

**Stratēģiskais  
ietekmes uz vidi novērtējums  
lokālplānojumam zemesgabaliem  
Zemgales prospektā 19a,  
Sporta ielā 2b un Sporta ielā 2c  
Jelgavā**

**2018. gada decembris**

## Saturs

<b>1. Lokālplānojuma mērķis, alternatīvie risinājumi un tā saistība ar citiem plānošanas dokumentiem.....</b>	<b>4</b>
1.1. Lokālplānojuma mērķis un saturs.....	4
1.2. Alternatīvu raksturojums .....	5
1.3. Lokālplānojuma saistība ar citiem plānošanas dokumentiem .....	12
1.3.1. Jelgavas līmeņa plānošanas dokumenti .....	12
1.3.2. Reģionālā līmeņa plānošanas dokumenti .....	17
1.3.3. Nacionālā līmeņa politikas plānošanas dokumenti .....	17
1.3.4. ES politikas plānošanas dokumenti .....	19
1.3.5. Starptautiskās konvencijas .....	20
<b>2. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (SIVN) mērķis, pamatprincipi un metodes .....</b>	<b>22</b>
2.1. Vispārējā pieeja un metodes .....	22
2.2. Sabiedrības iesaiste un konsultācijas ar institūcijām.....	25
<b>3. Vides pārskata sagatavošanas procedūra ar sabiedrības līdzdalību .....</b>	<b>26</b>
3.1. Vērtētās ietekmes uz vidi.....	27
3.2. Daudzkritēriju analīze.....	27
<b>4. Vides stāvoklis lokālplānojuma potenciāli ietekmētajās teritorijās .....</b>	<b>29</b>
4.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte.....	29
4.2. Troksnis .....	29
4.3. Ūdens resursi un kvalitāte.....	30
4.4. Klimats .....	31
4.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	31
4.6. Augsne .....	31
4.7. Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi 31	
4.8. Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums .....	32
4.9. Vides riski.....	33
4.10. Sabiedrības veselība, drošība un ērtības .....	34
<b>5. Iespējamās izmaiņas 0. alternatīvā: ja saglabājas pašreizējais stāvoklis (nenotiek nekāda attīstība). .....</b>	<b>35</b>
5.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte.....	35
5.2. Troksnis .....	35
5.3. Ūdens resursi un kvalitāte.....	35
5.4. Klimats .....	36
5.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	36
5.6. Augsne .....	36
5.7. Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi 36	
5.8. Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums .....	37
5.9. Vides riski.....	37
5.10. Sabiedrības veselība, drošība un ērtības .....	37
<b>6. Iespējamās izmaiņas lokālplānojuma 1. alternatīvā: notiekot patlaban plānotajai / atļautajai attīstībai .....</b>	<b>38</b>
6.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte.....	38

6.2.	Troksnis .....	38
6.3.	Ūdens resursi un kvalitāte.....	39
6.4.	Klimats .....	39
6.5.	Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	39
6.6.	Augsne.....	39
6.7.	Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi	40
6.8.	Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums .....	40
6.9.	Vides riski.....	40
6.10.	Sabiedrības veselība, drošība un ērtības .....	40
<b>7.</b>	<b>Iespējamās izmaiņas Lokālplānojuma 2. alternatīvas (pamata jeb ieteiktā alternatīva) īstenošanas gadījumā. ....</b>	<b>42</b>
7.1.	Atmosfēras gaisa kvalitāte.....	42
7.2.	Troksnis .....	42
7.3.	Ūdens resursi un kvalitāte.....	43
7.4.	Klimats .....	43
7.5.	Degradētās un piesārņotās teritorijas.....	43
7.6.	Augsne.....	44
7.7.	Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi	44
7.8.	Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums .....	44
7.9.	Vides riski.....	44
7.10.	Sabiedrības veselība, drošība un ērtības .....	45
<b>8.</b>	<b>Vērtēto lokālplānojuma īstenošanas alternatīvu ietekmes uz vidi salīdzinājums</b>	<b>46</b>
<b>9.</b>	<b>Secinājumi un rekomendācijas .....</b>	<b>48</b>
<b>10.</b>	<b>Ieteicamais turpmākās attīstības ietekmju monitorings.....</b>	<b>49</b>

# 1. Lokālplānojuma mērķis, alternatīvie risinājumi un tā saistība ar citiem plānošanas dokumentiem

## 1.1. Lokālplānojuma mērķis un saturs

Lokālplānojuma teritorija 48342 m<sup>2</sup> platībā ietver zemesgabalus Zemgales prospektā 19A, Sporta ielā 2B un Sporta ielā 2C Jelgavā, un Lokālplānojuma izpētes teritorija ~11 ha platībā noteikta starp Sporta ielu, Zemgales prospektu un Jelgavas dzelzceļa staciju (skat. 1. att.).



1.attēls. Lokālplānojuma un izpētes teritorija no putna lidojuma.

Lokālplānojuma izstrāde uzsākta saskaņā ar Jelgavas pilsētas domes 2018.gada 28.jūnija lēmumu Nr.8/15 “Lokālplānojuma uzsākšana zemesgabaliem Zemgales prospektā 19A, Sporta ielā 2B un Sporta ielā 2C, Jelgavā, lai izdarītu grozījumus Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumā, un darba uzdevuma apstiprināšana”.

Lokālplānojums izstrādāts saskaņā ar likumu “Teritorijas attīstības plānošanas likums”, Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Jelgavas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Jelgavas domes 28.06.2018. lēmumu Nr.8/15), kā arī Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma 2009.-2021.gadam grozījumiem (apstiprināti ar Jelgavas pilsētas domes 2017.gada 23.novembra lēmumu Nr.13/2) un Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017.gada 23.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.17-23 „Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi un grafiskās daļas apstiprināšana”.



Lokālplānojuma izstrādei ir saņemti nosacījumi no JPPI "Pilsētsaimniecība", Jelgavas reģionālās vides pārvaldes, AS "Gasol", VAS „Latvijas Valsts ceļi”, AS „Sadales tīkli”, SIA „Jelgavas Ūdens”, VAS "Latvijas dzelzceļš" un Veselības inspekcijas.

Saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", Vides pārraudzības valsts birojs saskaņā ar Ministru Kabineta 23.03.2004. noteikumiem Nr.157 "Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums" prasībām 2018.gada 14.septembrī ir pieņēmis lēmumu Nr.4-02/63 par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu.

Lokālplānojuma izstrādes mērķis ir izvērtēt Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumā noteikto lokālplānojuma teritorijas funkcionālo zonu un apakšzonas apbūves parametrus un plānotās būvniecības ieceres atbilstību tiem, noteikt jaunu funkcionālo apakšzonu, izvērtēt un precizēt transporta infrastruktūras risinājumus, lai radītu priekšnoteikumus teritorijas ilgtspējīgai attīstībai un nodrošinātu pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai.

Izstrādātais lokālplānojums ir ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūst par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.

## **1.2. Alternatīvu raksturojums**

### **1. Lokālplānojuma 0. alternatīva jeb esošā situācija.**

Zemgales prospektā 19A teritorija ir degradējusies, neapbūvēta, kādreizējās ēkas un būves ir nojauktas daļēji ar asfalta un grunts iesegumiem, bez vērtīgiem koku un krūmu stādījumiem. Ikdienā teritorija tiek izmantota kā stāvvietā (skat. 2. un 3. att.), jo tā ir izvietojusies blakus Jelgava – Rīga dzelzceļa sliežu ceļiem.

Lokālplānojuma izpētes teritorijā atrodas esošā apbūve gar Zemgales prospektu posmā no Sporta ielas līdz iebrauktuvei Lokālplānojuma teritorijā no Zemgales prospekta (rotācijas apla). Tāpat izpētes teritorijā iekļauta dzelzceļa stacija un tai piederošās infrastruktūras būves, kā arī teritorija starp Sporta ielu, dzelzceļu un lokālplānojuma teritoriju.

Zemgales prospektā 15, kas robežojas ar Satiksmes termināla teritoriju atrodas Veselības centrs – bijusī Jelgavas Rajona slimnīca, kas piedāvā ambulatoros, stacionāros un rehabilitācijas, kā arī geriatrijas (t.i. gados vecu hronisku slimnieku ārstēšana un rehabilitācija) medicīnas pakalpojumus pilsētas un rajona iedzīvotājiem.

Stacijas ielas posms no Pasta, Rūpniecības un Stacijas ielas krustojuma (rotācijas aplis) līdz Zemgales prospektam ir ar divvirzienu kustību, pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā. Stacijas ielas, Zemgales prospekta un iebrauktuves, uz lokālplānojuma teritoriju, krustojumā satiksme organizēta rotācijas apla veidā.

Laukumā starp Stacijas ielu un esošo stacijas ēku ir automašīnu stāvvietas pasažieru izlaišanai un iekāpšanai, īslaicīgai stāvēšanai (līdz 20min.) un taksometru stāvvietām.

Zemgales prospektā satiksme ir organizēta vienvirziena kustībai no Stacijas ielas uz pilsētas centru. Zemgales prospekta un Sporta ielas krustojumā satiksme tiek regulēta ar luksoforu. Lai organizētu gājēju kustību gar ielu malām ir uzstādītas gājējus virzošas aizsargbarjeras.



*2.attēls. Lokālplānojuma teritorijas faktiskā izmantošana.*



*3.attēls. Pie dzelzeļa stacijas šobrīd ir izveidota velonovietne ar 46 staīviem, kur var novietot 92 velosipēdus.*

Sporta ielas posms no Zemgales prospekta līdz ēkai Sporta ielā Nr.2 ir ar divvirzienu kustību, pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā.

Sporta ielas posms, kas savieno Zemgales prospektu un Pasta ielu) tika izbūvēts, lai atvieglotu izbraukšanu no Lokālplānojuma teritorijas Sporta ielas puses, virzienos uz Rīgu, Eleju un Dobeli.

Ielas posma izbūve ir saistīta ar Lokālplānojuma teritorijā un tā izpētes teritorijā saistītājām esošajām un plānotajām infrastruktūras būvēm (dzelzceļa staciju, autoostu, automašīnu stāvvietām, stāvparku, tirdzniecības centru, tirgu).

Ielas posmam ir trīs braukšanas joslas, ar joslas platumu 3,5m, divas joslas virzienā no Pasta ielas uz Zemgales prospektu, viena josla pretējā virzienā.

## **2. Lokālplānojuma 1. alternatīva jeb patlaban spēkā esošais attīstības plāns.**

Atbilstoši Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumam 2009.-2021.gadam ar grozījumiem lokālplānojuma teritorijas atļautā izmantošana ir Jaukta centra apbūve (JC1) 22 648 m<sup>2</sup> platībā, Transporta infrastruktūras teritorija (TR) 4796 m<sup>2</sup> platībā un Publiskā apbūve (P) 20 898 m<sup>2</sup> platībā (skat. 4. att.).

Saskaņā ar Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017.gada 23.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.17-23 „Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi un grafiskās daļas apstiprināšana” Publiskās apbūves teritorijas (P) galvenais izmantošanas veids ir biroju ēku apbūve, tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu, tūrisma un atpūtas iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, veselības aizsardzības iestāžu, sociālās aprūpes iestāžu apbūve, dzīvnieku aprūpes iestāžu, reliģisko organizāciju ēku, sporta ēku un būvju, aizsardzības un drošības iestāžu apbūve. Papildizmantošanas veidi ir daudzdzīvokļu māju apbūve. Apbūves augstums līdz 20 m (līdz 5 stāvi), maksimālais apbūves blīvums 50%, brīvās zaļās teritorijas 30%.

Jaukta centra teritorijas apakšzonas (JC1) galvenais izmantošanas veids – biroju ēku, tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu, sporta ēku un būvju, aizsardzības un drošības iestāžu, dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve un labiekārtota publiskā ārtelpa.

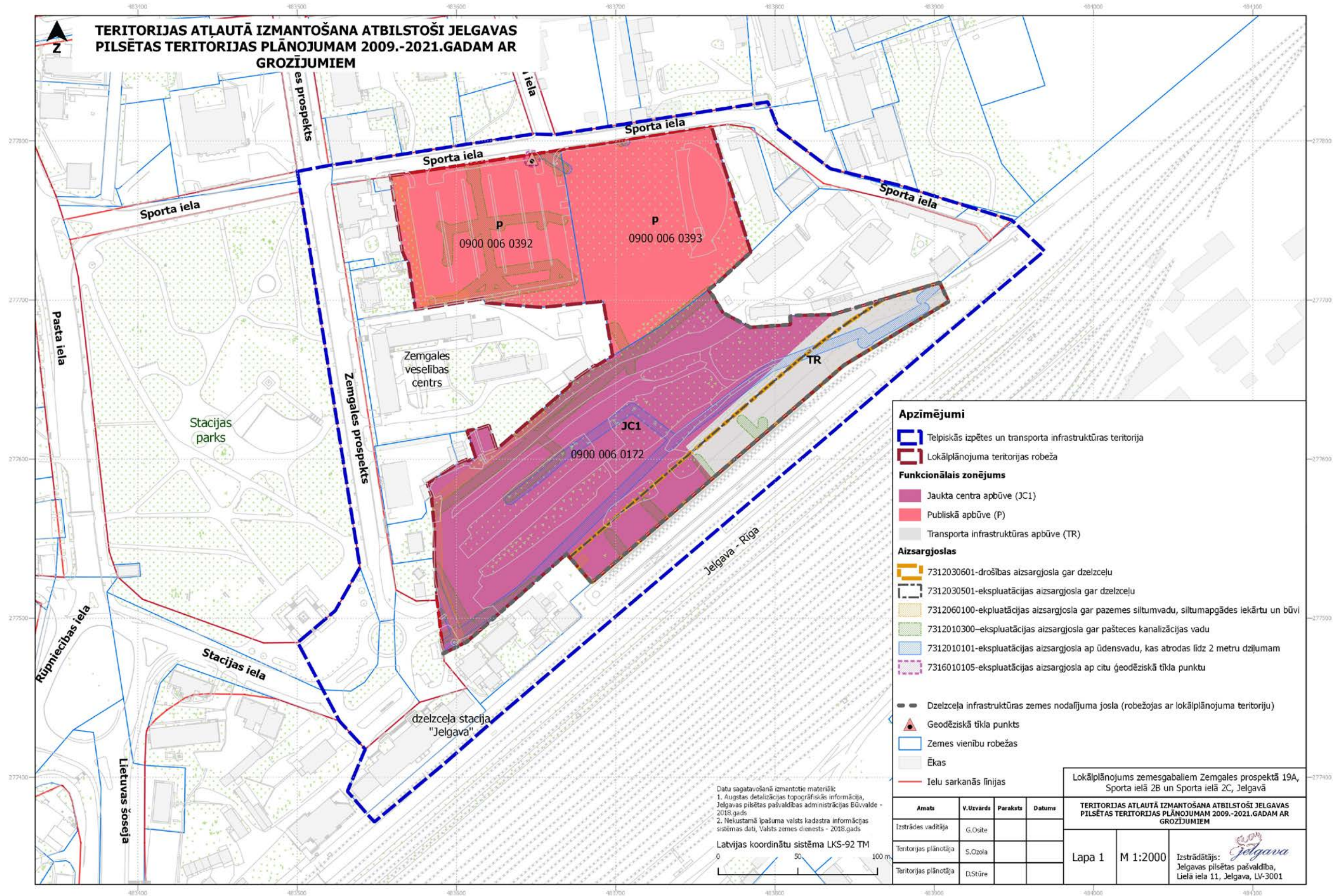
Papildizmantošanas veidi ir vieglās rūpniecības uzņēmumu un transporta apkalpojošā infrastruktūra. Apbūves augstums līdz 15 m (līdz 3 stāvi), maksimālais apbūves blīvums 60%, brīvās zaļās teritorijas 20%.

Transporta infrastruktūras teritorijā (TR) galvenais izmantošanas veids ir transporta lineārā un apkalpojošā infrastruktūra. Papildizmantošanas veidi ir apbūve, ko veido veikali, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti, sadzīves un citu pakalpojumu objekti, tai skaitā degvielas uzpildes stacijas un automobiļu un motociklu apkopes uzņēmumi un noliktavu apbūve. Apbūves parametri šajā funkcionālajā zonā nav noteikti.

<b>Funkcionālā zona</b>	<b>Apbūves augstums</b>	<b>Stāvu skaits</b>	<b>Maks. Apbūves blīvums %</b>	<b>Brīvā teritorija %</b>	<b>zaļā</b>
P	līdz 20m	Līdz 5 stāvi	50%	30%	
JC1	līdz 15 m	līdz 3 stāvi	60%	20%	
TR	Nav noteikts	Nav noteikts	Nav noteikts	Nav noteikts	

1.tabula. Apbūves parametri atbilstoši Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017.gada 23.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.17-23.





4.attēls. Lokālpilnojumā teritorijas atļautā izmantošana atbilstoši Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumam 2009.-2021.gadam ar grozījumiem.



### **3. Lokālplānojuma 2. alternatīva (pamata jeb ieteiktā alternatīva) ir funkcionālā zonējuma izmaiņas priekšlikums.**

Lokālplānojums tiek izstrādāts kā pamatojums Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma 2009.-2021.gadam grozījumiem šajā teritorijā, lai radītu priekšnosacījumus teritorijas ilgtspējīgai attīstībai, sekmējot tas iekļaušanu ekonomiskajā apritē un pilsēt būvnieciskās struktūras pilnveidošanu.

Saskaņā ar teritorijas attīstības ieceri, Lokālplānojuma teritorijā paredzēts izvietot autoostu, autobusu peronus u.c. ar multimodālo satiksmes terminālu saistīto infrastruktūru, tirdzniecības un pakalpojumu objektu, kinoteātri, tirgu, automašīnu stāvlaukumus – esošais 250 vietām un jauns autostāvlaukums ~ 230 vietām, velonovietnes, publisko ārtelpu (skat. 4. un 5. attēlu).

Autoosta zemes vienībā Zemgales prospektā 19A blakus dzelzceļa stacijai ļautu optimizēt sabiedriskā transporta sistēmu, radot iespēju pasažieriem izvēlēties piemērotāko transporta veidu. Jau ir izbūvēts stāvparks pasažieru autotransporta novietošanai. Pārceļot autoostu uz lokālplānojuma teritoriju, tiks nodrošināta tranzīta sabiedriskā transporta plūsmas novirzīšana ārpus pilsētas centra. Savukārt apkārtējo novadu un reģiona iedzīvotājiem būs nodrošināta iespēja ierasties Jelgavā ar savu personīgo transportu, atstāt to autostāvvietā, lai dotos tālāk uz Rīgu vai reģiona centriem izvēloties piemērotāko transporta veidu.

Lokālplānojuma teritorijā paredzēts izvietot mūsdienu prasībām atbilstošu tirgu. Jauna tirgus izveide ir noteikta Jelgavas pilsētas attīstības programmā 2014-2020.gadam. Paredzēta tirdzniecības un pakalpojumu centra izveide, kurā atradīsies veikali, pakalpojumu objekti, autoostas funkcionēšanas nodrošināšanai nepieciešamās telpas, ēdināšanas uzņēmumi. Plānota kinoteātra ar vairākām skatītāju zālēm izveide.

Visu lokālplānojumā paredzēto objektu, t.sk. satiksmes terminālam (ieskaitot dzelzceļa pasažierus) nepieciešamās autostāvvietas paredzēts izvietot Transporta apkalpojošās infrastruktūras (TR2) teritorijā un pieguļošo ielu malās, kur atļauta automašīnu stāvēšana.

Piekļūšana lokālplānojuma teritorijai plānota no Zemgales prospekta (rotācijas aplis) un Sporta ielas. No Zemgales prospekta paredzēta tikai sabiedriskā transporta, tirdzniecības un pakalpojumu centra apkalpes transporta un dzelzceļa apkalpes transporta iebraukšana.

Glābēju un operatīvā transporta paredzēta no visām iebrauktuvēm lokālplānojuma teritorijā.

Ņemot vērā velosipēdistu skaita būtisku palielināšanos, nepieciešamas papildus velonovietņu izbūve pie dzelzceļa stacijas un perspektīvās autoostas teritorijas.

No Zemgales prospekta paredzēts servitūta ceļš piekļuvei pie AS “Latvijas dzelzceļš” īpašuma.

Pašreizējā atļautā izmantošana Lokālplānojuma teritorijā – Jauktas centra apbūves teritorijas apakšzona (JC1) un Transporta infrastruktūras teritorija (TR) – tiek grozīta uz Jauktas centra apbūves teritorijas apakšzonu (JC4), kur teritorijas galvenais izmantošanas veids tiek noteikts:

Biroju ēku apbūve (12001);

Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002) - apbūve, ko veido veikali, aptiekas, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, tirgus, tirgus paviljoni, sezonas rakstura tirdzniecības un pakalpojumu objekti, restorāni, bāri, kafējnīcas, sadzīves u.c. pakalpojumu objekti;

Kultūras iestāžu apbūve (12004) - apbūve, ko veido mākslas, izklaides un atpūtas iestādes un to darbības nodrošināšanai nepieciešamie objekti un infrastruktūra;

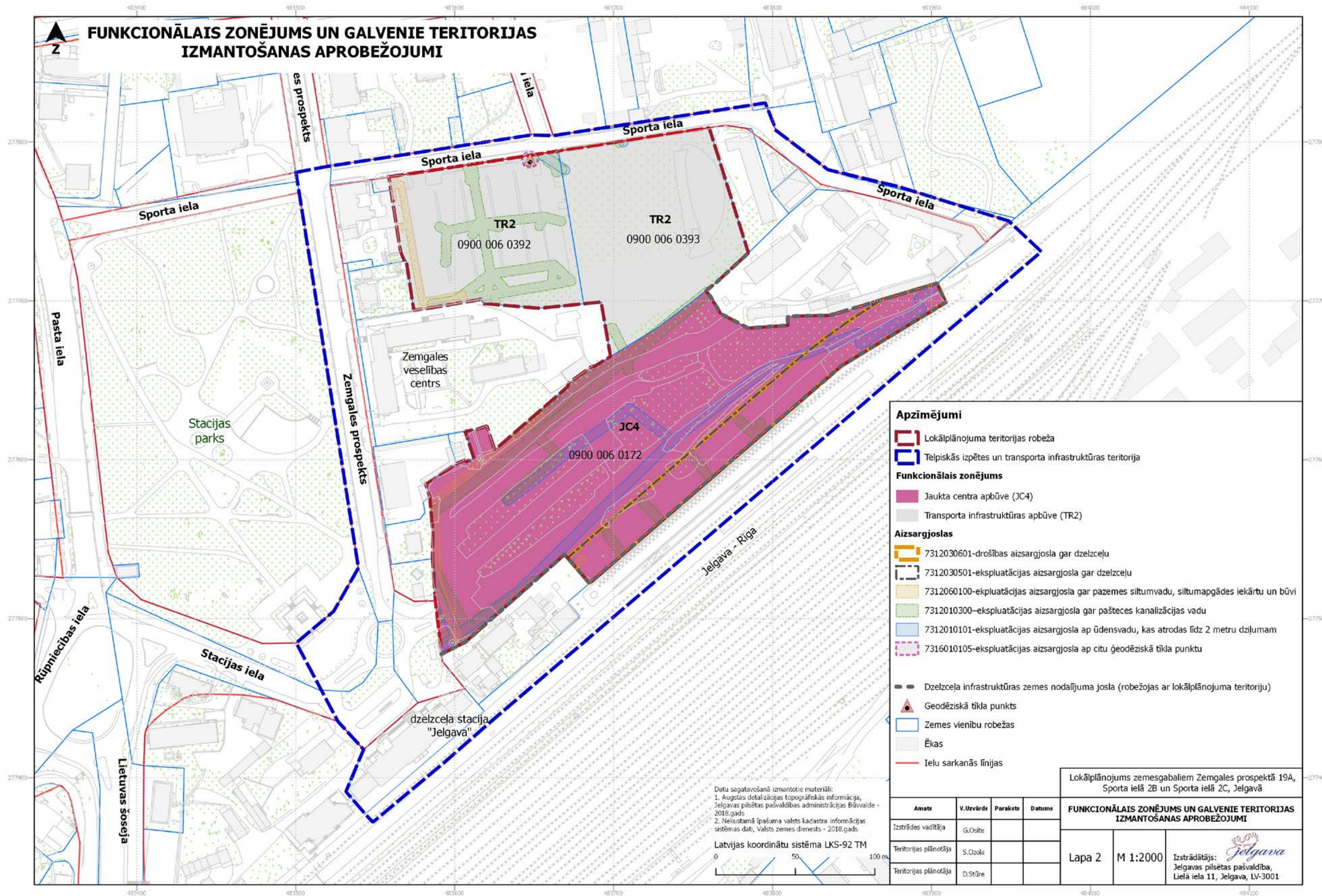
Labiekārtota publiskā ārtelpa (24002).

Teritorijas papildizmantošanas veids tiek noteikts Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003) - ēkas sauszemes satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā dzelzceļa pasažieru stacijas, autoostas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas.

Maksimālais apbūvēs blīvums 60 %, maksimālais apbūves augstums 30 m. Atļautais stāvu skaits netiek noteikts. Brīvās zaļās teritorijas rādītājs 20 %, (t.sk. koku un krūmu stādījumi 10%).

Galvenā izmaiņa ir apbūves augstums, kurš mūsdienīga kinoteātra vajadzībām tiek paaugstināts līdz 30 m salīdzinājumā ar līdzšinējiem 15 m, kas ir ierobežojums, kuram trūkst konkrētu argumentu, kāpēc lielpilsētas Jelgavas centrā pie centrālās dzelzceļa stacijas nevarētu uzbūvēt modernu ēku 30 m jeb ~10 stāvu augstumā.





5.attēls.  
Lokālplānojuma teritorijas atļautā izmantošana atbilstoši Lokālplānojuma priekšlikumam, atbilstoši mainot Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumu 2009.-2021.gadam.



### **1.3. Lokālplānojuma saistība ar citiem plānošanas dokumentiem**

#### **1.3.1. Jelgavas līmeņa plānošanas dokumenti**

##### **Jelgavas pilsētas teritorijas plānojums 2009.-2021.gadam.**

Šobrīd spēkā esošajam teritorijas plānojumam atbilst šajā novērtējumā vērtējamā Lokālplānojuma 1. alternatīva (skat. 4. attēlu). Tas paredz teritorijā trīs atļautās izmantošanas veidus: Jaukta centra apbūve (JC1), Transporta infrastruktūras teritorija (TR) un Publiskā apbūve (P). Minēto zonu atļautās izmantošanas detalizēts raksturojums noteikts teritorijas plānojumam pakārtotajos Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (skat. nākamo dokumentu).

**Jelgavas domes 23.11.2017. saistošo noteikumu Nr.17-23 „Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma 2009.-2021.gadam grozījumi” 1.pielikums „Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”** nosaka šādus parametrus pašreizējai Jaukta centra apbūves teritorijai apakšzonai JC1:

##### *4.5.2. Jaukta centra apbūves teritorija (JC1)*

###### *4.5.2.1. Pamatinformācija*

286. *Jaukta centra apbūves teritorija (JC) ir funkcionālā zona, ko nosaka teritorijai, kurā vēsturiski ir izveidojies plašs jauktu izmantošanu spektrs vai, kas kalpo kā pilsētas, ciema vai apkaimes centrs, kā arī apbūves teritorijās, ko plānots attīstīt par šādiem centriem.*

###### *4.5.2.2. Teritorijas galvenie izmantošanas veidi*

287. *Biroju ēku apbūve (12001).*

288. *Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002).*

289. *Sporta ēku un būvju apbūve (12005).*

290. *Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve (12006).*

291. *Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve (12010).*

292. *Labiekārtota publiskā ārtelpa (24001): Labiekārtoti parki, mežaparki, publiski pieejamas teritorijas, ietverot apstādījumus un labiekārtojuma infrastruktūru atpūtas, veselības un fizisko aktivitāšu nolūkam un citu publiskās ārtelpas funkciju nodrošināšanai*

###### *4.5.2.3. Teritorijas papildizmantošanas veidi*

293. *Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001).*

294. *Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003).*

###### *4.5.2.5. Citi noteikumi*

296. *No jauna būvējamu izglītības un stacionāru veselības aprūpes iestāžu zemesgabala minimālā neapbūvētā teritorija jāparedz ne mazāka par šī objekta stāvu kopplatību.*



297. *Jaunu publisku ēku apbūve veicama pēc individuāli izstrādātiem būvprojektiem, respektējot apkārtējās vides un pilsētībūvnieciskās struktūras īpatnības.*

298. *Pirms būvatļaujas izsniegšanas publiskas ēkas būvniecībai Būvvalde var pieprasīt veikt būvniecības ieceres publisko apspriešanu vai metu konkursa organizēšanu.*

299. *Atļauta noliktavu apbūves (I4004) izvietošana.*

Savukārt Transporta infrastruktūras apbūves teritorijai (TR) nosaka šādus parametrus:

4.7.1. *Transporta infrastruktūras teritorija (TR)*

4.7.1.1. *Pamatinformācija*

314. *Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru.*

4.7.1.2. *Teritorijas galvenie izmantošanas veidi*

315. *Transporta lineārā infrastruktūra (I4002).*

316. *Transporta apkalpojošā infrastruktūra (I4003).*

4.7.1.3. *Teritorijas papildizmantošanas veidi*

317. *Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (I2002): Apbūve, ko veido veikali, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti, sadzīves un citu pakalpojumu objekti, tai skaitā degvielas uzpildes stacijas un automobiļu un motociklu apkopes uzņēmumi.*

318. *Noliktavu apbūve (I4004).*

Lokālplānojuma teritorijas pašreizējā atļautā izmantošana Jauktas centra apbūves teritorijas apakšzonā JC1 un Transporta infrastruktūras teritorijā TR tiks grozīta uz Jauktas centra apbūves teritorijas apakšzonu JC4, kur teritorijas galvenais izmantošanas veids tiek noteikts Biroju ēku apbūve, Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (apbūve, ko veido veikali, aptiekas, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, tirgus, tirgus paviljoni, sezonas rakstura tirdzniecības un pakalpojumu objekti, restorāni, bāri, kafejnīcas, sadzīves u.c. pakalpojumu objekti, Kultūras iestāžu apbūve un Labiekārtota publiskā ārtelpa. Teritorijas papildizmantošanas veidi tiek noteikti – Transporta apkalpojošā infrastruktūra (ēkas sauszemes satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā dzelzceļa pasažieru stacijas, autoostas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas).

Minimālā jaunizveidojamā zemes gabala platība tiek noteikta 1000 m<sup>2</sup>, maksimālais apbūvēs blīvums 60 % , maksimālais apbūves augstums 30 m (iepriekšējo 15m vietā) 3. 3Atļautais stāvu skaits netiek noteikts. Brīvās zaļās teritorijas rādītājs 20 %.

Vēl lokālplānojuma teritorijā ir Publiskās apbūves zona ar šādiem parametriem:

4.4.1. *Publiskās apbūves teritorija (P)*

4.4.1.1. *Pamatinformācija*

219. *Publiskās apbūves teritorija (P) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu gan komerciālu, gan nekomerciālu publiska rakstura iestāžu un objektu izvietošana, paredzot atbilstošu infrastruktūru.*

#### 4.4.1.2. Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

220. Biroju ēku apbūve (12001).

221. Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (12002): Apbūve, ko veido veikali, aptiekas, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, tirgus, tirgus paviljoni, sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti (tirdzniecības kioski un segtie tirdzniecības stendi), restorāni, bāri, kafejnīcas, kā arī sadzīves un citu pakalpojumu objekti.

222. Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003): Apbūve, ko veido viesnīcas, moteļi, dienesta viesnīcas, jauniešu kopmītnes un cita veida īslaicīgas apmešanās vietas un citi izmitināšanas pakalpojumu nodrošināšanai nepieciešamie objekti un infrastruktūra.

223. Kultūras iestāžu apbūve (12004).

224. Sporta ēku un būvju apbūve (12005).

225. Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve (12006).

226. Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve (12007).

227. Veselības aizsardzības iestāžu apbūve (12008).

228. Sociālās aprūpes iestāžu apbūve (12009).

229. Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve (12010).

230. Reliģisko organizāciju ēku apbūve (12011).

231. Labiekārtota publiskā ārtelpa (24001): Labiekārtoti parki, mežaparki, publiski pieejamas teritorijas, ietverot apstādījumus un labiekārtojuma infrastruktūru atpūtas, veselības un fizisko aktivitāšu nolūkam un citu publiskās ārtelpas funkciju nodrošināšanai

#### 4.4.1.3. Teritorijas papildizmantošanas veidi

232. Daudzdzīvokļu māju apbūve (11006).

#### 4.4.1.5. Citi noteikumi

234. Atļauta atsevišķi iekārtotu atklātu autostāvvietu izvietošana.

235. No jauna būvējamu izglītības un stacionāru veselības aprūpes iestāžu zemesgabala minimālā neapbūvētā teritorija jāpieņem ne mazāka par šī objekta stāvu kopplatību.

236. Jaunu publisku ēku apbūve veicama pēc individuāli izstrādātiem būvprojektiem, respektējot apkārtējās vides un pilsētbūvnieciskās struktūras īpatnības.

Šo zonu, kurā atrodas esošais stāvlaukums un plānota jauna automašīnu stāvlaukuma izbūve, paredzēts grozīt uz Transporta infrastruktūras teritorijas apakšzonu TR2, kur teritorijas galvenie izmantošanas veidi tiek noteikti: Transporta lineārā infrastruktūra – ielas un citas kompleksas transporta inženierbūves, un Transporta apkalpojošā infrastruktūra – autoostas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas. Apakšzonas teritorijas papildizmantošanas veidi tiek noteikti – Labiekārtota publiskā ārtelpa, Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve (apbūve, ko veido tirgus, tirgus paviljoni, sezonas rakstura tirdzniecības un pakalpojumu objekti). No apbūves parametriem tiek noteikts Brīvās zaļās teritorijas rādītājs – 15 % (t.sk.zālāji un apstādījumi 10%).



## **Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģija 2007.-2020.gadam**

### *Centri un apakšcentri*

*Jelgavas pilsētībūvnieciskā struktūra ir raksturojama kā monocentriska ar radiālu ielu tīklojumu. Šāda veida struktūra ir pamats Jelgavas kā nacionālas nozīmes attīstības centra lomas stiprināšanai un tālākai attīstībai, jo lielākā daļa nacionālas un reģionālas nozīmes administratīvo un apkalpes objektu atrodas pilsētas centra teritorijā.*

(..)

*Par prioritāri attīstāmām teritorijām pilsētas teritorijā ir noteiktas:*

- (..);
- *Pilsētas centra teritorija (..) un esošās autoostas teritorija.*
- *Perspektīvā multimodālā satiksmes termināla teritorija;*
- (..).

### *Industriālās teritorijas*

*(..) Jāveicina dažādu transporta veidu (auto, dzelzceļš, ..) attīstība un savstarpējā integrācija (..)*

Lokālpilnojumam paredz paaugstināt automašīnu, autobusu un dzelzceļa satiksmes savstarpējo integrāciju vienotā multimodālā satiksmes terminālā, vienlaikus radot priekšnoteikumus atbrīvojot esošās autoostas teritoriju pilsētas centrā citām prioritārām attīstības vajadzībām.

Jelgavas pilsētas dome, kas pati savus plānošanas dokumentus rada un īsteno, tātad ir viskompetentākā par šiem savas pašvaldības mēroga dokumentiem, uzskata, ka ilgtermiņa dokumentu – Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas 2007.-2020. gadam un Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma 2009.-2021. gadam – prioritātes un saturs ar Lokālpilnojumam nemainās un paliek spēkā. VPVB savā 14.09.2018 lēmumā Nr. 4-02/63 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” tomēr apšaubā šo viedokli. Attīstības stratēģijas 3. nodaļā Telpiskās attīstības perspektīva saistībā ar Multimodālo satiksmes termināla izveidi ir atzīmēts: „*Jelgava ir nacionālas nozīmes attīstības centrs, kas nodrošina dažādu pakalpojumu pieejamību un darba vietu piedāvājumu ne tikai savas administratīvās teritorijas, bet arī apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem. Jāizveido sabiedriskā transporta pārklājums, kas nodrošina apkārtējo teritoriju iedzīvotāju ērtu nokļūšanu pilsētā un atpakaļ. Jelgavas multimodālais sabiedriskā transporta termināls kalpos kā veiksmīgs sabiedriskā transporta mezgls starp Rīgu un pārējiem reģioniem, ļaujot pasažieriem izvēlēties ērtāko un izdevīgāko sabiedriskā transporta veidu.*” VPVB no tā secina, ka ar Lokālpilnojumam paredzētās darbības (plānotie tirdzniecības un pakalpojumu objekti) ir atšķirīgi no Attīstības stratēģijā noteiktā teritorijas attīstības mērķa, līdz ar to ar Lokālpilnojumam tiek paredzētas būtiskas izmaiņas teritorijas līdzšinējā un plānotajā izmantošanā, kas ir saistītas ar potenciāli būtiskām vides un sabiedrības dzīves kvalitātes ietekmējošām izmaiņām, salīdzinājumā ar pašreizējo faktisko un plānoto teritorijas izmantošanu. Šā Vides pārskata izstrādātāji tomēr uzskata, ka Lokālpilnojumam iecere nav pretrunā VPVB citētajai stratēģijas prioritātei, jo Lokālpilnojumam paredz tieši multimodālu sabiedriskā transporta terminālu, bet tirdzniecības un pakalpojumu objekti ciešā sasaistē ar dzelzceļa staciju un autoostu nekādi nekaitē multimodālajam satiksmes mezglam, šie pakalpojumi „*nodrošina dažādu pakalpojumu pieejamību un darba vietu piedāvājumu ne tikai savas*

*administratīvās teritorijas, bet arī apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem”, kuri kursēs uz un caur Jelgavu un varēs savā maršrutā ātri un ērti iepirkties un baudīt citus pakalpojumus, kā arī rast sev darba vietas šajā infrastruktūrā. Sabiedriskā transporta terminālu sasaiste ar tirdzniecību un pakalpojumiem galīgi nav nekas jauns un neparasts: Latvijā lielākais šādas sasaistītas infrastruktūras objekts ir Rīgas centrālā stacija vienās telpās ar tirdzniecības centru „Origo” un ar kinoteātri „Forum cinemas” un tirdzniecības centru „Stockmann” blakus ēkā, kurai savukārt tieši blakus ir autoosta un Centrāltirgus. Būtībā Lokālplānojums paredz Jelgavas sabiedriskā transporta multimodālajā terminālā analogisku tirdzniecības un pakalpojumu koncentrāciju, un tas noteikti nav pretrunā stratēģijas iecerei, ka „multimodālais sabiedriskā transporta termināls kalpos kā veiksmīgs sabiedriskā transporta mezgls starp Rīgu un pārējiem reģioniem, ļaujot pasažieriem izvēlēties ērtāko un izdevīgāko sabiedriskā transporta veidu,” un piedevām vēl ērtāko un izdevīgāko iepirkšanās u.c. pakalpojumu veidu.*

Papildus augšminētajiem apsvērumiem šā Vides pārskata autori komentē VPVB secinājumu, ka šāda teritorijas attīstība nav tikusi vērtēta „Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas 2007.-2020. un teritorijas plānojuma 2008.-2020. un Jelgavas integrētās attīstības programmas 2007.-2013. gadam stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā” (2008), kas ir *a priori* pareizs secinājums, tomēr, izvērtējot minēto Vides pārskatu, kuram ir zema detalizācijas pakāpe sakarā ar vērtējamās teritorijas lielumu un vērtējamā perioda ilgumu, tajā neizdodas atrast neko, kas attiektos tieši uz Lokālplānojuma teritoriju un kas attiecībā uz Lokālplānojuma teritoriju šajā pārskatā varētu atšķirties, ja vērtēšanas laikā tiktu vērtēta šobrīd piedāvātā, nevis tolaik piedāvātā attīstība.

Līdz ar to, nekādā ziņā nenoliedzot VPVB konstatējumu pareizību, ka plānotā attīstība lokāli (bet ne pilsētas mērogā) ir izmainījusies būtiski un ka tā iepriekš veiktajos stratēģiskajos novērtējumos nav tikusi vērtēta, šā Vides pārskata autori konstatē, ka Lokālplānojuma teritorijas, izmaiņu apjoms pret Jelgavas pilsētas mērogu ir niecīgs, un šis ir pirmais stratēģiskais novērtējums, kurš iedziļinās tik detalizētā mērogā.

### **Jelgavas attīstības plāna 2006. – 2018. gadam stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums**

Šajā dokumentā nav atrodams nekas konkrēts ne attiecībā uz autobusu satiksmi, ne dzelzceļa satiksmi lokālplānojuma paredzētās attīstības kontekstā, un nav nekādu tādu secinājumu un rekomendāciju, kam lokālplānojums būtu pretrunā.

### **Jelgavas pilsētas attīstības programma 2014-2020.gadam.**

Programma Lokālplānojuma teritorijā paredz izveidot multimodālu sabiedriskā transporta terminālu. Pilsētas satiksmes organizācijas analīzei ir veikts pētījums „Satiksmes modelēšana, izpēte un satiksmes organizācijas shēmas izstrāde Jelgava, Latvija”. Pētījumā secināts, ka Jelgavas pilsētā sabiedriskā transporta tīklā nav nodrošināts centrālais pasažieru pārsēšanās punkts, kur savienotos lielākā daļa maršrutu, tāpat nav nodrošināti mūsdienīgas mobilitātes principi veidot ērtu pārsēšanos no viena transporta līdzekļa uz otru. Sabiedriskajam transportam ir nozīmīga loma iedzīvotāju pārvietošanās iespēju nodrošināšanā, it īpaši lauku iedzīvotāju nokļūšanai pakalpojumu sniegšanas centros, kā arī, lai nodrošinātu reģiona līdzsvarotu un policentrisku attīstību kopumā. Šobrīd sadarbība starp pašvaldībām reģiona un starpreģionu līmenī transporta plūsmu optimizācijā pagaidām ir neapmierinoša. Neapmierinoša ir arī koordinācija starp automašīnu, autobusu un dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Transporta plūsmas

optimizācijas nolūkos nepieciešams autoostas un dzelzceļa stacijas izvietot vienuviet, izveidojot autostāvvietas un citu pakalpojumu infrastruktūru.

Jelgavā krustojas piecas dzelzceļa līnijas un sešas auto maģistrāles, līdz ar to pilsēta ir būtisks sabiedriskā transporta mezgls starp Rīgu un reģionu. Šobrīd autoosta atrodas pilsētas centrā, dzelzceļa stacija – vairāk nekā kilometru attālumā. Tas rada neērtības pasažieriem īsā laika posmā izvēlēties piemērotāko sabiedriskā transporta veidu. Turklāt pašreizējā autoostas ēka ir izsmēlusi savas iespējas un tās turpmākā attīstība un modernizācija nav iespējama, īpašumu piederības dēļ. Pasažieru skaits Jelgavas autoostā ir 2300 (atbrauc / aizbrauc) dienā, autobusu skaits dienā - 800 (t.sk. tālsatiksmes un rajona pārvadājumi – 500). Tas būtiski palielina centra noslodzi. Lokālplānojuma risinājumi paredz autoostu pārcelt un izvietot zemes vienībā Zemgales prospektā 19A blakus dzelzceļa stacijai. Tas ļautu optimizēt sabiedriskā transporta sistēmu, radot iespēju pasažieriem izvēlēties piemērotāko transporta veidu. Jau ir izbūvēts stāvparkas pasažieru autotransporta novietošanai. Pārceļot autoostu uz lokālplānojuma teritoriju tiks nodrošināta tranzīta sabiedriskā transporta plūsmas novirzīšana ārpus pilsētas centra. Savukārt apkārtējo novadu un reģiona iedzīvotājiem būs nodrošināta iespēja ierasties Jelgavā ar savu personīgo transportu, atstāt to autostāvvietā, lai dotos tālāk uz Rīgu vai reģiona centriem izvēloties piemērotāko transporta veidu.

### ***1.3.2. Reģionālā līmeņa plānošanas dokumenti***

#### *Plānošanas reģionu attīstības plānošanas dokumenti*

Saskaņā ar Reģionālās attīstības likumu, Latvijā ir izveidoti pieci plānošanas reģioni – Kurzemes plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions un Zemgales plānošanas reģions –, kuriem savukārt tiek izstrādāti ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumenti. Reģionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumenti ir hierarhiski pakārtoti zem nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem.

Reģionālās attīstības likumā (pieņemts 21.03.2002., ar grozījumiem, kas stājas spēkā ar 16.06.2016.) teikts, ka plānošanas reģioni izvērtē nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentu atbilstību plānošanas reģiona attīstības plānošanas dokumentiem un, konstatējot neatbilstību, ierosina grozīt nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentus vai lemj par grozījumiem plānošanas reģiona plānošanas dokumentos. Līdz ar to ir jānodrošina visu līmeņu attīstības plānošanas dokumentu atbilstība.

Kā jau izvērtēts iepriekšējā apakšnodaļā, Lokālplānojumā paredzētās izmaiņas Jelgavas teritorijas plānojumā 2009.-2021. gadam neieviešis nesaskaņas ar augstāka līmeņa plānošanas dokumentiem un neradīs nepieciešamību tos grozīt.

### ***1.3.3. Nacionālā līmeņa politikas plānošanas dokumenti***

#### *Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030)*

Latvija 2030 ir valsts galvenais plānošanas instruments ar likuma spēku. Visiem valsts stratēģiskās plānošanas un attīstības dokumentiem, kas tiek izstrādāti pēc Latvija 2030



stāšanās spēkā (apstiprināts Saeimā 2010. gada 10. jūnijā), ir jābūt veidotiem saskaņā ar stratēģijā noteiktajiem virzieniem un prioritātēm.

Latvija 2030 cita starpā nosaka sekojošo:

#### *Rīgas metropoles areāls*

##### *Tendences un izaicinājumi*

(394) *Rīgas metropoles areālu veido Rīgas pilsēta kopā ar tuvējām dažāda lieluma pilsētām – (..) Jelgavu (..). Ņemot vērā to lokveida izvietojumu un relatīvi ērto Rīgas sasniedzamību, ir izveidojušās spēcīgas funkcionālās saites, ko nosaka Rīgas kā ekonomiskā, finanšu un kultūras centra pievilcība un ko veicina iedzīvotāju ikdienas svārstmigrācija virzienā darbs-mājas.*

(395) *Rīgas pilsētas morfoloģiskā robeža sniedzas tālu pāri tās administratīvajām robežām – ir izveidojusies Rīgas urbānās attīstības zona, ko stimulē dažādas ekonomiskās aktivitātes. Taču koordinētas piepilsētas teritoriju attīstības plānošanas trūkums izraisa virkni visdažādākā rakstura problēmu, t.sk. transporta situācijas pasliktināšanos, (..) atbilstošas infrastruktūras trūkumu u.tml.*

(396) *Ir jāpanāk Rīgas metropoles areāla telpiskās struktūras saskaņota attīstība un tur notiekošo procesu koordinēšana (..).*

##### *Attīstības virzieni*

(397) *Lai nodrošinātu Rīgas metropoles areāla vienotu un ilgtspējīgu attīstību, ir jāīsteno koordinēta sadarbība starp vietējām pašvaldībām, plānošanas reģioniem un valsts institūcijām.*

(398) *Nepieciešams nodrošināt saskaņotu transporta infrastruktūras, sabiedriskā transporta (..) attīstības plānošanu.*

(399) *Jānodrošina zaļo teritoriju un ekoloģisko koridoru saglabāšana un funkcionēšana starp urbanizētajām teritorijām.*

##### *Risinājumi*

(400) *Lai paaugstinātu Rīgas metropoles areāla telpisko pievilcību, celtu tā konkurētspēju un uzlabotu funkcionalitāti, tam ir jāizstrādā integrēts plānojums, ievērojot šādus principus:*

(401) *areāla iekšējās telpiskās struktūras veidošana ar pakārtotu daudzcentru (policentrisku) sistēmu un efektīvām transporta (..) saitēm.*

Lokālpilnojumā risinājumi ir vērsti uz Rīgas metropoles areāla stara Rīga-Jelgava satiksmes optimizāciju, paaugstinot Jelgavas centra kā viena no daudzcentriskā areāla centriem telpisko pievilcību, konkurētspēju un funkcionalitāti, efektīvizējot transporta saites un pakalpojumu infrastruktūru tieši multimodālajā transporta mezglā.

#### *Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam (NAP 2020)*

2012. gada 20. decembrī tika apstiprināts NAP 2020. gadam, kas ir hierarhiski augstākais vidējā termiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā. Tas ir ļoti vispārīgs dokuments, tomēr Lokālpilnojumā pozitīvi sasauca ar šādām NAP 2020 nostādņēm:

[396] *Rīcības virziens "Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai"*

*[397] Mērķis 1*

*Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot 2020.gadā (..) sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu.*

*[409] Rīcības virziena ietvaros veicamie uzdevumi*

*[413] Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana vienotā autobusu un vilcienu maršrutu tīklā, nodrošinot lauku iedzīvotājiem iespējas nokļūt reģionālas nozīmes attīstības centros, un no tiem nacionālas nozīmes attīstības centros un galvaspilsētā.*

### **1.3.4. ES politikas plānošanas dokumenti**

#### Stratēģija „Eiropa 2020”

Eiropa 2020 ir ES izaugsmes stratēģija, kas izvirza mērķus, kuri līdz 2020. gadam ir jāsasniedz nodarbinātībā, inovācijā, izglītībā, sociālajā integrācijā un enerģētikā (ieskaitot klimata pārmaiņu samazināšanu). Viens no Eiropa 2020 pamatmērķiem – „20/20/20 klimata/enerģētikas mērķis” – iekļauj sevī SEG emisiju samazinājumu par 20% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

Latvijas izvirzītie „Eiropa 2020” mērķi cita starpā iekļauj CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu par 17% salīdzinājumā ar 1990. gadu (*Eiropa 2020* galvenais vides jautājums ir tieši klimata izmaiņu mazināšana).

Caur šo pamatmērķi paredzēts arī apturēt bioloģiskās daudzveidības samazināšanos un mazināt arī citas nevēlamas ietekmes uz vidi.

Viens no galvenajiem CO<sub>2</sub> emisiju avotiem ir autotransports. Multimodāls automašīnu, autobusu un dzelzceļa satiksmes mezgls ar iespējamu *park-and-ride* pielietojumu, kas veicina gan elektrovilcienu izvēli autobusu satiksmes vietā, gan arī abu šo sabiedriskās transporta veidu izvēli individuālā transporta vietā, kā arī pakalpojumu koncentrācija vienuviet, samazinot pārvietošanās nepieciešamību, var tikai pozitīvi ietekmēt CO<sub>2</sub> izmešu no iekšdedzes dzinējiem samazinājumu.

#### ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Tas ir ļoti vispārīgs dokuments, tomēr Lokālplānojuma risinājumi pozitīvi sasaucas ar šādām tā nostādņēm:

#### **GALVENIE UZDEVUMI**

##### *Noturīgs transports*

*Vispārējais uzdevums: Nodrošināt, lai mūsu transporta sistēmas apmierinātu sabiedrības ekonomikas, sociālās un vides vajadzības, vienlaikus samazinot to nevēlamo ietekmi uz ekonomiku, sabiedrību un vidi.*

##### *Darbības uzdevumi un mērķi*

(..)

- *Sasniegt ilgtspējīgu transporta enerģijas lietojuma līmeni un samazināt transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas.*

- Samazināt piesārņojošo vielu emisiju no transporta līdz līmenim, kas pēc iespējas samazina iedarbību uz cilvēku veselību un/vai vidi.
- Panākt līdzsvarotu pāreju uz videi labvēlīga transporta veidiem, lai ieviestu ilgtspējīgu transportu un mobilitātes sistēmu.

(..)

- Līdz 2010. gadam modernizēt ES sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, veicinot lielāku efektivitāti un labākus darbības rādītājus.

*Pasākumos būtu jāietver:*

- ES un dalībvalstis veiks pasākumus, lai uzlabotu visu transporta veidu saimniecisko sniegumu un sniegumu vides jomā un attiecīgā gadījumā pasākumus, lai īstenotu pāreju no sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa ceļu uz dzelzceļu, tostarp mazāku transporta intensitāti, izmantojot (..) dažādu transporta veidu labāku savienojumu.

(..)

- Saskaņā ar tematisko pilsētvides stratēģiju vietējām iestādēm būtu jāizstrādā un jāīsteno pilsētu transporta plāni un sistēmas, (..) apsverot ciešāku sadarbību starp pilsētām un apkārtējiem reģioniem.

### **1.3.5. Starptautiskās konvencijas**

#### UNESCO konvencija par pasaules kultūras un dabas mantojuma saglabāšanu

Konvencija ir pieņemta 1972. gadā, un tās mērķis ir veicināt kultūras un dabas mantojuma saglabāšanu.

Dalībvalstīm ir jānodrošina kultūras un dabas mantojuma identifikācija, aizsardzība, konservācija, popularizācija un nodošana nākamajām paaudzēm, cita starpā, īstenojot atbilstošu politiku un veicot atbilstošus juridiskus, zinātniskus, tehniskus, administratīvus un finanšu pasākumus, lai atklātu, aizsargātu, konservētu, popularizētu un atjaunotu šo mantojumu. Lokālplānojuma īstenošana attiecībā uz šīs konvencijas mērķiem ir neitrāla.

#### Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām

Konvencijas (pieņemta 1992. gadā) un Kioto protokola (pieņemts 1997. gadā) mērķis ir samazināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu, kuru dēļ notiek globālā sasilšana, emisijas. Atbilstoši Kioto protokolam, Latvijai līdz 2012. gadam bija noteikta 8% SEG emisiju samazināšana, salīdzinājuma ar 1990. gadu. Lai panāktu šī mērķa sasniegšanu, protokolā ir piedāvāti vairāki līdzekļi, kā, piemēram – valstu emisiju samazināšanas politikas stiprināšana vai īstenošana.

Viens no galvenajiem CO<sub>2</sub> emisiju avotiem ir autotransports. Multimodāls automašīnu, autobusu un dzelzceļa satiksmes mezgls ar iespējamu *park-and-ride* pielietojumu, kas veicina gan elektrovilcienu izvēli autobusu satiksmes vietā, gan arī abu šo sabiedriskās transporta veidu izvēli individuālā transporta vietā, kā arī pakalpojumu koncentrācija vienuviet, samazinot pārvietošanās nepieciešamību, var tikai pozitīvi ietekmēt CO<sub>2</sub> izmešu no iekšdedzes dzinējiem samazinājumu.



*ANO EEK konvencija par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (Orhūsas konvencija)*

Orhūsas konvencija ir pieņemta 1998. gadā ar mērķi aizsargāt ikvienas personas tiesības dzīvot vidē, kas atbilstu personas veselības stāvoklim un labklājībai, tādēļ katrai valstij, kas parakstījusi konvenciju, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem ir jāgarantē tiesības piekļūt informācijai, sabiedrības dalība lēmumu pieņemšanā un iespēja griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Latvijā šī prasība ir iekļauta Satversmē, kuras 115.pants nosaka, ka valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu. Sabiedrības līdzdalība vides jautājumos ir ietverta arī vairumā normatīvo aktu, tajā skaitā MK noteikumos Nr.1178 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (pieņemti 13.10.2009.), kas attiecas arī uz LAP 2020 izstrādi.

Lokālplānojuma un tā stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes gaitā sabiedrībai tiek nodrošināta informācija un iespēja paust viedokli.

*Eiropas ainavu konvencija*

Eiropas ainavu konvencija (Latvijā pieņemta ar likumu „Par Eiropas ainavu konvenciju” 2007. gada 29. martā) definē ainavu šādi: „ainava” nozīmē teritoriju tādā nozīmē, kā to uztver cilvēki, un kas ir izveidojusies dabas un/vai cilvēku darbības un mijiedarbības rezultātā.

Konvencijā ir norādīts, ka ainava ir Eiropas dabas un kultūras mantojuma pamatkomponents, iedzīvotāju dzīves kvalitātes svarīga sastāvdaļa un saimnieciskajai darbībai labvēlīgs resurss, kas var dot ieguldījumu darba vietu radīšanā. Tomēr ainavas kvalitāte pārsvarā ir subjektīva, un par objektīvu kaitējumu ainavai kā dabas un kultūras mantojumam var runāt tikai tādos gadījumos, ja kādai ainavai piešķirts aizsardzības statuss sakarā ar kādu tās konkrētu dabisku vai kultūrvēsturisku vērtību, kas ir reti sastopama vai, gluži otrādi, tipiska un konkrētajai kultūrai izšķiroši nozīmīga, un kuras izmaiņa noplicinātu ainavu daudzveidību vai kaitētu šai kultūrai.

## **2. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (SIVN) mērķis, pamatprincipi un metodes**

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998, ar vēlākiem grozījumiem), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālplānojumam, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 14.09.2018. pieņēma lēmumu Nr.4-02/63 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”. Ņemot to vērā, lokālplānojumam tiek veikta minētā procedūra atbilstoši normatīvo aktu prasībām (vides pārskata izstrādātājs: Valdis Felsbergs).

Šā stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma mērķis ir iegūt informāciju par sagaidāmajām ietekmēm uz vidi katrai no vērtējamā lokālplānojuma alternatīvām, lai tās varētu salīdzināt savā starpā un novērtēt, vai un kādus priekšnoteikumus nelabvēlīgām ietekmēm uz vidi rada katras alternatīvas (atbilstošās plānotās attīstības) īstenošana, vai šādu ietekmju intensitāte varētu būt nepieļaujama (normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības pārsniedzot), kura no alternatīvām ir ieteicamāka no vides viedokļa un kādi ir nepieciešamie pasākumi iespējamo nelabvēlīgo ietekmju uz vidi novēršanai vai mazināšanai.

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums lielos vilcienos sastāv no trim etapiem:

- 1) ietekmju identificēšana,
- 2) ietekmju kvalitatīvs novērtējums ar mērķi noteikt visbūtiskākās,
- 3) kvalitatīva un/vai kvantitatīva ietekmju analīze un alternatīvu salīdzinājums.

### **2.1. Vispārējā pieeja un metodes**

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (SIVN) ir process, kura mērķis ir uzlabot plānošanas dokumenta kvalitāti, vērtējot šā dokumenta īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un laicīgi novēršot vai mazinot tā īstenošanas negatīvās ietekmes. SIVN process ir vērsts uz to, lai izvērtētu, kādas būtiskas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē var rasties politikas plānošanas dokumenta īstenošanas rezultātā un kā tās ietekmēs dabas kapitālu – resursus un pakalpojumus. SIVN ir veicams plānu un programmu sagatavošanas posmā, tā nepieciešamību un procesu nosaka starptautiskā un nacionālā likumdošana.

SIVN procedūras laikā tiek sagatavots Vides pārskats, kurā tiek iekļauta informācija par plānošanas dokumentu, tā mērķiem, saistību ar citiem plānošanas dokumentiem, tiek aprakstīta vides pārskata sagatavošanas procedūra un novērtējuma veikšanai lietoto galveno pamatprincipu un metožu apraksts. Vides pārskatā tiek analizēts vides stāvoklis teritorijās, kuras saistītas ar plānošanas dokumentu.

SIVN uzdevums ir novērtēt vides apstākļus un sniegt informāciju lēmumu pieņēmējiem, kā arī informēt plašāku sabiedrību par sagaidāmo ietekmi uz vidi plānošanas dokumenta ieviešanas gadījumā.

Vispārējo pieeju SIVN nosaka procedūru reglamentējošie normatīvie akti: likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (pieņemts 14.10.2008., ar grozījumiem, kas

stājušies spēkā līdz 01.01.2015.) un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr.157 "Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums" (ar grozījumiem līdz 18.11.2009.). Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

SIVN procesa pamatprincipi:

**Integrācija** – vides aspekti ir pilnībā jāintegrē plānošanas dokumentā, tādēļ, lai izvairītos no konceptuālām kļūdām, tie ir jāņem vērā plānošanas sākumstadijā, tādējādi SIVN palīdz veikt piedāvāto rīcības virzienu analīzi un identificēt tās rīcības, kurām no vides viedokļa nepieciešama papildus izpēte par to ietekmi.

**Piesardzības princips** – pieņemot lēmumus, nepieciešams izmantot piesardzības principu, pat ja plānotās darbības tieša negatīva ietekme nav pierādīta, jo ekosistēmu nestspēju jeb ietilpību un sakarību starp slodzēm un dabas kapitālu nav iespējams precīzi noteikt.

**Ilgspējīgas attīstības princips** – ilgtspējīga attīstība cita starpā ir definēta arī kā viens no trim ES stratēģijas „Eiropa 2020” mērķiem.

**Alternatīvu izvērtēšana** – nepieciešams izvērtēt, kā plānošanas dokumentā paredzētās attīstības iespējamās alternatīvas ietekmēs vides resursus un to kvalitāti.

**Pārskatāmība** – SIVN ir atvērts un pārskatāms lēmumu pieņemšanas process, kas paredz interešu grupu un nevalstisko organizāciju iesaisti, balstās uz precīzi definētas metodoloģijas un lēmumu pieņemšanas mehānisma un sniedz pamatojumu novērtējumā iekļautajiem apgalvojumiem. SIVN pārskatāmību nodrošina arī Vides pārskata sabiedriskā apspriešana un tās rezultātu publiskošana.

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma process kontekstā ar plānošanas dokumenta izstrādi ir atainots 6. attēlā.

Šajā SIVN lokālplānojumam teritorijai tika izmantota metodika, kas balstīta uz atbilstības izvērtējuma vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības principiem, mērķu un uzdevumu un kvalitatīvu ietekmju novērtējuma.

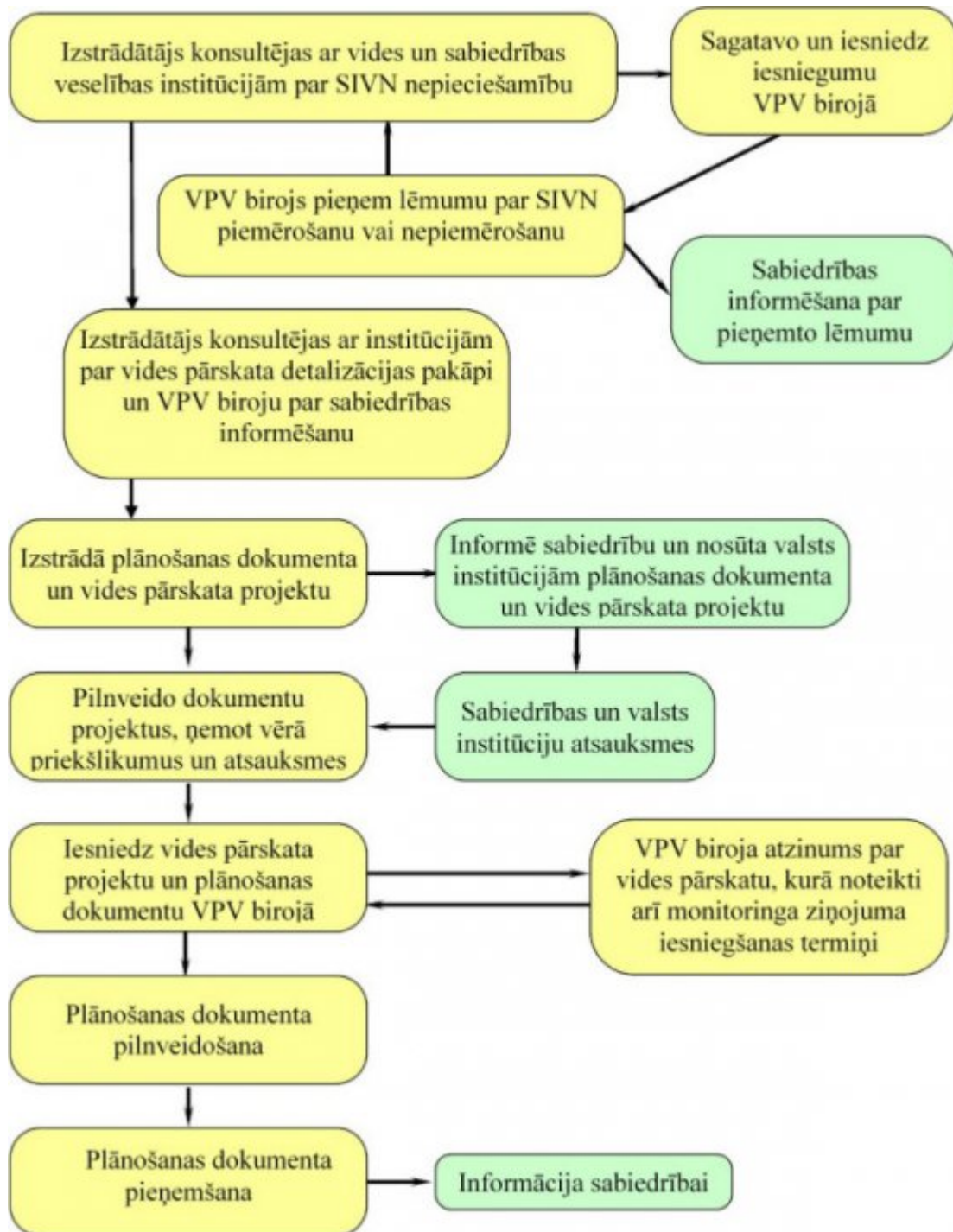
Vides pārskata sagatavošanā var izdalīt šādus būtiskākos etapus:

- *Lokālplānojuma sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem un atbilstība likumdošanas prasībām*

Īstenojot lokālplānojumu, ir svarīgi, lai tiktu ievērotas arī citos plānošanas dokumentos izvirzītās prioritātes un plānotie pasākumi, tādējādi nodrošinot nepieciešamo sinerģiju. Plānotajām aktivitātēm jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

- *Pašreizējās situācijas novērtējums un „nulle” scenārijs*

SIVN vajadzībām lokālplānojuma priekšlikuma īstenošanas ietekmes tiek salīdzinātas ar sagaidāmajām ietekmēm, ja lokālplānojuma teritorijā paliktu spēkā līdzšinējais plānojums, kas tiktu īstenots atbilstoši reālistiskai iespēju prognozei, ieskaitot tādu scenāriju, ka reālā prognoze ir tā īstenošanas neiespējamība.



6. attēls. SIVN izstrādes shēma

- *Lokāplānojuma īstenošanas būtiskāko ietekmju uz vidi vērtējums*

SIVN process organizēts tā, lai identificētu lokāplānojuma īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi (ietver tiešo un netiešo, sekundāro, paredzētās darbības un citu darbību savstarpējo un kopējo ietekmi, īstermiņa, vidēji ilgu un ilglaicīgu ietekmi, kā arī pastāvīgo pozitīvo un negatīvo ietekmi), salīdzinot lokāplānojuma īstenošanas alternatīvas savā starpā un ar neīstenošanu (nulle alternatīvu).



- *Lokālplānojuma īstenošanas monitoringi*

Plānošanas dokumenta ietekmju uz vidi monitoringu veic, lai konstatētu, kādas ir ar plānošanas dokumenta realizāciju saistītās vides ietekmes, t.sk. arī neparedzētās ietekmes un vai plānošanas dokumentā nav jāveic grozījumi. Lokālplānojuma gadījumā nepastāv speciālas monitoringa procedūras tieši paša plānojuma īstenošanas ietekmju uzraudzībai kopumā, bet atsevišķas monitoringa procedūras paredzamas konkrētām darbībām, kuru veikšanas priekšnoteikumus nākotnē rada lokālplānojuma īstenošana.

- *Konsultācijas un sabiedrības iesaiste*

Konsultācijām ir svarīga loma SIVN. To realizācijas kartību nosaka likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”. Šis process ietver kompetento institūciju un sabiedrības informēšanu, dodot iespēju komentēt novērtējumu dažādos SIVN posmos. Kad plānošanas dokuments ir pieņemts, sabiedrība un kompetentās institūcijas jāinformē arī par plānošanas dokumenta pieņemšanu.

## **2.2. Sabiedrības iesaiste un konsultācijas ar institūcijām**

Atbilstoši MK noteikumu Nr. 157 (23.03.2004) prasībām, šis Lokālplānojums zemesgabaliem Zemgales prospektā 19a, Sporta ielā 2b un Sporta ielā 2c Jelgavā un tā SIVN vides pārskata projekts tiek nodots sabiedrībai iepazīšanai 2019. gadā no 7. janvāra līdz 3. februārim. Sabiedriskās apspriešanas sapulce notiek Jelgavas pilsētas domē 21. janvārī plkst. 18:00.

Vides pārskats tiek arī iesniegts institūcijām komentāru un atzinuma saņemšanai. Vides pārraudzības valsts birojs konkrēti norādījis šādas institūcijas:

- Valsts vides dienesta Jelgavas reģionālā vides pārvalde,
- Dabas aizsardzības pārvalde,
- Veselības inspekcijas atbilstošā struktūrvienība.

### **3. Vides pārskata sagatavošanas procedūra ar sabiedrības līdzdalību**

1. Ierosinātāja Jelgavas pilsētas dome iesniedz Vides pārraudzības valsts birojā iesniegumu par plānošanas dokumenta izstrādes uzsākšanu.

2. Vides pārraudzības valsts birojs pieņem lēmumu par SIVN procedūras piemērošanu vai nepiemērošanu un informē sabiedrību par lēmumu, kā arī par SIVN piemērošanas vai nepiemērošanas iemesliem. To birojs ir izdarījis ar 2018. gada 14. septembra lēmumu Nr.4-02/63 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

3. Uzsākot plānošanas dokumenta stratēģisko novērtējumu, nepieciešams konsultēties ar Vides pārraudzības valsts biroju un citām vides institūcijām par vides pārskata detalizācijas pakāpi.

4. Vides pārskata sagatavošana. Vides pārskatu ierosinātājas Jelgavas pilsētas domes uzdevumā ir sagatavojuši SIA „Enviroprojekts”.

5. Sabiedrības un ieinteresēto institūciju informēšana par iespējām iepazīties ar izstrādāto vides pārskatu un plānošanas dokumenta projektu. Lokālplānojuma izstrādei ir jau saņemti institūciju nosacījumi, SIVN vides pārskata projekts tiek nodots sabiedrības un institūciju vērtējumam, šajā laikā tiks saņemti institūciju atzinumi un nodrošināta sabiedrības līdzdalība, tostarp arī rīkojot lokālplānojuma un tā vides pārskata sabiedriskās apspriešanas sapulci Jelgavas pilsētas domē.

6. Pēc sabiedrības un ieinteresēto institūciju komentāru un ierosinājumu saņemšanas, izstrādātājs pilnveido vides pārskatu.

7. Izstrādātājs iesniedz Vides pārraudzības valsts Birojam pilnveidoto vides pārskatu ar saņemtajiem komentāriem un atskaiti par to rezultātā ieviestajiem pilnveidojumiem.

8. Birojs sniedz savu atzinumu par vides pārskatu. Ja vides pārskats neatbilst likumdošanas prasībām, vai arī plānošanas dokumenta īstenošana būtiski var ietekmēt cilvēku veselību vai vidi vai nav ievērota SIVN procedūra, birojs nosūta vides pārskatu izstrādātājam pārstrādāšanai.

9. Izstrādātājs informē sabiedrību par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

### 3.1. Vērtētās ietekmes uz vidi

Vērtējamās ietekmes uz vidi šajā SIVN aptver ietekmi uz dabas vidi un ietekmi uz sociālo vidi (pilsētvidi).

2. tabulā sniegtas tās ietekmes, pēc kurām vērtēta esošā situācija lokālplānojuma teritorijā un sagaidāmā situācijā tajā atkarībā no īstenojamās alternatīvas. Ietekmēm piešķirtā numerācija turpmāk atbilst nodaļu numerācijai sekojošajās šā vides pārskata daļās, kurās vērtētas atbilstošās ietekmes esošajā un prognozējamajā situācijā.

2. tabula. Lokālplānojuma teritorijai zemesgabaliem Zemgales prospektā 19a, Sporta ielā 2b un Sporta ielā 2c Jelgavā ietekmes uz vidi stratēģiskajā novērtējumā vērtētās ietekmes uz vidi.

Nr. p.k.	Ietekmes veids
1.	Atmosfēras gaisa kvalitāte
2.	Troksnis
3.	Ūdens resursi un kvalitāte
4.	Klimats
5.	Degradētās un piesārņotās teritorijas
6.	Augsne
7.	Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi
8.	Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums
9.	Vides riski
10.	Sabiedrības veselība, drošība un ērtības

### 3.2. Daudzkritēriju analīze

Ietekmes novērtēšanai un alternatīvu salīdzināšanai šajā SIVN tika izmantota daudzkritēriju analīze. Šīs metodes priekšrocība ir atsevišķu novērtējumu (atbilstoši izvēlētajiem kritērijiem) apvienošana kopējā alternatīvas novērtējumā, ko nav iespējams izdarīt parastā lēmumu pieņemšanas procesā. Šī analīze arī ļauj apkopot dažādu ieinteresēto pušu viedokļus. Analīze ir atklāta (pieejama visiem), tā nodrošina komunikāciju ar lēmumu pieņēmējiem un plašu sabiedrības loku.

Daudzkritēriju analīzē pēc dažādiem kritērijiem novērtē un salīdzina alternatīvās izvēles. Daudzkritēriju analīzes posmi:

1. Identificēt un izvērtēt kritērijus, ņemot vērā šādus aspektus:
  - kritēriju kopums ir pilnīgs – netrūkst būtisku kritēriju;
  - kritēriji ir novērtējami (jābūt iespējai novērtēt vismaz kvalitatīvi);
  - kritēriji ir savstarpēji neatkarīgi (nav dublējošos kritēriju).
2. Kritēriju nozīmīguma analīze jeb „svēršana”. Šajā SIVN kritēriju nozīmīguma analīze tika veikta, vienkārši salīdzinot kritērijus savā starpā, bet nenosakot to relatīvo “svaru”, jo dažādie kritēriji nebija savstarpēji summējami.
3. Alternatīvu vērtējums pēc katra no kritērijiem. Alternatīvas savā starpā vērtē, piešķirot attiecīgu punktu skaitu katrai no tām. Ietekmes veidam un intensitātei katrā kritērijā piešķir nosacītu skaitlisku raksturojumu:
  - 2 – būtiska nelabvēlīga ietekme
  - 1 – nebūtiska nelabvēlīga ietekme
  - 0 – ietekmes nav, ietekme ir neviennozīmīga vai ietekme nav nosakāma
  - +1 – nebūtiska labvēlīga ietekme
  - +2 – būtiska labvēlīga ietekme
4. Katrai ietekmei, kas atšķiras no nulles, tiek arī vērtēts, vai tā ir tieša/netieša, ilg/īstermiņa, primāra/sekundāra, atgriezeniska/neatgriezeniska. Ietekmju ilguma un (ne)atgriezeniskuma vērtējums ir saprotams bez papildu paskaidrojumiem. Kā tiešas ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko paredzētā attīstība rada absolūtās vērtībās. Kā netiešas ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko paredzētā attīstība rada nevis absolūtās vērtībās, bet sakarā ar vides jutīguma palielināšanos pret tās pašas intensitātes ietekmēm (ko attiecībā uz ietekmju veidiem, kam likumos ir noteiktas robežvērtības, atspoguļo arī šo robežvērtību samazināšanās). Kā primāras ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, kas izpaužas pašā lokālplānojuma teritorijā. Kā sekundāras ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko attīstība lokālplānojuma teritorijā rada ārpus tās.
5. Papildus lokālplānojuma alternatīvu īstenošanas radīto ietekmju salīdzinājumam vērtēta arī katras alternatīvas realizācijas iespējamība jeb ticamība, t.i., augstāka ieteicamība piešķirta tām alternatīvām, kuras to izvēles gadījumā, balstoties uz līdzšinējās pieredzes un argumentētiem apsvērumiem, visticamāk arī tiks īstenotas, bet par neiesakāmām atzītas tās alternatīvas, kuras to izvēles gadījumā, visticamāk, „paliks uz papīra”, t.i., netiks īstenotas, kā tas jau šobrīd notiek ar esošo attīstības plānu attiecīgajā teritorijā.



## 4. Vides stāvoklis lokālplānojuma potenciāli ietekmētajās teritorijās

### 4.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte

Lai nodrošinātu gaisa kvalitāti cilvēka veselības un ekosistēmas aizsardzībai, tiek noteikti gaisa kvalitātes normatīvi, kas paredz pieļaujamo gaisa piesārņojuma līmeni. 03.11.2009. ir pieņemti MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamo līmeni vidē (koncentrācijas robežlielumus) 12 gaisu piesārņojošām vielām, kā arī noteikti pasākumi, kas veicami, ja kādā teritorijā novērojams paaugstināts gaisa piesārņojuma līmenis.

Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, lokāli robežlielumu pārsniegumi pārsvarā konstatēti tikai dažviet Rīgā: slāpekļa dioksīdam (NO<sub>2</sub>), cietajām daļiņām PM<sub>10</sub> un benzolam.

Atbilstoši pētījumam „Pilsētvides kvalitātes izvērtēšana un gaisa piesārņojuma zonējuma izstrādāšana Jelgavas pilsētas administratīvajai teritorijai” (LLU, 2017) Lokālplānojuma teritorija (Zemgales prospekts un Sporta iela) jau trešo gadu desmitu nemainīgi ietilpst 2. zonā (vidēja gaisa piesārņojuma zona) bez uzlabošanās vai pasliktināšanās tendencēm, un šajā zonā piesārņojošo vielu koncentrācijas robežlielumi netiek pārsniegti. Turklāt tieši dzelzceļa stacijā uz sliežu ceļiem, kas robežojas ar Lokālplānojuma teritoriju, gaisa kvalitāte ir laba (3. zona), ko pētījuma autori skaidro ar lielu atklātu telpu, kas veicina gaisa piesārņojuma izkliedi.

Galvenais gaisa piesārņotājs Lokālplānojuma teritorijā ir autotransports ar nelielu dzelzceļa transporta pienesumu, bet gaisa piesārņojuma problēma šai vietai nav raksturīga.

### 4.2. Troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas starp daudzām vides dabisko un antropogēno faktoru traucējošajām ietekmēm ir uzskatāma par vienu no būtiskākajām, turklāt tieši troksnis ir tas ietekmes faktors, kam Latvijā visbiežāk konstatējami normatīvajos aktos noteikto robežlielumu pārsniegumi, jo īpaši pilsētvidē, tomēr visbūtiskākais trokšņa avots ir satiksmes infrastruktūra.

Trokšņa robežlielumus, to novērtēšanu un rīcību trokšņa samazināšanai nosaka Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, kas aizstāja ļoti līdzīga satura un tāda paša nosaukuma 13.07.2004. noteikumus Nr.597, uz kuriem ir atsauces daudzos joprojām neatjaunotos dokumentos. Galvenā atšķirība starp vecajiem un jaunajiem trokšņa novērtēšanas dokumentiem ir tā, ka jaunajos noteikumos izsvartā trokšņa robežvērtības dažādu veidu dzīvojamajā apbūvē ir paaugstinātas par 5 Db(A).

2006. gadā ir izstrādāta „Vides trokšņu novērtēšana un modelēšana Jelgavas pilsētas teritorijā” (INTEREG IIIA Dienvidu prioritātes projekts „Pārrobežu sadarbības iniciatīva riska vadības sistēmas veidošanai Latvijas un Lietuvas kaimiņu reģionos”). Konstatēts, ka Jelgavā būtiskākais trokšņa avots ir autotransports. Augstākais trokšņa līmenis novērojams gar maģistrālajām ielām (t. sk. valsts nozīmes autoceļiem). Savrupmāju, darījumu un jauktu lietošanas funkciju teritoriju zonās, īpaši pilsētas centrālajā un austrumu daļā (virzienā uz Rīgu) trokšņa rādītāju vērtības variē 55-

70 dB(A). Otrs trokšņa avots ir dzelzceļš, kas rada trokšņa līmeni virs 55 dB(A) līdz 500 m attālumam atklātās neapbūvētās teritorijās, kamēr apbūves teritorijās šī zona sašaurinās līdz 70-120 m no sliežu ārējās malas. Secināms, ka transportlīdzekļu kustība rada būtisku trokšņa piesārņojumu Jelgavā gar maģistrālajam ielām un dzelzceļa līnijām. Lokālpilnojumā teritorijā maģistrālo ielu (t. sk. valsts nozīmes autoceļu) nav un autotransporta kustība tajā paredzēta pārsvarā lēna, ar mērķi automašīnas novietot, nevis ātri pārvietoties, tātad tāds kustības režīms, kas nerada lielu troksni. No diviem galvenajiem Jelgavas trokšņa avotiem Lokālpilnojumā teritorijā aktuāls varētu būt dzelzceļš.

2018. gadā ir izstrādātas jaunas dzelzceļa trokšņa kartes, tostarp Jelgavai. Tajās nolasāms, ka Lokālpilnojumā teritorijā dzelzceļa trokšņa līmenis dienā un vakarā (plkst. 7.00-19.00) ir 55-64 dB(A), bet naktī – 50-59 dB(A). Lokālpilnojumā piedāvājumā paredzēta (un arī patlaban jau lielā daļā teritorijas esošā) „Jaukta centra apbūve” atbilst MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā noteiktajai „Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija,” turklāt bez noteikumos esošās piebildes „(ar dzīvojamo apbūvi)”, kas Lokālpilnojumā teritorijā ir apšaubāma. Šādā teritorijā noteiktie trokšņa robežlielumi ir: dienā – 65 dB(A), vakarā – 60 dB(A), naktī – 55 dB(A). Kā redzams, vakara un nakts robežlielumi Lokālpilnojumā teritorijā formāli tiks pārsniegti, tomēr tieši tā iemesla dēļ, ka šajā teritorijā nav plānots dzīvojamās apbūves piejaukums, kuru attiecīgajā trokšņa zonā pieļauj MK noteikumi, faktiski vakara un nakts trokšņa līmenis nevienam traucējumu neradīs. Savukārt patlaban spēkā esošais teritorijas plānojums Lokālpilnojumā teritorijā paredz arī Publiski apbūvi, kas atbilst MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā noteiktajai „Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)”, kurā noteiktie trokšņa robežlielumi ir zemāki: dienā – 60 dB(A), vakarā un naktī – 55 dB(A). Līdz ar to Lokālpilnojumā priekšlikums rada mazāku konflikta risku ar prasībām pret trokšņa līmeni atbilstošajā apbūvē nekā līdzšinējais teritorijas plānojums.

2018. gadā ir izstrādāts pētījums „Sabiedriskā transporta mezgls ar servisu, pakalpojumu un infrastruktūru Zemgales prospektā 19a un Sporta ielā 2b”. Tajā ir konstatēts, ka Lokālpilnojumā teritorijā satiksmes intensitāte ir zema un kustība lēna. No tā var netieši secināt, ka autosatiksmē nerada nozīmīgu troksni.

### **4.3. Ūdens resursi un kvalitāte**

Lokālpilnojumā teritorijā nav ne dabisku, ne mākslīgu ūdenstilpju vai ūdensteču. Lokālpilnojumā teritorija atrodas 300 m no Lielupes un 200 m no Driksas. Jelgavas teritorijas plānojumā 2009.-2021.gadam noteiktais Lielupes aizsargjoslas platums ir 100m, Driksai – 10m, tātad Lokālpilnojumā aizsargjoslas neskar.

Saskaņā ar SIA „Jelgavas ūdens” 08.08.2018. sniegtajiem nosacījumiem Nr.1351/03-01 Lokālpilnojumā teritorijā ir pieejams centralizēts ūdensvads un sadzīves kanalizācija.

Lielupes ūdens kvalitāte atbilst Ministru kabineta 12.03.2002. „Noteikumu par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Nr.118 normatīviem, bet tam nav tieša sakara ar zemes lietojumu lokālpilnojumā teritorijā, jo tās notekūdeņus centralizēti apsaimniekos SIA „Jelgavas ūdens”.

#### **4.4. Klimats**

Uzskata, ka kopš 20. gs. uz Zemes vērojama klimata pasiltināšanās cilvēka saimnieciskās darbības radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) izmešu dēļ. SEG atšķirībā no 5.1. nodaļā aplūkotajām atmosfēras gaisa piesārņotājvielām nerada lokālu piesārņojumu, ir maza nozīme, tieši kurā punktā šīs gāzes tiek izmestas, nozīme ir to globālajam daudzumam atmosfērā. Galvenie cilvēka radītie SEG izmešu avoti ir:

- fosilo kurināmo (akmeņogļu, naftas un gāzes) izmantošana elektroenerģijas ražošanai, transportam, rūpniecībai un mājsaimniecībām (CO<sub>2</sub>);
- lauksaimniecība (CH<sub>4</sub>) un zemes izmantošanas pārmaiņas, piemēram, atmežošana (CO<sub>2</sub>);
- atkritumu izgāztuves (CH<sub>4</sub>);
- rūpniecisko fluorēto gāzu izmantošana.

Arī Lokālplānojuma teritorijā plānojamā attīstība ir lokāls SEG izmešu avots. Kaut kāda ietekme uz globālo klimata stāvokli šai saimnieciskajai darbībai būs, bet kvantitatīvi noteikt šoniecīgo globālo ieguldījumu ir neiespējami vai vismaz nelietderīgi (no tā nevar izrietēt nekādi pielietojami secinājumi) un tiešas lokālas ietekmes tam nav, vēl jo vairāk tāpēc, ka Lokālplānojuma teritorijā izvietojamā jaunā autoosta aizstās esošo autostāvvietu, tātad šis SEG izmešu avots tikai pārvietosies, nevis radīsies no jauna.

#### **4.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas**

Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās. Nosakot degradētās teritorijas tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums. Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, Lokālplānojuma izpētes teritorijā, kas izvietota pie Jelgavas dzelzceļa stacijas un sliežu ceļiem daļēji dzelzceļa ekspluatācijas un drošības aizsargjoslā, atrodas potenciāli piesārņotas vietas: Jelgavas dzelzceļa stacija un VAS “Latvijas dzelzceļš” kravu pārvadājumu pārvaldes Rīgas ekspluatācijas iecirkņa objekti Stacijas ielā 1A.

#### **4.6. Augsne**

Lokālplānojuma teritoriju klāj gan cietais segums, gan atklāta augsne (grunts bez vērā ņemamas veģetācijas). Šai augsnei nav nekādas praktiskas nozīmes ne saimnieciskā, ne bioloģiskā daudzveidības nodrošināšanas aspektā.

#### **4.7. Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi**

Lokālplānojuma teritorijā lielpilsētas centrā nav pamata būt nozīmīgām īpaši aizsargājamu augu sugu atradnēm vai biotopiem. Lokālplānojuma teritorija atrodas ~

0,5km attālumā no dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas”, īpaši aizsargājamās dabas (Natura 2000) teritorijas, un nekādā veidā to neskar. Pats fakts, ka VPVB nav prasījis Dabas aizsardzības pārvaldei nosacījumus stratēģiskajam ietekmes uz vidi novērtējumam, apliecina pašsaprotamo, ka šajā Lokālplānojuma teritorijā nekādu aizsargājamu dabas vērtību nav.

#### **4.8. Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums**

Ainava ir gan cilvēka, gan floras un faunas dzīvesvide, ainava var būt gan tūrisma resurss, gan kultūrvēsturiska vērtība. Ainavu dažādība ir bioloģisko daudzveidību palielinošs elements.

Galvenie kritēriji ainavu vērtējumā ir to pieejamība vai noslēgtība un skatu perspektīvas. Daudz tiek diskutēts par dabisku un antropogēni veidotu ainavu vērtībām no bioloģiskās daudzveidības un estētiskuma viedokļiem. Ideāls variants ir abi šie aspekti vienoti kopējā cilvēka nepārveidotajā ainavas vizualizācijā. Viennozīmīgi vērtīgs ainavas elements ir arī vēsturiskā procesā veidojusies kultūrvide.

Ainavas subjektīvajā vērtējumā nosacīti objektīvus piesaistes punktus ievieš dažādi spēkā esoši dokumenti, kas kādās konkrētās vietās esošo dabisko vai kultūrainavu nosaka par specifiski vērtīgu esošu un piešķir tai aizsardzības statusu. Lokālplānojuma teritorijas pašreizējā ainaviskā vērtība nav nekā izcelta kā aizsargājama.

Lokālplānojuma teritorijā atrodas Jelgavas dzelzceļa stacija. Vēsturiski Jelgavas dzelzceļa stacijas ēka pirmo reizi uzcelta 1889.gadā (skat. 7. att.), un to mūsdienās noteikti varētu uzskatīt par aizsargājamu kultūrainavas objektu. Diemžēl Otrajā pasaules karā ēka tika būtiski izpostīta, pirmo reizi rekonstruēta 1945.gadā, pēc tam 1962.gadā, un 2003.gadā vēl kapitāli izremontēta. Mūsdienās stacija ēka saglabājusi maz vēsturisko īpatnību, kas varētu tai piešķirt īpašu ainavisku vērtību (skat. 8. att.). Arī pārējai Lokālplānojuma teritorijai nepiemīt nekāda īpaša ainaviska vērtība (skat. 9. att.), un jauna attīstība pilsētvides ainavu šajā teritorijā varētu tikai uzlabot.



7.attēls. 1889.gadā uzceltā Jelgavas dzelzceļa stacijas ēka.





*8.attēls. 1889.gadā uzceltās Otrajā pasaules karā izpostītās 1945. un 1962.gadā rekonstruētās un 2003.gadā kapitāli izremontētās Jelgavas dzelzceļa stacijas ēkas pašreizējais veidols.*



*9.attēls. Esošās autostāvvietas Lokālplānojuma teritorijā.*

#### **4.9. Vides riski**

Lokālplānojuma teritorijā patlaban notiekošajām darbībām nepiemīt nekādi specifiski vides riski, izņemot dzelzceļu, kas ir viens no būtiskākajiem vides risku faktoriem Latvijā, bet kuru Lokālplānojums praktiski neietekmē, nekādā veidā nemaina tā darbību un riska potenciālu.

2018. gadā ir izstrādāts „Riska novērtējums Jelgavas dzelzceļa mezglam un iecirknim Jelgava-Meitene-valsts robeža”. Tajā secināts, ka Jelgavas dzelzceļa mezglā ir

zems negadījumu līmenis: 21. gadsimtā ir gājis bojā viens cilvēks savas neuzmanības dēļ. Salīdzinot riska novērtējuma rezultātus ar 2008. gadā pēc identiskas metodoloģijas veikto, riska līmenis ir samazinājies.

#### **4.10. Sabiedrības veselība, drošība un ērtības**

Saimnieciskā darbība sabiedrības veselību un drošību var ietekmēt tikai caur iepriekš aplūkotajiem konkrētajiem ietekmes faktoriem. Kamēr netiek konstatētas nekādas Lokālpilnojumā teritorijā notiekošās un paredzētās darbības kaitīgas ietekmes un sabiedrības veselību un drošību, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus, kā arī nekādas tādas sajūtamās ietekmes, kas, kaut nepārsniedzot robežlielumus, var radīt cilvēkiem traucējumus, diskomfortu un risku, kā arī mazināt viņu ērtības, tikmēr nav pamata uzskatīt, ka tādas ir.

## **5. Iespējamās izmaiņas 0. alternatīvā: ja saglabājas pašreizējais stāvoklis (nenotiek nekāda attīstība).**

### **5.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte**

Atbilstoši pētījumam „Pilsētvides kvalitātes izvērtēšana un gaisa piesārņojuma zonējuma izstrādāšana Jelgavas pilsētas administratīvajai teritorijai” (LLU, 2017) Lokālplānojuma teritorija (Zemgales prospekts un Sporta iela) jau trešo gadu desmitu nemainīgi ietilpst 2. zonā (vidēja gaisa piesārņojuma zona) bez uzlabošanās vai pasliktināšanās tendencēm, un šajā zonā piesārņojošo vielu koncentrācijas robežlielumi netiek pārsniegti. Turklāt tieši dzelzceļa stacijā uz sliežu ceļiem, kas robežojas ar Lokālplānojuma teritoriju, gaisa kvalitāte ir laba (3. zona), ko pētījuma autori skaidro ar lielu atklātu telpu, kas veicina gaisa piesārņojuma izkliedi.

Galvenais gaisa piesārņotājs Lokālplānojuma teritorijā ir autotransports ar nelielu dzelzceļa transporta pienesumu, bet gaisa piesārņojuma problēma šai teritorijai nav ne raksturīga, ne sagaidāma esošās situācijas saglabāšanās gadījumā

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **5.2. Troksnis**

Atbilstoši 2018. gada dzelzceļa trokšņa kartēm, tostarp Jelgavai, Lokālplānojuma teritorijā dzelzceļa trokšņa līmenis dienā un vakarā (plkst. 7.00-19.00) ir 55-64 dB(A), bet naktī – 50-59 dB(A). Lokālplānojuma teritorijā esošā apbūve atbilst MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 „Troksņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā noteiktajai „Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija,” turklāt bez noteikumos esošās piebildes „(ar dzīvojamo apbūvi)”. Šādā teritorijā noteiktie trokšņa robežlielumi ir: dienā – 65 dB(A), vakarā – 60 dB(A), naktī – 55 dB(A). Kā redzams, vakara un nakts robežlielumi Lokālplānojuma teritorijā formāli ir pārsniegti, tomēr tieši tā iemesla dēļ, ka šajā teritorijā nav dzīvojamās apbūves, faktiski vakara un nakts trokšņa līmenis nevienam traucējumu nerada.

2018. gadā ir izstrādāts pētījums „Sabiedriskā transporta mezgls ar servisu, pakalpojumu un infrastruktūru Zemgales prospektā 19a un Sporta ielā 2b”. Tajā ir konstatēts, ka Lokālplānojuma teritorijā satiksmes intensitāte ir zema un kustība lēna. No tā var netieši secināt, ka satiksme nerada nozīmīgu troksni.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **5.3. Ūdens resursi un kvalitāte**

Lokālplānojuma teritorijā nav ne dabisku, ne mākslīgu ūdenstilpju vai ūdensteču. Lokālplānojuma teritorija atrodas 300 m no Lielupes un 200 m no Driksas. Jelgavas teritorijas plānojumā 2009.-2021.gadam noteiktais Lielupes aizsargjoslas platums ir 100m, Driksai – 10m, tātad Lokālplānojums aizsargjoslas neskar.

Saskaņā ar SIA „Jelgavas ūdens” 08.08.2018. sniegtajiem nosacījumiem Nr.1351/03-01 Lokālplānojuma teritorijā ir centralizēts ūdensvads un sadzīves kanalizācija.

Lielupes ūdens kvalitāte atbilst Ministru kabineta 12.03.2002. „Noteikumu par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Nr.118 normatīviem, bet tam nav tieša sakara ar zemes pašreizējo lietojumu Lokālplānojuma teritorijā, jo notekūdeņi no tās Lielupē un Driksā nenonāk.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

#### **5.4. Klimats**

Lokālplānojuma teritorija ir lokāls SEG izmešu avots. Kaut kāda ietekme uz globālo klimata stāvokli šai izmantošanai ir, bet kvantitatīvi noteikt šo niecīgo globālo ieguldījumu ir neiespējami vai vismaz nelietderīgi (no tā nevar izrietēt nekādi pielietojami secinājumi) un tiešas lokālas ietekmes tam nav.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

#### **5.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas**

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, Lokālplānojuma teritorijā, kas izvietota pie Jelgavas dzelzceļa stacijas un sliežu ceļiem daļēji dzelzceļa ekspluatācijas un drošības aizsargjoslā, atrodas potenciāli piesārņotas vietas: Jelgavas dzelzceļa stacija un VAS “Latvijas dzelzceļš” kravu pārvadājumu pārvaldes Rīgas ekspluatācijas iecirkņa objekti Stacijas ielā 1A. Lokālplānojuma teritorijas esošā izmantošana nekādi nepalielina, nesamazina un nepārvieto šajās potenciāli piesārņotajās vietās iespējami esošo piesārņojumu.

Vērtējums: 0, netieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

#### **5.6. Augsne**

Lokālplānojuma teritoriju klāj gan cietais segums, gan atklāta augsne (grunts bez vērā ņemamas veģetācijas). Šai augsnei nav nekādas praktiskas nozīmes ne saimnieciskā, ne bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanas aspektā.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

#### **5.7. Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi**

Lokālplānojuma teritorijā lielpilsētas centrā nav pamata būt nozīmīgām īpaši aizsargājamu augu sugu atradnēm vai biotopiem. Lokālplānojuma teritorija atrodas ~ 0,5km attālumā no dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas”, īpaši aizsargājamās dabas (Natura 2000) teritorijas, un nekādā veidā to neskar. Pats fakts, ka VPVB nav prasījis Dabas aizsardzības pārvaldei nosacījumus stratēģiskajam ietekmes uz vidi novērtējumam, apliecina pašsaprotamo, ka šajā Lokālplānojuma teritorijā nekādu



aizsargājamu dabas vērtību nav. Esošajai izmantošanai nav nekādas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **5.8. *Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums***

Lokālplānojuma teritorijā atrodas Jelgavas dzelzceļa stacijā, kurai pašreizējā veidolā nepiemīt nekāda īpaša ainaviska vērtība. Arī pārējai Lokālplānojuma teritorijai tāda nepiemīt. Esošās situācijas saglabāšana ainaviskā aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **5.9. *Vides riski***

Lokālplānojuma teritorijā patlaban notiekošajām darbībām nepiemīt nekādi specifiski vides riski, izņemot dzelzceļu, kas ir viens no būtiskākajiem vides risku faktoriem Latvijā.

2018. gadā ir izstrādāts „Riska novērtējums Jelgavas dzelzceļa mezglam un iecirknim Jelgava-Meitene-valsts robeža”. Tajā secināts, ka Jelgavas dzelzceļa mezglā ir zems negadījumu līmenis: 21. gadsimtā ir gājis bojā viens cilvēks savas neuzmanības dēļ. Salīdzinot riska novērtējuma rezultātus ar 2008. gadā pēc identiskas metodoloģijas veikto, riska līmenis ir samazinājies. Esošās situācijas saglabāšana vides risku aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **5.10. *Sabiedrības veselība, drošība un ērtības***

Saimnieciskā darbība sabiedrības veselību un drošību var ietekmēt tikai caur iepriekš aplūkotajiem konkrētajiem ietekmes faktoriem. Kamēr netiek konstatētas nekādas Lokālplānojuma teritorijā notiekošās un paredzētās darbības kaitīgas ietekmes un sabiedrības veselību un drošību, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus, kā arī nekādas tādas sajūtamās ietekmes, kas, kaut nepārsniedzot robežlielumus, var radīt cilvēkiem traucējumus, diskomfortu un risku, kā arī mazināt viņu ērtības, tikmēr nav pamata uzskatīt, ka šī darbība varētu būt kaitīga, apdraudoša vai neērtības radoša šajos aspektos.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

## **6. Iespējamās izmaiņas lokālplānojuma 1. alternatīvā: notiekot patlaban plānotajai / atļautajai attīstībai**

### **6.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte**

Atbilstoši pētījumam „Pilsētvides kvalitātes izvērtēšana un gaisa piesārņojuma zonējuma izstrādāšana Jelgavas pilsētas administratīvajai teritorijai” (LLU, 2017) Lokālplānojuma teritorija (Zemgales prospekts un Sporta iela) jau trešo gadu desmitu nemainīgi ietilpst 2. zonā (vidēja gaisa piesārņojuma zona) bez uzlabošanās vai pasliktināšanās tendencēm, un šajā zonā piesārņojošo vielu koncentrācijas robežlielumi netiek pārsniegti. Turklāt tieši dzelzeļa stacijā uz sliežu ceļiem, kas robežojas ar Lokālplānojuma teritoriju, gaisa kvalitāte ir laba (3. zona), ko pētījuma autori skaidro ar lielu atklātu telpu, kas veicina gaisa piesārņojuma izkliedi.

Galvenais gaisa piesārņotājs Lokālplānojuma teritorijā ir autotransports ar nelielu dzelzeļa transporta pienesumu, bet gaisa piesārņojuma problēma šai teritorijai nav ne raksturīga, ne sagaidāma plānotās attīstības gadījumā.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.2. Troksnis**

Atbilstoši 2018. gada dzelzeļa trokšņa kartēm, tostarp Jelgavai, Lokālplānojuma teritorijā dzelzeļa trokšņa līmenis dienā un vakarā (plkst. 7.00-19.00) ir 55-64 dB(A), bet naktī – 50-59 dB(A). Lokālplānojuma teritorijā esošā apbūve atbilst MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā noteiktajai „Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija,” turklāt bez noteikumos esošās piebildes „(ar dzīvojamo apbūvi)”. Šādā teritorijā noteiktie trokšņa robežlielumi ir: dienā – 65 dB(A), vakarā – 60 dB(A), naktī – 55 dB(A). Kā redzams, vakara un nakts robežlielumi Lokālplānojuma teritorijā formāli ir pārsniegti, tomēr tieši tā iemesla dēļ, ka šajā teritorijā nav dzīvojamās apbūves, faktiski vakara un nakts trokšņa līmenis nevienam traucējumu nerada.

2018. gadā ir izstrādāts pētījums „Sabiedriskā transporta mezgls ar servisu, pakalpojumu un infrastruktūru Zemgales prospektā 19a un Sporta ielā 2b”. Tajā ir konstatēts, ka pat lielākas attīstības gadījumā vakara maksimumstundā satiksmes intensitāte Zemgales prospekta – Stacijas ielas krustojumā palielināsies par 27% un Zemgales prospekta – Sporta ielas krustojumā par 45%, tomēr abos krustojumos izmaiņas servisa līmenī netiks novērotas: abos krustojumos saglabāsies servisa līmenis A (ļoti maza aizkavēšanās). Pieejās gandrīz nebūs sastrēgumu, tiks nodrošināta efektīva transporta apkalpošana. Pieejām paliks vairāk par 50% rezerves caurlaides spējas. No tā var netieši secināt, ka satiksme teritorijā nerada nozīmīgu troksni, un tas paliktu nenozīmīgs arī plānotās attīstības gadījumā.

Vērtējums: -1, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.

### **6.3. Ūdens resursi un kvalitāte**

Lokālplānojuma teritorijā nav ne dabisku, ne mākslīgu ūdenstilpju vai ūdensteču. Lokālplānojuma teritorija atrodas 300 m no Lielupes un 200 m no Driksas. Jelgavas teritorijas plānojumā 2009.-2021.gadam noteiktais Lielupes aizsargjoslas platums ir 100m, Driksai – 10m, tātad Lokālplānojums aizsargjoslas neskar.

Saskaņā ar SIA „Jelgavas ūdens” 08.08.2018. sniegtajiem nosacījumiem Nr.1351/03-01 Lokālplānojuma teritorijā ir pieejams centralizēts ūdensvads un sadzīves kanalizācija.

Lielupes ūdens kvalitāte atbilst Ministru kabineta 12.03.2002. „Noteikumu par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Nr.118 normatīviem, bet tam nav tieša sakara ar zemes lietojumu lokālplānojuma teritorijā, jo tās notekūdeņus jebkurā gadījumā centralizēti apsaimniekos SIA „Jelgavas ūdens”.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.4. Klimats**

Lokālplānojuma teritorija ir lokāls SEG izmešu avots. Kaut kāda ietekme uz globālo klimata stāvokli šai izmantošanai ir, bet kvantitatīvi noteikt šo niecīgo globālo ieguldījumu ir neiespējami vai vismaz nelietderīgi (no tā nevar izrietēt nekādi pielietojami secinājumi) un tiešas lokālas ietekmes tam nav. Arī teritorijas attīstība atbilstoši patlaban spēkā esošajam teritorijas plānojumam nevar radīt šajā aspektā nekādas konstatējamās ietekmes.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas**

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, Lokālplānojuma teritorijā, kas izvietota pie Jelgavas dzelzceļa stacijas un sliežu ceļiem daļēji dzelzceļa ekspluatācijas un drošības aizsargjoslā, atrodas potenciāli piesārņotas vietas: Jelgavas dzelzceļa stacija un VAS “Latvijas dzelzceļš” kravu pārvadājumu pārvaldes Rīgas ekspluatācijas iecirkņa objekti Stacijas ielā 1A. Lokālplānojuma teritorijas plānotā izmantošana atbilstoši patlaban spēkā esošajam teritorijas plānojumam nekādi nepalielina, nesamazina un nepārvieto šajās potenciāli piesārņotajās vietās iespējami esošo piesārņojumu.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.6. Augsne**

Lokālplānojuma teritoriju klāj gan cietais segums, gan atklāta augsne (grunts bez vērā ņemamas veģetācijas). Šai augsnei nav nekādas praktiskas nozīmes ne saimnieciskā, ne bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanas aspektā.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.7. *Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi***

Lokālplānojuma teritorijā lielpilsētas centrā nav pamata būt nozīmīgām īpaši aizsargājamu augu sugu atradnēm vai biotopiem. Lokālplānojuma teritorija atrodas ~ 0,5km attālumā no dabas lieguma “Lielupes palienes pļavas”, īpaši aizsargājamās dabas (Natura 2000) teritorijas, un nekādā veidā to neskar. Pats fakts, ka VPVB nav prasījis Dabas aizsardzības pārvaldei nosacījumus stratēģiskajam ietekmes uz vidi novērtējumam, apliecina pašsaprotamo, ka šajā Lokālplānojuma teritorijā nekādu aizsargājamu dabas vērtību nav. Teritorijas izmantošanai atbilstoši patlaban spēkā esošajam teritorijas plānojumam nav nekādas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.8. *Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums***

Lokālplānojuma teritorijā atrodas Jelgavas dzelzceļa stacijā, kurai pašreizējā veidolā nepiemīt nekāda īpaša ainaviska vērtība, kā arī plānotā attīstība neparedz stacijas ēku ainaviski izmainīt. Arī pārējai Lokālplānojuma teritorijai nepiemīt īpaša ainaviska vērtība. Pašreizējā teritorijas plānojumā paredzētā attīstības ainaviskā aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **6.9. *Vides riski***

Lokālplānojuma teritorijā patlaban notiekošajām darbībām nepiemīt nekādi specifiski vides riski, izņemot dzelzceļu, kas ir viens no būtiskākajiem vides risku faktoriem Latvijā, bet kuru patlaban plānotā attīstība praktiski neietekmē, nekādā veidā nemaina tā darbību un riska potenciālu.

2018. gadā ir izstrādāts „Riska novērtējums Jelgavas dzelzceļa mezglam un iecirknim Jelgava-Meitene-valsts robeža”. Tajā secināts, ka Jelgavas dzelzceļa mezglā ir zems negadījumu līmenis: 21. gadsimtā ir gājis bojā viens cilvēks savas neuzmanības dēļ. Salīdzinot riska novērtējuma rezultātus ar 2008. gadā pēc identiskas metodoloģijas veikto, riska līmenis ir samazinājies. Plānotā attīstība nekādi nepalielina vides risku un šajā aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.

### **6.10. *Sabiedrības veselība, drošība un ērtības***

Saimnieciskā darbība sabiedrības veselību un drošību var ietekmēt tikai caur iepriekš aplūkotajiem konkrētajiem ietekmes faktoriem. Kamēr netiek konstatētas nekādas Lokālplānojuma teritorijā notiekošās un paredzētās darbības kaitīgas ietekmes un sabiedrības veselību un drošību, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus, kā arī nekādas tādas sajūtamas ietekmes, kas, kaut nepārsniedzot robežlielumus, var radīt cilvēkiem traucējumus, diskomfortu un risku, kā arī mazināt



viņu ērtības, tikmēr nav pamata uzskatīt, ka šī darbība varētu būt kaitīga, apdraudoša vai neērtības radoša šajos aspektos.

Savukārt plānotā attīstība ir vērsta tikai uz iedzīvotāju ērtību palielināšanos.

Vērtējums: +1, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.

## **7. Iespējamās izmaiņas Lokālplānojuma 2. alternatīvas (pamata jeb ieteiktā alternatīva) īstenošanas gadījumā.**

### **7.1. Atmosfēras gaisa kvalitāte**

Atbilstoši pētījumam „Pilsētvides kvalitātes izvērtēšana un gaisa piesārņojuma zonējuma izstrādāšana Jelgavas pilsētas administratīvajai teritorijai” (LLU, 2017) Lokālplānojuma teritorija (Zemgales prospekts un Sporta iela) jau trešo gadu desmitu nemainīgi ietilpst 2. zonā (vidēja gaisa piesārņojuma zona) bez uzlabošanās vai pasliktināšanās tendencēm, un šajā zonā piesārņojošo vielu koncentrācijas robežlielumi netiek pārsniegti. Turklāt tieši dzelzeļa stacijā uz sliežu ceļiem, kas robežojas ar Lokālplānojuma teritoriju, gaisa kvalitāte ir laba (3. zona), ko pētījuma autori skaidro ar lielu atklātu telpu, kas veicina gaisa piesārņojuma izkliedi.

Galvenais gaisa piesārņotājs Lokālplānojuma teritorijā ir autotransports ar nelielu dzelzeļa transporta pienesumu, bet gaisa piesārņojuma problēma šai vietai nav raksturīga.

2018. gadā ir izstrādāts pētījums „Sabiedriskā transporta mezgls ar servisu, pakalpojumu un infrastruktūru Zemgales prospektā 19a un Sporta ielā 2b”. Tajā ir konstatēts, ka pēc Lokālplānojumā iecerētās attīstības vakara maksimumstundā satiksmes intensitāte Zemgales prospekta – Stacijas ielas krustojumā palielināsies par 27% un Zemgales prospekta – Sporta ielas krustojumā par 45%, tomēr abos krustojumos izmaiņas servisa līmenī netiks novērotas: abos krustojumos saglabāsies servisa līmenis A (ļoti maza aizkavēšanās). Pieejās gandrīz nebūs sastrēgumu, tiks nodrošināta efektīva transporta apkalpošana. Nenožīmīgas transporta plūsmu svārstības un ceļu satiksmes negadījumi var izraisīt nenožīmīgus sastrēgumus. Pieejām ir vairāk par 50% rezerves caurlaides spējas. No tā var netieši secināt, ka nav sagaidāms arī nozīmīgs gaisa piesārņojuma pieaugums.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **7.2. Troksnis**

Atbilstoši 2018. gada dzelzeļa trokšņa kartēm, tostarp Jelgavai, Lokālplānojuma teritorijā dzelzeļa trokšņa līmenis dienā un vakarā (plkst. 7.00-19.00) ir 55-64 dB(A), bet naktī – 50-59 dB(A). Lokālplānojuma teritorijā esošā apbūve atbilst MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 „Troksņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā noteiktajai „Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija,” turklāt bez noteikumos esošās piebildes „(ar dzīvojamo apbūvi)”. Šādā teritorijā noteiktie trokšņa robežlielumi ir: dienā – 65 dB(A), vakarā – 60 dB(A), naktī – 55 dB(A). Kā redzams, vakara un nakts robežlielumi Lokālplānojuma teritorijā formāli ir pārsniegti, tomēr tieši tā iemesla dēļ, ka šajā teritorijā nav dzīvojamās apbūves, faktiski vakara un nakts trokšņa līmenis nevienam traucējumu nerada un neradīs.

2018. gadā ir izstrādāts pētījums „Sabiedriskā transporta mezgls ar servisu, pakalpojumu un infrastruktūru Zemgales prospektā 19a un Sporta ielā 2b”. Tajā ir konstatēts, ka pēc Lokālplānojumā iecerētās attīstības vakara maksimumstundā

satiksmes intensitāte Zemgales prospekta – Stacijas ielas krustojumā palielināsies par 27% un Zemgales prospekta – Sporta ielas krustojumā par 45%, tomēr abos krustojumos izmaiņas servisa līmenī netiks novērotas: abos krustojumos saglabāsies servisa līmenis A (ļoti maza aizkavēšanās). Pieejās gandrīz nebūs sastrēgumu, tiks nodrošināta efektīva transporta apkalpošana. Nenožīmīgas transporta plūsmu svārstības un ceļu satiksmes negadījumi var izraisīt nenožīmīgus sastrēgumus. Pieejām ir vairāk par 50% rezerves caurlaides spējas. No tā var netieši secināt, ka ir sagaidāms tikai nenožīmīgs autosatiksmes trokšņa pieaugums.

Vērtējums: -2, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.

### **7.3. Ūdens resursi un kvalitāte**

Lokālplānojuma teritorijā nav ne dabisku, ne mākslīgu ūdenstilpju vai ūdensteču. Lokālplānojuma teritorija atrodas 300 m no Lielupes un 200 m no Driksas. Jelgavas teritorijas plānojumā 2009.-2021.gadam noteiktais Lielupes aizsargjoslas platums ir 100m, Driksai – 10m, tātad Lokālplānojums aizsargjoslas neskar.

Saskaņā ar SIA „Jelgavas ūdens” 08.08.2018. sniegtajiem nosacījumiem Nr.1351/03-01 Lokālplānojuma teritorijā ir pieejams centralizēts ūdensvads un sadzīves kanalizācija.

Lielupes ūdens kvalitāte atbilst Ministru kabineta 12.03.2002. „Noteikumu par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” Nr.118 normatīviem, bet tam nav tieša sakara ar zemes pašreizējo lietojumu Lokālplānojuma teritorijā, jo notekūdeņi no tās Lielupē un Driksā nenonāk un nenonāks.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **7.4. Klimats**

Lokālplānojuma teritorija ir lokāls SEG izmešu avots. Kaut kāda ietekme uz globālo klimata stāvokli šai izmantošanai ir, bet kvantitatīvi noteikt šo niecīgo globālo ieguldījumu gan esošajā, gan plānotajā situācijā ir neiespējami vai vismaz nelietderīgi (no tā nevar izrietēt nekādi pielietojami secinājumi) un tiešas lokālas ietekmes tam nav.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

### **7.5. Degradētās un piesārņotās teritorijas**

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, Lokālplānojuma teritorijā, kas izvietota pie Jelgavas dzelzceļa stacijas un sliežu ceļiem daļēji dzelzceļa ekspluatācijas un drošības aizsargjoslā, atrodas potenciāli piesārņotas vietas: Jelgavas dzelzceļa stacija un VAS “Latvijas dzelzceļš” kravu pārvadājumu pārvaldes Rīgas ekspluatācijas iecirkņa objekti Stacijas ielā 1A. Lokālplānojuma teritorijas plānotā izmantošana nekādi nepalielina, nesamazina un nepārvieta šajās potenciāli piesārņotajās vietās iespējami esošo piesārņojumu.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

## **7.6. Augsne**

Lokālplānojuma teritoriju klāj gan cietais segums, gan atklāta augsne (grunts bez vērā ņemamas veģetācijas). Šai augsnei nav nekādas praktiskas nozīmes ne saimnieciskā, ne bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanas aspektā.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

## **7.7. Bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, sugas un biotopi**

Lokālplānojuma teritorijā lielpilsētas centrā nav pamata būt nozīmīgām īpaši aizsargājamu augu sugu atradnēm vai biotopiem. Lokālplānojuma teritorija atrodas ~ 0,5km attālumā no dabas lieguma "Lielupes palienes pļavas", īpaši aizsargājamās dabas (Natura 2000) teritorijas, un nekādā veidā to neskar. Pats fakts, ka VPVB nav prasījis Dabas aizsardzības pārvaldei nosacījumus stratēģiskajam ietekmes uz vidi novērtējumam, apliecina pašsaprotamo, ka šajā Lokālplānojuma teritorijā nekādu aizsargājamu dabas vērtību nav. Teritorijas izmantošanai atbilstoši Lokālplānojumam nav nekādas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

## **7.8. Ainava un kultūrvēsturiskais mantojums**

Lokālplānojuma teritorijā atrodas Jelgavas dzelzceļa stacijā, kurai pašreizējā veidolā nepiemīt nepiemīt nekāda īpaša ainaviska vērtība. Arī pārējai Lokālplānojuma teritorijai tāda nepiemīt. Lokālplānojuma piedāvājums, kurš nemaina Jelgavas dzelzceļa staciju, toties ievieš teritorijā mūsdienīgus elementus, piem. 30 m augstu kinoteātri, kas tuvina Jelgavas dzelzceļa stacijas ainavu mūsdienīgai Eiropas lielpilsētai, faktiski padara teritorijas ainavu mūsdienīgi pievilcīgāku. Tomēr šis ir subjektīvs normatīvajos aktos nepamatots viedoklis, tāpēc tā vietā izmantots objektīvi sauss normatīvajos aktos pamatots secinājums: attīstība ainaviskā aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.

## **7.9. Vides riski**

Lokālplānojuma teritorijā patlaban notiekošajām darbībām nepiemīt nekādi specifiski vides riski, izņemot dzelzceļu, kas ir viens no būtiskākajiem vides risku faktoriem Latvijā, bet kuru Lokālplānojums praktiski neietekmē, nekādā veidā nemaina tā darbību un riska potenciālu.

2018. gadā ir izstrādāts „Riska novērtējums Jelgavas dzelzceļa mezglam un iecirknim Jelgava-Meitene-valsts robeža”. Tajā secināts, ka Jelgavas dzelzceļa mezglā ir zems negadījumu līmenis: 21. gadsimtā ir gājis bojā viens cilvēks savas neuzmanības

dēļ. Salīdzinot riska novērtējuma rezultātus ar 2008. gadā pēc identiskas metodoloģijas veikto, riska līmenis ir samazinājies.

Lokālplānojuma īstenošana vides risku aspektā vērtējama neitrāli.

Vērtējums: 0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.

### **7.10. Sabiedrības veselība, drošība un ērtības**

Saimnieciskā darbība sabiedrības veselību un drošību var ietekmēt tikai caur iepriekš aplūkotojumiem konkrētajiem ietekmes faktoriem. Kamēr netiek konstatētas nekādas Lokālplānojuma teritorijā notiekošās un paredzētās darbības kaitīgas ietekmes un sabiedrības veselību un drošību, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus, kā arī nekādas tādas sajūtamas ietekmes, kas, kaut nepārsniedzot robežlielumus, var radīt cilvēkiem traucējumus, diskomfortu un risku, kā arī mazināt viņu ērtības, tikmēr nav pamata uzskatīt, ka šī darbība varētu būt kaitīga, apdraudoša vai neērtības radoša šajos aspektos. Toties Lokālplānojuma piedāvātā tirdzniecības un pakalpojumu infrastruktūras koncentrēšana multimodālajā sabiedriskā transporta terminālā var sniegt iedzīvotājiem būtiskas ērtības.

Vērtējums: +2, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.



## 8. Vērtēto lokālplānojuma īstenošanas alternatīvu ietekmes uz vidi salīdzinājums

3. tabula. Ietekmes uz vidi Lokālplānojuma īstenošanas un tās alternatīvu gadījumā.

Nr. p.k.	0. alternatīva: saglabājas pašreizējais stāvoklis (nenotiek nekāda attīstība).	1. alternatīva: notiek patlaban plānotā / atļautajā attīstība	2. (pamata) alternatīva: Lokālplānojuma īstenošanas gadījumā.
1.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
2.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	-1, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.	-2, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.
3.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.
4.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
5.	0, netieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, netieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, netieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
6.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
7.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
8.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.
9.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.
10.	0, tieša, ilgtermiņa, primāra, atgriezeniska ietekme.	+1, tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska ietekme.	+2, tieša, ilgtermiņa, primāra, n+1 atgriezeniska ietekme.
<b>Kopā</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

3. tabulā ir apkopotas vērtēto Lokālplānojuma teritorijai Zemgales prospektā 19a, Sporta ielā 2b un Sporta ielā 2c Jelgavā īstenošanas alternatīvu ietekmes uz vidi un sniegts to savstarpējais salīdzinājums. Ietekmju numerācija, kā definēts 3.1. nodaļā, atbilst nodaļu numerācijai šā vides pārskata 5.-8. daļā, kur vērtētas atbilstošās ietekmes esošajā situācijā un visu vērtēto attīstības scenāriju gadījumā lokālplānojuma teritorijā.

## **9. Secinājumi un rekomendācijas**

Ierosinātājas Jelgavas pilsētas domes ar 2018.gada 28.jūnija lēmumu Nr.8/15 “Lokālplānojuma uzsākšana zemesgabaliem Zemgales prospektā 19A, Sporta ielā 2B un Sporta ielā 2C, Jelgavā, lai izdarītu grozījumus Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumā, un darba uzdevuma apstiprināšana” izstrādātā Lokālplānojuma pēc VPVB 14.09.2018 lēmumā Nr. 4-02/63 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” veiktā novērtējuma ir iegūti sekojoši secinājumi un rekomendācijas.

1. Lokālplānojuma teritorijas attīstībai ne atbilstoši pašreizējam attīstības plānam, ne atbilstoši vērtējamajam Lokālplānojumam, nav paredzamas nelabvēlīgas ietekmes uz vidi.

2. Attīstībai atbilstoši esošajam attīstības plānam ietekme uz vidi ir pozitīva salīdzinājumā es esošo situāciju, un attīstībai atbilstoši Lokālplānojumam ietekme uz vidi ir vēl nedaudz pozitīvāka, bet kopumā ietekme uz vidi kā kritērijs ne vienai, ne otrai attīstībai nav izšķirošs, un izvēle par vai pret attīstību ir jāizdara uz citu kritēriju pamata.

3. Šādas teritorijas attīstības atšķirības „Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas 2007.-2020. un teritorijas plānojuma 2008.-2020. un Jelgavas integrētās attīstības programmas 2007.-2013. gadam stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā” (2008) vispār nav tikušas vērtētas, jo sakarā ar vērtējamās teritorijas lielumu un vērtējamā perioda ilgumu Lokālplānojuma teritorijas attīstības atšķirības ir tik mazas, ka pilsētas līmeņa attīstības vērtējumā to nozīme nav jūtama.

Līdz ar to stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātā nav pamata rekomendēt vai noraidīt kādu no izvērtētajām alternatīvām un nav ierobežojumu izraudzīties akceptējamo alternatīvu, balstoties uz citiem, ne vides aizsardzības apsvērumiem.

## **10. Ieteicamais turpmākās attīstības ietekmju monitorings**

Sakarā ar lokālplānojuma teritorijā notiekošās saimnieciskās darbības apjomu un raksturu, kas neprasa pat „B” kategorijas piesārņojošas darbības atļaujas, speciāls monitorings nevienam teritorijā esošajam objektam un teritorijai kopumā netiek veikts un nav nepieciešams.