

Rīgā

Atzinums Nr. 1
par tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecības un ceļu
rekonstrukcijas Jēkabpilī ietekmes uz vidi
novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2016.gada 1.februārim.

Paredzētās darbības ierosinātājs:

Jēkabpils pilsētas pašvaldība, reģ. Nr.90000024205, adrese: Brīvības iela 120, Jēkabpils, LV-5201, tālrunis 65236777.

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „Latekoil”, reģ. Nr.40003683283, adrese: Bezdelīgu iela 12, Rīgā, LV – 1048.

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī - Birojā):

- 2012.gada 18.septembrī Birojā iesniegts tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecības un ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums.
- 2012.gada 5.decembrī Birojā iesniegta Ziņojuma aktuālā versija (turpmāk – Noslēgums Ziņojums).

Atzinums izdots saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecība un ceļu rekonstrukcija (turpmāk arī – paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:

Jēkabpils pilsētas un Krustpils novada Kūku pagasta teritorijas.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

Ietekmes uz vidi novērtējums tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecībai un ceļu rekonstrukcijai tika uzsākts 2012.gada 9.februārī, kad Birojs, izskatot Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 27.decembra sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējumu Nr.DA11SI36 un tam pievienotos materiālus, pieņēma lēmumu Nr.69 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. pantu, 8.panta (1) daļu, 11., 13., un 14.pantu un sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma rezultātiem. 2012.gada 16.aprīlī tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētajai darbībai.

4. Tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecības un ceļu rekonstrukcijas iespējamās alternatīvas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā sākotnēji tika apspriesti četri varianti tilta pār Daugavu būvniecībai:

- 1.variants – vanšu tilts (slīpsaišu),
- 2.variants- ārēji saspriegtas konstrukcijas tilts (ziņojumā saukts arī kā *ekstradozēts tilts*),
- 3.variants - daudzlaiduma loku tilts,
- 4.variants - telpiskas kopnes tilts. Apspriešanas laikā saņemto priekšlikumu rezultātā tika izstrādāts vēl viens variants – 2a. variants - ekstradozēts tilts (ārēji saspriegtas konstrukcijas daudzvanšu tilts ar gājēju ietvēm blakus brauktuvēm). Saskaņā ar Ziņojumam pievienoto 2012.gada 6.jūnija Jēkabpils pilsētas pašvaldības protokolu saistībā ar Daugavas tilta Jēkabpilī iespējamo tilta variantu prezentāciju un varianta izvēli Jēkabpils domes deputāti tālākai projekta izstrādei izvirzīja 1.variantu - Vanšu tiltu un 2a. variantu Ekstradozētu tiltu (ārēji saspriegtas konstrukcijas daudzvanšu tilts ar gājēju ietvēm blakus brauktuvēm), kas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā vērtēts kā otrā alternatīva.

Ziņojumā piedāvātas divas Daugavas šķērsojuma alternatīvas Jēkabpilī Bebru ielas rajonā un Kūku pagastā pieslēdzoties Daugavpils ielai un Rīgas ielai :

1.alternatīva – trīs laidumu vanšu tilts (tilta kopgarums – 420 m);

2.alternatīva - četrus laidumu ārēji saspriegtas konstrukcijas tilts (tilta kopgarums - 414m).

Atbilstoši ziņojumā norādītajam abos variantos tilta brauktuves platums plānots 8,5 m, brauktuves abās pusēs izveidojot 2,25 m platas ietves. Tilta pieeju brauktuves platums plānots 8,5 m (3,75 m katra brauktuves josla un 0,5 m malas josla), savukārt pilsētas ielu brauktuves platums paredzēts no 6,0 līdz 7,5 m, bet Daugavpils ielas brauktuves platumu plānots atstāt nemainīgu – 8,00 m. Tilta sajūgumu ar pieeju ceļiem paredzēts veidot ar pārejas laidumiem (estakādēm) un monolīta dzelzsbetona atbalstsienām. Šāds risinājums ļaus gan ietaupīt zemi, neveidojot augstas uzbērumu nogāzes ar platām pamatu pēdām, gan arī pasargās pieeju ceļus no izskalošanas hidroloģisko procesu ietekmes rezultātā. Abu tilta variantu pievadceļu risinājumi neatšķiras, bet atšķiras laiduma konstrukcijas augstums. Līdz ar to ziņojumā sniegta informācija par diviem brauktuves garenprofila risinājumiem ar projektēto braukšanas ātrumu 70 km/h – 1.variantā, tas ir zemāks ar īsāku pieeju atbalstsienām, bet 2. variantā augstāks - ar garākām atbalstsienām. Garenprofila laiduma konstrukcijas apakšas līmenis nedrīkst ierobežot kreisā krasta (Bebru ielas pusē) caurbrauktuves augstuma gabarītu, bet tilta galos nedrīkst nolaisties līdz 1% augstākajam ūdens līmenim.

1. alternatīva - vanšu tilts.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai tilta konstrukciju plānots veidot kā simetrisku trīslaidumu (80 m + 260m + 80m) vanšu (slīpsaišu) sistēmu ar kopējo tilta kopgarumu 420 m. Brauktuves plātni plānots veidot no saspriegta dzelzsbetona, pilonus – no dzelzsbetona. Pilonu balstu pamatus krastos novietos uz 20% ūdens līmeņa atzīmes. Vantis izvietotas divās vertikālās plaknēs – atbilstoši šim risinājumam ir pielāgota pilonu forma. Vanšu enkuri laiduma konstrukcijā izvietoti starp brauktuvi un gājēju ietvēm. Nepieciešamās komunikācijas (ūdensvadu, elektrolīniju, ūdens atvades kolektorus, rezerves caurules u.c.) paredzēts izvietot zem laiduma konstrukcijas – zonā starp garensijām. Gan komunikāciju, gan vanšu enkuru stāvokļa apsekošanai zem laiduma ir paredzēta mobila apskates iekārta. Brauktuves un ietvju apgaismošanai

paredzēts uzstādīt cinkotus apgaismojuma stabus. Paredzēts uzstādīt pastāvīgas monitoringa iekārtas tilta galveno nesošo elementu stāvokļa kontrolēšanai – laikā mainīgo vanšu spriegumu, pilonu galvu deformāciju u.c. rādītāju fiksēšanai.

2.alternatīva - ekstradozētas sistēmas tilts.

Tilta konstrukciju plānots veidot kā simetrisku četru laidumu (77m + 130m + 130m + 77m) sistēmu ar trim īsiem piloniem un lēzenām paralēlām vantīm (ekstradozēta sistēma). Šīs alternatīvas gadījumā tilta kopgarums būs 414 m. Šīs alternatīvas izvēles gadījumā upē ir jāizbūvē viens balsts (pilons), bet abus malējos pilonus izvietos krastā – attālumā, līdz kādam ūdens paceļas vidēji vienu reizi piecos gados. Nepieciešamās komunikācijas (ūdensvadu, elektrolīniju) paredzēts izvietot kastveida sijas iekšpusē, tādēļ tās būs pasargātas no atmosfēras u.c., paredzēta apskates iekārta tilta konstrukciju apsekošanai. Brauktuves un ietvju apgaismošanai paredzēts uzstādīt cinkotus apgaismojuma stabus. Paredzēts uzstādīt pastāvīgas monitoringa iekārtas tilta galveno nesošo elementu stāvokļa kontrolēšanai – laikā mainīgo vanšu spriegumu, pilonu galvu deformāciju u.c. rādītāju fiksēšanai.

5. Esošās situācijas un tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecības un ceļu rekonstrukcijas attīstības raksturojums.

5.1.Jēkabpils pilsētā krustojas divi valsts galvenie autoceļi – A6 „Rīga- Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža” un A12 „Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas Robeža”, kuri ir arī starptautiskas nozīmes autoceļu tīkla E22 sastāvdaļa. Autoceļi A6 un A12 nodrošina tranzīta satiksmi ar Krieviju, Baltkrieviju un Lietuvu. Jēkabpili šķērso arī divi reģionālie autoceļi P76 „Aizkraukle - Jēkabpils” un P75 „Jēkabpils - Lietuvas robeža”, kas nodrošina satiksmi ar Lietuvu un Zemgales reģionu.

5.2.Esošais tilts pār Daugavu Jēkabpils pilsētā atrodas tās centrālajā daļā un apkalpo starptautisko, valsts, novadu un pilsētas transportu. Tuvākie tilti pār Daugavu atrodas Aizkrauklē (HES dambis) aptuveni 48 km attālumā un Daugavpils rajonā (Daugavpils apvedceļš) – aptuveni 81 km attālumā no plānotās darbības vietas. Ziņojumā norādīts, ka plānotais jaunais tilts Jēkabpilī ir ļoti nozīmīgs gan pilsētas un novadu, gan arī valsts iedzīvotāju ērtībai un ekonomikas attīstībai, kas ļaus daļēji atslogot pilsētas centru no tranzīta kustības un radīs papildus Daugavas šķērsošanas iespējas. Konkrētā gadījumā iespējamā Daugavas šķērsošanas vieta ir izvēlēta atbilstoši teritorijas plānojumos iepļānotajam koridoram, par ko gan Birojā ir saņemti pretrunīgi sabiedrības viedokļi.

5.3.Paredzēts, ka plānotais tilts Daugavas labajā krastā (Kūku pagasta teritorijā) pieslēgsies Rīgas ielai un Daugavpils ielai – perspektīvajam Jēkabpils ziemeļu apvedceļam. Savukārt, Daugavas kreisajā krastā, Jēkabpils pilsētas teritorijā, tas pieslēgsies Bebru ielai un Neretas ielai, kas perspektīvā būs pilsētas nozīmes maģistrālās ielas. Par projektējamās trases sākumu (Pk 0+00) ir pieņemts Daugavas kreisajā krastā esošais Neretas ielas (P75) un Bebru ielas krustojums. Par trases beigām ir pieņemts Daugavas labajā krastā esošais autoceļa A6 (Daugavpils iela) un Rīgas ielas krustojums. Projektētā tilta un pieeju trase būs aptuveni 1,36 km gara (neskaitot vietējās joslas, rekonstruējamās pieslēgumus un krustojumus). Jaunie Daugavas tilta plāna risinājumi tiks integrēti Jēkabpils pilsētas transporta sistēmā, atbilstoši spēkā esošajam Jēkabpils pilsētas teritorijas plānojumam un jau iepriekš

noteiktajai tilta un pieeju trases novietnei. Precizējot projekta risinājumus, būs jāprecizē esošās sarkanās līnijas, kā arī labā krasta pieslēguma risinājumi.

- 5.4. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju satiksmes intensitātes modelēšanai 2016. un 2036. gadā izmantots augsts satiksmes intensitātes pieauguma prognozes attīstības scenārijs pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi” „Nākotnes satiksmes intensitātes pieauguma prognozes” datiem.
- 5.5. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai satiksmes intensitāte 2011. gadā uz esošā tilta sastādīja 17798 automašīnas diennaktī, tajā skaitā vieglais autotransports 93,2% no visas kopējās intensitātes, bet kravas transports ar masu lielāku par 3,5 t, tajā skaitā kravas ar piekabi un puspiekabi - 6,8%. Savukārt 2016. gadā satiksmes intensitātes pieaugums plānots līdz 20824 automašīnām diennaktī, bet 2036. gadā - līdz 32748 automašīnām diennaktī. Ja tiek uzbūvēts jaunais tilts, tad esošā tilta kopējā intensitāte 2016. gadā sastādīs līdz 14758 automašīnām diennaktī, bet 2036. gadā sastādīs līdz 22924 automašīnām diennaktī, tajā skaitā vieglais transports 95,4% no visas kopējās intensitātes, bet kravas transports ar masu lielāku par 3,5 t, tajā skaitā kravas ar piekabi un puspiekabi - 4,6%. Savukārt jaunā tilta kopējā intensitāte 2016. gadā sastādīs līdz 6246 automašīnām diennaktī, bet 2036. gadā sastādīs līdz 9824 automašīnām diennaktī tajā skaitā vieglais transports 88,2% no visas kopējās intensitātes, bet kravas transports ar masu lielāku par 3,5 t, tajā skaitā kravas ar piekabi un puspiekabi - 11,8%.
- 5.6. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, plānotā tilta pār Daugavu un tā pievadceļu risinājumi skars astoņas ielas - Daugavpils (valsts galvenais autoceļš A6), Rīgas, Bebru, Pļaviņu, Tvaika, Auseklīša, V. Orehova un Neretas ielu. Valsts galvenais autoceļš A6 (Daugavpils iela) kalpo starptautiskajai tranzīta satiksmei un reģiona satiksmei. Neretas iela un Rīgas iela kalpo starpnovadu un vietējai satiksmei. Tvaika iela un V. Orehova iela apkalpo ražošanas teritorijas. Pļaviņu iela un Auseklīša iela apkalpo pilsētas un mikrorajonu satiksmi. Esošā Bebru iela tiek izmantota kā vietējā pilsētas iela, kas apkalpo dzīvojamās apbūves teritoriju un jauktu ražošanas un sabiedrisko objektu apbūves teritoriju. Bebru iela beidzas ar strupceļu pie Daugavas. Esošās ielas ir vienas brauktuves ielas ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Ielu segumi ir sliktā stāvoklī - ar plaisām un bedrēm, un remontētu asfaltbetona segumu. Visām ielām, izņemot Bebru ielu no Neretas ielas līdz Auseklīšu ielai, ir vaļējā ūdens novade uz apkārtējo reljefu. Tā ir nepietiekoša, jo stipra lietus laikā ūdens nenoplūst no brauktuves. Visi ielu krustojumi ir aprīkoti ar ceļa zīmēm un ir neregulējami. Gājēju satiksmei labvēlīgas ir Rīgas, Bebru un Auseklīša ielas, jo ir aprīkotas ar ietvēm. Pārējās ielas ir bez ietvēm un veloceliņiem - gājēji pārvietojas pa nomali vai brauktuvi. Apskatītajā teritorijā patlaban nav nevienas gājēju pārejas. Slikti organizēti un satiksmei nedroši krustojumi ir Rīgas - Daugavpils iela, Bebru - Neretas iela un Auseklīša - Bebru - VUGD depo (Bebru ielā 100) krustojums. Iebrauktuve uz garāžām (uz dienvidaustrumiem no Bebru ielas) ir ar lielu garenkritumu, kas ziemas laikā apgrūtina izkļūšanu no garāžu teritorijas. Bebru - Tvaika ielas un Bebru - V. Orehova iela krustojumus izmanto vilcēji ar piekabēm un puspiekabēm, apkalpojot ražošanas teritorijas.
- 5.7. Visas esošās inženiertehniskās komunikācijas, kas izvietotas paredzētās darbības skartajā teritorijā (gar Bebru, Auseklīša un Neretas ielu Jēkabpilī, kā arī gar Daugavpils un Rīgas ielu Krustpils novada Kūku pagastā), sniegtas Ziņojuma II pielikuma kartogrāfiskajā materiālā.

5.8. Jaunā tilta būvniecības projekta ietvaros tiks veikta arī nepieciešamo pievadceļu izbūve, kā arī esošo ielu rekonstrukcija. Daugavas kreisajā krastā (Jēkabpils pusē) tilts pieslēgsies no jauna izbūvētai ielai – Bebru ielai, savukārt esošā Bebru iela tiks rekonstruēta un kļūs par vietējo joslu. Arī Auseklīša iela tiks rekonstruēta un daļēji izbūvēta no jauna. Tālāk jaunā trase pieslēgsies Neretas ielai – Bebru un Neretas ielas savienojumam tiks izbūvēts jauns rotācijas aplis, Daugavas labajā krastā (Krustpils novada Kūku pagasta teritorijā) tiks rekonstruēta Rīgas iela un Daugavpils iela, kā arī izbūvēti jauni šo ielu posmi un jauns rotācijas aplis, kas savienos Rīgas ielu, Daugavpils ielu un jauno tiltu. Papildus šajā posmā plānots izbūvēt jaunus veloceliņus un ietves aptuveni 4300 m garā posmā, kā arī piecas jaunas autobusu pieturvietas. Lai paaugstinātu satiksmes drošību, projekta ietvaros Bebru un Auseklīša ielas krustojumu paredzēts aprīkot ar luksoforu, savukārt, pie V.Orehova ielas (pie trases Pk2+00) un garāžām (pie trases Pk3+00) paredzēts ierīkot regulējamās gājēju pārejas. Uz Bebru ielas vietējās joslas ir paredzēts izbūvēt ātruma ierobežojošās ierīces – ātrumvaļņus. Vietējās joslas zonā plānotais ātrums būs 30 km/h, bet pārējās pilsētas ielās - 50 km/h, savukārt jaunajai tilta trasei no Pk4+40 līdz Pk13+00 tiek paredzēts braukšanas ātrums 70 km/h. Pirms krustojuma ar autoceļu A6 paredzēts plānots uzstādīt ātruma ierobežojuma zīmi 50 km/h. Projekta ietvaros plānots veikt esošo inženierkomunikāciju pārbūvi.

5.9. Paredzētais tilta nodošanas ekspluatācijā laiks ir 2016. gads.

6. Paredzētās darbības vietas raksturojums:

6.1. Paredzētā darbība - tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecība un ceļu rekonstrukcija - plānota divu pašvaldību teritorijās – Jēkabpils pilsētā un Krustpils novada Kūku pagastā.

6.2. Plānotā tilta un tā pievadceļu vietā Daugavas kreisajā krastā šobrīd ir privātmāju apbūve ar mazdārziņiem un neapbūvēts zemes gabals, kurā ierīkoti mazdārziņi. Netālu no privātmāju sektora Bebru ielā 100 atrodas Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Zemgales reģiona brigādes Jēkabpils daļa. Tālāk sākas Bebru ielas dzīvojamais rajons. Bebru ielas malā atrodas piecas 18 dzīvokļu mājas, viena 12 dzīvokļu māja un viena 45 dzīvokļu māja. Tieši šo māju tuvums ir viens no nozīmīgajiem apstākļiem, ka jāņem vērā tilta izbūves gaitā, lai iespējami respektētu iedzīvotāju intereses. Bebru ielas pretējā pusē pretim dzīvojamām mājām atrodas garāžas. Savukārt Daugavas labajā krastā plānoto tilta pievadceļu un jaunā Rīgas - Daugavpils ielas rotācijas apļa vietā ir neapbūvēta teritorija – tajā atrodas tikai viena viengimeņu dzīvojamā māja, viena neapdzīvota ēka un ražošanas ēka, kas netiek izmantota.

6.3. Atbilstoši ziņojumā norādītajam plānotā Daugavas tilta un tā pieeju izbūve skars 61 zemes īpašumu – 26 no tiem pieder privātpersonām, 25 – Jēkabpils pilsētas pašvaldībai, astoņi – juridiskām personām un divi – valstij. Savukārt atsavināt būs nepieciešams 25 īpašumu daļas. Konkrēto zemju atsavinājuma plāns ir attēlots Ziņojuma 4.pielikumā.

6.4. Plānotais tilts un tā pievadceļi šķērsos 1% un 10% plūdu riska zonā esošas teritorijas. Daugavas abos krastos ir izteikta lēzena virspalu terase ar absolūto atzīmi 81,5 - 82,0 m v.j.l., ar nelielu slīpuma kritumu upes virzienā. Pie augstākiem ūdens līmeņiem terase applūst ar palu ūdeņiem. Ūdens līmenis ar 1% varbūtību var

sasniegt 83,8m v.j.l. un tuvinās upes labā krasta Rīgas ielas uzbēruma pamatnes līmenim.

- 6.5. Saskaņā ar Ziņojumam pievienotajiem kartogrāfiskajiem materiāliem plānotajam tiltam pieguļošajās teritorijās atrodas sekojošas inženierkomunikācijas - lietus kanalizācijas kolektori D600 līdz D1500; saimnieciskās kanalizācijas tīkli D100 līdz D1000; ūdensvadi D32 līdz D250; sakaru kabeļi un sakaru kanalizācija; elektroapgādes kabeļi un gaisvadu līnijas 0,4 kV līdz 20 kV; ielu apgaismojuma tīkli 0,4 kV; zemspiediena gāzes vads D159; augstspiediena gāzes vads D219; nedarbojošās siltumtrase.
- 6.6. Plānotās darbības apkārtnē atrodas Dārzupīte un Radžu ūdenskrātuve. Dārzupītes ieteka Daugavā atrodas apmēram 500 m augšpus plānotā tilta vietas, bet Radžu ūdenskrātuve, kas izveidojusies kādreizējā dolomīta karjera vietā, atrodas Jēkabpils dienvidu daļā, Daugavas kreisajā pamatkrastā. Ūdenskrātuvei nav pastāvīga savienojuma ar citiem virszemes ūdensobjektiem; ūdens pieplūdi tajā nodrošina pazemes ūdeņi. Atsevišķos gados pavasara palu laikā ūdenskrātuve var savienoties ar Pelītes upi, kas ir Daugavas sānupe (attekas) Sakas pieteka. Atbilstoši ziņojumā norādītajam plānotās darbības teritorijā ir labi dabīgās drenāžas apstākļi, atsevišķās vietās teritorija ir meliorēta un ir ierīkoti ar meliorāciju saistīti objekti.
- 6.7. Daugavas hidroloģisko režīmu pie Jēkabpils nosaka Pļaviņu HES komplekss. Vidējais ūdenslīmenis Daugavā plānotā tilta vietā ir 77,3 m v.j.l. (BS), ar 20 % varbūtību līmenis paaugstinās līdz 81,5 m v.j.l., bet ar 1 % varbūtību tiek sasniegta atzīme 83,8 m v.j.l. Efektīvie šķērsgriezuma laukumi atbilstošajiem ūdenslīmeņiem ir attiecīgi: 710 m², 1450 m² un 1920 m² (līdz pretplūdu dambim). Atbilstoši ziņojumā norādītajam stabila ledus sega uz Daugavas Jēkabpils apkārtnē izveidojas vidēji 20 dienu laikā, parasti – līdz 25. decembrim un turas 3-3,5 mēnešus. Vidējais ledus biezums sasniedz 20 - 50 cm, bet sevišķi aukstās ziemās upē esošā ledus biezums var būt ļoti atšķirīgs, sasniedzot 1,0 m. Ledus sastrēgumi veidojas posmā Jēkabpils-Pļaviņas, kur atrodas Pļaviņu HES augšās bjefa robeža. Jēkabpils ir pakļauta Daugavas plūdu riskam. Pavasara palu periods parasti sākas marta vidū un ilgst līdz aprīļa beigām, maksimālo fāzi sasniedzot aprīļa sākumā/vidū. Pavasara palu periods parasti ilgst 20 - 30 dienas, kad aiztek aptuveni 55 % no gada vidējās noteces daudzuma. Vasaras mazūdens periodā notece ir stipri mainīga un izteikti upes mazūdens periodi var mainīties ar izteiktiem lietus periodiem, kad caurplūdums var sasniegt 50-60 % no pavasara palu caurplūduma. Izteiktākie mazūdens perioda mēneši ir augusts un septembris.
- 6.8. Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Daugava no valsts robežas līdz grīvai ir noteikta par prioritārajiem karpveidīgo zivju ūdeņiem. Saskaņā ar Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta „BIOR” Zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu šī Daugavas posma ihtiofauna caurmērā līdzinās Pļaviņu HES ihtiofaunai. Nozīmīgāko zivju sugu pamatmasu veido raudas, līdakas, plauži, plīči un asari, bet mazāk ir samu, sapalu un zandartu. Bez minētajām zivju sugām Daugavā Jēkabpils tuvumā var būt sastopamas arī citas zivju sugas – karūsas, līņi u.c., t.sk. arī sugas ar nelielu zivsaimniecisko nozīmi – auslejas, vīķes, akmengrauzi u.c. Daugavas potenciālā zivsaimnieciskā produktivitāte Jēkabpils tuvumā ir vērtējama kā salīdzinoši augsta – vismaz 40 kg/ha. Daugavas HES kaskādes dēļ anodromo ceļotājzivju nonākšana līdz Jēkabpilij nav iespējama.

6.9. Objekts atrodas Austrumlatvijas līdzenuma augšņu rajona Jersikas līdzenuma apakšrajonā. Tā kā izpētes teritorija atrodas Daugavas ielejā un tās tiešā tuvumā, tad teritorijā ir sastopamas aluviālās augsnes, kas veidojušās Daugavas gultnes un palu alūvijā. Teritorijā sastopamas galvenokārt automorfās augsnes (normāli mitras minerālaugsnes, kas veidojušās labas dabiskās drenāžas apstākļos), tostarp: podzolaugsnes, velēnu karbonātaugsnes, kultūraugsnes un apbūvētajā teritorijā arī sociogēnās augsnes. Tuvāk Daugavas gultnei šauru joslu aizņem arī purvainās augsnes – velēnu glejaugsnes, velēnglejotās augsnes un podzolētās glejaugsnes.

6.10. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai un VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistram, paredzētās darbības vietas tuvumā atrodas četras potenciāli piesārņotas vietas. Daugavas labajā krastā, Jēkabpils pilsētas teritorijā, Rīgas ielā 33, apmēram 200 m uz dienvidaustrumiem no jaunā Rīgas-Daugavpils ielas rotācijas apļa, atrodas asfaltbetona ražošanas rūpnīca „Ceļinieki”. Savukārt Daugavas kreisajā krastā:

- apmēram 200 m uz dienvidaustrumiem no Bebru ielas pašvaldības uzņēmuma „Jēkabpils siltumtīkli” katlu māja – Tvaika ielā 4;
- SIA „Ošukalns” degvielas uzpildes stacija - Bebru ielā 104a, apmēram 200 m uz dienvidaustrumiem no Bebru ielas;
- SIA „ULD” mēbeļu ražotne - Dzirnavu ielā 12, apmēram 400 m uz dienvidiem no jaunā Bebru - Neretas ielas rotācijas apļa.

Nevienā no šīm vietām nav paredzēta tilta vai tā pievedceļu būvniecība. Ziņojumā norādīts, ka augsnes, grunts un gruntsūdeņu piesārņojums Jēkabpilī Bebru ielas rajonā un Daugavas ielejā pretī Bebru ielai nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktos vides kvalitātes normatīvu robežlielumus un nav sagaidāms, ka objekta būvniecības laikā esošais augsnes, grunts un gruntsūdens piesārņojums būtiski ietekmēs vides stāvokli tuvākajā apkārtņē vai notiks tā ievērojama vertikālā vai horizontālā izplatīšanās.

6.11. Jēkabpils apkārtnes teritorijas ģeoloģiskā griezuma augšējo daļu (no apakšas uz augšu) veido augšdevona Gaujas, Amatas, Pļaviņu, Salaspils, Daugavas un Katlešu svītu nogulumieži, kā arī kvartāra sistēmas nogulumi - augšpleistocēna Latvijas svītas glacigēnie nogulumi jeb morēna, fluvioglaciālie un limnoglaciālie veidojumi. Savukārt Daugavas ielejā plaši izplatīti arī mūsdienu jeb holocēna veidojumi – aluviālie un purvu nogulumi. Kvartāra nogulumu apakšējā robeža atrodas aptuveni 70 m v.j.l. Jēkabpils rietumu malā zemkvartāra virsmu šķel līdz 50 m dziļš ielejveida iegrauzums, kura gultne atrodas ap 28 m v.j.l. (dabā iegrauzuma novietojumu aptuveni iezīmē Daugavas atteka Saka). Ārpus ielejveida iegrauzuma Daugavas ielejā esošo kvartāra un holocēna nogulumu kopējais biezums ir ļoti mazs, vietām mazāk par 1 m (Daugavas gultnē tikai atsevišķu efemeru sēru vai dolomīta plaisu piesērējuma formā). Jēkabpilī un tās tuvākajā apkārtņē alūvija biezums svārstās no 0,5 līdz 4-5 m. Daugavas gultnē plānotā tilta šķērsojuma vietā atsedzas Daugavas un Salaspils svītas nogulumieži (plaisaini, kavernozi dolomīti).

6.12. Saskaņā ar ziņojumā norādīto, veicot ģeotehnisko izpēti ir konstatēts, ka grunts Daugavas jaunā tilta būvniecības zonā ir piemērotas zemes klātnes izbūvei. Daugavas labajā krastā veiktajos urbemos plānotā Rīgas-Daugavpils ielas rotācijas apļa vietā konstatētas mālaines gruntis, kuras ir iespējams izmantot zemes klātnes uzbūrumu izbūvē. Paredzētā tilta šķērsojuma vietā ģeoloģiskā griezuma pašu augšējo daļu veido no 0,5m līdz 3,6 m bieza kvartāra nogulumu sega. Kā ziņojumā

norādīts, inženierģeoloģiskie apstākļi plānotās darbības vietā ir labvēlīgi. To nosaka zemais gruntsūdens līmenis un augstā grunšu nestspēja. Savukārt „vājās” grunts plānotā šķērsojuma vietā nav konstatētas.

- 6.13. Objekta teritorija ietilpst Baltijas artēziskajā baseinā, kam ir raksturīga vairāku ūdeni saturošu un ūdeni vāji caurlaidīgu iežu slāņkopu mija. Aktīvā ūdens apmaiņas (saldūdeņu) zona plānotās darbības teritorijā, kas aptver kvartāra un pirmskvartāra ūdens horizontus līdz vidusdevona Narvas svītas sprostslnānim, kurā ietilpst gan bezspiediena, gan artēziskie ūdeņi, ir aptuveni 240 m bieza.
- 6.14. Gruntsūdens Daugavas ielejā līmenis plānotās darbības vietā iegūl 0,5 - 2m dziļumā no zemes virsmas. Gruntsūdeni plānotās darbības teritorijā izmanto tikai individuālajā ūdensapgādē (galvenokārt grodu akās). Kvartāra ūdens horizonta dabiskā aizsargātība teritorijas dažādās daļās ir visai atšķirīga, bet kopumā tā ir vāja vai neapmierinoša. Artēziskie ūdeņi teritorijā ir izplatīti augšējā devona nogulumiežos. Ūdensapgādei ir izmantojami ūdeņi no galvenokārt karbonātisko Daugavas, Salaspils un Pļaviņu svītām, kā arī terīgēno iežu Amatas un Gaujas svītām. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju Pļaviņu Salaspils ūdens horizonta statistiskais līmenis Daugavas ielejā ir aptuveni 2 m no zemes virsmas, bet kvartāra nogulumu ūdeņu statistiskais līmenis ir 0 - 2 m no zemes virsmas. Ņemot vērā, ka horizontu līmeņu starpība ir ļoti neliela, nelabvēlīgos apstākļos piesārņoto virszemes ūdeņu ieplūšana ir iespējama spiedienūdeņu horizontā, īpaši lokālu spiedienūdeņu depresijas piltuvju vietās.
- 6.15. Plānotā tilta vietā veiktajos izpētes urbumos konstatēti četri pazemes ūdens horizonti:
- pirmais pazemes ūdens horizonts – gruntsūdens – atsegts upes labajā krastā un ir saistīts ar aluviāliem dažādgraudainas smilts nogulumiem; tā līmenis ir cieši saistīts ar Daugavas ūdens līmeņa svārstībām;
 - otrais – augšdevona Daugavas svītas ūdens horizonts. Ūdeņus satur plaisainie un kavernozie dolomīti, sadēdējušas dolomītšķembas. Ūdens horizonts ir bezspiediena un piekrastes zonā pakļauts upes ūdens režīma svārstībām;
 - trešais pazemes ūdens horizonts – Salaspils; saistīts ar plaisainiem un sadēdējušiem dolomītu un domerītu starpslāņiem, sakarstotām iežu zonām. Svītas augšdaļā iegulošā biežā māla slāņkopa darbojas kā sprostslnānis attiecībā pret augstāk iegulošo ūdenshorizontu un nodrošina Salaspils svītas iežos esošā ūdens dabisko aizsardzību pret piesārņotu virsūdeņu ieplūšanu;
 - dziļāk iegulošais Pļaviņu svītas ūdens horizonts saistīts ar kavernoziem un plaisainiem svītas dolomītiem. Ģeoloģiskais griezumš liecina, ka pēdējie ūdens horizonti hidrauliski ir saistīti. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, ūdens analīzes no abiem dziļākajiem urbumiem liecina, ka pazemes ūdeņi kā vide nav agresīva betonam, bet tas tomēr neizslēdz iespēju, ka kāda Salaspils svītas iežu starpkārta varētu būt nedaudz sulfātagresīva.
- 6.16. Paredzētās darbības apkārtnē atrodas divas centralizētās ūdensapgādes atradnes – „Ābeļi” un „Krustpils”. Saskaņā ar Jēkabpils pilsētas teritorijas plānojumu un Krustpils novada Kūku pagasta teritorijas plānojumu tilta un tā pievadceļu būvniecība un rekonstrukcija ir paredzēta Jēkabpils pilsētas ūdensgūtnes „Ābeļi” ķīmiskajā aizsargjoslā. Savukārt ūdensgūtne „Krustpils” atrodas aptuveni 3km uz ziemeļrietumiem no plānotā tilta Jēkabpilī, Daugavas labajā krastā, starp

Madonas ielu un Donaviņas upi. Plānotā darbība neatradīsies ūdensgūtnes „Krustpils” aizsargjoslā. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju Jēkabpils pilsētā un Krustpils novada Kūku pagastā esošie decentralizētās ūdensapgādes urbumi darbības tiešā tuvumā neatrodas.

- 6.17. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas atrodas aptuveni 6 km uz austrumiem no plānotās darbības vietas - Krustpils novada Kūku pagastā atrodas dabas parks un Natura 2000 teritorija „Laukezers”, aptuveni 6 km uz dienvidaustrumiem Jēkabpils novada Ābeļu, Dignājas un Leimaņu pagastos – dabas liegums un Natura 2000 teritorija „Ābeļi”, bet aptuveni 60 km leļpus pa Daugavu – dabas parks un Natura 2000 teritorija „Daugavas ieleja”. Plānotā tilta un tā pievadceļu vietai tuvākie īpaši aizsargājamie koki - dzeltenā zirgkastaņa un Amūras korķakoks, kas atrodas Mežrūpnieku ielā, aptuveni 350 m uz ziemeļrietumiem no Bebru ielas. Savukārt Krustpils novada Kūku pagasta teritorijā Rīgas un Daugavpils ielas krustojuma tuvumā nav aizsargājamu koku. Paredzētās darbības vietā un tās tuvumā nav izveidoti mikroliegumi.
- 6.18. Atbilstoši Jēkabpils pilsētas un Krustpils novada Kūku pagasta teritorijas plānojumam, paredzētais tilts un tā pievadceļi neatrodas vēsturiski, arheoloģiski vai kultūrvēsturiski nozīmīgu ainavu teritorijā. Plānotā tilta vietā Daugavas krastos nav publisku peldvietu. Tuvākais valsts aizsargājamais kultūras piemineklis – Asotes pilskalns ar apmetni atrodas Krustpils novada Kūku pagastā aptuveni 1 km uz dienvidaustrumiem no plānotā Rīgas - Daugavpils ielas un tilta nobrauktuves rotācijas apļa.

7. Izvērtētā dokumentācija:

- Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 27.decembra sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums Nr.DA11SI36 un tam pievienotie materiāli – 62 lapas.
- Biroja 2012.gada 9.februāra lēmums Nr.69 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 12 lapas.
- Jēkabpils pilsētas pašvaldības 2012.gada 24.februāra pieprasījums Nr.1-4.3/151 organizēt ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu - 1 lapa.
- Jēkabpils pilsētas pašvaldības 2012.gada 20.marta pieprasījums Nr.2-2.8/12/27 ietekmes uz vidi novērtējuma programmai - 1 lapa.
- Iedzīvotāja V. 2012.gada 21.marta elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- V.Indānes 2012.gada 26.marta elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- I.Avotiņas 2012.gada 26.marta elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2012.gada 26.martā Jēkabpils tautas namā protokols - 4 lapas.
- P.Zlēmēta 2012.gada 4.aprīļa elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.
- A.Fonaberga 2012.gada 5.aprīļa elektroniskā vēstule saistībā ar plānoto darbību - 2 lapas.

- J.Pučītes 2012.gada 3.aprīļa vēstule saistībā ar plānoto darbību (saņemta Birojā 2012.gada 10.aprīlī) - 2 lapas.
- Biroja 2012.gada 16.aprīļa Programma ietekmes uz vidi novērtējumam tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecībai un ceļu rekonstrukcijai - 6 lapas.
- Biroja 2012.gada 16.aprīļa pavadvēstule Nr.3-01/554, ar kuru programma un visas saņemtās vēstules tika nosūtītas Jēkabpils pilsētas pašvaldībai - 1 lapa.
- Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 7.augusta Jēkabpils tautas namā protokols - 6 lapas.
- Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2012.gada 22.augusta vēstule Nr.2.3.2.-7/1110 ar priekšlikumiem Ziņojuma papildināšanai – 1 lapa.
- J.Pučītes 2012.gada 14.augusta vēstule saistībā ar plānoto darbību (saņemta Birojā 2012.gada 27.augustā) - 1 lapa.
- A.Fonaberga 2012.gada 14.augusta iesniegums saistībā ar plānoto darbību un priekšlikumi Ziņojuma papildināšanai (saņemts Birojā 2012.gada 28.augustā) - 5 lapas.
- Biroja 2012.gada 30.augusta vēstule Nr.3-01/1136, ar kuru visas saņemtās iedzīvotāju vēstules tika nosūtītas Jēkabpils pilsētas pašvaldībai - 1 lapa.
- SIA „Latekoil” 2012.gada 18.septembra vēstule, ar kuru Birojā iesniegta papildinātā Ziņojuma versija, ziņojuma 1 sējums ar pielikumiem, 96 lapas.
- Eksperta atzinums- 4 lapas.
- Biroja 2012.gada 31.oktobra vēstule Nr.3-01/1404, ar kuru tiek pieprasīta papildus informācija Ziņojumam – 4 lapas.
- SIA „Latekoil” 2012.gada 5.decembra vēstule Nr.01/01-36, ar kuru Birojā iesniegta aktualizētā Ziņojuma versija, ziņojuma 1 sējums ar pielikumiem, 120 lapas.
- SIA „Latekoil” 2012.gada 6.decembra elektroniskā vēstule ar Pārskatu par Vides pārraudzības valsts biroja 2012. gada 31. oktobra vēstulē Nr. 3-01/1404 sniegtajiem priekšlikumiem ziņojuma trūkumu novēršanai – 9 lapas.

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

8.1.Sākotnējā sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 8.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecību un ceļu rekonstrukciju bija pieejami internetvietnē www.jekabpils.lv, kā arī Jēkabpils pilsētas pašvaldībā Brīvības ielā 120, Jēkabpilī un Draudzības alejā 26, Jēkabpilī un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un internetvietnē www.vpvb.gov.lv.
- 8.1.2. Paziņojumus par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātais publicēja laikraksta „Brīvā Daugava” 2012.gada 16.marta numurā, kā arī individuāli apzināti skarto zemju īpašnieki.
- 8.1.3. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2012.gada 28.martā Jēkabpils pilsētas pašvaldībā Brīvības ielā 120, Jēkabpilī.
- 8.1.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu Jēkabpils pilsētas pašvaldībā sanāksmē piedalījās 54 interese. SIA „Latekoil” pārstāvis sniedza informāciju par sabiedriskās apspriešanas termiņiem, ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un turpmākajām

sanāksmēm, iedzīvotāju tiesībām un pienākumiem, kā arī sniedza prezentāciju par tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecību un ceļu rekonstrukciju. Sanāksmes dalībnieki interesējās par piebrauktuvi risinājumiem tiltam, par trokšņa aizsargsienu būvniecību, par zemes atpirkšanu, par piespiedu zemes/īpašumu atsavināšanu, tilta iespējamo ietekmi uz ainavu, kā arī, kā tiks nodrošināti pievedceļu pieslēgumi, kā plānots novadīt lietussūdeņu no tilta, kā tiks risināta individuālo ēku dzeramā ūdensapgāde, kad un cik ilgi plānota paredzētās darbības būvniecība. Iedzīvotāji puda satraukumu par trokšņa, gaisa piesārņojumu un smakas palielināšanos saistībā ar paredzēto darbību, par smagā transporta radīto ietekmi Bebru ielas daudzdzīvokļu mājām. Sanāksmē tika pausts satraukums, ka pilsētā pieaugs tranzīta plūsma, kā arī, ka tiks ietekmētas dzīvojamās mājas - Neretas ielā 35 un 37. Sanāksmē tika jautāts, kāpēc nevar tiltu būvēt garām pilsētai un norādīts, ka ceļu audita ziņojumā automašīnu skaits, kuras brauc pār esošo tiltu pār Daugavu un 2011.gada AS „Ceļuprojekts” norādītais atšķiras. Sanāksmē iespēju robežās tika sniegtas atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.

8.1.5. Likumdošanā noteiktajā termiņā par paredzēto darbību Birojā tika saņemti:

- Iedzīvotāja V. 2012.gada 21.marta elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis, ka apbraucamo ceļu ir nepieciešams būvēt ārpus pilsētas. Vēstulē sniegta informācija, ka jau iepriekš ir savākti 3000 parakstu pret Jēkabpils tilta būvi Bebru ielā.
- V.Indānes 2012.gada 26.marta elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis, ka tilta būvniecība par Daugavu Bebru ielā nav pieļaujama un izteiktas bažas, ka būtiski pasliktināsies iedzīvotāju sadzīves apstākļi, samazināsies nekustamā īpašuma vērtība, nelabvēlīgi tiks ietekmēta vizuālā ainava, tiks degradēta vide-radīts apdraudējums gaisam, augsnei, kā arī florai un faunai; piesārņota un piegrūzota vide, būvniecības darbi var atstāt vērā ņemamas sekas uz vietējām ūdens tilpnēm.
- I.Avotiņas 2012.gada 26.marta elektroniskā vēstule, kurā pausts Bebru ielas nr.31 mājas iedzīvotāju viedoklis, ka izbūvējot objektu, lai uzlabotu ainavu un gaisa kvalitāti jāveic papildus apzaļumošana gar visām tām mājām, kas robežosies ar tiltu un ceļu, - lielo koku un krūmu iestādīšana.
- J.Pučītes 2012.gada 3.aprīļa vēstule, kurā paustas bažas par tranzīta satiksmes palielināšanos, sastrēgumu veidošanos Bebru un Neretas ielās, kas veicinās trokšņa, vibrāciju un gaisa piesārņojuma palielināšanos un līdz ar to negatīvi ietekmēs Neretas ielas 35 un 37 mājas un Bebru mikrorajona iedzīvotājus.
- P.Zlēmēta 2012.gada 4.aprīļa elektroniskā vēstule, kurā pausts viedoklis, ka jauno tiltu Jēkabpilī jābūvē pāri Daugavsalai, kā arī jautāts, kā tiks ierobežots trokšņu līmenis, kā tiks risināta lietussūdens novadīšana, kā tiks nodrošināta tilta apsaimniekošana ziemas sezonā, kādas paredzētas inženierkomunikācijas un esošo pārbūve, par paredzētajām aizsargjoslām un kompensācijām.
- A.Fonaberga 2012.gada 5.aprīļa elektroniskā vēstule, kurā pausta negatīva attieksme pret paredzēto darbību un piedāvātajiem tehniskajiem risinājumiem, kā arī pausts satraukums par trokšņa, vibrāciju un gaisa piesārņojuma palielināšanos un tā negatīvo ietekmi uz Bebru mikrorajona iedzīvotājiem.

8.1.6. Pamatojoties uz Jēkabpils pilsētas pašvaldības pieteikumu ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei, Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 27.decembra sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējumu Nr.2.5.-5./1420 ar tam pievienotiem materiāliem, sākotnējās sabiedriskās

apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā sabiedrības priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2012.gada 16.aprīlī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecībai un ceļu rekonstrukcijai.

- 8.1.7. Visas saņemtās vēstules Birojs 2012.gada 16.aprīlī ar pavadvēstuli Nr.3-01/554 nosūtīja izvērtēšanai Jēkabpils pilsētas pašvaldībai.

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

- 8.2.1. Ziņojumu sagatavoja SIA „Latekoil”. Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātais publicēja laikraksta „Brīvā Daugava” 2012.gada 24.jūlija numurā.
- 8.2.2. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Jēkabpils pilsētas interneta mājaslapā www.jekabpils.lv, Krustpils novada vietnē www.krustpils.lv, izstrādātāju interneta mājaslapā www.eiropprojekts.lv/jekabpils, kā arī Jēkabpils pilsētas pašvaldībā Brīvības ielā 120, Jēkabpilī. Informācija par to tika nodrošināta ar Biroja interneta mājaslapā.
- 8.2.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes klātienē notika 2012.gada 7.augustā Jēkabpils pilsētas tautas namā Vecpilsētas laukumā 3, Jēkabpilī.
- 8.2.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu sanāsmē piedalījās 27 interesenti. SIA „Latekoil” pārstāvis iepazīstināja klātesošos ar veikto pētījumu rezultātiem un projekta risinājumiem, tajā skaitā norādot, ka gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultāti parāda, ka netiks pārkāpti normatīvajos aktos noteikti robežlielumi, savukārt trokšņa modelēšanas rezultāti parāda, ka iespējami trokšņa robežlielumu pārsniegumi trīs mājās, līdz ar to papildus nepieciešama šo māju fasāžu trokšņa izolācijas spējas palielināšana; būvniecības laikā būs traucējums zivju vairošanās procesiem, tāpēc darbus nepieciešams plānot ārpus zivju nārsta perioda. Kāds sanāksmes dalībnieks jautāja par iespējamo ietekmi uz dzīvojamām mājām un apkārtni pāļu dzīšanas un citu būvniecības darbu laikā un paredzētajām kompensācijām, ja tiks nodarīts kaitējums. AS „Ceļuprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka plānotajam tiltam nebūs dzīto pāļu, bet paredzēts izmantot urbtos pāļus un to būvniecība neradīs vibrācijas, taču vibrācijas varētu rasties, blīvējot uzbērumus. Iedzīvotāji pauda satraukumu par tranzīta satiksmes pieaugumu, par prognozēto trokšņa līmeni un to ietekmi, par gaisa piesārņojumu, kā arī paredzēto prettrokšņa sienu arhitektoniskajiem risinājumiem. Iedzīvotāji jautāja, vai ir plānots veidot divlīmeņu mežglus, uz ko AS „Ceļuprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka tādi nav paredzēti, paredzēta ir lokveida kustība, lai iedzīvotājiem būtu drošāk. Kāds sanāksmes dalībnieks pauda atbalstu jauna tilta būvniecībai Jēkabpilī norādot, ka šis tilts ir nepieciešams gan tranzīta, gan pilsētas tilta funkciju pildīšanai. Jēkabpils domes priekšsēdētājs pauda atbalstu jauna tilta būvniecībai projektā paredzētajā vietā. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokols bija pieejams arī interneta mājaslapā www.eiropprojekts.lv/jekabpils.
- 8.2.5. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saistībā ar paredzēto darbību Birojā tika saņemti:
- Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālā vides pārvaldes 2012.gada 22.augusta vēstule, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai un informācija, ka Daugavpils reģionālā vides pārvalde Jēkabpils pilsētas pašvaldībai 2011.gada 2.augustā bija izsniegusi tehniskos noteikumus Nr. DA11TN182 Jēkabpils aizsargdambja rekonstrukcijai un labiekārtošanai nekustamā īpašumā „Daugavas

mala” un Pļaviņu ielā Jēkabpilī, kas piekļaujas izbūvēt paredzētajam tiltam Daugavas kreisajā krastā.

- J.Puķītes 2012.gada 14.augusta vēstule, kurā pausts kritisks viedoklis saistībā ar plānoto darbību, ziņojumā ietverto informāciju, kura būtu jāpapildina ar novērtējumu uz mājām Neretas ielā 35 un 37, kā arī par nepilnīgi atspoguļotu ziņojuma sabiedrisko apspriešanu laikrakstā „Brīvā Daugava”.
- A.Fonaberga 2012.gada 14.augusta Iesniegums saistībā ar tilta pār Daugavu un piebraucamo ceļu būvniecības un ceļu rekonstrukcijas Jēkabpilī ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un priekšlikumi Ziņojuma papildināšanai, kuros norādīts uz vairākiem trūkumiem, kā būtiskākos minot sekojošos:
 - ⇒ Ziņojumā (sadaļa „2.2. Esošo un perspektīvo transporta plūsmu raksturojums”) esošā informācija, kas ir par pamatu visiem turpmākiem Tiltas projekta aprēķiniem, ir būtiskā pretrunā ar Satiksmes ministrijas CSDD Ceļu drošības audita atzinumu Nr.06-AD/09-43;
 - ⇒ Bebru ielas posma no krustojuma Brīvības iela- Neretas iela, kur tiks veidots rotācijas aplis (turpmāk- Rotācijas aplis Nr.1) līdz Bebru ielas namam Nr.31 tehniskais risinājums neatbilst iedzīvotāju pamattiesībām uz labvēlīgu dzīves vidi.
- 8.2.6.** Birojs 2012.gada 30.augustā visas saņemtās vēstules ar pavadvēstuli Nr.3-01/1136 nosūtīja izvērtēšanai Jēkabpils pilsētas pašvaldībai ar lūgumu izvērtēt un iekļaut atbilstošu informāciju ziņojuma aktuālajā versijā.
- 8.2.7.** SIA „Latekoil” precizēja Ziņojumu, ietverot tajā informāciju par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem un norādot, kā iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā.

8.3. Sabiedrības informēšana par Birojam iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

- 8.3.1.** Birojā Ziņojums tika iesniegts 2012.gada 18.septembrī. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās www.eiropprojekts.lv/jekabpils, <http://www.jekabpils.lv>, <http://www.krustpils.lv/> un www.vpvb.gov.lv.
- 8.3.2.** Birojs, pieaicinot ekspertu izvērtēja Ziņojumu, tā atbilstību programmas un normatīvo aktu prasībām un 2012.gada 31.oktobrī pieprasīja papildus informāciju Ziņojuma pilnveidošanai un papildināšanai. Cita informācija papildinātā ziņojuma izvērtēšanas gaitā Birojā netika saņemta.
- 8.3.3.** 2012.gada 5.decembrī Birojā tika iesniegta aktuālā Ziņojuma redakcija. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās <http://www.jekabpils.lv>, <http://www.krustpils.lv/>, www.eiropprojekts.lv/jekabpils un www.vpvb.gov.lv. Cita informācija Ziņojuma aktuālās redakcijas izvērtēšanas gaitā Birojā netika saņemta.

Apkopojot ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, secināms, ka pamatjautājumi, kas sabiedriskās apspriešanas laikā ir izraisījuši diskusijas, ir saistīti ar iedzīvotāju bažām par konkrētu dzīvojamo māju tuvumā Neretas un Bebru ielā radītajām ietekmēm no tilta izbūves un ekspluatācijas (galvenokārt troksnis, vibrācijas, gaisa piesārņojums un satiksmes organizācija konkrētajās vietās). Tieši šos aspektus kā nozīmīgus līdz ar konkrētā tilta izbūves iespējamajiem izvietojuma variantiem ir akcentējuši iedzīvotāji. Jāatzīmē, ka šie jautājumi jau vairākkārt ir diskutēti arī teritorijas plānošanas dokumentu izstrādes gaitā un konkrētā tilta izbūves vieta ir paredzēta arī abu skarto pašvaldību teritorijas plānojumos. Līdz ar to Jēkabpils pilsētas pašvaldība citus tilta izvietojuma variantus atkārtoti nav paredzējusi, savukārt Ziņojumā netiek prognozēti

gaisa piesārņojuma normatīvu pārsniegumi, ir paredzēti un nepieciešami prettrokšņa pasākumi, lai nodrošinātu normatīvo aktu prasības, kā arī ir paredzēta urbtu pāļu izmantošana, lai būvniecības laikā samazinātu troksni un vibrācijas.

Par aktuālo un precizēto ziņojuma redakciju, kurā tika precizēti jautājumi saistībā ar paredzētās darbības iespējamo ietekmi būvniecības un ekspluatācijas laikā, tajā skaitā hidroloģiskā režīma izmaiņām, mūsdienu ģeoloģiskā procesa izmaiņas, iespējamo trokšņa ietekmi un citiem jautājumiem papildus komentāri un priekšlikumi Birojā netika saņemti.

9. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

9.1. Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši galvenie iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi aspekti:

9.1.1. Iespējamā ietekme uz vidi tilta būvniecības laikā.

9.1.2. Gaisa kvalitātes izmaiņu un to būtiskuma novērtējums paredzētās darbības piegulošajās teritorijās.

9.1.3. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums paredzētās darbības piegulošajās apdzīvotajās vietās.

9.1.4. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums paredzētās darbības piegulošajās teritorijās.

9.1.5. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu, virszemes noteces ūdeņu novadīšana; iespējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas. Hidroloģiskā režīma izmaiņu prognoze Daugavas upes šķērsojuma zonā.

9.1.6. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti.

9.1.7. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, ainavu un kultūrvēsturiskajiem objektiem novērtējums.

9.1.8. Iespējamā ietekme uz sabiedrību.

9.1.9. Alternatīvu salīdzinājums.

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

9.2.1. Iespējamā ietekme uz vidi tilta būvniecības laikā.

9.2.1.1. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Jēkabpils apkārtnē ir bagāta ar ceļu būvniecības materiālu – dolomīta, smilts un grants atradnēm. Pagastos, kas robežojas ar Jēkabpils pilsētu, ir 68 būvmateriālu izejvielu atradnes. Ziņojumā netiek prognozēts, ka būvniecības materiālu transportēšana no to ieguves vietām uz plānotā tilta un tā pievadceļu būvniecības vietu radīs būtisku negatīvu ietekmi, jo jaunais tilts atradīsies Jēkabpils pilsētas nomalē, būvmateriālus nebūs nepieciešams transportēt cauri pilsētai, kā arī tie būs jātransportē salīdzinoši nelielā attālumā. Plānotā būvniecības vieta ir ērti pieejama, izmantojot reģionālo autoceļu P75 Jēkabpils-Viesīte, kā arī valsts galvenos autoceļus A12 Jēkabpils-Rēzekne un A6 Rīga-Daugavpils. Tai pat laikā jāreķinās, ka būvdarbus būs nepieciešams veikt Bebru dzīvojamā rajona tuvumā, kas ievērojami izmainīs šai teritorijai patreizējo garām braucošā transporta intensitāti un būvdarbu laiks būs saistīts ar būvtechnikas klātbūtni un papildus trokšņiem, vibrācijām un piesārņojumu no iekšdedzes dzinējiem un būvtechnikas putekļiem, tajā skaitā uzbērumu veidošanas laikā.

9.2.1.2. Tilta ietekme uz hidroloģisko režīmu Daugavas upes šķērsojuma zonā ir izvērtēta 5.8., bet uz zivju resursiem – 5.12. nodaļā. Šajā aspektā ir arī identificējamās atšķirības starp alternatīvām (1. alternatīvā – nav balsta upē, 2.alternatīvā – viens pastāvīgs balsts, kā arī būvniecības laikā peldoši pontoni upes balsta izbūvei) un tās atspoguļotas 8. nodaļā alternatīvu salīdzinājumā – kritērijos „Hidroloģiskais režīms” un „Ietekme uz zivju resursiem”. Inženiertehniskie pasākumi šo ietekmju mazināšanai doti 9.3. nodaļā, kopumā secinot, ka tilta būvniecības laikā sagaidāma īstermiņa, pārejoša negatīva ietekme uz zivju resursiem, kā arī, ka jaunais tilts, neatkarīgi no izvēlēta varianta radīs ilglaicīgu, pastāvīgu ietekmi un pasliktinās hidroloģiskos apstākļus Daugavā, tajā skaitā ledus režīma parametrus, kuri upē izraisa plūdus, taču, ņemot, vērā, ka netiek plānota būtiska Daugavas šķērsgriezuma laukuma samazināšana, ietekme nebūs būtiska. Savukārt tilta būvniecības laikā lielāka ietekme uz Daugavu tiek prognozēta 2. varianta izbūves gadījumā, jo tiks ietekmēta lielāka Daugavas akvatorijas daļas platība (tilta 2. variantā paredzēti divi pagaidu balsti upē būvniecības laikā un viens pastāvīgais balsts tilta ekspluatācijas laikā, bet tilta 1. varianta izbūves gadījumā ekspluatācijas laikā nebūs pastāvīgo balstu upē, bet būvniecības laikā būs tikai viens pagaidu balsts.

9.2.1.3. Atbilstoši ziņojumā norādītajam būvlaukuma sakārtošanas, sakopšanas jautājumi detalizēti tiks risināti Darbu veikšanas projektā, kuru saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu LBN 310-05 „Darbu veikšanas projekts” izstrādā tikai pēc būvatļaujas saņemšanas un pirms būvdarbu uzsākšanas.

9.2.1.4. Objektam būvniecības laikā ūdensapgādi nepieciešamības gadījumā nodrošinās no Jēkabpils pilsētas kopējiem tīkliem. Savukārt saimniecisko notekūdeņu novadīšana iespējama pilsētas kanalizācijas tīklā, noslēdzot līgumu ar vietējo komunālo tīklu pārvaldītāju (SIA „Jēkabpils ūdens”).

Nozīmīgas problēmsituācijas būvniecības laikā saistībā ar paredzēto darbību netiek prognozētas, ja tilta būvniecība netiek paredzēta plūdu laikā. Kopumā galvenās ietekmes būvdarbu laikā saistāmas ar būvmateriālu pievešanu, zemes darbu veikšanu un būvkonstrukciju uzstādīšanu, kur nepieciešams pievērst uzmanību atbilstoša darbu veikšanas projekta izstrādei, lai pastāvīgi nodrošinātu vietējo satiksmi un radītu iespējami maz traucējumu (troksnis, putekļi, vibrācijas, automašīnu plūsmas un būvdarbu organizācija) pieguļošo teritoriju iedzīvotājiem, nepieļautu nozīmīga piesārņojuma nokļūšanu Daugavā un būtiski neizmainītu tās hidroloģisko režīmu, kā arī savlaicīgi plānotu nepieciešamo darbu veikšanu ārpus plūdu laika un ņemot vērā konkrēto darbu specifiku, lai iespējami maz kaitētu zivju nārstam un zivsaimnieciskajiem resursiem. Būvdarbu laikā nedrīkst tikt negatīvi ietekmēta pieguļošās infrastruktūras, dzīvojamo māju un sabiedrisko ēku (ugunsdzēsēju depo) funkcionalitāte. Šie ir galvenie apstākļi, kam jāpievērš detalizēta vērība, izstrādājot konkrētos projekta risinājumus un darbu veikšanas projektu. Biroja ieskatā būtu lietderīga savstarpēja komunikācija starp pašvaldībām, būvdarbu veicējiem un sabiedrību par darbu veikšanas projekta nozīmīgākajām komponentēm, to veikšanas laiku un nozīmīgajiem risinājumiem, ja kādus specifiskus darbus nepieciešams veikt, piemēram, intensīvā režīmā, ierobežojot vai pārvirzot satiksmi vai nakts laikā konkrētās apbūves tuvumā.

9.2.2. Gaisa kvalitātes izmaiņu un to būtiskuma novērtējums paredzētās darbības pieguļošajās teritorijās:

9.2.2.1. Ziņojumā norādīts, ka gaisa piesārņojuma robežlielumu pārsniegumi pēc satiksmes radītā piesārņojuma parametriem Latvijā konstatējami tikai atsevišķās

vietās Rīgas un, iespējams, citu pilsētu īpaši intensīvas satiksmes vietās ar blīvu apbūvi; sagaidāmā gaisa piesārņojuma jaunā Jēkabpils tilta apkārtnē 2036. gadā modelēšanas rezultāti parāda, ka maksimālās piesārņojošo vielu (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) gada vidējās koncentrācijas sastāda tikai 0,5-5,3 % no attiecīgās vielas normatīva un šobrīd esošā satiksmes intensitāte plānotā tilta pievadceļu vietās ir daudzkārt mazāka par prognozēto intensitāti pēc 24 gadiem.

Nemot vērā tilta un pievedceļu novietojumu, kā arī prognozēto satiksmes intensitāti un citu pieejamo informāciju par iespējamo autotransporta radīto gaisa piesārņojumu Latvijā, Biroja ieskatā SIA „Latekoil” secinājumi, ka plānotās darbības vietā esošais gaisa piesārņojums nepārsniedz un sagaidāmais nepārsniegs normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai, ir ticami un pieņemami. Tai pat laikā būvdarbu veikšana dzīvojamo māju tuvumā jāplāno, iespējami pārdomāti izstrādājot darbu veikšanas projektu, lai racionāli plānotu satiksmes plūsmu un būvtechnikas darbību, tādējādi arī samazinātu putekļu un izplūdes gāzu rašanos un izplatību, kā arī jāizmanto būvtechnika un būvniecības paņēmieni, kas atbilst normatīvo aktu prasībām.

9.2.3. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums autoceļam paredzētās darbības piegulošajās apdzīvotajās vietās:

9.2.3.1. Atbilstoši ziņojumā norādītajam nav datu par esošo satiksmes intensitāti plānotās darbības vietā, taču tā ir salīdzinoši neliela un tās troksnis ir būtiski mazāks par prognozēto trokšņa līmeni pēc jaunā tilta uzbūvēšanas, kā arī esošo satiksmi nevar pat uzskatīt par pastāvīgu trokšņa avotu, jo Bebru iela patlaban kalpo tikai kā piebraucamais ceļš Bebru dzīvojamajam rajonam, tāpēc pieņemts, ka plānotais jaunais tilts attiecībā uz Daugavas kreisā krasta apbūvi ir jauns trokšņa avots jaunā vietā. Savukārt, Daugavas labajā krastā Daugavpils un Rīgas ielas apkārtnē (gan Jēkabpils, gan arī Krustpils novada Kūku pagasta teritorijā) par atskaites punktu ir pieņemta pašreizējā trokšņa situācija, jo jaunais tilts nebūs papildu trokšņa avots pēc intensitātes, tikai esošā tās pašas intensitātes trokšņa avota rekonfigurācija, jo tas neradīs papildu satiksmes plūsmu salīdzinājumā ar esošo plūsmu pa šīm ielām, bet tikai izmainīs plūsmas izvietojumu, tajā skaitā attālinot no perspektīvās savrupmāju teritorijas.

9.2.3.2. Prognozētais trokšņa līmenis Daugavas kreisajā krastā ir modelēts teritorijai, kur pašlaik ir esoša dzīvojamā apbūve – Bebru rajonam Jēkabpilī, kā arī teritorijai otrpus Bebru ielai, kur atbilstoši spēkā esošajam teritorijas plānojumam pašlaik ir lauksaimniecībā izmantojamā zeme, taču nākotnē plānota savrupmāju apbūves teritorija un nekomerciālās sabiedrisko iestāžu apbūves teritorija. Ziņojumā sniegto trokšņa izplatīšanās prognozi ir sagatavojusi SIA “R & D Akustika”.

9.2.3.3. Trokšņa modelēšana ir veikta 2036.gadam. Modelēšana nav veikta atsevišķi katram no tilta variantiem, bet tikai no trokšņa aspekta sliktākajam – 2.variantam ar augstāku garenprofilu un garākām pieeju atbalstsienām. Atbilstoši ziņojumā norādītajam prognozējamais trokšņa līmenis tilta 1.variantam (ar zemāku garenprofilu un īsākām pieeju atbalstsienām) būtiski neatšķirsies. Ziņojumā ir izvērtētas divas iespējamās prettrokšņu pasākumu alternatīvas. Pirmā alternatīva paredz divu prettrokšņa sienu izbūvi jaunās Bebru ielas ziemeļrietumu pusē - prettrokšņa siena, kas aizsargā Pļaviņu ielas dzīvojamās apbūves teritoriju (augstums 2,5 m, garums 163,2 m) un prettrokšņa siena, kas aizsargās Atmodas un Auseklīšu ielas dzīvojamās apbūves teritoriju

(augstums 2,5 m, garums 201,8 m). Otrā alternatīva paredz divas prettrokšņu sienas jaunās Bebru ielas ziemeļrietumu pusē un vienu prettrokšņu sienu jaunās Bebru ielas dienvidaustrumu pusē - prettrokšņa siena, kas aizsargās Pļaviņu ielas, Kadiķu ielas un Atmodas ielas dzīvojamās apbūves teritoriju (augstums 2,5 m, garums 698,4 m), prettrokšņa siena, kas aizsargās Neretas ielas 35 un 37 dzīvojamās apbūves teritoriju (augstums 2,5 m, garums 152,3 m), prettrokšņa siena, kas aizsargās plānotās dzīvojamās apbūves teritoriju otrpus Bebru ielai (augstums 2,5 m, garums 293,4 m).

9.2.3.4. Trokšņa modelēšanas rezultāti atspoguļoti Ziņojuma 5.6.nodaļā 15.-18. attēlos, visām kartēm ir pievienotas tabulas, kurās skaitliski apkopots viss modelētais trokšņa līmenis (rādītāji L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts}), tajā skaitā arī ārtelpas trokšņa līmenis katrā mājas stāvā. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi, robežlielumu, kas noteikti Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumu Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2.pielikumā trokšņa robežlielumiem, atbilstoši trokšņa modelēšanas metodikai izvēlētajos mērpunktos Nr.4, 15, 35, 36, 37 un 45 nav konstatēti trokšņa robežlieluma pārsniegumi ne 1., ne 2. prettrokšņu pasākumu alternatīvas gadījumā, kas atrodas aiz tuvākajām ēkām. Tai pat laikā tieši pret tilta uzbērumu vērstajām fasādēm, atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, modelēšanā iegūtie rezultāti uzrāda trokšņa robežlieluma L_{diena} pārsniegumu 1. prettrokšņu pasākumu alternatīvas realizācijas gadījumā - Neretas ielā 35 (fasāde Nr. 8) un 37 (fasāde Nr. 12), Kadiķu ielā 31 (fasāde Nr. 33); bet L_{nakts} - Atmodas ielā 1 (fasāde Nr. 2), Bebru ielā 10c (fasāde Nr. 6), Neretas ielā 35 (fasādes Nr. 7-9) un 37 (fasādes Nr. 12-13), Kadiķu ielā 13 (fasāde Nr. 17), 26 (fasāde Nr. 30), 27 (fasāde Nr. 31), 29 (fasāde Nr. 32) un 31 (fasāde Nr. 33), Pļaviņu ielā 30 (fasādes Nr. 38-39), 32 (fasāde Nr. 40), 36 (fasāde Nr. 42) un 38 (fasādes Nr. 43-44). Savukārt 2. prettrokšņu pasākumu alternatīvas gadījumā modelētais trokšņa rādītājs L_{diena} nevienā vietā nepārsniegs 55 (50) dBA, bet L_{nakts} pārsniegs 45 (40) dBA - Bebru ielā 10c (fasāde Nr. 6) un Neretas ielā 37.

9.2.3.5. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju 2011.gada 25.janvāra Ministru kabineta noteikumos Nr.76 „Noteikumi par trokšņa novērtēšanu dzīvojamo un publisko ēku telpās” noteiktie trokšņa robežlielumi dzīvojamo un publisko ēku telpās netiks pārsniegti, ja ēkas fasādes nodrošinās vides trokšņa slāpēšanu par 19 dBA atbilstoši 2012.gada 28.jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 „Būvakustika”” noteiktām prasībām. Ņemot vērā fasāžu trokšņa slāpēšanas spēju, iekštelpu trokšņa līmeņa pārsniegumi gan 1., gan 2. prettrokšņa pasākumu alternatīvas gadījumā saglabāsies mājām Bebru ielā 10c, Neretas ielā 35 un Neretas ielā 37. Lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteikto iekštelpu trokšņa līmeni, iepriekš minēto ēku fasādes ir jāpastiprina papildus.

9.2.3.6. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju, lai nodrošinātu gan vides, gan iekštelpu trokšņa normatīvu ievērošanu, prettrokšņa pasākumu 1. alternatīvas gadījumā jāuzbūvē divas prettrokšņa sienas 2,5 m augstumā un 365 m garumā, un jāveic trīs dzīvojamo māju septiņu sienu trokšņa izolācijas spēju palielināšana. Savukārt 2.prettrokšņa pasākumu alternatīvas gadījumā jāuzbūvē trīs prettrokšņa sienas 2,5 m augstumā un 1144 m garumā, kā arī jāveic trīs dzīvojamo māju četru sienu trokšņa izolācijas spēju palielināšana. Savukārt Daugavas labajā krastā abu alternatīvu gadījumā trokšņa normatīvu nodrošināšanai un iespējamā trokšņa situācijas pasliktinājuma kompensēšanai pret apbūves teritoriju nav papildus jāizbūvē prettrokšņa sienas, taču tilta margas

konstrukcijas risinājumiem jābūt tādiem, lai tās nodrošinātu arī trokšņu slāpēšanu.

9.2.3.7. Biroja ieskatā Ziņojumā piedāvātā 2.prettrokšņu pasākumu alternatīva nodrošina augstāku vides un iekštelpu trokšņa rādītāju samazinājumu, vairāk samazina trokšņa radītam diskomfortam pakļauto dzīvojamo apbūvi un līdz ar to iedzīvotājus, kā arī prettrokšņu pasākumi ir paredzēti arī pret plānoto dzīvojamo apbūves teritoriju otrpus Bebru ielai, kas nav paredzēts 1. prettrokšņu pasākumu alternatīvas gadījumā. **Līdz ar to Birojs iesaka turpmākajā projektēšanā paredzēt, detalizēt un realizēt 2.prettrokšņu pasākumu alternatīvu, izvērtējot vai nav lietderīgi nodrošināt nepārtrauktas prettrokšņu sienas izbūvi.**

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:

- **turpmākajā projektēšanā: 1) jāieplāno un jānodrošina konkrētie ziņojumā paredzētie prettrokšņa risinājumi (prettrokšņu sienas, atbilstoša tilta margu izvēle Daugavas labajā krastā), 2) papildus iepriekš minētajam jādetalizē trokšņa diskomforta zonas skarto dzīvojamo māju fasādēs realizējamie prettrokšņu pasākumi, kas jāparedz projekta risinājumos, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktos vides trokšņa robežlielumus, un jānodrošina to ieviešana, realizējot plānoto darbību;**
- **saistībā ar tilta un pievedceļu izbūvi plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus plānotās darbības vietā, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās dzīvojamajās mājās.**
- **atbilstoši ziņojumā paredzētajam, jārealizē papildus trokšņa mazināšanas pasākumi, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2011.gada 25.janvāra noteikumos Nr.76 „Noteikumi par trokšņa novērtēšanu dzīvojamo un publisko ēku telpās” noteiktos trokšņa robežlielumus dzīvojamo ēku telpās.**

9.2.4. Augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums plānotās darbības piegulošajās teritorijās:

9.2.4.1. Atbilstoši Ziņojumam plānotā tilta un pievadceļu būvniecība daļēji skars jau esošos ceļus un citas teritorijas, kuru augšņu īpašības mūsdienās nosaka antropogēni faktori. Zemes darbiem būs lokāls raksturs, un ietekmes zonā, realizējot plānoto darbību, ietekme tiek prognozēta dažu desmitu metru platā joslā abpus paredzētajam būvobjektam, dažviet vairāk.

9.2.4.2. Ziņojumā konstatētas trīs galvenās ietekmes, kas radīs vai var radīt augšņu izmaiņas:

- **liela apjoma zemes darbi, kas saistīti ar augšņu noņemšanu, pārvietošanu un pagaidu uzglabāšanu, kā arī tālākai izmantošanai nepiemērotās vai liekās grunts pārvietošana uz tai paredzētajām vietām; augšņu erozija. Būvdarbu beigu posmā noņemto augšņu paredzēts izmantot uzbērumu un citu teritoriju apzaļumošanai;**
- **smagā specializētā būvdarbos izmantotā tehnika, tās radītais spiediens un vibrācijas var izraisīt augšņu sablīvēšanos un samazināt augšņu filtrācijas spējas, kas savukārt var veicināt pārpurvošanos;**

- iespējamais augsnes piesārņojums ar naftas produktiem būvniecības darbu laikā, savukārt autoceļa ekspluatācijas laikā - ar sadzīves atkritumiem, izplūdes gāzēm, ķīmiskajām vielām, kuras izmanto ceļu kaisīšanā ziemas periodā.
- 9.2.4.3.** Izbūvējot tilta uzbērumu, tā nogāzes plānots veidot relatīvi stāvas un, neveicot atbilstošu to nostiprināšanu ar piemērotiem armējošiem materiāliem un/vai neapzaļumojot, pastāv augsnes erozijas attīstības risks. Uzbērumu nogāzēs var attīstīties lineārā erozija – sākties gravu veidošanās, bet uzbērumam blakus esošajās teritorijās var nonākt erozijas produkti – uzbērumu veidojošie ieži, pārklājot augsni un mainot tās īpašības. Ziņojumā norādīts, ka, tā kā teritorijā dominējošais augsnes cilmiezis ir aluviālas smiltis un šķembains dolomīts, būvdarbu laikā vēja erozijas attīstības draudi praktiski nepastāv.
- 9.2.4.4.** Izvērtējot Ziņojumā minēto, Birojs uzskata, ka visas minētās ietekmes ir raksturīgas jebkura tilta, autoceļu būvniecībai un ekspluatācijai un tām būs salīdzinoši lokāla ietekme, tai pat laikā savlaicīgi plānojami un realizējami pasākumi šo ietekmju novēršanai/mazināšanai.
- 9.2.4.5.** Lai mazinātu iespējamo ietekmi uz blakus esošajām zemēm, jāveic meliorācijas sistēmu sakārtošanas un uzlabošanas darbus. Ziņojumā paredzēta arī grāvju un aizsargstādījumu ierīkošana. Aizsargstādījumu ierīkošana kā ietekmi samazinošs pasākums minēts arī sabiedriskās apspriešanas laikā.
- 9.2.4.6.** Potenciāli piesārņoto vietu atrašanās ir norādīta Ziņojuma 4.1.3. nodaļā un šī atzinuma 6.11.punktā, kas jebkurā gadījumā jāņem vērā, plānojot un veicot jebkādu būvdarbu, lai nepieļautu iespējamā piesārņojuma papildus noplūdi vai tā intensificēšanos, taču tiešā šo teritoriju tuvumā konkrētie būvdarbi saistībā ar paredzētās darbības realizāciju netiek plānoti.
- 9.2.4.7.** Ievērojot vispārējos būvdarbu veikšanas nosacījumus un savlaicīgus pasākumus erozijas nepieļaušanai, nozīmīgas ietekmes netiek prognozētas.
- 9.2.4.8.** Iespējamās ietekmes būvdarbu/rekonstrukcijas veikšanas kontekstā ir saistāmas ar hidroloģisko apstākļu iespējamām izmaiņām pieguļošajā teritorijā, par ko vērtējums sniegts nākamajā atzinuma sadaļā.
- 9.2.5. Objekta iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu, virszemes noteces ūdeņu novadišana; iespējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas. Hidroloģiskā režīma izmaiņu prognoze Daugavas upes šķērsojuma zonā:**
- 9.2.5.1.** Plānotais tilts un tā pievadceļi šķērso 1% un 10% plūdu riska zonā esošas teritorijas. Viena no galvenajām iespējamām ietekmēm ir saistīta ar plānotā tilta iespējamo ietekmi uz plūdu režīmu Jēkabpilī. Ziņojumā sniegta informācija, ka par galveno plūdu cēloni Jēkabpils apkārtnē ir uzskatāmi ledus aizsprostojumi. Gadījumos, kad upē ūdenslīmenis nepārsniedz 20% nodrošinājumu, efektīvā gultnes šķērsgriezuma laukuma samazinājumu radīs tikai tilta balsts 2.alternatīvas gadījumā, 1.alternatīvas gadījumā tilta balsti plānoti uz 20% atzīmes. Bebru ielas turpinājumā paredzētais jaunais tilts atradīsies gultnes izliekuma sākumposmā, kur straumes ass ir novērojama samērā tuvu Daugavas labajam krastam (līkuma iekšmalai). 2.varianta tilts ar balstu upes gultnes vidusdaļā atsevišķos ūdenslīmeņa apstākļos var ietekmēt straumes trasi, kas, savukārt, var radīt papildu krasta nostiprināšanas nepieciešamību cieši blakus tiltam.
- 9.2.5.2.** Izstrādājot plānotā tilta skiču projektu, ir ņemti vērā šādi pasākumi plūdu samazināšanai Jēkabpilī, kas nākotnē ir vienlīdz iespējami abiem tilta variantiem:

- aizsargdambja izbūve Daugavas kreisajā krastā;
- Daugavas gultnes padziļināšana.

Tilta būvniecības projekta ietvaros nav plānota aizsargdambja izbūve un Daugavas gultnes padziļināšana.

9.2.5.3. Daugavas ielejā un tās tiešā tuvumā dabīgās drenāžas apstākļi ir samērā labi, tāpēc tilta un tā pievadceļu būvniecība, ierīkojot nepieciešamās virszemes slēgtās un/vai vaļējās drenāžas sistēmas, situāciju nepasliktinās neatkarīgi no izvēlētajā tilta varianta. Tilta pievadceļi Bebru ielas rajonā atradīsies pilsētas teritorijā, kur, neskatoties uz samēra labiem dabīgās drenāžas apstākļiem, ir ierīkoti arī atsevišķi ar meliorāciju saistīti objekti. Projektējot un būvējot plānoto tiltu ar tam atbilstošajiem pievadceļiem, daļa esošo nosusināšanas sistēmas elementu būs jāpārveido. Nav sagaidāms, ka lokālo meliorācijas elementu pārveide varētu ietekmēt tilta būvniecību. Arī tilta būvniecības ietekme uz meliorācijas elementiem nevar radīt vides riskus vai apgrūtināt teritoriju izmantošanu.

9.2.5.4. Ziņojumā netiek prognozēts, ka plānotā tilta un tā pievadceļu būvniecība tiešā veidā varētu ietekmēt apkārtnē esošos virszemes ūdensobjektus, tajā skaitā Dārzupīti un Radžu ūdenskrātuvi, izņemot Daugavu.

9.2.5.5. Ziņojumā sniegta informācija, ka esošā Jēkabpils tilta izbūve un līdzšinējā ekspluatācija nav izraisījusi mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju, kā arī dotajai teritorijai arī sākotnēji nav bijusi raksturīga augsta šo procesu intensitāte. Plānotā objekta teritorijā ir raksturīgi vāji izteikti gultnes sānu erozijas procesi, kuri var pastiprināties intensīvu nokrišņu vai sniega kušanas rezultātā paaugstinoties ūdens līmenim, caurplūdumam un straumes ātrumam. Ņemot vērā paredzētā šķērsojuma vietu un daļēji arī, ka Daugavas krastus veido samērā noturīgie Salaspils un Daugavas svītas dolomīti, fluviālās litomorfoģenēzes process (gultnes un ielejas pārveidošanās) notiek ļoti lēni. Ziņojumā netiek arī prognozēts, ka varētu notikt Daugavas gultnes un krastu erozijas reaktivizācija.

9.2.5.6. Jaunais tilts, neatkarīgi no izvēlētajā varianta, pasliktinās tos hidroloģiskos, tajā skaitā, ledus režīma parametrus, kuri upē izraisa plūdus. Ziņojumā secināts, ka plānotā darbība neradīs vērā ņemamas saistītās izmaiņas Daugavas hidroloģiskajā režīmā, jo gultnes efektīvais šķērsgriezuma laukums tilta vietā saglabāsies praktiski bez izmaiņām; salīdzinoši lielāka ietekme ir iespējama 2.alternatīvas gadījumā, jo tiks izbūvēts viens balsts upē, bet būvniecības laikā divi pagaidu balsti Daugavā.

9.2.5.7. Ziņojumā norādīts, ka iespējama nogāžu procesu aizsākšanās. Nogāžu erozija var aizsākties būvobjektā ierīkotās mākslīgās nogāzēs, kā arī būvdarbu laikā daļēji vai pilnībā atsegtās dabīgās nogāzēs. Savukārt lineārā erozija ir iespējama intensīvu nokrišņu gadījumā pievadceļu un, jo īpaši, tilta uzbērumu izbūves laikā, vēl pirms tiks pabeigta to nogāžu nostiprināšana.

9.2.5.8. Ziņojumā noslīdeņu veidošanās vai citu ar ievērojamu iežu masu lejupvērstu pārvietošanos saistītu ģeoloģisko procesu risks vērtēts kā nebūtisks, jo teritorijā nav izplatīti ļoti smalkgraudaini nogulumi un pastāv samērā labi drenāžas apstākļi, kā arī nesaistīto kvartāra un holocēna nogulumu slānis nepārsniedz četru metru biezumu. Arī citu mūsdienu ģeoloģisko procesu (vēja deflācija, pārpurvošanās, karsts) aktivizācija vai reaktivizācija vērtējama kā mazticama.

Nemot vērā iepriekš minēto, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:

- tilta konstrukcijas parametri izvēlami tādējādi, lai, pirmkārt, nodrošinātu nepieciešamo rezervi un stiprību plūdu un ledus sastrēgumu gadījumiem, otrkārt, iespējami maz ietekmētu upes hidroloģisko režīmu un nozīmīgi nesamazinātu Daugavas šķērsriezumu;
- turpmākajā projektēšanā iekļaujama konkrēto krastu un nogāžu nostiprināšanas risinājumu nepieciešamība, termiņi un sasaiste ar izvēlēto tilta izbūves un pievedceļu variantu, lai nepieļautu krasta eroziju būves tuvumā, tajā skaitā veicot regulāru uzraudzību gan būvdarbu laikā, gan periodiski pēc tās pabeigšanas;
- būvprojekta izstrādē jānodrošina risinājumi virszemes noteces organizēšanai un nepieciešamo caurteku ierīkošanai / pagarināšanai / pārveidei un virszemes ūdeņu savākšanai no tilta un autoceļiem un novadīšanai tā, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos, kā arī krastu izskalošanos;
- tilta un pievedceļu būvniecības un ceļu rekonstrukcijas darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslā, līdz ar to jānodrošina ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju saglabāšanu vai to nepieciešamo pārveidi, tai skaitā, drenāžas sistēmu funkcionēšanu vai to nepieciešamo pārveidi, izstrādājot un likumdošanā noteiktajā kārtībā saskaņojot un realizējot meliorācijas sistēmu pārveides projektus;
- būvprojektā jāparedz risinājumi un būvdarbu veikšanas laikā jānodrošina pasākumi, kas nepieļauj ūdensteču piesārņošanu ar suspendētām vielām, naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām;
- būvprojektā Daugavas šķērsošanai jāizvēlas tāds tilta konstruktīvais risinājums un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta Daugavas ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms;
- saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot ūdensteču šķērsojuma projekta izstrādi un citas darbības, 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;
- būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka ar Valsts vides dienestu, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus un vadoties no konkrētajiem paredzētajiem tilta izbūves risinājumiem;
- jāparedz atbilstoši risinājumi lietuvu un sniega kušanas ūdeņu novadīšanai no tilta un pievedceļiem, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteiktās prasības Daugavas ūdens kvalitātes nodrošināšanai.
- atbilstoši Ziņojumā norādītajam, uzbērumi un jaunierīkoto vai padziļināto meliorācijas grāvju nogāzes jānostiprina un jāapzaļumo, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

9.2.6. Iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti:

- 9.2.6.1.** Gruntsūdens līmenis Daugavas ielejā plānotās darbības vietā ieņū 0,5 - 2m dziļumā no zemes virsmas. Gruntsūdeni plānotās darbības teritorijas apkārtņē atbilstoši ziņojumā norādītajam izmanto tikai individuālajā ūdensapgādē (galvenokārt grodu akās). Kvartāra ūdens horizonta dabiskā aizsargātība teritorijas dažādās daļās ir visai atšķirīga, bet kopumā tā ir vāja vai neapmierinoša. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Jēkabpilī Bebru ielas rajonā un Daugavas ielejā pretī Bebru ielai augsnes, grunts un gruntsūdeņu piesārņojuma līmenis nepārsniedz vides kvalitātes normatīvu robežlielumus. Līdz ar to Ziņojumā netiek prognozēts, ka objekta būvniecības laikā esošais augsnes, grunts un gruntsūdens piesārņojums būtiski ietekmēs vides stāvokli tuvākajā apkārtņē vai notiks tā ievērojama vertikālā vai horizontālā izplatīšanās. Tai pat laikā Ziņojumā netiek izslēgts, ka plānotā būvobjekta laikā veicamo zemes darbu un pāļu urbšanas darbu laikā pastāv piesārņotu virsūdeņu vertikālās izplatības risks, tādēļ savlaicīgi jāplāno pasākumi iespējamo negadījumu lokalizēšanai un piesārņojuma, ja tāds rastos būvdarbu laikā, savākšanai.
- 9.2.6.2.** Projektējot un būvējot plānoto tiltu ar tam atbilstošajiem pievadceļiem, daļa esošo nosusināšanas sistēmas elementu būs jāpārveido. Atbilstoši ziņojumam, netiek prognozēts, ka lokālo meliorācijas elementu pārveide varētu ietekmēt tilta būvniecību, kā arī tilta būvniecības ietekme uz meliorācijas elementiem nevar radīt vides riskus vai apgrūtināt teritoriju izmantošanu, atbilstoši ieplānojot nepieciešamos risinājumus.
- 9.2.6.3.** Saskaņā ar Jēkabpils pilsētas teritorijas plānojumu un Krustpils novada Kūku pagasta teritorijas plānojumu tilta un tā pievadceļu būvniecība un rekonstrukcija ir paredzēta Jēkabpils pilsētas ūdensgūtnes „Ābeļi” ķīmiskajā aizsargjoslā. Ūdensgūtne „Ābeļi” sastāv no trim artēziskajiem urbumiem, kas ir pieslēgti vienotam pilsētas ūdensapgādes tīklam, bet šobrīd tie netiek izmantoti. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju, ūdensgūtnes „Ābeļi” urbumi ir ierīkoti Gaujas-Amatas ūdens horizontā. Savukārt ūdensgūtne „Krustpils” atrodas aptuveni 3km uz ziemeļrietumiem no plānotā tilta Jēkabpilī, Daugavas labajā krastā, starp Madonas ielu un Donaviņas upi un nav prognozējama ietekme uz to. Plānotā darbība neatradīsies ūdensgūtnes „Krustpils” noteiktajās aizsargjoslās. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju Jēkabpils pilsētā un Krustpils novada Kūku pagastā esošo decentralizētās ūdensapgādes urbumi darbības tiešā tuvumā neatrodas.
- 9.2.6.4.** Būvdarbos stingri ievērojot darbu tehnoloģijas un vides aizsardzības prasības, netiek prognozēta ietekme uz gruntsūdens kvalitāti vai dzeramā ūdens resursiem.

Nemot vērā iepriekš minēto, ka pazemes ūdens horizontu sasniegšana/piesārņošana ir iespējama pāļu urbšanas, balstu ierīkošanas vai ģeotehnisko urbumu ierīkošanas gaitā, Birojs uzskata, ka būvniecības darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nodrošinātu būvju stabilitāti un būvniecības laikā nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu, ņemot vērā konkrēto apstākļu specifiku, kā arī nodrošinātu Aizsargjoslu likumā noteikto prasību ievērošanu. Birojs vērš uzmanību arī uz to, ka, ja jaunā tilta, pievadceļu un ceļu mezglu ierīkošanas rezultātā kādā no dzīvojamo māju grodu akām notiktu ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, darbības ierosinātajam jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās dzīvojamajās mājās.

9.2.7. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību novērtējums un ietekme uz kultūrvēsturisko vidi un ainavas daudzveidību:

9.2.7.1. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kas ir arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorijas, ir dabas parks „Laukezers”, kas atrodas 6 km uz austrumiem no plānotās darbības vietas Krustpils novada Kūku pagastā un dabas liegums „Ābeļi”, kas atrodas aptuveni 6 km uz dienvidaustrumiem Jēkabpils novada Ābeļu, Dignājas un Leimaņu pagastos. Aptuveni 60 km attālumā no objekta izveidei paredzētās teritorijas lejpus pa Daugavu atrodas dabas parks „Daugavas loki”, kas ir arī Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija. Ņemot vērā attālumu no plānotās darbības vietas līdz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, to izvietojumu, paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta ietekme uz Latvijas NATURA 2000 Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām paredzētās darbības būvniecības un ekspluatācijas laikā, kā arī paredzētā darbība negatīvi neietekmēs Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) ekoloģiskās funkcijas un integritāti.

9.2.7.2. Plānotā tilta un tā pievadceļu vietai tuvākie īpaši aizsargājamie koki - dzeltenā zirgkastaņa un Amūras korķakoks atrodas koku Mežrūpnieku ielā, aptuveni 350 m uz ziemeļrietumiem no Bebru ielas, savukārt Krustpils novada Kūku pagasta teritorijā Rīgas un Daugavpils ielas krustojuma tuvumā nav aizsargājamo koku. Paredzētās darbības vietā un tās tuvumā nav mikroliegumu. Ziņojumā netiek prognozēta negatīva ietekme uz tuvākajiem īpaši aizsargājamajiem kokiem.

9.2.7.3. Atbilstoši Jēkabpils pilsētas un Krustpils novada Kūku pagasta teritorijas plānojumam, paredzētais tilts un tā pievadceļi neatrodas vēsturiski, arheoloģiski vai kultūrvēsturiski nozīmīgu ainavu teritorijā. Plānotā tilta vietā Daugavas krastos nav publisku peldvietu. Tuvākais valsts aizsargājamais kultūras piemineklis – Asotes pilskalns ar apmetni atrodas Krustpils novada Kūku pagastā aptuveni 1 km uz dienvidaustrumiem no plānotā Rīgas ielas, Daugavpils ielas un tilta nobrauktuves rotācijas apļa. Netiek prognozēta negatīva ietekme uz šo objektu.

9.2.7.4. Ziņojumā ir iekļauti abu variantu vizualizācijas attēli. Tilts, kā jauna vertikālā dominante atstās ietekmi uz Jēkabpils pilsētas ainavu. Jaunā tilta vietā sagaidāma ilglaicīga, pastāvīga un būtiska ietekme uz ainavu jebkurā no tilta variantiem, taču tas, vai ietekme būs pozitīva vai negatīva, ir lielā mērā subjektīvs vērtējums. Jēkabpils pašvaldība uzskata, ka jaunais vanšu tilts (1.variants) ar augstajiem piloniem būs krāšņs akcents pilsētai un varētu pat kļūt par pilsētas atpazīstamības simbolu, savukārt, tilta 2. variantu pašvaldība novērtējusi neitrāli.

9.2.8. Iespējamā ietekme uz sabiedrību. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos saistībā plānoto darbību. Esošo būvju vai inženierkomunikāciju nojaukšanas nepieciešamība, īpašumu sasniedzamība:

9.2.8.1. Daugavas kreisajā krastā nav paredzēta dzīvojamo ēku vai citu būvju nojaukšana. Savukārt Daugavas labajā krastā, izbūvējot jaunā tilta nobrauktuvi, paredzēts nojaukt vienu nelielu neapdzīvotu ēku. Tilta un tā pieeju izbūvei būs nepieciešams atsavināt 25 īpašumu daļas. Vienpadsmit no skartajiem īpašumiem pieder fiziskām personām, desmit – Jēkabpils pilsētas pašvaldībai, trīs – juridiskām personām un viens – valstij. Konkrēti risinājumi īpašumu

atpirkšanai/atsavināšanai risināmi turpmākās projektēšanas gaitā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

- 9.2.8.2.** Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju Jēkabpils pilsētas pašvaldība 2011.gada 16.jūnijā ir izsniegusi plānošanas un arhitektūras uzdevumu Nr. 2-2.1/11/48, bet 2011.gada 22.septembrī Krustpils novada pašvaldība ir izsniegusi plānošanas un arhitektūras uzdevumu Nr. 199 plānotā tilta un tā pievadceļu būvniecības un rekonstrukcijas projektam, kas apliecina, ka paredzētā darbība atbilst Jēkabpils pilsētas un Kūku pagasta attīstības iecerēm. 2010.gada 4.marta Jēkabpils pilsētas domes saistošo noteikumu Nr. 6 „Jēkabpils pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” rasējumā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” plānotā tilta vieta ir iezīmēta kā „Iespējamie transporta infrastruktūras objekti perspektīvā”. Pēc skiču projekta izstrādāšanas būs nepieciešams veikt sarkano līniju korekciju. Savukārt 2007.gada 20.jūnija Kūku pagasta pašvaldības saistošo noteikumu Nr. 20 „Kūku pagasta teritorijas plānojums 2007.-2019.” rasējumā „Kūku pagasta plānotā (atļautā) teritorijas izmantošana; aizsargjoslas un citi aprobežojumi” plānotā tilta vieta ir iezīmēta kartē un tā ir apzīmēta kā „Turpmākās izpētes teritorija”, vienīgi plānotais Daugavpils ielas, Rīgas ielas un jaunā tilta pievadceļa risinājums tajā ir attēlots savādāks nekā šobrīd projektētais, tāpēc pēc projekta apstiprināšanas būs nepieciešami precizējumi. Saskaņā ar Krustpils novada Kūku pagasta Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 7.15. sadaļu, “Turpmākās izpētes teritorijas” nozīmē teritorijas, kas rezervētas valsts vai reģionālās nozīmes infrastruktūras objektu izbūvei.
- 9.2.8.3.** Ņemot vērā, ka tilts tiek būvēts jaunā vietā, tā būvniecība tiešā veidā būvniecības laikā nozīmīgi neietekmēs esošo transportlīdzekļu kustību, kas šķērso Daugavu pa esošo tiltu, savukārt, plānotā tilta apkārtnē palielināsies smago transportlīdzekļu kustības īpatsvars. Plānotā tilta un pievadceļu darbības būvniecības un esošās infrastruktūras rekonstrukcijas un izbūves laikā tiks ietekmētas satiksmes plūsmas abos Daugavas krastos. Atbilstoši ziņojumā norādītajam vietās, kur tiks rekonstruēts esošais ceļu tīkls, autotransporta kustība tiks nodrošināta vismaz pa vienu braukšanas joslu.
- 9.2.8.4.** Daugavas kreisajā krastā jaunais tilts pieslēgsies jaunbūvējamai Bebru ielai, kas atradīsies uz dienvidaustrumiem no esošās Bebru ielas, tas ir, attālināsies no esošās dzīvojamās apbūves. Esošā Bebru iela kalpos par vietējās satiksmes joslu.
- 9.2.8.5.** Visiem īpašumiem, kas atrodas pretējā Bebru ielas pusē, tiks nodrošināta piekļuve, tieši šim mērķim izbūvējot jaunu vietējās joslas „cilpu”, kas vienā galā pieslēgsies jaunajai Bebru ielai un nodrošinās nokļūšanu uz jauno tiltu, bet otrā galā – vecajai (esošajai) Bebru ielai un nodrošinās nokļūšanu uz Jēkabpils centru. Visām ielām, kas pašlaik pieslēdzas Bebru ielai – Tvaiku ielai, V.Orehova ielai, tiks nodrošināta piekļuve arī no jaunās Bebru ielas, tajā skaitā arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Zemgales reģiona brigādes Jēkabpils daļai Bebru ielā 100. Vietā, kur Bebru ielai pieslēdzas Auseklīšu iela, tiks izbūvēts jauns satiksmes mezgls ar atsevišķu pieslēgumu vietējai joslai, savukārt, Bebru un Neretas ielas krustojumā paredzēts jauns rotācijas aplis.
- 9.2.8.6.** Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju Daugavas labajā krastā, vietā, kur paredzēta tilta nobrauktuves izbūve, atrodas dzīvojamā māja. Māju nav nepieciešams nojaukt, taču attālums no uzbēruma pēdas līdz mājai būs aptuveni 20 m. Saskaņā ar Jēkabpils pašvaldības sniegto informāciju, īpašnieki pirms mājas būvniecības tika brīdināti par ieplānoto tilta būvniecību blakus privātipašumam. No jaunbūvējamā Rīgas - Daugavpils ielas satiksmes mezgla ir

paredzēta piekļuve šim īpašumam, kā arī pārējiem īpašumiem un ražošanas objektiem, kas atrodas teritorijā starp jaunbūvējamo tiltu un Daugavpils ielu.

Lai arī ārējos normatīvos aktos ir noteiktas prasības saistībā ar zemju atsavināšanu autoceļa vajadzībām, piekļuves nodrošināšanu īpašumiem, aizsargjoslām, **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama:**

- **izvēlētais konkrētais risinājums pēc akceptēšanas pašvaldībās atbilstoši precizējams Jēkabpils un Krustpils novada teritorijas plānošanas dokumentos.**
- **jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības laikam, lai tilta un pievedceļu būvniecības un rekonstrukcijas laikā nodrošinātu visu īpašumu sasniedzamību, kas tiek ietekmēta ar plānotās būvniecības darbiem vai to rezultātā, realizējot nepieciešamos risinājumus arī būvdarbu laikā, tajā skaitā un it sevišķi saistībā ar ugunsdzēsēju depo darbības nodrošināšanu;**
- **tehniskā projekta risinājumos jāparedz ietekmēto īpašumu sasniedzamība pēc projekta realizācijas;**
- **nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi jāizvieto pēc iespējas ārpus infrastruktūras objektu un citu objektu aizsargjoslām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta infrastruktūras objektu izmantošana, dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve, atkāpju gadījumā konkrētie risinājumi ir iespējami tikai pēc attiecīgo institūciju piekrišanas saņemšanas;**
- **tā kā darbība paredz tilta pār Daugavu izbūvi, jāņem vērā ūdensteču aizsargjoslas noteikšanas mērķi un pamatuzdevumi iespējami racionāli un saudzējoši plānojot darbu veikšanu Daugavas krastu joslā un gultnē, saglabājot iespējami neskartus Daugavas krastus un gultni ārpus konkrēto darbu veikšanas vietām;**
- **Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi saistīto infrastruktūras objektu un pievedceļu izbūvei/pārveidei;**
- **Jēkabpils pilsētas pašvaldībai un Krustpils novada domei jānodrošina paredzēto būvju, arī vietējās satiksmes pievedceļu tīklu un autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslu iekļaušana atbilstošo teritoriju plānojumos, kā arī tiesiskā ceļā jānodrošina ekspluatācijas aizsargjoslu robežas iezīmēšana trešajām personām piederošo zemes gabalu plānos un ierakstīšana zemesgrāmatā Aizsargjoslu likuma 60. un 62.pantā noteiktajā kārtībā.**

9.2.9. Alternatīvu salīdzinājums:

Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju nevienam no tilta variantiem nav identificēti limitējoši faktori un tos abus var īstenot ietekmes uz vidi aspektā. Tilta 1.varianta gadījumā prognozēta nebūtiski mazāka negatīvā ietekme uz vidi salīdzinājumā ar tilta 2.variantu; tilta 1. variantam ir augstāks vērtējums subjektīvā – ainavas aspektā, salīdzinājumā ar tilta 2. variantu.

Ziņojumā kā vanšu tilta (1. variants) priekšrocības norādītas:

- nav balstu upē, kas daļēji aizšķērso straumi un var palielināt ledus sastrēgumu veidošanās iespējamību;
- tiltu iespējams izbūvēt bez apjomīgām palīgkonstrukcijām, izveidojot tikai vienu pagaidu balstu upes vidū, bez betonēšanas darbu veikšanas ūdenī;

- materiāli ietilpīgākās konstrukcijas (laidums, piloni, balsti, pamati) veidotas no betona, kas ir Latvijā izgatavojams būvmateriāls;
- ir izmantojams zemāks brauktuves garenprofils, tādēļ atbalstsienas tilta pieejās ir īsākas un uzbērums – zemāks, kas ir labvēlīgāk Bebru ielas iedzīvotājiem.

Savukārt kā trūkumi norādīti:

- nepieciešami masīvi enkurbalsti tilta galos;
- vanšu izvietojums tuvu aiz drošības barjerām;
- vietējo būvorganizāciju pieredzes trūkums vanšu tiltu būvniecībā.

Ziņojumā kā ekstradozētas sistēmas tilta (2. variants) priekšrocības, norādītas:

- tikai viens balsts upē, kas minimāli aizšķērso straumi vai palielina ledus sastrēgumu veidošanās iespējamību (Biroja ieskatā šī nav priekšrocība pret 1.variantu);
- iespējams izbūvēt bez apjomīgām palīgkonstrukcijām, izveidojot divus pagaidu balstus upes vidū,
- materiāli ietilpīgākās konstrukcijas (laidums, piloni, balsti, pamati) veidotas no betona.

Kā trūkumi ziņojumā norādīti:

- ir jāizmanto augstāks garenprofils, tādēļ atbalstsienas tilta pieejās ir garākas un uzbērums – augstāks (šī alternatīva ir nelabvēlīgāka Bebru ielas iedzīvotājiem);
- vanšu un pilonu izvietojums tuvu aiz drošības barjerām.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam lielākā negatīvā ietekme sagaidāma tilta 2.varianta būvniecības laikā, jo nepieciešama divu pagaidu balstu izbūve Daugavā, kas negatīvi ietekmēs zivju resursus, kā arī trokšņa līmenis būs augstāks, lielāka būvniecības darbu apjoma un augstākas konstrukcijas dēļ salīdzinājumā ar tilta 1.variantu. Arī ekspluatācijas laikā tilta 2.varianta gadījumā sagaidāma lielāka negatīvā ietekme vidi, jo tilta ekspluatācijas laikā saglabāsies pastāvīgs balsts Daugavā upē un būs lielāka ietekme uz Daugavas hidroloģisko režīmu.

Apkopojot izvērtējuma rezultātus, piedāvātie Daugavas šķērsojuma varianti ziņojumā ir izvērtēti ietekmes uz vidi aspektā vadoties no kritēriju kopuma (būvmateriālu transportēšana, ietekme uz gaisa kvalitāti, prognozētais trokšņu līmenis, ietekme uz hidroloģisko režīmu, zivju resursiem un ainavu), detalizējot katru no vērtēšanā izmantotajiem kritērijiem atbilstošajās Ziņojuma sadaļās un veicot atbilstošu salīdzinājumu. Jebkura varianta realizācija radīs papildus slodzi vidē plānotās darbības vietas apkārtnē. Arī Biroja vērtējumā kopumā lielāka ietekme uz vidi prognozējama 2.varianta realizācijas gadījumā, vienlaikus jāatzīmē, ka nevienā no variantiem nav konstatēti izslēdzoši faktori, kas nepieļautu kāda varianta tālāku realizāciju, ievērojot obligāti veicamos prettrokšņu pasākumus.

Katram no variantiem to izbūves rezultātā ir gan pozitīvās, gan negatīvās ietekmes, kas raksturotas ziņojumā, jo jebkurš ievērojams infrastruktūras attīstības projekts rada zināmas neērtības pieguļošajās teritorijās, lai risinātu kādu sabiedrībai kopumā nozīmīgu uzdevumu. Jebkura varianta izbūves gadījumā būs jāpārkārt esošās satiksmes plūsmas pieguļošajās teritorijās. Lai iespējamie risinājumi maksimāli ietvertu gan satiksmes dalībnieku, gan zemes īpašnieku un iedzīvotāju intereses, tehniskajā projektā pēc izvēlēta varianta akceptēšanas detalizējami nepieciešamie konkrētie projekta risinājumi, lai gan nodrošinātu nepieciešamos satiksmes drošības risinājumus, gan trokšņa un gaisa piesārņojuma normatīvajos aktos noteikto, gan neietekmētu pieguļošo dzīvojamo ēku funkcionalitāti, gan arī izpildītu citu spēkā esošo normatīvo

aktu prasību ievērošanu un iespējami optimālu pieguļošo īpašumu sasniegšanu un saikni ar esošajām ielām. **Birojs uzskata, ka ietekmes uz vidi aspektā ar neredz mazāku ietekmi un piemērotāka ir 1.alternatīva, taču konkrētajā gadījumā saskaņā ar normatīvajiem aktiem ir pieļaujama jebkura no izvēlētajām alternatīvām realizācija, obligāti nodrošinot ziņojumā paredzētos un šajā atzinumā iepriekšējās nodaļās noteiktos nosacījumus un ietekmju mazināšanas pasākumus.**

Direktors

A. Lukšēvics

2013.gada 1.februārī