

Paredzētās darbības – Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā – ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols

Sanāksmes norises vieta: Zemgales reģiona kompetenču attīstības centra lielā konferenču zāle, Svētes iela 33, Jelgava

Sanāksmes norises laiks: 2019. gada 10. aprīlis, plkst. 18:00

Sanāksmi protokolē: Jānis Rubinis, SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" (turpmāk – SIA ELLE)

Sanāksmes dalībnieku saraksts pieejams pēc pieprasījuma

Sanāksmi atklāj Jelgavas pilsētas domes Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja Gunita Osīte. G. Osīte iepazīstina klātesošos ar informāciju par paredzēto darbību, tās nepieciešamību, ietekmes uz vidi procedūru, termiņiem un sanāksmes darba kārtību. Jelgavas pilsētas pašvaldības pārstāve dod vārdu ietekmes uz vidi ziņojuma izstrādātājiem – SIA ELLE pārstāvēm Aigai Kālai un Lūcijai Kursītei.

A. Kāla informē klātesošos, ka sanāksme tiek protokolēta un aicina visus līdz sanāksmes beigām reģistrēties sanāksmes dalībnieku reģistrācijas lapā. Vārds tiek dots L. Kursītei.

L. Kursīte uzsver, ka ziņojums izstrādāts balstoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma programmu, kurā ir noteiktas ietekmes, kuras jāvērtē. Programmu izdot Vides pārraudzības valsts birojs, kas ir valstī kompetentā institūcija. Tāpat L. Kursīte atgādina, kāpēc tilts ir nepieciešams un kādas izpētes vietas izvēlei tikai veiktas pirms ietekmes uz vidi novērtējuma uzsākšanas.

L. Kursīte iepazīstina sanāksmes dalībniekus ar ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un sniedz detalizētu informāciju par paredzēto darbību, tās nepieciešamību, vietas izvēli, vērtētajām alternatīvām, esošo vides stāvokli un izvērtētajām iespējamām ietekmēm (ietverot informāciju par būvniecību, piesārņojošo vielu emisiju gaisā, trokšņa novērtējumu, upju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, virszemes noteces ūdeņu novadīšanu un to ietekmi uz atklātiem ūdens objektiem, augsnes kvalitātes izmaiņām, ietekmi uz jahtu tūrismu, ainavu, kultūrvēsturisko vidi, kā arī dabas vērtībām, īpaši pievēršot uzmanību ornitofaunai. Tāpat SIA ELLE pārstāve sniedz informāciju par ietekmes uz dabas vērtībām mazinošiem pasākumiem, kompensējošiem pasākumiem un iespējamo ietekmi uz sabiedrību, tās veselību un izvēlētajā risinājuma pamatojumu.

Sanāksmes turpinājumā L. Kursīte informē klātesošos par turpmākajiem soļiem ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā un aicina sūtīt savus priekšlikumus un komentārus par ziņojumu Vides pārraudzības valsts birojam vai Jelgavas pilsētas pašvaldībai līdz 2019. gada 27. aprīlim.

Jautājumu un diskusiju daļa

A. Kāla aicina sanāksmes dalībniekus uzdot jautājumus un izteikt komentārus par sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un paredzēto darbību.

Jelgavas jahtu kluba pārstāvis informē, ka arī 2015. gadā piedalījās diskusijā par plānotā pārvada būvniecību, norādot, ka nav pret transporta pārvada izbūvi, tomēr jābūt balansam

starp iedzīvotāju interesēm, tiltu un vides elementu kopumu, kuru tas ietekmē. Bez floras un faunas ietekmes, tilts skars arī burātāju iespējas saglabāt un uzturēt simtgadīgas tradīcijas burāt upes posmā līdz Kalnciema tiltam kā minimums.

Jelgavas jahtu kluba pārstāvis vēršas pie ietekmes uz vidi ziņojuma izstrādātājiem, apšaubot ziņojumā norādīto informāciju par specializētās būvniecības tehnikas transportēšanu tilta izbūvei pa Pilssalā esošo ceļu, norādot, ka būvniecības tehnika nevar to izmantot bez papildus ceļa seguma stiprināšanas un Pils/Pasta salā esošā tilta pārbūves, kura kravnesības zīme ir 3 t, bet, piemēram, ceļamkrāna svars var sasniegt 24 t. Tāpat klātesošais apšaubā informāciju par balsta izbūvei norādīto būvniecības darba zonas rādīsim 15 m, uzsverot, ka ceļamkrāna garums vien sasniedz 12 m.

Jahtu kluba pārstāvis norāda, ka tilta balstu izvietojumam ziņojumā tiek rekomendēts pirmais variants (tilta balstu izbūve upes gruntī), tomēr ilggadīgie novērojumi liecina par ledus sastrēgumu veidošanos upes posmā no pils līdz pirmajam upes līkumam jau pie brīvas upes gultnes, tāpēc balstu izvietošana gultnē var radīt papildus ledus sastrēgumus, kas var izraisīt upes ūdenslīmeņa paaugstināšanos posmā līdz plānotajam transporta pārvadam, īslaicīgi appludinot, piemēram, pils teritoriju. Tāpat sanāksmes dalībnieks apšaubā upes straumes ātrumu, uzsverot, ka kopš 2010. gada paliem (attīroties upes gultnei) straumes ātrums kopumā ir palielinājies.

Jahtu kluba pārstāvis vēlas uzzināt, vai ir vērtēts troksnis, ko rada tilta konstrukcija un vēja iedarbība uz to (ņemot vērā tilta izvietojumu austrumu – rietumu virzienā un ziemeļu, ziemeļrietumu vēju iedarbību), norādot par papildus trokšņa efektu un, jo zemāk tilts tikšot uzbūvēts, jo troksnis būs vairāk dzirdams. Noslēdzot runu, klātesošais, informē, ka ir nepieciešams rast tehnisku risinājumu, kas saglabās burāšanas iespējas, realizēs sociāli ekonomiskās un pilsētas attīstības intereses un kopumā uzlabos vidi.

Jelgavas pilsētas domes pārstāvis jautā, vai Jahtu klubam būtu interese attīstīt jaunu pašvaldības piešķirtu teritoriju burāšanas vajadzībām uz ziemeļiem no plānotā transporta pārvada. Jahtu kluba pārstāvis sniedz atbildi, ka tās ir lielas investīcijas attīstīt jaunu teritoriju un tā atrastos tālu prom no cilvēku plūsmas, kuriem tiek sniegti pakalpojumi šobrīd, kā, piemēram, laivu noma.

A. Skrastiņš (IVN iesaistītais būvinženieris/ projektētājs) skaidro, ka ziņojumā tika paredzēta tilta būvniecībai nepieciešamā ceļa stiprināšana, norādot, ka tas ir būvnieku darba organizācijas jautājums – nodrošināt ceļam pietiekamu nestspēju un platumu. Turpinājumā eksperts informē, ka darba organizācija tiks plānota, balstoties uz pilsētas izdotajiem tehniskajiem noteikumiem, kā arī būvniecības tehnikas transportēšanas nodrošināšanai caur Pils/Pasta salu iespējams izvietot pagaidu tiltu ar nepieciešamo nestspēju un tilta uzbūvei tiek plānots izmantot arī pontonus (materiāla pievešana pa upi).

Sniedzot atbildi uz jautājumu par 15 m darba zonu ap balstiem, projektētājs, norāda, ka tilta būvniecība notiks ļoti jutīgā dabas teritorijā, tāpēc darba zona 15 m ap balstiem noteikta kā absolūts minimums no būvnieku puses, un tehniski sarežģītākie būvdarbi saistās ar tilta balstu pamatnes sagatavošanu, kam ir nepieciešama urbšanas iekārta.

Par tilta augstumiem A.Skrastiņš skaidro, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros apskatīti divi tiltu veidi – ar nesošo apakšu (nodrošinot brīvo telpu zem tilta 7 m) un nesošo augšu (nodrošinot brīvo telpu zem tilta 9 m), piebilstot, ka mūsdienās tiltu tehniski var uzbūvēt tik augstu, cik nepieciešams, tomēr rodas papildus problēmas ar tilta pieejas slīpumiem un pieslēgumiem pie esošā ceļu tīkla.

Par tilta balstu izvietojumu eksperts norāda, ka tika apskatīti trīs varianti, pirmajos 2 variantos balsti paredzēti upes gultnē, bet trešais variants izstrādāts, lai tilta izbūvei balstu izvietošana upes gultnē nebūtu nepieciešama. Iespējamo ietekmju izvērtējums katram variantam sniegts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā.

Turpinot diskusiju par tilta augstumiem, Jahtu kluba pārstāvis informē klātesošos, ka Vanšu tilta aptuvenais augstums ir 11 m un, braucot augšā, kāpums nav izteikti jūtams un vēlreiz aicina izvērtēt tehniskās iespējas plānotā transporta pārvada paaugstināšanai.

Lai kļiedētu šaubas par iespējamo tilta negatīvo ietekmi uz upes hidroloģiskajiem rādītājiem, L. Kursīte aicina apskatīt ziņojuma 20. pielikumu, kurā atspoguļota informācija par hidrodinamiskās modelēšanas rezultātiem.

J.Rubinis informē sanāksmes dalībniekus, ka trokšņa novērtējums veikts atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasībām, skaidrojot, ka dominējošais trokšņa avots ir transportlīdzekļu radītais troksnis. Eksperts neizslēdz iespēju, ka tilta konstrukcijas dažkārt var radīt troksni, tomēr šis troksnis nepaaugstinās esošo pilsētas fona trokšņa līmeni.

Klātesošais informē, ka arī ir novērojis ledus sastrēgumu veidošanos pavasaros un kā labāko risinājumu saskata tilta izbūvi bez balstiem upes gultnē vai vismaz tikai uz Pilssalas. Aicina izvērtēt iespēju materiāla piegādi veikt tikai no Driksas upes kreisā krasta – neizbraukājot Pilssalu.

G. Osīte sniedz atbildi, ka tilta būvniecība tiks plānota tā, lai Pilssalas esošais ceļš tiktu izmantots minimāli un visa tehnika un materiāli maksimāli tiktu transportēti, izmantojot pontonus. G. Osīte Informē klātesošos par Pilssalas ielas infrastruktūras labiekārtošanas plāniem. Par tilta konstrukcijām – G. Osīte norāda, ka beigu risinājums tiks rasts tehniskā projekta izstrādes laikā.

A. Skrastiņš papildina, ka, neizbūvējot balstus upes gultnē, tilta konstrukcijai jābūt augšu nesošai, pretējā gadījumā apakšējai plātnei jābūt 6 m biežai un vairāk. Eksperts norāda, ka tilta variantu galvenie parametri visticamāk saglabāsies tādi, kādi ir šobrīd, tomēr tehniskā projekta izstrādes laikā tiks precizētas detaļas.

A. Kāla skaidro, ka izmaiņas ir iespējams veikt, tomēr caur atsevišķu vērtēšanas procedūru būs jānosaka vai tām ir būtiska ietekme uz vidi.

Jelgavas pilsētas iedzīvotājs informē, ka ir iepazinies ar ziņojuma saturu un saskata trīs faktus, kas runā par labu tilta būvniecībai, minot, centra atslogošanu no autotransporta, drošību (ne tikai avāriju gadījumos, bet arī globālās situācijās), kā arī piekļūšanu teritorijām pilsētas ziemeļu daļā. Klātesošais norāda, ka ir nepieciešams domāt ne tikai par tilta izbūvi, bet arī par

papildus līdzekļiem un nosacījumiem, kas paredz iedzīvotājiem izdevīgāku jaunā tilta izmantošanu salīdzinājumā ar veco (kā variantu minot brauktuvi joslu samazināšanu centrā).

A. Kāla sniedz atbildi, ka piekrīt iepriekš paustajam un informē, ka arī ziņojumā ir rekomendēts panākt pēc iespējas lielāku transportlīdzekļu intensitātes samazinājumu pilsētas centrā nākotnē.

Klātesošais vēlas uzzināt finansiālās aplēses projekta īstenošanai. Pašvaldības pārstāve informē, ka pieejami ir tikai provizorisks aprēķini, kas iegūti 2015. gadā skicēto risinājumu izstrādes laikā. Atkarībā no alternatīvas cena svārstās robežās no 27 līdz 35 miljoniem Euro.

Iedzīvotājs apšaubā (balstoties uz Loka maģistrāles rekonstrukcijas izmaksām) nosaukto summu un aicina kopējās projekta izmaksas izvērtēt precīzāk.

Jahtu kluba pārstāvis aicina uz tilta būvniecību skatīties kompleksi, norādot, ka viena paša tilta izbūve bez Atmosdas ielas posma turpinājuma nav nozīmīgs ieguvums.

Pašvaldības pārstāve atbild, ka ziemeļu tilta būvniecība paredzēta tikai komplektā ar Atmosdas ielas turpinājumu.

Iedzīvotājs vēlas uzzināt, uz kādas mērījumu bāzes tika veikti trokšņa līmeņu aprēķini.

J. Rubinis skaidro, ka trokšņa novērtēšana netiek veikta uz reāliem trokšņa līmeņu mērījumiem, bet gan balstoties uz aprēķiniem. Informācija par autotransporta intensitātēm uz novērtējumā iekļautajām ielām galvenokārt iegūta no 2015./2016. gadā veiktās autotransporta uzskaites.

Klātesošais norāda, ka šajā laika posmā liela daļa iedzīvotāju konkrēto Loka maģistrāles posmu neizmantoja, tāpēc ziņojumā norādītā transporta intensitāte atšķiras no reālās.

Sanāksmes dalībnieks interesējas par rekomendētajiem pasākumiem trokšņa mazināšanai uz Loka maģistrāles. J. Rubinis sniedz atbildi, ka, lai samazinātu trokšņa robežlielumu pārsniegumu platības uz Loka maģistrāles, ir jāparedz troksni samazinoši pasākumi, tomēr ietekmes uz vidi ziņojuma ietvaros Loka maģistrāles posms no Rīgas ielas līdz paredzētās darbības teritorijai nav vērtēts (no troksni mazinošu pasākumu aspekta).

Klātesošais vēlas uzzināt, vai darba uzdevums bija norādīt, ka ir problēma ar trokšņa līmeņu pārsniegumiem vai jau rast konkrētus tehniskus risinājumus.

Eksperts norāda kartogrāfiskajā materiālā, kurā plānotā transporta pārvada posmā būtu jāizvieto trokšņa barjeras.

Iedzīvotājs skaidro, ka šajā posmā nav apdzīvotas vietas.

A. Kāla un J. Rubinis norāda, ka tur ir izvietota dzīvojamā māja un trokšņa robežlielumi piemērojami atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai un šajā transporta pārvada posma tuvumā ir izvietota publiskās apbūves un neliels skaits savrupmāju apbūves teritorija.

A. Kāla skaidro, ka troksni samazinoši pasākumi vērtēti tikai plānotā pārvada izpētes teritorijā, kuras austrumu robeža ir Kalnciema ceļa un Loka maģistrāles krustojums, bet ārpus paredzētās darbības teritorijas aprēķini veikti, lai iegūtu kopējo priekšstatu par trokšņa līmeni, tomēr atsevišķi troksni samazinoši pasākumi netika vērtēti.

Vides aizsardzības kluba pārstāve vēlas uzzināt, vai kompensējošie pasākumi (plānotais liegums 56 ha platībā) paredz dambja nojaukšanu.

L. Kursīte informē, ka tiek paredzēta dambja pārcelšana, lai izveidotu palienes pļavas.

Klātesošo māc šaubas, vai konkrētā teritorija tiešām pildīs savu funkciju (norāda kartogrāfiskajā materiālā precīzu vietu).

Vides aizsardzības kluba pārstāve interesējas, vai zemes īpašnieki ir ar mieru dambja pārcelšanai.

SIA ELLE pārstāve sniedz atbildi, ka no 10 skartajiem īpašumiem 8 pieder pašvaldībai, 1 fiziskai personai un 1 juridiskai personai, kas atvieglo saskaņošanas procesu.

Klātesošā jautā, vai 56 ha kompensējošā platība ir obligāta, lai izpildītu Eiropas nosacījumus.

A. Kāla komentē, ka konkrēti nosacījumi nav, bet ja tiek konstatēta būtiska negatīva ietekme, kuru nevar mazināt ar ietekmes uz vidi mazinošiem pasākumiem, ir nepieciešami atbilstoši kompensējošie pasākumi. To nosaka gan ES, gan Latvijas likumdošana. Piedāvātie 56 ha ir ekspertu un pašvaldības piedāvājums kompensējošiem pasākumiem. Par šo ir notikušas konsultācijas arī ar Dabas aizsardzības pārvaldi. IVN ziņojumā ir pieejams eksperta vērtējums par kompensējamās teritorijas piemērotību.

Vides aizsardzības kluba pārstāve jautā, vai tilta būvniecība mazūdens periodā nesakrīt ar lieguma laiku.

L. Kursīte skaidro, ka lieguma laiks ir noteikts no 1. aprīļa līdz 1. jūlijam, tāpēc tilta būvniecība upē/uz salas šajā laika posmā nav paredzēta – tas ir darba organizācijas jautājums, jo darbi tiek plānoti arī Loka maģistrāles un Atmodas ielas galos.

Klātesošais norāda kartē uz konkrētu kompensējamo teritoriju 1,8 ha platībā, kas atrodas Driksas upes kreisajā krastā, aicinot izskatīt iespēju šo teritorijas daļu atvēlēt pilsētas attīstībai nākotnē (piemēram, ekskluzīvu mājokļu celšanai), palielinot kompensējamās platības, kas atrodas uz ziemeļiem.

Pašvaldības pārstāve atbild, ka tas ir loģisks priekšlikums, jo tiltam tuvu esošo teritoriju kā kompensējamo platību nav vērts atstāt, putni tajā diez vai iedzīvosies.

Iedzīvotājs informē, ka Singapūrā ir labs piemērs – pilsētas centrā ierīkots botāniskais dārzs, aicina izskatīt iespēju, ko līdzīgu realizēt Jelgavā.

A. Kāla skaidro, ka Dabas aizsardzības pārvalde konkrēto 1,8 ha lielo teritoriju nav atzinusi kā optimālu kompensējamo platību.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka ziņojumā bieži tiek pieminēts nosaukums “multimodālais loģistikas centrs” (teritorijas bijušā lidlauka tuvumā), aicina ar nosaukumu neierobežot teritorijas izmantošanu, jo pastāv citi alternatīvi risinājumi šīs teritorijas attīstībai nākotnē.

Pašvaldības pārstāvis skaidro, ka pēc teritorijas plānojuma tā ir industriālā teritorija. A. Kāla papildina, ka ziņojumā norādītais nosaukums nesašaurina teritorijas izmantošanas iespējas nākotnē.

SIA ELLE pārstāve informē, ka novērtējumā multimodālais loģistikas centrs ģenerē smagā transporta pieprasījumu, uz ko tiek veikti nākotnes aprēķini.

Dalībnieki diskutē par teritorijas izmantošanas iespējām un nosaukumu nākotnē. A. Kāla norāda, ka redakcionālais ieteikums tiks ņemts vērā.

Jelgavas pilsētas iedzīvotājs vēlas uzzināt, kurā gadā tika noteikts, ka pa esošo tiltu pārvietoja 26 000 automašīnu diennaktī un, kurā gadā, ka pārvietoja 40 000 automašīnu diennaktī.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka 40 000 automašīnu intensitāte diennaktī tika noteikta tikai vienā krustojumā – 2015./2016. gada griezumā.

Klātesošā vēlas saprast, uz kāda pamata palielinās transporta intensitātes, ja iedzīvotāju skaits samazinās.

Eksperts skaidro, ka neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazinājumu, automobilizācijas līmenis un iedzīvotāju pārvietošanās biežums ar automašīnu pieaug. Sanāksmes dalībnieki diskutē par sabiedriskā transporta izmantošanas ērtumu Jelgavas pilsētā.

Klātesošais interesējas, vai plānotajam tiltam ir paredzēta tikai viena braukšanas josla katrā virzienā. Norāda uz risku, ka avārijas gadījumā, tilts var tikt nobloķēts un kļūt neizmantojams.

G. Osītei tiek uzdots jautājums par lidostas poldera dambja pārbūvi. Iedzīvotājs norāda uz faktu, ka esošās pārbūves robeža sakrīt ar to vietu, kur plānots pārnest dambi priekš kompensējamajām platībām. Interesējas vai dambis jau tiek pārnests, vai tiek veikti darbi 3,5 miljonu Eiro apmērā, lai vēlāk pārnestu vēlreiz.

G. Osīte sniedz atbildi, ka lidostas poldera dambja projekta ietvaros tiek sakārtota vaļējā lietus ūdeņu novadīšanas sistēma tuvumā esošajās teritorijās un izbūvēts lietus ūdeņu kolektors pa Lapskalna ielu. No dambja tiek skartas tikai slūžas, kas gala rezultātā nodrošina lietus ūdeņu novadīšanu upē. Pašvaldības pārstāve norāda, ka dambī netiek veiktas investīcijas, ko pie dambja trases iespējamās pārvietošanas būtu atkārtoti jāpārtaisa.

Klātesošais vēlas uzzināt, vai gadījumā, ja tehniski ekonomiskie aprēķini projektā pierāda, ka vajag trešo operatīvo joslu (ar 2 braukšanas joslām satiksmes negadījums var nobloķēt tiltu), vai būs nepieciešams veikt jaunu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru tilta paplašināšanai.

A. Skrastiņš skaidro, ka, skatot lēmumu par tilta tehniskajiem parametriem un braukšanas joslu skaitu, tika veikta satiksmes modelēšana, no kuras secināts, ka ar 2 braukšanas joslām ir

pietiekoši. Eksperts informē, ka tiek plānotas paplašinātās vienzoslas (3,25 m), kas izņēmuma gadījumos nodrošina 3 joslu caurbraukšanas iespēju.

Klātesošais sniedz komentāru, ka 3,70 m ir normāla kravas transporta paplašinošā josla nevis 3,25 m. Iedzīvotājs vēlas uzzināt, vai gadījumā, ja aprēķini pierāda nozīmīgu ieguvumu no papildus 0,5 m, vai ietekmes uz vidi procedūra neierobežo koridora paplašināšanas iespējas vēlāk.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka koridors ir paplašināms, un nozīmīgi neietekmēs tilta konstrukcijas, kā rezultātā, atkārtota ietekmes uz vidi procedūra nav nepieciešama, ja tilta novietojums un galvenie parametri nemainās.

G. Osīte papildina, ka trotuārs un velosliņš ir paredzēti tilta vienā pusē, bet otrā pusē tehniskā apmale, kas nodrošina ārkārtas gadījumos satiksmes negadījuma apbraukšanas iespējas.

Klātesošais norāda, ka tehniskā apmale ir tikai 1,5 m plata un domāta gājējiem, nevis transportlīdzekļiem.

A. Kāla informē sanāksmes dalībniekus, ka jebkuras izmaiņas, kas tiks uzskatītas par būtiskām, tiks vērtētas caur sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējuma procedūru (pēc akcepta pieņemšanas, ja process jau būs noslēdzies). SIA ELLE pārstāve kā būtiskas izmaiņas min balstu skaita un to platību izmaiņas, nevis tilta augšdaļas nelielas korekcijas.

A. Kāla apkopo iepriekš minēto, skaidrojot, ka jebkuras būtiskas izmaiņas šobrīd pieteiktajā darbībā, ja būs nepieciešams, tiks vērtētas vismaz caur sākotnējo izvērtējumu, bet, ja apstākļu kopums būs ļoti būtisks, tad izmaiņas tiks virzītas uz atkārtotu ietekmes uz vidi procedūru.

SIA ELLE pārstāvji pateicas sanāksmes dalībniekiem par pozitīvo, konstruktīvo sanākumi un atkārtoti informē, ka līdz 27. aprīlim visiem ir iespējas sniegt komentārus un priekšlikumus par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu.

Sanāksme tiek slēgta.