3.pielikums Ziņojumam

“Par lokālplānojuma kvartālam starp Lielo ielu,

Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā

redakcijas publiskās apspriešanas laikā saņemtajiem

priekšlikumiem un institūciju atzinumiem”

**Lokālplānojumu kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā publiskās apspriešanas laikā saņemtie iesniegumi un institūciju atzinumi:**

1.tabula. Iedzīvotāju un juridisko personu jautājumi un priekšlikumi, un to ņemšana vērā.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ID** | **Iesniegums** | **Pašvaldības atbilde** |
| **2623** | Sakarā ar Lokālplānojumu kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā publiskās apspriešanas izsludināšanu un ņemot vērā, ka minētais Lokālplānojums tieši ietekmēs šī kvartāla, kā arī blakus esošo kvartālu iedzīvotāju dzīves kvalitāti, nosūtam dzīvojamās mājas Lielā ielā 9, Jelgavā dzīvokļu īpašniekus interesējošos jautājumus:  1.Kādiem mērķiem ir paredzēta jaunā būves būvniecība, ja netiek izmantota esošās tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” ēkas 3 un 4 stāvi, daļēji arī 2 stāvs?  2.Izvērtējot plānotās apbūves ietekmi uz trokšņu, gaisa piesārņojumu, Lokālplānojumā nav redzami risinājumi, kā tiks samazināts piesārņojums.  3.Cik plats ceļš paredzēts starp pašreizējo Latvijas pasta ēku Katoļu ielā 2B, Jelgavā un plānoto jaunbūvi? Cik intensīva transporta plūsma plānota, ņemot vērā, ka tā ir iekškvartāla teritorija?  4.Vai ir paredzēta gājēju ietves? Ja ir, cik platas tās būs?  5.Kā tiks nodrošināta piekļuve dzīvojamās mājas Lielā ielā 9, Jelgavā teritorijai?  6.Kā tiks nodrošināta piekļuve Latvijas pasta ēkai Katoļu ielā 2B, Jelgavā un veikalu Lielā ielā 9, Jelgavā piegādes zonām?  7.Kā tiks nodrošināta transporta plūsma, lai neveidotos sastrēgumi pie tirdzniecības centrs “Pilsētas pasāža” piegādes zona, kur neizbēgami stāvēs smagais transports?  8.Vai ir veikta transporta plūsmas un noslogojuma analīze, ņemot vērā, ka šo ceļu izmanto arī sabiedriskais un piegādes transports?  9.Cik autostāvvietas tiks likvidētas? Cik paliks un kā tās varēs izmantot dzīvojamās mājas Lielā ielā 9, Jelgavā iedzīvotāji?  10.Vai plānojot izbūvēt jaunu apakšzemes stāvvietu, ir izvērtētas būvniecības procesa ietekme uz blakus esošajām mājām?  11.Saskaņā ar Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumu 2009.-2021.gadam ir prasība Publiskās apbūves teritorijā nodrošināt 30% brīvās zaļās teritorijas. Kā tiks ievērota šī prasība? Paskaidrojuma rakstā tiek norādīts apbūves blīvums 90%, bet brīvās zaļās teritorijas rādītājs netiek noteikts.  12.Kur tiks izvietoti esošie kvartālā ietilpstošo ēku atkritumu konteineri? Un kā tiem tiks nodrošināta piekļuve atkritumu izvešanai?  13.Vai tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” fasāde tiks mainīta saskaņā ar Lokālplānojuma paskaidrojuma raksta 15. un 16.attēlu?  14.Vai Driksas ielas posmā tiks saglabāti koki? | **Sniegtas atbildes uz jautājumiem:**  1.Saskaņā ar Lokālplānojuma teritorijas attīstības ieceri, plānots veidot jaunu būvobjektu, kas tiks savienots ar esošo tirdzniecības – pakalpojumu centru “Pilsētas pasāža” un kurā tiks izvietoti dažādi tirdzniecības, pakalpojumu un izklaides objekti.  Pēc plānotās apbūves attīstītāja SIA “Marno J” sniegtās informācijas tirdzniecības centra 3. un 4. stāvs šobrīd apzināti nav aizpildīts ar veikaliem, jo esošais plānojums neatbilst šī brīža tirgus tendencēm. Trešā stāva dizaina risinājums apmeklētājiem vizuāli neatsedz tirdzniecības centra 3. un 4 stāvu, līdz ar to nerodas acīmredzams priekšstats, ka tirdzniecības centra augšējos stāvos arī ir tirdzniecības platības ar veikaliem. Plānots, ka reizē ar jaunbūves daļu tiks veikts esošā tirdzniecības centra pilna rekonstrukcija.  Attīstītājs ir paredzējis, ka pēc rekonstrukcijas esošajā tirdzniecības centra 1., 2. un 3. stāvs būs paredzēts veikaliem, restorāniem un kafejnīcām, ēkas 4. stāvā iecerēts ierīkot aktīvās atpūtas parku visai ģimenei.  2.Trokšņa un gaisa piesārņojuma cēlonis pilsētas centrā ir lielā transporta intensitāte uz pilsētas galvenās maģistrāles – Dobeles šoseja, Lielā iela un Rīgas iela. Pilsētas attīstības plānos ietilpst vairāki būtiski pasākumi šīs problēmas risināšanai - sakārtojot un attīstot transporta infrastruktūru, izveidojot multimodālo satiksmes terminālu pie dzelzceļa stacijas un izbūvējot Ziemeļu tiltu, tiks samazināta transporta plūsma cauri pilsētas centram. Arī sabiedriskā transporta attīstība veicinās trokšņu līmeņa samazināšanos.    Saskaņā ar Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (turpmāk-TIAN) 37. punktu un 38.punktu ir noteiktas obligātas prasības apbūvei - a*kustiskā trokšņa pieļaujamiem rādītājiem publisko ēku telpām un teritorijām jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajiem rādītājiem un nav atļauta apbūve, kuras ekspluatācijas laikā būtu nepieciešami pasākumi trokšņa ierobežošanai vai samazināšanai.*  Bez tam plānotā apbūve ir paredzēta šobrīd neizmantotas un degradētas teritorijas vietā, kur haotiski tiek novietotas automašīnas. Funkcionāli sakārtojot un atbilstoši izmantojot teritoriju, vides kvalitāte uzlabosies.  Līdz ar to esošo ēku pārbūve un jaunu būvapjomu izvietošana nepalielinās trokšņu un gaisa piesārņojumu un nepasliktinās vides kvalitāti pilsētas centra teritorijā.  3.Brauktuve ir plānota 4,5 līdz 10,8m platumā.  4.Saskaņā ar Lokālplānojuma teritorijas iekškvartāla ceļa būvprojekta minimālā sastāvā risinājumiem, gar jaunveidojamā ceļa braucamo daļu paredzēta ietve.  Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN prasībām ir *jāparedz gājēju ietvi gar vienu pusi brauktuvei vismaz 1,5m platumā.*  5.;6.Piekļuve tiks nodrošināta pa jaunveidojamo iekškvartāla ceļu.  7.Saskaņā ar Lokālplānojuma teritorijas iekškvartāla ceļa būvprojekta minimālā sastāvā risinājumiem, gar jaunveidojamā ceļa braucamo daļu paredzēts izvietot “kabatas”, kur nepieciešamības gadījumā piegādes transports var veikt uzgaidīšanu, neaizšķērsojot piebraucamo ceļu. Preču izkraušana tirdzniecības centrā pēc pārbūves plānota izveidotā būvapjoma 1.stāva līmenī, neaizšķērsojot ceļu.  Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN prasībām ir *aizliegta Lokālplānojuma teritorijas iekškvartāla ielas/ceļa jebkāda aizšķērsošana laika posmā no pulksten 7.00 līdz 20.00.*  8.Transporta plūsma teritorijā samazināsies, jo, pēc “Pilsētas pasāžas” pārbūves , izbraukšana no apakšzemes autostāvvietas plānotas tieši uz Katoļu ielu. Turklāt ir paredzēts aizliegt caurbraukšanu caur Lokālplānojuma teritoriju.  9.Ņemot vērā, ka tiek plānota jauna izbrauktuve no autostāvlaukuma Lielā ielā 11, tiks likvidētas 3 autostāvvietas esošajā domes apmeklētāju autostāvlaukumā. Atlikušajām stāvvietām nav paredzēts uzstādīt autostāvvietu izmantošanas ierobežojošas zīmes. Tāpat tiks izskatīts jautājums par laika ierobežojošo zīmju noņemšanu Lielajā ielā posmā no Katoļu ielas līdz Pasta ielai.  10.Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN *atbilstoši vides aizsardzības normatīvo aktu prasībām, būvniecības laikā nodrošina nepieciešamo apkārtējo kvartālu ēku un būvju drošības uzraudzību un monitoringu, tās maksimāli pasargājot no būvniecības darbu veikšanas ietekmes.*  11.Lokālplānojuma izstrādes mērķis ir izvērtēt esošo funkcionālo zonu apbūves parametrus, kvartāla telpiskās un funkcionālās attīstības un plānotās būvniecības ieceres atbilstību tiem, noteikt jaunas funkcionālās apakšzonas, izvērtēt un precizēt transporta un inženiertehniskā nodrošinājuma infrastruktūras risinājumus kā arī noteikt konkrētās teritorijas apbūves parametrus atbilstoši esošajai un plānotajai situācijai.  Vēsturiski lokālplānojuma teritorijā ir izveidojusies apbūve, kur jau šobrīd netiek nodrošināti brīvās zaļās teritorijas rādītāji, kādi ir paredzēti publiskās apbūves funkcionālajā zonā atbilstoši spēkā esošajam Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumam.  Līdz ar to teritorijā netiek noteikts brīvās zaļās teritorijas rādītājs, bet ir noteiktas prasības alternatīviem apzaļumošanas risinājumiem:  - gar Katoļu ielu ir jāsaglabā un jāpapildina ar atbilstošiem stādījumiem esošais zāliens, izņemot vietas, kur veidojamas ieejas ēkā un jaunveidojamā ceļa pieslēgums Katoļu ielai;  - gar Pasta ielu neizmantotie betona bruģakmens laukumi aizstājami ar apstādījumiem.  - gar Katoļu un Pasta ielām ir papildus izvietojami ziedoši augi ar ēkas fasādi dizainiski saskaņotos konteineros.  12.Jautājums par atkritumu konteineru izvietošanu jārisina teritorijā ietilpstošu nekustamo īpašumu īpašniekiem savstarpēji vienojoties.  13. Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN, *veicot esošās ēkas pārbūvi, gar Driksas ielu ir saglabājamas esošās fasādes proporcijas un pielietojami esošās fasādes noformējuma motīvi.* *Galvenie ieejas mezgli ir veidojami Driksas ielas - Pasta ielas un Driksas ielas Katoļu ielu krustojumos. Ieejas mezgli ir akcentējami ar vizuāli atšķirīgiem fasādes apdares materiāliem. Ieejas mezglus iespējams veidot kā vertikālus akcentus, to formai jābūt proporcionālai ēkas kopējam būvapjomam*  14. Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN*, veicot Lokālplānojuma teritorijas apbūvi un labiekārtošanu, jāsaglabā esošie koki gar Driksas ielu un Katoļu ielu, izņemot vietas, kur veidojami transporta infrastruktūras objekti un inženierkomunikāciju pieslēgumi pie Katoļu ielas.* |
| **2624** | Pamatojoties uz publiskās apspriešanas laikā dzirdēto informāciju, nosūtam dzīvokļu īpašnieku priekšlikumus, kas ņemami vērā realizējot būvniecības ieceri kvartālā:  1.Nepaaugstināt apbūves augstumu kvartālā, jo neizbēgami radīs papildus noēnojumu dzīvojamai mājai. Jau esošā apbūve pirmajiem diviem stāviem rada noēnojumu.  2.Rast iespēju dzīvojamās mājas Lielā ielā 9, Jelgavā iedzīvotājiem izsniegt atļaujas neierobežotu laiku novietot automašīnas stāvvietās, kas paredzētas domes apmeklētājiem.  3.Lai nodrošinātu transporta plūsmu un neveidotos sastrēgumi pie tirdzniecības centrs “Pilsētas pasāža” piegādes zonas, noteikt smagā autotransporta piegādes tikai nakts stundās.  4.Nodrošināt, ka Latvijas pasta piegādēm Katoļu ielā 2B, Jelgavā netiek izmantota dzīvojamās mājas Lielā ielā 9, Jelgavā funkcionālajā teritorijā. | 1.Skaidrojam, ka vēsturiskajai Jelgavas apbūvei līdz 2. Pasaules karam nebija izteikta viena izlīdzināta dzegas līmeņa rakstura, taču tai piemita vispāratzīta pilsētbūvnieciska un estētiska vērtība un kvalitāte. Jelgavā šodien dominējošais izlīdzinātais apbūves augstums veidojās tikai pēc 2. Pasaules kara. Visu ēku viena augstuma ievērošana pati par sevi negarantē augstas kvalitātes ielas telpas veidolu, drīzāk vērojams pretējs rezultāts. Apsverot iespēju tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” piebūvi veidot augstumā līdz 24 m, tika analizēts, vai iecerētais apjoms nekonkurēs ar kādām citam augstākām būvēm, kuras ir kompozicionāls vai saturisks akcents. Vistuvākā šāda būve ir Jelgavas Bezvainīgās Jaunavas Marijas Romas katoļu katedrāle. Academia Petrina un Svētās Trīsvienības baznīcas tornis atrodas attālināti.  Ievērtējot galvenos skatu punktus, tika secināts, ka skatoties pa Katoļu ielu Lielās ielas virzienā, stāvot blakus baznīcas būvapjomam, jaunās piebūves apjoms perspektīviski samazinās. Plānotais apbūves paplašinājums neietekmēs esošo vērtīgo pilsētbūvniecisko akcentu mēroga un telpiskās kvalitātes uztveri.  Lai pārliecinātos, vai perspektīvais būvapjoms ar atļauto maksimālo apbūves augstumu 24 m neradīs noēnojumu esošajai apbūvei, tika veikts insolācijas aprēķins. Saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, blakus esošajās dzīvojamās ēkās tiks nodrošināta dzīvojamo telpu nepārtraukta insolācija vismaz 2,5 stundas dienā laikposmā no 22.marta līdz 22.septembrim.  **Priekšlikums nav ņemts vērā**  2. Šobrīd esošajām Jelgavas pilsētas domes apmeklētāju autostāvvietām pēc jauna iekškvartāla ceļa izbūves nav paredzēts uzstādīt autostāvvietu izmantošanas ierobežojošas zīmes. Tāpat tiks izskatīts jautājums par laika ierobežojošo zīmju noņemšanu Lielajā ielā posmā no Katoļu ielas līdz Pasta ielai.  **Priekšlikums ņemts vērā**  3.Saskaņā ar Lokālplānojuma teritorijas iekškvartāla ceļa būvprojekta minimālā sastāvā risinājumiem, gar jaunveidojamā ceļa braucamo daļu paredzēts izvietot “kabatas”, kur nepieciešamības gadījumā piegādes transports var veikt uzgaidīšanu, neaizšķērsojot piebraucamo ceļu. Preču izkraušana “Pilsētas pasāžā” pēc pārbūves plānota izveidotā būvapjoma 1.stāva līmenī, neaizšķērsojot ceļu.  Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN būs a*izliegta Lokālplānojuma teritorijas iekškvartāla ielas/ceļa jebkāda aizšķērsošana laika posmā no pulksten 7.00 līdz 20.00.*  **Sniegts skaidrojums**  4.Jautājums risināms sadarbībā ar namu apsaimniekotāju. Ierosinām uzstādīt aizlieguma zīmes, pirms tam jautājumu saskaņojot Ceļu satiksmes drošības komisijā.  **Sniegts skaidrojums** |
| **2619** | **[1] Konceptuālais vērtējums**  Biedrības ieskatā piedāvātais Lokālplānojuma risinājumus un prezentētais pārbūvējamās ēkas (T/C “Pilsētas Pasāža”) koncepts ir atbalstāms kontekstā ar kvartāla apbūves struktūru un pilsētas centra apbūves tradicionālajiem principiem – veidot slēgtu vai vaļēju perimetrālās apbūves vienotu struktūru, izvirzot vienotus apbūves parametrus un kritērijus. Šī brīža Jelgavas centra apbūves raksturs kopš padomju laikiem (izklaidus, brīvstāvošu ēku apbūve) ir destruktīva un dezorientejoša, kas mūsuprāt neatbilst kvalitatīvai pilsētas centra apbūvei. Protams, tas neizslēdz nepieciešamību pietiekošā daudzumā nodrošināt kvalitatīvas “zaļās zonas” pilsētā.    Arī plānotās apbūves (pārbūves) paredzamais būvapjoma augstums 24m ir atbalstāms, tikai nosakot šīs dominantes risinājuma pilsētbūvnieciskās un arhitektoniskās kvalitātes un kritērijus. Konkrētas būvniecības ieceres risinājums būtu nododams publiskai apspriešanai; par to lūdzu skatīt arī šā iesnieguma 4.punktu.  **[2] Autonovietnes**  Biedrības ieskatā būtu korekti, ja Jelgavas pilsētas plānošanas procesos (tajā skaitā Lokālplānojumos un Detālplānojumos) tiktu ievēroti strikti konceptuālie principi – ja reiz stratēģiskās attīstības dokumentos ir izvirzīts uzdevums mazināt autotransporta klātbūtni pilsētas centrā, tad arī attiecīgajās plānošanas un projektēšanas fāzēs pie šī principa pieturēties un domāt var risinājumiem, kuri samazina, nevis palielina autotransporta klātbūtni pilsētas centrā.  Respektīvi – Biedrības ieskatā nav nepieciešams meklēt risinājumus papildus autostāvvietu izbūvei, jo esošā pazemes autostāvvietai ir nepieciešamā kapacitāte. Aicinām rast iespēju maksimāli efektīvi izmantot jau esošās, sasniedzamajā attālumā ierīkotās autostāvvietas (auto stāvlaukums pie Domes, auto stāvvietas Lielās ielas malā tuvumā Domei), īpaši pēc darba laika beigām, vai rast papildus izmantošanu esošajiem attiecīgas konstrukcijas laukumiem (piemēram, Hercoga Jēkaba laukuma priekšlaukums), kur iespējams veidot kopizmantošanas principu noteiktās dienās un laikos.  **[3] Pieguļošā publiskās ārtelpa – Pasta, Driksas un Katoļu ielas**  Ņemot vērā, ka minēto ielu gājēju zonas (trotuāru) platumi ir lieli, aicinām izstrādāt nosacījumus to labiekārtojumam, kas orientēti uz gājēju un velobraucēju vajadzībām un ērtībām. Respektīvi, veidot intensīvu mazo arhitektūras formu, labiekārtojuma elementu un apstādījumu zonu ietvju izbūvē vai pārbūvē. Tas dotu labumu ne tikai pārbūvējamā T/C “Pilsētas Pasāža” apmeklētājiem, bet ikvienai personai, kuri izmanto šo publisko ārtelpu.  **[4] Esošas ēkas drošības aspekts**  Ņemot vērā publiskajā telpā izskanējušo informāciju par dažādiem starpgadījumiem T/C “Pilsētas Pasāža”, rosinām noteikt kā obligātu prasību vismaz būvniecības ieceres izstrādes laikā publiskot minēto starpgadījumu cēloņus un iemeslus, kā arī izstrādāt un publiskot šo cēloņu novēršanas risinājumus iecerētās ēkas pārbūves kontekstā. Uzskatām, ka vispiemērotāk to būtu veikt T/C “Pilsētas Pasāža” pārbūves ieceres būvprojekta minimālā sastāvā publiskās apspriešanas laikā.  **[5] Publiskās apspriedes rīkošana būvniecības iecerei**  Biedrības ieskatā Lokālplānojumā izstrādes pamatojumā minētā T/C “Pilsētas Pasāža” pārbūve kinoteātra vajadzībām ir ļoti sensatīvs temats iepriekšminēto kopsakarību un aspektu kontekstā. **Tāpēc Biedrība aicina Lokālplānojumā kā obligātu nosacījumu noteikt T/C “Pilsētas Pasāža” pārbūves ieceres nodošanu publiskajai apspriešanai.** Tas nodrošinātu sabiedrības līdzdalības sabiedriski nozīmīgu objektu būvniecības procesos principa ievērošanu un nodrošinātu iespēju izvērtēt un vēl projektēšanas stadijā rast visām pusēm izdevīgu, racionālu un uz labvēlīgu rezultātu orientētu risinājumu.  **[6] Par publiskās apspriešanas termiņiem vispār**  Lokālplānojuma publiskās apspriešanas termiņš noteikts no 10.02.2020. līdz 08.03.2020., kas ir svētdiena. Līdzīgu situāciju Biedrība novērojusi arī citos Domes publiskās paziņojumos, kas nav pareizi. Uz teritorijas plānošanas dokumentu izstrādes procesu attiecina Administratīvā procesa likumā noteikto termiņu skaitījumu, tātad atbilstoši šā likuma 43.panta otrajai daļai šādā gadījumā termiņa pēdējā diena ir nākamā darba diena, proti, 09.03.2020. Savukārt paziņojumā par Lokālplānojuma apspriešanu kļūdaini norādīts, ka termiņa pēdējā diena ir 08.03.2020. Aicinām domi turpmāk līdzīgos paziņojumus kā termiņa pēdējo dienu nenorādīt sestdienu, svētdienu vai svētku dienu, lai sniegtu precīzu informāciju sabiedrībai. | 1.Informējam, ka saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN:  *49.Fasāžu apdarē gar Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu jāpielieto augstvērtīgi apdares materiāli, kas ir noturīgi pret mehānisku iedarbību. Nav atļauta rūpnieciski ražotu sendvičpaneļu fasādes apdare. Nav atļauta dekoratīvā apmetuma uz siltumizolācijas slāņa pielietošanā lielās, vienlaidu plaknēs.*  *50. Veicot esošās ēkas pārbūvi, gar Driksas ielu ir saglabājamas esošās fasādes proporcijas un pielietojami esošās fasādes noformējuma motīvi.*  *51. Galvenie ieejas mezgli ir veidojami Driksas ielas - Pasta ielas un Driksas ielas Katoļu ielu krustojumos. Ieejas mezgli ir akcentējami ar vizuāli atšķirīgiem fasādes apdares materiāliem. Ieejas mezglus iespējams veidot kā vertikālus akcentus, to formai jābūt proporcionālai ēkas kopējam būvapjomam. Pie galvenajām ieejām ir jānodrošina apmeklētāju pasargāšanu no atmosfēras nokrišņiem.*  Ēkas būvapjoms un fasāžu risinājumi ir precizējami būvprojektēšanas procesā.  Publiskās apspriešanas procesa nepieciešamība ir izvērtējama saskaņā ar Būvniecības likumu, uzsākot būvniecības procesu.  **Sniegts skaidrojums**  2.Pašvaldībā tiks izskatīts jautājums par laika ierobežojošo zīmju noņemšanu Lielajā ielā posmā no Katoļu ielas līdz Pasta ielai.  **Priekšlikums ņemts vērā**  3.Tā kā Lokālplānojuma teritorijā nav iespējams izveidot kvalitatīvu apzaļumotu teritoriju, Lokālplānojuma TIAN ir noteiktas prasības alternatīviem apzaļumošanas risinājumiem:  *32. Veicot Lokālplānojuma teritorijas apbūvi un labiekārtošanu jāsaglabā esošie koki gar Driksas ielu un Katoļu ielu, izņemot vietas, kur veidojami transporta infrastruktūras objekti un inženierkomunikāciju pieslēgumi pie Katoļu ielas. Vienojoties ar pašvaldību, ir jākompensē izcirstie koki, paredzot atbilstoši izcirsto koku skaitam jaunu koku stādījumus lokālplānojuma izpētes robežās.*  *34. Saskaņojot ar pašvaldību, jāveic dekoratīvo labiekārtojuma elementu - puķu podu izvietošana gājēju ietves zonā gar Pasta ielu, posmā ni iekškvartāla ceļa pieslēguma Pasta ielai līdz Driksas ielai.*  *35. Veicot teritorijas apbūvi un labiekārtošanu, gar Katoļu ielu ir jāsaglabā un jāpapildina ar atbilstošiem stādījumiem esošais zāliens, izņemot vietas, kur veidojamas ieejas ēkā un jaunveidojamā ceļa pieslēgums Katoļu ielai. Gar Pasta ielu neizmantotie betona bruģakmens laukumi aizstājami ar apstādījumiem. Gar Katoļu un Pasta ielām ir papildus izvietojami ziedoši augi ar ēkas fasādi dizainiski saskaņotos konteineros*  **Sniegts skaidrojums**  4.Tirdzniecības centra pārbūves projekts tiks izstrādāts atbilstoši Būvniecības likumam un citiem būvniecību reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem un to prasībām. Projekta attīstītāja pārstāvji ir gatavi sniegt sabiedrībai skaidrojumus par ēkas tehnisko stāvokli, starpgadījumu cēloņiem un to novēršanas risinājumiem.  **Sniegts skaidrojums**  5.Būvniecības ieceres publiskā apspriešana rīkojama atbilstoši Būvniecības likuma 14.panta 5.daļai. pēc būvprojekta minimālā sastāvā saņemšanas. Jelgavas pilsētas pašvaldības administrācijas Būvvaldes kompetencē ir lemt par būvniecības ieceres atbilstību augstāk minētā normatīvā akta nosacījumiem un nodrošināt būvniecības ieceres publisku apspriešanu.  **Sniegts skaidrojums**  6.Pateicamies par norādi. Tiks ņemts vērā, nosakot turpmākos publisko apspriešanu termiņus.  **Priekšlikums ņemts vērā** |
| **2620** | Uzskatu  , ka 24 metrus plānotā  augsta piebūve ,kura pilnībā neiederas Jelgavas pilsētas centra apbūvē.  Pie tam šobrīd pie Pilsētas pasāžas no Lielās ielas puses visu laiku ir nekārtība un netīrība , ko rada preču  pievešana veikalam Maxima. Pie tam esmu novērojusi ,ka tukšās kastes un citi atkritumi tiek izmesti arī pa-  galmā novietotajos atkritumu konteineros. Domāju ,ka arī pārvietotā brauktuve starp piebūvi un ēku Katoļu  ielā 2b , radīs nekārtību un netīrību. Par zaļo zonu vispār ir aizmirsts.  Kas attiecas uz Pilsētas  pasāžas rekonstrukciju , tad mani māc pamatotas bažas ,ka  iecere 4. stāvā  ierīkot aktīvās atpūtas parku ir bīstama.    **Jautājums :** vai projekta autori ir pētījuši šīs vietas ,kur šobrīd atrodas Pilsētas pasāža vēsturi? Gados vecākiem jelgavniekiem šī vieta ir palikusi atmiņā ,kā bīstama , apakšā esošās grunts dēļ. Daudzi atceras ,ka tajā vietā kādreiz uzceltās tā saucamās Hruščova projekta mājas visu laiku atradās avārijas stāvoklī ,kamēr beidzot tās bija jānojauc visas. Man ir pamatotas bažas par Pilsētas pasāžas drošību , jo iepērkoties veikalā Maxima , norēķinoties par  pirkumiem pie kasēm , dreb grīda , kad pa Pasta ielu notiek intensīvāka auto satiksme. Neviens eksperts un neviena mērierīce mani nepārliecinās ,ka ēka ir droša. Veikala kasieres to var noteikti apstiprināt (protams , ja atbildes būs godīgas).Jautājums : vai projekta autori paši iepērkas veikalā Maxima? Un no grīdas atlīmējušās flīzes otrajā stāvā , ko no rītiem darbinieki labo?  Biju arī sporta kluba Atlētika aktīva apmeklētāja .Izrādījās ,ka sporta kluba inventārs bija par smagu Pilsētas pasāžas konstrukcijai.    Nevar nepamanīt ,ka arī Pilsētas pasāžas durvis šad tad nedarbojas.     Būtu ļoti skumji ,ja neapdomīgas rīcības rezultātā , atkārtotos Zolitūdes traģēdija. | Skaidrojam, ka vēsturiskajai Jelgavas apbūvei līdz 2. Pasaules karam nebija izteikta viena izlīdzināta dzegas līmeņa rakstura, taču tai piemita vispāratzīta pilsētbūvnieciska un estētiska vērtība un kvalitāte. Jelgavā šodien dominējošais izlīdzinātais apbūves augstums veidojās tikai pēc 2. Pasaules kara. Visu ēku viena augstuma ievērošana pati par sevi negarantē augstas kvalitātes ielas telpas veidolu, drīzāk vērojams pretējs rezultāts. Apsverot iespēju tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” piebūvi veidot augstumā līdz 24 m, tika analizēts, vai iecerētais apjoms nekonkurēs ar kādām citam augstākām būvēm, kuras ir kompozicionāls vai saturisks akcents. Vistuvākā šāda būve ir Jelgavas Bezvainīgās Jaunavas Marijas Romas katoļu katedrāle. Academia Petrina un Svētās Trīsvienības baznīcas tornis atrodas attālināti. Plānotais apbūves paplašinājums neietekmēs esošo vērtīgo pilsētbūvniecisko akcentu mēroga un telpiskās kvalitātes uztveri.  Bez tam plānotā apbūve ir paredzēta šobrīd neizmantotas un degradētas teritorijas vietā, kur haotiski tiek novietotas automašīnas. Funkcionāli sakārtojot un atbilstoši izmantojot teritoriju, vides kvalitāte Lokālplānojuma teritorijā un tai piegulošajā teritorijā uzlabosies.  Ēku būvniecību un drošu ekspluatāciju reglamentē Būvniecības likums un būvnormatīvi, kas ir jāievēro veicot būvprojektēšanas un būvniecības darbus.  Tirdzniecības centrā pēdējo gadu laikā ir veiktas vairākas pārbaudes sakarā ar tās tehnisko stāvokli. Nozīmētie eksperti izvērtēja starpgadījumu cēloņus un iemeslus un uzlika par pienākumu ēkas īpašniekam veikt virkni pasākumu ēkas drošības nodrošināšanā, kas arī tika veikti, lai droši turpinātu ēkas ekspluatāciju. Projekta attīstītājs SIA “Marno J” informē, ka šobrīd pēc ekspertu atzinuma ēka ir droša  **Sniegts skaidrojums** |
| **2621** | Lūdzu izskatīt un iekļaut sekojošos priekšlikumus  lokālplānojumam kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā sabiedriskās apspriešanas ietvaros:  1. Noteikt jaunveidojamā būvapjomā aizliegumu izvietot liela izmēra reklāmas ekrānus (LED vai kādas citas tehnoloģijas), lai neradītu gaismas piesārņojumu blakus esošo māju iedzīvotājiem;  2. Noteikt arī gaismas reklāmas standartus, lai tie izskatītos gaumīgi un nebūtu pārmērīgi lieli izmēros un netraucētu pretējo māju iedzīvotājiem;  3. Noteikt, ka jaunā būvapjoma fasāde nevar būt plakana virsma ar taisnām līnijām.  4. Noteikt velo novietņu dizaina prasības. Esošās novietnes pie tirdzniecības centa ir novecojušas un nepilda nepieciešamu funkciju (velo rāmja nostiprināšanas pie novietnes). Laba novietņu paraugi ir pie Jelgavas pilsētas slimnīcas un Jelgavas kultūras nama;  Velo novietnes paraugs no Jelgavas slimnīcas:  5. Izcirstos kokus jākompensē ar lielāku jaunu koku stādījumu ne tikai lokālplānojuma izpētes robežās, bet arī citās pašvaldības piedāvātās vietās. Paredzēt izcirst vecus kokus, kuru gaisa atražošanas spējas nespēs kompensēt jaunaudzes.  6. Izņemt no lokālplānojuma 33. punkta iespēju ierobežot vienību ar dekoratīvām ķēdēm, kuras neatbilst cilvēkiem domātai pilsētai. Ja puķu podi dod vizuāli patīkamu skatu, tad dekoratīvās ķēdes to kropļo un nekādi nenodrošina gājēju drošību. Vēlams precizēt arī drošības pasākumu nosacījumus, jo jēdziens ir pārāk plašs un to var izmantot, lai ierobežotu teritoriju bez reāla pamatojuma.  7. Lokālplānojuma 34. punktā izlabot kļūdu “posmā ni iekškvartāla” uz “posmā no iekškvartāla”.  8. Lokalplānojuma 48. punktā izlabot kļūdu “iekārtoas” uz “iekārtotas”.  9. Noteikt, ka izbrauktuvei no pazemes stāvvietas augšējā galā ir vieta vismaz vienai automašīnai pirms gājēju ietves, lai izbraucošais transportlīdzeklis varētu apstāties horizontālā plāksnē, lai palaist garām gājējus un citus transportlīdzekļus.  10. Gājēju celiņam ir jābūt nedaudz augstākam, nekā izbrauktuve no stāvvietas, lai veidotos neliels ātruma valnis un vadītājs saprastu, ka viņš atrodas uz gājēju ietves.  11. Izskatīt iespēju veidot izbrauktuvi no pazemes stāvlaukuma sētas pusē, palielinot gājēju drošību Katoļu ielas pusē.  12. Ierobežot satiksmes ātrumu Katoļu ielā posmā no Driksas līdz Lielai ielai līdz 20 km/st. Pieaugot tirdzniecības centra pievilcībai, augs gājēju skaits, kurš šķērso Katoļu ielu ārpus gājēju pārējam un jāpanāk to drošība, samazinot transportlīdzekļu pārvietošanas ātrumu. | 1.Lokālplānojuma TIAN nosaka, ka *pie fasādes pieļaujams izvietot reklāmas elementus, kas nepasliktina apkārtējo teritoriju dzīves kvalitāti.*  **Sniegts skaidrojums**  2.Visas pilsētvidē izvietojamās reklāmas jāsaskaņo ar pilsētas galveno mākslinieku, kas izvērtē piedāvātā risinājuma atbilstību normatīvajiem aktiem un to estētisko kvalitāti.  **Sniegts skaidrojums**  3.Lokālplānojuma TIAN ir iekļautas prasības jaunā būvapjoma pilsētbūvnieciskās un arhitektoniskās kvalitātes nodrošināšanai. *Fasāžu apdarē gar Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu jāpielieto augstvērtīgi apdares materiāli, kas ir noturīgi pret mehānisku iedarbību. Nav atļauta rūpnieciski ražotu sendvičpaneļu fasādes apdare. Nav atļauta dekoratīvā apmetuma uz siltumizolācijas slāņa pielietošanā lielās, vienlaidu plaknēs.*  Būvapjoma arhitektoniskais risinājums un fasāžu apdare ir precizējami būvprojekta izstrādes gaitā.  **Sniegts skaidrojums**  4. Lokālplānojuma TIAN ir noteiktas prasības *paredzēt pie* *publiskām ēkām un objektiem velosipēdu novietnes. Būvprojekta izstrādes stadijā, vienojoties ar pašvaldību, velonovietnes iespējams izvietot esošo ielu sarkanajās līnijās. Pie tirdzniecības un pakalpojuma objekta jāizvieto velostatīvus vismaz 50 velosipēdiem*  Velo novietnē ir iekārtojama atbilstoši “LVS 190-9:2015 Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksme” prasībām, un to dizains ir risināms būvprojekta izstrādes gaitā.  **Sniegts skaidrojums**  5. Lokālplānojuma ietvaros iespējams noteikt prasības Lokālplānojuma teritorijā vai tā izpētes robežās. Priekšlikums tiks izskatīts turpmāko Jelgavas pilsētas plānošanas dokumentu izstrādē.  **Priekšlikums ņemts vērā**  Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN, v*eicot Lokālplānojuma teritorijas apbūvi un labiekārtošanu jāsaglabā esošie koki gar Driksas ielu un Katoļu ielu, izņemot vietas, kur veidojami transporta infrastruktūras objekti un inženierkomunikāciju pieslēgumi pie Katoļu ielas. Vienojoties ar pašvaldību, ir jākompensē izcirstie koki, paredzot atbilstoši izcirsto koku skaitam jaunu koku stādījumus lokālplānojuma izpētes robežās.*  6.Dekoratīvās ķēdes ir minētas, ka viens no norobežojošo elementu piemēriem. Konkrēts norobežojošo elementu veids un dizains tiks izstrādāts būvprojekta izstrādes gaitā teritorijas labiekārtojuma projekta ietvaros.  **Sniegts skaidrojums**  7.Tiks veikts redakcionāls labojums.  **Priekšlikums ņemts vērā**  8.Tiks veikts redakcionāls labojums.  **Priekšlikums ņemts vērā**  9., 10. Izbrauktuves no pazemes autostāvvietas un gājēju ceļa risinājums pie izbrauktuves atbilstoši ierosinātajām drošības prasībām un atbilstoši valsts normatīvo aktu prasībām tiks veidots tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” pārbūves būvprojekta izstrādes ietvaros.  **Sniegts skaidrojums**  11.Ņemot vērā plānotā iekškvartāla ceļa konfigurāciju, platumu un satiksmes intensitāti, izbrauktuve no pazemes autostāvvietas tieši uz Katoļu ielu ir drošāks risinājums.  **Sniegts skaidrojums**  12. Ierosinājums tiks izskatīts Ceļu satiksmes drošības komisijā.  **Pieņemts zināšanai un turpmākajam darbam** |
| **2622** | 2020. gada 2. martā biju ieradies uz publiskās apspriešanas sapulci lokālplānojumam kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā, kuras laikā diemžēl neradu atbildes uz sev un, kā izrādās, arī citiem pilsētas iedzīvotājiem interesējošajiem jautājumiem.  Ir ļoti apsveicami, ka Jelgavā ir uzņēmums, kas vēlas izbūvēt nomas telpas Latvijā pazīstamajam kino operatoram, taču veids, kā tas tiek darīts ar lokālplānojuma palīdzību nav pieņemams, jo būtiski pasliktinās pilsētas iedzīvotāju ikdienas kvalitāti.  Publiskās apspriešanas sapulcē dzirdēju vairāku cilvēku iebildumus par brīvo zaļo teritoriju, kas samazināsies realizējot šī brīža lokālplānojuma redakcijas ieceres.  Neskatoties uz kopējo autostāvvietu skaita nelielu palielinājumu, kopumā pieejamās autostāvvietas šajā kvartālā ievērojami samazināsies, bet pēc šī brīža spēkā esoša teritorijas plānojama jau tagad autostāvvietu skaits ir nepietiekams. Nepietiekošs autostāvvietu skaits ir arī apkārtnē esošajos kvartālos. Cik nopratu, pašvaldība varētu rast risinājumu papildus stāvvietu izvietošanai ārpus lokālplānojuma teritorijas SIA “Marno J” paredzētajam projektam, taču uzskatu, ka tas nav pieļaujams, jo trūkstošu stāvvietu skaits pēc lokālplānojuma realizācijas nebūs tikai pārdesmit, bet pietrūks vismaz 100 automašīnu vietas.  Turklāt šādā veidā tiks izstumti mazie un vidējie tirdzniecības uzņēmumi, pie kuriem nebūtu iespējas izvietot savu automašīnu.  Neizpratni rada SIA “Marno J” un lokālplānojuma izstrādātāju retorika par dzīvi pilsētas centrā, jo pavisam  nesen stājās spēkā Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma grozījumi, kuri paredz tieši Jelgavas pilsētai aktuāli nepieciešamo apbūves blīvumu, autostāvvietu skaitu un arī apbūves maksimāli pieļaujamo augstumu. Minot, ka centrālajā daļā cilvēki vairāk pārvietojas ar kājām, bet spēkā esošie apbūves noteikumi ir labojami – būtībā pasaka, ka pilsēta savās robežās nav informēta par esošo situāciju, kam es nevaru piekrist. Jelgavu nevar salīdzināt ar Eiropas pilsētām un pat ne ar Rīgu, ja salīdzina gājēju paradumus. Savu argumentus arī par šo tēmu aprakstīšu zemāk.  Savus argumentētus iebildumus un ierosinājumus izteikšu vairākās sadaļās zemāk.  Pirmajā sadaļā uzskaitījums, ko nevajadzētu un nedrīkstētu iekļaut lokālplānojuma redakcijā;  Otrajā sadaļā argumentācija par pirmajā sadaļā iekļautajiem punktiem;  Trešajā sadaļā ierosinājumi lokālplānojuma izstrādātājiem.  I SADAĻA  1. Nav pieņemami un nav pamatoti pasliktināt lokālplānojuma teritoriju ar 3.1 punktā “Prasības transporta infrastruktūrai” 11. punktā definēto autostāvvietu minimālo skaitu, kas vismaz par 50% pārsniedz spēkā esošā teritorijas plānojuma limitus. Piemēram, tirdzniecības objektiem, kā arī fitnesa un sporta būvēm lokālplānojumā paredzēta 1 autostāvvieta uz katriem 60 m2 tirdzniecības platības, taču pašreizējā teritorijas plānojumā ir noteikta 1 autostāvvieta uz katriem 40 m2 tirdzniecības platības. Savukārt sadzīves un pakalpojumu objektiem lokālplānojumā paredzēta 1 autostāvvieta uz katriem 40 m2 kopējās platības, taču teritorijas plānojumā ir 1 autostāvvieta uz katriem 30 m2 kopējās platības. Kultūras iestādēm un sporta būvēm ar tribīnēm lokālplānojumā paredzēts palielināt pieļaujamo autostāvvietu skaitu pat divas reizes, kur 1 autostāvvietai paredzēts no 20 skatītāju vietām Jelgavas teritorijas plānojumā līdz 40 skatītāju vietām lokālpānojuma teritorijā. Uzskatu, ka autostāvvietu skaits nevar tikt samazināts, to skaitam jāpaliek esošajā skaitā, kas definēts teritorijas plānojumā;  2. Nav pieņemami 4. punktā “Prasības teritorijas izmantošanai un apbūves parametriem katrā funkcionālajā zonā” norādītā 4.4.1.4. punktā apbūves augstumu palielināšanu līdz 24 metriem. Apbūves augstums saglabājams esošā tirdzniecības centra augstumā, kas ir 18 m un tas jādefinē lokālplānojuma redakcijā;  3. Nav pieņemami 6. punktā “Teritorijas plānojuma īstenošanas kārtība” 73. punktam norādītajam, ka nav nepieciešams izstrādāt atsevišķu teritorijas detālplānojumu, ja tiek ievēroti lokālplānojuma noteikumi un risinājumi. Ja šāds punkts izriet jau no Ministru kabineta noteikumiem, nav vajadzības to iekļaut lokālplānojuma redakcijā, taču uzskatu, ka uz šo objektu, kā dēļ ir izstrādāts lokālplānojums, detālplānojuma izstrādāšanas nosacījumi Ministru kabineta noteikumi ir attiecināmi;  4. Piegādes transportam šajā lokālplānojuma detalizācijā nav iespējami apgriešanās manevri, tā, lai netraucētu, nebremzētu un pilnībā nenobloķētu transporta kustību uz koplietošanas ceļa;  5. Lokālplānojuma teritorijā P5 jāparedz, ka izstrādājot ēkas rekonstrukcijas projektu, ir nepieciešams pielietot  lokālplānojumā minētos augstvērtīgos fasādes materiālus visai ēkai, nevis tikai jaunbūvei.  6. Apbūves blīvums ir saglabājams Jelgavas pilsētas plānojuma esošajā redakcijā. Protams ir apsveicami nākt pretī uzņēmējiem un ievērojami palielināt apbūves blīvumu, taču netiek panākts vienlīdzības princips visā pilsētas teritorijā. Šī kvartāla apbūve ir jau tagad pietiekoši blīva, lai ar lokālplānojuma palīdzību to palielinātu vēl vairāk. Neiztur kritiku arī minējums, ka jau esošās apbūves blīvums pārsniedz teritorijas plānojuma parametrus, tāpēc attīstītāji arī uz blakus esošajiem zemes gabaliem to vēlas palielināt, īpaši uzsverot P5 teritoriju. Lokālplānojums neattiecās uz apbūvi, kas veikta līdz lokālplānojuma apstiprināšanai, līdz ar to tiek mēģināts legalizēt/pielāgot esošo apbūves blīvumu un veicot piebūvi, palielināt kopējo kvartāla apbūves blīvumu vēl vairāk, kas nav pieņemami.  II SADAĻA  1. Runājot par minimāli pieļaujamo autostāvvietu skaitu samazinājumu, salīdzinot to ar teritorijas plānojumu, vēlos iebilst, ka tas nav pieļaujams vairāku aspektu dēļ:  a. Pēc statistikas Latvijā vidēji viena cilvēka kino apmeklējumu skaits gadā ir ap 1-1,5 reizēm. Ņemot vērā šos rādītājus un, tā kā Jelgavā ir 60000 iedzīvotāju, vienas dienas laikā kino vidēji apmeklēs ap 200 cilvēkiem. Uz filmām, kas tiek rādītas pirmo reizi, parasti kino zāles ir pilnas. Pēc man zināmas informācijas paredzētais maksimālais kino apmeklētāju vietu skaits visās trijās zālēs paredzēts 1000 cilvēkiem. Uzskatu, ka, pat ja maksimālais vietu aizpildījums būtu tikai puse, jeb 500, pieņemtu, ka cilvēku skaits kas ierodas ar auto varētu būt 300 un tie ierodas pa 2 vienā automašīnā, šādos gadījumos būtu nepieciešamas vismaz 150 autostāvvietas tikai kinoteātra vajadzībām. Protams var teikt, ka tā notiek tikai pīķu stundas un tas būtu ļoti reti. Bet, ja pieņem vidējo rādītāju dienas laikā, kas ir 200 cilvēki, un puse ierodas ar kājām, kas ir maz ticams, kinoteātrim vien būs nepieciešamas vismaz 50 automašīnu vietas, kas ir vismaz divas reizes vairāk, nekā paredzēts plānotajā piebūvē. Nemaz nerunājot par attīstītāja plāniem izbūvēt piebūves otro stāvu tikai tirdzniecības funkcijām, kam pēc pašreizējā teritorijas plānojuma redakcijas būtu nepieciešamas ap 20 stāvvietas (uz 800 m2 tirdzniecības platību). Līdz ar to no šāda aprēķina vadoties vismaz 45 automašīnām nebūs iespējas to normāli novietot objekta ietvaros, nepārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus;  b. Filmu izrādīšanas visaktīvākais laiks ir laika posmā no plkst. 19-21 un attiecīgi tās beidzas ap plkst. 21-23, kad sabiedriskais transports Jelgavā vairs nekursē vai kursē ļoti ierobežoti. Laika posmā no 21-22 kursē tikai 6 no 20 autobusu maršrutiem, pa vienai reizei no katra, bet 22. autobuss pēc plkst. 21:00 kursē divas reizes. Līdz ar to apgalvojums, ka cilvēki izmantos sabiedrisko transportu neatbilst patiesībai – pilsētā tam nav iespēju.  Savukārt centra rajonā Jelgavā iedzīvotāju skaits ir neliels, salīdzinot to ar RAF mikrorajonu, Satiksmes ielas mikrorajonu un Tērvetes ielas rajonā dzīvojošajiem kopumā. Kā arī nedrīkst aizmirst, ka šis kinoteātris varētu tikt izmantots arī no tuvākajām pilsētām, kā Tukums, Dobele un Bauska, ar kurām sabiedriskā transporta savienojumi ir diezgan ierobežoti. Līdz ar to cilvēki, lai apmeklētu kino, izmantos savas privātās automašīnas. Diemžēl ar aptuveni 200 automašīnu stāvlaukumiem būs stipri par maz, lai būtu iespējams kvalitatīvi apmeklēt  gan četrus stāvus lielo tirdzniecības centru Pilsētas pasāža, gan arī Pilsētas pasāžas piebūvi, kurā atradīsies vēl vairāk tirdzniecības platību un kinoteātris;  c. Turpinot 1. punktā “aprakstīto”, kritiku arī neiztur SIA “Marno J” minējums, ka Eiropas pilsētu centros paliek mazāk automašīnu. Tas tiesa, taču šim ir kāds cits iemesls. Lielās Eiropas pilsētas mēģina ierobežot pilsētas centrus no automašīnām, jo tās ir pārblīvētas ar automašīnām, taču vēsturiskā infrastruktūra tam nav piemērota. Līdz ar to pilsētu pašvaldības ierobežo automašīnu kustību. Jelgavas gadījumā šāda situācija vēl nav izveidota, taču SIA “Marno J” ar lokālplānojumu vēlās pārblīvēt pilsētas centru ar 100 papildus automašīnām, kuras nebūs iespējams novietot objekta ietvaros, līdz ar to radot problēmas gan pašvaldībai, gan pilsētas iedzīvotājiem un visiem. Arī tūrisma attīstībai tas pilnīgi noteikti kaitēs, jo Jelgavā tūristi (gan no Latvijas, gan no Baltijas kopumā) pārsvarā ierodas ar automašīnām;  d. Apspriedes sapulces laikā no attīstītāja izskanēja informācija, ka pēc pārbūves tirdzniecības un pakalpojuma centra kopējā plātība būs 30000 m2. Savukārt autostāvlaukumu paredzētais skaits tiks palielināts nebūtiski, aptuveni par 20, kas kopumā veidos aptuveni 200 autostāvvietas. Ar šādu skaitu saskaņā ar pašreizējo lokālplānojuma redakciju tirdzniecības un pakalpojumu paredzētais laukums būtu 12000 m2, taču pēc pašreizējā Jelgavas pilsētas teritorijas plānojuma uz 12000 m2 laukumu objektā nepieciešamas vietas 300 automašīnām. Līdz ar to var secināt, ka 100 stāvvietas tiks kompensētas uz pilsētas ielu rēķina;  e. Attīstītāja arguments neiztur kritiku par velo kustības attīstību nākotnē un objekta centrālās atrašanās novietojumu, ko jau aprakstīju augstāk “a” daļā. Turklāt jāņem vērā, ka saskaņā ar Latvijas būvnormatīviem, projektējot autoceļus un autostāvvietas, tiek pieņemta prognoze, ka automašīnu skaits nākotnē tikai palielināsies, pretēji SIA “Marno J” paustajam;  f. Meklējot informāciju dažādos avotos, nav atrodams, ka SIA “Marno J” nodarbojas ar filmu izrādīšanu. Līdz ar to apgalvojumam, ka cilvēki uz kino pārsvarā dosies ar kājām, ir sagatavots šī lokālplānojuma realizācijai.  2. Runājot par maksimāli pieļaujamā augstuma palielināšanu, vēlos iebilst, ka tas nav atbalstāms vairāku aspektu  dēļ:  a. Jelgavas kopējā apbūve vēsturiski centra zonā izveidojusies līdz 5 stāvu augstumam, jeb 18 m augstumam. Diemžēl ir izņēmumi, kas nelabvēlīgi izceļas uz pilsētas fona, kas ir 12 stāvu dzīvojamā apbūve. Šādas ēkas Jelgavas centrālajā daļā ir 4, taču šīs ēkas atrodas pietiekoši lielā attālumā no Jelgavas kultūras pieminekļiem un baznīcām, līdz ar to nekonkurējot ar šiem objektiem. Savukārt Pilsētas pasāža jau tagad ir ļoti masīva ēka pašā pilsētas sirdī, kas rada nospiedošu sajūtu ejot tai garām. Pilsētas pasāža ir veiksmīgi atrisinājusi fasādi pret Driksas ielu, tāpēc uzskatu, ka to ieejas mezgli nav pārveidojami. Taču SIA “Marno J” katrā ieejas mezglā vēlas paaugstināt vienu no “cilindriem”, kas izjauks fasādi pret Driksas ielu, to nenovēršami iznīcinot. Papildus tam virs katra ieejas mezgla ir paredzētas masīvas konsoles, kas radīs nospiedošu sajūtu, norobežojot Driksas ielu no cilvēku plūsmas, kas aktīvāko Jelgavas gājēju ielu padarīs par “izmirušu”, kavējot mazo un vidējo uzņēmumu darbību. Arī tik ļoti iecienītās kafejnīcas Silva darbību.  b. Tirgus konkurences ietvaros parasti izdzīvo rentablāki projekti. Kā dzirdējām lokālplānojuma apspriešanas sapulcē, pasūtītājam izbūvēt kinoteātri esošajā apjomā nav rentabli. Nav rentabli arī būvēt piebūvi tādā pašā augstumā, kā tas ir pašreizējam tirdzniecības centram. Otrajā piebūves stāvā SIA “Marno J” ir paredzējis tirdzniecības telpas. Lai to sasniegtu, ir ne tikai vēl vairāk jāizjauc pilsētnieku un viesu dzīve ar grūti pieejamām  automašīnu stāvvietām pilsētas centrā, bet arī plānos ir izjaukt pilsētas koptēlu, palielinot apbūvi līdz 24 metru augstumam (6m vairāk, nekā pašreizēja kvartāla apbūve). Tas viss tikai tāpēc, lai objekts būtu rentablāks. Taču attīstītajam ir visas tiesības nebūvēt piebūvi, vai būvēt piebūvi tikai tādā apjomā, lai palielinātu automašīnu stāvvietu un nosegto nepievilcīgu piegādes zonu pirmā stāva līmenī. Bet virs pirmā stāva uz jumta pilsētas  iedzīvotājiem iespējams izvietot terasi, kas kompensēs brīvās zaļās teritorijas trūkumu šajā apbūves pārblīvētajā kvartālā.  c. Jāņem vērā, ka 24 m pieļaujamā augstuma parametrs ir ieplānots visam kvartālam, kas nozīmē arī esošās jau tā masīvās Pilsētas pasāžas augstumu varētu palielināt vēl par 6 metriem. Kā paskaidroja attīstītājs, tiks veikta arī tirdzniecības centra pilna rekonstrukcija, taču lokālplānojums nenosaka, ka esošo ēkas augstumu apbūves teritorijā P5 nav iespējams palielināt, izstrādājot esošās ēkas rekonstrukcijas projektu.  d. Esoša Jelgavas centra arhitektūra, kas ir ap 18 m augsta ir mierpilna – tā nav agresīva pret Jelgavas jau tā maz palikušajiem arhitektūras pieminekļiem. Uzskatu, ka palielinot esošo kvartāla pieļaujamo apbūvi līdz 24 m, tā nevajadzīgi konkurēs ar tādām pilsētas ēkām, kā Svētās Trīsvienības baznīcas torni, Pētera akadēmiju un vairākām baznīcās. Šajos objektos Jelgava ir ieguldījusi pietiekami daudz līdzekļu, lai objektus atjaunotu un izceltu uz pilsētas fona. Tas ir izdevies ļoti labi, taču ļaujot lokālplānojuma teritorijas maksimāli pieļaujamo apbūvi palielināt līdz 24 metriem, izjauks šo pilsētas koptēlu, kur prioritāte ir vēsture un kultūras mantojums.  Kā norādīja attīstītāji, kino zāles nepieciešamais augstums ir 9 m, pieņemot kopnes augstumu 2 metri, kopējais kinoteātra augstums varētu sasniegt 11 metrus. Turklāt kinoteātra nepieciešamais apjoms ir tikai 1000 m2, kas nav tik liels, ka pilsētā nav iespējams atrast citu vietu, kurām attīstītājs var pievērst uzmanību un izbūvēt kinoteātri tur, kur satiksme nav tik blīva un, kur ir iespējams iekļauties pilsētas noteiktajos apbūves parametros.  e. Palielinot maksimāli pieļaujamo augstumu šajā lokālplānojuma teritorijā, netiek ievērots vienlīdzības princips Jelgavas uzņēmējiem, jo šajā gadījumā tiek skaņots pilnīgi nepamatots augstuma palielinājums līdz 24 metriem, tajā pašā laikā, manis izstrādātājā detālplānojumā Lielajā ielā 41a maksimāli pieļaujamais ēkas augstums tika ierobežots līdz 12 metriem. Uzskatu, ka tā ir konkurences ierobežošana pilsētā, kas nav pieļaujama.  f. Apskatot Katoļu ielu lokāli, nevis visu pilsētu kopumā, var redzēt, ka paredzētais apjoms kvartālā tiešā veidā konkurēs vienīgi ar Katoļu baznīcu, jo visa apbūve šajā ielā ir līdz 18 m augsta. Jelgavas vēsturiskais mantojums kara laikā tika ievērojami bojāts un iznīcināts. Šie daži kultūras pieminekļi un baznīcas ir mantojums, ko mums izdevies atjaunot un saglabāt. Diemžēl ar lokālplānojumu tas tiek noniecināts, uzsvaru pilsētā liekot uz šo jaunbūvi, kas būtiski izcelsies virs pilsētā esošajām ēkām un konkurēs ar kultūras pieminekļiem, kas nav pieļaujams, līdz ar to 24 m maksimāli plānotais apbūves augstums ir pilnībā noraidāms.  3. Saskaņā ar lokālplānojuma 73. punktā norādīto, nav nepieciešams izstrādāt atsevišķu teritorijas detālplānojumu,  ja tiek ievēroti lokālplānojuma noteikumi un risinājumi. Diemžēl šāds punkts neatbilst Ministru kabineta noteikumi Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 39.2, 39.4.1, 39.4.2 punktiem, kā arī 41.1, 41.4 punktiem.  a. Punktā 39.2 netiek ievērots, ka objekta būvniecībai nepieciešams apvienot astoņas zemes vienības, taču šajā stadijā zemes vienības nav apvienotas un piekļūšana katram no astoņiem zemes gabaliem lokālplānojuma ietvaros nav atrisināta, līdz ar to ir izstrādājams detālplānojums;  b. Punktā 39.4.1 netiek ievērots, ka nepieciešams pārvietot esošās ielas un pašvaldības ceļus, kā arī netiek ievērots, ka tiek plānota jauna transporta infrastruktūra. Piemēram, jauna izbrauktuve uz Katoļu ielu no pazemes autostāvvietas, kur tieši blakus atradīsies pārvietotais koplietošanas ceļa pieslēgums. Līdz ar to šajā vietā tiks apdraudēta gājēju kustība, jo būs divas blakus esošas izbrauktuves ar lielu satiksmes intensitāti. Diemžēl lokālplānojumā tas nav analizēts, tāpēc, pie konkrēta objekta aprišu veidošanas, būtu jāizstrādā arī detalizēts detālplānojums ar atsevišķu publisko apspriešanu;  c. Punktā 39.4.2 netiek ievērots, ka šajā stadijā lokālplānojums izstrādāts tā, ka objekts tiks izvietots uz vairākām zemes vienībām. Līdz ar to ir izstrādājams detālplānojums;  d. Saskaņā ar punktā 41.1 minēto, uzskatu, ka lokālplānojums nav izstrādāts pietiekoši detalizēti, lai neizstrādātu detālplānojumu. Tas, ka tas nav izdarīts, minēts arī augstāk apakšpunktā “b”.  e. Punktā 41.4 minētie nosacījumi nav ievēroti, jo šajā lokālplānojumā var redzēt, ka būs nepieciešams pārvietot esošo pieslēgumu ceļam, kas risināms detālplānojumā, ir nepieciešama infrastruktūras pārkārtošana pieguļošās teritorijās, tiks izveidots jauns pieslēgums Katoļu ielai, kurā netiek nodrošinātas satiksmes drošības prasības. Nav aprēķināts satiksmes plūsmas palielinājums un tās ietekme uz gājējiem, kas pārvietosies pa Katoļu ielas pusi, kur atrodas Pilsētās pasāža. Ņemot vērā arī apakšpunktā “e” definēto, ir izstrādājams detālplānojums.  Līdz ar to ir kategoriski neatbalstāmi 73. punkta iekļaušana lokālplānojuma. Visas lokālplānojuma teritorijas detālplānojumu varbūt arī nav jāizstrādā, bet zemes gabaliem, kuros paredzēta apbūve detālplānojums ir izstrādājams.  4. Transporta organizācijas shēmā ir ļoti labi parādīts, ka piegādes transports izkraušanu veiks piebraucot pret Katoļu ielu ar aizmuguri. Tātad iebraucot koplietošanas ceļā no Pasta ielas un nogriežoties pa kreisi, piegādes transportam uz brīdi jābloķē kustība uz koplietošanas ceļa, jo tas veiks manevru atpakaļgaitā, lai iebrauktu piegādes zonā. Jelgavas pilsētas domei ir labi zināms, ka piegādes transporta kustība šajā esošajā posmā ir ļoti intensīva. Taču šobrīd koplietošanas ceļa posmā nenotiek piegādes transporta apgriešanas manevri, bet esošais ceļš ir ievērojami platāks par plānoto. Līdz ar to, ja apgriešanas iespēja netiks risināta pašā objektā, koplietošanas ceļš pastāvīgi tiks aizšķērsots/bloķēts un šāds risinājums nav akceptējams. Ir nepieciešams apgriešanas vietu paredzēt tā, lai šie visi manevri notiktu tieši piegādes zonas ietvaros.  5. Lokālplānojuma noteikumi neparedz puscietā fasādes apdares materiāla nomaiņu jau esošai ēkai fasādēs pret Pasta, Katoļu un iekškvartāla koplietošanas ceļu (fasāde, kas vērsta uz Jelgavas pilsētas domi), taču ēkas pilna rekonstrukcija/pārbūve ir paredzēta. Līdz ar to veicot ēkas rekonstrukciju, lokālplānojuma noteikumos ir jāparedz fasādes atjaunošana ar arhitektoniski vērtīgiem apdares materiāliem, kas šajā gadījumā jāattiecina uz P5 lokālplānojuma teritoriju.  6. Izstrādājot jaunos apbūves noteikumus, vēsturiski izveidojusies apbūve netiek pakļauta jaunajiem apbūves noteikumiem. Līdz ar to nav pieļaujami visam kvartālam tik būtiski samazināt brīvo zaļo teritoriju pašā pilsētas centrā, ļaujot apbūves laukumu teritorijā P5 palielināt līdz 90%. Lokālplānojuma P5 apbūves teritorijā nepieciešams ieviest maksimāli 80% apbūves laukumu, jo no publiskās apspriešanas sapulces lika skaidri noprast, ka 8 zemes gabali tiks apvienoti vienā un brīvās zaļās teritorijas lielums 20% ir iespējams sasniegt. Ņemot vērā, ka auto stāvvieta atradīsies būvapjomā, apbūves laukumu būtu iespējams palielināt līdz pilsētas teritorijas plānojuma vēsturiski 80% (kopā ar auto stāvvietām), jeb 20% brīvo zaļo teritoriju. Šajā stadijā ir iespējams izlabot 2006. gadā Jelgavas Domes pieļauto kļūdu, kad tika atļauts apbūves laukums virs 80%. Uzskatu, ka tas ir jāsakārto šajā blīvi apbūvētā kvartālā.  III SADAĻA  1. Diemžēl ņemot vērā autostāvvietu izvietošanas trūkumu, ir atbalstāms vienīgi variants, kas nepasliktina jau tā nepieņemamu esošo situāciju. Tā kā SIA “Marno J” ir iespēja šajā procesā uzlabot esošo situāciju, nevis tikai to pasliktināt, piebūves zonā ir atbalstāma pazemes stāvvietas paplašināšana un izbraukšana no tās uz Katoļu ielu, ko detalizētāk būtu jāizstrādā detālplānojumā. Atbalstāma arī pirmā stāva līmenī slēgtās piegādes zonas izbūve, kas šobrīd nepārprotami ir neatbilstoša, ņemot vērā šī objekta novietojumu pilsētas centrā un lielo piegādes  transporta plūsmu. Visa darbība, kas objekta attīstītājiem ir iecerēta virs pirmā stāva nav atbalstāma. Izbūvējot tikai pazemes stāvu un piegādes zonas stāvu, tiks ievēroti pirmie divi šī iesnieguma punkti, bet tos neievērojot, plānotās būvniecības gadījumā, būtiski pasliktinās Jelgavas centrālo kvartāla un tam apkārt esošo kvartālu stāvokli. Tā kā brīvās zaļās teritorijas rādītāju šim objektam lokālplānojuma teritorijā ir grūti sasniedzams, ierosinu virs pirmā stāva uztaisīt visiem iedzīvotājiem brīvi pieejamu terasi (ap 1000 m2), kur iespējams atpūsties neapmeklējot tirdzniecības centru. Esošā tirdzniecības un pakalpojumu ēkas apbūves laukums ir ap 6500 m2. Ja šim apbūves laukumam pievieno 1000 m2 lielu terases platību, nosacītās brīvās zaļās teritorijas lielums uz terases rēķina, tiks palielināts par 15%, kas pie jau esošajiem 10% ļaus būtiski palielināt pilsētas iedzīvotājiem tik ļoti nepieciešamo brīvo zaļo teritoriju, kas izskanēja arī publiskās apspriešanas laikā – iedzīvotājiem tas ir nepieciešams.  2. Ja runa ir par kinoteātra izbūvi šajā kvartālā, kā to var secināta no mana iesnieguma, risināt to, kā piebūvi pie esošās ēkas nav iespējams. Kā vienīgo variantu redzu kino izbūvi esošajā ēkas apjomā, kur ēkas dziļumā, ēkas augstumu būtu iespējams palielināt līdz 20 metriem, tā, lai tas nebūtu redzams no Pasta vai Katoļu ielām. Līdz ar to demontējot trešā un ceturtā stāva pārsegumus, pastiprinot 4-6 kolonnas un kolonnu pamatus, kinoteātra zāles augstumu būtu iespējams izveidot 9 metru augstumā (ko tagad veido divi stāvi kopā ar pārsegumiem) un papildus izveidot kopnes pārseguma konstrukciju kopā ar jumta pīrāgu ar aptuveno laidumu 20 m (kas ir paredzētā kino  zāles platums) un 2 metru augstumu. Turklāt sapulces laikā attīstītāji neuzrādīja pēc viņu vārdiem izstrādāto atzinumu, ka esošajā Pilsētas pasāžas apjomā nav iespējama kinoteātra izvietošana. Esmu pilnīgi drošs, ka tas ir iespējams, ņemot vērā mūsdienu būvniecības tehnoloģijas. Protams, tas varētu sadārdzināt tirdzniecības centra rekonstrukcijas darbus un tas uz laiku būtu pilnībā jāslēdz, jo būtu jāpārveido 3. un 4. stāva pārsegums, taču tas ir iespējams un tas būtiski uzlabos kvartāla apbūvi, nekoriģējot pieļaujamā augstuma robežas un nenoslogojot jau tāpat blīvu kvartāla apbūvi. Arī kolonnu šķērsgriezumu/nestspēju un pieļaujamo slodzi uz pamatiem ir iespējams palielināt – tas nav neiespējams, kā to minēja attīstītājs. Attīstot un pilnībā noslogojot ar tirdzniecības platībām ēkas trešo un ceturto stāvu, slodze, kas radīsies no kino divu stāvu augstumā nepārsniegs to slodzi, kas veidojas no plānotām tirdzniecības platību diviem stāviem. Līdz ar to ir nepieņemami, ka attīstītājs, tikai balstoties ar finansiāliem apsvērumiem, ar piebūvi vēlas atrisināt savas problēmas, taču tādā veidā bojājot Jelgavas centra koptēlu un izjaucot vēsturisko balansu, kura veidojošas ēkas Jelgavā diemžēl ir palikušas pavisam neliela apjomā. | Nepiekrītam argumentam, ka iedzīvotāju dzīves kvalitāte samazināsies. Šobrīd teritorijā notiek neorganizēta automašīnu izvietošana, nav domāts par mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku (kājāmgājēji, riteņbraucēji) drošību, privātīpašums ir norobežots ar betona bluķiem, radot degradētas teritorijas iespaidu pašā pilsētas centrā. Sakārtojot satiksmes plūsmas, veicot jauna, kvalitatīva būvapjoma izvietošanu, pilsētas centra pilsētbūvnieciskā kvalitāte un iedzīvotāju drošība uzlabosies.  Informējam, ka jau šobrīd, ņemot vērā vēsturiski izveidojušos apbūvi, Lokālplānojuma teritorijā nevar tikt nodrošināts nosacījums par brīvās zaļā teritorijas koeficienta ievērošanu kāds ir noteikts Publiskās apbūves teritorijās atbilstoši Jelgavas pilsētas pašvaldības 2017.gada 23.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.17-23 “Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”.  Īstenojot Lokālplānojuma teritorijas apbūvi zaļās teritorijas nesamazināsies, jo pašlaik tur tādu praktiski nav. Tā kā Lokālplānojuma teritorijā nav iespējams nodrošināt kvalitatīvu brīvo zaļo teritoriju, lai risinātu kvartāla labiekārtošanu un estētisko pievilcību, Lokālplānojuma TIAN noteiktas prasības alternatīviem apzaļumošanas risinājumiem:  *32. Veicot Lokālplānojuma teritorijas apbūvi un labiekārtošanu jāsaglabā esošie koki gar Driksas ielu un Katoļu ielu, izņemot vietas, kur veidojami transporta infrastruktūras objekti un inženierkomunikāciju pieslēgumi pie Katoļu ielas. Vienojoties ar pašvaldību, ir jākompensē izcirstie koki, paredzot atbilstoši izcirsto koku skaitam jaunu koku stādījumus lokālplānojuma izpētes robežās.*  *34. Saskaņojot ar pašvaldību, jāveic dekoratīvo labiekārtojuma elementu - puķu podu izvietošana gājēju ietves zonā gar Pasta ielu, posmā no iekškvartāla ceļa pieslēguma Pasta ielai līdz Driksas ielai.*  *35. Veicot teritorijas apbūvi un labiekārtošanu, gar Katoļu ielu ir jāsaglabā un jāpapildina ar atbilstošiem stādījumiem esošais zāliens, izņemot vietas, kur veidojamas ieejas ēkā un jaunveidojamā ceļa pieslēgums Katoļu ielai. Gar Pasta ielu neizmantotie betona bruģakmens laukumi aizstājami ar apstādījumiem. Gar Katoļu un Pasta ielām ir papildus izvietojami ziedoši augi ar ēkas fasādi dizainiski saskaņotos konteineros.*  Lokālplānojuma teritorija atrodas blīvi apbūvētā pilsētas centrā, kur prioritāte ir dodama gājēju un velosipēdistu kustībai. Saskaņā ar Eiropas zaļo kursu, vieni no svarīgākajiem risinājumiem ir veidot kompaktas pilsētas, ieviest tīrākus, lētākus un veselīgākus transporta veidus. Sekojot šiem virzieniem Jelgavas pilsētas centrā ir nepieciešams samazināt autotransporta klātbūtni, veicināt optimāla sabiedrisko transportu, pielietojot alternatīvus transporta veidus, nodrošināt gājējiem patīkamu pārvietošanās un uzturēšanās vidi, veicināt velotransporta un citu alternatīvo transporta veidu pielietojumu.  Saskaņā ar SIA “Marno J” veiktajiem vērojumiem tirdzniecības centru pārsvarā apmeklē kājāmgājēji.  Lai veicinātu pilsētas iedzīvotājus izvēlēties veselīgāku dzīvesveidu un izmantot esošo un plānoto gājēju infrastruktūru un pilsētas publiskās telpas, Lokālplānojuma teritorijā ir paredzēts veidot mazāku nepieciešamo autostāvvietu skaitu tirdzniecības centra apmeklētājiem, savukārt, Lokālplānojuma TIAN ir noteiktas prasības palielinātam velonovietņu skaitam. Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN p*ie publiskām ēkām un objektiem jāparedz velosipēdu novietnes. Būvprojekta izstrādes stadijā, vienojoties ar pašvaldību, velo novietnes iespējams izvietot esošo ielu sarkanajās līnijās. Pie tirdzniecības un pakalpojuma objekta jāizvieto velostatīvus vismaz 50 velosipēdiem.*  Skaidrojam, ka vēsturiskajai Jelgavas apbūvei līdz 2. Pasaules karam nebija izteikta viena izlīdzināta dzegas līmeņa rakstura, taču tai piemita vispāratzīta pilsētbūvnieciska un estētiska vērtība un kvalitāte. Jelgavā šodien dominējošais izlīdzinātais apbūves augstums veidojās tikai pēc 2. Pasaules kara. Visu ēku viena augstuma ievērošana pati par sevi negarantē augstas kvalitātes ielas telpas veidolu, drīzāk vērojams pretējs rezultāts. Apsverot iespēju tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” piebūvi veidot augstumā līdz 24 m, tika analizēts, vai iecerētais apjoms nekonkurēs ar kādām citam augstākām būvēm, kuras ir kompozicionāls vai saturisks akcents. Vistuvākā šāda būve ir Jelgavas Bezvainīgās Jaunavas Marijas Romas katoļu katedrāle. Academia Petrina un Svētās Trīsvienības baznīcas tornis atrodas attālināti. Plānotais apbūves paplašinājums neietekmēs esošo vērtīgo pilsētbūvniecisko akcentu mēroga un telpiskās kvalitātes uztveri.  Analizējot skatus no Sv. Trīsvienības baznīcas torņa skatu platformas, tika konstatēts, ka aizsegts tiks tikai skats uz Jelgavas domes autostāvvietām un šobrīd funkcionējošo tirdzniecības centra piegāžu zonu. Iespējamā 24m augstā apbūve Lokālplānojuma teritorijas daļā neradīs negatīvas sekas esošo arhitektonisko vērtību uztverei.  Lokālplānojuma risinājumos paredzēts maksimālais augstums 24m tikai jaunveidojamās apbūves daļai. Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN fasāde gar gājēju Driksas ielu ir saglabājama esošajā augstumā. Lokālplānojumā ir noteikts maksimāli iespējamais apbūves augstums. Būvprojekta izstrādes gaitā tas ir precizējams, bet ne augstāks.  Lokālplānojumā pietiekami detalizētā pakāpē ir noteikti teritorijas izmantošanas veidi un to aprobežojumi, kā arī sniegti kompleksi transporta infrastruktūras risinājumi, lai varētu uzsākt Lokālplānojuma teritorijas izmantošanu.  Saskaņā ar Lokālplānojuma risinājumiem piegādes transporta manevri paredzēti jaunveidojamā apjoma preču piegādes zonā.  Saskaņā ar Lokālplānojuma TIAN augstvērtīgi fasādes apdares materiāli paredzēti jebkura veida apbūvei gar pilsētas ielām: *Fasāžu apdarē gar Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu jāpielieto augstvērtīgi apdares materiāli, kas ir noturīgi pret mehānisku iedarbību. Nav atļauta rūpnieciski ražotu sendvičpaneļu fasādes apdare. Nav atļauta dekoratīvā apmetuma uz siltumizolācijas slāņa pielietošanā lielās, vienlaidu plaknēs.* Piedāvātos būvprojekta risinājumus izvērtēs Jelgavas pilsētas administrācijas Būvvalde.  Lokālplānojuma teritorijā nav nepieciešams mākslīgi veidot apzaļumotas teritorijas. Tiešā Lokālplānojuma teritorijas tuvumā ir labiekārtots Hercoga Jēkaba laukums un skvērs aiz kultūras nama. Savukārt mākslīgi veidot apzaļumotu teritoriju nav mērķtiecīgi, jo kvartālam ir vēsturiski izveidojusies perimetrāla apbūve ar stāvlaukumu teritorijām iekškvartālā.  Lokālplānojuma teritorijas apbūvē nav mērķtiecīgi veidot terasi, kas kompensētu brīvo teritoriju. Priekšlikumā minētā terases vieta varētu būt vērsta ar skatu uz iekšpagalma stāvlaukumiem un tuvumā izvietoto apbūvi. Jāatzīmē, ka Lokālplānojuma nosacījumi neizslēdz šādas terases izveidi.  Saskaņā ar MK noteikumiem nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”41. punktu  Detālplānojumu neizstrādā, ja:  *teritorijai ir izstrādāts lokālplānojums, ar kuru pietiekami detalizētā pakāpē ir noteikti teritorijas izmantošanas veidi un to aprobežojumi, kā arī sniegti kompleksi transporta infrastruktūras risinājumi. Ņemot vērā, ka teritorija transporta infrastruktūras risinājumiem jau ir izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā, kā arī sniegti detalizēti risinājumi Tirdzniecības centra “Pilsētas pasāža” piegādes transporta organizēšanai, detālplānojuma izstrāde nav nepieciešama.*  Saskaņā ar Zemes ierīcības likumu zemes vienību robežu pārkārtošanu iespējams veikt izstrādājot zemes ierīcības projektu.  Ņemot vērā, ka paredzēts aizliegt caurbraukšanu pa plānoto iekškvartāla ceļu, transporta kustība iekškvartāla teritorijā būtiski samazināsies. Saskaņā ar piedāvātajiem risinājumiem preču piegādes transporta manevri plānoti jaunbūvējamā objekta 1.stāva līmenī, netraucējot kustību uz piebraucamā ceļa. Tāpat ceļa būvprojekts minimālā sastāvā paredz “kabatu” izveidošanu transporta uzgaidīšanai.  **Sniegts skaidrojums** |

2.tabula. Institūciju atzinumi un to ņemšana vērā.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Nr.***  ***p.k.*** | ***Institūcija, kas izsniegusi nosacījumus*** | ***Nosacījumu un atzinumu Datums; Nr.*** | ***Atzinums.***  ***Veicamās darbības, komentārs*** |
| 1. | Veselības inspekcija | 15.07.2019.  Nr.4.6.4.-10./16488/ | Atzinums **nav sniegts** |
| 2. | Valsts vides dienests Jelgavas reģionālā vides pārvalde | 17.06.2019  Nr.3.5.-07/ 11191 | Institūcija ir norādījusi, ka nosacījumus nesniedz.  Atzinums nav nepieciešams. |
| 3. | JPPI “Pilsētsaimniecība” | Nosacījumi:25.06.2019.  Nr.PIL/5-6/ 19/96  Atzinums  28.02.2020  PIL/1-21/20/134 | **Atzinums** Iestādei **nav iebildumu** pret sagatavoto lokālplānojuma redakciju, bet vēršam uzmanību, ka satiksmes organizācijas  shēma lokālplānojuma redakcijā nesakrīt ar SIA “3C” izstrādātā projekkta “Brauktuves un ietves izbūve Lielā ielā 9C un Katoļu ielā 2D, Jelgavā” satiksmes organizācijas risinājumiem  **Darbības**  Tiks veikti redakcionāli labojumi, kas neietekmē lokālplānojuma risinājumus, atbilstoši izstrādātajam projektam |
| 4. | AS “GASO” | Nosacījumi:10.07.2019.  Nr.15.1-2/ 2677  Atzinums:  Nr. 15.1.-2/882 | **Atzinums**  AS “Gaso” informē, ka minētā kvartāla teritorijā atrodas esoši sadales gāzesvadi ar spiedienu līdz 0,0025 MPa. Lokālplānojumā paredzēto objektu būvniecība iespējama pēc sadales gāzesvada ar spiedienu līdz 0,0025 MPa pārlikšanas  **Komentārs**  Norādījumsievērojams būvprojekta izstrādes stadijā |
| 4. | VAS “Latvijas Valsts ceļi” | Nosacījumi:  01.07.2019.  Nr.4.3.3/7939  Atzinums  Nr. 4.3.3./2378  25.02.2020 | **Atzinums**  VAS “Latvijas Valsts ceļi” Jelgavas nodaļai **nav iebildumu** pret izstrādātajiem lokālplānojuma risinājumiem. Lokālplānojuma pievedceļu un apbūves būvprojektus izstrādāt un saskaņot atsevišķi.  **Komentārs**  Norādījums  ievērojams būvprojekta izstrādes stadijā |
| 5. | A/S "Sadales tīkls" | Nosacījumi:  14.06.2019.  Nr.30AT30-05/677  Atzinums:  Nr. 309020-22/P-17899  13.03.2020 | **Atzinums**  AS “Sadales tīkls” **saskaņo** projektu Lokālplānojums kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā |
| 6. | SIA “Jelgavas Ūdens” | Nosacījumi:  02.07.2019.  Nr.1351/03-01  Atzinums:  Nr.  149/03-01 21.02.2020 | **Atzinums**  SIA “Jelgavas Ūdens” **nav pretenziju** par izstrādāto lokālplānojuma kvartālam starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā redakciju |
| 8. | SIA “TeT” | Nosacījumi:  26.06.2019.  Nr.PN-42445  Atzinums:  Nr. PN-71960  24.02.2020 | **Atzinums**  SIA “Tet” ir izskatījis detālplānojuma redakciju nekustamajiem īpašumiem kvartālā starp Lielo ielu, Pasta ielu, Driksas ielu un Katoļu ielu, Jelgavā no elektronisko sakaru tīkla attīstības viedokļa un **sniedz tam pozitīvu atzinumu**.  Nosakot apgrūtinājumus zemes gabaliem un attēlojot tos zemes robežu plānos, lūdzu, saņemt precīzu informāciju pie SIA Tet PPUD RRN Ogres-Bauskas-Jelgavas grupas līniju inspektora.  **Komentārs**  Norādījumi ievērojami veicot robežu pārkārtošanas pasākumus |
| 9. | Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra | Nosacījumi:  21.06.2019  Nr. 479/7/1-11  Atzinums  19.02.2020  Nr. 156/7/1-14 | **Atzinums**  Plānojuma grafiskā daļa ir daļēji sagatavota atbilstoši MK 2014.14.10 noteikumiem Nr. 628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”:  **Grafiskās daļas kartēm nav norādītas koordinātu sistēmas rāmja koordinātas, kā arī nav norādīts pats koordinātu tīkls.**  Aģentūras sniegtie nosacījumi attiecībā uz nepieciešamās informācijas iekļaušanu par valsts ģeodēziskā tīkla punktiem **nav ievēroti.** Lūdzam saskaņā ar Aģentūras sniegtajiem nosacījumiem plānojuma teksta daļā ar vienu teikumu minēt, ka lokālplānojuma teritorijā nav valsts ģeodēziskā tīkla punkta.  **Darbības**  Tiks veikti nebūtiski redakcionāli labojumi, kas neietekmē lokālplānijuma risinājumus:  grafiskajos materiālos uzskatāmāk norādot koordinātu tīklu un rāmja koordinātas;  paskaidrojuma raksts tiks papildināts ar teikumu, ka lokālplānojuma teritorijā nav valsts ģeodēziskā tīkla punktu |
| 10. | SIA “Jelgavas autobusu parks” | Nosacījumi:17.06.2019. Nr.1-19-1/66  Atzinums:  18.02.2020  Nr. 1-19-1/16 | **Atzinums**  SIA “Jelgavas autobusu parsks” savas kompetences ietvaros **neiebilst** pret publiskai apspriešanai nodoto lokālplānojuma projekta risinājumu  **Komentāri**  Nosacījumi tika ievērtēti, bet nav iekļauti lokālplānojuma risinājumos |