

Tilts pāri upei un palieņu pļavā

♦ Nav izslēgts, ka pēc gadiem Lielupi šķērsosim pa tās gultni

EDGARS SAUKA

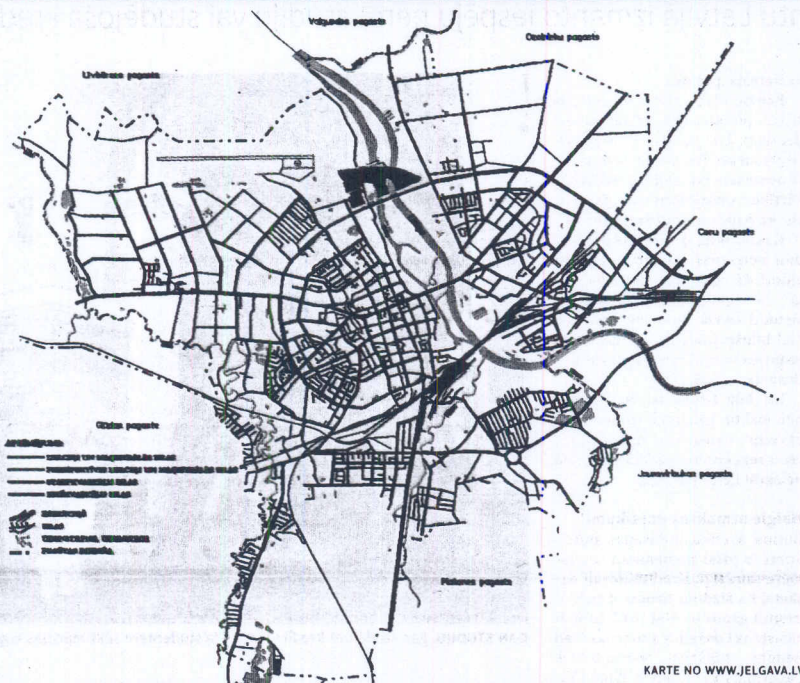
Daudzu jelgavnieku apziņā tilts pāri Lielupei, kas savienotu Loka maģistrāli un Atmodas ielu, ir jēdziens, kas nav pat apspriežams. Tālajā 1959. gadā, kad tika izstrādāts pirmais pēckara Jelgavas attīstības plāns, minētās ielas slaidi apliecināja visu pilsētu. Tas tobrīd bija lielisks veids, kā novirzīt plānoto transporta plūsmu no centra, un tā netraucētu iedzīvotājiem. Pagājuši gadu desmiti, Loka maģistrālē un Atmodas ielā tapuši lieli dzīvojamie masīvi, tomēr doma par abu ielu savienošanu joprojām aktuāla. Raugoties no pilsēt būvniecības viedokļa, tilts pāri Lielupi un Driksu ir loģisks reizes pieņemtas koncepcijas noslēgums. Ja vien ceļā grandiozajiem plāniem nestāvētu Pils sala un palieņu pļavas upes labajā krastā, kas jau vairākus gadus iekļauti īpaši aizsargājamo dabas teritoriju skaitā un kuru aizsardzību uzrauga Eiropas Savienības atbilstošās institūcijas.

Vai ir iespējama tālākā Jelgavas attīstība, neizbūvējot šajā vietā tiltu? Vai esam gatavi savā pilsētā sadzīvot ar aizsargajamām dabas bagātībām? Lai sāktu meklēt atbildes uz šiem jautājumiem, «Zinās» pie viena galda aicināja pašvaldības attīstības plānošanas speciālistus, Vides ministrijas ierēdņus un Dabas fonda pārstāvjus, kuriem apsaimniekošanā nodotas īpaši aizsargajamās Lielupes palieņu pļavas.

Galī, iet, situācija mainās

Pirms pusgadsimta, kad plānotāju galvās dzima ideja par apvedceļu un tilta būvi pāri Lielupei un Driksai, šķērsojot Pils salu, nevienam pat nenotauka, ka šodien šīs teritorijas būs īpaši aizsargājamo skaitā, turklāt ne tikai valsts nozīmē – tās iekļautas ES «Natura 2000» sarakstā.

JELGAVAS PILSĒTAS IELU UN LIELCEĻU TĪKLS



KARTE NO WWW.JELGAVA.LV

tā. Tas nozīmē, ka valstij un jo īpaši vietējai pašvaldībai jādarā viss, lai pasargātu tās no degradācijas un iznīcības. Vai tas nozīmē, ka daudzu gadu laikā lolotā ideja par tilta būvi jāatmet? Meklējot atbildes uz šo jautājumu, varētu teikt gan – jā, gan – nē. Kā skaidro Vides ministrijas pārstāvji, kuru uzraudzībā izstrādāts Lielupes palieņu pļavu aizsardzības plāns, – ja būvniecība būs nepieciešama, vispirms obligāti jāveic daži darbi. Pirmkārt, jāno-

vērtē ietekme uz vidi – kā jauncelamais tilts ietekmēs aizsargājamo teritoriju gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Otrkārt, ja tiek noskaidrots, ka aizsargajamās teritorijas tiks degradētas, jāparedz kompensējošie pasākumi. Tas nozīmē, ka pašvaldībai vai nu būs jāatrod jaunas teritorijas, kur varētu notikt tilta un pievadceļu celtniecība, vai arī jātērē ievērojami līdzekļi, lai novērstu zaudējumus esošajās. Treškārt, projekta novērtējums, ie-

spējams, būs nelabvēlīgs un neko nevarēs celt principā. Vai tad, ja būvētgrībētāju ieceres nerealizēsies, šodien tērētie līdzekļi nebūs zemi nometīti?

Vai notiek tilta būves priekšdarbi?

Noteikti nē, uzskata Jelgavas pašvaldības Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja Gunita Osīte. Pašlaik no īpašniekiem tiek atpirkta zeme, kas atrodas Atmodas ielas apkaimē. Tur uzcelti dau-

dzi daudzdzīvokļu nami, kuru iemītniekiem gadu desmitiem nācās samierināties ar ielām, kuras par tādām varēja saukt nosacīti. Tā kā jau tuvākajā laikā Atmodas ielā sāks būvēt četrciņu brauktuvi ar modernu segumu, pieņemts lēmums no īpašniekiem atpirkt zemi. Tiek lēsts, ka celtniecībai tiks tērēti aptuveni desmit miljoni latu. Atmodas un tai pieguļošo ielu sakārtošanas nepieciešamību uzsveruši arī ārvalstu speciālisti, konsultējot, kā radīt drošu vidi Jelgavā. «Kamēr nav izbūvēts normāls ielu tīkls, šajā rajonā nav iespējams ierīkot sabiedriskā transporta maršrutus,» skaidro Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes speciāliste Solvita Lūriņa. Tas nozīmē, ka Atmodas ielas apkaimes iedzīvotājiem ceļš uz mājām no Satiksmes ielas, pa kuru pašlaik brauc sabiedriskais transports, ir pārāk tāls, lai būtu drošs. Gan S.Lūriņa, gan G.Osīte sarunā laikraksta redakcijā kategoriski noliedz, ka jau notiktu priekšdarbi iespējama tilta celtniecībai.

Viņas arī atzīst, ka jaunās Jelgavas attīstības stratēģijas līdz 2020. gadam pirmajā redakcijā tilta būve iecerētajā vietā joprojām tiek uzskatīta par iespējamu. Uz jautājumu, vai transporta plūsmas ievērojama palielināšanās plānotajā apvedceļā netraucēs daudzu ēku iedzīvotājiem, G.Osīte atbild, ka tās nebūšot tranzīta kravu plūsmas. Turklāt līdz brīdim, kad pašvaldība atrastu pietiekamu finansējumu (2006. gadā tas bija aptuveni simts miljoni latu), iespējams, būvniecības metodes būtu tādas, kas neietekmētu apkārtni. Vides ministrijas atbildīgā amatpersona Inga Belasova, kas pilda Dabas aizsardzības departamenta Aizsargājamo teritoriju nodaļas vadītājas vietnieces amatu pienākumus, gan uzsver, ka, pirms pil-

sētas a
lielu c
tagad
porta
izrādī
miem
šana ti
klāt at
skrupu
«Natu
bas pa
kas ip
bija sā
nāja m
apturē

KA
/V
mi
no
ati

Pa
kl
pi
Pa
AS
no
adi
Ko

Id
le
Pa

Pa
20

Ar
wv
- v
inf
plk
plk
Lai
sar

vai

Pit
AS
bir
Pit
AS
bir

VIEDOKĻI



Gunita Osīte, Jelgavas Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja
♦ Loka maģistrāle, Atmodas un Satiksmes ielas plānotas, ņemot vērā tilta tuvumu. Dažādās variācijās šāda

attīstības koncepcija pastāvēja līdz pagājušā gada vasarai. 2006. gada aplēses liecināja, ka tilta un apvedceļa izbūve maksātu vismaz simts miljonus latu. Pašlaik projekts sadalīts divos mazākos – jāizbūvē Atmodas ielas apkaimē paredzētais maģistrālais posms no Dobeles ielas līdz pilsētas attīrīšanas ierīcēm pie Lapskalna ielas. Vienlaikus tas ļautu attīstīt arī lidlauka teritoriju. Vēl nav zināms, kādas būs pieejamās celtniecības tehnoloģijas un konstrukcijas, kad nākotnē varbūt kersimies pie tilta.



Solvita Lūriņa, Jelgavas Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes speciāliste vides politikas jautājumos
♦ Ietekmes uz vidi novērtējums derīgs tikai trīs gadus, tāpēc pašlaik, neko nezinot par

tilta būvi, nav lietderīgi to veikt. «Latvijas valsts ceļi» jau sākuši projektēt Jelgavas apvedceļu dienvidu virzienā, kas savienosies ar Lietuvas šoseju un aizies uz Elejas pusi. Līdz ar to ideja par jaunā apvedceļa būvi šajā virzienā nav atmetta. Būs jāšķērso dzelzceļš, kas projektu sadārdzinās. Interesanta šā virziena attīstība ir arī no jaunās autoostas celtniecības viedokļa. Tā paredzēta blakus dzelzceļa stacijai. Jaunā autoosta līdzētu atbrīvot centru no tranzīta transporta.



Inga Belasova, Vides ministrijas Dabas aizsardzības departamenta Aizsargājamo teritoriju nodaļas vadītājas vietniece
♦ Ja ietekmes uz vidi novērtējums ir negatīvs, būvniecība tomēr

pieļaujama. Tikai tam jābūt valstiski svarīgam objektam, par to tiek pieņemts atsevišķs Ministru kabineta lēmums un jāparedz kompensējošie pasākumi. Praktiski tas nozīmē jaunas aizsargajamās teritorijas radīšanu vai tagadējās paplašināšanu. Tas ir lēls process, un projekta īstenotājs – pašvaldība – automātiski to finansē. No dabas aizsardzības viedokļa nav nozīmes, vai būvniecība ietekmēs plašās mežu un purvu teritorijas kā Polijā vai tikai kādu Lielupes palieņu daļu. Citādi no sankcijām, kā tas bija Polijā, neizbēgt.



Jānis Reihmanis, Latvijas Dabas fonda palieņu pļavu atjaunošanas projekta vadītājs
♦ Palieņu pļavu aizsargajamā teritorija pēc definīcijas nav savietojama ar būvniecību. Tā kardināli izmainītu šo

teritoriju. Jāņem vērā, ka sala ir vienota sistēma un nekāda fragmentācija no vides aizsardzības viedokļa nav pieļaujama. Ja ir skaidrs, ka nekāda būvniecība nav pieļaujama, vai vērts visu laiku turēt «siltu» ideju par tilta celtniecību? Kaut gan saprotu, ka no pilsētplānošanas viedokļa pāri Pils salai tam būtu visloģiskākā vieta. Līdz šim, domājot par tiltu, būvēta un attīstījusies pati Jelgava. Piekritu, ka situācija zināmā mērā izveidojusies absurda – vislabākā vieta tiltam, bet vienlaicīgi piemērotākā putniem.

lvām?

ietas attīstības plānos iekļaut šādu lielu celtniecību, nepieciešams jau tagad izvērt alternatīvas transporta attīstības iespējas. Citādi var izrādīties, ka lētākais no iespējamajiem variantiem būs tuneļa rakšana tilta celtniecības vietā. Turklāt atbildīgās ES struktūras visai skrupulozi raugās, vai tiek ievēroti «Natura 2000» teritoriju aizsardzības pasākumi. Piemēram, Polijai, kas īpaši aizsargājamās teritorijās bija sākusi būvēt autoceļu, uzrēķināja milzīgu soda naudu, un darbi apturēti.

Nākotne – tūrisma attīstībā?
Ja tilta būvniecība palieņu plāvās nebūs iespējama, vai šajā vietā nav iespējams attīstīt tūrismu? Izrādās, tieši šādu iespēju paredz aizsargājamās teritorijas aizsardzības plāns. Kopš pagājušā gada augusta Pils salā uz dzīvi nomitināti savvaļas zirgi. Līdz ar estētisko baudījumu tie salu pasargās no aizaugšanas. Plāns paredz arī speciālu taku izveidi tās apmeklētājiem. Savukārt putnu novērotājus iepriecinātu speciāla torņa izbūve. Sarunas laikā gan atklājās, ka tas aizkavējies, jo

Latvijas Dabas fonds joprojām nenoliedz, ka ar laiku tur tomēr tiks būvēts tilts. «Kāda jēga ieguldit līdzekļus torņa celtniecībā, ja nu pēc pāris gadiem pašvaldība tomēr nepanāk atļauju būvēt tiltu,» retoriski taujā fonda pārstāvis Jānis Reihmanis. Sarunas laikā gan noskaidrojās, ka līdz iespējamai būvniecībai vēl tālu. Kā jau minēts, vienīgi, ja tiktu saņemti visi būvniecībai nepieciešamie saskaņojumi. Vai tā tiešām būs un vai netiks atrasts cits risinājums, kā noprotams, joprojām nav viennozīmīgi skaidrs. ♦

FAKTI

Dabas liegums «Lielupes palieņu plavas» atrodas Jelgavas pilsētas (Pils sala un teritorijas Lielupes labajā un kreisajā krastā) un Jelgavas rajona Ozolnieku novada un Jaunsvirlaukas pagasta teritorijā.

Tā pirmsākumi meklējami 1991. gadā, kad izveidots vietējas nozīmes ornitoloģiskais liegums.

Valsts nozīmes dabas liegums dibināts 1999. gadā.

2004. gadā liegums paplašināts, pievienojot tam vēl divas palieņu plavu teritorijas, vienu Jaunsvirlaukas pagastā, otru Ozolnieku novadā.

Pašreizējā lieguma platība ir 352 hektāri.

Valsts nozīmes lieguma dibināšanas mērķis – saglabāt dabiskās palieņu plavas Lielupes krastos.

No 2004. gada dabas liegums iekļauts Eiropā īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā «Natura 2000» kā savvaļas putnu, dabisko biotopu un augu sugu aizsardzībai nozīmīgas platības Latvijā, kā vērtīgs biotops, nozīmīga putnu ligzdošanas vieta un reto augu sugu atradne.

2006. gada augustā Pils salā iežogotā teritorijā izlaisti sešpadsmit no Nīderlandes atvesti savvaļas zirgi.

LATVIJAS VALSTS MEŽI

Viens no mūsdienu ikdienas un visstraujāk augošajiem mežsaimniecības uzņēmumiem Eiropā, kas apsaimnieko mežus no sēklas un stāda līdz pat gatavam balķim. Mums raksturīga atbildība pret mežu, vidi un cilvēkiem.

Paziņojums par atklātu konkursu "Meža autoceļu klātnes kopšanas darbu – planēšanas, profilēšanas, pielīdzināšanas – veikšana Zemgales reģionā"

Pasūtītāja nosaukums:
AS "Latvijas valsts meži" struktūrvienība "LVM Meža infrastruktūra", nodokļu maksātāja reģistrācijas Nr. 40003466281, adrese: Medus iela 7, Rīga, LV-1048, tālrunis 67805482, fakss 64207115. Kontaktpersona Juris Jūnītis, tāl. 29181790.

Identifikācijas Nr. AS LVM MI/2008/35/ak

Iepirkuma procedūra: ATKLĀTS KONKURSS

Paredzamā līguma priekšmets:
planēšana – 5495 km;
profilēšana – 2720 km;
pielīdzināšana – 460 km.

Paredzamā līguma izpildes termiņš
2008. gada 15. decembris.

Ar atklāta konkursa Nolikuma tekstu var iepazīties pasūtītāja mājas lapā: www.lvm.lv. Konkursa nolikumu elektroniskajā datu nesējā – kompaktdiskā – var saņemt AS "Latvijas valsts meži" struktūrvienības "LVM Meža infrastruktūra" biroja telpās Medus ielā 7, Rīgā, līdz 20. februārim no plkst. 08:30 līdz plkst. 17:30 un 21. februārī no plkst. 08:30 līdz plkst. 13:30 pie administratores, tālrunis 67805482, fakss 67609800. Lai saņemtu Nolikumu, jāiesniedz maksājuma uzdevums, kas apliecina samaksu par Nolikumu – LVL 25 (divdesmit pieci latiem), pasūtītāja kontā:

konta Nr. LV10UNLA0003030467544
AS "SEB Latvijas Unibanka"
bankas kods: UNLALV2X

vai
konta Nr. LV82HABA0001407052133
AS "Hansabanka"
bankas kods: HABALV22

Piedāvājums jāiesniedz:
AS "Latvijas valsts meži" struktūrvienības "LVM Meža infrastruktūra" biroja telpās Medus ielā 7, Rīgā, līdz 21. 02. 2008. plkst. 13:30

Piedāvājuma atvēršana notiks:
AS "Latvijas valsts meži" struktūrvienības "LVM Meža infrastruktūra" biroja telpās Medus ielā 7, Rīgā, 21. 02. 2008. plkst. 13:30

Stabilitāte • Izaugsme • Atbildība

Nauda vienmēr pie rokas

Aizņemies bez atmaksas grafika, bez visām
patēriņa kredīta izmaksām un neērtībām!



Piesakies MasterCard kredītkartei no 21.01. – 16.03.
Iepērcies vismaz 3 reizes no 21.01. – 13.04.
Saņem Rimi dāvanu karti

6 701 0000
www.parex.lv

