāda no sadalītā īpašuma atlikušajām daļām pēc atsavināšanas nekļūst neizmantojama (piemēram, atbilstoši Novada Plānojumam – platības, konfigurācijas vai citu iemeslu dēļ). Biroja ieskatā būtu rekomendējams, kur tas iespējams, apsvērt arī zemju konsolidācijas iespējamību, lai rastu pēc iespējas loģiskākus risinājumus ietekmes uz īpašumiem mazināšanai, tostarp, lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai. No Ziņojuma secināms, ka jautājums par īpašumu fragmentāciju ir vērtēts, uzklusot Sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtos priekšlikumus, kuri fiksēti Ziņojumā. Sabiedrisko apspriešanu ieteikumu rezultātā ieviestās Apvedceļa modifikācijas detāli aprakstītas Ziņojuma 19. tabulā.
- 6.2.1.6. IVN procedūras gaitā ir būtiski pārliecināties, vai Ierosinātāja ir pilnvērtīgi apzinājusi ietekmēto ceļu tīklu un paredzējusi veidu, kā barjeras efekta un teritoriju fragmentācijas ietekmi pēc iespējas mazināt. Alternatīvu gadījumā ietekme uz teritorijas fragmentāciju būs atšķirīga, jo, neatkarīgi no alternatīvas, neviens ceļš nedrīkst tikt izslēgts no ceļu tīkla, kā arī atšķirīgs būs nepieciešamais ceļa garums, kas veicams, lai šķērsotu vai uzbrauktu uz autoceļa. Saskaņā ar Ziņojuma 4.3. nodaļu *Īpašumu sasniedzamības nodrošinājums* Apvedceļš tiek plānots bez īpašiem ierobežojumiem pieslēgumu biežumam. Jaunu pieslēgumu skaits pie Apvedceļa 1. alternatīvai plānots no ~ 43-57, savukārt 2. alternatīvai no ~ 37-43 pieslēgumiem. No Ziņojuma izriet, ka piekļuvi īpašumiem un teritoriju sasniedzamību plānots risināt gan pa jau esošajiem ceļiem (ja nepieciešams, tos pārbūvējot), gan izbūvējot jaunus lokālus ceļus, gan arī nodrošinot piekļuvi tieši no Apvedceļa. Satiksmes organizācijā visi pieslēgumi citiem autoceļiem tiks veidoti kā vienlīmeņa krustojumi vai rotācijas aplī. Lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, saskaņā ar Ziņojumu tālākās projektēšanas stadijās tiek paredzēts Ceļu satiksmes drošības direkcijas audits.
- 6.2.1.7. Novērtējot Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs atzīst, ka ar šobrīd plānotajiem risinājumiem Paredzētās darbības ietekmes būtiskums uz īpašumu sasniedzamību nav identificējams. Tomēr, ņemot vērā plānoto Apvedceļa izbūves laiku, zemes īpašumu robežas var ievērojami mainīties, līdz ar to nav izslēdzams, ka lokālas izmaiņas varētu būt nepieciešamas jau projekta realizācijas uzsākšanas laikā. Birojs atzīst, ka jauna autoceļa izbūves gadījumā vides pārmaiņas un ietekme uz skartajiem īpašumiem ir neizbēgama, tādēļ, izstrādājot tehnisko būvprojektu ar plānoto piekļuvi īpašumiem, nepieciešams pēc iespējas izsvērt un



nodrošināt piemērotus kompromisa risinājumus, kas lokāli izvairās no komplicētām ietekmēm un paredzamo ietekmi minimizē.

6.2.1.8. Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteikti ar normatīvajiem aktiem, tādēļ nav nepieciešams un nav lietderīgi šādas prasības atkārtot ar atzinumu par izstrādāto Ziņojumu. Ārējos normatīvajos aktos tāpat ir noteiktas arī citas prasības saistībā ar apgrūtinājumiem un aizsargjoslām, zemju lietošanas kategorijas maiņu u.c. saistītajiem jautājumiem, turklāt Novērtējuma likuma 24. panta pirmā daļa paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu saskaņā ar aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. **Līdz ar to Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir nepieciešams un lietderīgi ar šo atzinumu nostiprināt šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) **Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.**
- b) **Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar Apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, kur attiecināms – šim mērķim izbūvējot šķērsojumus vai lokālas uzbrauktuves un paralēlo ceļu tīklu vai sadarbībā ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālums līdz tuvākajām šķērsojumu vietām, ko iespējams sasniegt pa paralēlajiem piekļuves ceļiem, vai alternatīvo maršrutu garums īpašumu sasniedzamībai nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas.**
- c) **Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai, tostarp samērīgiem attālumiem līdz pievedceļiem, kas nodrošina piekļuves/nobraukšanas iespējas uz/no Apvedceļa, jāparedz un jāiestrādā būvprojektā, cita starpā sadarbojoties ar vietējo pašvaldību.**

## **6.2.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes.**

6.2.2.1. Jaunu infrastruktūras objektu būvniecības darbi ir saistīti ar dažāda veida ietekmēm, kuru izpausmes atkarīgas gan no apdzīvoto vietu un dzīvojamo māju tuvuma, gan Darbības Vietu raksturojošajiem apstākļiem. Jaunbūvējamais Apvedceļš virzās pārsvarā caur lauksaimniecības un meža teritorijām, tomēr atsevišķos posmos ceļa trasei pietuvojas apbūvei. Saskaņā ar Ziņojuma 7. pielikuma kartogrāfisko materiālu Apvedceļa tiešā tuvumā (līdz 100 m attālumam) atrodas ~ 25 dzīvojamās ēkas. Šo ēku iedzīvotāji autoceļa būvniecību izjutīs visbūtiskāk, līdz ar to liela nozīme ir pārdomātai un efektīvai būvniecības procesa organizēšanai.

6.2.2.2. Ņemot vērā to, ka paredzēta satiksmes infrastruktūras objekta būvniecība, sagaidāms, ka plānoto darbu teritorijā būs jāsaskaras ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ierobežojumiem un neērtībām. Būvniecība būs saistīta ar papildus satiksmes ierobežojumiem, un šī ietekme vērtējama kā salīdzinoši būtiska. Tomēr jāņem vērā, ka veicamo darbu mērķis ir nodrošināt autoceļa parametru atbilstību iespējamam nākotnes satiksmes intensitātes pieaugumam, t.sk. nodrošināt satiksmes drošību.

6.2.2.3. Lai par minētajiem darbiem savlaicīgi tiktu informēta pēc iespējas lielāka sabiedrības daļa, novērtēts, ka svarīgi šādu informāciju izplatīt pēc iespējas plašākā mērogā, izmantojot plašsaziņas līdzekļus, izvietot atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā būvdarbu



veikšanas vietā, bet arī pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai jau savlaicīgi būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties piemērotus apbraukšanas ceļus. Ņemot vērā iepriekš minēto, darbu veikšanas projektā paredzēts iekļaut satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļuvi saviem īpašumiem un citiem objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā. Paredzams, ka būvniecības veikšanas laikā sagaidāmi arī traucējumi un ierobežojumi gājēju un velosipēdistu kustībai, līdz ar to risināmi jautājumi arī šo satiksmes dalībnieku plūsmas organizācijai.

6.2.2.4. Plānotie būvdarbi saistīti ne vien ar izmaiņām/traucējumiem satiksmes organizācijā, bet arī ar gaisa piesārņojumu, trokšņiem un vibrācijām, kas radīsies būvdarbu veikšanas laikā:

6.2.2.4.1. Būvniecības laikā piesārņojošo vielu emisijas gaisā ir sagaidāmas no augšnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtnēs, birstošo materiālu izkraušanas un no būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Šādas ietekmes visizteiktāk būs jūtamas autoceļam tuvāk esošo māju iedzīvotājiem. Tomēr atzīmējams, ka ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša.

6.2.2.4.2. Būvniecības darbi saistīti arī ar trokšņa līmeņa izmaiņām. Novērtēts, ka Apvedceļa būvniecība un ar to saistīto darbu troksni apkārtējā vidē varētu radīt nepieciešamās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas. Pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairoties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to, ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr.16 "*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" (turpmāk – Trokšņa Noteikumi) 2.8.punktā paredz, ka šos noteikumus un attiecīgi – tajos noteiktos vides trokšņa robežlielumus neattiecinā uz būvdarbu radīta trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.2.2.4.3. Latvijas normatīvie akti nosaka darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret vibrācijas radīto risku darba vidē, tomēr robežvērtības ēku un būvju aizsardzībai nav reglamentētas. Būvniecības darbi vērtējami kā īslaicīgi, un nav sagaidāms, ka tajos izmantotās tehnikas vienības strādās vienuviet nepārtrauktā darba režīmā, vibrācijas ietekmei teritorijas tiks pakļautas īslaicīgi, turklāt Darbības vietas tuvumā nav identificēti kultūras pieminekļi, vai kādas pret būvdarbu vibrāciju īpaši jutīgas būves.

6.2.2.5. Būvniecības darbi potenciāli ir saistāmi ar ķīmisku vielu, t.sk. degvielas noplūdēm (ja notiek negadījums) būvdarbu veikšanas laikā, kā arī ar notekūdeņu un atkritumu rašanos, kas neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā var nonākt apkārtējā vidē. Līdz ar to nepieciešams apzināt gan potenciālas šāda piesārņojuma rašanās vietas, gan iespējamās avāriju scenārijus tā nokļūšanai apkārtējā vidē. Piesārņojums var rasties būvdarbu veikšanas laikā un laukumos, kas paredzēti būvtehnikas un materiālu uzglabāšanai, kā arī personāla vajadzībām. Ņemot vērā Paredzētās darbības priekšizpētes stadiju, Ziņojumā nav detalizēti aprēķināts šādos laukumos uzglabājamo materiālu daudzums, bet iespējamās tehnisko laukumu vietas iezīmētas pārskata kartē 1.pielikumā. Ziņojumā minēts, ka šādi laukumi tiks veidoti pārsvarā uz pašvaldības zemes vai platībām, kuras



transformējamās sakarā ar jaunu ceļu/krustojumu izbūvi, likvidējot esošo ceļa posmu, tilta izbūves vietās, kur nepieciešamības gadījumā tiks veikti arī montāžas darbi. Citas iespējamās izvietojšanas un deponēšanas iespējas izvērtē būvnieks, vienojoties ar kādu no tuvējo vai skarto zemju īpašniekiem par pagaidu atbērtnes veidošanu, ar noteikumu pēc būvdarbu pabeigšanas sakārtot teritoriju. Ziņojumā nav ievērtēti nosacījumi, kas izvirzāmi, vadoties no ietekmes uz vidi viedokļa, līdz ar to ir pamats uz Paredzēto Darbību raudzīties līdzvērtīgi kā uz citām salīdzināmām darbībām un to radīto ietekmi uz vidi. Proti, būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai jānotiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes, kā arī būvniecības darbos iesaistītajai teknikai paredzama tehniskā stāvokļa regulāra kontrole un aprīkošana ar absorbcijas materiāliem, kurus nepieciešamības gadījumā izmantot naftas produktu savākšanai. Vērtējot iespējamās avāriju riskus, Birojs secina, ka tie saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami, ierobežojami un pārvaldāmi. Uz būvdarbu veikšanas laiku jau konkrētajās darbības vietās nodrošināmi pasākumi, t.sk. veicama personāla vajadzībām nepieciešamo kanalizācijas risinājumu ieviešana, nodrošinot notekūdeņu atbilstošu apsaimniekošanu. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai. Attiecībā uz atkritumiem Ziņojumā minēts, ka būvdarbu gaitā radīsies tādi materiāli un atkritumi kā, piemēram, noraktā grunts, augsne un koksnes atkritumi no autoceļa klātnes izbūves darbiem. Daļu no atkritumiem paredzēts otrreiz izmantot un pārstrādāt, t.sk. izmantot būvniecības ietvaros, savukārt otrreizēji neizmantojamās materiālus paredzēts nodot licencētiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem.

- 6.2.2.6. Būvdarbu veicējs ir atbildīgs par gaisa un pazemes komunikāciju aizsardzības noteikumu ievērošanu. Būvdarbu veicēja pienākums ir iegūt visus ar būvdarbu izpildi saistītos nepieciešamos saskaņojumus un saņemt atļaujas no komunikāciju valdītājiem. Saskaņā ar Ziņojuma 1.7. nodaļu konkrētajā projektā saskarsme ar esošām komunikācijām nav paredzama, taču Biroja ieskatā nav izslēdzams, ka tādas var tikt izbūvētas līdz konkrētajam projekta uzsākšanai..
- 6.2.2.7. Ziņojumā vairākkārt uzsvērts, ka agrāk par 2035. gadu Apvedceļa būvniecība nav tehniski ekonomiski pamatota (Ziņojuma 3. pielikums), līdz ar to detalizēti būvdarbu veidi un apjomi, norises laiks un ilgums, galvenie nosacījumi problēmsituāciju risināšanai, kā arī Apvedceļa uzturēšanas ietekme uz vidi pašreizējā stadijā nav identificējami un tiks precizēti tehniskajā būvprojektā. Vienlaikus, apzinoties resursu daļējo pieejamību, Ziņojuma autori ir atzīmējuši, ka pastāv iespēja Apvedceļu izbūvēt pa posmiem, piesaistot dažāda tipa finansējumu. Ieteicamās būvniecības stadijas: 1. stadijā tiek izbūvēts Apvedceļa posms sākot no rotācijas apļa uz a/c A13 līdz a/c P55, jo tieši šajā maršrutā novērota viena no lielākām tranzītplūsmām, savukārt a/c P55 un A12 savieno valsts vietējo ceļu tīkls jau esošajā situācijā; 2. stadijā rekomendēts izbūvēt Apvedceļa posmu sākot no a/c P55 līdz a/c V579, savukārt 3. stadijā - Apvedceļa posmu sākot no a/c V579 līdz a/c A12 krustojumos ar vietējiem a/c V563, a/c V550.
- 6.2.2.8. Birojs, izdodot šo atzinumu, ņem vērā, ka Apvedceļa un no jauna izbūvējamās infrastruktūras u.c. parametri vai skaitliskās vērtības Ziņojumā (un attiecīgi šajā atzinumā) ir norādītas, vadoties no pašreizējā projektēšanas stadijā noteiktajiem risinājumiem un pieejamās informācijas, tās ir indikatīvas un var tikt precizētas turpmākā projektēšanas gaitā. Vienlaikus Ierosinātajai jārēķinās, ka Paredzētās Darbības vai ar to saistīto apstākļu būtiskas maiņas gadījumā var būt nepieciešams izvērtēt izmaiņu būtiskumu Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā.
- 6.2.2.9. Rezumējoši Birojs secina, ka Ziņojuma autori atbilstoši projekta priekšizpētes stadijai ir veikuši ar būvniecības procesa organizēšanu un būvniecību saistīto ietekmju izvērtējumu.



Ietekmes 1. un 2. alternatīvas gadījumā ir līdzīgas un būtiski neatšķiras, tomēr lielāks būvdarbu apjoms varētu būt sagaidāms 1. alternatīvas gadījumā, kurai ir lielāks garums. Vienlaikus Ierosinātajai jāņem vērā, ka Paredzētās darbības realizācija būs saistīta ar būvdarbu radītām ietekmēm un traucējumiem, kurus nav iespējams pilnībā novērst, tādēļ tos būs nepieciešams saprātīgi pārvaldīt un mazināt, izvēloties piemērotākos būvniecības risinājumus. Šādu risinājumu vidū ir gan pasākumi, kas nepieciešami, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājumus plānotā Apvedceļa tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, uzņēmumu darbībai un satiksmei, gan pasākumi, kas nepieciešami, lai ietekme uz vides kvalitāti nepārsniegtu pieļaujamos līmeņus, lai darbi tiktu veikti pēc iespējas saudzīgi dabai un neradītu drošības riskus. Birojs norāda, ka ar dažādiem ietekmju mazinājošajiem pasākumiem ir iespējams samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes, cita starpā rēķinoties arī ar faktiski notikušajām izmaiņām teritorijā laika posmā līdz Apvedceļa būvprojekta izstrādei un realizācijai.

**6.2.2.10. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātajai un attiecīgo darbu izpildītājiem saistoša un citādā veidā Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama. Līdz ar to turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu normatīvajos aktos un Ziņojumā paredzēto (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu) pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija. Tomēr, tā kā Ziņojumā ietekmes mazināšanas pasākumi ne visu ietekmju kontekstā ir noteikti, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi papildus sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

- a) Pirms būvdarbu uzsākšanas jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā, ja nepieciešams – posmsecīgai darbu veikšanai. Satiksmes organizācijas plānam jāaptver risinājumi satiksmes plūsmu (nepieciešamības gadījumā arī sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu plūsmas) organizācijai, lai pēc iespējas mazinātu sastrēgumus un negatīvu ietekmi, kā arī nodrošinātu ar būvlaukumu fragmentēto teritoriju sasniedzamību.
- b) Plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto jaunbūvējamā un esošo ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu būvniecības tehnikai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto autoceļa nodalījuma joslu.
- c) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus citu infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, īpaši aizsargājamu biotopu platībām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve. Būvniecības laikā jāizvairās ar smago tehniku izbraukāt pārmitras teritorijas, kur izbraukāšana būtiski maina mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebrauktās rises.
- d) Ierosinātajai ir jānodrošina 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, bet, ja notiek negadījums, maksimāli



ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas teknēs, virszemes un pazemes ūdeņos.

- e) Visi būvniecības pasākumi plānojami un veicami tā, lai respektētu piegulošo teritoriju izmantošanu un neradītu nesamērīgu apgrūtinājumu vai traucējumus. Kur nepieciešams, vibrācijas ietekmes mazināšanai jānodrošina paņēmieni, kas samazina vibrāciju un nerada riskus ēku un būvju drošībai. Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst.7.00 līdz 19.00. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic jaunveidojamās autoceļa klātnes mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- f) Ņemot vērā plānoto būvdarbu veikšanas laiku, pirms būvdarbu uzsākšanas projektēšanas stadijā atkārtoti nepieciešams pārliecināties par inženierkomunikāciju vai citu jutīgu objektu neesamību plānotās Apvedceļa trases vietā, pie nepieciešamības saņemot atbilstošus saskaņojumus vai atļaujas no komunikāciju valdītājiem.
- g) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija uz būvdarbu uzsākšanas brīdi. Jānodrošina, ka uzbērumi, tostarp upes šķērsojuma vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

### 6.2.3. Troksnis un vibrācija.

- 6.2.3.1. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, kas tiek novērota gan esošu, gan jaunizveidotu infrastruktūras objektu – ceļu tuvumā, turklāt atkarībā no attāluma, kādā ceļa trase tiek virzīta gar citiem objektiem, būtisks faktors var būt arī vibrācijas. Intensīvas satiksmes gadījumā troksnis rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ tas ir nozīmīgs ietekmes aspekts arī Paredzētās darbības kontekstā, kas ir cēlonis trokšņa avotam – transporta plūsmai. Konkrētajā gadījumā Paredzētā darbība ir jauna autoceļa izbūve jaunā trasē, tādējādi radot trokšņa avotus vietā, kur tie līdz tam nav bijuši.
- 6.2.3.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus ilgtermiņa trokšņa rādītājiem  $L_{diena}$ ,  $L_{vakars}$ ,  $L_{nakts}$  gada griezumā. Trokšņa Noteikumu 2. pielikumā noteikts, ka aizsargjoslās gar autoceļiem (tajā skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā), vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Apvedceļa satiksmes intensitāte 2035. gadā prognozēta vērā ņemami mazāka kā 3 miljoni transportlīdzekļu gadā.
- 6.2.3.3. Paredzētā darbība šķērso teritorijas ārpus pilsētām un ciemiem – lauku teritorijas ar atsevišķām viensētām (vienīgi 2. alternatīvas pieslēgums pie a/c A12 plānots caur apdzīvotu vietu *Greiškāni*). Novada Plānojumā šīm teritorijām galvenokārt ir noteikts funkcionālais zonējums lauku zemes un mežu teritorijas (Ziņojuma 1. pielikums), kur viensētu apbūve arī ir viens no izmantošanas veidiem. Vietās, kur Apvedceļš virzās gar apdzīvotām vietām, pie autoceļa lielākoties ir mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas, līdz ar to vietās, kur Novada Plānojuma funkcionālais zonējums paredz viensētu apbūvi, atbilstoši Trokšņa Noteikumiem, piemērojami individuālo dzīvojamo māju (savrupmāju,



mazstāvu vai viensētu) teritorijām noteiktie normatīvi ( $L_{\text{diena}}$  55 dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  50 dB(A) un  $L_{\text{nakts}}$  45 dB(A)).

- 6.2.3.4. No Ziņojuma 7. pielikuma Birojs secina, ka Apvedceļa tuvumā (līdz 100 m attālumam, kas ir autoceļa aizsargjosla) abu alternatīvu gadījumā atrodas ~ 25 ēkas. Apvedceļa ietekmes trokšņa izplatības modelēšana veikta satiksmes intensitātei, kas prognozēta 2035. gadam, t.sk. ņemot vērā arī prognozēto satiksmes intensitātes pieaugumu uz valsts galvenajiem a/c A13 un a/c A12, reģionālajiem a/c P55, P54 un P36, un vietējiem a/c V581, V587, V579, V563, V550 un V580. Izvēlēta pieeja balstīta satiksmes intensitātes prognozes analīzē. Atbilstoši Ziņojumam satiksmes intensitātes prognoze periodam no 2017. gada līdz 2035. gadam izstrādāta, izmantojot VAS "LVC" satiksmes monitoringa datus un AS "Ceļuprojekts" 2017. gadā veikto satiksmes uzskaiti. Atbilstoši Ziņojuma 2. pielikumam prognozēta gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2027. un 2035. gadā Apvedceļa 1. alternatīvai 3 atsevišķos posmos un secināts, ka 2035. gadā sagaidāms lielākais satiksmes intensitātes pieaugums. Birojs pievienojas viedoklim, ka satiksmes intensitātes pārdali uz Apvedceļu izvēlētajā alternatīvā būtiski neietekmēs. Intensitāte variē no 564 (no tām 165 (29%) kravas transports) līdz 503 (no tām 161 (32%) kravas transports) automašīnām diennaktī. Trokšņa izplatīšanās modelēšana tika veikta pie maksimālās satiksmes intensitātes 2035. gadā abām Apvedceļa alternatīvām. Savukārt piedāvātajām alternatīvu modifikācijām Izstrādātāja sniegusi indikatīvu trokšņa izplatīšanās prognozi (bez modelēšanas) (skat. šī Atzinuma 6.2.3.8. punktu).
- 6.2.3.5. Atbilstoši Ziņojumam trokšņa līmenis novērtēts, izmantojot Braunstein+Berndt GmbH/SoundPLAN LLC izstrādātu datorprogrammu *SoundPLAN 7.4* (licences līguma doc. Nr. ID1038/05) un Francijā izstrādāto aprēķina metodi "*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*". Atbilstoši Trokšņa Noteikumu 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot trokšņa rādītājus, ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas, vakara – četras stundas, nakts – astoņas stundas. Diena ir no plkst. 7.00 līdz 19.00, vakars – no plkst. 19.00 līdz 23.00, nakts – no plkst. 23.00 līdz 7.00. Trokšņa rādītāji novērtēti 1,5 m augstumā virs zemes.
- 6.2.3.6. Pamatojoties uz esošo un prognozēto transporta kustības intensitātes sadalījumu dienas, vakara un nakts periodos un atbilstoši Trokšņa Noteikumu normatīvam, teritorijā izvēlētos kontrolpunktos ir modelēta dienas, vakara un nakts periodu trokšņa prognoze (Ziņojuma 7. pielikums). Kopumā teritorijā izvēlēti 24 kontrolpunkti, kuros trokšņa līmenis tuvojas robežvērtībām, punkta novietojums pieņemts 1,5 m augstumā un 2 m attālumā no ēku fasādēm. Atbilstoši prognozes rezultātiem jutīgākais periods trokšņa piesārņojuma aspektā ir vakars, tādēļ trokšņa kartēšana veikta tikai vakara periodam.
- 6.2.3.7. Atbilstoši Ziņojuma 7.2. pielikumā izstrādātajām trokšņa kartēm vērtēts modelētais pieļaujamā trokšņa līmeņa (50 dB(A)) izplatīšanās attālums no Apvedceļa. Kā secināts trokšņa novērtējumā, lielākoties tas ir 20-30 m, izņemot teritoriju gar esošo a/c A12 Greiškānu apkārtnē, kur ceļš attiecībā pret tuvējo apbūvi atrodas uz reljefa paaugstinājuma (šajā teritorijā pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsnieguma josla paplašinās līdz ~ 80 m). Saskaņā ar veiktā novērtējuma rezultātiem 1. alternatīvas gadījumā dzīvojamās apbūves teritorijās trokšņa mērķlielumi netiek pārsniegti, bet 2. alternatīvas gadījumā a/c A12 aizsargjoslā un vēl divās savrupmāju teritorijās plānotā Apvedceļa aizsargjoslā konstatēti trokšņa robežlieluma  $L_{\text{diena}}$  pārsniegumi 2 viensētās, trokšņa robežlieluma  $L_{\text{vakars}}$  pārsniegumi 4 viensētās un  $L_{\text{nakts}}$  pārsniegumi 4 viensētās. Tajā pat laikā aprēķinātās vidējās trokšņa līmeņa vērtības tuvējās apbūves teritorijās, kur normatīvās vērtības ir obligātas, liecina, ka transporta plūsma pa abām Apvedceļa alternatīvām nodrošina Trokšņa Noteikumos noteiktās trokšņa līmeņa prasības.
- 6.2.3.8. Lai novērtētu katras Apvedceļa alternatīvas modifikāciju radītā trokšņa iespaidu, Izstrādātāja, izvērtējot jau izstrādātās trokšņa izplatīšanās kartes un pieņemot, ka



izstrādāto modeli var attiecināt arī uz blakusesošo teritoriju, sniegusi vērtējumu arī par Apvedceļa radītā pieļaujamā trokšņa līmeņa izplatīšanās attālumu 1. alternatīvas modifikācijām, 2. alternatīvas modifikācijai un 2B pieslēgumam a/c A12. Analīzē secināts, ka visi apskatītie Apvedceļa varianti pietuvojas vairākiem privātīpašumiem ar apbūvi, iekļaujot tos Apvedceļa aizsargjoslā un tādējādi pasliktinot trokšņa situāciju, taču visticamāk nepārsniedzot robežlielumus. Attiecībā uz īpašumiem, kas atrodas a/c A12 un a/c P54 krustojuma tuvumā, Ziņojumā pausts viedoklis, ka sagaidāms nebūtisks trokšņa līmeņa palielinājums par maksimums ~ 2,8 dB. Potenciāls robežlielumu pārsniegums paredzams 2.1. modifikācijā vienam īpašumam "*Saules māja*" (vienlaikus 3 citos īpašumos samazinot trokšņa intensitāti), kas atrodas Apvedceļa aizsargjoslā.

- 6.2.3.9. Biroja ieskatā būtu sagaidāmi, ka jauna autoceļa projektēšanas gadījumā ar trokšņa novērtēšanai atbilstīgu datorprogrammu tiktu modelēta sagaidāmā situācija visām iespējamajām trases modifikācijām un visiem diennakts periodiem un, 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 aktualizētajā izpildījumā Ierosinātāja nav nodrošinājusi un Biroja norādītie iebildumi ir ņemti vērā tikai daļēji.
- 6.2.3.10. Ziņojumā vērtētas iespējamās savstarpējās un summārās satiksmes trokšņa radītās ietekmes ar citiem satiksmes infrastruktūras objektiem – a/c A12. Saskaņā ar Ziņojuma 7.1. pielikumu Apvedceļa 2. alternatīvas realizācijas gadījumā satiksmes intensitāte 2A pieslēgumam, savienojoties ar a/c A12, palielināsies nenozīmīgi (saskaņā ar Ziņojumu par ~ 1%). Vienlaikus norādīts, ka teritorijā, kur Apvedceļa 2. alternatīvas varianti 2A un 2B pieslēdzas pie a/c A12 jau esošajā situācijā (bez Apvedceļa) konstatējami trokšņa līmeņa mērķlieluma pārsniegumi blakus esošajām savrupmāju teritorijām. Izvērtējot abas alternatīvas un to iespējamās pieslēgumus a/c A12, secināms, ka, realizējot Apvedceļa 1. alternatīvu, a/c A12 aizsargjoslas teritorijā, kur pašlaik konstatēti trokšņa līmeņa mērķlieluma pārsniegumi (posmā pie apdzīvotas vietas *Greiškāni*), perspektīvā iespējama satiksmes intensitātes un tādējādi arī trokšņa līmeņa pārsniegumu mazināšanās.
- 6.2.3.11. Vērtējot summārās ietekmes, papildus konstatējams, ka 2. alternatīvas alternatīvas trase ieplānota gar Griškānu smilts-grants atradnēm, savukārt 1. alternatīvas gadījumā – Geikinu kūdras purva atradnes teritoriju. Ziņojumā nav identificēts, ka atradnēs pašlaik notiktu ieguve, līdz ar to summārā ietekme trokšņa aspektā nav vērtēta.
- 6.2.3.12. Ziņojumā atsevišķi nav vērtēta Apvedceļa izbūves un ekspluatācijas laikā radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju. Birojs norāda, ka vibrācijas ietekmes zonas lielums autoceļa ekspluatācijas laikā ir atkarīgs no vairākiem faktoriem – autoceļa virsmas seguma, autotransporta braukšanas ātruma, transportlīdzekļa masas un piekares sistēmas, autoceļa un tā apkārtnē esošā grunts sastāva un tās elastības un sezonāliem laika apstākļiem. Lai gan atšķirībā no būvniecības laikā radītās vibrācijas (kas būs samērā īslaicīga un pārejoša) autoceļa ekspluatācijas laikā radītā vibrāciju ietekme vērtējama kā pastāvīga un ilglaicīga, tomēr Birojs pieļauj, ka autosatiksmes radītais vibrācijas līmenis pa kvalitatīvi izbūvētām cietā seguma ceļa virsmām var būt tāds, kas nerada nozīmīgas problēmsituācijas.
- 6.2.3.13. Ziņojumā secināts, ka no trokšņa ietekmes viedokļa labāka ir Apvedceļa 1. alternatīva, jo tās maršrutā nav vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu. Saskaņā ar Ziņojuma 7.1. pielikumu 1. alternatīvai pieslēdzoties a/c A12, esošā satiksmes intensitāte uz a/c A12 samazināsies par ~ 12%, tādējādi samazinot troksni esošajā a/c A12 aizsargjoslā. Ziņojuma autoru vērtējumā Apvedceļa satiksmes radītais trokšņa līmenis tuvējā apbūves teritorijā, īslaicīgā periodā var radīt trokšņa līmeņa pieaugumu, taču netiek prognozēts, ka ilgtermiņā  $L_{diena}$ ,  $L_{vakars}$ ,  $L_{nakts}$  pieļaujamie trokšņa robežlielumi būs pārsniegti.



Ziņojuma autori norādījuši, ka veids, kā samazināt autotransporta radīto troksni būvniecībā un kā to var ietekmēt jauna autoceļa veidotāji, ir pielietot modernus klusākus ceļa segumus un piemērotākos prettrokšņa pasākumus atkarībā no apkārtējās vides, plānotās ceļa noslodzes un ātruma.

6.2.3.14. Tādējādi Izstrādātāja secinājusi, ka trokšņa novērtējums neuzrāda vajadzību pēc prettrokšņa pasākumiem – sagaidāmā satiksmes plūsma ir par mazu, lai radītu trokšņa pārsniegumus. Lai arī Birojs var pievienoties Ierosinātajai, ka pašlaik prognozētais satiksmes intensitātes pieaugums ir salīdzinoši neliels, tomēr tas ir atkarīgs no vairākiem, tostarp politiskiem un ekonomiskiem faktoriem, līdz ar to pašlaik nav iespējams precīzi prognozēt, kāda būs transporta plūsma Paredzētās darbības realizācijas gadījumā, turklāt nav sagaidāms, ka tās realizācija varētu tikt uzsākta tuvāko gadu laikā. Turklāt no Ziņojuma izriet, ka jau šī novērtējuma ietvaros, veicot novērtējumu prognozētajai 2035. gada intensitātei, – Apvedceļa 2. alternatīvas un tās modifikācijas 2.1. gadījumā Ziņojumā identificētas vairāku viensētu teritorijas, kur autoceļa aizsargjoslas teritorijā prognozējami trokšņa mērķlielumu pārsniegumi. Lai gan aizsargjoslās gar autoceļiem vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem, tomēr tas nenozīmē, ka mērķlieluma vērtība nav jāņem vērā, – tas ir lielums, līdz kuram esoša trokšņa emisija būtu pakāpeniski jāsamazina, to ierobežojot, un kuras sasniegšanai izstrādājami tehniski paņēmieni. Īpaši gadījumos, kad tiek plānota jauna darbība – iespēja sasniegt mērķlielumus ir jāizsver un jāparedz risinājumi būtiskas ilgtermiņa ietekmes mazināšanai, jo vislielāko akustisko diskomfortu rada troksnis tieši teritorijās, kas atrodas autoceļa aizsargjoslā. Biroja ieskatā nav pieļaujama pieeja, ka, plānojot jaunu autoceļa posmu, jau iepriekšēji tiktu pieņemts, ka teritorijās, kas pēc Paredzētās darbības realizācijas atradīsies autoceļa aizsargjoslā, trokšņa robežlielumu ievērošana nav tūlītēji jāsasniedz. Jaunas darbības īstenošana pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja tiek jau būvprojektā paredzēti risinājumi, kas nodrošina trokšņa robežlielumu nepārsniegšanu. Citāda pieeja nav atzīstama par ilgtspējīgu un samērīgu.

6.2.3.15. Tādējādi – rezumējoši attiecībā uz trokšņa ietekmi konstatējams, ka Paredzētās Darbības trokšņa ietekme ir vērtēta, tostarp ievērtēta ietekme summāri ar a/c A12, tomēr faktiskā situācija var atšķirties un – visdrīzākais – atšķirsies no prognozēm, īpaši tādēļ, ka Apvedceļa iespējamais būvniecības laiks plānots pēc 2035. gada. Tādēļ turpmākajā projektēšanas stadijā būs nepieciešams veikt papildus novērtējumu, lai nodrošinātu, ka katrā teritorijā, kur tas nepieciešams, tiek realizēti piemērotākie risinājumi (piemēram, prettrokšņa sienas, vaļņi, stādījumi, īpašas prasības ceļa segumam vai kombinēti pasākumi) trokšņu līmeņu samazināšanai, – citu starpā ņemot vērā apjomu, kādā trokšņa izplatības vājināšanās jāpanāk. Paredzētās Darbības īstenošanas gadījumā būs jāņem vērā arī aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija – un būvprojekta izstrādes gaitā jāveic pārvērtēšana vai detalizēšana (trokšņa mazināšanas un izvērtēšanas pasākumiem jābūt neatņemamai būvprojekta sastāvdaļai). Arī pašai Ierosinātajai dažādo autoceļu radītās ietekmes jārisina kompleksi, un plāns rīcībām būs nepieciešams, ne tikai lai lemtu par būvniecību, bet arī ekspluatācijai. Izstrādājot būvprojektu, būs jāņem vērā akceptētais risinājums un izvirzītie nosacījumi, un trokšņa pārvaldības risinājumi jānoteic būvprojektā, balstoties uz atbilstīgu aprēķinu un ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi, rēķinoties, ka izmaiņas iespējamās arī esošajā apbūvē. Saistībā ar minēto vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi, arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemtas vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, rēķinoties, ka pašreizējā situācija mainīsies. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt vietējās pašvaldības kompetencē, regulējot tos ar Novada Plānojuma nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu.



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

- a) Lai realizētu Paredzētā darbības 2. alternatīvu, jānodrošina atbilstīgi trokšņa mazināšanas pasākumi teritorijās, kur tie nepieciešami jau esošajā situācijā.
- b) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti konkrētam jaunbūvējamam Apvedceļam un aktuālajai situācijai, izvērtēšana un izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājai jāreķinās, ka būs nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa izkliedes aprēķinus atbilstoši tā brīža faktiskajai un tiesiskajai situācijai, tostarp ņemot vērā katras vietas apstākļus, prognozēto satiksmi un citu satiksmes infrastruktūras objektu ietekmi, reķinoties, ka autoceļa izbūve plānota ne ātrāk kā pēc 10 gadiem.

#### 6.2.4. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

6.2.4.1. Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to pasākumu nodrošināšana gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjoma un siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan ES, gan Latvijas līmenī. Paredzētās darbības gadījumā tiktu izbūvēts jauns autoceļa posms, tomēr nav konstatējams, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un SEG emisiju iemesls. Paredzētā darbība plānota, lai risinātu perspektīvā satiksmes pilnveides jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Arī tad, ja netiek īstenota autoceļu tīkla uzlabošana, satiksmes intensitātes pieaugums ar laiku var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās – lēnākas satiksmes plūsmas un sastrēgumu pieauguma (kas ir cēlonis lielākam autotransporta emisiju daudzumam). Tādēļ Paredzētās darbības realizācijai ir gan negatīva, gan arī pozitīva ietekme. Konkrētajā gadījumā transporta intensitāte 2035. gadā uz Apvedceļa jaunā posma tiek vērtēta kā 550 – 600 automašīnas diennaktī.

6.2.4.2. Lai novērtētu Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti, prognozēti piesārņojošo vielu emisiju apjomi un koncentrācijas esošajā situācijā, ja Paredzētā darbība netiktu realizēta, un Paredzētās darbības gadījumā uz 2035. gadu. Atbilstoši Ziņojumam ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējums veikts iedomātai situācijai, pieņemot, ka vienlaikus pastāv Apvedceļš abās alternatīvās un pa katru no tām pārvietojas maksimālā prognozētā Apvedceļa satiksmes plūsma 2035. gadā. Lai novērtētu gaisu piesārņojošo vielu emisijas un ar tām saistītās izmaiņas, VSIA "LVGMC" ir veikusi izmešu gaisā aprēķinu un modelēšanu. Piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana (ietekme uz gaisa kvalitāti) veikta ar programmu EnviMan (izstrādātājs – OPSIS AB (Zviedrija); beztermiņa licence Nr.0479-7349-8007, versija 3.0), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības, apbūves raksturojums un meteoroloģiskie rādītāji (Rēzeknes novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati). Modelī emisiju daudzumi noteikti tikai divām no vielām, kurām saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" (turpmāk – Gaisa Noteikumi) noteikti gaisa kvalitātes robežlielumi – slāpekļa dioksīdam (NO<sub>2</sub>) un PM<sub>10</sub> daļiņām (Ziņojuma 6. pielikums), ko Izstrādātāja pamato ar zemo prognozēto iespējamo satiksmes intensitātes pieaugumu, kā arī to, ka NO<sub>2</sub> un PM<sub>10</sub> vidējās koncentrācijas veiktajā modelī netuvojas robežvērtībām.

6.2.4.3. Balstoties uz VAS "LVC" satiksmes monitoringa datiem un AS "*Ceļuprojekts*" 2017. gadā veikto satiksmes uzskaiti 8 posteņos ar transportlīdzekļu reģistrācijas numura



zīmju fiksēšanu (Ziņojuma 1.3 nodaļa un 2. pielikums), vērtēta esošā satiksmes intensitāte un prognozētais iespējamais pieaugums 2027. un 2035. gadā dažādos Apvedceļa posmos. Izstrādātāja secinājusi, ka Apvedceļa satiksmes intensitāte gan esošajā, gan prognozējamajā situācijā ir uzskatāma par nelielu, salīdzinot ar citiem valsts galvenajiem autoceļiem. Atbilstoši Ziņojuma 12. tabulai 2035. gadā gaisa piesārņojošo vielu gada vidējās summārās koncentrācijas Paredzētās darbības ietekmes zonā slāpekļa dioksīdam NO<sub>2</sub> nepārsniegs 4 µg/m<sup>3</sup>, kas ir 10 % no gaisa kvalitātes normatīva, un daļiņām PM<sub>10</sub> sasniegs 12 µg/m<sup>3</sup>, kas ir 30 % no gaisa kvalitātes normatīva (Ziņojuma 6. pielikums). Pamatojoties uz modelēšanā iegūtajām zemajām gada vidējām summārām koncentrācijām NO<sub>2</sub> un PM<sub>10</sub> vielām, kā arī, atsaucoties uz 19 agrāk veiktiem autoceļu IVN ziņojumiem, kuros modelējot gaisa piesārņojumu, nav konstatēta prognozētās satiksmes radītā piesārņojuma tuvošanās robežvērtībām, Ziņojuma autori pieņem, ka pie prognozētās satiksmes intensitātes 2035. gadam vielu maksimālās summārās koncentrācijas nesasniegs un būs būtiski mazākas nekā Gaisa Noteikumos noteiktās robežvērtības, līdz ar to pamatojot, ka detalizētāku gaisa piesārņojuma modelēšanu veikt nav nepieciešams.

- 6.2.4.4. Atbilstoši Ziņojuma 2.1.5. nodaļai *Siltumnīcefekta gāzu (SEG) izmešu izmaiņu novērtējums apvedceļa ekspluatācijas gaitā* ir vērtēts maršrutu garums ar un bez Apvedceļa dažādām alternatīvām, balstoties uz vidējo degvielas patēriņu pilsētas ciklā un ārpuspilsētas režīmā. Ziņojumā aprēķināts, ka maršrutā ar Apvedceļu degvielas patēriņš būs par 20-25 % mazāks nekā bez Apvedceļa, līdz ar to secinot, ka Paredzētā darbība SEG emisijas samazinās. Birojs kā novērtējuma trūkumu vērtē to, ka Ziņojumā nav veikts SEG emisiju pārrēķins uz tonnām CO<sub>2</sub> ekvivalenta gadā, Izstrādātājam balstoties uz pieņēmumu, ka pēc Apvedceļa izbūves pa to brauks transportlīdzekļi, kuri šobrīd vēl nepastāv ne fiziski, ne tehnoloģiski, tāpēc nav iespēju prognozēt, kāds būs klasisko fosilās degvielas dzinēju īpatsvars transporta plūsmā pēc 2035. gada. Šāda tipa pieņēmumiem Ziņojumā Birojs nevar pilnībā piekrist, ņemot vērā, ka *Eurostat* statistikā par 2018. gadu *Vieglie automobiļi Eiropā*<sup>5</sup> minēts, ka jaunu transportlīdzekļu iegāde ar alternatīvas degvielas dzinēju no 2014.-2016. gadam Latvijā kritusies no ~3% līdz ~0,4%, transportlīdzekļi ar alternatīvas degvielas dzinēju Latvijā ir mazāk nekā 10%, un tikai ~27% transportlīdzekļu Latvijā ir jaunāki par 10 gadiem. Tāpat Birojs nevar pilnībā piekrist Ziņojuma autoru optimistiskajam apgalvojumam par šobrīd neeksistējošu transportlīdzekļu piedalīšanos satiksmē, kā arī vērš uzmanību, ka aptuveni 30% no Ziņojumā prognozētā Apvedceļa transporta būs kravas automobiļi, kas būs saistīti ar tranzītu Krievijas virzienā un visticamāk 2035. gadā nebūs aprīkoti ar alternatīvās degvielas dzinējiem. Turklāt SEG vērtējumā nav ņemta vērā arī atmežošanas ietekme, vienlaikus, jāņem vērā, ka atmežojamās platības uzskatāmas par relatīvi nelielām (~10-11 ha meža un ~3 ha krūmu teritorijas).
- 6.2.4.5. Ziņojumā secināts, ka pie prognozētās satiksmes intensitātes 2035. gadam vielu maksimālās summārās koncentrācijas nesasniegs un būs būtiski mazākas nekā Gaisa Noteikumos noteiktās robežvērtības. Pie prognozētās nelielās satiksmes intensitātes Paredzētās darbības teritorijā, Birojs secina, ka nav konstatējams, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisa piesārņojošo vielu un SEG avots. Paredzētā darbība plānota, lai perspektīvā risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Jāņem vērā, ka tad, ja netiek īstenota autoceļu tīkla uzlabošana, satiksmes intensitātes pieaugums ilgstošā laika periodā, ja kravu plūsmas attīstībai ir labvēlīgi apstākļi, var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās – lēnākas satiksmes plūsmas un sastrēgumu pieauguma (kas potenciāli ir iemesls lielākam autotransporta emisiju daudzumam, taču konkrētajā gadījumā satiksmes intensitāte prognozējama salīdzinoši neliela). **Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā,**

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/25886.pdf>



Birojs uzskata, ka papildus normatīvajos aktos un šajā Biroja atzinumā jau noteiktajām prasībām saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai, un Apvedceļa izbūves prioritāte salāgojama ar perspektīvo transporta plūsmu attīstību reģionā.

**6.2.5. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem.**

6.2.5.1. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa izbūves laikā var rasties sekojošas ietekmes uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu: virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūdumu izmaiņas un virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas.

6.2.5.2. Ziņojumā norādīts, ka Apvedceļa trase šķērso Rēzeknes pazeminājumu, kurā plaši izplatīti apgrūtinātas noteces un pārpurvotas teritorijas, kuru nosusināšanai veikti plaši meliorācijas darbi. Ņemot vērā, ka virszemes notece notiek galvenokārt pa esošajām meliorācijas sistēmām, Ziņojuma autori norādījuši, ka, būvējot autoceļu, būtiski saglabāt esošo meliorācijas sistēmu pilnvērtīgu funkcionēšanu. Ziņojumā norādīts, ka, lai novērstu virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūduma izmaiņas, tehniskā projekta stadijā jāveic pareizi caurteku izplānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums), nepieciešamības gadījumā, paredzot arī piegulošo meliorācijas sistēmu pārbūvi. Būvniecības tehniskā projekta sagatavošanas gaitā jāparedz teritorijai atbilstošs caurteku iebūves dziļums, tādējādi nepasliktinot ūdensteču hidroloģisko režīmu un caurplūdumus, jāņem vērā iespējamais gruntsūdeņu atslodzes traucējums zem autoceļa, kas saistīti ar grunts filtrācijas īpašību izmaiņām no papildus slodzes zem autoceļa. Paredzētā darbība radīs jaunus ūdensteču šķērsojumus jaunās vietās, jaunu tiltu, kura ietekmes lielums uz hidroloģisko režīmu būs atkarīgs no izvēlētajām balstu konfigurācijām. Bez tam norādāms, ka Apvedceļa trase šķērso applūstošu teritoriju, kur ievērojami ne vien Aizsargjoslu likuma 37. pantā noteiktie ierobežojumi, bet arī paredzami pielāgoti ceļa izbūves risinājumi.

6.2.5.3. Saskaņā ar Ziņojumu gruntsūdens horizonts autoceļa apkārtnē ir vāji aizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma tiešas iekļūšanas tajā. Viens no nozīmīgākajiem ietekmes faktoriem uz virszemes ūdeņu kvalitāti ceļa izbūves rezultātā varētu būt pretapledošanas līdzekļu (sāls un smiltis) izmantošana. Ziņojumā secināts, ka sāls ietekme uz apkārtējo teritoriju paredzama tikai dažu metru attālumā no ceļa un tādējādi būtiski neietekmēs virszemes ūdeņu kvalitāti, kā papildus arguments minēts sāls nokļūšana virszemes ūdeņos kopā ar sniega kušanas ūdeņiem, tādējādi mazinot sāls koncentrāciju. Secināts, ka, veicot izbūvi atbilstoši projektam un, ievērojot darbu tehnoloģiju, Paredzētā darbība neradīs nelabvēlīgu ietekmi uz gruntsūdeņu kvalitāti. Tomēr, dažādu neparedzētu gadījumu vai avāriju, kā arī nolaidības rezultātā piesārņojums var nokļūt gruntsūdens horizontā. Tādēļ svarīgi visus piesardzības pasākumus ievērot ne tikai pašā būvniecības procesā uz ceļa trases, bet arī būvtechnikas un materiālu izvietošanas laukumos.

6.2.5.4. Ziņojumā vispārīgi vērtēta Paredzētās Darbības ietekme uz artēziskajiem ūdeņiem un gruntsūdeņiem. Saskaņā ar Ziņojumu pašlaik Rēzeknes pilsētā nav vienotas ūdensgūtnes un centralizētajā ūdensapgādes sistēmā tiek izmantoti 4 urbumi, kuri izklaidus izvietoti dažādās pilsētas daļās. Ziņojumā identificēts, ka abas Apvedceļa alternatīvas šķērso pazemes ūdeņu atradnes "Rēzekne" ķīmisko aizsargjoslu un aizsargjoslas zonā plānoti iespējamie Apvedceļa pieslēgumi a/c A12. Atbilstoši Ziņojuma 17. attēlam Birojs secina, ka Apvedceļa apkārtnē atrodami ~ 15 ūdensapgādes urbumi.



- 6.2.5.5. Attiecībā uz artēziskajiem ūdeņiem secināts, ka artēzisko ūdeņu horizonti ir izolēti no gruntsūdeņiem un aizsargāti no piesārņojuma un ka Paredzētā darbība nevar ietekmēt/traucēt hidroģeoloģiskos apstākļus un ūdens ieguves režīmu. Ziņojumā secināts, ka hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas Apvedceļa izbūves laikā varētu skart tikai gruntsūdeņus - gadījumā, ja uz laiku tiek traucēta esošā drenāžas sistēma, var pazemināties/izmainīties ūdens līmenis grodu akās. Ziņojuma autori norādījuši, ka šajā ziņā ir ļoti svarīgi panākt vienošanos ar aku īpašniekiem un garantēt alternatīvu ūdensapgādi.
- 6.2.5.6. Pārbaudot potenciāli piesārņoto vietu attālumu no Paredzētās darbības teritorijām, secināms, ka teritoriju apkārtnē atrodas 7 potenciāli piesārņotas vietas, no kurām tuvākās ir SIA “*Sprūževa*” DUS, kas atrodas ~ 340 m attālumā līdz trases 1.4. modifikācijai un 560 m līdz 2. alternatīvai (darbības laiks 1970-1990) un pesticīdu un minerālmēslu noliktava (darbības laiks 1970-1990) ~ 330 m līdz trases 2.1 modifikācijai, ~ 400 m līdz a/c A12 un ~ 360 m līdz Rēzeknes upei. Ziņojumā ir minēts, ka, lai novērtētu mūsdienu piesārņojuma līmeni un varbūtējo tā ietekmi Apvedceļa izbūves laikā, minēto piesārņoto vietu izpēte detalizēti jāveic tehniskā būvprojekta izstrādāšanas laikā.
- 6.2.5.7. Būvniecības darbu laikā tiks veikta augsnes noņemšana, tās pārvietošana un pagaidu uzglabāšana atsevišķās krautnēs. Ceļa izbūves beigu posmā augsni izmantos trases labiekārtošanas darbos – uzbērto posmu apzaļumošanai. Būvniecības laikā ir iespējama augsnes virskārtas piegružošana ar būvniecības atkritumiem un piesārņošana ar naftas produktiem, un autoceļa ekspluatācijas laikā – piegružošana ar sadzīves atkritumiem un piesārņošana, tomēr ietekme uz augsni var būt novērojama galvenokārt tikai nelielā attālumā (dažu metru plata josla) ceļam piegulošā teritorijā, ja nenotiek būtiskas noplūdes kravas automašīnu avāriju rezultātā.
- 6.2.5.8. Saskaņā ar Ziņojumu Darbības vieta neatrodas reģionā, kurā mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem būtu intensīvs raksturs, pārpurvošanās procesi galvenokārt izplatīti vāji drenētās starppauguru ieplakās un vecupēs, nogāžu procesi potenciāli var attīstīties tikai atsevišķos posmos (plānotais tilts, ceļa nogāzes). Ģeoloģisko, ģeomorfoloģisko un klimatisko apstākļu kopums neliecina, ka upju darbībai trases teritorijā būtu liela nozīme, tomēr Rēzeknes upes šķērsojuma posmā jāņem vērā applūšanas riski un ar tiem saistītie būvniecības risinājumi.
- 6.2.5.9. Novērtējis Ziņojumu konkrēto ietekmes aspektu griezumā (t.i. – kas aplūkoti šajā Biroja atzinuma apakšnodalā), jo īpaši attiecībā uz applūstošajām teritorijām, ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, hidroģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kas var apgrūtināt Paredzētās darbības realizāciju, pastiprināt vides riskus u.c., Birojs atzīst, ka tie ir novērtēti minimālā apjomā. Lai gan Biroja ieskatā būtu sagaidāms, ka šādi riski un konkrēti Darbības vietas apstākļi novērtējami būtu tieši IVN ietvaros, šajā gadījumā novērtējuma uzdevums ir faktiski nodots tālākajām izpētes stadijām (Ziņojums balstīts galvenokārt uz informāciju un secinājumiem, kas pieejama bez papildus novērtējuma veikšanas). Izsvēris, vai tas būtu šķērslis vispār lemt par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs atzīst, ka var būt identificējamās rīcības, kas veicamas arī gadījumā, ja projektēšanas un būvniecības laikā noskaidrotos būvdarbu veikšanai nelabvēlīgi apstākļi (tie nevarētu būt Paredzētajai darbībai pilnīgi izslēdzoši), tomēr pieeja atstāj iespaidu uz secinājumiem par Paredzētās darbības novērtējumu kā kopumu un ir pamats papildus prasību izvirzīšanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu.
- 6.2.5.10. Tādējādi, novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka šī brīža projektēšanas stadijā ir apzināts vispārējs ģeoloģiskais, hidroģeoloģiskais un hidroģeoloģiskais stāvoklis novadā, izdarīti vispārēji secinājumi vai pieņēmumi par teritorijas piemērotību Apvedceļa būvniecībai vienā vai otrā no alternatīvu risinājumiem. Secināts, ka tad, ja tiks ievēroti piesardzības pasākumi un būvprojekta izstrādes gaitā savlaicīgi izpētīti un ņemti vērā Darbības vietas



apstākļi, noteikti piemēroti tehniskie risinājumi, - nelabvēlīgas ietekmes novēršana un pārvaldība ir iespējama. Ievērojot minēto, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:

- a) Pirms Paredzētās darbības uzsākšanas nepieciešams veikt detalizētu inženierģeoloģisko izpēti, t.sk. Rēzeknes upes šķērsojuma vietā, kā arī noteikt Darbības Vietā esošo grunšu piemērotību būvniecībai. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot grunšu aizstāšanu un autoceļa stabilitāti. Ja Paredzētās darbības projektēšanas un Darbības vietas papildus izpētes ietvaros tiek secināts, ka noskaidroto apstākļu dēļ nepieciešami tādi risinājumi, kas maina vērtēto Apvedceļa trasi un atstāj iespaidu uz tās raksturlielumiem vai darbības vietu, veicams šādu izmaiņu būtiskuma novērtējums, lemjot par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.
- b) Veicot būvniecību iecirkņos, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, jāparedz risinājumus, kas nepieciešamības gadījumā ierobežo piesārņojuma migrāciju un nepieļauj piesārņojuma iespējamu ieplūdi būvniecības laukumos. Tā kā nav novērtēts iespējamais piesārņojuma areāls, jāņem vērā, ka šajās teritorijās gruntis var būt piesārņotas, līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par to apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, var būt nepieciešams veikt grunts ķīmiskās analīzes.
- c) Apvedceļa būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroģeoloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.
- d) Ūdensteces šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta Rēzeknes upes ūdens kvalitāte un hidroģeoloģiskais režīms. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces un tās ielejas platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteces šķērsojuma vietā, jāņem vērā plūdu apdraudētās teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.
- e) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkņošana, jānodrošina atsūkņejamā gruntsūdens apjomu aprēķini, un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst nozīmīgi ietekmēt ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroģeoloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūkņēto ūdeņu nostādināšana.
- f) Būvprojektēšanas stadijā jāprecizē attālumi līdz ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, nodrošinot noteikto aizsardzības prasību ievērošanu. Ja Apvedceļa un ar to saistīto objektu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu urbumiem/akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, Ierosinātajai jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.



## 6.2.6. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas vērtībām un ainavu.

6.2.6.1. Ar Paredzēto darbību tiks pārveidots līdzšinējais vides stāvoklis Darbības vietā un Apvedceļa izbūves gadījumā tiktu zaudēta pašreizējā veģetācija. Darbības vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, tomēr būvniecība ir plānota šobrīd maz apbūvētā vietā, kur var atrasties arī aizsargājamās dabas vērtības, kā arī plānotais Apvedceļš, gadījumā, ja tiks realizēta 1. alternatīva, šķērsos Rēzeknes upi. Tādēļ ir pamatoti izsvērt, vai plānotajā būvniecības vietā atrodas aizsargājamās dabas vērtības un kādu ietekmi uz ihtiofaunu varētu radīt ūdensteces šķērsošana.

6.2.6.2. Abu izvērtējamo Apvedceļa trases variantu teritorijās esošo dabas vērtību novērtējumu un iespējamo Paredzētās darbības ietekmi uz tām 2018. gadā dažādos laikos veikuši sugu un biotopu, ornitoloģijas eksperti (turpmāk – sugu un biotopu, ornitoloģijas Eksperts vai Eksperti) (Ziņojuma 8.1., 8.2. un 8.3. pielikums), kā arī Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” Zivju resursu pētniecības departaments (turpmāk – BIOR) (Ziņojuma 9. pielikums).

6.2.6.3. Atbilstoši sugu un biotopu Eksperta veiktajam apsekojumam, norādāms sekojošais:

6.2.6.3.1. Neviena no Apvedceļa alternatīvām nešķērsos, kā arī to tiešā tuvumā un perifērijā neatrodas Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija (*Natura 2000*) vai mikroliegumi. Tuvākā *Natura 2000* teritorija ir dabas parks *Adamovas ezers*, kas atrodas ~ 4 km attālumā uz Z no Paredzētās Darbības teritorijas. Ievērojot attālumu līdz tuvākajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, Paredzētās darbības negatīva ietekme šajā kontekstā netiek prognozēta.

6.2.6.3.2. Apvedceļa trases teritorijā vai tās tiešā tuvumā konstatēti trīs Latvijā aizsargājamo biotopu veidi, kas ir arī Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami biotopi – 6270\*\_1 *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas*, 6450\_3 *Palieņu zālāji* un 9010\*\_1 *Veci vai dabiski boreāli meži*, kā arī trīs potenciāli bioloģiski vērtīgi zālāji (turpmāk – BVZ), kas izvietoti izklaidus gandrīz visā trases garumā un neveido lielus kompleksus. Aizsargājami purvu biotopi netika konstatēti.

6.2.6.3.3. Bioloģiski vērtīgākās teritorijas Apvedceļa abās alternatīvās un to perifērijā atrodas divas, nosacīti dažādos apvidos. Viens lokalizēts teritorijā, kur abas Apvedceļa alternatīvas saplūst vienā, otrs ir Rēzeknes upes palīne, kur atrodas arī palieņu zālājs, kā arī dažas teritorijas ir izvietotas izklaidus pilsētai tālākā Apvedceļa alternatīvās teritorijā.

6.2.6.3.4. Eksperte norādījusi, ka zālāju biotopiem – 6270\* *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas* un 6450 *Palieņu zālāji* vērojami būtiski apdraudējumi, galvenokārt biotopu nepareizas apsaimniekošanas dēļ, savukārt mežu biotopa 9010\* *Veci vai dabiski boreāli meži* galvenie draudi ir ciršana un mirušās koksnes izvākšana. Eksperta vērtējumā minēts, ka ir ticams, ka tuvākajā nākotnē situācija nemainīsies, ja nenotiks būtiskas izmaiņas šo biotopu apsaimniekošanas tendencēs.

6.2.6.3.5. Ņemot vērā konstatēto biotopu sadrumstalotību un nelielās platības, Ekspertes ieskatā plānotā Apvedceļa būvniecība un ekspluatācija neradīs būtisku zaudējumu kopējai Latvijas zālāju un mežu biotopu daudzveidībai, un tā ietekme vērtējama kā nelabvēlīga, taču lokāla.

6.2.6.3.6. Līdz ar to, Eksperte norādījusi, ka no biotopu, galvenokārt BVZ aizsardzības viedokļa, Apvedceļa būvniecībai ir rekomendējama Rēzeknes pilsētai tuvākā – 2. alternatīva, kas tieši skar četrus neliela izmēra zālāju biotopus, savukārt 1. alternatīva tieši skar Rēzeknes upes palienes 17 ha lielo palieņu zālāju, trīs BVZ teritorijas un vienu meža biotopa nogabalu.

6.2.6.3.7. Papildus Eksperte sniegusi vērtējumu par plānotā Apvedceļa modifikāciju 1.4., kuras teritorijā konstatēti trīs zālāju biotopi. Novērtēts, ka, trases modifikācija tieši



konkrētos biotopus neietekmēs un, ņemot vērā konstatēto biotopu daudzumu un izvietojumu, Apvedceļa 1. alternatīvas modifikācija neradīs būtisku zaudējumu kopējai Latvijas zālāju, mežu un purvu biotopu daudzveidībai, un tā ietekme vērtējama kā nosacīti neitrāla.

- 6.2.6.4. Saskaņā ar Ornitologa atzinumu (Ziņojuma 8.3. pielikums) Darbības vietas apkārtnē konstatētas 3 īpaši aizsargājamas putnu sugas – grieze *Crex crex*, niedru lija *Circus aeruginosus* un brūnā čakste *Lanius collurio*. Ornitoloģijas eksperts norādījis, ka sugas ir labi adaptējušās antropogēnajām ietekmēm, un, tā kā Paredzētā darbība neskar izcilas šo sugu dzīvotnes, kopējā ietekme vērtējama kā nebūtiska. Vērtējot Apvedceļa alternatīvas, Ornitoloģijas eksperts novērtējis, ka putnu sugām vērtīgākās teritorijas atrodas antropogēni mazāk ietekmētos apvidos, līdz ar to, no īpaši aizsargājamo sugu aizsardzības viedokļa, Apvedceļa būvniecībai rekomendējama Rēzeknes pilsētai tuvākā – 2. alternatīva, kā arī vēlams izvairīties no 1.2 un 1.4 modifikāciju realizācijas, kas atrodas ornitoloģiski nozīmīgākās teritorijās.
- 6.2.6.5. Ziņojumā pausts viedoklis, ka lielo zīdītāju populāciju mērķtiecīga migrācija Rēzeknes pilsētas virzienā vai ārā no tās, kam Apvedceļš varētu kļūt barjera, nenotiek. Līdz ar to nav nepieciešamības pēc dzīvnieku pārejām jeb ekoloģiskajiem tiltiem. Vienlaikus Birojs rekomendē tehniskā projekta izstrādes procesā ievākt datus par iespējamo dzīvnieku blīvumu un, ja nepieciešams, vietām gar mežu masīviem Apvedceļa posmos paredzēt iežogojumus, lai samazinātu sadursmju ar meža dzīvniekiem iespējamības risku. 1. alternatīvas realizācijas gadījumā dzīvnieku pāreju var apvienot ar tilta izbūvi pār Rēzeknes upi. Ziņojumā minēts un Birojs secina, ka plānotie būvkonstrukciju risinājumi tiltam (Ziņojuma 4.1., 4.2. pielikums) atbilst šai pieejai.
- 6.2.6.6. BIOR, sniedzot atzinumu par jaunbūvējamā Apvedceļa tilta pār Rēzeknes upi būvniecību (Ziņojuma 9. pielikums), novērtējis gan Rēzeknes upes zivsaimniecisko potenciālu, gan arī šāda tilta izbūves ietekmi uz konkrētajā upes posmā sastopamo ihtiofaunu:
- 6.2.6.6.1. BIOR norādījis, ka būtiskas nelabvēlīgas ietekmes ar Paredzēto darbību nav identificētas, vienlaikus izvērtēti iespējamie ietekmju veidi un risinājumi to mazināšanai (ja nepieciešams). Nozīmīgākā šķērsojuma izbūves paredzamā ietekme skars zivju (t.sk. ikru, kāpuru, mazuļu) un zivju barības organismu bojāeju, kā arī dzīvotņu izmaiņas.
- 6.2.6.6.2. Kā nozīmīgākie zivju faunu ietekmējošie faktori identificēti – ūdens kvalitātes pazemināšanās un dzīvotņu pārveidošana, bet īslaicīgu ietekmi var radīt arī rakšanas un līdzīgu darbu radītais uzduļķojums un naftas produktu, celtniecības ķīmikāliju vai cita veida piesārņojuma nonākšana ūdenī.
- 6.2.6.6.3. Nelabvēlīgo ietekmju mazināšanai tiek rekomendēts samazināt pārveidoto upes gultnes daļas platību (neveidot uzbērumus u.c.), neveikt saldūdens zivju nārsta laikā (no aprīļa līdz jūnijam) darbus, kas saistīti ar upes gultnes pārveidošanu un ūdens piesārņošanas risku, izvairīties no tehnikas pārvietošanās pa upes gultni un izvairīties no dabīgās gultnes un ūdens plūsmas izmainīšanas darbu veikšanas laikā. Ietekmes var samazināt, ja izvairās no balstu izbūves upes gultnē, kā arī nav ieteicams šķērsojumam izmantot caurteku, kas veido vienlaidu straumi. Norādīts, ka ilgstošu ietekmi var atstāt galvenokārt putekļu un neattīrīta lietuss ūdens nonākšana ūdenī.
- 6.2.6.6.4. Rēzeknes upes pārveidošanas pakāpe un nelielā ietekmējamā platība ļauj prognozēt, ka ietekme uz zivju resursiem būs salīdzinoši neliela, līdz ar to ir pieļaujama abu plānoto alternatīvu īstenošana. Nodarīto zaudējumu kompensācijas aprēķināšana jāveic pēc konkrēta Apvedceļa risinājuma un šķērsojuma konstrukcijas izvēles, veicot zivsaimniecisko ekspertīzi atbilstoši Ministru kabineta 2001. gada 8. maija



noteikumu Nr.188, 6. punkta “*Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība*” prasībām.

6.2.6.7. Tā kā Paredzētā darbība ir jauna lineāra infrastruktūras objekta izveide lauksaimniecības un meža zemju teritorijā, kur līdz šim šāda veida objekts nav bijis, tad tā izbūve nenovēršami mainīs apkārtējo ainavu, ceļam kļūstot par funkcionālu ainavas elementu. Birojs uzskata, ka negatīvas izmaiņas ainavā ir iespējamas, galvenokārt saistībā ar ainavu pārveidošanas mezgļiem – ceļa trases šķērsojumos esošajiem ceļiem un būvējamo tiltu, kas ir jauni ceļa infrastruktūras objekti, kam rodoties, tiek pārveidoti atsevišķi ainavas elementi, kā arī tiks radīta kopējā teritorijas fragmentācija. Tomēr jāņem vērā, ka Paredzētās darbības ietekmes zonā esošajai teritorijai jau tagad raksturīga cilvēku stipri ietekmēta ainava bez specifiskām ainavas īpatnībām, ar maz izteiktu kontrastainību. Tādējādi, novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētās darbības alternatīvas izmainīs ainavu, tomēr Darbības vietā lielākoties nav augstvērtīgas pret pārmaiņām jutīgas un aizsargājamas ainavas. No Ziņojuma tāpat neizriet, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem.

6.2.6.8. Novērtējis Ziņojumu un tam pievienotos ekspertu atzinums, Birojs secina, ka ir apzinātas galvenās ietekmes uz sugu un biotopu daudzveidību, īpaši aizsargājamām teritorijām, ornitofaunu un ihtiofaunu. Saskaņā ar veikto novērtējumu no biotopu, galvenokārt BVZ aizsardzības viedokļa un putnu aizsardzības aspekta, Apvedceļa būvniecībai ir rekomendējama Apvedceļa 2. alternatīva, vienlaikus nav konstatēti tādi izslēdzoši apstākļi, kas nepieļautu 1. alternatīvas realizēšanu. Izvērtējis ekspertu un BIOR sniegtos atzinumus, Birojs konstatē, ka BIOR sniegtajā atzinumā ir ietvertas rekomendācijas Paredzētās Darbības ietekmes mazināšanai uz zivju resursiem, savukārt putnu sugām un sugu un biotopu aizsardzības kontekstā šādi pasākumi nav identificēti kā nepieciešami. Ietekmes mazināšanas pasākumi, kur nepieciešams, iestrādājami būvprojektā un realizējami Apvedceļa izbūves ietvaros. Veicot Paredzēto Darbību, rekomendējams izvairīties no Apvedceļa trases attīrīšanas no veģetācijas (koku un krūmu ciršana) putnu ligzdošanas sezonā no 1. aprīļa līdz 30. jūnijam, iespēju robežās arī būvdarbus organizējot ārpus putnu ligzdošanas sezonas. **Līdz ar to, izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju un novērtējumu, Birojs uzskata, ka Paredzētās darbības īstenošanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem tā īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) **Ievērojot Ziņojumā iestrādāto zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu, no aprīļa līdz jūnijam jāizvairās veikt darbus upju gultnēs, kā arī darbus, kas saistīti ar būtisku troksni, gultnes uzduļķošanu vai cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz ūdens kvalitāti.**
- b) **Tilta izbūvei pār Rēzeknes upi jāparedz tādi risinājumi, kas ļauj teritoriju zem tā, izmantot arī dzīvnieku migrācijai.**
- c) **Ja nepieciešams izvēlēties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, pēc iespējas jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamo trokšņu līmeņu samazināšanu.**

Rezumējoši Birojs atzīst, ka Ierosinātāja ir izvērtējusi risinājumus Paredzētās darbības realizācijai un sagaidāmās ietekmes galvenajos ietekmes aspektos. Izvērtējis Ziņojumu un tajā vērtētās alternatīvas, Birojs nekonstatē tādu apstākļu, kas kopumā nepieļautu Paredzētās darbības vai kādas no tās alternatīvām (1. alternatīva vai 2. alternatīva) realizāciju. Balstoties uz veikto novērtējumu, Birojs var pievienoties Ziņojuma autoriem, ka no dabas aizsardzības viedokļa un apgrūtināmo īpašumu skaita, par piemērotāko būtu uzskatāma 2. alternatīvas realizācija, savukārt



trokšņa ietekmes aspektā 2. alternatīvai ir nelabvēlīgāka ietekme. Vienlaikus secināms, ka – tā kā ne visi būvniecības tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ir zināmi un būvniecības faktiskās uzsākšanas laiks varētu būt vairāk kā pēc desmit gadiem, tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā akceptēto alternatīvu un tā brīža aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, kā arī Ierosinātajai jāreķinās, ka Paredzētās darbības vai ar to saistīto apstākļu būtiskas maiņas gadījumā var būt nepieciešams izvērtēt izmaiņu būtiskumu Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā.

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 (Novērtējuma likuma 22. panta divi prim daļa), kas ietver arī aprobežojumus un papildus prasības ietekmes mazināšanai. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21. panta kārtībā, kas Paredzētās darbības gadījumā nozīmē akcepta lēmumu izdošanu Rēzeknes novada pašvaldībā. Vietējā pašvaldība 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.

Direktors

A. Lukšēvics

2019. gada 18. martā

