



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts pasts@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

15.01.2021

Atzinums Nr. 5-04/2

par transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2024. gada 15. janvārim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

Jelgavas pilsētas dome (reģistrācijas numurs 90000042516) (turpmāk – Ierosinātāja), adrese: Lielā iela 11, Jelgava, LV – 3001; elektroniskā pasta adrese: dome@dome.jelgava.lv.

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” (reģistrācijas numurs 40003374818), adrese: Vīlandes iela 3 – 6, Rīga, LV – 1010; elektroniskā pasta adrese: elle@environment.lv (turpmāk – Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā:

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk – Ziņojums) Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) iesniegts 2019. gada 8. jūlijā, papildus informācija Ziņojumam (31. pielikums) iesniegta 2019. gada 23. augustā, papildinātais Ziņojums iesniegts 2020. gada 30. jūnijā, savukārt pārstrādātā Ziņojuma redakcija Birojā iesniegta 2020. gada 16. novembrī.

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:

Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā (turpmāk – Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vieta:

Teritorija Jelgavas pilsētas ziemeļu daļā starp Kalnciema ceļu (Lielupes labais krasts) un Uzvaras ielu (Lielupes kreisais krasts) no Loka maģistrāles transporta mezgla līdz plānotajai Atmodas ielai¹ (turpmāk – Darbības Vieta).

¹ Nekustamo īpašumu uzskaitījums atbilstoši Ierosinātājas sniegtajai informācijai iekļauts Biroja 2015. gada 30. decembra programmā Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam: nekustamie īpašumi Uzvaras iela 69 (kadastra Nr. 0900 012 000), Loka maģistrāle 51 (kadastra Nr. 0900 013 0162), “*Lielupes tauvas josla*”

3. Īss paredzēto darbību raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un ietekmes novērtējuma procedūru:

- 3.1.1. Paredzētā darbība ir transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā, izveidojot pieslēgumus esošajām ielām. Tilts paredzēts autotransporta satiksmei, pa kuru atļauta arī gājēju pārvietošanās, kā arī velosipēdu kustība; trases sākums – Lapskalna un Atmodas ielu krustojums, trases beigas – Kalnciema ceļa (autoceļš P99) un Loka maģistrāles krustojums.
- 3.1.2. Tilta pār Lielupi un Driksas upi un pieeju izbūves kopgarums ~ 1376 m. Daļu no tilta posma (~ 730 m) plānots realizēt dabas liegumā *“Lielupes palienes pļavas”* (turpmāk – Dabas liegums), kas ietverts Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju *NATURA 2000* (turpmāk – Natura 2000) tīklā.
- 3.1.3. Saskaņā ar likumu *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (turpmāk – Novērtējuma likums) ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk – IVN) Paredzētajai darbībai tika piemērots ar Biroja 2015. gada 12. oktobra lēmumu Nr. 250 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”* (turpmāk – Biroja Lēmums Nr. 250), pamatojoties uz Valsts vides dienesta Jelgavas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk – Dienests) 2015. gada 1. septembra ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu Nr. JE15SI0022.
- 3.1.4. Birojs 2015. gada 30. decembrī Ierosinātajai izsniedza Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam. Programmas derīguma termiņš – 2020. gada 30. decembris.
- 3.1.5. Likuma *“Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”* (turpmāk – ĪADT likums) 43. panta sestā, desmitā daļa un Ministru kabineta 2011. gada 19. aprīļa noteikumu Nr. 300 *“Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)”* (turpmāk – MK Noteikumi Nr. 300) 45. punkts paredz, ka gadījumos, ja saskaņā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu tā negatīvi ietekmēs Natura 2000 teritoriju, bet paredzētā darbība ir vienīgais risinājums, lai apmierinātu sabiedrībai nozīmīgas intereses (arī sociālās vai ekonomiskās intereses), Ministru kabinets pieņem lēmumu, ka paredzētā darbība ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrības interešu apmierināšanai.
- 3.1.6. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētajai darbībai ir būtiska negatīva ietekme uz Natura 2000 teritoriju – Dabas liegumu – un tā ir vienīgais risinājums, lai nodrošinātu gan pašreizējās, gan prognozētās Jelgavas pilsētas satiksmes organizācijas vajadzības, jo nav cita risinājuma kā nodrošināt abos Lielupes krastos esošo Jelgavas pilsētas ziemeļu teritoriju efektīvu savienošanu un attīstību, vienlaikus atslogojot pilsētas centru no pieaugošās transporta intensitātes. Pamatojums Paredzētās darbības īstenošanai tiek saistīts ar nepieciešamību radīt priekšnosacījumus pilsētas ziemeļu daļas sociālajai un ekonomiskajai attīstībai, tai skaitā izveidot transporta infrastruktūru industriālo teritoriju attīstībai pilsētas ziemeļrietumu daļā (lidlaukam pieguļošajās teritorijās) un novirzīt tranzīta plūsmas no pilsētas centra uz mazāk apdzīvotiem rajoniem (samazinot sastrēgumus, trokšņu līmeņa pārsniegumus pilsētas centrā un radot priekšnoteikumu ceļu satiksmes negadījumu samazināšanai).
- 3.1.7. 2019. gada 22. oktobrī Ministru kabinets saskaņā ar ĪADT likuma 43. panta sesto, septīto daļu un MK Noteikumu Nr. 300 45. punktu izdeva rīkojumu Nr. 526 *“Par Jelgavas pilsētas pašvaldības paredzētās darbības – transporta pārvada (tilta) izbūves*

(kadastra Nr. 0900 013 0167), Strautu ceļa 1 (kadastra Nr. 0900 013 0008), *“Driksa”* (kadastra apzīmējums 0900 012 0084; kadastra Nr. 0900 012 0015), *“Lielupe”* (kadastra Nr. 0900 012 0083), Uzvaras iela (kadastra apzīmējums 0900 012 0066; kadastra Nr. 0900 005 0442 un kadastra Nr. 0900 012 0057), Lapskalna iela (kadastra Nr. 0900 012 0059), Lapskalna iela 22 (kadastra Nr. 0900 012 0052), *“Pilssala”* (kadastra apzīmējums 0900 012 0017; kadastra Nr. 0900 012 0060).

pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā – īstenošanu” (turpmāk – Rīkojums), ar kuru atzīts, ka Jelgavas pilsētas pašvaldības Paredzētā darbība ir vienīgais risinājums pilsētas satiksmes organizācijas, kā arī pilsētas ziemeļu daļas sociālās un ekonomiskās attīstības nodrošināšanai, kā arī atzīts, ka transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai.

- 3.1.8. ĪADT likuma 43. panta devītā daļa paredz, ka minētā likuma 43. panta sestajā, septītajā un astotajā daļā minētajos gadījumos nosaka kompensējošos pasākumus Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) tīklam.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Plānoto transporta pārvadu (tiltu) pār Lielupi un Driksas upi paredzēts izbūvēt Jelgavas pilsētas ziemeļu daļā, savienojot Loka maģistrāles – Kalnciema ceļa transporta mezglu ar izbūvējamo Atmodas ielu.
- 3.2.2. Saskaņā ar Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumu 2009. – 2021. gadam ar grozījumiem (turpmāk – Teritorijas plānojums) funkcionālā zonējuma karti Darbības Vieta atrodas plānotās (atļautās) izmantošanas zonā *Transporta infrastruktūras teritorijā* (TR), Lielupes labajā krastā robežojas ar funkcionālajām zonām *Dabas un apstādījumu teritoriju* (DA) un *Publiskās apbūves teritoriju* (P). Pilssalā tā robežojas ar funkcionālo zonu *Dabas un apstādījumu teritoriju* (DA), savukārt Driksas upes kreisajā krastā ar funkcionālajām zonām *Dabas un apstādījumu teritoriju* (DA), *Tehniskās apbūves teritoriju* (TA) un *Rūpnieciskās apbūves teritoriju* (R).
- 3.2.3. Lielupes labajā krastā plānoto transporta pārvadu paredzēts savienot ar Loka maģistrāli. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto Loka maģistrāles posmā no Kalnciema ceļa līdz Bērzu ceļam abpus ielai atrodas mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas. Posmā no Bērzu ceļa līdz Vecajam ceļam Loka maģistrāles tuvumā atrodas garāžu kooperatīvs “*Lada RAF*”, kā arī Jelgavas 6. vidusskola (Loka maģistrāle 29). Posmā no Vecā ceļa līdz krustojumam ar Rīgas ielu Loka maģistrāles tuvumā atrodas RAF mikrorajons, kurā dominē daudzstāvu māju apbūve. Loka maģistrāles un Rīgas ielas krustojumā atrodas darījumu iestāžu apbūves teritorija. Tuvākās dzīvojamās ēkas atrodas Kalnciema ceļa un Loka maģistrāles krustojumā, kur noteiktais atļautais teritorijas izmantošanas veids ir *Savrupmāju apbūves teritorija* (DzS).
- 3.2.4. Plānotais satiksmes pārvads (tilts) pār Lielupi un Driksas upi šķērso Pilssalu, kuras garums ir ~ 4,5 km. Pilssalas dienvidos, ~ 1,5 km attālumā no Darbības Vietas, atrodas Jelgavas pils, kurā darbojas Latvijas Lauksaimniecības Universitāte un Jelgavas pils muzejs. Pilssalā atrodas attīrīšanas iekārtas, kuras izmanto universitāte, sporta skolas airēšanas bāze un Jelgavas jahtklubs. Lielākā daļa Pilssalas teritorijas atrodas Dabas liegumā.
- 3.2.5. Driksas upes kreisajā krastā plānotais transporta pārvads (tilts) pieslēgsies Atmodas ielai, ko ir plānots pagarināt no Meiju ceļa līdz Lapskalna ielai. Lapskalna un Atmodas ielu krustojumā atrodas SIA “*Jelgavas ūdens*” notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (turpmāk – NAI). Aptuveni 300 m attālumā no paredzētā transporta pārvada (tilta) starp Uzvaras ielu un Lapskalna ielu atrodas rūpnieciskās apbūves teritorija, kur lielākoties izvietoti dažādi angāri. Jaunbūvējamajā Atmodas ielas posmā no Lapskalna ielas līdz Meiju ceļam pieguļošajā teritorijā atrodas garāžu kooperatīvs “*Lapskalns 2*”, kā arī Meiju ceļa mikrorajona dzīvojamās apbūves teritorijas. ~ 300 m attālumā no Darbības Vietas atrodas SIA “*Jelgavas autobusu parks*” teritorija. Tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijas atrodas aptuveni 550 m attālumā (Zvejnieku ielas un Lapskalna ielas krustojumā) no Darbības vietas, savukārt ~ 650 m attālumā no plānotā transporta pārvada (tilta) trases (Meiju ceļa mikrorajonā). ~ 1,2 km ziemeļrietumu virzienā no paredzētā transporta pārvada atrodas bijušā Jelgavas lidlauka teritorija, kur ir plānota

multimodāla loģistikas centra izveide. Pašlaik piekļuve lidlauka teritorijai iespējama tikai pa Meiju ceļu, braucot caur Jelgavas pilsētas centru. Tuvākā sabiedriskā ēka (Jelgavas bērnu un jaunatnes sporta skola Lapskalna ielā 18 b) atrodas ~ 800 m attālumā no Darbības Vietas.

- 3.2.6. Jelgavas pilsēta atrodas Lielupes un tās četru pieteku – Vircavas, Platones, Svētes un Iecavas upju palienēs. Latvijas teritorijā šī ir viszemākā apdzīvotā vieta, pilsētas teritorijas augstums pārsvarā ir no 3,6 līdz 4,6 m virs jūras līmeņa. Lielupes ūdens līmeņa celšanās bīstamā robeža pie Jelgavas ir 2,71 m virs jūras līmeņa. Tā kā pavasara palu un ilgstošu lietavu laikā ūdens līmenis vidēji ik gadu sasniedz ap 2,71 m virs jūras līmeņa, 34 % no pilsētas teritorijas ir pakļauta augstam applūšanas riskam. Arī Darbības Vietā daļēji ir Lielupes un Driksas upju applūstošās palienes. Novērtēts, ka paredzētā Lielupes un Driksas upes šķērsojumu vietā upju virsplatums pie vidējā ūdens līmeņa attiecīgi ir 145 m un 115 m, bet tās savstarpēji atdala 148 m plata sala (Pilssala). Lielupes gultnes dziļākajā vietā paredzētā šķērsojuma trases posmā dibena atzīmes ir robežās no -5,50 līdz -6,00 m LAS, bet Driksas upei no -2,10 līdz -2,70 m LAS.
- 3.2.7. Atsaucoties uz Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes uzturēto kultūras pieminekļu sarakstu², Ziņojumā konstatēts, ka Darbības Vietā un tās tiešā tuvumā neatrodas valsts vai vietējas nozīmes kultūras pieminekļi. Tuvākais valsts nozīmes arhitektūras piemineklis (valsts aizsardzības numurs 5153) – aizsargājamais piemineklis ir Jelgavas pils ar parku, kas atrodas uz Pilssalas ~ 1,5 km uz dienvidiem, dienvidaustrumiem no Darbības Vietas. Savukārt ~ 2 km uz ziemeļiem, ziemeļrietumiem (Pilssalas apkaime), atrodas 19. gs. sākuma apbedījumu vieta, kas valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā nav iekļauta.
- 3.2.8. Novērtēts, ka Paredzētā transporta pārvada (tilta) trase nešķērsos nevienu ūdensapgādes urbumu, kas reģistrēts VSIA “*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk – LVĢMC) uzturētajā datu bāzē “*Urbumi*”³. Tuvākie ūdensapgādes urbumi atrodas vismaz 150 m attālumā no Darbības Vietas. Pilsētas centralizētajai ūdensapgādei izmantotā pazemes ūdeņu atradne “*Tetele*” (DB 614302) atrodas ~ 7 km attālumā no Darbības Vietas.
- 3.2.9. Saskaņā ar Ziņojumu un LVĢMC tīmekļvietnē publiskoto Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru⁴ Darbības Vietas tuvumā neatrodas neviena piesārņota vieta. ~ 1300 m rādiusā ap Paredzētās darbības norises vietu atrodas 11 potenciāli piesārņotas vietas⁵, no kurām tuvākā ir notekūdeņu attīrīšanas iekārtu (reģistrācijas numurs 09004/2278) teritorija, kas atrodas ~ 20 m attālumā no paredzētā transporta pārvada.
- 3.2.10. Paredzētās darbības īstenošanas teritorijā neatrodas ēkas, ko būtu nepieciešams nojaukt. Lielākajā daļā platības paredzētais pārvads šķērsos pašvaldībai vai valstij piederošo zemi. Tomēr Lielupes labajā krastā tiks skarta fiziskai personai piederoša teritorija, savukārt Driksas upes kreisajā krastā – juridiskai personai piederoša teritorija⁶. Šajos gadījumos paredzēts īstenot daļēju vai pilnīgu zemes gabalu atsavināšanu un paredzēta kompensāciju izmaksāšana īpašniekiem.

² <https://is.mantojums.lv/>.

³ <https://www.meteo.lv/apex/f?p=117:4:102452366276601::clear:NO:RP,4,6::>

⁴ http://parissrv.lvģmc.lv/#viewType=home_view

⁵ Ziņojuma 2.1.2. tabula un 2.1.2. attēls.

⁶ Ziņojuma 3. pielikums.

3.3. Paredzētas darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Jelgavas pilsētu šķērso Lielupe un Driksas upe, bet upju krastos izvietoto Jelgavas pilsētas daļu savienošanai ir tikai divi transporta koridori – caur pilsētas centru (pa esošo tiltu pār Lielupi un Driksas upi) un pa pilsētas dienvidu apvedceļu (valsts autoceļš A8 *Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene)*), bet nav maģistrāla savienojuma, lai nodrošinātu transporta (tajā skaitā tranzīta) plūsmu pilsētas ziemeļu daļā. Saskaņā ar Ziņojumu intensīvāk noslogotais transporta koridors pašlaik ir caur pilsētas centru, kur esošo tiltu pār Lielupi diennaktī šķērso ~ 32 000 transportlīdzekļu, bet Lielās ielas un Jāņa Čakstes bulvāra krustojumu diennaktī šķērso ~ 38 000 transportlīdzekļu (sk.1. tabulu). Šī maģistrālo ielu koridora kapacitāte⁷ ir tikai 26 000 transportlīdzekļi diennaktī, tādēļ pilsētas centra tilta caurlaides spēja ir izsmelta un tā ir nepietiekoša transportlīdzekļu, tajā skaitā operatīvo transportlīdzekļu, kustības nodrošināšanai. Otrajā transporta koridorā (pilsētas dienvidu apvedceļš) gada vidējā diennakts intensitāte ir vērā ņemami mazāka – tā nesasniedz 10 000 transportlīdzekļu. Daļēji tas skaidrojams ar savienozošo posmu (Atmodas – Rūpniecības ielas koridora) nepietiekamu kapacitāti, kā arī apvedceļa attālo izvietojumu.
- 3.3.2. Kā viens no alternatīviem risinājumiem pilsētas centra atslogošanai no satiksmes kopš 2010. gada ir ieviests kravu transporta tranzīta caur pilsētu aizliegums, tomēr aizlieguma darbības laikā pilsētas transporta koridora pārslodzes problēmas nav izdevies atrisināt. Ziņojumā izskatīti arī 3 iespējamie alternatīvie risinājumi, lai daļēji pārdalītu un novirzītu transporta plūsmu no pilsētas centra pa alternatīviem maršrutiem, tai skaitā, divi risinājumi papildus apvedceļa būvniecībai uz dienvidiem no pilsētas, kā arī Platones-Rūpniecība ielas savienojums. Novērtēts, ka satiksmes organizācijas problēmas alternatīvie varianti risinātu tikai daļēji. Pašlaik pārslogotais pilsētas centra satiksmes koridors tiktu atslogots daļēji, bet pilsētas ziemeļu daļu savienošanas un attīstības mērķi netiktu sasniegti. Novērtēts, ka šo mērķi iespējams sasniegt, tikai būvējot pilsētas ziemeļu šķērsojumu.
- 3.3.3. Tādēļ plānots realizēt Paredzēto darbību, kas ietver transporta pārvada (tilta) pār Lielupi un Driksas upi, kā arī pieslēgumu esošajām ielām izbūvi Jelgavas pilsētas ziemeļu daļā. Tilts paredzēts autotransporta satiksmei, pa kuru atļauta arī gājēju pārvietošanās un velosipēdu kustība. Plānotā tilta un pieeju izbūves kopgarums ir ~ 1376 m. Natura 2000 teritoriju (Dabas lieguma I teritoriju) tilts šķērsotu ~ 730 m garā posmā.
- 3.3.4. Saskaņā ar Ziņojumu izvēlēta Paredzētās darbības alternatīva ir tilta konstrukciju 1. variants.
- 3.3.5. No Ziņojuma izriet, ka būvdarbu sagatavošanas posmā ir paredzēta būvlaukuma ierīkošana, zemesdzes noņemšana nepieciešamajā apjomā, nepieciešamā nostiprināšana plānotajām transporta un būvniecības tehnoloģisko procesu slodzēm, kā arī nepieciešamo piebraucamo, apbraucamo, tehnoloģisko ceļu izbūve. Savukārt pēc būvdarbu pabeigšanas būvlaukums un visi izbūvētie pagaidu ceļi tiks rekultivēti līdz to pirms būvniecības stāvoklim vai atbilstoši zemes īpašnieka/valdītāja noteiktajam stāvoklim.
- 3.3.6. Būvniecības laikā nav paredzēti būtiski satiksmes ierobežojumi esošajai ielu un ceļu infrastruktūrai, jo paredzēts, ka būvdarbi pārsvarā norisināsies neierobežojot kustību pa esošo ielu un ceļu tīklu. Būvniecības laikā var rasties nepieciešamība atsevišķās lokālās vietās ieviest transporta kustības ierobežojumus, piemēram, komunikāciju šķērsojumu izbūves laikā.

⁷ Atbilstoši standartam LVS 190-2:2007 “*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofilī*”.

- 3.3.7. Ziņojumā norādīts, lai nodrošinātu satiksmes pārvada (tilta) atbilstošu ekspluatāciju, būs nepieciešami pieslēgumi sekojošām inženierkomunikācijām – elektroapgādes pieslēgums (tilta apgaismojumam, drošības iekārtu darbības nodrošināšanai), pieslēgums pilsētas lietuvu ūdens kanalizācijas sistēmai, kā arī komunikāciju kanalizācijas cauruļu ierīkošana perspektīviem komunikāciju kabeļu šķērsojumiem pār tiltu. Realizējot Paredzēto darbību būs nepieciešama esošo inženiertehnisko komunikāciju pārbūve. Posmā no Lapskalna ielas (krustojumu neietverot) līdz Driksas upei transporta pārvada trasē izvietots lietuvu kanalizācijas kolektors un vājstrāvu kabeļa līnija, trasi arī šķērso 20 kV gaisvadu līnija. Posmā no Driksas upes līdz Lielupei komunikācijas nav izvietotas, līdz ar to šajā posmā transporta pārvada trases izvietojumam komunikāciju pārbūve nav nepieciešama. Savukārt posmā no Lielupes līdz Loka maģistrālei (krustojumu neietverot) transporta pārvada trasē izvietoti divi maģistrālie saimnieciskās kanalizācijas spiedvadi un pievedceļš uz blakus esošajiem zemes īpašumiem, kā arī trasi šķērso lietuvu kanalizācijas kolektors un 20 kV gaisvadu līnija.
- 3.3.8. Jelgavas pilsētas NAI un ar tām saistītās inženierkomunikācijas atrodas ~ 70 m attālumā no paredzētā transporta pārvada trases. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības ietvaros nav nepieciešama NAI pārbūve, Paredzētās darbības īstenošanu NAI aizsargjoslā neaprobežo Aizsargjoslu likuma 55. pants.
- 3.3.9. Paredzētās darbības realizēšanas gadījumā plānots ierīkot jaunus infrastruktūras objektus – veloceļus ar atbilstošiem luksoforiem krustojumos, jaunas gājēju pārejas regulējamos krustojumos un autobusu pieturas.
- 3.3.10. Lai nodrošinātu jaunā satiksmes pārvada savienojumu ar pilsētas esošo satiksmes infrastruktūru (lai pieslēgtos Dobeles šosejas un Atmodas ielas krustojumam), jaunu ceļa posmu līdz Lapskalna ielai paredzēts izbūvēt cita projekta ietvaros. Vienlaikus Ziņojumā sagaidāmās ietekmes ar Paredzētās darbības īstenošanu vērtētas, ņemot vērā nākotnes prognozi un satiksmi jau pa savienotu transporta koridoru. Dobeles šosejas un Atmodas ielas krustojumu no trīszaru krustojuma plānots izveidot par regulējamu četrzaru krustojumu. Ziemeļu šķērsojuma, Atmodas un Lapskalna ielas krustojumu paredzēts izveidot kā rotācijas apli, Lapskalna ielai izveidojot divus jaunus pieslēgumus – Ziemeļu šķērsojumu (Paredzēto darbību) un Atmodas ielu, kuru izbūve tiks realizēta cita projekta ietvaros. Transporta pārvadā gājēju un velosatiksmi ir paredzēts nodalīt no brauktuves, ierīkojot gājēju/veloceļu vienā brauktuves pusē. Šķērsojuma parametri plānotā tilta pieejām: braukšanas joslas 2 x 3,75 m, malas joslas 2 x 0,75 m, sānu sadalošā josla 1 x 1,00 m, velosipēdistu josla 2 x 1,00 m, gājēju josla 1 x 1,75 m un nomale 1 x 0,75 m. Gājēju un velosipēdistu ceļš paredzēts gar transporta pārvada labo pusi (pilsētas centra pusi).

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Tiltas būvniecībai izskatīti 3 alternatīvie konstrukciju varianti – atšķirīga dizaina vienas sistēmas tilts (1. un 2. variants) vai arku tilts (3. variants). Atkarībā no alternatīvā variantā kopējais tiltas konstrukcijas platums ir no 15,5 m⁸ (1. un 2. variants), bet 3. variantā gadījumā – līdz 17,2 m (ieskaitot tiltas loka konstrukcijas platumu):
- 3.4.1.1. 1. un 2. variantā gadījumā paredzēti 10 viena veida starpbalsti, kuru vidējais augstums paredzēts ~ 6,3 m, garums 8,1 m, platums 2,5 m, bet kopējā balstu aizņemtā platība ~ 210 m². 1. un 2. variantā gadījumā viens no starpbalstiem paredzēts Driksas upes gultnē, bet divi Lielupes upes gultnē.

⁸ Šeit un citviet ņemams vērā, ka Paredzētās darbības objektu parametru skaitliskās vērtības atbilst šajā plānošanas un projektēšanas stadijā noteiktajiem risinājumiem un var atšķirties.

- 3.4.1.2. 3. varianta gadījumā paredzēti kopumā 8 divu veidu starpbalsti. Tērauda lokus un kopnes balstītu 5 starpbalsti ar vidējo augstumu ~ 8,2 m, garumu 19,1 m un platumu 5 m. Savukārt nepārtraukto vairāklaidumu dzelzsbetona kastveida siju virs Lielupes palienēm balstītu 3 starpbalsti ar vidējo augstumu 5,1 m, garumu 8,1 m un platumu 2,5 m. 3. varianta gadījumā kopējā platība, kuru aizņemtu tilta starpbalsti, ir aptuveni 540 m². Viens no starpbalstiem paredzēts uz Lielupes krasta līnijas.
- 3.4.1.3. Visos piedāvātajos variantos tilta balstus (gan krasta, gan starpbalstus) ir paredzēts izbūvēt no monolīta dzelzsbetona, tos balstot uz urbtajiem pāļiem ar diametru 1,3 m un paredzēto garumu vismaz 10 m.
- 3.4.1.4. Visos piedāvātajos variantos šķērsojuma novietojums attiecībā pret abām upēm un Dabas lieguma teritoriju ir nemainīgs. Proti, paredzētais transporta pārvads (tilts) Driksas upi šķērsos aptuveni 74° leņķī un Lielupi 90° leņķī.
- 3.4.2. Veicot alternatīvo risinājumu salīdzinājumu un izvērtējumu nav konstatētas būtiskas atšķirības starp alternatīvām, izņemot iespējamo ietekmi uz Dabas lieguma teritoriju, kas Paredzētās darbības gadījumā noteikts par nozīmīgāko alternatīvu izvēles kritēriju. Ņemot vērā minēto, Ziņojumā rekomendēts realizēt tilta 1. variantu jeb alternatīvu⁹.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Dienesta 2015. gada 1. septembra *ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr. JE15SI0022 transporta pārvada būvniecībai pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā* ar tai pievienotajiem materiāliem.
- 4.2. Privātpersonas 2015. gada 20. oktobra elektroniskā pasta vēstule “*Jelgava*” ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 2304).
- 4.3. Ierosinātājas 2015. gada 29. oktobra elektroniskā pasta vēstule “*paziņojums par sākotnējo sabiedriskās apspriešanas sanākumi par transporta pārvadu Jelgavā*” ar pielikumu (Biroja reģ. Nr. 2364).
- 4.4. Ierosinātājas 2015. gada 9. novembra vēstule Nr. 2 – 16/1161 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma programmu*”.
- 4.5. Privātpersonas 2015. gada 11. novembra elektroniskā pasta vēstule “*Viedoklis – Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi (Jelgavas pilsētas dome)*” (Biroja reģ. Nr. 98).
- 4.6. Privātpersonu 2015. gada 17. novembra iesniegums “*Par transporta pārvadu pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā*” (Biroja reģ. Nr. 2455).
- 4.7. Latvijas ornitoloģijas biedrības 2015. gada 18. novembra vēstule Nr. LOB2015/060 “*Par transporta pārvada (tilta) izbūvi pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā*”.
- 4.8. Latvijas dabas fonda 2015. gada 19. novembra vēstule Nr. 1. – 5.2./133 “*Par transporta pārvada (tilta) pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā, izbūvi*”.
- 4.9. Ierosinātājas 2015. gada 23. novembra elektroniskā pasta vēstule “*Sākotnējā apspriešana Jelgavā*” (Biroja reģ. Nr. 101).
- 4.10. Biedrības “*Jelgavas Jahtklubs JJK*” 2015. gada 27. novembra vēstule (par plānotā “*Ziemeļu*” tilta tehniskajiem parametriem).

⁹ Ziņojuma 7. nodaļa “*Apkopojums par novērtētajām paredzētās darbības alternatīvām, to raksturojums un salīdzinājums*”.

- 4.11. Ierosinātājas 2015. gada 1. decembra elektroniskā pasta vēstule *“Sabiedriskā apspriede Jelgavā _transporta pārvads”* (Biroja reģ. Nr. 105).
- 4.12. Privātpersonas 2015. gada 3. decembra iesniegums *“Jautājumi un priekšlikumi”* (Biroja reģ. Nr. 2559).
- 4.13. Privātpersonas 2015. gada 6. decembra elektroniskā pasta vēstule *“Par plānoto Ziemeļu tiltu Jelgavā”* (Biroja reģ. Nr. 2569).
- 4.14. Vides aizsardzības kluba 2015. gada 7. decembra vēstule Nr. 2.6 – 0011 *“Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā teritorijā sākotnējās sabiedriskās apspriešanas priekšlikums”*.
- 4.15. Privātpersonas 2015. gada 7. decembra elektroniskā pasta vēstule *“Jelgava”* (Biroja reģ. Nr. 2570).
- 4.16. Ierosinātājas 2015. gada 17. decembra vēstule Nr. 2 – 16/1287 *“Par paredzētās darbības – transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi – sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem”* ar pielikumiem.
- 4.17. Biroja 2015. gada 30. decembra *“Programma ietekmes uz vidi novērtējumam transporta pārvada (tilta) izbūvei pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā”*.
- 4.18. Izstrādātājas 2019. gada 28. marta elektroniskā pasta vēstule *“Paziņojums ieviešanai Jūsu mājas lapā”* ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/577).
- 4.19. Privātpersonas 2019. gada 7. aprīļa elektroniskā pasta vēstule *“Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā”* (Biroja reģ. Nr. 1 –07/629).
- 4.20. Privātpersonas 2019. gada 15. aprīļa elektroniskā pasta vēstule *“Ziemeļu tilta būvēšana Jelgavā”* (Biroja reģ. Nr. 1 – 07/706).
- 4.21. Izstrādātājas 2019. gada 17. aprīļa elektroniskā pasta vēstule *“IVN ziņojuma sabiedriskās apspriešanas protokols”* ar pielikumu (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/728).
- 4.22. Privātpersonas 2019. gada 26. aprīļa vēstule *“Par transporta pārvadu pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā”* (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/774).
- 4.23. Privātpersonas 2019. gada 26. aprīļa elektroniskā pasta vēstule *“Par Jelgavas Ziemeļu tilta iespējamo ietekmi uz vidi”* ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/776).
- 4.24. Latvijas Dabas fonda 2019. gada 26. aprīļa vēstule Nr. 3.6/56 *“Par transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.25. Privātpersonu 2019. gada 26. aprīļa iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/791).
- 4.26. Privātpersonas 2019. gada 27. aprīļa iesniegums *“Priekšlikumi par 2019. gada marta “Transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupes un Driksas upi Jelgavas pilsētā” ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) ziņojumu (ziņojuma sagatavotājs “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” Rīga)”*” (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/777).
- 4.27. Privātpersonu 2019. gada 27. aprīļa iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/792).
- 4.28. Vides aizsardzības kluba 2019. gada 27. aprīļa vēstule Nr. 2019_9113 *“Par Jelgavas tilta IVN”*.
- 4.29. Biedrības *“Jelgavas attīstībai”* 2019. gada 27. aprīļa vēstule *“Par priekšlikumiem transporta pārvada ietekmes uz vidi novērtējumam”*.
- 4.30. Privātpersonas 2019. gada 29. aprīļa vēstule (Biroja reģ. Nr. 5 – 01/793).
- 4.31. Biroja 2019. gada 9. maija vēstule Nr. 5 –01/368 *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”*.

- 4.32. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) 2019. gada 15. maija vēstule Nr. 4.9/2648/2019–N “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu tilta izbūvei Jelgavas pilsētā*”.
- 4.33. Biroja 2019. gada 30. maija vēstule Nr. 5 – 01/449 “*Saistībā ar transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.34. Ierosinātājas 2019. gada 8. jūlija vēstule Nr. 2 – 16/718 “*Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums transporta pārvada (Tilta) izbūvei pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā*” ar pielikumiem.
- 4.35. Biroja 2019. gada 19. jūlija vēstule Nr. 5 – 01/603 “*Par ziņojuma nosūtīšanu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtēšanai*”.
- 4.36. Biroja 2019. gada 19. jūlija vēstule Nr. 5 – 01/605 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.37. Veselības ministrijas 2019. gada 5. augusta vēstule Nr. 01 – 18.2/3331 “*Par izvērtējumu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājumam (Jelgavas tilts)*”.
- 4.38. Satiksmes ministrijas 2019. gada 8. augusta vēstule Nr. 15 – 01/2399 “*Par sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtējumu (Jelgavas tilts)*”.
- 4.39. Ekonomikas ministrijas 2019. gada 9. augusta vēstule Nr. 3.3 – 4/2019/4778 “*Par ziņojuma nosūtīšanu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtēšanai (Jelgavas tilts)*”.
- 4.40. Ierosinātājas 2019. gada 22. augusta vēstule Nr. 2 – 16/6815 “*Par papildus informācijas sniegšanu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam*” ar pielikumu.
- 4.41. Ierosinātājas 2019. gada 23. augusta elektroniskā pasta vēstule “*Paziņojums par papildus informācijas pie transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā*” ar pielikumu.
- 4.42. Ierosinātājas 2019. gada 2. septembra vēstule Nr. 2 – 16/909 “*Par papildus informācijas sniegšanu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam*” ar pielikumu.
- 4.43. Biroja 2019. gada 2. septembra vēstule Nr. 5 – 01/786 “*Par informatīvā ziņojuma un Ministru kabineta rīkojuma projekta nosūtīšanu*” ar pielikumiem.
- 4.44. Biroja 2019. gada 4. septembra vēstule Nr. 5 – 01/804 “*Par papildinājumiem informatīvā ziņojuma un Ministru kabineta rīkojuma projektam*” ar pielikumiem.
- 4.45. 2019. gada 22. oktobra Ministru kabineta rīkojums Nr. 526 “*Par Jelgavas pilsētas pašvaldības paredzētās darbības – transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā – īstenošanu*”.
- 4.46. Biroja 2019. gada 23. oktobra vēstule Nr. 5 – 01/964 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.47. Dienesta 2019. gada 5. novembra vēstule Nr. 3.5. – 20/2158 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.48. DAP 2019. gada 7. novembra vēstule Nr. 4.9/5858/2019–N “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.49. Veselības inspekcijas 2019. gada 8. novembra vēstule Nr. 4.6.4. – 1./29214/ “*Par priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam*”.
- 4.50. Biroja 2019. gada 25. novembra vēstule Nr. 5 – 01/1049 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.51. Biroja 2019. gada 9. decembra vēstule Nr. 5 – 01/1090 “*Par sagatavoto informācijas projektu Eiropas Komisijai*”.

4.52. Ierosinātājas 2020. gada 29. jūnija vēstule Nr. 2 – 16/11176 “Aktualizētais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums transporta pārvada (tilta) izbūvei pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā” ar pielikumiem.

4.53. Ierosinātājas 2020. gada 13. novembra vēstule Nr. 2 – 16/945 “Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanu” ar pielikumiem.

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

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

5.1.1. Paziņojums par IVN sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (turpmāk – Sākotnējā apspriešana) tika publicēts laikraksta “Jelgavas Vēstnesis” 2015. gada 29. oktobra izdevumā Nr. 43 (431). Informācija tika ievietota arī Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, kā arī Biroja tīmekļvietnē www.vpvp.gov.lv. Informatīvie materiāli bija pieejami Jelgavas pilsētas pašvaldībā un tās tīmekļvietnē www.jelgava.lv. Ierosinātāja par Paredzēto darbību individuāli informēja tos nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar Darbības vietu. Paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējās sabiedriskās apspriešanas pagarināšanu tika publicēts 2015. gada 26. novembra laikraksta “Jelgavas Vēstnesis” izdevumā Nr. 47 (435), kā arī tīmekļvietnē <http://www.jelgavasvestnesis.lv/page/248>.

5.1.2. Sākotnējās apspriešanas sanāksme notika 2015. gada 1. decembrī plkst. 17.00 Jelgavas pilsētas pašvaldības ēkā, Lielā ielā 11, Jelgavā, konferenču zālē (89 dalībnieki). Klātesošajiem tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un IVN procedūru, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt atbildes. Galvenokārt iebildumi, priekšlikumi vai bažas izteiktas saistītā ar Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz dabas vērtībām, izmaiņām ainavā un iespējamajiem tehniskajiem risinājumiem tilta augstumam.

5.1.3. Sākotnējās apspriešanas ietvaros Birojs saņēma iesniegumus gan no sabiedrības pārstāvjiem, gan organizācijām, kuros citu starpā paustas bažas, galvenokārt dabas vērtību aizsardzības un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanas aspektā, izteikti viedokļi, norādīti interesējošie jautājumi, kā arī sniegta informācija un priekšlikumi Paredzētās darbības IVN. Visi Birojā saņemtie priekšlikumi un viedokļi tika nosūtīti Ierosinātājam. Pamatojoties uz Ierosinātājas pieteikumu un Sākotnējās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2015. gada 30. decembrī izdeva Programmu.

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

5.2.1. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstā “Jelgavas vēstnesis” 2019. gada 28. marta izdevumā Nr. 13 (604). Informācija tika ievietota arī Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, Izstrādātājas tīmekļvietnē <http://environment.lv/>, kā arī Biroja tīmekļvietnē www.vpvp.gov.lv. Ziņojums bija pieejams Jelgavas pilsētas pašvaldības (Ierosinātājas) tīmekļvietnē www.jelgava.lv un Jelgavas pilsētas pašvaldības administrācijas Klientu apkalpošanas centra telpās – Lielā ielā 11, Jelgavā.

5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2019. gada 10. aprīlī plkst. 18.00 Zemgales reģiona kompetenču attīstības centra telpās, Svētes ielā 33, Jelgavā. Klātesošie tika iepazīstināti ar IVN procedūru, Ziņojumu un galvenajiem secinājumiem. Sabiedriskās apspriešanas diskusiju daļā klātesošajiem bija iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus par Paredzēto darbību, tās risinājumiem un sagaidāmo ietekmi. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes dalībnieki galvenokārt

interesējās par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz dabas vērtībām, iespējamām Lielupes hidroloģiskā režīma izmaiņām, paredzēto darbu organizāciju.

- 5.2.3. Rakstiskus priekšlikumus un viedokļus par Paredzēto darbību Ierosinātājai vai Birojam varēja iesniegt līdz 2019. gada 27. aprīlim. Visi Birojā saņemtie iesniegumi tika pārsūtīti arī Ierosinātājai Ziņojuma pilnveidošanai. Pārskats par saņemto iebildumu un priekšlikumu izvērtējumu un to, kā tie ņemti vērā, ietverts Ziņojuma 27. pielikumā *“Sabiedriskās apspriešanas pārskats”*.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojā iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

- 5.3.1. Ziņojums Birojā tika iesniegts 2019. gada 8. jūlijā. Paziņojums par Ziņojumu iesniegšanu Birojā un informācija par iespējām ar to iepazīties tika ievietots Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, Izstrādātājas tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv.
- 5.3.2. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs ar 2019. gada 19. jūlija starplēmumu Nr. 5 – 01/605 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 6. *prim* panta ceturto daļu, 20. panta otro un trešo daļu, kā arī MK Noteikumu Nr. 300 39. punktu, lūdza Ierosinātājai sniegt papildus informāciju.
- 5.3.3. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs jautājumā par Paredzētās darbības atbilstību ĪADT likuma 43. panta nosacījumiem par sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanu ar 2019. gada 19. jūlija vēstuli Nr. 5 – 01/603 *“Par ziņojuma nosūtīšanu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtēšanu”* MK Noteikumu Nr. 300 32. punktā noteiktajām iestādēm lūdza sniegt vērtējumu. Birojā tika saņemta:
- 5.3.3.1. Veselības ministrijas 2019. gada 5. augusta vēstule Nr. 01 – 18.2/3331 *“Par izvērtējumu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājumam (Jelgavas tilts)”*, kurā ietverts vērtējums, ka no veselības aizsardzības viedokļa Paredzētajai darbībai būs pozitīva ietekme, tomēr ieguvums nav sagaidāms tik būtisks, lai pamatotu tās atbilstību nozīmīgu interešu nosacījumam.
- 5.3.3.2. Satiksmes ministrijas 2019. gada 8. augusta vēstuli Nr. 15 – 01/2399 *“Par sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtējumu (Jelgavas tilts)”*, kurā ietverts vērtējums, ka Paredzētā darbība var būtiski uzlabot satiksmes plūsmu pilsētā.
- 5.3.3.3. Ekonomikas ministrijas 2019. gada 9. augusta vēstuli Nr. 3.3 – 4/2019/4778 *“Par ziņojuma nosūtīšanu sabiedrībai nozīmīgu interešu nodrošinājuma izvērtēšanai (Jelgavas tilts)”*, kurā ietverts vērtējums, ka Paredzētā darbība ir uzskatāma par būtisku un tādu, kas būtiski ietekmēs ekonomiskās intereses, jo nodrošinās nepieciešamo satiksmes infrastruktūras kapacitāti iespējamajam kravu un pasažieru autotransporta satiksmes intensitātes pieaugumam pilsētā. Turpat norādīts, ka tiks radīti priekšnoteikumi tālākai uzņēmējdarbības attīstībai Jelgavas pilsētā un Zemgales reģionā, kā arī Paredzētā darbība uzlabos iedzīvotāju piekļūšanu pilsētas centram un darba vietām, tiks veicināta jaunu darbavietu izveidošanās pilsētā.
- 5.3.4. Papildus informāciju Ierosinātāja Birojā iesniedza 2019. gada 22. augustā. Paziņojums par papildus informācijas iesniegšanu Birojā un informācija par iespējām ar to iepazīties tika ievietota Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, Izstrādātājas tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv.

- 5.3.5. Atbilstoši MK Noteikumu Nr. 300 45. punkta nosacījumiem Birojs ar 2019. gada 4. septembra vēstuli Nr. 5 – 01/804 “*Par papildinājumiem informatīvā ziņojuma un Ministru kabineta rīkojuma projektam*” nosūtīja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai (turpmāk – VARAM) informatīvā ziņojuma un Ministru kabineta rīkojuma projektu.
- 5.3.6. 2019. gada 22. oktobrī Ministru kabinets izdeva Rīkojumu.
- 5.3.7. Par Birojā iesniegto Ziņojumu Birojs saņēma šādus viedokļus un atsauksmes:
- 5.3.7.1. Dienesta 2019. gada 5. novembra vēstuli Nr. 3.5. – 20/2158 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”, kurā norādīts, ka Dienestam nav būtiski iebildumi vai priekšlikumi Ziņojuma precizēšanai.
- 5.3.7.2. DAP 2019. gada 7. novembra vēstuli Nr. 4.9/5858/2019–N “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”, kurā norādīts, ka Ziņojumā ir ņemti vērā un iestrādāta lielākā daļa DAP vēstulēs norādītie priekšlikumi un informācija, turklāt vairākkārt notikušas konsultācijas ar DAP. DAP norādījusi, ka:
- i) Paredzēto darbību atļauts uzsākt tikai tad, kad uzsākta kompensējošo pasākumu ieviešana, tajā skaitā izstrādāts jauns Dabas lieguma dabas aizsardzības plāns, veiktas izmaiņas normatīvajos aktos un pievienojot kompensējamās platības Dabas liegumam, kā arī uzsākta kompensējamās platības apsaimniekošana un pielāgošana putnu dzīvotņu veidošanai.
 - ii) DAP ieskatā attiecībā ietekmes uz retām un aizsargājamām putnu sugām mazināšanai ir noteikti ātruma ierobežojumi putnu ligzdošanas sezonā, bet nav ņemts vērā ieteikums tos noteikt arī putnu migrācijas laikā. Norādīts, ka nav paredzēti motorizētu ūdens transporta līdzekļu pārvietošanās ierobežojumi putnu ligzdošanas laikā (teritorijā uz ziemeļiem no tilta vietas).
 - iii) Norādīts uz trūkumiem ilgtermiņa monitoringa plānā saistībā ar izmantojamo metodiku. Lūgts ietekmes uz īpaši aizsargājamiem biotopiem aktualizēt saskaņā ar no jaunāko informāciju, kas ietverta ziņojumā Eiropas Komisijai par biotopu (dzīvotņu) un sugu aizsardzības stāvokli Latvijā¹⁰.
- 5.3.7.3. Veselības inspekcijas (turpmāk – Inspekcija) 2019. gada 8. novembra vēstuli Nr.4.6.4. – 1./29214/ “*Par priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam*”, ar kuru rekomendēts izvērtēt aprobežojumu noteikšanu publiskās apbūves teritorijas izmantošanas veidiem teritorijā uz Lielupes pusi no Loka maģistrāles, neparedzot trokšņa jutīgus objektus (izglītības un zinātnes iestāžu apbūvi, veselības aizsardzības iestāžu apbūvi un sociālās aprūpes iestāžu apbūvi). Ņemot vērā, ka Loka maģistrāles posmā no Rīgas ielas līdz transporta pārvadam lielās platībās ir izvietota individuālo dzīvojamo māju apbūves teritorija un Paredzētās darbības vides troksnim ir nozīmīga ietekme uz iedzīvotāju dzīves apstākļiem, Inspekcija uzskata, ka nepieciešama Ziņojuma pilnveidošana to papildinot ar detalizētāku informāciju par prettrokšņa pasākumiem.
- 5.3.8. Birojs, izvērtējot Ziņojumu un DAP, Dienesta un Veselības inspekcijas viedokļus, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, ar 2019. gada 25. novembra vēstuli Nr. 5 – 01/1049 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” lūdza Ierosinātāju Ziņojumu papildināt.
- 5.3.9. Papildināto Ziņojumu Ierosinātāja Birojā iesniedza 2020. gada 30. jūnijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā un informācija par iespējām ar to iepazīties tika

¹⁰ Ziņojuma par 2013.-2018. gada periodu kopsavilkums pieejams tīmekļvietnē https://www.daba.gov.lv/public/lat/dati1/zinojumi_eiropas_komisijai/

ievietota Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, Izstrādātājas tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv. Sabiedrības viedoklis/ priekšlikumi papildinātā Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojā netika saņemti.

- 5.3.10. Izvērtētājs Ziņojumu un secinot, ka Ziņojums nesatur nepieciešamo informāciju par prettrokšņa pasākumiem, Birojs, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta ceturto daļu, ar 2020. gada 24. jūlija vēstuli Nr. 5 – 02/10 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” lūdza Ierosinātāju Ziņojumu pārstrādāt.
- 5.3.11. Pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2020. gada 16. novembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā un informācija par iespējām ar to iepazīties tika ievietota Jelgavas pilsētas pašvaldības tīmekļvietnē www.jelgava.lv, Izstrādātājas tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv.

6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- 6.1. IVN ietvaros Ziņojuma Izstrādātāja ir vērtējusi ietekmes, kas izriet gan no transporta pārvada (tilta) un saistīto objektu būvniecības, gan no transporta pārvada (tilta) ekspluatācijas. Novērtētājs Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības Vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā, ņemot vērā Paredzētās darbības raksturu, apjomus un sagaidāmās pārmaiņas, līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, ģeoloģiskos, hidroģeoloģiskos u.c. apstākļus, iedzīvotāju blīvumu, aizsargājamās dabas, kultūrvēsturiskās u.c. vērtības, apkārtnes teritorijas raksturojumu iespējamās ietekmes zonā, piesārņojuma un traucējumu veidus u.c. Secināms, ka viens no būtiskiem ar vides pārmaiņām saistītais jautājums ir vides trokšņa samazinājums teritorijās, kuras tiks daļēji atslogotas no satiksmes, vienlaikus šādas pārmaiņas radīs trokšņa palielinājumu teritorijās, uz kurām satiksme tiks novirzīta (Lielupes labā krasta teritorijās, kur nozīmīga ietekme nav konstatējama pašlaik). Citā aspektā ne mazāk nozīmīgs ietekmes jautājums ir sagaidāmā ietekme uz Dabas liegumu (Natura 2000 teritorija), kas atbilstoši Ziņojumam – būs būtiska.
- 6.2. Ievērojot to, ka Ministru kabinets ir izdevis Rīkojumu, kas ir pamats ĪADT likuma 43. panta sestās daļas izņēmuma piemērošanai, Birojam nav pamata neizdot atzinumu, vienlaikus ar atzinumu nosakāmi ietekmes novēršanas, samazināšanas un kompensējošie pasākumi atbilstoši MK Noteikumu Nr. 300 41. punkta ar apakšpunktēm nosacījumiem.
- 6.3. Vispusīgi izvērtētājs Ziņojumu un saistīto IVN dokumentāciju, tajā skaitā institūciju un ekspertu atsauksmes par Ziņojumu, kā būtiskākos **Birojs Ziņojumā identificē šādus ar Paredzētās darbības realizāciju (būvniecību un ekspluatāciju) saistītos ietekmes uz vidi aspektus:**
- 6.3.1. **Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem, kā arī iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību.**
- 6.3.2. **Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tai skaitā būvniecības vietas izvēles ierobežojumi.**
- 6.3.3. **Trokšnis un tā izplatība.**
- 6.3.4. **Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**
- 6.3.5. **Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti.**

6.3.6. **Ar Paredzēto darbību saistītās vizuālās pārmaiņas, to ietekme uz ainavu un kultūras mantojumu.**

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

6.4.1. **Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), tās ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām:**

6.4.1.1. Saskaņā ar ĪADT likuma 43. pantu, ar kuru pārņemtas Eiropas Padomes 1992. gada 21. maija direktīvas 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (turpmāk – Dzīvotņu direktīva 92/43/EEK) prasības, Natura 2000 teritorijas ir vienots Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju tīkls. Tajā ietilpst īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kuras ir Eiropas Savienībā (turpmāk – ES) nozīmīgas un attiecīgajā biogeogrāfiskajā rajonā vai rajonos būtiski sekmē īpaši aizsargājamiem biotopu veidiem vai īpaši aizsargājamām sugām labvēlīga aizsardzības statusa saglabāšanu vai atjaunošanu, var būtiski veicināt Natura 2000 tīkla vienotību, kā arī būtiski sekmē bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu attiecīgajā biogeogrāfiskajā rajonā vai rajonos.

6.4.1.2. ĪADT likuma 43. panta ceturtā un piektā daļa nosaka, ka paredzētajai darbībai, kas atsevišķi vai kopā ar citu paredzēto darbību var būtiski ietekmēt Natura 2000 teritoriju, veic ietekmes uz vidi novērtējumu un paredzēto darbību atļauj veikt, ja tā negatīvi neietekmē Natura 2000 teritorijas ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Savukārt minētā likuma 43. panta sestā, septītā un astotā daļa paredz, ka darbību, kas negatīvi ietekmē Natura 2000 teritoriju, atļauj veikt tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai. Gadījumos, kad Natura 2000 teritorijā ir sastopamas Sugu un biotopu aizsardzības likumam pakārtotajā normatīvajā aktā noteiktās Latvijā sastopamās ES prioritārās sugas vai biotopi un paredzētajai darbībai ir negatīva ietekme uz tām, sabiedrībai nozīmīgas intereses, kas var attaisnot darbību ar negatīvu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju, ir veselības aizsardzība, sabiedrības drošība vai vides aizsardzība, bet citas sabiedrībai sevišķi svarīgas intereses, ja ir saņemts atzinums no Eiropas Komisijas. Savukārt citos gadījumos darbību ar negatīvu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju var attaisnot arī sabiedrībai nozīmīgas sociālās un ekonomiskās intereses.

6.4.1.3. ĪADT likuma 43. panta devītā daļa paredz, ka minētā likuma 43. panta sestajā, septītajā un astotajā daļā minētajos gadījumos nosaka kompensējošos pasākumus Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) tīklam, lai nodrošinātu paredzētās darbības veikšanas vai plānošanas dokumenta īstenošanas negatīvo ietekmju līdzsvarošanu un teritorijas vienotības (viengabalainības) aizsardzību un saglabāšanu. Kritērijus, pēc kuriem nosakāmi kompensējošie pasākumi, nosaka Ministru kabineta 2006. gada 18. jūlija noteikumi Nr. 594 *“Noteikumi par kritērijiem, pēc kuriem nosakāmi kompensējošie pasākumi Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) tīklam, to piemērošanas kārtību un prasībām ilgtermiņa monitoringa plāna izstrādei”*.

6.4.1.4. Dabas liegums (Natura 2000 teritorijas kods LV0523100) ir C tipa Natura 2000 teritorija, kas veidota, lai saglabātu dabiskās pļavas Lielupes krastos un noteikta īpaši aizsargājamo sugu (tai skaitā putnu) un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai¹¹. Dabas liegums ir arī putniem starptautiski nozīmīga vieta (kods – LV027), kas atbilst putniem

¹¹ ĪADT likuma pielikuma 192. punkts

nozīmīgas vietas (PNV) kritērijām A1 (vietā regulāri un nozīmīgā skaitā sastopama globāli apdraudēta suga vai cita suga ar globālu aizsardzības nozīmi) pēc šeit ligzdojošo griežu (*Crex crex*) skaita.

- 6.4.1.5. Saskaņā ar Dabas lieguma Natura 2000 teritorijas standarta datu formu¹², teritorija ir nozīmīga ES nozīmes īpaši aizsargājamo biotopu 6510 *Mēreni mitras pļavas* un 6430 *Eitrofas augsto lakstaugu audzes* aizsardzībai, bet teritorijā sastopams arī ES nozīmes īpaši aizsargājams biotops 6450 *Palieņu zālāji*, kas kopā veido izcilu teritoriju reto putnu ligzdošanai un atpūtai migrācijas laikā. Saskaņā ar Natura 2000 teritorijas standarta datu formas 4.2. punktu Dabas liegums Natura 2000 teritoriju tīklā ir īpaši nozīmīgs griezes (*Crex crex*), melnās puskuitālas (*limosa limosa*), pļavu tilbītes (*Tringa totanus*), kā arī citu putnu sugu aizsardzībai.
- 6.4.1.6. Natura 2000 teritorijas ekoloģisko integritāti nodrošina lielās zālāju platības, no kurām lielākā daļa ir ES nozīmes aizsargājami zālāju biotopi un kuras piemērotas putnu ligzdošanas un barošanās vajadzībām, kā arī atpūtai migrācijas laikā. Dabas liegumam gan atsevišķi, gan kopā ar tam pieguļošo dabas parku “*Svētes paliene*” ir būtiska nozīme dabiskās Lielupes palienes un tai raksturīgo augu un dzīvnieku sabiedrību saglabāšanā bioģeogrāfiskajā (Zemgales) reģionā, jo Lielupes paliene tiek izmantota intensīvajā lauksaimniecībā un nenodrošina būtiskas platības ne ES nozīmes zālāju biotopu pastāvēšanai, ne zālājos dzīvojošo putnu ligzdošanai.
- 6.4.1.7. Dabas lieguma kopējā platība ir 364 ha¹³, to veido četras ekoloģiski vienotas teritorijas, kas savstarpēji nerobežojas, Jelgavas pilsētas, Ozolnieku novada un Jelgavas novada administratīvajās teritorijās. I teritorijas platība ir 218 ha un tā atrodas Jelgavas pilsētā, Pilssalā un Lielupes labajā krastā. II teritorijas platība ir 55 ha un tā atrodas Jelgavas pilsētā, Lielupes kreisajā krastā starp Platones un Vircavas ieteku. III teritorijas platība ir 25 ha un tā atrodas Ozolnieku novada Cenu pagastā, Lielupes labajā krastā pie Senču dīķiem. IV teritorijas platība ir 66 ha un tā atrodas Jelgavas novada Jaunsvirlaukas pagastā, Lielupes kreisajā krastā lejpus Sesavas ietekai.
- 6.4.1.8. Plānotais tilts pār Lielupi un Driksas upi paredzēts, šķērsojot dabas lieguma I teritoriju, un saskaņā ar Ziņojumu tā īstenošanai ir sagaidāma būtiska negatīva ietekme uz šo Natura 2000 teritoriju. Dabas liegumā ir sastopamas Sugu un biotopu aizsardzības likumam pakārtotajā normatīvajā¹⁴ aktā noteiktās Latvijā sastopamās ES prioritārās sugas un biotopi, tomēr saskaņā ar Ziņojumu Paredzētajai darbībai nebūs negatīva ietekme uz šādām sugām vai biotopiem, kuru aizsardzībai Natura 2000 teritorija veidota. Tomēr saskaņā ar novērtējuma rezultātiem Paredzētajai darbībai būs būtiska negatīva ietekme uz Natura 2000 teritorijas integritāti jeb viengabalainību un tā nonāk pretrunā Natura 2000 teritorijas izveidošanas un aizsardzības mērķiem, jo tās īstenošanas rezultātā tiks būtiski samazinātas un negatīvi ietekmētas putnu sugām, ar kuru aizsardzību pamatota Natura 2000 teritorijas izveidošana un aizsardzība, piemērotas dzīvotnes. Piemērotu dzīvotņu platību samazinājums negatīvās ietekmes dēļ skars 26 % jeb 56,8 ha no Dabas lieguma I teritorijas kopējās platības. Tādēļ Paredzētās darbības gadījumā īstenota ĪADT likuma 43. panta sestās daļas un MK Noteikumu Nr. 300 45.panta procedūra, pēc Rīkojuma izdošanas par procedūras piemērošanu informējot Eiropas Komisiju.
- 6.4.1.9. Secināms, ka būtiska negatīva ietekme uz Natura 2000 teritorijas ornitofaunu sagaidāma 56,8 ha lielā platībā (500 m joslā uz abām pusēm no plānotā tilta), kas šķērsos

¹² Dabas lieguma standarta datu forma publiski pieejama:

<http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0523100>.

¹³ Atbilst platībai dabas lieguma “*Lielupes palienes pļavas*” Natura 2000 teritorijas standarta datu formā.

¹⁴ Ministru kabineta 2006. gada 21. februāra noteikumu Nr. 153 “*Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāri aizsargājamo sugu un biotopu sarakstu*”.

(fragmentēs) Natura 2000 teritorijas I teritoriju, un tā izpaudīsies kā putniem piemērotu dzīvotņu zudums, kvalitātes pasliktināšanās un traucējumu (trokšņi, gaisma) palielināšanās, kas summēsies ar pastāvošajiem negatīvas ietekmes uz Natura 2000 teritoriju faktoriem (galvenokārt aizaugšana), kuru rezultātā ievērojami sarūkusi (vai atsevišķām sugām izzudusi) ligzdošana Dabas lieguma teritorijā. Tā kā Natura 2000 teritorija nespēj nodrošināt optimālus ligzdošanas un barošanās apstākļus putniem bez cilvēka aktīvas un mērķtiecīgas darbības, kas vērsta uz dzīvotņu apsaimniekošanu atbilstoši putnu interesēm, bet ligzdošanas atjaunošanās būtu iespējama, veicot apsaimniekošanas pasākumus, - putniem piemēroto un vēsturiski piemēroto dzīvotņu platību sarūkus novērtēts kā būtiski nelabvēlīgs un tāds, kas ir pretrunā Natura 2000 izveides mērķiem. Paredzētās darbības ietekme kā būtiski nelabvēlīga Ziņojumā novērtēta šādām putnu sugām: pļavu tilbīte (*Tringa totanus*), melnā puskuitala (*Limosa limosa*), ķikuts (*Gallinago media*), grieze (*Crex crex*), ormanītis (*Porzana porzana*), mazais ormanītis (*Porzana parva*) un melnais zīriņš (*Chlidonias niger*)¹⁵, no kurām trīs putnu sugas norādītas Natura 2000 teritorijas standarta datu formas 4.2. punktā kā teritorijas kvalitātes un nozīmības kritērijs. Saskaņā ar sertificēta dabas eksperta¹⁶ novērtējumu (Ziņojuma 22. pielikums) Paredzētās darbības negatīvā ietekme var būt pieļaujama tikai gadījumā, ja tiek nodrošinātas zaudēto un būtiski negatīvi ietekmēto (putniem piemēroto) dzīvotņu platības.

6.4.1.10. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētajai darbībai nebūs būtiska negatīva ietekme uz Natura 2000 teritorijā sastopamiem biotopiem, augu un bezmugurkaulnieku sugām, tomēr Paredzētā darbība atstās nelabvēlīgu ietekmi uz Eiropas Savienības nozīmes zālāju biotopiem, kas ir Natura 2000 teritorijas aizsardzības mērķis – 6430 *Eitrofas augsto lakstaugu audzes*, 6450 *Palieņu zālāji* un 6510 *Mēreni mitras pļavas*, un šajos biotopos (augsnē) mītošajām bezmugurkaulnieku sugām. Nelabvēlīgā ietekme izpaudīsies kā būvniecības darbu radītā traucējuma sekas, kuru novēršana iespējama 5-10 gadu laikā, kā arī tilta trases radītā noēnojuma ietekme visā satiksmes pārvada ekspluatācijas laikā. Ietekme būvniecības laikā iespējama 2,97 ha platībā tilta konstrukciju 1. un 2. variantā vai 3,91 ha platībā – 3. variantā. Paliekošā ietekme sagaidāma 0,426 ha tilta konstrukciju 1. un 2. variantā (0,026 ha biotopu platība zem tilta balstiem un noēnojuma ietekme 0,4 ha platībā) vai 0,474 ha platībā 3. variantā (0,07 ha biotopu platība zem tilta balstiem un noēnojuma ietekme 0,4 ha platībā)¹⁷. Ietekme uz bezmugurkaulnieku sugām saistīta ar zemsedzes bojājumiem un īslaicīgiem traucējumiem zālāju struktūrā, kas samazina pārvietošanās un barošanās iespējas (tādā pašā platībā kā norādīts attiecībā uz biotopiem). Vērtējot pret biotopiem, kuru aizsardzībai Natura 2000 teritorija veidota:

6.4.1.10.1. paliekoša ietekme uz biotopu 6510 *Mēreni mitras pļavas* sagaidāma 0,005 ha platībā tilta konstrukciju 1. un 2. variantā (0,03 % no attiecīgā biotopa Dabas lieguma I teritorijā), bet ietekme nav sagaidāma tilta konstrukciju 3. variantā; papildus visos tilta konstrukciju variantos sagaidāma noēnojuma ietekme 0,08 ha platībā (0,42% no attiecīgā biotopa Dabas lieguma I teritorijā);

6.4.1.10.2. paliekoša ietekme uz biotopu 6430 *Eitrofas augsto lakstaugu audzes* zem tilta balstiem nav sagaidāma; prognozēta tikai noēnojuma ietekme visos tilta konstrukciju variantos 0,04 ha platībā (0,66% no attiecīgā biotopa Dabas lieguma I teritorijā);

¹⁵ Ziņojuma 3.12.3. tabula, 176. lpp.

¹⁶ Dabas eksperta sertifikāts Nr. 005 (derīgs līdz 2023. gada 13. maijam); sertifikācija saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumiem Nr. 267 “*Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu sertificēšanas un darbības uzraudzības kārtība*”.

¹⁷ Ziņojuma 31. pielikums, kas papildina un precizē Ziņojuma 3.11.2. un 3.11.3. tabulas.

6.4.1.10.3. paliekoša ietekme uz biotopu 6270 *Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas* nav sagaidāma¹⁸.

6.4.1.11. Saskaņā ar Ziņojumu izvēlēta Paredzētās darbības alternatīva ir tilta konstrukciju 1. variants, kas rada mazāku tiešo un netiešo ietekmi uz Dabas liegumu. Lai samazinātu ietekmi uz ornitofaunu, tiltam paredzēta necaurredzama vai pret sadursmēm efektīvi marķēta vairogu siena 2,5 m augstumā virs brauktuves līmeņa, kas samazinās putnu sadursmi ar stiklotām virsmām un automašīnām, kā arī kalpos kā prettrokšņa barjeras. Paredzēts, ka gaismas piesārņojuma intensitātes un apjoma samazināšanai tiks uzstādīti uz brauktuvi virzīti gaismas avoti. Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai paredzēti arī citi pasākumi, tajā skaitā ierobežojumu noteikšana būvdarbu veikšanai putnu ligzdošanas periodā, braukšanas ātruma ierobežojuma noteikšana uz tilta, zālāju u.c. teritoriju apsaimniekošanas pasākumu veikšana u.c. Pārskats par plānotajiem ietekmi samazinošajiem pasākumiem iekļauts Ziņojuma 6.2.2.tabulā, kur iekļauti arī nosacījumi, kā organizējama piekļuve konkrētiem tilta balstiem, kā organizējami būvdarbi, lai nodrošinātu, ka zemsedze netiek bojāta lielākā apjomā kā Ziņojumā noteikts (izteikts skaitliskās vērtībās). Savukārt apkopojums par specifiskiem pasākumiem, kas īstenojami, lai novērstu un samazinātu ietekmi uz Dabas lieguma dabas vērtībām, tai skaitā putniem, iekļauts Ziņojuma 6.3. nodaļā, kas paredz arī būtiskus ietekmētās teritorijas apsaimniekošanas pasākumus atbilstoši attiecīgi izstrādātam darbu veikšanas plānam.

6.4.1.12. Par ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumiem un to atbilstību ĪADT likuma 43. pantā noteiktajam mērķim un MK Noteikumu Nr. 300 nosacījumiem ir veiktas konsultācijas ar DAP. Atbilstoši konsultāciju ar DAP rezultātiem (Ziņojuma 24. pielikums) – papildus Ziņojumā jau identificētajiem – īstenojami šādi ietekmes samazināšanas pasākumi (konstatējams, ka tie daļēji jau iestrādāti Ziņojumā):

6.4.1.12.1. Ātruma ierobežojuma noteikšana, nodrošinot, ka ārpus putnu ligzdošanas sezonas un ārpus putnu migrāciju laika – no 1. novembra līdz 1. aprīlim – pieļaujamais ātrums nav lielāks par 70 km/h, bet pārējā laikā – nav lielāks par 50 km/h;

6.4.1.12.1. Teritorijā uz Z no šķērsojuma (tilta) vietas putnu ligzdošanas laikā jāierobežo trokšņa piesārņojums – motorlaivu pārvietošanās un jo īpaši nakts izklaides braucieni.

6.4.1.13. Lai kompensētu putniem (tai skaitā caurceļojošajiem) piemērotu dzīvotņu zudumu un nodrošinātu piemērotu dzīvotņu izveidi tām pašām putnu sugām, kuras tiks ietekmētas ar Paredzētās darbības īstenošanu, paredzēts izveidot kompensējošās palienes zālāju platības pie Dabas lieguma I teritorijas robežas, kurās jau šobrīd ir līdzvērtīgs palieņu zālāju biotops vai pastāv iespēja nodrošināt līdzvērtīga palieņu zālāja biotopa izveidošanos. Kopumā Natura 2000 teritoriju paredzēts paplašināt ar 3 kompensējošām teritorijām (kopējā platība 55,69 ha) – kompensējošo teritoriju Nr. 1 – Driksas upes kreisajā krastā uz ziemeļiem no Paredzētās darbības vietas (36,2 ha); kompensējošo teritoriju Nr. 2 – Driksas upes kreisajā krastā uz dienvidiem no Paredzētās darbības vietas (1,8 ha); kompensējošo teritoriju Nr. 3 – Iecavas upes kreisajā krastā (17,69 ha). Kompensējošās platības būs salīdzināmas ar tieši ietekmētās teritorijas platību (56,8 ha). Kompensējošo teritoriju izvietojums kartē atspoguļots Ziņojuma 3.12.1. attēlā.

6.4.1.13.1. Kompensējošā teritorija Nr.1 ir agrākā palieņu pļava, šobrīd iedambēta poldera teritorija, aizaugusi ar krūmiem un kokiem. Tās izveidei nepieciešams nojaukt gar Driksas upes kreiso krastu esošo dambi un uzbūvēt jaunu ~ 2 km garumā, to

¹⁸ Ziņojuma 31. pielikums, kas papildina un precizē Ziņojuma 3.11.2. un 3.11.3. tabulas.

atvirzot no upes krasta. Tā kā šī teritorija savulaik jau bijusi daļa no Lielupes palieņu pļavu kompleksa, atjaunojot pļau darbību, šai platībai ir labas perspektīvas izveidoties par bioloģiski vērtīgu zālāju, ar nosacījumu, ka sākotnējā atjaunošanas fāzē tiek veikta koku un krūmu ciršana, koku sakņu izfrēzēšana un ekspansīvo un invazīvo sugu ierobežošana. Tāpat jānodrošina teritorijas pļaušana un zāles novākšana visu turpmāko tilta ekspluatācijas laiku, lai panāktu kompensējošo darbību mērķi – nepieļaut aizsargājamo zālāju biotopu un putnu dzīvotņu platības un kvalitātes samazināšanos.

6.4.1.13.2. Kompensējošā teritorija Nr. 2 ir aizaugusi ar krūmiem un pašlaik applūšana tajā notiek tikai daļēji (atrodas reljefa paaugstinājumā). Novērtēts, ka izveidot labas kvalitātes dabisko zālāju tajā varētu tikai ilgtermiņā, veicot teritorijas sagatavošanu un intensīvus apsaimniekošanas pasākumus.

6.4.1.13.3. Kompensējošā teritorija Nr. 3 ir zālāju platības starp Iecavas upi un Dabas liegumu, kur daļa teritorijas jau atbilst ES nozīmes biotopam 6450 *Palieņu zālāji* (reljefa pazeminājumos gar Dabas lieguma robežu un Iecavas upi), bet pārējā teritorija atbilst putniem piemērotam bioloģiski vērtīgam zālājam. Nodrošinot pēc Dabas lieguma robežu paplašināšanas šai teritorijai piemērotu ekstenzīvas apsaimniekošanas režīmu, tā būs integrāla Lielupes palienes zālāju kompleksa daļa.

6.4.1.14. Novērtēts, ka kompensējošās teritorijas Nr. 1 un Nr. 2 (kopējā platība 53,89 ha) spēs nodrošināt Paredzētās darbības negatīvās ietekmes kompensēšanu, savukārt kompensējošā teritorijā Nr. 3 labas kvalitātes zālāja biotopa izveidošanās iespējama tikai ilgtermiņā, turklāt tā daļēji ietilpst 500 m joslā no plānotā tilta, kur ietekme uz ornitofaunu novērtēta kā būtiski nelabvēlīga. Ņemot vērā minēto – no vienas puses šī teritorija pilnvērtīgi nekalpos kā kompensējošā teritorija, jo nenodrošinās piemērotu dzīvotņu izveidi tām pašām putnu sugām, kuras tiks ietekmētas ar Paredzētās darbības īstenošanu. Tomēr – no otras puses – secināts, ka šī teritorija var kļūt par buferjoslu uz Pilssalas ligzdojošo putnu aizsardzībai no stresu raisošiem traucējumiem Driksas upes kreisajā krastā¹⁹, tādēļ tās iekļaušana kompensējošo teritoriju platībās ir pamatota. Vienlaikus atbilstoši konsultāciju ar DAP rezultātiem (Ziņojuma 24. pielikums) – šīs platības pašas par sevi nav uzskatāmas par kompensējošo teritoriju ĪADT likuma 43. panta devītās daļas izpratnē.

6.4.1.15. Kompensējošo platību teritorijas skar 10 nekustamo īpašumus, kuri atrodas Jelgavas pilsētas administratīvajās robežās. 8 no 10 nekustamo īpašumu zemes vienībām pieder pašvaldībai. 2 nekustamie īpašumi pieder fiziskai un juridiskai personai, un atbilstoši Ziņojumam to īpašnieki ir informēti par to, ka viņu zemes īpašums atrodas teritorijā, kur pašvaldība paredzējusi realizēt kompensējošos pasākumus (īpašniekiem nosūtītas informatīvas vēstules, kas pievienotas Ziņojuma. 28. pielikumā).

6.4.1.16. Atbilstoši Ziņojumam kompensējošo pasākumu ieviešanas secība paredzēta vairākos soļos. Sākotnēji paredzēts izstrādāt dambja nojaukšanas un jauna dambja būvniecības projektu, savukārt būvniecības secība paredzēta – vai nu vispirms uzbūvējot jauno dambi un pēc tam nojaucot esošo/ vai arī būvdarbus abās vietās veicot saskaņoti un vienlaicīgi. Tāpat paredzēts izstrādāt jaunu Dabas lieguma dabas aizsardzības plānu, kas ietvertu arī Dabas lieguma robežu izmaiņas (paredzot kompensējamo platību pievienošanu Dabas liegumam un to atbilstošu apsaimniekošanu turpmākos 12 gadus). Tāpat dabas aizsardzības plānā paredzēts ietvert detalizētu monitoringa plānu.

6.4.1.17. Paredzētās darbības negatīvās ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novēršanas un samazināšanas pasākumu un kompensējošo pasākumu efektivitātes monitoringa

¹⁹ Ziņojuma 24. pielikums, Dabas aizsardzības pārvaldes 2019. gada 1. marta atzinums Nr.4.9/1081/2019-N.

pasākumus plānots uzsākt jau divus gadus pirms Paredzētās darbības īstenošanas un turpināt 10 gadus pēc tās īstenošanas. To skaitā paredzēts veikt putnu uzskaites ligzdošanas, pavasara un rudens migrāciju laikā 2 gadus pirms pasākumu ieviešanas, to ieviešanas laikā un 10 gadus pēc to ieviešanas, savukārt informāciju par zālāju biotopu izveidošanos kompensējošās platībās paredzēts reprezentatīvās transektēs reģistrēt Paredzētās darbības uzsākšanas laikā un atkārtoti pārbaudīt pēc 5 gadu un 10 gadu periodiem. Zālāju biotopu monitorings paredzēts arī, lai novērtētu biotopu aizsardzības stāvokli Dabas liegumā un izvērtētu ietekmi samazinošo pasākumu sekmes, kā arī, lai novērtētu būvniecības darbu un tilta radītā noēnojuma ietekmi uz zālāju biotopiem. Monitoringa veikšanas ieteicamo vietu attēlojums ietverts Ziņojuma 8.1. attēlā.

6.4.1.18. Ziņojuma izstrādes laikā vērtēta arī Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz sikspārņu populāciju. Saskaņā ar dabas eksperta²⁰ novērtējumu Darbības Vietā un tās apkārtnē konstatētas četras sikspārņu sugas – ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii*, Natūzas sikspārnis *Pipistrellus nathusii*, rūsganais vakarsikspārnis *Nyctalus noctula* un divkrāsainais sikspārnis *Vespertilio murinus*. Vairākos novērojumos konstatēti arī *Myotis* ģints sikspārņi. Secināts, ka sikspārņi izmanto teritoriju Paredzētās darbības apkārtnē kā barošanās vietas, tomēr uz šķērsojuma būvniecības rēķina iespējamā barošanās biotopu teritorijas samazināšanās netiek vērtēta kā tāda, kam varētu būt būtiska ietekme uz vietējām sikspārņu populācijām.

6.4.1.19. Ņemot vērā visu iepriekš minēto un Ziņojumā novērtēto, Birojs atzīst, ka Paredzētās darbības ietekme uz Dabas liegumu un tā dabas vērtībām ir izvērtēta, pamatoti nonākot pie secinājuma, ka sagaidāmo ietekmi var attaisnot tikai sabiedriski nozīmīgas intereses pie nosacījuma, ja to apmierināšanai nav citu alternatīvu. Izvērtējis ĪADT likuma 43. panta sestās un septītās daļas, kā arī MK Noteikumu Nr. 300 45. punkta nosacījumus, Ministru kabinets ar Rīkojumu ir atzinis, ka Paredzētā darbība atbilst šiem priekšnosacījumiem, lai uz Paredzēto darbību attiecinātu izņēmumu. Tādēļ **Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu un MK Noteikumu Nr. 300 40.14. apakšpunktu noteic:**

- a) **Paredzētās darbības īstenošana izņēmuma kārtā pieļaujama, ņemot vērā Ministru kabineta Rīkojumā noteikto, tomēr tā pieļaujama risinājumā, kas rada apjoma ziņā mazāko ietekmi uz dabas vērtībām, kuru aizsardzībai Dabas liegums veidots. Attiecīgi - Paredzētās darbības īstenošana izņēmuma kārtā pieļaujama, īstenojot šķērsojuma 1. variantu (alternatīvu).**
- b) **Paredzētās darbības īstenošana pieļaujama tikai ar nosacījumu, ka tiek īstenoti Ziņojumā paredzētie ietekmes uz Dabas liegumu kompensējošie pasākumi.**
- c) **Šķērsojuma būvniecību atļauts uzsākt tikai pēc kompensējošo pasākumu ieviešanas uzsākšanas, kas nozīmē kā minimums pēc jauna dabas aizsardzības plāna Dabas liegumam izstrādes un apstiprināšanas, Dabas lieguma robežu maiņas, iekļaujot tajās kompensējošās platības, kā arī attiecīgu grozījumu veikšanas ārējos normatīvajos aktos, kas noteic Dabas lieguma robežas un individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus.**
- d) **Paredzētās darbības īstenošana veicama secīgi, vispirms īstenojot Ziņojumā paredzētos pasākumus kompensējošo platību izveidei, tai skaitā jauna aizsargdambja būvniecību un esošā dambja nojaukšanu. Ziņojumā paredzētie pasākumi kompensējamo platību apsaimniekošanai un pielāgošanai putnu dzīvotņu veidošanai uzsākami jau līdz šķērsojuma būvniecībai.**

²⁰ Sertifikāts Nr. 073, derīgs līdz 2020. gada 6. maijam.

- e) Paredzētās darbības īstenošana pieļaujama tikai ar nosacījumu, ka tiek īstenoti Ziņojumā paredzētie ietekmes uz Dabas liegumu un tā blakus teritorijās konstatēto dabas vērtību novēršanas un samazināšanas pasākumi, tai skaitā:
- i) montāžas darbi uz zemes veicami tikai balstu vietās, savukārt, tilta klātnes būvniecība jāorganizē, veicot montāžu gaisā un pakāpeniski virzoties no viena balsta uz otru;
 - ii) nav pieļaujama materiālu novietņu veidošana Dabas lieguma īpaši aizsargājamo biotopu teritorijās, izņemot īslaicīgu materiālu novietošanu balstu montāžas vietās. Būvniecības darbi maksimāli nodrošināmi ārpus veģetācijas sezonas.
 - iii) Īpaši aizsargājamā biotopa 6270* Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas teritorijā ārpus Dabas lieguma, ja tajā nepieciešams veikt ar būvniecības organizēšanu un piekļuvi saistītās darbības, darbību veikšanai izstrādājams īpaši saudzīgs plāns (piemēram, materiālus novietojot uz speciāli veidotas koka pamatnes), nodrošinot teritorijas sakopšanu un biotopa atjaunošanai labvēlīgus apstākļus pēc darbu pabeigšanas;
 - iv) piebraucamo ceļu izveidei noņemto zemes auglīgo virskārtu jāuzglabā un pēc būvniecības darbu pabeigšanas jāizlīdzina sākotnējās platībās, neizmantojot no malas pievienotu melnzemi. Biotopa 6120* Smiltāju zālāji teritorijā noņemtā zemes virskārta jāuzglabā atsevišķi, lai nesajauktu sēklu banku ar citu biotopu materiālu, kā arī nepalielinātu augsnes auglīgumu šajā biotopā;
 - v) Lai nodrošinātu, ka tilta balstu izbūves rezultātā nesamazinās biotopa 6120* Smiltāju zālāji platība, īstenojami pasākumi esošās ceļa vietas rekultivācijai un jauna piebraucamā ceļa būvniecībai atbilstoši Ziņojuma 6.3.1. attēlā iestrādātā risinājuma principiem;
 - vi) Pēc būvdarbu darbu pabeigšanas Paredzētās darbības tiešās un netiešās ietekmes teritorijās jānodrošina Dabas lieguma biotopiem piemērota apsaimniekošana, kur attiecināms, nepieļaujot ekspansīvo sugu savairošanos, barības vielu palielināšanos u.c. pasākumus;
 - vii) Lai samazinātu ietekmi uz Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo zālāju biotopu 6450 Palieņu zālāji un 6510 Mēreni mitras pļavas platībām un aizsardzības stāvokli Dabas lieguma teritorijā, veicama biotopu atjaunošana vai veidošana atbilstoši Ziņojuma 6.3.2. attēlā iestrādātā risinājuma principiem;
 - viii) Šķērsojumam nosakāms ātruma ierobežojums, nodrošinot, ka ārpus putnu ligzdošanas sezonas un ārpus putnu migrāciju laika – no 1. novembra līdz 1. aprīlim – pieļaujamais ātrums nav lielāks par 70 km/h, bet pārējā laikā – nav lielāks par 50 km/h;
 - ix) Lai novērstu būvniecības izraisītu traucējumu ligzdojošiem putniem, būvlaukuma sagatavošanas un pārvada būvniecības darbus neveikt laika posmā no 1. aprīļa līdz 1. jūlijam.
- f) Paredzētās darbības īstenošana pieļaujama tikai ar nosacījumu, ka tiek īstenoti Ziņojumā paredzētie negatīvās ietekmes uz Dabas liegumu novēršanas un samazināšanas, kā arī kompensējošo pasākumu efektivitātes monitorings, kas uzsākams vismaz divus gadus pirms Paredzētās darbības īstenošanas un

turpināms 10 gadus pēc būvdarbu pabeigšanas un šķērsojuma ekspluatācijas uzsākšanas.

- g) Konsultējoties ar DAP un sadarbībā ar attiecīgās sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertiem vienlaikus ar Paredzētās darbības būvprojektu izstrādājams arī detalizēts Paredzētās darbības tieši un netieši ietekmētās teritorijas, ietekmes samazināšanas pasākumu īstenošanai paredzēto teritoriju, kā arī kompensējošo teritoriju apsaimniekošanas un monitoringa plāns. Plānā iestrādājami pasākumi atbilstoši Ziņojumā paredzētajiem risinājumiem, tajā skaitā nosacījumi cilvēku uzturēšanās sezonas lieguma noteikšanai, ierobežojumiem motorlaivu kustībai, kā arī citi nosacījumi, ja nepieciešams, tos papildinot un koriģējot atbilstoši attiecīgās sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu vai DAP norādījumiem. Plāns iesniedzams Birojā, DAP un Dienestā.

6.4.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tajā skaitā būvniecības vietas izvēles ierobežojumi.

- 6.4.2.1. Kā būtiskākais Paredzētās darbības ietekmes faktors, kas ņemams vērā, projektējot, organizējot un īstenojot būvniecības procesu, uzskatāma Paredzētā pārvada (tilta) trases daļēja atrašanās Dabas liegumā, kas atbilstoši MK Noteikumu Nr. 300 nosacījumiem vērtēta atsevišķā šī Biroja atzinuma nodaļā. Vienlaikus būvniecībai ir sagaidāmas ietekmes arī uz citām vides komponentēm, ne tikai Natura 2000 aspektā. Tādēļ Ziņojumā vērtēti iespējamie tehnoloģiskie risinājumi būvdarbu organizēšanai un veikšanai, lai tie mazinātu Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi.
- 6.4.2.2. No novērtējuma izriet, ka Paredzētās darbības īstenošanas teritorija ir lielākoties bez apbūves, un lielākajā daļā platības paredzētais pārvads šķērsotu pašvaldībai vai valstij piederošo zemi. Tomēr secināms, ka Paredzētā darbība tieši vai ar to saistīto kompensējošo teritoriju ierīkošana skartu arī fiziskai un juridiskai personai piederošus nekustamos īpašumus. Atbilstoši Ziņojumam šādās teritorijās paredzēts īstenot daļēju vai pilnīgu zemes īpašumu atsavināšanu, paredzot kompensāciju izmaksāšanu.
- 6.4.2.3. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto, šķērsojuma būvdarbus paredzēts veikt divās kārtās. Pirmā kārtā – tilta būvniecība, kura ietvertu būvlaukumu sagatavošanu, sausas būvbedres izveidi, balstu izbūvi, laiduma konstrukcijas izbūvi un inženierkomunikāciju un aprīkojuma uzstādīšanu uz tilta. Savukārt otrā kārtā paredzēta tilta pieeju izbūve, kura attiecīgi ietvertu sekojošus darbus: būvlaukuma sagatavošanu, inženierkomunikāciju pārcelšanu, uzbēruma un ielas konstruktīvo kārtu izbūvi un inženierkomunikāciju un aprīkojuma uzstādīšanu uz pieejām.
- 6.4.2.4. Būvdarbu veikšanai nepieciešamās platības (būvlaukumus) iedalītas trīs galvenajās zonās – būvlaukumā Lielupes labajā krastā, būvlaukumā Pilssalā un būvlaukumā Driksas upes kreisajā krastā (ja tiktu īstenots tilta konstrukciju 3. variants, būtu paredzēti arī būvlaukumi Lielupē un Driksas upē). Ziņojuma 3.1.1. nodaļā *“Paredzētās darbības īstenošanai nepieciešamā platība”* apkopota informācija par minēto būvlaukumu izmantošanu būvniecības procesā saskaņā ar darba organizācijas plānu, tajā skaitā tehnikas izvietojumu, konkrētu būvdarbu veikšanu, darbinieku sadzīves telpu izvietojumu u.c.
- 6.4.2.5. Paredzētās darbības novietojums plānots jaunā vietā, kur līdz šim nav bijusi satiksmes infrastruktūra, līdz ar to secināts, ka potenciāla ietekme uz esošo īpašumu sasniedzamību būvniecības laikā būs minimāla. Būvniecības laikā nav plānoti būtiski satiksmes ierobežojumi esošajai ielu un ceļu infrastruktūrai, jo darbi pārsvarā

norisināsies neierobežojot kustību pa esošo ielu un ceļu tīklu. Būvniecības laikā var rasties nepieciešamība atsevišķās lokālās vietās ieviest transporta kustības ierobežojumus, piemēram, komunikāciju šķērsojumu izbūves laikā (saskaņojot ar komunikāciju apsaimniekotājiem/ īpašniekiem un nodrošinot apbraukšanu ar satiksmes organizācijas līdzekļiem).

- 6.4.2.6. Ziņojumā noteikts, ka tiltu balstu izbūvei (visām tiltu alternatīvām vienādi²¹) nepieciešamais būvlaukums katra tilta balsta vietā ir 15 m uz katru pusi no tilta balsta ārējās malas (urbjpāļu ierīkošanas iekārtas izvietošanai, materiālu pievešanai un aizvešanai, kā arī urbjpāļu galvu plates izbūvei nepieciešamā platība, tajā skaitā ietverta nepieciešamā platība citu ar tilta (pārveda) konstrukciju izbūvi veicamo darbību realizācijai).
- 6.4.2.7. Tiltu konstrukciju izbūvei paredzēts ierīkot būvlaukumus (aptuvenais platums 20 m, garums – 50 m (1. un 2. variantā tiltu abos galos, bet 3. variantā Lielupes labajā krastā) ar pagaidu ceļu piekļuvi materiālu pievešanai abās būvlaukuma pusēs. Minētie būvlaukumi nepieciešami tiltu uzbūvējamās konstrukciju izgatavošanai, lai varētu izmantot rekomendēto tilta uzbūvēšanas tehnoloģiju. Pie šādas tehnoloģijas izmantošanas, zem tilta laidumiem, kas tiek uzbūvēti, nav nepieciešama būvlaukuma ierīkošana tilta laiduma konstrukciju montāžai. Būvniecībai nepieciešamo platību uzskaitījums apkopots Ziņojuma 3.1.1. tabulā, savukārt izvietojums atspoguļots 14. pielikuma kartēs.
- 6.4.2.8. Ziņojumā vērtēti iespējamie laidumu konstrukciju izbūves veidi, norādot, ka atkarībā no konkrētās būvdarbu izpildes vietas, tiltu, pārvedu, estakāžu laiduma konstrukcijas ir iespējams izbūvēt 3 dažādos veidos – tilta laiduma izbūve uz vietas, ar slidošiem veidņiem un ar uzbūvēšanu. Ņemot vērā to, ka tilta trase šķērso Dabas lieguma teritoriju, Ziņojumā kā piemērotākā tiek rekomendēta laiduma konstrukcijas uzbūvēšanas tehnoloģija, kas tilta 1. un 2. variantā izbūvei būtu pielietojama visiem laidumiem, bet 3. variantā laiduma konstrukcijas izbūvei starp balstiem Nr. 7 un 10. Laidumu pār Lielupi un Driksas upi montāža paredzēta Darbības Vietā, tās nodrošināšanai, kā arī būvniecības tehnikas izvietošanai, materiālu pievešanai un to montāžai apsvērts izmantot attiecīgās platības un nestspējas pontonus. Detalizēts tilta laidumu izbūves iespējamo risinājumu apraksts iekļauts Ziņojuma 3.2.2. nodaļā “*Tilta konstrukciju izbūves plānotie risinājumi*”. Kā galvenā priekšrocība (ņemot vērā Paredzētās darbības atrašanās vietu) konstrukcijas uzbūvēšanas tehnoloģijai tiek norādīta tās samazinātā ietekme uz apkārtejo vidi, vienlaikus uzsvērts, ka nav nepieciešams ierīkot platības ziņā lielus būvlaukumus.
- 6.4.2.9. Būtiskākās būvniecības ietekmes būs īslaicīgas un pārejošas, tās saistītas ar tehnikas pārvietošanos, materiālu novietošanu, zemsedzes bojājumiem, troksni, iespējamu piesārņojošo vielu izlīšanu, kas atbilstīgiem mēriem novēršamas un pārvaldāmas. Teritorijās, kur pārvietošanas tehnika un tiek novietoti materiāli, paredzēta zemsedzes noņemšana.
- 6.4.2.10. Būvniecības procesu paredzēts organizēt darba dienās laika periodā no plkst. 7.00 līdz plkst. 19.00, tilta izbūves periods – 10 mēneši.
- 6.4.2.11. Izdarot apsvērumus par ietekmēm būvniecības laikā, Ziņojumā netiek identificēti būtiskas nelabvēlīgas ietekmes riski, kas attiecas uz būvlaukuma ierīkošanu un būvdarbu veikšanu Driksas upes kreisajā krastā. Ietekmes ir galvenokārt būvniecības darbiem tipiskās ietekmes. Ar teritorijas sagatavošanas darbiem un objekta izbūvi tiks

²¹ Ziņojuma 1.4.4. un 1.4.5. attēlā ir attēlotas balstu atrašanās vietas, savukārt Ziņojuma 14. pielikumā attēlots būvlaukumu izvietojums un materiālu pievešanas ceļi.

radītas raksturīgās ietekmes – troksnis, palielināta smagā transporta kustība piegulošajā teritorijā un uz tuvākās apkārtnes ielām, būvniecības atkritumu rašanās u.c., ko iespējams mazināt, ievērojot normatīvo aktu prasības. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to, ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr.16 *“Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”* (turpmāk – MK Noteikumi Nr.16) 2.8. punktā paredz, ka šie noteikumi un attiecīgi – tajos noteiktās vides trokšņa robežvērtības neattiecinā uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.4.2.12. Ņemot vērā visu iepriekš minēto un Ziņojumā secināto, Birojs nekonstatē, ka būvniecības ietekmes varētu būt nozīmīgas un kompleksas, savukārt ietekmes uz Dabas liegumu atbilstoši MK Noteikumu Nr. 300 nosacījumiem vērtētas atsevišķā šī Biroja atzinuma nodaļā.

6.4.2.13. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanu Paredzētās darbības realizācijai, Birojs ņem vērā, ka prasības būvniecības ietekmju vispārējai pārvaldībai, kā arī būvniecības atkritumu apsaimniekošanai jau ir noteiktas ārējos normatīvajos aktos, kā arī šādas prasības ir izvirzāmas, izsniedzot saskaņojumus un tehniskos noteikumus attiecīgās jomas kompetentām iestādēm. Novērtējuma likuma 24. panta pirmās daļas 2. punkts tāpat jau noteic, ka Ierosinātajā ir atbildīga par ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atlīdzinātu paredzētās darbības būtisko negatīvo ietekmi uz vidi. Tomēr Birojs uzskata, ka šajā gadījumā ir būtiski ņemt vērā to, ka Paredzētās darbības īstenošanas precīzs laiks vēl nav zināms, IVN veikts, lai principiāli novērtētu – vai un ar kādiem nosacījumiem tās īstenošana varētu būt iespējama, turklāt šādā plānošanas un projektēšanas stadijā attiecībā uz liela mēroga projekta lokālajiem risinājumiem nereti vēl nav zināmi visi precīzi izbūves tehniskie nosacījumi un paņēmieni. No Ziņojuma un šī Biroja atzinuma izriet, ka būs nepieciešams īstenot virkni pasākumu ietekmes novēršanai, samazināšanai un monitoringam, tādēļ nav pieļaujami Paredzētās darbības realizācijā īstenot pieeju, kas neparedz vides aizsardzības iestāžu piedalīšanos būvniecības tehnisko risinājumu pārbaudē un to īstenošanas uzraudzībā, tai skaitā tādēļ, ka būvprojektēšanas stadijā var būt nepieciešams atsevišķu risinājumu kontekstā pieiet ar īpašu piesardzību²². Tādēļ šajā gadījumā ir pamatoti un sasniedzamajam mērķim atbilstoši noteikt, ka Paredzētās darbības īstenošanai nepieciešami Dienesta attiecīgās reģionālās vides pārvaldes izdoti tehniskie noteikumi. **Vadoties no šiem apsvērumiem, kā arī Ziņojumā novērtētā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus:**

- a) **Paredzētās darbības īstenošanai nepieciešams saņemt Dienesta attiecīgās reģionālās vides pārvaldes izdotus tehniskos noteikumus.**
- b) **Būvdarbi plānojami un veicami tā, lai respektētu piegulošo teritoriju izmantošanu un neradītu nesamērīgu apgrūtinājumu vai traucējumus.**
- c) **Tā kā par īstenojamo Paredzētās darbības risinājumu atzīts 1. variants, tilta laiduma konstrukcijas izbūvei izmantojama uzbīdīšanas tehnoloģija.**
- d) **Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikācijas būvju funkcionēšanu. Kur**

²² T.i. – vērtēt, vai tie neatšķiras no Ziņojumā paredzētajiem, nepieciešamības gadījumā lemjot par Novērtējuma likuma 3. divi *prim* pantā, kā arī 4. un 4. viens *prim* pantā paredzēto novērtēšanas procedūru (izmaiņām) piemērošanu.

nepieciešams, plānojami un nodrošināmi pagaidu risinājumi, ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem izstrādājot un saskaņojot tādu atslēgumu laikus un ilgumu, lai radītu iespējami mazākus traucējumus galapatērētājiem.

- e) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst. 7.00 līdz plkst. 19.00. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic jaunveidojamā transporta pārvada (tilta) būvlaukumu, tajā skaitā pievedceļu, virsmas mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- f) Ierosinātājam ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu negadījumus, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļūvi vidē, tostarp gruntī, virszemes un pazemes ūdeņos.
- g) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina teritoriju atjaunošanas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija pirms Paredzētās darbības uzsākšanas.
- h) Ja turpmākajās Paredzētās darbības projektēšanas un realizācijas stadijās tiek izskatīti citi tilta tehniskie risinājumi, kas būtiski atšķiras no Ziņojumā novērtētā, veicams šādu izmaiņu būtiskumu novērtējums, lemjot par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.

6.4.3. Trokšnis un tā izplatība:

- 6.4.3.1. Ziņojums satur transporta pārvada ekspluatācijas un ar to saistīto satiksmes intensitātes izmaiņu ietekmes novērtējumu. Saistībā ar minēto Birojs ņem vērā Paredzētās darbības īstenošanas mērķi un to, ka jauna šķērsojuma būvniecība pēc būtības ir paredzēta kā ilgtermiņa pilsētplānošanas risinājums, prognozējot ar pilsētas attīstību saistītās vides problēmas (un to intensificēšanos) un paredzot to risināšanai nepieciešamos transporta infrastruktūras pārkārtojumus. Šādā novērtējumā ir neizbēgami, ka gan novērtējums prognozētajai situācijai bez Paredzētās darbības īstenošanas, gan ar Paredzēto darbību ir lielā mērā balstīts uz pieņēmumiem, kas var atšķirties no faktiskā. Tas attiecināms gan uz Ierosinātās prognozes par pakāpi, līdz kādai varētu attīstīties industriālās teritorijas pilsētas ziemeļrietumu daļā (t.i. - arī bez jaunā šķērsojuma izbūves), gan pakāpi, līdz kādai pēc jaunā šķērsojuma izbūves varētu tikt no satiksmes atslogots pilsētas centrs. Tomēr Birojs var arī piekrist Ziņojumā izmantotajai pieejai, ka šāda mēroga projekts, kura ietekme izpaudīsies ne tikai lokāli Darbības vietā – bet vairākās pilsētas apkaimēs vienlaikus, vērtējams, vadoties no stratēģiskas pieejas, tādēļ tieši salīdzināt esošo situāciju un situāciju pēc Paredzētās darbības īstenošanas nebūtu korekti, jo jāņem vērā prognozējamās izmaiņas transporta plūsmās. Attiecīgi – arī vides trokšņa novērtējums, kas Ziņojumā izstrādāts atbilstoši MK Noteikumu Nr. 16 nosacījumiem, veidots plašākai teritorijai, ievērtējot nākotnes prognozes un ievērojot trokšņa stratēģisko karšu izstrādes principus (ietekmes un to būtiskumu izsakot, balstoties uz skarto teritoriju platību un skarto māsaimniecību salīdzinājumu). Kā šāda novērtējuma trūkums atzīmējams tas, ka novērtējuma rezultāts ir ar mazāku noteiktību

– kā tas būtu gadījumā, ja iespējamās izmaiņas un to salīdzinājums tiktu veikts kādai lokālai teritorijai, katrā no ietekmes skartajām teritorijām definējot ietekmes vērtēšanas punktus.

- 6.4.3.2. Paredzētās darbības trokšņa rādītāju novērtēšanai un modelēšanai izmantota Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G izstrādātā trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI 2016-1 (Licences numurs S72/317), ar kuru iespējams aprēķināt trokšņa rādītājus atbilstoši vides trokšņa novērtēšanas metodēm, kas noteiktas MK Noteikumos Nr. 16. Autotransporta radītais troksnis novērtēts, izmantojot Francijā izstrādāto aprēķina metodi “*NMPBRoutes-96 (SETRA-CERT ULCPC-CSTB)*”. Atbilstoši MK Noteikumu Nr. 16 1. pielikuma 5. punktam, izmantotās trokšņu aprēķinu datorprogrammas sagatavotie aprēķinu modeļu ievades dati pievienoti trokšņa novērtējumam²³. Vides trokšņa novērtēšanai un kartēšanai saskaņā ar MK Noteikumiem Nr. 16 tika piemēroti trokšņa rādītāji – L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} , kas raksturo diskomfortu attiecīgi dienas, vakara un nakts laikā. Tie ir A izsvartotie ilgtermiņa vidējie skaņas līmeņi (dB (A)), kas noteikti standartā LVS ISO 1996-2:2008 “*Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2. daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana*” un noteikti, ņemot vērā attiecīgi visu dienu, vakaru vai naktis (kā diennakts daļas) gada laikā. Atbilstoši MK Noteikumu Nr. 16 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot un modelējot trokšņa rādītājus, tika ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas – no plkst. 7:00 līdz plkst. 19:00, vakars ir 4 stundas – no plkst. 19:00 līdz plkst. 23:00, bet nakts ir 8 stundas – no plkst. 23:00 līdz plkst. 7:00. Trokšņa rādītāju novērtēšana tika veikta 4 m augstumā virs zemes.
- 6.4.3.3. Izstrādājot trokšņa novērtējumu, Ziņojumā izmantotas datu kopas, kuras ietver trokšņa avotus raksturojošu informāciju (akustiskais modelis), topogrāfisko informāciju (ģeometriskais modelis), meteoroloģisko informāciju (aprēķinu uzstādījumu iestatīšanai) un dati par teritoriju lietošanas funkciju, trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonu noteikšanai. Saskaņā ar MK Noteikumu Nr. 16 2. pielikumu, minētajam trokšņa rādītājam ir noteikti robežlielumi, kas piemērojami atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai, kura noteikta vadoties pēc Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā noteiktā apbūves zonējuma. Lai novērtētu potenciāli ietekmēto iedzīvotāju skaitu, trokšņa kartes izstrādei izmantoti Jelgavas pilsētas pašvaldības dati par deklarēto iedzīvotāju skaitu Paredzētās darbības ietekmētajās teritorijās. Ziņojuma 5.1.2. tabulā norādīta Teritorijas plānojumā noteiktās apbūves teritoriju izmantošanas funkciju klasifikāciju sasaiste ar MK Noteikumos Nr. 16 noteikto.
- 6.4.3.4. Ziņojumā definēts, ka par esošā trokšņa piesārņojuma izpētes teritoriju uzskatāms areāls, kas aptver teritoriju 300 m attālumā no plānotās pārvada trases, Loka maģistrāles un pilsētas centru šķērsojošajiem ielu posmiem. Šāds areāls tika noteikts, ņemot vērā Darbības Vietu un Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz autotransporta plūsmu Jelgavas pilsētas centru šķērsojošajās galvenajās ielās. Perspektīvais Atmodas ielas posms no Dobeles šosejas līdz Lapskalna ielai šobrīd nav uzbūvēts (pārvada pieslēguma vieta), šajā Jelgavas pilsētas daļā lielās platībās izvietota dzīvojamā apbūve, tādēļ izpētes teritorija šajā gadījumā tika paplašināta, iekļaujot teritorijas ap Satiksmes ielu un Meiju ceļu, kas šobrīd nodrošina piekļuvi minētajām teritorijām.
- 6.4.3.5. Paredzētās darbības teritorijā (transporta pārvads pār Lielupi un Driksas upi) un tās tiešā tuvumā, izņemot plānoto pieslēgumu Loka maģistrālei, šobrīd neatrodas nozīmīgi trokšņa avoti un teritorija raksturojama kā klusa. Pārējā trokšņa izpētes teritorijā nozīmīgāko trokšņa piesārņojuma līmeni rada esošie satiksmes infrastruktūras objekti. Visintensīvākā autotransporta plūsma novērojama Jelgavas pilsētas centrā uz Rīgas

²³ Ziņojuma 25. pielikums.

ielas, Lielās ielas un Dobeles šosejas²⁴. Nosakot satiksmes intensitātes sadalījumu diennakts griezumā, izmantota Ierosinātās sniegtā informācija par autotransporta kustības dinamiku Jelgavas pilsētā 21 uzskaites punktā 2015./2016. gada griezumā. Satiksmes intensitātes noteikšanai izmantoti projekta *“Loka maģistrāles rekonstrukcija posmā no Kalnciema ceļa līdz Jelgavas pilsētas administratīvajai robežai”* izstrādes laikā iegūtie autotransporta uzskaites dati diennakts laikā, kā arī VAS *“Latvijas Valsts ceļi”* 2015. gadā apkopotie dati par transporta intensitāti uz autoceļiem P100 Jelgava – Dalbe, P99 Jelgava – Kalnciems un P97 Jelgava – Dobeles – Annenieki.

- 6.4.3.6. Lai novērtētu esošo trokšņa līmeni Darbības vietas tuvumā esošajās apbūves teritorijās un Jelgavas pilsētas centru šķērsojošajos ceļu posmos, tika sagatavots aprēķinu modelis. Papildus tam vērtēts arī trokšņa robežlielumu pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits mājokļos atbilstoši apbūves teritorijas izmantošanas veidam. Trokšņa līmeņa aprēķinu rezultāti, kas raksturo esošo piesārņojuma līmeni un nosaka trokšņa robežlielumu pārsniegumu teritorijas, attēlotas Ziņojuma 7. pielikumā. Saskaņā ar aprēķinu rezultātiem esošais trokšņa līmenis Paredzētās darbības pieslēguma vietas tuvumā pie Loka maģistrāles pārsniedz MK Noteikumos Nr. 16 noteiktos vides trokšņa robežlielumus – dienas laikā 1,9 ha platībā, vakara periodā 2,9 ha, bet nakts laikā 2,0 ha. Kopumā negatīvai trokšņa ietekmei publiskās apbūves teritorijās pakļaujot 6 iedzīvotājus, bet savrupmāju apbūves teritorijās 25 iedzīvotājus. Vērtējot Ziņojuma 7. pielikumā iekļauto kartogrāfisko materiālu, konstatējams, ka šīs teritorijas galvenokārt ietekmē satiksmes intensitāte pa Kalnciema ceļu. Saskaņā ar trokšņa aprēķiniem nozīmīgākais trokšņa avots, kas rada trokšņa robežlieluma pārsniegumus pilsētas centru šķērsojošajos ceļu posmos, ir autotransporta kustība pa Rīgas ielu, Lielo ielu un Dobeles šoseju. Ziņojumā konstatēts, ka kopumā aprēķinu rezultāti norāda uz to, ka autotransporta intensitāte Jelgavas pilsētas centru šķērsojošos ceļu posmos un uz Satiksmes ielas šobrīd ir vērtējama kā augsta, kā rezultātā netiek nodrošinātas sabiedrības veselības aizsardzības intereses, jo būtiskiem trokšņa robežlielumu pārsniegumiem nepārtraukti tiek pakļauts ievērojams skaits cilvēku teritorijās, kuras atrodas pie centru šķērsojošajiem ceļu posmiem.
- 6.4.3.7. Papildus scenārijā vērtēts, kā izmainītos satiksmes plūsmas un intensitāte pilsētas (un tās teritoriju) attīstības scenārijā, ja Paredzētā darbība netiek realizēta, bet tiek pabeigts plānotais Atmodas ielas posms no Dobeles šosejas līdz Lapskalna ielai, kas nodrošinās vietējiem iedzīvotājiem papildus piekļuves iespējas dzīvojamajām teritorijām, kā arī vieglā un kravas transporta nokļūšanu uz rūpnieciskās apbūves teritorijām. Iegūtie rezultāti salīdzināti ar ietekmes novērtējumu scenārijā, ja Paredzētā darbība tiek īstenota.
- 6.4.3.8. Vērtējot trokšņa aprēķinu rezultātus situācijai, kad Paredzētā darbība netiek realizēta, Ziņojumā konstatēts, ka apbūves teritorijās, kas atrodas pilsētas centrālajā daļā (jau esošajā situācijā konstatētas kā problēmozonas), trokšņa pārsniegumu platības un tām pakļauto iedzīvotāju skaits mājokļos nozīmīgi palielināsies visos diennakts periodos. Secināts, ka šajā gadījumā jaunais Atmodas ielas posms būs vienīgais ceļš, pa kuru kravas mašīnas varēs piekļūt rūpnieciskās apbūves teritorijām, ievērojami palielinot vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu platības un pakļauto iedzīvotāju skaitu mājokļos dzīvojamās apbūves teritorijās, kas izvietotas gar Atmodas ielu. Savukārt teritorijās, kuras izvietotas tiešā Loka maģistrāles posma no Rīgas ielas līdz plānotajam pārvadam tuvumā, trokšņa robežlielumu pārsniegumu platības un tām pakļauto iedzīvotāju skaits mājokļos samazināsies. Par šāda samazinājuma cēloni norādīts

²⁴ Informācija par satiksmes intensitātes sadalījumu uz trokšņa novērtējumā iekļautajām ielām un to posmiem apkopota Ziņojuma 2.1.6. tabulā.

kravas automašīnu radītās slodzes nevienmērīgs sadalījums Jelgavas pilsētā, jo vienīgais veids kā kravas automašīnas varēs apbraukt Jelgavas pilsētas centru un nokļūt rūpnieciskās apbūves teritorijās, kur varētu attīstīties industriālais parks, būs izmantojot apvedceļu un jaunbūvēto Atmodas ielas posmu.

- 6.4.3.9. Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā nozīmīgākie trokšņa avoti, kas radīs vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus, būs autotransporta kustība pa jaunbūvēto Atmodas ielu, Loka maģistrāles posmu no Rīgas ielas līdz transporta pārvadam, Rīgas ielu, Lielo ielu, Dobeles šoseju un Kalnciema ielu. Novērtēts, ka – uzsākot transporta pārvada (tilta) ekspluatāciju, paredzams vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu platību un tām pakļauto iedzīvotāju skaita mājokļos samazinājums teritorijās, kas izvietotas blakus pilsētas centru šķērsojošo ceļu posmiem, un teritorijās, kas izvietotas gar jaunbūvēto Atmodas ielas posmu no Dobeles šosejas līdz transporta pārvadam (tiltam), kā arī gar Satiksmes ielu un Meiju ceļu posmā no Zvejnieku ielas līdz Atmodas ielai. Minētā samazinājuma cēloņi būtu vieglo un kravas mašīnu piekļuves atrisināšana industriālā parka teritorijai gan pa Atmodas ielu, gan pa jaunbūvēto transporta pārvadu, kā arī tas, ka dzīvojamo teritoriju sasniegšanas iespējas tad būtu ne tikai pa Satiksmes ielu un Meiju ceļu, bet arī pa Atmodas ielu, turklāt paredzēts kravas transporta kustības ierobežojums visā Satiksmes ielas garumā.
- 6.4.3.10. Tomēr no Ziņojumā iekļautā novērtējuma vienlaikus ir secināms, ka atsevišķās teritorijās tieši Paredzētās darbības īstenošana būs priekšnoteikums tam, ka esošā, salīdzinoši labvēlīgā (no vides trokšņa viedokļa) situācija mainīsies. Proti, ņemot vērā to, ka Loka maģistrāle būs pieslēguma vieta jaunajam transporta pārvadam (tiltam), tad būs sagaidāms trokšņa robežlielumu pārsniegumu platību un tam pakļauto iedzīvotāju skaita palielinājums teritorijās, kas izvietotas gar Loka maģistrāli posmā no Rīgas ielas līdz Darbības vietai. Tādēļ Ziņojumā papildus vērtēts, vai ar tehniskiem risinājumiem šo negatīvo ietekmi iespējams samazināt līdz pieņemamam līmenim (secināts, ka samazinājums nepieciešams par ~ 6 dB (A)). Atbilstoši Ziņojumā iekļautajam novērtējumam, šādu trokšņa līmeņa pieaugumu ir iespējams novērst, pielietojot tehniskus vai organizatoriskus pasākumus trokšņa mazināšanai, piemēram, izbūvējot trokšņa barjeras, izvēloties klusāku ceļa segumu vai samazinot transportlīdzekļu kustības ātrumu. Lai pārbaudītu iespējamo risinājumu efektivitāti, Ziņojums papildināts ar situācijas novērtējumu gadījumā, ja identificētajās problēmu teritorijās tiktu būvēta trokšņa barjera (siena) (Ziņojuma 35. pielikums). Balstoties uz aprēķinu rezultātiem, noteikts, ka par akustiski efektīvākajām barjerām uzskatāmas troksni absorbējošas barjeras ar augstumu 4 m, kas var samazināt trokšņa līmeni uztvērēju punktos vidēji par 11 dB (A)²⁵, attiecīgi pamatots, ka Paredzētās darbības un ar to saistītās negatīvās ietekmes samazināšanu līdz pieņemamam līmenim tehniski ir iespējams veikt.
- 6.4.3.11. Vienlaikus secināms, ka no Ziņojuma pašlaik neizriet apņemšanās attiecīgos pasākumus īstenot vienlaikus ar Paredzēto darbību, jo izteikti apsvērumi, ka prettrokšņu barjeru plānošana būtu jāveic kompleksi ar daļēju Loka maģistrāles pārbūves projektu (risinājumu tehniskos rādītājus, precīzu novietojumu, augstumu, klasi nosakot būvprojektā). Birojs vērš Ierosinātājas uzmanību uz to, ka Paredzētās darbības un tās izrietošās satiksmes vajadzībām (nodrošinājumam) nepieciešamais Loka maģistrāles pārbūves projekts jau ir īstenots un noslēdzies 2020. gada oktobrī²⁶ (nav ticis iekļauts Paredzētās darbības IVN kā saistītā darbība). Līdz ar to nav pamatoti Paredzētās darbības īstenošanā norobežoties no veicamajiem pasākumiem ietekmes mazināšanai, pamatojoties tikai ar to, ka tie būs īstenojami ārpus Darbības vietas, jo tā

²⁵ Ziņojuma 35. pielikums.

²⁶ <https://www.pilsetsaimnieciba.lv/noslegusies-loka-magistrales-rekonstrukcija/>

ir bijusi Ierosinātājas pašas izvēle saistītos infrastruktūras projektus attīstīt attiecīgajā secībā un nevis kopā. Līdz ar to – nosacījums par pasākumu noteikšanu un īstenošanu kompleksi ar Paredzēto darbību (un nevis kādreiz iespējamu Loka ielas pārbūvi), nosakāms kā viens no Novērtējuma likuma 20. panta desmitās daļas nosacījumiem.

6.4.3.12. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanu Paredzētās darbības realizācijai, Birojs ņem vērā, ka Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Birojs tāpat ņem vērā, ka konkrēts Paredzētās darbības īstenošanas laiks vēl nav zināms, tādēļ pastāv iespēja, ka līdz būvprojekta izstrādei un konkrētu risinājumu noteikšanai gan satiksmes intensitātes prognozes, gan normatīvais regulējums attiecībā uz vides trokšņa pārvaldību (piemēram, piemērojamās novērtēšanas metodes) varētu būt mainījušās. Tādēļ uz Ziņojumu šajā plānošanas un projektēšanas stadijā ir pamatoti raudzīties kā uz prognozi, kuras mērķis ir noskaidrot, vai un kā situācija mainīsies, ja ar Paredzēto darbību tiks nodrošināti nepieciešamie satiksmes plūsmas pārkārtējumi, un vai teritorijās, kur Paredzētās darbības īstenošana kļūtu par priekšnoteikumu situācijas būtiskām negatīvām izmaiņām, pastāv iespēja to samazināt līdz pieņemamam līmenim. Šādā uzdevumā Ziņojums sniedz atbildes uz minētajiem jautājumiem, un Birojam nav pamata nonākt pie secinājuma, ka Paredzētā darbība būtu aizliedzama vides aizsardzības normatīvo aktu pārkāpumu dēļ (Novērtējuma likuma 1. panta 2. punkts). Vienlaikus Ierosinātajai jāreķinās, ka konkrēti pasākumi un nosacījumi trokšņa ietekmes novēršanai un samazināšanai jāiestrādā Paredzētās darbības būvprojektā. Pašlaik Ziņojumā ir vērtēta tipveida, augstas efektivitātes trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošana, vadoties no pašreiz spēkā esošā regulējuma trokšņa avotiem un teritorijām, kurās vērtē trokšņa ietekmi. Tomēr katrā konkrētā vietā, kur ietekmes mazināšanai līdz nebūtiskam līmenim varētu būt pietiekami arī ar citiem līdzekļiem, kas, iespējams, prasa arī mazāku finanšu ieguldījumu, būs jāveic jau konkrēti aprēķini un piemērotākais risinājums pamatojams Paredzētās darbības būvprojektā. **Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu noteic šādus tās īstenošanas nosacījumus:**

- a) **Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radišana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez savlaicīgas trokšņa mazināšanas pasākumu projektēšanas un nodrošināšanas teritorijās ārpus Darbības Vietas, kur MK Noteikumu Nr. 16 2. pielikumā noteikto robežlielumu pārsnieguma iemesls būs tieši šķērsojuma ekspluatācija, nav pieļaujama.**
- b) **Detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti katrai konkrētai situācijai, izstrāde iekļaujama Paredzētās darbības būvprojektā.**

6.4.4. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

6.4.4.1. Ziņojumā veikts esošā gaisa piesārņojuma novērtējums, kā arī iespējamās izmaiņas Paredzētās darbības gadījumā, tajā skaitā būvniecības laikā. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto, lai novērtētu esošo piesārņojumu Paredzētās darbības apkārtnē, 2016. gada septembrī LVĢMC tika pieprasīta informācija par piesārņojuma fona koncentrācijām šķērsojuma ietekmes zonā. LVĢMC sniegtā informācija balstās uz modelēšanu ar datorprogrammu *EnviMan*, izmantojot Gausa matemātisko modeli. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti, izmantojot datorprogrammu ADMS Roads 4.0 (*izstrādātājs CERC – Cambridge Environmental Research Consultants, beztermiņa licence P05-0628-C-AR400-LV*). Šī programma pielietojama rūpniecisko un transporta avotu izmešu izkliedes aprēķināšanai, ņemot vērā izmešu avotu īpatnības, apkārtnes apbūvi,

topogrāfiju un reljefu, kā arī vietējos meteoroloģiskos apstākļus. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinos izmantota LVĢMC sagatavotā informācija (meteoroloģisko novērojumu dati).

- 6.4.4.2. Ziņojuma izstrādē izmantotās gaisa piesārņojuma metodes un emisijas faktoru datu bāzes apkopotas Ziņojuma 5.1. nodaļas *“Izmantotās novērtēšanas un prognozēšanas metodes”* sadaļā *“Gaisa piesārņojuma novērtēšana un modelēšana”*. Gaisa kvalitātes novērtējums veikts 2 m augstumā. Summārā koncentrācija aprēķināta, ņemot vērā LVĢMC sniegtos datus par esošo piesārņojuma līmeni (reģionālais fona piesārņojuma līmenis) un aprēķinātās maksimālās koncentrācijas no transportlīdzekļu kustības.
- 6.4.4.3. Ministru kabineta 2010. gada 3. novembra noteikumi Nr. 1290 *“Noteikumi par gaisa kvalitāti”* (turpmāk – MK Noteikumi Nr. 1290) nosaka gaisa kvalitātes robežvērtības oglekļa oksīdam, slāpekļa dioksīdam, sēra dioksīdam, cietajām daļiņām PM_{2,5} un daļiņām PM₁₀. Saskaņā ar minēto noteikumu 11. pielikumu atbilstība cilvēku veselības aizsardzībai paredzētajiem robežlielumiem nav jāpārbauda šādās vietās – *jebkurā vietā, kas atrodas teritorijā, kura sabiedrības pārstāvjiem nav pieejama un kur nav pastāvīgu dzīvesvietu; rūpnīcu teritorijās vai rūpnieciskajās iekārtās, uz kurām attiecas visi darba drošības un veselības aizsardzības noteikumi; uz ceļu brauktuvēm un brauktuviņu starpjoslās, izņemot vietas, kur paredzēta gājēju piekļuve starpjoslām.*
- 6.4.4.4. Ziņojumā veikts esošais gaisa piesārņojuma novērtējums, rezultāti apkopoti Ziņojuma 2.1.4.1. nodaļā *“Esošais gaisa piesārņojuma līmenis”* un 5. pielikumā. Saskaņā ar aprēķinu rezultātiem visos gadījumos augstākie piesārņojuma līmeņi ir konstatēti pilsētas centrālajā daļā pie Lielās ielas un Rīgas ielas, kā arī transporta koridora Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela krustojumos ar Atmodas ielu un Kalnciema ceļu. Vienlaikus esošajā situācijā netiek konstatēti MK Noteikumu Nr. 1290 noteikto robežlielumu pārsniegumi izpētes teritorijā.
- 6.4.4.5. Vērtējot gaisa piesārņojošo vielu ietekmi no būvniecības procesiem, Ziņojumā apskatīta tikai tā alternatīva (konkrētā gadījumā 3. variants), kuras izbūve saistīta ar lielākajiem būvmateriālu izmantošanas apjomiem. Novērtējuma rezultātā secināts, ka arī no ietekmes viedokļa nelabvēlīgākajam būvniecības variantam nav sagaidāma tāda ietekme, kas varētu radīt gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumu (Ziņojuma 15a. pielikuma 1. – 6. attēli).
- 6.4.4.6. Ziņojumā vērtētas gaisa kvalitātes izmaiņas Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā (situācijā, kad uzsākta šķērsojuma ekspluatācija). Gaisa piesārņojuma modelēšanā ietverti Loka maģistrāles un Jelgavas pilsētas centru šķērsojošie ceļu posmi, kā arī Darbības Vieta. Analizētas iespējamās daļiņu PM₁₀, daļiņu PM_{2,5}, slāpekļa dioksīda un oglekļa oksīda koncentrāciju izmaiņas, ko radītu Paredzētās darbības realizācija (Ziņojuma 15b. pielikuma 1. – 6. attēli).
- 6.4.4.7. Pamatojoties uz gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultātiem secināms, ka, realizējot Paredzēto darbību, pilsētas centrā samazināsies minēto piesārņojošo vielu koncentrācijas, tādējādi uzlabosies gaisa kvalitātes situācija pilsētas centrā. Savukārt plānotā tilta teritorijā būs vērojams gaisa piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugums, kurš, pamatojoties uz modelēšanas rezultātiem, būs nebūtisks, neradot gaisa kvalitātes robežlielumu pārsniegumu, kā arī netuvosies tiem.
- 6.4.4.8. Nākotnes scenārijā augstākie piesārņojuma līmeņi tiek prognozēti pilsētas centrālajā daļā pie Lielās ielas un Rīgas ielas, kā arī transporta koridora Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela krustojumos ar Atmodas ielu un Kalnciema ceļu. Vienlaikus Ziņojumā tiek paredzēta gaisa kvalitātes uzlabošanās šajās teritorijās salīdzinājumā ar esošo situāciju, ja netiks izbūvēti citi jauni piesārņojuma emisijas avoti un tiks nodrošināts plānotais transporta intensitātes samazinājums. Kā apliecina aprēķinu rezultāti, plānotā

pārvada ekspluatācijas radītais piesārņojuma līmenis neradīs draudus cilvēku veselības aizsardzībai un būs būtiski zemāks nekā normatīvajos aktos noteiktais kritiskais piesārņojuma līmenis ekosistēmu aizsardzībai.

6.4.4.9. Vērtējot Ziņojumu un tajā iekļauto gaisa kvalitātes novērtējumu, secināms, ka pie prognozētās satiksmes intensitātes, realizējot Paredzēto darbību – vielu maksimālās summārās koncentrācijas nesasnies un būs mazākas nekā MK Noteikumos Nr. 1290 noteiktās robežvērtības. Pie prognozētās satiksmes intensitātes Paredzētās darbības teritorijā Birojs nekonstatē, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu avots. Paredzētā darbība plānota, lai perspektīvā nodrošinātu Jelgavas pilsētas ziemeļu daļas industriālo teritoriju attīstību, kā arī risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Jāņem vērā, ka situācijā, ja Paredzētā darbība netiek īstenota, satiksmes intensitātes pieaugums Jelgavas pilsētas centrā ilgstošā laika periodā (pie nosacījuma, ja satiksmes plūsmas attīstībai ir labvēlīgi apstākļi) var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās, proti, lēnākas satiksmes plūsmas un satiksmes sastrēgumu veidošanos (kas potenciāli ir iemesls lielākam autotransporta radīto emisiju daudzumam). **Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs uzskata, ka papildus normatīvajos aktos un šajā Biroja atzinumā jau noteiktajām prasībām saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu nav nepieciešams izvirzīt papildus nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai.**

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

6.4.5.1. Plānotais transporta pārvads (tilts) pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā atrodas Viduslatvijas zemienes Tīreļu līdzenuma dienvidu daļā. Līdzenuma subkvartārā virsma ir muldveidīgi ieliekta un pazeminās no austrumu un rietumu malām uz centru, kā arī Rīgas līča ieplakas virzienā. Apkārtnes reljefs ir lēzens. Dienvidos no Jelgavas pils teritoriju veido gandrīz plakans Baltijas ledusezera līdzenums. Lejpus pilij un plānotā tilta apkārtnē Lielupe plūst pa gandrīz plakano Litorīnas jūras līdzenumu. Šajā apkārtnē Lielupei raksturīga tikai paliene. Virspalu terases sastopamas augšpus pa upi un saistās ar Litorīnas jūras, Baltijas ledusezera un Zemgales sprostezera krasta līnijām. Transporta pārvada joslas teritorijā kvartāra nogulumu biezums ir ap 20 – 24 m. Transporta pārvada joslā augsne ir smilšaina, vietām mālaina, vāji līdz vidēji humusēta, irdena, mitra un tā satur augu atliekas un augu sakņu sistēmu. Tās biezums ir no 0,2 – 0,5 m. Detalizēts Darbības Vietā esošās grunts saturs aprakstīts Ziņojuma 2.3. nodaļā “*Ģeoloģiskais un inženierģeoloģiskais raksturojums*”. Transporta pārvada (tilta) trases joslā zemes virsmas atzīmes ir 3,5 – 4,5 m v.j.l., tiešā Lielupes tuvumā pazeminoties līdz 0,30 – 0,80 m v.j.l. Gruntsūdens slānis ir piesaistīts kvartāra nogulu augšējam, smilšaino nogulumu slānim, kā arī Lielupes ielejas aluviālajiem nogulumiem. Gruntsūdens līmenis paredzētā transporta pārvada trases teritorijā pakāpeniski pazeminās virzienā uz Lielupi un Driksas upi. Izslēdzoši apstākļi būvniecībai nav konstatēti, bet jāņem vērā konkrētie inženierģeoloģiskie apstākļi, kas detalizējami turpmākās projektēšanas gaitā.

6.4.5.2. Ņemot vērā to, ka Paredzētā darbība var ietekmēt tikai Lielupes ūdens līmeni un tā svārstības (un otrādi), Ziņojuma ietvarā novērtētas Lielupes un Driksas upes hidrodinamiskā režīma izmaiņas Paredzētās darbības rezultātā. IVN ietvaros izveidots un kalibrēts komplekss Lielupes upes posma hidraulisko, ledus parādību un sanešu kustības hidrodinamiskais matemātiskais modelis. Modeļa apgabals ietver 56,3 km garu Lielupes posmu aptuveni no Gātupes attekas līdz Īslīces upes pietekai, kas nodrošina galveno uzdevumu risināšanas iespējas. Modelis veidots, izmantojot ASV Armijas inženieru korpusa (*U.S. Army Corps of Engineers*) izstrādāto hidrodinamiskās

modelēšanas programnodrošinājumu *HEC – RAS*, kas dod iespēju modelēt arī ledus sablīvējumus un sanešu kustību. Hidrodinamiskās modelēšanas plašāka atskaite iekļauta Ziņojuma 20. pielikumā. Ar minētā matemātiskā hidrodinamiskā modeļa palīdzību aprēķinātas maksimālo ūdens līmeņu un straumes ātrumu izmaiņu prognozes Paredzētās darbības rezultātā. Modelēšana veikta 3 galvenajiem variantiem, kas ietver pašreizējo situāciju, situācijai pēc kādas no paredzētajām 3 tilta alternatīvām izbūves no kuriem 2 ir apvienoti vienā variantā. Katrai no alternatīvām ir modifikācijas “*bez ledus*” vai “*ar ledu*”, kā arī 3 modifikācijas atkarībā no izmantotā maksimālā pavasara palu caurplūduma pārsniegšanas varbūtības (“1 %”, “5 %”, “10 %”).

- 6.4.5.3. Analizējot ilggadīgos hidroloģisko novērojumu datus, Ziņojumā secināts, ka situācija, kad Lielupē vienlaicīgi ar maksimālo caurplūdumu vēl ir novērojama ledus iešana, nav novērota. Latvijas upēs ledus iešana, līdz ar to arī ledus sastrēgumu veidošanās parasti beidzas vēl pirms maksimālo caurplūdumu iestāšanās. Līdz ar to ledus parādību ievērtēšanai veikts aprēķins hidroloģiskajai situācijai ar vienlaicīgu ledus un pavasara palu maksimālo caurplūdumu ar pārsniegšanas varbūtību $p=10\%$ esamību upē. Šādas situācijas iestāšanās varbūtība matemātiski ir uzskatāma par tuvu situācijai ar pavasara palu perioda maksimālo ūdens līmeni ar pārsniegšanas varbūtību 1 reizi 100 gados (1 % nodrošinājumu) ledus apstākļos. Aprēķinu rezultāti liecina, ka “*bezledus*” apstākļos iespējamās ļoti nebūtiskas izmaiņas Lielupes un Driksas upes hidrodinamiskajā režīmā pēc Paredzētās darbības realizācijas, turklāt jebkurā no tilta tehnisko risinājumu alternatīvām. Ūdens līmeņu izmaiņas nepārsniegs 1 cm, bet skaitliski fiksējamās straumes ātrumu izmaiņas nebūs vispār. Tas nozīmē, ka arī ar Lielupi un Driksas upi saistīto drenāžas un lietus ūdeņu novadīšanas sistēmu darbība netiks nelabvēlīgi ietekmēta tilta ekspluatācijas laikā. Ledus apstākļos sagaidāmās izmaiņas vērtētas tikai tilta alternatīvu ekspluatācijas laikā, jo pieņemts, ka būvdarbiem upes gultnē līdz ledus perioda sākumam ir jābūt pabeigtiem vai pārtrauktiem, laicīgi likvidējot gultnes pagaidu aizbērumus un būvlaukumu norobežojumus.
- 6.4.5.4. Tilta būvniecības laikā izmantošanai paredzētie pontoni neietekmēs Lielupes un Driksas upes straumes ātrumus un ūdens līmeņus, ja darbi tiks veikti mazūdens vai vidēja caurplūduma periodā, kad šajās upēs ļoti mazs straumes ātrums, pat praktiski stāvošs ūdens (kā ezerā vai ūdenskrātuvē). Līdzīgi kā ar pontoniem, veicot tilta balstu būvlaukumu norobežošanu (nepieciešamais būvlaukums katra tilta balsta vietā ir 15 m uz katru pusi no tilta balsta ārējās malas), kā arī, veidojot pagaidu daļējus aizbērumus upēs, lai piekļūtu šo balstu būvlaukumiem, mazūdens vai vidēja caurplūduma periodā ietekmes uz ūdens līmeņiem nebūs, bet nedaudz palielināsies straumes ātrums šajā vietā (līdz 0,1 m/s). Tā kā Lielupes un Driksas upes palienes šķērsojumā nav paredzēta nepārtraukta ceļa uzbēruma būvniecība, bet tilta uz atsevišķiem balstiem izbūve, tad netiek paredzēts apkārtējo teritoriju hidroloģiskā režīma traucējums, kas atkarīgs no pietiekami brīvas virszemes noteces nodrošināšanas no tām, t.sk. no esošo meliorācijas grāvju darbības.
- 6.4.5.5. Paredzams, ka būvniecības laikā paredzētie pievedceļi var traucēt virszemes noteci no apkārtējām teritorijām, ja netiks veikti nepieciešamie inženiertehniskie pasākumi. Lai šāda nelabvēlīga ietekme nerastos, pagaidu ceļiem nepieciešams izbūvēt caurtekas, neveidot augstus uzbērumus. Būvniecības laikā jānodrošina esošās drenāžas un lietus kanalizācijas sistēmas funkcionēšana vietās, kur paredzēts izveidot pagaidu būvlaukumus. Pēc būvdarbu pabeigšanas jāveic esošo grāvju pārtīrīšana.
- 6.4.5.6. Kopumā Lielupes un Driksas upes kopējais platums un dziļums Darbības Vietā ir relatīvi ļoti liels, un paredzētā tilta balstu radītais upes aktīvā šķērsriezuma samazinājums ir ļoti niecīgs, kā rezultātā minimālo un vidējo Lielupes caurplūdumu diapazonā skaitliski fiksējamās ūdens līmeņu un straumes ātrumu izmaiņas nenotiks.

Lielupes minimālie un vidējie ūdens līmeņi ir vairāk atkarīgi no jūras līmeņa nekā no upes caurplūduma lieluma, tātad arī potenciālo tilta balstu ietekme būs nemanāma uz dabisko jūras līmeņa svārstību fona.

6.4.5.7. Veicot bīstamo ģeoloģisko procesu potenciālo apdraudējumu izvērtēšanu, Ziņojumā secināts, ka plānotā tilta apkārtnē nav sastopami bīstami mūsdienu eksodinamiskie procesi, piemēram, karsta vai sufozijas procesu izpausmes, noslīdeņi, nobrukumi, gravu veidošanās, izteikta upes erozīvā vai akumulatīvā darbība, kā arī aktīva eolo procesu aktivizācija.

6.4.5.8. Tādējādi, novērtējis Ziņojumā ietvertu informāciju, Birojs secina, ka šī brīža projektēšanas stadijā ir apzināts ģeoloģiskais, hidroģeoloģiskais un hidroloģiskais stāvoklis Darbības vietā un tās tuvumā, izdarīti secinājumi vai pieņēmumi par teritorijas piemērotību pārvada (tilta) būvniecībai visiem alternatīvu risinājumiem. Secināts, ka ievērojot piesardzības pasākumus un būvprojekta izstrādes gaitā savlaicīgi izpētot un ņemot vērā Darbības Vietas apstākļus, nosakot piemērotus tehniskos risinājumus – nelabvēlīgas ietekmes novēršana un pārvaldība ir iespējama. Ievērojot minēto, **Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

- a) **Pirms Paredzētās darbības uzsākšanas nepieciešams veikt detalizētu inženierģeoloģisko izpēti, t.sk. Lielupes un Driksas upes šķērsojuma vietā, kā arī noteikt Darbības Vietā esošo grunšu piemērotību būvniecībai. Vietās, kur var būt vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot grunšu aizstāšanu un transporta pārvada (tilta) stabilitāti.**
- b) **Veicot būvniecību iecirkņos, kas atrodas tuvu teritorijām, kurās varētu būt piesārņojums,²⁷ jāizvērtē, vai nav nepieciešami risinājumi, kas nepieciešamības gadījumā ierobežo piesārņojuma migrāciju un nepieļauj piesārņojuma iespējamu ieplūdi būvniecības laukumos.**
- c) **Paredzētās darbības īstenošana, tai skaitā ar kompensējošo pasākumu īstenošanu saistītā dambja nojaukšana un jauna dambja būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt citu teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Kur nepieciešams, jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Būvniecības laikā nedrīkst nosprostot esošās drenāžas un lietus kanalizācijas sistēmas vietās, kur paredzēts izveidot pagaidu būvlaukumus. Pēc būvdarbu pabeigšanas jāveic esošo grāvju pārtīrīšana, tāpat kā citos būvniecības darbos atbilstoši ievērojot iepriekš analizētos vides aizsardzības nosacījumus, kas izriet no konkrētās teritorijas specifikas un aizsardzības nosacījumiem.**
- d) **Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta Lielupes un Driksas upes ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms. Darbi ūdenstecēs veicami mazūdens vai vidēja caurplūduma periodā, kad upēs ir ļoti mazs vai salīdzinoši neliels straumes ātrums. Pēc balstu izbūves lokālos aizbērumus nepieciešams norakt un upju gultnes atjaunojamas atbilstoši to sākotnējiem šķēršprofiliem.**

²⁷ Ziņojuma 61. lpp. norādīts, ka Lielupes kreisajā krastā pie NAI, uzbērto grunti 0,4 m biezumā veido ūdenspiesātinātas dūņas no attīrīšanas ietaisēm (slānis lokāli izplatīts).

e) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkņēšana, jānodrošina atsūkņējamā gruntsūdens apjomu aprēķini, un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst nozīmīgi ietekmēt ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūkņēto ūdeņu nostādīšana.

6.4.6. Ar Paredzēto darbību saistītās vizuālās pārmaiņas, to ietekme uz ainavu un kultūras mantojumu.

6.4.6.1. Ziņojumā teritorijas ainaviskā raksturojuma sagatavošanai ņemts vērā 2015. gadā izstrādātā projektā *“Transporta pārvada (tilta) pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā, izbūves projekta skiču varianti”* iekļautais eksperta atzinums par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz raksturīgo ainavu, kurā veikta arī skatupunktu analīze. Pamatojoties uz minēto, Ziņojuma ietvaros tika veikta vispārīga ainavu struktūras kartēšana un nozīmīgāko skatu zonu izvērtēšana²⁸.

6.4.6.2. Saskaņā ar ainavu eksperta atzinumu Ziņojumā konstatēts, ka, iepazīstoties ar kultūrvēsturisko ainavu noteicošajiem faktoriem un, izvērtējot nominēto pieminekļu – teritorijas, vizuālos aspektus un pieminekļa atrašanās vietas, un to noteiktās aizsardzības zonas, var secināt, ka pētāmā teritorija neietilpst nevienā no minēto pieminekļu robežām vai tās aizsardzības zonā. Pamatojoties uz dabas vērtību raksturojumu, konstatēts, ka plānotā tilta trajektorija šķērso daļu Dabas lieguma teritorijas. Izvērtējot pieejamo informāciju, var secināt, ka Dabas liegums ir ļoti vērtīga teritorija un sava novietojuma dēļ pilsētas kontekstā ir uzskatāma arī par unikālu ainavvidi. Vienlaikus atzīts, ka plānotā pārvada ietekmes zona būs plašāka, jo līdz ar pārvada izbūvi jaunas aprises iegūs viss ceļa tīkla saslēgums ar maģistrālo pilsētas ielu tīklu. No ainaviskā viedokļa secināts, ka pārvada izbūves rezultātā vizuāli tiks ietekmēts ne tikai lokāls pārvada izbūves posms, bet arī pievedceļu infrastruktūra. Ainaviski plānotais pārvads kardināli mainīs lokālo ainavu, jo tas būs gan vertikāls akcents, gan spēcīga lineāra dominante. Konstatēts, ka atsevišķās vietās (īpaši degradētajās zonās) plānotā pārvada būvniecība varētu vizuāli uzlabot ainavas kvalitāti. Vizuālās pieejamības kontekstā atzīts, ka nav daudz tādu skata vietu, no kurām tilts uzskatāmi pārredzams (Satiksmes ielas mikrorajona daudzstāvu dzīvojamo ēku augšējie stāvi) un uzskatāms, ka tilts (tā apjoma dēļ) maznozīmīgi ietekmēs līdzšinējo pilsētas ainavu un pavērsies jauni skati uz pilsētu.

6.4.6.3. Nav konstatēta Paredzētās darbības tieša vizuāla ietekme uz tuvumā esošajiem kultūrvēsturiskajiem pieminekļiem. Valsts aizsardzībā esošie kultūras pieminekļi Paredzētās darbības teritorijā neatrodas, tomēr nav izslēgts, ka rakšanas darbu laikā var atklāties līdz šim neapzinātas liecības par kultūrvēsturisko nozīmi (izrietošs no ekspertes atzinuma²⁹). Ziņojuma 2.6.2. nodaļā *“Teritorijas kultūrvēsturiskais raksturojums”* un 11. pielikumā ir detalizēti aplūkoti notikumi un objekti, kuri varētu būt atstājuši pēdas Pilssalas vidusdaļas teritorijā un attiecīgi pretējos upju krastos, ko skars plānotā tilta būvniecība. Ziņojumā norādīts, ka rakšanas darbu veikšana bez arheoloģiskās izpētes vai uzraudzības Pilssalā paredzētās darbības teritorijā nebūtu pieļaujama. Vienlaikus pieaicinātā eksperta atzinumā rekomendēts būvdarbu laikā, vietās, kur rakšanas darbi nav plānoti, pārvietojot un izmantojot smago tehniku, maksimāli saudzīgi izturēties pret saglabājušos valni un grāvjiem.

²⁸ Ainavu eksperta atzinums iekļauts Ziņojuma 12. pielikumā.

²⁹ Ziņojuma 11. pielikums.

- 6.4.6.4. No Ziņojuma izriet, ka 1,2 km attālumā no Darbības vietas atrodas Jelgavas Jahtklubs “JJK”, kas ir brīvprātīga, pastāvīga un neatkarīga fizisko un juridisko personu sabiedriska organizācija³⁰. Jahtkluba pirmsākumi meklējami 1930. gadā, savukārt pēdējos 15 gados ir attīstīties, navigācijas sezonas laikā tiek organizētas vairākas regates, Jelgavas burātāji pa Lielupi tiek līdz Kalnciema tiltam un arī līdz jūrai. Jahtklubs aktīvi darbojas, sniedzot tādus pakalpojumus kā katamarānu un laivu noma, jahtu noma, jahtu un kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma. Vērtējot Paredzēto darbību, Ziņojumā konstatēts, ka jahtkluba darbību, kas saistīta ar tādu pakalpojumu sniegšanu kā katamarānu un laivu noma, kuteru stāvvietas, izbraucieni ar motorlaivām, pirts noma, tā neietekmēs. Savukārt jebkuras Ziņojumā vērtētās alternatīvas realizācijas gadījumā jahtu satiksme zem plānotā tilta būs ierobežota, jo šķērsojuma tehniskie risinājumi paredz brīvo telpu zem tilta 7,0 m (1. un 2. tilta alternatīvas gadījumā) un 9,0 m (3. tilta alternatīvas gadījumā). Vienlaikus no Ziņojumā iekļautās informācijas konstatējams, ka jahtkluba darbības īstenošanai varētu tikt piedāvāta cita atrašanās vieta, jo Jelgavas pilsētas pašvaldībā notiek tematiskā plānojuma “*Publisko ūdeņu teritoriju izmantošana Jelgavas pilsētas administratīvajās robežās*” izstrāde, 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. Netiek izslēgta iespēja arī jautājuma par nepieciešamo brīvtempu risināšanu būvprojektēšanas laikā (norādīts Ziņojuma 27. pielikumā) atbilstoši izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem, tādejādi pieļaujot arī tilta konstrukcijas maiņu, gadījumā, ja būs nepieciešams būtiski lielāks zemtilta telpas augstums peldlīdzekļu (jahtu) kustībai.
- 6.4.6.5. Ņemot vērā minēto, konstatējams, ja netiek izstrādāti risinājumi Jelgavas jahtkluba atrašanās vietai vai jaunu piestātņu, kurās varētu apkalpot lielāka izmēra jahtas, ierīkošanai leļpus jaunajam transporta pārvadam (tiltam) vai arī risināts jautājums par zemtilta telpas augstumu, tiks ietekmēta Lielupe kā Jelgavas pilsētas rekreācijas avots, kuru izmanto gan tās iedzīvotāji un viesi, tai skaitā tie, kuri pilsētā ierodas ar jahtām. Tādejādi, realizējot Paredzēto darbību bez minētajiem risinājumiem lielāka izmēra jahtu, kuras sniedz nomas un izbraucienus pakalpojumus, burāšanai praktiski tiks nodrošināts apmēram 1,6 km garš Lielupes posms starp jauno transporta pārvadu (tiltu) un esošo tiltu pilsētas centrā, vai arī šāda pakalpojuma sniegšana tiks pārtraukta, izvērtējot tā rentabilitāti. Vienlaikus tiks liegta iespēja pilsētas viesiem, kas izmanto jahtas kā pārvietošanās līdzekļus apmeklēt Jelgavas pilsētu, kā arī nevar izslēgt iespējamo regašu pārtraukšanu, tādejādi netieši radot ietekmi arī uz pilsētas uzņēmējdarbības vidi, kas saistīta ar tūrisma pakalpojumiem. Tā kā ietekme uz rekreācijas resursiem un materiālajām vērtībām ietilpst IVN tvērumā, Biroja ieskatā, pirms Paredzētās darbības realizācijas nepieciešams izstrādāt arī pasākumu kopumu, kas šo ietekmi mazinātu un iespēju robežās nodrošinātu iespēju Lielupi turpināt izmantot burāšanai (ietekmētajā vai citā alternatīvā posmā).
- 6.4.6.6. Novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju un tam pievienotos ainavu eksperta un kultūrvēsturisko objektu eksperta atzinumus, Birojs secina, ka Paredzētā darbība radīs ietekmi uz ainavu, nav izslēgta ietekme arī uz kultūrvēsturisko mantojumu, ja Paredzētās darbības ietvaros veikto būvdarbu laikā tiks atklātas būtiskas liecības par potenciāli kultūrvēsturiski nozīmīgiem objektiem, tāpat sagaidāma ietekme uz burāšanas iespējām Lielupes posmā. Vienlaikus netiek identificēti pilnībā izslēdzošie apstākļi, kas Paredzētās darbības realizāciju aizlieltu. **Birojs ņem vērā, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā kultūrvēsturiskā mantojuma**

³⁰ Jelgavas Jahtkluba tīmekļvietne <https://jkk.lv/>.

saglabāšanai noteikto normatīvu (tostarp likuma “*Par kultūras pieminekļu aizsardzību*” u.c.) ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Tādēļ Birojs uzskata, ka Paredzētās darbības īstenošanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu nav norādāmi citi papildus nosacījumi, ar kādiem tā īstenojama vai nav pieļaujama, kā vien iepriekš identificētais nosacījums, ka vienlaikus ar Paredzētās darbības projektēšanu un īstenošanu izsverams un īstenojams arī pilsētplānošanas pasākumus kopumu, kas iespēju robežās ļautu samazināt ietekmi uz Lielupi kā sporta un rekreācijas resursu un nodrošinātu iespēju Lielupi turpināt izmantot burāšanai ietekmētajā vai citā alternatīvā posmā.

Kopumā Birojs secina, ka Ierosinātāja ir izsvērusi risinājumus Paredzētās darbības realizācijai un sagaidāmās ietekmes galvenajos ietekmes aspektos, tajā skaitā – gaisa kvalitātes, trokšņa ietekmes, ietekmi uz Natura 2000 teritoriju, ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un ainavu aspektā. Šāda novērtējuma rezultātā secināts, ka nav pamata kopumā aizliegt Ierosinātājas plānoto darbību, jo Ministru kabinets ir lēmis, ka uz to attiecināms ĪADT likuma 43. panta sestajā daļā noteiktais izņēmums, ar nosacījumu, ka tiek īstenoti ĪADT likuma 43. panta devītajā daļā paredzētie kompensējošie pasākumi.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21. panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta divi *prim* daļa).

Direktors

(paraksts*)

Arnolds Lukšēvics

**Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu*