

31.PIELIKUMS

**ATBILDES UZ VPVB 19.07.2019. VĒSTULĒ
NR. 5-01/ 605 IETVERTAJIEM
JAUTĀJUMIEM**

Šajā pielikumā ir sniegtas atbildes uz VPVB 19.07.2019. vēstulē Nr. 5-01/ 605 ietvertajiem jautājumiem (VPVB jautājumi ietverti šajā pielikumā slīprakstā). Lūdzam ņemt vērā šajā pielikumā sniegto papildus informāciju, sagatavojot informatīvo ziņojumu un pieņemot lēmumu.

- 1. Paredzētās darbības nepieciešamības pamatojums citu starpā saistīts ar Ziņojumā novērtēto satiksmes intensitātes pieaugumu (gan uz pilsētas, gan tranzīta satiksmes rēķina), tomēr jaunākie satiksmes intensitātes dati, kas Ziņojumā ietvertajā pamatojumā analizēti, ir par 2015. gadu. Birojam ir saprotams, ka šim nolūkam paredzētas izpētes ir veiktas iepriekšējos gados, tomēr lūdzam caurlūkot un, cik iespējams, papildināt informāciju (par satiksmes intensitāti, par Jelgavā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu u.c. attiecināmajiem datiem) ar aktuālo pieejamo informāciju, ņemot vērā to, ka ir jau 2019. gads un jautājumu par iespējamo lēmumu un Paredzētās darbības sevišķo nozīmīgumu jāvērtē Ministru kabinetam.*

1. tabulā ir sniegta papildināta informācija par Jelgavā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu laika posmā līdz 2018. gadam (ieskaitot). Kā redzams šajā tabulā, pēc neliela krituma 2016. gadā gan kravas, gan vieglo transportlīdzekļu skaits Jelgavas pilsētā turpina palielināties, nenozīmīgs samazinājums vērojams vienīgi autobusu skaita izmaiņu tendencēs.

1. tabula. Jelgavā reģistrēto transportlīdzekļu skaits 2012.-2018. gadā¹

Gads	Jelgavā reģistrēto transportlīdzekļu skaits gada beigās		
	Kravas auto	Autobusi	Viegie transportlīdzekļi
2012	1771	158	16694
2013	1816	140	17109
2014	1891	115	17663
2015	1959	118	18184
2016	1872	109	17991
2017	1952	104	18906
2018	1994	102	19697

2. tabulā ir atspoguļota jaunākā pieejamā informācija par satiksmes intensitāti Jelgavas pilsētas krustojumos laika posmā no 2015. gada līdz 2018. gadam. Jaunākie pieejamie satiksmes intensitātes dati liecina par salīdzinoši nelielu satiksmes intensitātes pieaugumu, tādēļ 2015./2016. gada satiksmes modeļa izmantošana ietekmju vērtēšanai Jelgavas pilsētā ir pietiekami pamatota, jo šādas izmaiņas satiksmes intensitātē būtiski nemainītu ietekmju kvantitatīvās vērtības un nevarētu novest pie atšķirīgiem secinājumiem par ietekmju būtiskumu.

¹ CSDD statistikas dati: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem> (skatīts 26.07.2019.)

2. tabula. Satiksmes intensitāte Jelgavas pilsētas krustojumos laikā no 2015. līdz 2018. gadam

Krustojums	Vidējā diennakts satiksmes intensitāte krustojumā		
	2015/2016*	2017	2018
Lielā iela – Jāņa Čakstes bulvāris	32451	37700	35000
Lielā iela – Akadēmijas iela	29594	34000	31500
Lielā iela – Katoļu iela	21556	25100	23500
Lielā iela – Pasta iela	24773	29000	25300
Lielā iela – Mātera iela	19599	19000	21600
Lielā iela – Pētera iela	17113	20300	18800
Lielā iela – Kalpaka iela	17712	21000	18400
Lielā iela – Dambja	19589	21000	18900
Vidējā	22798	25888	24125
% pieaugums pret 2015/2016. gadu	-	14 %	6 %

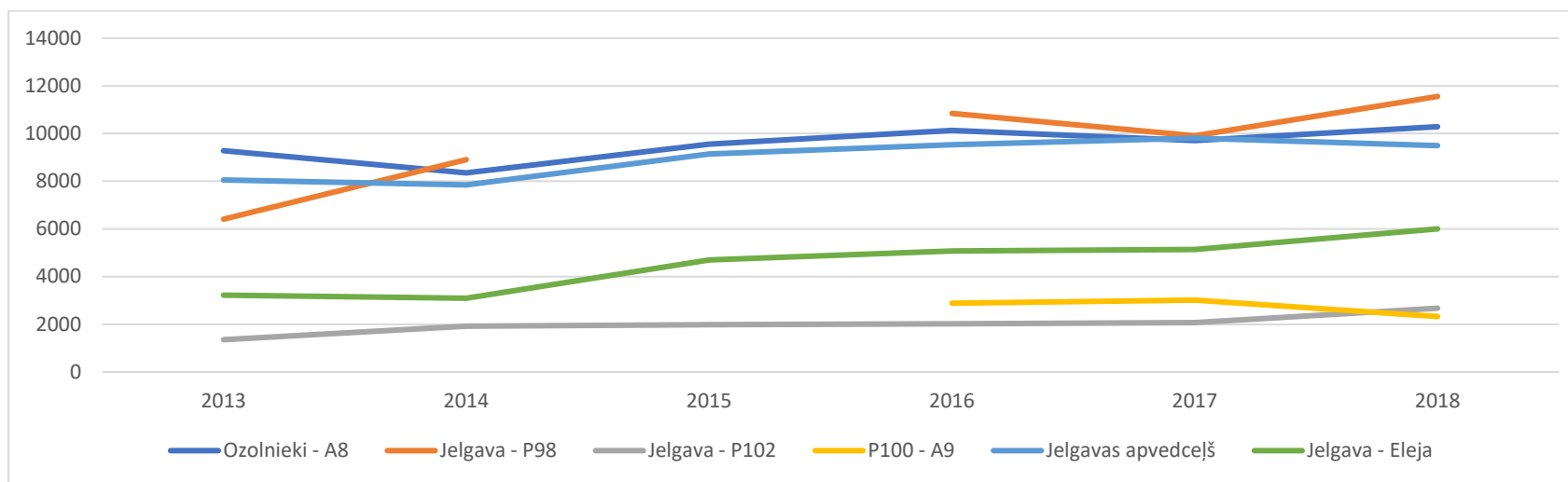
*Laika posmā no 2015. gada 1. jūnija līdz 2016. gada 1. jūnijam

Netiešam satiksmes intensitātes izmaiņu tendenču raksturojumam ir iespējams izmantot arī VAS "Latvijas Valsts ceļi" apkopotos datus par satiksmes intensitāti uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, kas saistīti ar Jelgavas pilsētas ielu tīklu. Satiksmes intensitātes izmaiņu tendenču raksturošanai izmantoti dati no satiksmes uzskaites punktiem uz reģionālās nozīmes autoceļiem P100 Jelgava – Dalbe, P99 Jelgava – Kalnciems un P97 Jelgava – Dobeles – Annenieki un uz valsts galvenā autoceļa A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene). Informācija par satiksmes intensitātes izmaiņām minētajos autoceļu posmos ir attēlota 3. tabulā un 1. attēlā. Apkopotie dati uz reģionālās nozīmes autoceļiem izmantojami satiksmes intensitātes raksturošanai uz Rīgas ielas, posmā no Kliņēnu ceļa līdz Loka maģistrālei, uz Dobeles šosejas, posmā no Atmodas ielas līdz Miezišu ceļam, un uz Kalnciema ceļa, posmā no Loka maģistrāles līdz Rogu ceļam.

Kā redzams 3. tabulā un 1. attēlā, satiksmes intensitātes dati valsts galveno un reģionālo autoceļu tīklā liecina par nelielu satiksmes intensitātes pieaugumu, kuru gan atsevišķos gados minimāli var ietekmēt arī tādi faktori, kā remontdarbi noteiktā autoceļa posmā. Kā redzams tabulā un attēlā, satiksmes intensitātes izmaiņas ir salīdzinoši nelielas.

3. tabula. Satiksmes intensitāte valsts autoceļos (galvenajos, reģionālajos) laikā no 2013. līdz 2018. gadam²

Ceļa Nr.	Ceļa nosaukums	Posms	no km	līdz km	2013	2014	2015	2016	2017	2018
P100	Jelgava- Dalbe	Ozolnieki - A8	3,660	10,393	9275	8350	9556	10135	9709	10287
P97	Jelgava - Dobeles - Annenieki	Jelgava - P98	8,055	8,517	6409	8910		10845	9906	11556
P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums	Jelgava - P102	0,000	17,549	1354	1916	1981	2021	2076	2675
P99	Jelgava - Kalnciems	P100 - A9	3,716	23,275				2882	3014	2325
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Jelgavas apvedceļš	30,458	46,420	8059	7846	9148	9525	9806	9497
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Jelgava - Eleja	46,420	70,472	3222	3093	4697	5080	5141	6002



1. attēls. Satiksmes intensitāte valsts autoceļos (galvenajos, reģionālajos) laikā no 2013. līdz 2018. gadam

² https://lvceli.lv/informacija-un-dati_trashed/#satiksmes-intensitate

2. *Vērtējot satiksmes intensitāti pilsētas ielās, Ziņojumā daudzviet norādīts, ka tā pieaug gan uz pilsētas iekšējā, gan tranzīta satiksmes rēķina, tāpat norādīts, ka pilsētvides kvalitātes uzlabošanai un gaisa piesārņojuma samazināšanai pilsētas centrā jāveic pieaugošās transporta plūsmas optimizācija, novirzot smago autotransportu pa apvedceļiem, tādejādi atslogojot pilsētas centru. Tomēr jāņem vērā, ka smagā autotransporta tranzīts cauri pilsētas centram jau pašlaik ir aprobežots ar attiecīgām ceļazīmēm, tādēļ tranzīta kontekstā pamatoti apsvērt būtu tikai vieglā autotransporta tranzītu, bet smagā autotransporta kontekstā – pilsētas iekšējo kustību un ne-tranzīta satiksmi. Esošie tranzīta aprobežojumi pie risināmās problēmas pamatojuma un vērtējuma Ziņojumā neatspoguļojas, kas, Biroja ieskatā, būtu būtiski, apsverot un pamatojot, ka ar realizētajiem risinājumiem identificēto problēmu risināšanai nav bijis pietiekoši. Birojs lūdz ietvert šos apsvērumus Ziņojumā un tranzīta kontekstā veikt arī precizējumus Ziņojuma tekstā, norādot, ka runa ir par vieglā transporta tranzītu (kur attiecināms). Tāpat lūdzam precizēt, kad tika ieviesti smagā autotransporta tranzīta (caur pilsētas centru) aprobežojumi un apstiprināt, ka satiksmes statistikas dati, kas ietverti Ziņojumā (un pamato Paredzētās darbības nepieciešamību), neietver to tranzīta satiksmes daļu, kas pašlaik pilsētas centrā (pēc aprobežojumu noteikšanas) vairs nav aktuāla.*

Atbildot uz šo jautājumu, paskaidrojam, ka esošie tranzīta aprobežojumi pie risināmās problēmas pamatojuma un vērtējuma Ziņojumā ir ņemti vērā, un satiksmes intensitātes dati, kas ietverti Ziņojumā (un pamato Paredzētās darbības nepieciešamību), raksturo vieglo un kravas automašīnu plūsmas Jelgavas pilsētā atbilstoši faktiskajai situācijai 2015./2016. gada griezumā, kad smagā autotransporta tranzīts cauri pilsētas centram jau bija aprobežots ar attiecīgām ceļazīmēm (kopš 2010. gada). Jāņem vērā, ka zīmes "Kravas automobiļiem braukt aizliegts" darbība neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri nogādā vai brauc saņemt kravu, kā arī uz speciālajiem transportlīdzekļiem (piemēram, autoceltniem), kas brauc veikt darbus zonā, kas apzīmēta ar kādu no šīm ceļa zīmēm. Detalizēta informācija par vērtējumam izmantoto vidējo diennakts intensitāti uz Loka maģistrāles un pilsētas centru šķērsojošo ceļu posmiem sniegta Ziņojuma 2.1.6. tabulā (48.lpp.). Nozīmīgu daļu no transporta, kas šajā tabulā klasificēts, kā kravas transports, veido vietējie un reģionālie autobusu pārvadājumi (~400 vienības diennaktī), kuru maršrutus arī neietekmē zīmes "Kravas automobiļiem braukt aizliegts" darbība.

Aplūkojot transporta tīklu kā vienotu sistēmu, Ziņojumā secināts, ka Jelgavas pilsētā trūkst alternatīvu maršrutu gan tranzīta transportam, gan arī iekšpilsētas satiksmei. Alternatīvā maršruta neesamība ietekmē pilsētvides kvalitāti, jo:

- būtiskas tranzīta autotransporta plūsmas šķērso pilsētas centru (pasažieru autotransports) vai tām ir jāveic nozīmīgs papildus nobraukums un nozīmīgs papildus laiks ceļā (kravas autotransports), apbraucot pilsētu pa dienvīdu maršrutu (Ziņojums, 209. lpp.);
- Dobeles šosejas – Lielās ielas – Rīgas ielas transporta koridors pašlaik ir vienīgais, kas nodrošina pilsētas iekšējo kravas un vieglo transportlīdzekļu satiksmi (Ziņojums, 22. lpp.).

Tieši šī iemesla dēļ "attālinātie" Jelgavas pilsētas apvedceļu alternatīvie varianti vērtēti kā tādi, kas nevar nodrošināt projekta mērķi – atrisinātas abas minētās Jelgavas pilsētas satiksmes organizācijas problēmas un radīt priekšnosacījumus uzņēmējdarbības tālākai attīstībai, jo "attālinātā" apvedceļa varianta izbūves gadījumā varētu samazināties transporta slodze transporta koridorā Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela, tomēr transporta intensitātes samazinājums varētu būt neliels, jo nozīmīgas pilsētā iebraucošās transportlīdzekļu daļas mērķis ir Jelgavas pilsētas centrs (Ziņojums, 22. lpp.).

Caurlūkojot Ziņojumu neesam konstatējuši nepieciešamību veikt Ziņojuma teksta precizējumus.

- 3. Jebkādu iespējamu neskaidrību savlaicīgai novēršanai lūdzam apstiprināt, vai pareizi no Ziņojuma secinām, ka ietekmes vērtējums (tostarp procentos) uz biotopiem dabas liegumā "Lielupes palienes pļavas" veikts (piemēram, 3.11.2. tabula, 3.11.3. tabula un citviet) pret attiecīgā biotopa platību, kādā tas konstatēts aktuālajā biotopu kartēšanā (2015. gada un 2016. gada dati), t.i. - ņemot vērā jaunāko pieejamo informāciju.*

Apstiprinām, ka ietekmes vērtējums (tostarp procentos) uz biotopiem dabas liegumā "Lielupes palienes pļavas" veikts pret attiecīgā biotopa platību, kādā tas konstatēts aktuālajā biotopu kartēšanā (2015. gada un 2016. gada dati), t.i. - ņemot vērā jaunāko pieejamo informāciju.

4. No Ziņojuma 3.11.2. tabulas, 3.11.3. tabulas un citām Ziņojuma sadaļām izriet, ka iespējamās negatīvās ietekmes uz dabas liegumu "Lielupes palienes pļavas" vērtētas attiecībā pret visu dabas lieguma teritoriju (un tajā konstatēto attiecīgās dabas vērtības platību). Šāda pieeja vispārēji ir pilnībā pareiza un pamatota, tomēr konkrētais gadījums ir nedaudz atšķirīgs, jo Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija sastāv no vairākām atsevišķām, savstarpēji nodalītām teritorijām, kurās arī dabas vērtības (un to pārstāvība) atšķiras. Attiecīgi, vērtējot ietekmi uz aizsargājamo teritoriju, jo īpaši teritoriālo vienotību vai viengabalainību (dabas liegums pats par sevi nav viengabalains) – nozīmīgi ir vērtēt arī, kā Paredzētā darbība ietekmē tieši konkrētās dabas lieguma daļas (šajā gadījumā dabas lieguma I teritorija) viengabalainību. Pēc konsultācijām ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju secinām, ka informatīvā ziņojuma sagatavošanai nepieciešams arī novērtējums, kā (cik būtiski) Paredzētā darbība ietekmēs arī dabas lieguma "Lielupes palienes pļavas" konkrēto daļu, tādēļ lūdzam Jūs papildināt ietekmes novērtējumu (galvenokārt tabulas) ar vēl vienu attiecīgu aili.

Pievienojam papildinātas 3.11.2. un 3.11.3. tabulas ar aprēķiniem par ietekmēto biotopu īpatsvaru DL "Lielupes palienes pļavas" I teritorijā. Norādām, ka attiecībā uz dabas lieguma ornitofaunu šāds vērtējums jau ir veikts (skat. Ziņojuma sadaļu "Ietekmju novērtējums uz dabas lieguma "Lielupes palienes pļavas" ornitofaunu"), savukārt, attiecībā uz ES nozīmes aizsargājamo zālāju biotopu platībām ietekmes

novērtējums citās sadaļās, izņemot 3.11.2 un 3.11.3 tabulas, nemainās, arī vērtējot tikai DL I teritoriju (t.sk. nemainās vērtējumi 3.11.1 tabulā), jo biotopu īpatsvars, kuru var skart paliekošas ietekmes, ir neliels. Arī ietekmēto biotopu īpatsvara palielinājums būvniecības 1. un 2. variantā ir tikai 0,68 %, bet 3. variantā – 1,39 %, salīdzinot ietekmi uz kopējām DL “Lielupes palienes pļavas” un DL “Lielupes palienes pļavas” I teritorijas biotopu platībām.

2. tabula (papildināta Ziņojuma 3.11.2. tabula). Ietekme uz ES nozīmes aizsargājamiem biotopiem būvniecības laikā

Biotops	Ietekme būvniecības laikā 1. un 2. variantā					Ietekme būvniecības laikā 3. variantā				
	Platība, ha	% LPP*	% LPP I teritorijā **	% N2000***	% LV****	Platība, ha	% LPP*	% LPP I teritorijā **	% N2000***	% LV****
6120* Smiltāju zālāji	0,20	22,28	22,52	0,05	0,02	0,367	39,89	40,33	0,1	0,04
6430 Eitrofas augsto lakstaugu audzes	0,03	0,34	0,48	0,004	0,002	0,1	1,04	1,46	0,01	0,01
6450 Palienu zālāji	0,78	0,44	0,74	0,01	0	1,356	0,77	1,29	0,01	0,01
6510 Mēreni mitras pļavas	0,66	3,46	3,47	0,03	0,01	0,786	4,13	4,14	0,04	0,01
6270* Sugām bagātas un pļavas**** Sugām ganības un ganītas	1,3	-	-	-	0,00007	1,3	-	-	-	0,00007
Kopā	2,97	26,53	27,21	0,1	0,03	3,91	45,83	47,22	0,16	0,07

* - procenti no "Lielupes palienu pļavu" biotopu platības, ** - procenti no "Lielupes palienu pļavu" I teritorijas platības *** - procenti no biotopa platības Natura 2000 teritorijās Latvijā, **** - procenti no kopējās biotopa platības Latvijā

3. tabula (papildināta Ziņojuma 3.11.3. tabula). Paliekošas ietekmes uz ES nozīmes aizsargājamiem zālāju biotopiem

Biotopa kods	Balsti 1. un 2. variantā					Balsti 3. variantā					Trase (noēnojuma ietekme)					
	Platība, ha	% LPP*	% LPP I teritorija**	% N2000***	% LV****	Platība, ha	% LPP*	% LPP I teritorija**	% N2000 ***	% LV*** *	Platība, ha	% no biot, poligona	% LPP*	% LPP I teritorija**	% N2000 ***	% LV****
6120*	0,008	0,85	0,86	0,002	0,0002	0,005	0,56	0,056	0,001	0,0001	0,15	16,53	16,53	16,71	0,04	0,00445
6430											0,04	1,26	0,47	0,66	0,01	0,00035
6450	0,01	0,007	0,01	0,0001	0,000001	0,07	0,04	0,07	0,001	0,000004	0,13	0,26	0,07	0,12	0	0,00001
6510	0,005		0,03	0,0003	0,000005						0,08	0,49	0,42	0,42	0,004	0,00008
Kopā	0,026	0,861	0,90	0,0024	0,000206	0,074	0,60	0,63	0,002	0,000104	0,40	18,54	17,49	17,91	0,054	0,00489

* - procenti no "Lielupes palieņu pļavu" biotopu platības, ** - procenti no "Lielupes palieņu pļavu" I daļas platības *** - procenti no biotopa platības Natura 2000 teritorijās Latvijā, **** - procenti no kopējās biotopa platības Latvijā

5. Atbilstoši MK Noteikumu Nr. 300 nosacījumiem par plānotu darbību, kurai ir negatīva ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), nepieciešams informēt arī Eiropas Komisiju, tostarp par paredzētajiem kompensēšanas pasākumiem. Šim nolūkam Eiropas Komisijas tīmekļa vietnē ir publiskota arī attiecīgā iesnieguma forma³, no kuras izriet, ka informācija par kompensācijas pasākumiem vērtējama un informatīvajā ziņojumā atspoguļojama arī tādā griezumā, ko Birojs nevar dokumentā iestrādāt pats, vadoties tikai no savas interpretācijas par Ziņojumā ietvertajiem pasākumiem (lai gan informācija kopumā ir sniegta). Tā, piemēram, nepieciešams skaidri definēt:

- 5.1. kādi ir kompensēšanas mērķi, mērķa elementi (dzīvotnes un sugas) un ekoloģiskie procesi/funkcijas, kuras kompensēs (norādot iemeslus, kāpēc šie pasākumi ir piemēroti, lai kompensētu nelabvēlīgo ietekmi);
- 5.2. kāds ir kompensācijas pasākumu īstenošanas apgabalu iepriekšējais stāvoklis un apstākļi (dzīvotnes un to stāvoklis, zemes veids, zemes izmantojums u. c.);
- 5.3. kādi ir sagaidāmie rezultāti, sniedzot paskaidrojumus par to, kā ierosinātie pasākumi kompensēs nelabvēlīgo ietekmi uz teritorijas viendabīgumu un saglabās tās iederīgumu Natura 2000 tīklā;
- 5.4. kāds ir kompensācijas pasākumu īstenošanas kalendārs (ieskaitot īstenošanu ilgtermiņā), norādot arī sagaidāmo rezultātu sasniegšanas termiņus;
- 5.5. kādas būs kompensācijas pasākumu īstenošanai ierosinātās metodes un paņēmieni, to lietderības un iespējamās efektivitātes novērtējums;
- 5.6. kādas būs ierosināto kompensācijas pasākumu izmaksas un finansējums;

MK Noteikumu Nr. 300 (19.04.2011.) 9. punkts nosaka informācijas saturu un formu, kādā ierosinātais Novērtējuma ziņojumā ietver nepieciešamo informāciju, t.sk. 9.10. punkts nosaka, ka Novērtējumā jāatspoguļo paredzētie kompensējošie pasākumi, ja tādi nosakāmi saskaņā ar likumu "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām", to izvēles pamatojums atbilstoši šo noteikumu pielikuma 4. un 5.tabulā minētajiem nosacījumiem un ieviešanas grafiks, kā arī pasākumu monitoringa plāns. Atbilstoši norādītā punkta nosacījumiem un MK Noteikumu Nr. 300 (19.04.2011.) 1. pielikuma prasībām sagatavota 3.12.4. nodaļa un atbilstošie pielikumi, kuros sniegta:

- informācija par konsultācijām par ietekmi samazinošajiem un kompensējošajiem pasākumiem (Ziņojuma 24. pielikums, atbilst MK Noteikumu Nr. 300 1. pielikuma 4. tabulas formai);
- kompensējošo pasākumu apraksts, t.sk.:
 - kompensēšanas mērķi, mērķa elementi (dzīvotnes un sugas) un ekoloģiskie procesi/funkcijas, kuras kompensēs (norādot iemeslus, kāpēc šie pasākumi ir piemēroti, lai kompensētu nelabvēlīgo ietekmi) (Ziņojuma 3.12.7. tabula, atbilst MK Noteikumu Nr. 300 1. pielikuma 5. tabulas formai),,
 - sagaidāmie rezultāti, sniedzot paskaidrojumus par to, kā ierosinātie pasākumi kompensēs nelabvēlīgo ietekmi uz teritorijas viendabīgumu

³ Pieejama: http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/guidance_en.htm.

un saglabās tās iederīgumu Natura 2000 tīklā (Ziņojuma 3.12.7. tabula, atbilst MK Noteikumu Nr. 300 1. pielikuma 5. tabulas formai),

- kompensācijas pasākumu īstenošanai ierosinātās metodes un paņēmieni, to lietderības un iespējamās efektivitātes novērtējums (Ziņojuma 194. lpp. un Ziņojuma 3.12.7. tabula, atbilst MK Noteikumu Nr. 300 1. pielikuma 5. tabulas formai).

Jautājumā par sagaidāmajiem rezultātiem vēršam Jūsu uzmanību arī uz 6.3. nodaļu, kurā norādīts, ka “Ja tiek īstenoti minētie transporta pārvada ietekmi mazinošie pasākumi, nodrošināta atbilstoša DL teritorijas apsaimniekošana un antropogēno ietekmju līmenis netiek būtiski palielināts, optimālā gadījumā samazināts (piemēram, novēršot traucējumu, ko rada makšķernieki un atpūtnieki atsevišķās putniem nozīmīgākās dabas lieguma vietās) un vienlaicīgi tiks nodrošināts adekvāta mēroga un apjoma kompensējošu pasākumu komplekss, eksperta vērtējumā putnu populācijas spēs atjaunoties līdz pamatstāvoklim, kāds konstatēts Natura 2000 izveidošanas laikā.” (Ziņojuma 251. lpp.);

- informācija par kompensācijas pasākumu īstenošanas apgabalu iepriekšējo stāvokli un apstākļiem (dzīvotnes un to stāvoklis, zemes veids, zemes izmantojums u. c.) (Ziņojuma 185. – 190. lpp. un Ziņojuma 24. pielikums);
- informācija par plānoto ieviešanu – tā kā šī brīža plānošanas un projektēšanas stadijā nav zināms jaunā Ziemeļu apvedceļa, tajā skaitā Lielupes tilta ekspluatācijas uzsākšanas iespējamais laiks, tad Ziņojumā ietverts nosacījums, ka kompensējošie pasākumi ir realizējami pirms paredzētās darbības realizācijas uzsākšanas, t.i. pirms tilta būvniecības uzsākšanas (Ziņojuma 194. lpp.). Putniem piemērotu dzīvotņu izveidošana teritorijās, kur nepieciešama aizsargdambja pārcelšana (Kompensējošā teritorijā Nr. 1), tām putnu sugām, kuras minētas Natura 2000 datu formā (skat. Ziņojuma 3.12.2. un 13.2.3. tabulu) un kurām piemērotās dzīvotnes platība būtiski samazināsies tilta izbūves dēļ, var tikt realizēta piecu gadu laikā pēc aizsargdambja pārcelšanas (Ziņojuma 22. pielikuma 16.lpp.);
- ierosināto kompensācijas pasākumu izmaksas un finansējums – kompensācijas pasākumu izmaksas, kas šajā plānošanas stadijā nav skaitliski novērtētas, veido jauna dabas aizsardzības plāna izstrāde, tostarp izmaksas, kas saistītas ar lieguma robežu izmaiņu nostiprināšanu, dambja pārbīdes tehniskā projekta izstrādi un būvniecību, kā arī putnu dzīvotņu atjaunošanas pasākumiem (pirmreizējie un darbi pirmo piecu gadu periodā). Pasākumus īstēnos lerosinātājs sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi, piesaistot nepieciešamo finansējumu (Ziņojuma 7.6.1. tabula 271. lpp.).