

1. SLUDINĀJUMS LAIKRAKSTĀ

2. SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS SANĀKSMES, KURA NOTIKA 2019. GADA 10. APRĪLĪ, PROTOKOLS (SANĀKSMĒ PIEDALĪJĀS 41 DALĪBNIKĀS, SARAKSTS PIEEJAMS UZ PIEPRASĪJUMU).

3. PĀRSKATS PAR SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS LAIKĀ SAŅEMTAJIEM KOMENTĀRIEM

**PAZIŅOJUMS PAR JAUNU PIETEIKUMU IESNIEGŠANU JELGAVAS PILSĒTAS PAŠVALDĪBAS LĪDZFINANSĒJUMA PIEŠĶIRŠANAI DAUDZDZĪVOKĻU DZĪVOJAMĀM MĀJĀM PIESAIŠTĪTO ZEMESGABALU LABIEKĀRTOŠANAI 2019. GADĀ**

Saskaņā ar Jelgavas pilsētas domes 2016. gada 18. februāra saistošajiem noteikumiem Nr.16-7 «Par Jelgavas pilsētas pašvaldības līdzfinansējumu daudzdzīvokļu dzīvojamām mājām piesaistīto zemesgabalu labiekārtošanai» (turpmāk – saistošie noteikumi) daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas dzīvokļu īpašnieku kopības, kuras vēlas veikt daudzdzīvokļu dzīvojamai mājai piesaistītā zemesgabala labiekārtošanu, var iesniegt Jelgavas pilsētas pašvaldības iestādē «Pilsētsaimniecība» pieteikumu pašvaldības līdzfinansējuma saņemšanai.

**Pieteikumu iesniegšanas termiņš – līdz 2019. gada 27. maijam (ieskaitot).**

Pieejamais Jelgavas pilsētas pašvaldības līdzfinansējums ir 88 000 euro.

Ar saistošajiem noteikumiem var iepazīties Jelgavas pilsētas pašvaldības mājaslapā [www.jelgava.lv](http://www.jelgava.lv) vai Jelgavas pilsētas pašvaldības iestādē «Pilsētsaimniecība» mājaslapā [www.pilsetsaimnieciba.lv](http://www.pilsetsaimnieciba.lv).

Informāciju par pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu var saņemt, zvanot pa tālruni 63084470 vai sūtīt jautājumus elektroniski pa e-pastu [pilsetsaimnieciba@pilsetsaimnieciba.jelgava.lv](mailto:pilsetsaimnieciba@pilsetsaimnieciba.jelgava.lv), vai klātienē pirmdienās no plkst.18 līdz 19, iepriekš piesakoties pa tālruni 63084470.

**SIA «Stora Enso Packaging» (reģ.Nr.40003220301)**  
savā komandā aicina **RAŽOŠANAS DARBINIEKUS(-CES).**

**Mēs piedāvājam:**

- amatam atbilstošu atalgojumu (no 700 EUR neto);
- sociālās garantijas, ikgadējo apmaksāto atvaļinājumu, apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem darbā, veselības apdrošināšanu un sporta nodarību kompensāciju;
- darba apģērbu un individuālos aizsardzības līdzekļus;
- daļēji apmaksātas pusdienas;
- bezmaksas apsargātu autostāvvietu;
- darbam nepieciešamās apmācības.

- vēlme strādāt intensīvu un atbildīgu darbu ražošanas komandā;
- labas latviešu valodas zināšanas;
- iespēja strādāt summēto darba laiku maiņās (darbs *sīdrosā* maiņu grafikā (trīs maiņas diennakti: 1. maiņa – no plkst.6.05 līdz 14.35, 2. maiņa – no plkst.14.10 līdz 22.40, 3. maiņa – no plkst.22.40 līdz 6.10));
- darba pieredze ražošanas uzņēmumā tiks uzskatīta par priekšrocību.

CV un pieteikumu sūtīt pa e-pastu [atlase.lv@storaenso.com](mailto:atlase.lv@storaenso.com).  
Tālrunis sazināi – 28660242.

**Lai veiktu šo darbu, nepieciešams:**

- tehniskās iemaņas un/vai piemērota izglītība tiks uzskatīta par priekšrocību;

Darbiavietā: Tiraines iela 5, Rīga, LV-1058.  
Ērta nokļūšana ar vilcienu (stacija «Tiraine»).



**BEZMAKSAS VESELĪBAS VEICINĀŠANAS AKTIVITĀŠU PIEDĀVĀJUMS APRĪLĪ**

**NĪJOŠANAS NODARBĪBAS**

**VINGROŠANAS NODARBĪBAS  
ZEMGALES OLIMPIŠKĀJĀ CENTRĀ**

**Jelgavas reģionālais tūrisma centrs piedāvā**

## Putnu dienas Jelgavā 6.aprīlī

**9,00 – 12,00**  
Putnu vērošana Svētes palienē ar putnu pazinēju Mareku Kļūpu  
Pulcēšanās pie sūkņu stacijas, Svētes palienē

**10,00 – 13,30**  
Veloekskursija "Braucam vērot putnus Svētes palienē" Gīde Zane Grava  
Sākums pie Jelgavas Sv.Trīsvienības baznīcas torņa

Pieteikšanās pa tālruni 63005447 vai e-pastu [tic@tomis.jelgava.lv](mailto:tic@tomis.jelgava.lv)  
Jelgavas Sv.Trīsvienības baznīcas torņa, Akadēmijas iela 1, Jelgava.  
Dalība bez maksas

[www.visit.jelgava.lv](http://www.visit.jelgava.lv)



Jelgavas Dome

**Paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) ziņojuma sabiedrisko apspriešanu**

**Paredzētās darbības nosaukums un vieta:** transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā.  
**Ierosinātais:** Jelgavas pilsētas dome (reģ.Nr.90000042516), adrese: Lielā iela 11, Jelgava, LV-3001, tālrunis 63005569, 63005493.

**Paredzētās darbības vieta:** Jelgavas pilsēta.

**Informācija par IVN procedūru:** Vides pārraudzības valsts biroja lēmums Nr.250 «Par IVN procedūras piemērošanu» pieņemts 2015. gada 12. oktobrī, IVN programma izsniegta 2015. gada 30. oktobrī. Ziņojums «Transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmes uz vidi novērtējums» sagatavots 2019. gada martā. Ziņojuma sagatavotājs: SIA «Estonian, Latvian & Lithuanian Environment».

**Informācija par sabiedrisko apspriešanu:** ziņojuma sabiedriskā apspriešana notiek no 2019. gada 28. marta līdz 27. aprīlim. Ziņojuma apspriešanas sākums notiks **2019. gada 10. aprīlī plkst.18** Zemgales reģiona Kompetenču attīstības centra Lielajā konferenču zālē Svētes ielā 33, Jelgavā.

**Ar ziņojumu un tā kopsavilkumu var iepazīties** Jelgavas pilsētas domes Klientu apkalpošanas centrā Lielajā ielā 11, Jelgavā, 131. kabinetā, pirmdienās no plkst.8 līdz 19, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās no plkst.8 līdz 17, piektdienās no plkst.8 līdz 14. Ar ziņojumu var iepazīties arī tīmekļa vietnē <http://www.jelgava.lv/lv/pilseta/sabiedriba/lidzidaliba/>.

**Rakstiskus priekšlikumus par ziņojumu līdz 2019. gada 27. aprīlim var iesniegt:**

- 1) Vides pārraudzības valsts birojā (Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, fakss 67321049, tālrunis 67321173, e-pasts [vpvb@vpvb.gov.lv](mailto:vpvb@vpvb.gov.lv); [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv));
- 2) Jelgavas pilsētas domes Klientu apkalpošanas centrā, 131. kabinetā (Lielā iela 11, Jelgava, LV-3001, tālrunis 63005569, 63005493, e-pasts [dome@dome.jelgava.lv](mailto:dome@dome.jelgava.lv); [www.jelgava.lv](http://www.jelgava.lv)).

**VESELĪBAS VEICINĀŠANA JELGAVĀ**

**LEKCIJA EMOCIONĀLĀS VESELĪBAS IETEKME UZ FIZISKO VESELĪBU**

pensijas vecuma personām un piengadīgām personām ar invaliditāti

**NORISES VIETA:**  
Dobeles iela 62A, Jelgava

**NORISES LAIKS:**  
02.04.2019. plkst.14–15

**PROGRAMMĀ:**

- Emocijas un to ietekme uz ķermeni – dzīves piemēri
- Praktiski vingrinājumi un relaksācijas tehnikas
- Pozitīvas domāšanas ietekme uz emocijām un ķermeni

**PASĀKUMS IR BEZ MAKSAS**

*\*Pasākums var tikt fotografēts*



ZEMGALES REĢIONA  
KOMPETENČU ATTĪSTĪBAS CENTRS



**Piedāvā darbu**

**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 izvēlēta 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 vērsas 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 rādiusu 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 brauktuvju 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 Atmosas ielas posma turpinājuma nav nozīmīgs ieguvums.

Pašvaldības pārstāve atbild, ka ziemeļu tilta būvniecība paredzēta tikai komplektā ar Atmosas 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 rekomendējošajiem 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 līmeņa 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 nedaudz tālāk 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 plātībā) paredz dambja nojaukšanu.

L. Kursīte informē, ka tiek paredzēta dambja pārcelšana, lai izveidotos 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 nesakrītīs 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 pārvietojas 26 000 automašīnu diennaktī un, kurā gadā, ka pārvietojas 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 veloceliņš 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.

### Pārskats par saņemtajiem komentāriem

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<b>Latvijas Dabas fonds, vēstule 26.04.2019.Nr. 3.6/56</b>	
<p>Nemot vērā IVN ziņojuma sarežģīto struktūru, nepieciešams pārskatīt savstarpēji saistītās ziņojuma nodaļas, lai visās vienādi un viennozīmīgi būtu saprotami ietekmi mazinošie pasākumi, tostarp</p> <p>1) nepieciešams noteikt (skat. IVN ziņojuma 3.1., 6.6., 7.6. u.c. saistītās nodaļas), ka pagaidu ceļš Pilssalā izveidojams ne platāks kā 5 m, nodrošinot no abām pusēm braucošajiem transportlīdzekļiem redzamības attālumā 8 m platas izmaiņšanās kabatas, un ceļa būvēšanai izmantojami materiāli (piemēram, koka vai cita materiāla paletes/paneli), kas atvieglo ceļa novākšanu un rekultivāciju pēc būvdarbu pabeigšanas;</p> <p>2) attiecībā uz ietekmi uz dabas vērtībām ES nozīmes aizsargājamajiem zālāju biotopiem 6.6.2. tabulā papildināms, ka pēc tilta uzbūvēšanas veicama visu pagaidu piebraucamo ceļu (tostarp Pilssalā) un būvlaukumu, ko neaizņem tilta konstrukcijas, rekultivācija un zālāja atjaunošana;</p> <p>3) arī 7.6.1. tabulā kā ietekmi mazinošs iekļaujams pasākums, kas paredz būvniecībai nepieciešamo pagaidu ceļu izmantošanu, ievērojot IVN ziņojumā izvirzītos nosacījumus to izveidošanai, un rekultivāciju pēc būvdarbu pabeigšanas.</p>	<p>1) Ziņojuma teksts precizēts – skat. 3.1. , 6.2., 7.6. nodaļas;</p> <p>2) 6.6.2. nodaļa papildināta;</p> <p>3) 7.6.1. tabula papildināta.</p>
<p>Kā kompensējošo pasākumu īstenošanas rezultāts ir jāparedz atjaunoto zālāju teritoriju iekļaušana dabas liegumā un <i>Natura 2000</i> teritoriju tīklā.</p>	<p>Pieņemts zināšanai. Jautājumu par teritorijas statusu lemj kompetentās institūcijas.</p>
<p>Kompensējošo pasākumu aprakstu (IVN ziņojuma 3.12.4. nodaļa) nepieciešams papildināt ar kopsavilkumu (pārskatu), kas ietver kompensējošo pasākumu teritorijās veicamo darbu uzsākšanas brīdi, secību un darbiem nepieciešamo laiku, lai būtu saprotams kompensējošo pasākumu īstenošanas laika grafiks. Kompensējošo pasākumu detālāka plānošana ir svarīga, jo tie ir veicami pirms tilta būvniecības, un</p>	<p>Ziņojuma teksts papildināts, skat. 3.12.4. nodaļu</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
zālāju atjaunošana ietver ne tikai platības atbrīvošanu no kokiem un krūmiem ar sekojošu pļaušanu vai noganīšanu, bet arī zālāju piesēju un poldera dambja nojaukšanu un uzbūvēšanu citā vietā, kā arī īpaši aizsargājamās dabas teritorija statusa noteikšanu	
Ņemot vērā izvērtētās ietekmes, atbalstāma ir tilta konstrukcijas 1. alternatīva, ko papildina necaurredzama vai pret sadursmēm ar putniem efektīvi marķēta vairogu siena, kas kalpos arī kā prettrokšņa barjera	Pieņemts zināšanai
<b>Einārs Nordmanis, zemes īpašnieks, 2019. gada 29. aprīļa vēstule</b>	
IVN ziņojuma 6, 18. un 19. pielikumos dotais trokšņa līmeņa aprēķina kartējums nav gluži korekts, jo attēlo tikai situāciju ap esošo transporta plūsmu, t.i., Rīgas iela-Lielupes tilts-Lielā iela, utt. un paredzēto, t.i., Loka maģistrāle-Ziemeļu tilts-Atmodas iela. Viens no projekta mērķiem ir atslogot pilsētas centru no smagā transporta, kuram tāpat tajā iebraukt ir aizliegts, kurš jau ir novirzīts pa esošo apvedceļu Lietuvas virzienā un pa Rūpniecības ielu Dobeles virzienā. Pieļauju, ka, veicot mērījumus, piemēram, Miera ielā vai uz tilta pār Platoni, aina būs pavisam cita- respektīvi nepārtraukts smagā transporta radīts troksnis, vibrācija un piesārņojums kopā ar no centra novirzīto vieglo transportu aizsargājamās teritorijas pašā centrā un caur minētajiem jaunajiem apbūves rajoniem. Efektīvākajiem iespējamajiem prettrokšņa un pretvibrācijas risinājumiem jābūt nevis rekomendāciju veidā, bet obligātai prasībai pie jebkura no plānotā tilta varianta projektēšanas.	Paredzētās darbības mērķis nav novirzīt kravas transportu no dienvidu apvedceļa uz plānoto pārvadu. Apvedceļa posms pilsētas dienvidos pat pēc paredzētās darbības realizēšanas turpinās pildīt nozīmīgu savienojošu funkciju. Nākotnē dienvidu apvedceļu ir nepieciešams attīstīt, izveidojot savienojumu starp Lietuvas šoseju un valsts autoceļiem, kas savieno Jelgavas pilsētu ar Dobeli un Tukumu.
Gaisa piesārņojums. Tie paši argumenti, kas iepriekšējā punktā par trokšņa līmeni.	Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būs iespējams izvairīties no potenciālas kravas transporta kustības intensitātes palielināšanās pilsētas centrālajā daļā, kas saistīta ar plānoto attīstību pilsētas ziemeļu daļā (bijušā lidlauka tuvumā). Proti, attīstot ražošanas un komercapbūves teritorijas bijušā lidlauka tuvumā, ir paredzams, ka šīs attīstības

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	<p>rezultātā teritorija varētu piesaistīt ievērojumu skaitu kravas automašīnu. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar 2015. gada 2. jūnija MK noteikumu Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 262. punktu ceļa zīmes 306., kas liedz kravas transporta kustību pa noteiktu ceļa posmu, darbība neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri nogādā vai brauc saņemt kravu zonā, kas apzīmēta ar minēto ceļa zīmi, jauno ražošanas un komercapbūves teritoriju piesaistītais transports visticamāk, ka šķērsos pilsētas centru vai nozīmīgu pilsētas centra daļu, jo citas piekļūšanas alternatīvas jaunatīstītajām teritorijām nebūs. Plānotais satiksmes pārvads nodrošinās alternatīvu pieeju jaunatīstītajām teritorijām, tādējādi neradot kravas transporta radītā trokšņa, vibrācijas līmeņa un gaisa piesārņojuma pieaugumu pilsētas centrālajā daļā.</p>
<p>IVN ziņojuma 10.pielikumā dotajā kartē attēlotas 7 skatu zonas. Zona Nr. 3 atrodas pie lieguma teritorijas pirmajiem vārtiem, no tās līdz plānotajam tiltam ir ap 900m un ietekme uz ainavu tieši no šī skatu punkta nav būtiska. Ja skatu punktu uz Pilssalas izvēlas kaut vai pie teritorijas otrajiem vārtiem ,t.i., pie skatu torņa un virzoties Driksas virzienā, ietekme ir izteikti negatīva. Tilta apjoms pilnībā aizsegs Pilssalas dabisko ainavu. Ļoti būtiski skatu punkti- 100, 200, 500m, varbūt arī 1 km un vairāk no plānotā tilta skatoties no ziemeļu puses, gan no salas, gan upes līmeņa vispār nav vērtēti (attēli</p>	<p>Ainaviskā novērtējuma pamatzdevums ir novērtēt plānoto objektu no vizuālā aspekta kvalitatīvas ainavas un nozīmīgu skatu punktu kontekstā. Viens no nozīmīgākajiem kvalitatīvas ainavas pamatnosacījumiem ir tās vizuālā un fiziskā pieejamība. Konkrētajā gadījumā šī zona</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>vēstules pielikumos). Tieši šīs ainavas zonas uz pilsētu, skatoties no Pilssalas Ziemeļu gala vai upes līmeņa, t.i., tuvojoties pa ūdensceļu, tiks ietekmētas visbūtiskāk un kā arī visnegatīvāk.</p>	<p>nav nedz pilsētas reprezentatīvais skats, nedz vizuāli viegli pieejama zona, kurā regulāri apgrozās lielas masas ar cilvēkiem. Tāpat jāvērš uzmanība, ka konkrētas zonas lielākā vērtība ir nevis ainavas estētika, bet bioloģiskā daudzveidība, tādēļ svarīgāk par vizuālo, ir videi draudzīgi un saudzīgi risinājumi.</p>
<p>Jelgavas jahtklubs, kura pirmsākumi meklējami 1930. gadā pēdējos 15 gados ir ļoti izaudzis, navigācijas sezonas laikā notiek vairākas regates, Jelgavas burātāji pa Lielupi tiek līdz Kalnciema tiltam un arī līdz jūrai. Pašreiz piedāvātie domājamā tilta konstruktīvie risinājumi paredz tā laiduma augstumu virs upes līmeņa vien 7metri, kas ir stipri par maz daudz maz nopietnu jahtu caurbraukšanai.</p>	<p>Nemainot skiču projektā izstrādāto tehniskos risinājumus, būtisks brīvtempas paaugstinājums nav iespējams. Jautājums par nepieciešamo brīvtempu var tikt risināts atbilstoši būvprojektēšanas laikā izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem, kas pieļauj arī tilta konstrukcijas maiņu gadījumā, ja būs nepieciešams būtiski lielāks zemtilta telpas augstums peldlīdzekļu (jahtu) kustībai. Jāatzīmē, ka citu pakalpojumu sniegšanu (katamarānu un laivu noma, kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma) plānotā tilta būvniecība neietekmēs.</p> <p>Atbilstoši sabiedriskās apspriešanas laikā izskanējušai informācijai (skat. 26. pielikumu), pastāv iespēja, ka jahtklubam varētu tikt piedāvāta cita atrašanās vieta.</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	<p>Šobrīd Jelgavas pilsētas pašvaldībā tiek izstrādāts tematiskais plānojums "Publisko ūdeņu teritoriju izmantošana Jelgavas pilsētas administratīvajās robežās", kura mērķis ir izvērtēt publisko ūdeņu Jelgavas pilsētas teritorijā un tiem piegulošās teritoriju faktisko izmantošanu, pieejamību un kuģošanas iespējas, kā arī izstrādāt risinājumus turpmākajām ūdens teritoriju un pieguļošo krastmalu izmantošanas iespējām.</p> <p>Jāatzīmē, ka citu jahtkluba pakalpojumu sniegšanu (katamarānu un laivu noma, kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma) plānotā tilta būvniecība neietekmēs.</p>
<p>Kompensējošie pasākumi. Uzskatu, ka tik unikālas teritorijas, kā Pilssala vērtības pazemināšanu kompensēt vienkārši nav iespējams, gluži tāpat, kā Pilssalu nav iespējams pārcelt citur. Bet ja nu tomēr līdz šādam kompromisam nonāk, tad dambja pārvietošanai un teritorijas pievienošanai liegumam būtu jānotiek pirms paredzamajiem tilta būvdarbiem, jo prioritāte tomēr ir dabas vērtības.</p>	<p>Pieņemts zināšanai. Ierosinājums atbilst Ziņojumā norādītajai plānotajai pasākumu secībai (skat. 3.12.4), kāda ir noteikta arī LR likumdošanā.</p>
<p>Dokumenta 14.pielikumā ar oranžu līniju iezīmēts piebraucamais ceļš kā Pilssalas ielas</p>	<p>Būvmateriālu un būvtehnikas piegāde</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>turpinājums. 2018.gada pavasarī tika atklāts skatu tornis, tūlīt kļuva par vienu no populārākajiem tūristu gala mērķiem Jelgavā. Līdz tornim ved grantēts ceļš, piemērots gājējiem un vieglam transportam, pēc torņa ceļa faktiski nav. Uzskatu, ka kategoriski nav pieļaujama jebkāda smagajam transportam domāta ceļa izbūve līdz paredzamajai būvlaukuma vietai, jo tik kapitāli būvdarbi nav savienojami ar teritorijas lieguma statusu, pie tam šāda transporta kustība neizbēgami radīs bīstamību un neērtības torņa apmeklētājiem tādējādi mazinot tā kā tūrisma objekta pievilcību. Būvmateriālu piegāde būtu jāorganizē tikai un vienīgi pa pagaidu pontonu tiltiem no Driksas puses.</p>	<p>būvlaukumā ir iespējama gan pa izbūvētu pagaidu ceļu, gan pa pagaidu pontona tiltiem, gan uz peldošajiem pontoniem. Konkrētais transportēšanas veids tiks piemērots atbilstoši Tehniskajos noteikumos noteiktajiem ierobežojumiem. Gadījumos, kad būs nepieciešama pagaidu būvju izbūve (piem. ceļš, piestātne, tilta pieeja), pēc darbu veikšanas visas pagaidu būves tiks nojauktas un teritorija rekultivēta.</p>
<p>Salas pilnvērtīgai apsaimniekošanai nepieciešama zirgu ganāmpulka un lauksaimniecības tehnikas brīva pārvietošanās visā teritorijā. Kā plānots to nodrošināt caur paredzamā tilta balstu būvlaukumiem?</p>	<p>Būvniecības laikā būvlaukumu teritorijas būs pieejamas tikai būvdarbu un ar to saistīto darbu veikšanai. Iespēju robežās būvlaukumi tiks norobežoti arī ar pagaidu žogiem, lai nodrošinātu sabiedrībai drošu būvniecības procesu norisi.</p>
<p><b>Biedrība „Jelgavas attīstībai”, 2019. gada 27. aprīļa vēstule</b></p>	
<p><u>Tilta lietderība</u>  Tilta izbūves mērķis esot nepieciešamība atslogot pilsētas centru, īpaši, Lielo ielu, no transporta un ar to saistītās nelabvēlīgās ietekmes, jo transporta plūsma caur Lielo ielu ir vairākkārt pieaugusi. Vienlaikus IVN ziņojumā nav identificēts, kas veido lielāko transporta plūsmu centrā. Tāpat nav pamatots, vai jaunais tilts nodrošinās ātrāku nokļūšanu caur Jelgavas pilsētu. To ir būtiski ņemt vērā, vērtējot, cik lietderīgi jaunais tilts atslogos pilsētas centru no transporta. Ievērojot minēto, ja tas ir pētīts IVN ietvaros, lūdzam precizēt, cik lielu daļu no uzskatītās transporta plūsmas pilsētas centrā veido automašīnu tranzīts caur Jelgavas pilsētu?</p>	<p>Aplūkojot satiksmes intensitātes datus uz Jelgavas pilsētā ienākošajiem valsts autoceļiem (<a href="http://lvceli.lv/wp-content/uploads/2019/01/Satiksmes-intensit%C4%81te-2008-2018-1.xlsx">http://lvceli.lv/wp-content/uploads/2019/01/Satiksmes-intensit%C4%81te-2008-2018-1.xlsx</a>), var apgalvot, ka lielākā pilsētas centru šķērsojošā transporta daļa ir pilsētas iekšējais transports. Lai gan pēc transporta koridora Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela pārbūves, palielinot koridora</p>



Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	<p>caurlaides spēju, ir pieaudzis arī to transporta līdzekļu skaits, kas šķērso pilsētas centru tranzītā, šis transports veido mazāko daļu no satiksmes intensitātes pilsētas centrā un nav paredzams, ka nākotnē šī daļa varētu pārsniegt pilsētas iekšējo satiksmes intensitāti. Ar pilsētas iekšējo satiksmes intensitāti šajā gadījumā tiek saprasts transports, kura galamērķis ir Jelgavas pilsēta.</p> <p>Šobrīd ir ļoti grūti prognozēt vai plānotās transporta koridors pār Lielupi un Driksu upēs nodrošinās vērā ņemamu laika ietaupījumu, salīdzinot ar esošā koridora Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela izmantošanu. Potenciālais laika ietaupījums lielā mērā ir atkarīgs no satiksmes kustības regulējuma uz plānotā satiksmes pārvada pievedceļiem.</p> <p>Paredzētā transporta koridora kopējais garums ir līdzīgs šobrīd izmantotajam koridoram Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela, tādēļ posmu šķērsošanas laiks lielā mērā ir atkarīgs no transporta kustību kavējošo faktoru – luksoforu, rotācijas apļu, gājēju pāreju. u.c. izvietojuma, kā arī</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	<p>satiksmes regulējuma. Šobrīd var apgalvot, ka alternatīva transporta koridora neveidošanas gadījumā, transports, kas šķērso Jelgavas pilsētu, izmantos esošo tiltu pār Lielupi, bet pieaugošās satiksmes intensitātes rezultātā palielināsies esošo ielu noslogojums un veidosies transporta kustības aizkavējumi.</p>
<p><u>Par tilta ekonomisko pamatojumu</u>  Ziņojumā norādīts uz mērķi Jelgavas lidlauka teritorijā attīstīt “kravu centru ar 2000 darbavietām”. Tam nav sniegti nekādi pierādījumi vai pamatojums. Kravu centra attīstība šajā teritorijā mūsu ieskatā ir ļoti neticama, ņemot vērā plānus attīstīt multimodālu satiksmes termināli Rail Baltica tuvumā. Lūdzam šo pamatojumu labot un koriģēt, norādot uz īstenojamiem un faktiski sasniedzamiem mērķiem saistībā ar Jelgavas lidlauka teritorijas attīstību. Rosinām paplašināt ekonomiskā ieguvuma teritoriju Jelgavas un Ozolnieku novadu robežās un rast pamatojumu tilta attīstībā iesaistīt arī kaimiņu novadus.</p>	<p>Atbilstoši Jelgavas pilsētas attīstības plānošanas dokumentiem, Jelgavas bijušā lidlauka teritorija ir noteikta kā prioritāri attīstāmā un tajā ir atļauta rūpniecības uzņēmumu darbībai nepieciešamo būvju, inženiertehniskās apgādes un transporta infrastruktūras būvniecība. Teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir noteikti vieglās un smagās rūpniecības uzņēmumu apbūve, atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve, inženiertehniskā infrastruktūra, transporta apkalpojošā infrastruktūra, noliktavu apbūve, lidostu un ostu apbūve. Kā palīgizmantošana ir noteikta biroju ēku, tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve. Lai šajā teritorijā būtu iespējams izvietot kādu no atļautajiem apbūves veidiem, sākotnēji ir jāveic teritorijas inženiertehniskā nodrošinājuma, tai skaitā,</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	pievedceļu izbūve.
<p><u>Par ietekmi uz Natura 2000 teritoriju</u>  No Ziņojuma izriet, ka pēc plānotā pārvada būvniecības un ekspluatācijas uzsākšanas būtiska ietekme uz ornitofaunu būs vismaz 500 metru uz katru pusi no jaunā tilta, kas kopīgi veido 56,8 ha lielu būtiski ietekmētu teritoriju. Aprakstītie kompensējošie pasākumi paredz šīs būtiski ietekmētās <i>Natura 2000</i> teritorijas aizstāšanu ar citiem zemesgabaliem. Attiecībā uz to primāri ir ņemams vērā ekspertu un speciālistu viedoklis, tomēr aicinām ņemt vērā arī šādus apsvērumus.</p> <p>Jāvērtē, vai nākotnē teritorija starp jauno tiltu un tagadējo tiltu (un Jelgavas pili) būs piemērota <i>Natura 2000</i> teritorijas uzturēšanai. Pilssalā mītošie zirgi ir kļuvuši par vienu no Jelgavas vizītkartēm un apskates objektu pilsētas viesiem. Vienlaikus ir saprotams, ka arī savvaļas zirgi, ja tie ir pārāk lielā daudzumā, var traucēt ornitofaunai. Tāpēc būtu apsverams, vai teritorijā starp abiem tiltiem vispār būtu lietderīgi paredzēt <i>Natura 2000</i> teritoriju un vai arī šī teritorija būtu uzreiz jākompensē ar citu, paredzot plašāku teritoriju Driksas upes kreisajā krastā uz ziemeļiem no plānotā satiksmes pārvada vai kādu līdzvērtīgu teritoriju.</p> <p>Kā kompensējoša paredzēta neliela teritorija Driksas upes kreisajā krastā uz dienvidiem no paredzētā transporta pārvada. Minētā teritorija mūsu ieskatā nav uzskatāma par pienācīgu un nopietnu kompensējamo teritoriju. Daļa no šīs teritorijas pat ietilpst 500 metru joslā no plānotā tilta, kurā sagaidāma būtiska ietekme uz ornitofaunu. Tā pat šī mazā, šaurā “kompensējošā teritorija” nevajadzīgi un pilnībā ierobežos perspektīvo upes krasta zonas izmantošanu. Piekrītam Dabas aizsardzības pārvaldes viedoklim attiecībā uz šo teritoriju un lūdzam šo niecīgo platību pievienot lielajām kompensējošajām teritorijām.</p>	Pieņemts zināšanai
<u>Par būvmateriālu piegādi būvniecībai</u>	Būvmateriālu un būvtehnikas piegāde

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>Aicinām paredzēt būvmateriālu pievešanu tilta būvniecībai pa pontona tiltu (vai citādi), bet ne pa Pilssalu un tajā esošo dabas lieguma teritoriju.</p>	<p>būvlaukumā ir iespējama gan pa izbūvētu pagaidu ceļu, gan pa pagaidu pontona tiltiem, gan uz peldošajiem pontoniem. Konkrētais transportēšanas veids tiks piemērots atbilstoši Tehniskajos noteikumos noteiktajiem ierobežojumiem. Gadījumos, kad būs nepieciešama pagaidu būvju izbūve (piem. ceļš, piestātne, tilta pieeja), pēc darbu veikšanas visas pagaidu būves tiks nojauktas un teritorija rekultivēta.</p>
<p><u>Par koka konstrukciju pielietošanu</u> Izvērtēt iespējas tilta būvniecībā izmantot atjaunojamo resursu koka konstrukcijas, kas nodrošinātu mazāka kopējo negatīvo ietekmi (mazāk putekļi, mazāks troksnis un vibrācijas, CO2 izmešu apjoms). Pasaules tiltu būvniecības prakse pēdējās desmitgadēs to skaidri apliecina (sk., piemēram, <a href="https://www.nordic.ca/montmorency-forest-bridge">https://www.nordic.ca/montmorency-forest-bridge</a>). Rekomendējam prioritāti tilta būvniecībā noteikt ekoloģiskajiem materiāliem.</p>	<p>Pieņemts zināšanai. Šo aspektu rekomendējams iekļaut pašvaldības Tehniskajos noteikumos/ Projektēšanas uzdevumā.</p>
<p><u>Par trokšņa ietekmi un rekomendācijām</u> Attiecībā uz trokšņa piesārņojuma aprēķiniem tālāk no jaunā tilta (Atmodas iela; Loka maģistrāle) IVN ziņojumā nav rekomendācijas – ko darīt un kā mazināt ietekmi saistībā ar plānotā transporta pieaugumu pēc jaunā tilta būvniecības tieši piebraucamajos ceļos un maģistrālēs. Tas ir absurdi, ka izpētes objekts ir tikai paša tilta būvniecības zona, kura tieši neskar dzīvojamo apbūvi. Būtu svarīgi dot rekomendācijas tieši apdzīvoto zonu (Atmodas iela, Loka maģistrāle) aizsardzībai no potenciālā trokšņu līmeņa pieauguma transporta plūsmas intensitātes pieauguma gadījumā maģistrālajās ielās, nevis tikai tiltam.</p>	<p>Ziņojuma 3.4.2. nodaļā ir sniegta rekomendācija, ka to pievedceļu posmos, kuru tuvumā izvietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās pēc tilta izbūves pieaugs trokšņa līmenis, pārsniedzot vides trokšņa robežlielumus, ir nepieciešams plānot pasākumus trokšņa mazināšanai. Šī ietekmes uz vidi novērtējuma mērķis nav detalizēti analizēt iespējamus tehniskos risinājumus autoceļu posmos, ārpus paredzētās darbības teritorijas.</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p><u>Jaunā tilta balsti ārpus upes gultnes</u> Rosinām izvēlēties tilta konstrukciju, kuram starpbalsti netiktu izbūvēti upes gultnē. Par labu šim risinājumam, mūsuprāt, ir vairāki ļoti būtiski argumenti – ievērojami saudzīgāka ietekme uz upes ekosistēmu, jo īpaši būvniecības gaitā; būs novērsti riski pie balstiem veidoties izskalojumiem augšteces un sanesumiem vai pat sēkļiem lejteces pusē. Tādējādi arī samazinātos iespēja, ka tiktu negatīvi ietekmētas tilta balstu funkcionēšanas spējas, būtu izslēgta iespēja upes gultnes izmaiņām. Vienlaikus būtu nodrošināta ērtāka upes izmantošana kuģošanai, kā arī vienkāršāks un lētāks tilta konstrukciju monitorings un ekspluatācija.</p>	<p>Viens no IVN piedāvātajiem variantiem (3. variants) paredz tilta balstus neizvietot upes gultnē.</p>
<p><u>Par plašāku sabiedrības iesaistīšanu</u> Rosinām izmantot pašvaldības pilnvaras un organizēt iedzīvotāju aptauju par vai pret tilta būvniecību.</p>	<p>IVN ziņojuma sabiedriskā apspriešana ir notikusi atbilstoši sabiedrības iesaistīšanas procedūrai, kāda ir noteikta LR likumdošanā.</p>
<p><b>Viktorija Bakaja, 2019. gada 15. aprīļa elektroniskā vēstule</b></p>	
<p>Vai ir pētīts jautājums par vides ietekmi uz tuvāko māju dzīvojošajiem?</p>	<p>Skat ziņojuma 4.1. nodaļas sadaļu par vides trokšņa ietekmi uz sabiedrības veselību</p>
<p>Vai paredzēti trokšņa slāpētāji? Tieši uz jaunā ceļa un tilta pusi iziet tuvāko māju iedzīvotāju guļamistabas (Meiju iela 46,48,50, kā arī Atmodas ielas mājas)</p>	<p>Šī ietekmes uz vidi novērtējuma procesa ietvaros ir ieteikts plānot trokšņa ietekmi mazinošos pasākumus uz plānotā satiksmes pārvada pievedceļiem.</p>
<p><b>Ieva Būmere, 2019. gada 26. aprīļa vēstules kopija</b></p>	
<p>Iebilst pret plānotā transporta pārvada izbūvi, jo tādējādi Loka maģistrāle tiks pārveidota par pilsētas tranzīnceļu – apvedceļu.</p>	<p>Pieņemts zināšanai</p>
<p>Iesaka izbūvēt jaunu apvedceļu nevis gar RAF dzīvojamo masīvu, bet gan pie Dalbes pa autoceļu V1065, virzienā uz Kalnciema ceļu vai arī pie Cenas virzienā uz ceļu Daibe – Lejasbēnūži, attiecīgi tālāk uz jauno tiltu.</p>	<p>Ziemeļu šķērsojumam ir jārisina gan pilsētas iekšējā, gan ārējā transporta plūsmu problēmas. Piedāvātais risinājums neatrisinātu pilsētas iekšējā transporta</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	problēmas.
<b>RAF dzīvojamā masīva iedzīvotāji</b>	
Iebilst pret plānotā transporta pārvada izbūvi	Pieņemts zināšanai
Ierosina būvēt jauno pilsētas apvedceļi pie Dalbes pa autoceļu V1065 – virzienā uz Kalnciema ceļu	Ziemeļu šķērsojumam ir jārisina gan pilsētas iekšējā, gan ārējā transporta plūsmu problēmas. Piedāvātais risinājums neatrisinātu pilsētas iekšējā transporta problēmas.
<b>Evija Vaivode</b>	
Ierosina veikt atkārtotu šķērsojuma tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādi, kā arī izvērtēt alternatīvus šķērsojuma variantus, skatot tos teritoriālās reformas kontekstā.	Pieņemts zināšanai. Nav IVN uzdevums

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<b>Rīta Petrova, 2019. gada 26. aprīļa elektroniskā vēstules ar pielikumiem</b>	
<p>Norāda, ka IVN ziņojumā tiek vērtēti tikai tādi tilta konstruktīvie risinājumi, kas jebkurā variantā rada negatīvu ietekmi uz Pilssalas dabas pamatni. Netiek apskatīti tādi konstrukciju veidi kā, piemēram, vanšu tilta konstrukcija, kas nodrošinātu tilta pārlaidumu garumus, kuriem nav nepieciešami atbalsta punkti Pilssalas teritorijā vai pazemes tuneli.</p>	<p>Risinājumi ir izvērtēti pirms IVN procedūras uzsākšanas (AS "Ceļuprojekts", Pilsētu (Saldus, Dobeles, Jelgava, Līvāni, Krāslava) apvedceļu iespējamības izpēte. Gala ziņojums (Jelgava), Rīga, 2013 un "Ziemeļu apvedceļa posmā no Dobeles šosejas līdz Kalnciema ceļam, t.sk. Ziemeļu gaisa pārvade izbūve", Tehniski – ekonomiskais pamatojums, 2008. gads.) Uzsākot IVN procesu, tika nodefinēta trase (t.sk. šķērsojamie zemes īpašumi) un tika piedāvāti konstruktīvie risinājumi, kādi tie tika izstrādāti skiču projektā ("Transporta pārvada (tilta) pār Lielupi un Driskas upi Jelgavā, izbūves projekta skiču varianti, SIA "3C", 2015).</p>
<b>Sintija Sīmane, 2019. gada 27. aprīļa iesniegums</b>	
<p>Ziņojumā ietekmes izvērtēšana uz jahtu tūrismu ir veikta pavisam, kā arī tā nav veikta pēc būtības. IVN ziņojuma nav atrodams izvērtējums par izbūvējamā tilta ietekmi uz jahtu tūrismu. Ziņojumā iekļautais burāšanai nepieciešamā tilta gabarīta augstuma izvērtējums ir balstīts vienīgi uz Jelgavas jahtkluba sniegto informāciju. Ziņojumā iekļautā informācija tādējādi sniedz maldīgu iespaidu par esošo situāciju burāšanas nozarē Jelgavā, vienlaikus automātiski "nogriežot" tās attīstības iespējas jau tuvākajā nākotnē.</p>	<p>Nemainot skiču projektā izstrādātos tehniskos risinājumus, būtisks brīvības paaugstinājums nav iespējams, kurš ir nepieciešams jahtu kustībai. Jautājums par nepieciešamo brīvību tiks risināts atbilstoši būvprojektēšanas laikā izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem, kas pieļauj arī tilta konstrukcijas maiņu gadījumā, ja būs nepieciešams būtiski</p>
<p>Ierosina veikt atkārtotu transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupes un Driskas upi Jelgavas pilsētā iespējamās ietekmes uz jahtu tūrismu Jelgavā/Jelgavas novadā.</p>	

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>Ierosina novērtēt transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupes un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmi uz burāšanas sportu un tā potenciālo attīstību Jelgavā/Jelgavas novadā</p>	<p>lielāks zemtilta telpas augstums peldlīdzekļu (jahtu) kustībai. Jāatzīmē, ka citu pakalpojumu sniegšanu Jelgavas jahtklubam (katamarānu un laivu noma, kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma) plānotā tilta būvniecība neietekmēs.</p> <p>Atbilstoši sabiedriskajā apspriešanā izskanējušai informācijai (skat. 27. pielikumu, sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols) pastāv iespēja, ka jahtklubam varētu tikt piedāvāta cita atrašanās vieta.</p> <p>Šobrīd Jelgavas pilsētas pašvaldībā tiek izstrādāts tematiskais plānojums "Publisko ūdeņu teritoriju izmantošana Jelgavas pilsētas administratīvajās robežās", kura mērķis ir izvērtēt publisko ūdeņu Jelgavas pilsētas teritorijā un tiem piegulošās teritoriju faktisko izmantošanu, pieejamību un kuģošanas iespējas, kā arī izstrādāt risinājumus turpmākajām ūdens teritoriju un pieguļošo krastmalu izmantošanas iespējām.</p> <p>Jāatzīmē, ka citu jahtkluba pakalpojumu</p>



Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
	sniegšanu (katamarānu un laivu noma, kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma) plānotā tilta būvniecība neietekmēs.
Iebilst pret iecerēto darbību, jo tā skar <i>Natura2000</i> teritoriju dabas liegumu "Lielupes palienes pļavas":	
1) tiks radīta būtiska negatīva ietekme uz ainavu un dabas lieguma faunu, lieguma fragmentācijas risks;	Aspekts vērtēts. Skat. 3.12. un 3.13. nodaļu
2) Nav skaidrs, vai kompensējošie pasākumi būs efektīvi un vai visi īpašnieki piekritīs citviet izveidot lieguma platības, kas tiks zaudētas ar tilta būvi;	Tikai viens zemes gabals pieder privātajiem zemes īpašniekiem, kuri ir informēti par to, ka viņu zemes īpašums atrodas teritorijā, kur  Īpašniekiem ir nosūtītas informatīvas vēstules un telefoniski sniegti paskaidrojumi uz jautājumiem (skat. 28. pielikumu)
3) Pastāv plūdu riska pieauguma draudi Jelgavas pilsētai pēc jaunā tilta izbūves upes līkuma un lēnā straumes ātruma dēļ;	Aspekts vērtēts. Skat.3.5., 3.7. nodaļu.
4) Pastāv kumulatīvie riski dabas lieguma vērtībām, ņemot vērā Jelgavas domes jau saskaņoto duāli vērtējamo ieceri veidot 4000 autostāvvietas pie ieejas dabas liegumā.	Paredzēts izveidot autostāvvietas līdz 250 automašīnām.
<b>Dabas aizsardzības pārvalde, 2019. gada 15. maija vēstule Nr. 4.9/2648/2019-N</b>	
2. Lai secīgi īstenotu paredzēto darbību, Ziņojumu nepieciešams papildināt ar organizatoriskiem pasākumiem kompensējošo pasākumu īstenošanai. Pirmkārt, neieciešams izstrādāt jaunu dabas aizsardzības plānu, kurā tiktu	Ziņojums ir papildināts, skat. 3.12.4. nodaļu

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>sniegts zinātniskais pamatojums dabas lieguma un vienlaicīgi Natura 2000 teritorijas paplašināšanai. Otrkārt, pirms paredzētās darbības īstenošanas jāuzsāk īstenot nepieciešamos apsaimniekošanas pasākumus kompensējamās teritorijās un tikai tad īstenot paredzēto darbību – transporta pārvada izbūvi.</p>	
<p>3. Vēlami redakcionāli uzlabojumi par 1. punktā minētajiem Ziņojuma aspektiem. Piemēram, Ziņojumā vairākkārt ir atsauces uz sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētu ekspertu veiktiem apsekojumiem (Straupe, 2015; Gailis, 2015; Sniedze-Kretalova, 2015), tomēr šo ekspertu atzinumi Ziņojumam nav pievienoti. Ziņojumā tiek norādīts uz dabas lieguma „Lielupes palienes pļavas” dabas aizsardzības plānu, bet tas nav iekļauts informācijas avotos.</p> <p>7.6. nodaļas un 3.12.4. apakšnodaļas saturs vismaz daļēji neatbilst nodaļu nosaukumiem.</p>	<p>Minēto ekspertu atzinumi nav pievienoti pie šī IVN ziņojuma, jo tie ir sagatavoti citu pētījumu ietvaros:</p> <p>1) sertificētas sugu un biotopu ekspertes I. Straupes atzinums, sagatavots 18.06.2015, kas tika pievienots pie skiču projekta un paredzētās darbības iesnieguma;</p> <p>2) šī IVN ietvaros tika izmantotas R. Sniedzes-Kretalovas sagatavotās zālāju biotopu inventarizācijas anketas.</p> <p>Atsauces uz dabas aizsardzības plānu ir iekļautas IVN ziņojumā vairākās vietās, kā piemēram 2.5. nodaļā.</p> <p>3.12.4. nodaļas nosaukums ir precizēts.</p>
<p>4. Ziņojuma 8. nodaļā iekļautais ilgtermiņa monitoringa plāns uzskatāms par pārāk vispārīgu. Katram plānā iekļautajam monitoringa veidam jānorāda, kādi parametri un pēc kādas metodikas (atsauce uz publikāciju vai izvērstu aprakstu jāpievieno Ziņojumam kā pielikums), kad un cik atkārtojumos būtu izvērtējami. Papildus nepieciešams sagatavot shēmu vai grafisko pielikumu, kurā norādītas potenciālās parauglaukumu izveidošanas un monitoringa</p>	<p>8. nodaļa papildināta.</p> <p>Monitoringa plāns tiks izstrādāts jauna dabas aizsardzības plānas izstrādes ietvaros, kas cita starpā ietvers arī dabas lieguma robežu maiņu, lai iekļautu dabas liegumā kompensējamās teritorijas.</p>

Komentārs/jautājums/iebildums	Atbilde
<p>veikšanas vietas. Kā paraugus šādām izvērstām monitoringa programmām iesakām: "Botāniskais monitorings potenciālo purva biotopu izmaiņu noteikšanai kūdras ieguves teritorijas buferjoslā Aizkraukles (Aklajā) purvā": <a href="https://www.daba.gov.lv/upload/File/DOC/ZIN_P_Aizkrauklespurvs14_monbotan.pdf">https://www.daba.gov.lv/upload/File/DOC/ZIN_P_Aizkrauklespurvs14_monbotan.pdf</a> un "Piekrastē ligzdojošo putnu monitorings": <a href="https://www.daba.gov.lv/upload/File/DOC_MON/MON_MET_18_putni_piekraсте_ligzdo.pdf">https://www.daba.gov.lv/upload/File/DOC_MON/MON_MET_18_putni_piekraсте_ligzdo.pdf</a></p>	