



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 7321173; fakss: 7321049)

Atzinums Nr. 1

par Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu

Derīgs līdz 2010.gada 8.februārim.

Paredzētās darbības ierosinātājs – VAS “Latvijas Valsts Ceļi”, reģistrācijas Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1050, tālr. 7028169.

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs – SIA “Eirokonsultants”, reģistrācijas Nr.4000340388, adrese: Eksporta ielā 6, Rīgā, LV – 1010, tālr. 7508328.

Pamatojoties uz 2006.gada 29.decembrī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** – plānotā Jēkabpils apvedceļa sākums – esošais Pļaviņu apvedceļš (esošā autoceļa A6 123,4 kilometrs), bet trases beigas – jaunā apvedceļa pieslēgums esošajam autoceļam A6 156,3 kilometrā (apvedceļa 1.variants) vai pieslēgums esošajam autoceļam A6 154,8 kilometrā (apvedceļa 2. un 3.varianti). Jēkabpils apvedceļš šķērso Aiviekstes, Krustpils, Variešu un Kūku pagastu teritorijas, kā arī Jēkabpils pilsētas teritoriju (2.variants).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecībai tika uzsākts 2005.gada 28.janvārī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS “Latvijas Valsts Ceļi” iesniegumu, pieņēma lēmumu Nr.46 par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un 1.pielikuma 11.punktu. 2006.gada 16.februārī projektēšanas konsultatīvā firma – akciju sabiedrība “Ceļuprojekts”, kurai uz līguma pamata deleģēts veikt visas projektēšanas un ietekmes uz vidi novērtējuma darbības saistībā ar plānotā Jēkabpils apvedceļa būvniecību, Vides pārraudzības valsts birojam iesniedza precizētu informāciju par paredzēto darbību. Izskatot šo iesniegumu, Vides pārraudzības valsts birojs 2006.gada 21.februārī pieņēma lēmumu Nr.114 par grozījumiem 2005.gada 28.janvāra lēmumā Nr.46 par ietekmes uz vidi procedūras piemērošanu Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecībai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegta informācija, ka esošais valsts galvenais autoceļš A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Paternieki) ir nozīmīgākā maģistrāle gan Latvijas iekšējās satiksmes nodrošināšanā, gan tranzīta plūsmas apkalpošanā. Tas šķērso daudzas apdzīvotas vietas kā pilsētu vai ciematu iela ar apdzīvotām vietām noteiktajiem kustības ātruma ierobežojumiem un ir likumots, jo vēsturiski izvietots gar Daugavu. Saskaņā ar valsts satiksmes attīstības programmu Latvijai austrumu virzienā nepieciešams uzbūvēt Eiropas standartiem atbilstošu autoceļu (Latgales autoceļu), kas pildītu tranzīta funkcijas, nodrošinātu nepieciešamo caurlaidi, braukšanas ātrumu un satiksmes kustības drošību. Šis ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts vienam no Latgales autoceļa E22 posmam Pļaviņas – Jēkabpils.

Latgales autoceļa E22 posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) trases sākums būs esošais Pļaviņu apvedceļš no autoceļa A6 123,4 kilometra (vai 78,5 kilometrs pēc jaunā Latgales autoceļa kilometrāžas) līdz krustojumam ar autoceļu P37 (Pļaviņas (Gostiņi) – Madona – Gulbene) Aiviekstes pagastā. Tālāk trase virzīsies Aiviekstes un Krustpils pagastos pa agrāk izbūvēto autoceļa posmu no autoceļa P37 līdz krustojumam ar autoceļu V785 (pievadceļš karjeram “Aiviekste”, 87,4 kilometrs pēc jaunā Latgales autoceļa kilometrāžas). No autoceļa V785 tiks izbūvēts jaunais Jēkabpils apvedceļa posms, kas Kūku pagasta teritorijā pieslēgsies esošajam autoceļam A6. Plānotais kustības ātrums Latgales autoceļa E22 posmā Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļš) ir 110 km/ stundā vieglajām automašīnām, 100 km/ stundā tālsatiksmes autobusiem un 90 km/ stundā smagajām automašīnām.

Ziņojumā norādīts, ka Jēkabpils apvedceļu 2005.gadā, ņemot vērā arī satiksmes intensitātes pieaugumu apkārtējos pagastos, kopumā potenciāli būtu izmantojušas 4000 automašīnas diennaktī. Satiksmes intensitātes prognozētais pieaugums līdz 2017.gadam ir vidēji 4% gadā, laika posmā no 2017.gada līdz 2020.gadam – vidēji 3% gadā, bet posmā no 2020.gada līdz 2031.gadam – vidēji 2% gadā. Ņemot vērā šo prognozi, perspektīvo transporta plūsmu aprēķini liecina, ka 2031.gadā apvedceļu pie Pļaviņām izmantos vidēji līdz 10680 automašīnām diennaktī un pie krustojuma ar perspektīvo trasi A12 Kūku pagastā - līdz 6344 automašīnām diennaktī. Nerealizējot plānoto darbību, esošo autoceļu A6 2031.gadā pie Pļaviņām izmantos vidēji līdz 11007 automašīnām diennaktī un pie

krustojuma ar autoceļu A12 – līdz 11554 automašīnām diennaktī. Ņemot vērā prognozēto satiksmes intensitātes pieaugumu un apvedceļa tālāko attīstību, paredzēts izbūvēt Latgales autoceļa E22 ātrsatiksmes autoceļa posmu Pļaviņas – Jēkabpils ar normālprofilu NP 29,5. Plānotā autoceļa posma būvniecību paredzēts veikt vairākās kārtās, sākotnēji izbūvējot 14,5 m platu ceļa klātņi.

Ziņojumā norādīts, ka autoceļa sākumposmā (Pļaviņu apvedceļa posms) brauktuves pārbūve patlaban netiek plānota, taču, lai nodrošinātu ātrsatiksmes ceļam izvirzītās prasības, projekta ietvaros šajā ceļa posmā tālākā perspektīvā paredzēts aizliegt kreisos pagriezienus un izbūvēt ātruma maiņas joslas krustojumā ar autoceļu V944 Pļaviņas – Jaunmuiža un esošajos pieslēgumos autoceļa A6 125,5 kilometrā un 125,9 kilometrā, kā arī izbūvēt ceļa mezglu ar satiksmes pārvadu šķērsojumā ar autoceļu V924 Pļaviņas – Krievciems autoceļa A6 125,7 kilometrā un esošā ceļumezglā ar autoceļu P37 Pļaviņas – Madona vietā izbūvēt divlīmeņa mezglu ar satiksmes pārvadu pār apvedceļu. Perspektīvā ir iespējama arī brauktuves paplašināšana no divām uz četrām braukšanas joslām. Ceļa posmā no krustojuma ar autoceļu P37 Pļaviņas – Madona līdz krustojumam ar autoceļu V785 tiek paredzēts nodrošināt uzbraukšanas iespējas no autoceļa V798 Pļaviņas – Ugāres, kā arī, izveidojot divlīmeņu ceļumezglu ar autoceļu V785 (pievedceļš karjeram “Aiviekste”), nodrošināt uzbraukšanas iespējas no autoceļa V782 Jēkabpils – Antūži – Medņi un autoceļa V811 Spuņģēni – Vilkukrogs. Savukārt no krustojuma ar autoceļu V785 sāksies jaunā Jēkabpils apvedceļa trase. Esošos ceļus paredzēts saglabāt vietējās satiksmes apkalpošanai.

Tiek piedāvāti trīs iespējamie Jēkabpils apvedceļa trases izvietojuma varianti. Paredzētā apvedceļa visi trases varianti šķērsos Krustpils, Variešu un Kūku pagastus, bet 2.variants arī Jēkabpils pilsētas teritoriju. Apmēram 600 m garais sākumposms visiem trašu variantiem ir kopējs (līdz apmēram 88,0 kilometram pēc jaunā autoceļa kilometrāžas).

Jēkabpils apvedceļa trases 1.variants izvietots vistālāk attiecībā pret esošo autoceļu A6. 1.varianta trases garums aptuveni 19 km. Trase beigu posmā no 102,0 kilometra līdz 104,0 kilometram (pēc jaunā autoceļa kilometrāžas) Kūku pagastā virzās gar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas parku “Laukezers”, kas ir arī Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, skarot dabas parka teritorijas robežu trases 103,35 kilometrā (pie esošā grantēta autoceļa V825). Arī plānotie vietējie pievedceļi skar dabas parka robežu apmēram vienu kilometru garā posmā un apmēram 100 m garā posmā virzās pa dabas parka teritoriju. Līdz 300 m attālumā no apvedceļa trases 1.varianta atrodas arī vairāki ezeri, tai skaitā, Baļotes ezers, Kresa ezers, Catlakšu ezers un dabas parka “Laukezers” teritorijā ietilpstošie Baltiņu ezers un Laukezers. Paredzēts, ka apvedceļa trases 1.variants pieslēgsies esošajam autoceļam A6 156,3 kilometrā.

Apvedceļa trases 2.variants tiek izvietots vistuvāk attiecībā pret esošo autoceļu A6. 2.varianta trases garums apmēram 18 km. Krustpils pagastā šī trase šķērsos bijušā militārā lidlauka teritoriju, kā arī Jēkabpils pilsētas teritoriju (“Zilāni”). Trases tuvumā izvietots Jēkabpils cietums un rūpnīca “Krustpils”, kā arī apmēram 450 m attālumā no tās atrodas Zilānu meteoroloģisko novērojumu stacija. Tā šķērsos Jēkabpils centralizētās ūdensgūtnes ķīmisko aizsargjoslu.

Apvedceļa trases 3.variants izvietots starp apvedceļa trases 1. un 2. variantiem. Trases garums apmēram 17 km. Apvedceļa trases 2. un 3.variantu pieslēguma punkti esošajam autoceļam A6 154,8 kilometrā atrodas apmēram no 1,0 km līdz 1,2 km attālumā no dabas parka "Laukezers" teritorijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka autoceļa sākumposma (Pļaviņu apvedceļa posms) rekonstrukcija ir paredzēta spēkā esošajā Aiviekstes pagasta teritorijas plānojumā 1999. – 2011.gadam, spēkā esošajā Jēkabpils rajona teritorijas plānojumā 2003. – 2015.gadam ir paredzēta Jēkabpils pilsētas apvedceļa izbūve, savukārt spēkā esošajā Krustpils pagasta teritorijas plānojumā 2004. – 2016.gadam un spēkā esošajā Variešu pagasta teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam apvedceļa būvniecība nav iekļauta. Kūku pagasta teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam patlaban tiek izstrādāts un tajā tiek iestrādāti visi apvedceļa varianti, izstrādes stadijā ir arī Zemgales plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2006. – 2026.gadam.

Plānotā Latgales autoceļa E22 posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) trase šķērsos teritoriju ar samērā blīvu upju tīklu, proti, esošais Pļaviņu apvedceļa posms šķērsos Aiviekstes un Bērzaunes upes, savukārt jaunbūvējamais Jēkabpils apvedceļa posms šķērsotu Braslavas upi, Donaviņu un Dārzupīti. Īstenojot apvedceļa 1.variantu, paredzēts izbūvēt atbilstoša diametra caurtekas Donaviņas, Dārzupītes un citu ūdensteču šķērsošanai. Īstenojot apvedceļa 2.variantu, paredzēts izbūvēt jaunus tiltus pār Donaviņu un Dārzupīti, savukārt, īstenojot apvedceļa 3.variantu, paredzēts izbūvēt jaunu tiltu pār Dārzupīti. Lai netraucētu šķērsojamo upju caurplūdumu un neveicinātu krastu eroziju, jaunbūvējamo tiltu balstus plānots neizvietot upju gultnēs un nogāzēs. Kopumā Jēkabpils apvedceļš galvenokārt virzītos pa ilgstoši antropogēni ietekmētu intensīvi izmantotu teritoriju, kuru veido lauksaimniecībā izmantojamās zemes, meža zemes un pļavas. Visi apvedceļa trašu varianti sākumposmā virzītos caur Ozolsalas meža masīvu, tālākā ceļa posmā mežaudzes veido nelielus apmēram 1 ha pudurus. Lielākoties apvedceļš šķērsotu meliorētas platības. Visu apvedceļa trašu varianti apmēram no 88,4 kilometra līdz pat trašu beigām šķērsotu drenētas platības. Līdz ar to, projektējot apvedceļu (jebkuru variantu), paredzēts daļu nosusināšanas sistēmu (drenāžu, novadgrāvju) pārkārtot. Ziņojumā norādīts, ka konkrētie meliorācijas sistēmu šķērsojumi un pārveidojumi tiks risināti tehniskās projektēšanas stadijā. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai izteikti teritorijas pārpurvošanās procesi Jēkabpils apvedceļa trasei piedāvātajā teritorijā nav raksturīgi, taču atsevišķās vietās trase šķērsos pārpurvotas teritorijas, kur purva nogulumi veido līdz 5 m biezu slāni, proti, trases 1.variants Variešu pagastā šķērsos Rusuļu purvu un Piņņu purva ziemeļaustrumu daļu, savukārt trases 2. un 3.varianti Krustpils pagastā virzās pāri Saltā purva austrumu daļai. Realizējot apvedceļa būvniecību, ir paredzēta vājas nestspējas grunts, kas izplatīta atsevišķās ieplakās, nomaiņa.

Ziņojumā sniegta informācija, ka, apsekojot dabā plānotā Jēkabpils apvedceļa un tā apkārtnes teritoriju, tika konstatētas vairākas īpaši aizsargājamās sugas un biotopi. Apvedceļa trases 1.variantam piegulošajā teritorijā Kūku pagastā tika konstatēti divi biotopi, kas ir iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" pielikumā (2.10., 5.18.). Tā kā šo konstatēto biotopu platības ir nelielas un to pašreizējā degradācijas pakāpe ir relatīvi augsta, ziņojuma autori uzskata, ka Latvijas kontekstā šo biotopu platība bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai ir maznozīmīga. No īpaši aizsargājamām putnu

sugām, kas iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, apvedceļa trases 1.variantam paredzētās teritorijas apkārtnē tika konstatētas 53 sugu teritorijas, apvedceļa trases 2.variantam 57, bet apvedceļa trases 3.variantam 38 sugu teritorijas. Galvenokārt tās bija Latvijā visbiežāk sastopamās īpaši aizsargājamās sugas grieze (ap 20%) un brūnā čakste (ap 45%), kas attiecīgi ir 0,03% un 0,07% no Latvijas populācijas. No pārējām konstatētajām īpaši aizsargājamām putnu sugām (apodziņš, pelēkā dzilna, baltais stārķis, melnā dzilna u.c.), apsekotajā teritorijā bija sastopami atsevišķi pāri, ziņojuma autori norāda, ka tie veido krietni mazāk par 0,1% no Latvijas populācijas. No īpaši aizsargājamām ziedaugu un paparžaugu sugām apvedceļa trases 1.variantam tika konstatētas 12 sugu atradnes, apvedceļa trases 2.variantam – 9 un apvedceļa trases 3.variantam – 4 atradnes. Tā kā visas konstatētās sugas ir ļoti bieži sastopamas Latvijā, ziņojuma autori uzskata, ka neviena no tām nav nozīmīga Latvijas kontekstā. No īpaši aizsargājamām sūnām (smaillape *Lophozia sp.*) tika konstatēta viena atradne apvedceļa sākumposmā, kas kopējs visiem apvedceļa variantiem. Apsekotajā teritorijā tika konstatētas arī divu zīdītāju (meža cauna un sesks) atradnes, kas iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 2.pielikumā "Ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu saraksts", attiecīgi apvedceļa trases 2. un 1.variantiem paredzētajās teritorijās vai to apkārtnē. Tā kā šie dzīvnieki ir plaši izplatīti, ziņojuma autori uzskata, ka Latvijas kontekstā šo sugu atradnes apsekotajā teritorijā vērtējamās kā nebūtiskas. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka neviens no apvedceļa variantiem nešķērso migrējošiem putniem nozīmīgas atpūtas vietas, kā arī norādīts, ka ilggadējie Teiču dabas rezervāta ornitologu novērojumi liecina par to, ka caurceļojošo putnu (zosis, dzērves, gulbji) sugas ievērojamā skaitā šajā teritorijā baroties vispār nenolaizās. Izbūvējot apvedceļu, tā sākumposmā tiktu skarts ievērojams Ozolsalas meža masīvs, kurā ir ievērojams zīdītājdzīvnieku (aļņi, mežacūkas, stirnas) blīvums. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegtajai informācijai, šis meža masīvs ir iekļauts 2004.gadā Latvijas Dabas fonda sagatavotajā Latvijas ekoloģiskā tīkla plānā. Līdz ar to, lai nodrošinātu meža dzīvnieku pārvietošanos, ziņojumā norādīts, ka nav pieļaujama šī ceļa posma iežogošana. Neviens no apvedceļa variantiem nešķērso jau izveidotus mikrolieģumus, taču, apsekojot teritoriju, tika konstatētas trīs teritorijas, kas varētu atbilst mikrolieģumu izveidošanas kritērijiem, proti, apvedceļa visiem variantiem kopējā posma apmēram 88 kilometrā teritorija apodziņam un apvedceļa 1.varianta apmēram 96 kilometrā teritorija trīspirkstu dzenim un apmēram 101 kilometrā teritorija vidējam dzenim.

Realizējot plānotā Latgales autoceļa E22 posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecību, būs nepieciešama mežu izciršana. Veicot autoceļa sākumposma (Pļaviņu apvedceļa posms) rekonstrukciju, pievedceļu izbūvei jānocērt mežs apmēram 0,3 ha platībā. Visi skartie nogabali pieder privātiem īpašniekiem. Savukārt Jēkabpils apvedceļa trases 1.varianta skarto mežaudžu kopējā platība būs 3,6 ha. Visi skartie nogabali pieder privātiem īpašniekiem. Jēkabpils apvedceļa trases 2.varianta skarto mežaudžu kopējā platība būs 2,4 ha. Kopumā tiktu skarti 16 nogabali, no kuriem 11 pieder privātiem īpašniekiem. Jēkabpils apvedceļa trases 3.varianta skarto mežaudžu kopējā platība būs 2,6 ha. Visi skartie nogabali pieder privātiem īpašniekiem.

Plānotā Latgales autoceļa E22 posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) trase neskar nevienu kultūrvides objektu un tā aizsargjoslu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka apskatāmajā teritorijā aktīvā ūdens apmaiņas zonu veido kvartāra - Pļaviņu – Amulas un Arukilas – Amatas ūdens kompleksi. Kvartāra ūdens kompleksu veido gan gruntsūdens (bezspiediena), gan kvartāra pusspiediena un spiediena ūdens horizonti, kuriem nav praktiskas nozīmes šajā reģionā, jo tie izplatīti sporādiski. Gruntsūdens līmeņa iegulas dziļums teritorijā nepārsniedz 3 m (purvu tuvumā 1,5 m). Pļaviņu – Amulas ūdens kompleksu, kuru veido Pļaviņu, Salaspils, Daugavas un Katlešu ūdens horizonti, kas ieguļ līdz 20 m dziļumā no zemes virsmas, un Arukilas – Amatas ūdens kompleksu, it īpaši tā Gaujas un Amatas ūdens horizontus, kas ieguļ no 40 m līdz 75 m dziļumā, izmanto decentralizētā ūdensapgādē, arī tuvējo viensētu grodu akās. Jēkabpils pilsētas Daugavas labā krasta ūdens apgādē izmanto Pļaviņu – Daugavas horizontus. Gruntsūdens horizonts dabiski ir relatīvi vāji aizsargāts vai pat pilnīgi neaizsargāts no potenciālā piesārņojuma, kā arī tas ir izteikti hidrauliski saistīts ar virszemes ūdeņiem. Savukārt artēzisko ūdeņu horizonti ir dabiski aizsargāti, jo pārklājošo mālaino nogulumu slāņu biezums ir 10 m un vairāk. Līdz ar to, paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta ietekme uz ūdens apgādes avotiem.

Ziņojuma autori uzskata, ka kopumā apskatāmā teritorija ir reģions, kurā nav intensīva rakstura mūsdienu ģeoloģisko procesu, līdz ar to teritorijas inženierģeoloģiskie apstākļi ir piemēroti autoceļa izbūvei.

Realizējot jebkuru no plānotā Jēkabpils apvedceļa trases variantiem, tiktu izbūvēti divlīmeņu satiksmes pārvadi pār atsevišķiem pašvaldību ceļiem un 2.šķiras autoceļiem, autoceļu A12, dzelzceļa līnijām Rīga – Maskava un Krustpils – Daugavpils, kā arī tiktu likvidēti vienlīmeņa pieslēgumi un izveidotas nobrauktuves apkārtējo teritoriju satiksmes nodrošināšanai, apdzīvotās vietās izveidotas vietējās braukšanas joslas. Ir paredzēta jaunu tiltu un tuneļu būvniecība, kā arī caurteku ierīkošana. Iebraukšanai Jēkabpils pilsētā tiek piedāvāti autoceļi V841 Madona – Ļaudona - Jēkabpils un A12 Jēkabpils – Rēzekne – Krievijas robeža (Terehova).

Visus plānotā Jēkabpils apvedceļa trašu variantus šķērso vairākas dažāda sprieguma elektrisko tīklu gaisvada līnijas, atsevišķas virszemes elektronisko sakaru līnijas un maģistrālais gāzesvads. Nepieciešamās šo inženiertehnisko komunikāciju izmaiņas paredzēts risināt tehniskās projektēšanas stadijā.

Tiek prognozēts, ka Latgales autoceļa E22 posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības rezultātā varētu tikt skarti:

- 33 īpašumi autoceļa sākumposmā (Pļaviņu apvedceļa posms), no kuriem 28 ir privātie, 4 pašvaldības un 1 valsts īpašums;
- 124 īpašumi Jēkabpils apvedceļa trases 1.variantā, no kuriem 102 ir privātie, 12 pašvaldības un 10 valsts īpašumi;
- 117 īpašumi Jēkabpils apvedceļa trases 2.variantā, no kuriem 87 ir privātie, 18 pašvaldības un 12 valsts īpašumi;
- 103 īpašumi Jēkabpils apvedceļa trases 3.variantā, no kuriem 78 ir privātie, 13 pašvaldības un 12 valsts īpašumi.

Autoceļa posms tiek plānots tā, lai tieši neskartu nevienu dzīvojamo vai sabiedrisko ēku, proti, lai nebūtu nepieciešama ēku un būvju nojaukšana. Lai realizētu projektu, atpērkamo zemju platības veidos 25,5 ha Pļaviņu apvedceļa posmā, 106 ha Jēkabpils apvedceļa trases 1.variantam, 101,1 ha Jēkabpils apvedceļa trases 2.variantam un 102,3 ha Jēkabpils apvedceļa trases 3.variantam.

Veiktie gaisu piesārņojošo vielu emisijas izkliedes modelēšanas aprēķini esošajam autoceļa A6 posmam un tā pievedceļu apkārtnē, pamatojoties uz 2031.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, analizējot situācijas, ja Jēkabpils apvedceļš tiek un netiek izbūvēts, liecina, ka normatīvos noteiktās robežvērtības attiecībā uz gaisa kvalitāti netiks pārsniegtas nevienā gadījumā. Augstāks gaisa piesārņojuma līmenis sagaidāms gadījumā, ja netiks izbūvēts jaunais Jēkabpils apvedceļš. Tā kā satiksmes intensitāte jaunbūvējamā apvedceļa posmā jebkuram variantam tiek prognozēta mazāka par satiksmes intensitāti uz ceļa A6, tad normatīvos noteiktās robežvērtības netiks pārsniegtas nevienam trases variantam, arī pie nelabvēlīgiem meteoroloģiskiem apstākļiem. Transportlīdzekļu radītā trokšņa prognoze un izvērtēšana, ņemot vērā satiksmes intensitāti 2031.gadā, tika veikta esošajam autoceļa A6 posmam ar un bez Jēkabpils apvedceļa izbūves, kā arī visiem apvedceļa trases variantiem. Modelēšanas rezultātā iegūtie dati parāda, ka Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" noteiktie vides trokšņa robežlielumi mazstāvu dzīvojamo ēku teritorijā varētu būt pārsniegti teritorijās ap autoceļu A6 līdz 200 m attālumā bez jaunā apvedceļa vai līdz 100 m attālumā, izbūvējot apvedceļu. Savukārt Jēkabpils apvedceļa trases visiem variantiem tiek prognozēts pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegums līdz apmēram 150 m attālumā no ceļa. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir paredzēti konkrēti pasākumi, lai mazinātu un novērstu diskomfortu šajā zonā esošo māju iedzīvotājiem.

Vides pārraudzības valsts birojs, pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, secina, ka:

- jaunbūvējamais autoceļa posms Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļš) ir viens no Latvijas austrumu virzienā izbūvējamā Eiropas standartiem atbilstošā Latgales autoceļa E22 posmiem, kas pildītu tranzīta funkcijas, nodrošinātu nepieciešamo caurlaidi, braukšanas ātrumu un satiksmes kustības drošību;
- jaunbūvējamais autoceļa posms paredzēts ar normālprofilu NP 29,5, pirmajā kārtā izbūvējot ceļa klātņi 14,5 m platumā;
- autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) trases sākums būs esošais Pļaviņu apvedceļš no autoceļa A6 123,4 kilometra (vai 78,5 kilometrs pēc jaunā Latgales autoceļa kilometrāžas) līdz krustojumam ar autoceļu P37 (Pļaviņas (Gostiņi) – Madona – Gulbene) Aiviekstes pagastā;
- no autoceļa P37 līdz krustojumam ar autoceļu V785 (pievadceļš karjeram "Aiviekste", 87,4 kilometrs pēc jaunā Latgales autoceļa kilometrāžas) Aiviekstes un Krustpils pagastos trase virzīsies pa agrāk izbūvēto autoceļu;
- no autoceļa V785 tiks izbūvēts jaunais Jēkabpils apvedceļa posms, kas Kūku pagasta teritorijā pieslēgsies esošajam autoceļam A6;
- jaunajam Jēkabpils apvedceļa posmam ir izvērtēti trīs trašu izvietojuma varianti;
- apvedceļa visi trases varianti šķērsotu Krustpils, Variešu un Kūku pagastus, bet 2.variants arī Jēkabpils pilsētas teritoriju;
- apmēram 600 m garais sākumposms visiem trašu variantiem ir kopējs (līdz apmēram 88,0 kilometram pēc jaunā autoceļa kilometrāžas);

- apvedceļa trase galvenokārt šķērsotu ilgstoši antropogēni ietekmētu intensīvi izmantotu teritoriju, kuru veido lauksaimniecībā izmantojamās zemes un meža zemes;
- apvedceļš tiek plānots tā, lai tieši neskartu nevienu dzīvojamo māju;
- apvedceļa visi trases varianti šķērsotu purvu teritorijas;
- apvedceļa trase šķērsotu teritoriju ar blīvu meliorācijas sistēmu un upju tīklu, tāpēc tiek paredzēta jaunu tiltu būvniecība, caurteku ierīkošana un meliorācijas sistēmu pārkārtošana;
- apvedceļa sākumposmā tiktu šķērsots Ozolsalas meža masīvs, kurā, apsekojot teritoriju, ir konstatēta teritorija, kas atbilst mikroliegumu izveidošanas kritērijiem;
- apvedceļa trases 1.variants Kūku pagastā virzītos gar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas parku “Laukezers”, kas ir arī Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, skarot tās robežu trases 103,35 kilometrā, savukārt plānotie pievadceļi skartu dabas parka robežu apmēram vienu kilometru garā posmā un apmēram 100 m garā posmā virzītos pa dabas parka teritoriju, līdz ar to trases 1.varianta izbūve šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nevar tikt akceptēta, jo saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6) daļā noteikto, darbību, kuras īstenošana negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju, atļauj veikt tikai tādā gadījumā, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai;
- apvedceļa trases 2.variants Krustpils pagastā šķērsotu bijušā militārā lidlauka teritoriju, kā arī Jēkabpils pilsētas teritoriju (“Zilāni”) un Jēkabpils centralizētās ūdensgūtnes ķīmisko aizsargjoslu;
- ne spēkā esošajos, ne izstrādes stadijā esošajos rajona, pagastu un reģiona līmeņa plānošanas un attīstības dokumentos bijušais militārais lidlauks Krustpils pagastā nav iekļauts potenciāli izmantojamajos infrastruktūras objektos;
- vērtējot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā trašu variantu salīdzināšanai iekļauto informāciju, vairums faktoru 2. un 3.trašu variantiem būtiski neatšķiras un ir līdzīgi, taču, realizējot Jēkabpils apvedceļa 3.variantu, mazāks būtu skarto īpašumu skaits, mazāks būtu teritoriju skaits, kurās, apsekojot teritoriju, tika konstatētas Latvijā īpaši aizsargājamās sugas, trase nešķērsotu Jēkabpils pilsētas teritoriju un Jēkabpils centralizētās ūdensgūtnes ķīmisko aizsargjoslu;
- netiek prognozēts, ka projekta realizācijas rezultātā (izņemot apvedceļa trases 1.variantu) varētu tikt ietekmētas Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas ekoloģiskās funkcijas, integritāte un tās izveides mērķis;
- gar Jēkabpils apvedceļu līdz pat 150 m attālumā tiek prognozēti normatīvos noteikto trokšņa līmeņa robežlielumu pārsniegumi, līdz ar to, lai mazinātu un novērstu trokšņa diskomfortu, paredzēts apdzīvotu vietu (arī viensētu) tuvumā izveidot prettrokšņa barjeras un veikt skaņas izolācijas pasākumus ēku fasādēm, kas atrodas līdz 30 m attālumā no ceļa;
- pamatojoties uz 2031.gadam prognozēto satiksmes intensitāti, gaisu piesārņojošo vielu normatīvos noteiktās robežvērtības netiks pārsniegtas nevienā gadījumā;
- lai realizētu projektu, būs nepieciešama inženiertehnisko komunikāciju (elektriskie tīkli, elektronisko sakaru līnijas, gāzesvads) pārbūve;
- lai realizētu projektu, tiek prognozēts, ka varētu tikt ietekmēti no 136 līdz 157 īpašumiem;

- lai realizētu projektu, tiek prognozēts, ka būs nepieciešams atpirkt apmēram 130 ha zemes;
- nav konstatēta neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, kas nepieļautu projekta realizāciju (izņemot apvedceļa trases 1.variantu), ievērojot šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus;
- realizējot projektu, tiks uzbūvēts Eiropas standartiem atbilstošs autoceļš, nodrošinot nepieciešamo satiksmes kustības drošību un braukšanas ātrumu, izbūvējot divlīmeņu satiksmes pārvadus pār atsevišķiem pašvaldību ceļiem un 2.šķiras autoceļiem, autoceļu A12, dzelzceļa līnijām Rīga – Maskava un Krustpils – Daugavpils, kā arī apdzīvotās vietās izveidojot vietējās braukšanas joslas.

4. Izvērtētā dokumentācija

[Informācija dzēsta]

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

Informatīvie materiāli par Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecību bija pieejami: Aiviekstes pagasta padomē, 1.Maija ielā 10, Kriškalnos; Krustpils pagasta padomē, Spuņģēnos; Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī; Jēkabpils rajona padomē, Rīgas ielā 150a, Jēkabpilī; Variešu pagasta padomē, Variešos; Kūku pagasta padomē, Laukezera ielā 5, Zilānos; Valsts vides dienesta Madonas reģionālajā vides pārvaldē, Blaumaņa ielā 7, Madonā; Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālajā vides pārvaldē, Raiņa ielā 28, Daugavpilī un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika 2006.gada 5.jūnijā Aiviekstes pagasta Svinību zālē (1.Maija ielā 6, Kriškalnos), Krustpils pagasta padomē, Jēkabpils pilsētas domē, Kūku pagasta Kultūras namā (Laukezera ielā 4, Zilānos) un Variešu pagasta Kultūras namā.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Aiviekstes pagastā piedalījās 6 interese. Sanāksmes dalībnieki interesējās par jaunbūvējamā autoceļa pievedceļu lomu, kad varētu sākties ceļa būvniecība, jautāja par ceļam nepieciešamās zemes atpirkšanu un atsavināmās zemes kompensāciju.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Krustpils pagastā piedalījās 16 interese. Sanāksmes dalībnieki interesējās par ceļam nepieciešamās zemes atpirkšanu un atsavināmās zemes, tai skaitā mežu, kompensāciju un aizrādīja, ka jaunais ceļš traucēs savvaļas dzīvnieku migrācijai. Saimniecības “Bērzi” īpašnieks kategoriski iebilda pret piedāvāto trases 3.variantu, kas sadalītu viņam piederošo zemes gabalu. Krustpils pagasta padomes priekšsēdētāja informēja, ka pašvaldībai nav pieņemams trases 2.variants, jo tas apgrūtinātu piekļūšanu pagasta kapsētai, kā arī informēja, ka bijušā lidlauka teritorijā plānots attīstīt uzņēmējdarbību. Krustpils pagasta padomes priekšsēdētāja informēja, ka pašvaldība atbalstot 3.variantu.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Jēkabpils pilsētas domē piedalījās 18 interesenti. Jēkabpils pilsētas domes būvvaldes vadītājs informēja, ka pašvaldībai ir nepieņemams apvedceļa 2.variants, kas skar Jēkabpils pilsētas “Zilānus”. Sanāksmes dalībnieki interesējās par pieslēgumiem autoceļam A12, par ceļam nepieciešamās joslas platumu, par pasākumiem nelabvēlīgās ietekmes (troksnis) mazināšanai un ceļam nepieciešamās zemes atpirkšanu.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Kūku pagastā piedalījās 48 interesenti. Sanāksmes dalībnieki vēlējās uzzināt, kādas pārmaiņas sagaidāmas Kūku pagastā, izbūvējot katru no piedāvātajiem trases variantiem. Uzsklausot informāciju, vairāki sanāksmes dalībnieki kategoriski iebilda pret 1.variantu, jo uzskata, ka tas būtiski ietekmēs dabas parku “Laukezers”, savukārt kāds cits iebilda pret 3.variantu. Tika jautāts par pieslēgumu izbūvi plānotajam autoceļam A12, par ceļam nepieciešamās zemes atsavināšanu un kompensācijām.

Sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā Variešu pagastā piedalījās 24 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai 2.variants neskar kādas aizsargājamās teritorijas, aizrādīja par iespējamajiem esošo meliorācijas sistēmu bojājumiem, jautāja par trases 2.varianta izvietojuma iespējamajām korekcijām, aizrādīja, ka jaunais ceļš traucēs savvaļas dzīvnieku migrācijai. Kāds sanāksmes dalībnieks iebilda pret trases 1.variantu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma četras iedzīvotāju vēstules (kopumā 23 paraksti), kurās izteikti viedokļi saistībā ar jaunbūvējamo Jēkabpils apvedceļu un sniegti priekšlikumi par paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi. Vides pārraudzības valsts birojs saņēma arī Jēkabpils pilsētas domes vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 3.variantam, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Jēkabpils rajona galvenā valsts inspektora vēstuli, kurā pausts atbalsts trases 2.variantam un Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes priekšlikumus programmas sagatavošanai.

Pamatojoties uz VAS “Latvijas Valsts Ceļi” iesniegumu, projektēšanas konsultatīvās firmas – akciju sabiedrības “Ceļuprojekts” precizēto informāciju, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā sabiedrības un institūciju priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2006.gada 21.jūnijā izsniedza Programmu Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumam, kā arī nosūtīja darbības ierosinātajam saņemto iedzīvotāju un Jēkabpils pašvaldības un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Jēkabpils rajona galvenā valsts inspektora vēstuli kopijas.

Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA “Eirokonsultants” un 2006.gada 16.oktobrī iesniedza to izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Aiviekstes pagasta padomē, 1.Maija ielā 10, Kriškalnos; Krustpils pagasta padomē, Spuņģenos; Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī; Variešu pagasta padomē, Variešos; Kūku pagasta padomē, Laukezera ielā 5, Zilānos; Valsts vides dienesta Madonas reģionālajā vides pārvaldē, Blaumaņa ielā 7,

Madonā; Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālajā vides pārvaldē, Raiņa ielā 28, Daugavpilī un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2006.gada 6.novembrī Aiviekstes pagasta Svinību zālē, 1.Maija ielā 10, Kriškalnos, Aizkraukles rajonā; Krustpils pagasta padomē, Spuņģēnos, Krustpils pagastā, Jēkabpils rajonā; Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī; Variešu pagasta padomē, Variešos, Jēkabpils rajonā un Kūku pagasta padomē, Laukezera ielā 5, Zīlānos, Kūku pagastā, Jēkabpils rajonā.

Aiviekstes pagasta Kriškalnos likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 9 interesenti. Sanāksmes dalībnieki interesējās par apvedceļam piedāvāto variantu iespējamo ietekmi uz vidi un par iespējamo apvedceļa būvniecības termiņu.

Krustpils pagasta padomē likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 7 interesenti. Iedzīvotāji interesējās par turpmāko projektēšanas gaitu, par plānotā autoceļa parametriem un autoceļa būvniecībai nepieciešamo zemju atpirkšanu. Sanāksmes dalībnieki interesējās par to, kurš no apvedceļa variantiem ir apstiprināts Variešu pagasta teritorijas plānojumā, un par Latgales autoceļa atsevišķo posmu būvniecības secību. Viens no sanāksmes dalībniekiem interesējās par saimnieciskās darbības veikšanas iespējām īpašumā, ja ietekmes uz vidi novērtējuma izpētes rezultātā viņam piederošā zemes gabalā iezīmēts īpaši aizsargājams biotops.

Jēkabpils pilsētas domē darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 6 interesenti. Jēkabpils pilsētas domes arhitektūras un plānošanas nodaļas vadītāja sanāksmes dalībniekus informēja, ka Jēkabpils pilsētas dome atbalsta Jēkabpils apvedceļa trešo variantu.

Kūku pagasta Kultūras namā likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 24 interesenti. Sanāksmes dalībnieki iebilda pret apvedceļa 1.varianta realizāciju, jo tas skartu dabas parku "Laukezers". Kāda Kūku pagasta iedzīvotāja kategoriski iebilda pret apvedceļa 3.variantu, kas skartu viņas īpašumu. Iedzīvotāji pauda viedokli, ka apvedceļa 2.variantu savukārt neatbalstīs daudzi Zīlānu iedzīvotāji. Apspriedes dalībnieki interesējās, kā tiks nodrošināta Laukezera iedzīvotāju nokļūšana uz Jēkabpils pilsētu, ja tiks likvidēts pieslēgums vietējam autoceļam Zīlāni – Kalvānkalns, kādas izmaiņas paredzētas vietējo autobusu maršrutos, kā arī jautāja par citu vietējo autoceļu un dzelzceļa līniju šķērsojumu piedāvātajiem risinājumiem un plānotā apvedceļa parametriem. Iedzīvotāji interesējās, kādi prettrokšņa un vibrācijas samazināšanas pasākumi tiek paredzēti pie mājām, kas atrodas 15 līdz 20 m attālumā no autoceļa. Iedzīvotāji pauda satraukumu arī par zemju atpirkšanu un par piebraukšanas iespēju īpašumiem, ja jaunais apvedceļš skars esošos piebraucamos ceļus, bet ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā netiek piedāvāti risinājumi esošo īpašumu sasniedzamībai. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai tiks rekonstruēts arī autoceļa A6 posms aiz Jēkabpils, jautāja, kuru no piedāvātajiem variantiem atbalsta Jēkabpils pilsētas dome un Kūku pagasta padome, kā arī jautāja par dabas parka "Laukezers" robežu iespējamo koriģēšanu.

Variešu pagasta kultūras namā darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā piedalījās 9 interesenti. Iedzīvotāji interesējās par jaunbūvējamās trases garumu un tās tehniskajiem parametriem, jautāja, vai tiks saglabāti labējie pagriezieni no esošā Pļaviņu apvedceļa un vai plānotie krustojumi atbildīs pašlaik kartē redzamajam. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai trašu novietojums vēl var būtiski mainīties, kā arī gribēja zināt, kurš pieņems lēmumu par apvedceļa galīgo variantu.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Kūku pagasta "Ošumājas" iedzīvotāja vēstuli, kurā ir izklāstīti pasākumi, kas pēc iedzīvotāja domām jāveic, ja plānotais apvedceļš (viens no piedāvātajiem variantiem) skars viņa zemes īpašumu, uz kura ir uzsākta pirts būvniecība un izrakts dīķis, kā arī Jēkabpils pilsētas domes 2006.gada 31.oktobra vēstuli Nr.1285-3-4-1, kurā pausts atbalsts apvedceļa 3.variantam un norādīts, ka tas radītu iespējami mazāko nelabvēlīgo ietekmi uz vidi un atrastos optimālā attālumā no pilsētas, proti, būtu ērti sasniedzams un neatstātu negatīvu ietekmi uz pilsētvidi, Valsts vides dienesta Madonas reģionālās vides pārvaldes 2006.gada 10.novembra atsaukumi Nr.6.5.-32/1987, kurā norādīts, ka paredzētā darbība Aizkraukles rajona Aiviekstes pagasta teritorijā ietver esošo Pļaviņu apvedceļu un agrāk izbūvēto ceļa posmu no 1.šķiras autoceļa P37 Pļaviņas (Gostiņi) – Madona - Gulbene līdz Aiviekstes upei, līdz ar to, veicot autoceļa rekonstrukciju šajā posmā, netiek prognozēta būtiska ietekme uz vidi, savukārt Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2006.gada 9.novembra vēstulē Nr.2.3.2.-7.1/3892 sniegti konkrēti priekšlikumi darba ziņojuma pilnveidošanai un norādīts uz vairākām neprecizitātēm darba ziņojumā sniegtajā informācijā.

Darba ziņojuma izvērtēšanā Vides pārraudzības valsts birojs iesaistīja neatkarīgus ekspertus, kuru atzinumi, kā arī iepriekš minētā iedzīvotāja un institūciju priekšlikumi un ierosinājumi ziņojuma uzlabošanai tika apkopoti, izvērtēti un iestrādāti Vides pārraudzības valsts biroja 2006.gada 12.decembra atzinumā par Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma vai precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Nēmot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, ekspertu un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2006.gada 29.decembrī iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams Aiviekstes pagasta padomē, Krustpils pagasta padomē, Jēkabpils pilsētas domē, Variešu pagasta padomē, Kūku pagasta padomē, Valsts vides dienesta Madonas reģionālajā vides pārvaldē, Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālajā vides pārvaldē un Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī interneta mājas lapās www.lvceli.lv sadaļā "Publikācijas" un www.vidm.gov.lv/ivnvvb.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Valsts vides dienesta Madonas reģionālās vides pārvaldes atsaukumi.

Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas tika organizētas un noritēja saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Lielākā daļa iedzīvotāju, kuri piedalījās paredzētās darbības sabiedriskajās apspriešanās, kā arī pašvaldību attieksme pret paredzēto darbību kopumā ir atbalstoša. Savukārt daļa iedzīvotāju, kuru īpašumi var tikt skarti, iebilst pret kādu konkrētu apvedceļa trases variantu. Kūku pagasta iedzīvotāji puda viedokli, ka apvedceļa trases 1.variants negatīvi ietekmēs dabas parku “Laukezers”, tāpēc šo variantu neatbalsta ne iedzīvotāji, ne Kūku pagasta pašvaldība. Oficiālu atbalstu apvedceļa trases 3.variantam ir paudusi Jēkabpils pilsētas dome, kā arī Krustpils un Variešu pagastu pašvaldības atbalsta šo variantu. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka apvedceļa trases 3.variantu plāno apstiprināt arī Kūku pagasta padome.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Aiviekstes pagasta padomē, Krustpils pagasta padomē, Jēkabpils pilsētas domē, Jēkabpils rajona padomē, Variešu pagasta padomē un Kūku pagasta padomē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 21. pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kādā noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 “Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība”.

- Darbības ierosinātajam sadarbībā ar atbilstošajām pašvaldībām jānodrošina akceptētās Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) trases un tās ekspluatācijas aizsargjoslas iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslas robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.
- Meža zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 28.septembra noteikumos Nr.806 “Meža zemes transformācijas noteikumi” noteiktajam.
- Lauksaimniecībā izmantojamās zemes transformācijas jautājumi jārisina atbilstoši 2004.gada 20.jūlija noteikumu Nr.619 “Kārtība, kādā lauksaimniecībā izmantojamo zemi transformē par lauksaimniecībā neizmantojamu zemi un izsniedz zemes transformācijas atļaujas” prasībām.
- Jānoslēdz rakstveida vienošanās ar attiecīgo komunikāciju īpašniekiem par nepieciešamo komunikāciju pārbūvi.
- Turpmākajā projektēšanā īpaša uzmanība jāpievērš jaunā apvedceļa posma integrācijai esošo ceļu tīklā, kā arī vietējo brauktuvi un pieslēgumu risinājumu optimizācijai, izvērtējot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības izteiktos viedokļus.
- Jāizstrādā zemju konsolidācijas plāns un jānodrošina īpašumu sasniedzamība.

- Jēkabpils apvedceļa sākumposmā, kur tiek šķērsots Ozolsalas meža masīvs, sadarbībā ar Valsts meža dienestu atbilstoši Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteiktajam jāizvērtē mikrolieguma noteikšanas nepieciešamība konstatētajā teritorijā, kas atbilst mikroliegumu izveidošanas kritērijiem.
- Mikrolieguma noteikšanas ierosināšanas gadījumā Jēkabpils apvedceļa trases sākumposms jāprojektē tā, lai neskartu potenciālā mikrolieguma robežas.
- Izvēlētajam Jēkabpils apvedceļa trases variantam turpmākajā darbā jāprecizē zaudējumu atlīdzība par iespējamajiem nodarītajiem zaudējumiem atbilstoši Ministru kabineta 2001.gada 13.marta noteikumu Nr.117 “Noteikumi par zaudējumu atlīdzību par īpaši aizsargājamo sugu indivīdu un biotopu iznīcināšanu vai bojāšanu” prasībām.
- Iespējamos risinājumus meža dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai Ozolsalas meža masīvā jāaskaņo attiecīgajā Valsts meža dienesta mežniecībā.
- Esošo tiltu pār Aivieksti, Bērzaunes un Braslavas upēm rekonstrukcijas, kā arī jauno Donaviņas un Dārzupītes šķērsojumu konstruktīvajiem risinājumiem jānodrošina netraucēta zivju migrācija. Ūdensteču šķērsošanas konstruktīvajos risinājumos jāsauglabā to dabīgās gultnes un nogāzes. Būvprojektā jāparedz un būvdarbu laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām un naftas produktiem.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Zivju resursiem nodarītais zaudējums jānosaka un jākompensē saskaņā ar 2001.gada 8.maija Ministru kabineta noteikumu Nr.188 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība” prasībām.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.
- Autoceļa būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļa aizsargjoslā, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju, tai skaitā slēgto drenāžas sistēmu, funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi.
- Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un nepieciešamo caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi jāizvieto ārpus Jēkabpils ūdensgūtnes, infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, kā arī vēlams neizvietot šos laukumus ceļa posmā, kas šķērso Ozolsalas meža masīvu.
- Turpmākajā projektēšanā akceptētajai trasei jāprecizē trokšņa diskomforta zonas skartās apdzīvotās teritorijas un viensētas un jādetalizē pasākumi trokšņa izplatības ierobežošanai to tuvumā, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija

noteikumos Nr.597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot projektu.

- Turpmākajā projektēšanā akceptētajam autoceļa trases variantam jāizvērtē speciālu pasākumu nepieciešamība vibrācijas samazināšanai dzīvojamo ēku tuvumā.
- Ja būvdarbu veikšanas laikā tiek uzieti jauni nezināmi arheoloģijas objekti, darbi ir jāapstādina un jāveic normatīvajos aktos noteiktās darbības.
- Attiecīgajā Valsts vides dienesta reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajam autoceļa posma trases variantam, kā arī vēlams Lauku atbalsta dienesta attiecīgajā reģionālajā lauksaimniecības pārvaldē saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur autoceļa posms šķērsos slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu autoceļa posma būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolēmj:

1. Izvērtējot un salīdzinot piedāvātās Jēkabpils apvedceļa trases izvietojuma alternatīvas, aizliegt Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības projekta turpmāko izstrādi Jēkabpils apvedceļa trases 1.variantam, jo, realizējot šo variantu, tiktu ietekmēta īpaši aizsargājamā dabas teritorija – dabas parks “Laukezers”, kas ir arī Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija, un saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6) daļā noteikto, darbību, kuras īstenošana negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju, atļauj veikt tikai tadā gadījumā, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai.
2. Salīdzinot piedāvātās Jēkabpils apvedceļa trases izvietojuma 2. un 3.variāntus, jāsecina, ka vides aizsardzības aspekti tiem ir samērā līdzīgi, lai gan katram ir savas priekšrocības un trūkumi. Tomēr Jēkabpils apvedceļa 3.variānts ir piemērotāks bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas aspektā, mazāks būtu arī skarto īpašumu skaits, netiktu šķērsota Jēkabpils pilsētas teritorija, šo variantu atbalsta arī pagastu pašvaldības, kuru teritorijas tiktu šķērsotas. Vides pārraudzības valsts birojs atzīst, ka ir iespējama Jēkabpils apvedceļa trases gan otrā, gan trešā variānta būvniecība, taču, ņemot vērā iepriekš minēto, nolēmjam rekomendēt VAS “Latvijas Valsts Ceļi” Latgales autoceļa posma Pļaviņas – Jēkabpils (Jēkabpils apvedceļa) būvniecības projekta turpmāko izstrādi Jēkabpils apvedceļa trases 3. variantam atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem.

Šo Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu var apstrīdēt Vides ministrijā mēneša laikā no atzinuma spēkā stāšanās dienas.

Direktors

J. Avotiņš

2007.gada 8.februārī.