

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
1	I.Stāmure	Bučas 5, Tēraudi	Atbalsts V 3.2.3	Support V3.2.3	Lēmums par ieviešamo variantu tiks balstīts uz dažādiem aspektiem, kā ietekme uz satiksmi, tehniskā iespējamība, ietekme uz vidi (cilvēka un dabīgo).	The decision on the variant to be implemented will be made based on different aspects, as there are traffic effects, cost, technical feasibility, environmental impact (on human as well as on the natural environment).
2	R. Zvaigzne	Bučas 3, kad.Nr. 80310150535	Atbalsts V3. Noraidu V2 Salaspils novadā, jo māja paliek starp diviem ceļiem, nav piekļuves pie M.Juglas, ceļš iet pa gāzes vadu.	Support V3. Rejection to V2 within Salaspils community because the house stays between two roads, no access to the river M.Jugla, route goes above the gas pipeline.	Skat. 1.atbildi. V2 gadījumā no "Bučām"/ "Kaudzītēm" uz "Avotiem" tiks izbūvēts E22 apakšējais šķērsojums (inženierbūves numurs 2.2.1.S.3 4c1. pielikumā), kas nodrošinās vienkāršu piekļuvi M.Juglai. Tehniski ir iespējams adaptēt maģistrālo gāzes vadu projektētajam Variantam 2 pie "Kaudzītēm" (neliels novirzījums uz rietumiem, lai izvairītos no divreizējas šķērsošanas).	See answer 1. In case of V2 there will be an underpass under E22 from from "Bučas"/"Kaudzītes" to "Avoti" (inženierbūves numurs 2.2.1.S.3 4c1. pielikumā), which will give easy access to M.Jugla. It is technically possible to adapt the arterial gas pipeline to the designed road alignment of Variant 2 at "Kaudzītes" (minor shift to the west in order to avoid two crossings).
3	V.Vīnkals	Bučas 16, kad.Nr. 80310150551001	Atbalstu V3. Noraidu V2 Salaspils novadā, jo māja paliek starp diviem ceļiem, nav piekļuves pie M.Juglas, ceļš iet pa gāzes vadu.	Support V3. Rejection to V2 within Salaspils community because the house stays between two roads, no access to the river M.Jugla, route goes above the gas pipeline.	Skat.2.atbildi	See answer 2.
4	M. Kozinda	Bučas 18, kad.Nr. 80310150546	Atbalstu V3. Noraidu V2 Salaspils novadā, jo māja paliek starp diviem ceļiem, nav piekļuves pie M.Juglas, ceļš iet pa gāzes vadu (D700 P56 bar Rīga-Paņeveži, aizsargjosla 300m).	Support V3. Rejection to V2 within Salaspils community because the house stays between two roads, no access to the river M.Jugla, route goes above the gas pipeline (D 700 P56 bar Riga-Panevezi, protection belt 300m).	Par gāzes vadu skat. 2.atbildi. Iespējamās ceļu izbūves darbības, kuras skar aizsargjoslu, būs jāsaskaņo rakstiski ar gāzes uzņēmumu/ vada īpašnieku (saskaņā ar likuma "Par aizsargjoslām" 56.panta 13.punktu).	For gas pipeline see answer 2. The possible road construction activities that touch the protection belt would have to be agreed with the gas company / owner of the gas pipeline in written form (according to art. 56 no. 13 of the law on protection belts).
5	I.Vorkule	jaunbūve Gundegu ielā 1, Acone (building under construction Gundegu str.1, Acone)	Ceļš Salaspils novadā iet tieši gar īpašuma stūri. Kartē jaunceltņes pamati atrodas ārpus apdz.v. Beiroti. Kādēļ? Meža otrā pusē atrodas nevērtīgs krūmājs, tādēļ priekšlikums novirzīt trasi gar meža otru pusi (min.300m no Gundegu ielas).	Within Salaspils community V3 passes directly the edge of our property. The base plate of the building under construction is located outside the site Beiroti acc. to the map of the Report. Why? On the other side of the forest there is unvaluable bushwood thus proposal to realign the route along the other side of the forest (min 300 m away from Gundegu str.)..	1. Zemes gabals/ēka, kas izvietota apbūves gabalā "Beiroti", kartē (4c1/4c2. piel.) ir koriģēta (precīzi pārklājas ar kadastra robežu). 2. Attiecībā uz nepieciešamo šķērsojuma mezglu ar V35/Granīta ielu oficiālie projektēšanas standarti/ trases parametri piedāvātajai autoceļa kategorijai Variantā 3 neļauj pārvietot trasi šajā posmā. 3. Dzelzceļa līnijai Rīga - Ērgļi ir daudzi pievedceļi krustojuma ar E22 vietā. Tilts pāri dzelzceļam būs 100m garš ar šķērsojuma leņķi 42,33 gon (kas jau tā ir ļoti plakans). Jūsu priekšlikums radītu šķērsojuma leņķi 20 gon. To būtu ļoti grūti izbūvēt un tilta garums būtu 220 m, kas izmaksātu divtik daudz (11 milj. LVL, nevis 5.5 milj.LVL).	1. The plot/building is located within the built-up area "Beiroti", the map (4c1/4c2. piel.) has been corrected (signature for inhabited built-up territory now accurately overlays the cadastral borders). 2. Considering the necessary junction with V35/Granita iela, the official design standards / alignment parameters for the proposed road category do not allow the re-alignment proposed for Variant 3 in this section. 3. Furthermore the Railwayline Riga - Ergli has a lot of side tracks ("Abstellgleise") at the crossing point with E22. The bridge across the Railway line will have a width of 110 m with a crossing angle of 42,33 gon, (which is already very flat). Your suggestion would cause a crossing angle of about 20 gon. This would be very difficult to construct and the length of the bridge would have to be about 220 m what would cost twice as much (11 mill. LV instead of about 5.5 mill. LV).

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
5a	I.Vorkule un 14 personas (persons)	Madaru/ Gundegu iela (15 persons at Madaru/ Gundegu str.)	2005.g. pašvaldība zemesgabalam "Beiroti" noteica zemes izmantošanas veidu - dabas pamatnes teritorija. Jaunā trase iet caur priežu mežu un tieši dzīvojamo māju tuvumā. Priekšlikums - novirzīt trasi posmā gar apdz.v. "Beiroti" gar meža otru pusi (min.300m no Gundegu ielas)	In 2005 the municipality has defined land plot "Beiroti" as nature base area. The new route goes through pinetree forest and in close vicinity of dwelling houses. Proposal to realign the route along the other side of the forest (min 300 m away from Gundegu str.).	Būtībā Beiroti vairs nav dabas pamatnes teritorija, jo šeit tiek attīstīta apdzīvota vieta ar savrupmājām. Variants 3 ietekmē priežu mežu pēc iespējas mazāk, jo skar tikai tā malu. Ir jāizveido jauna meža mala uz ziemeļaustrumiem no jaunā ceļa uzbērums. Apdz.vieta "Beiroti" tiks aizsargāta ar troksni izolējošu sienu un stādījumiem uzbērums dienvidrietumos. Papildus skat.5.-2/3 atbildi.	In fact Beiroti is no nature base area any more because a residential settlement with detached houses is under development. Variant 3 affects the pine forest as less as possible because it occupies only the edge of it. A new forest edge shall be developed north-east of the new road embankment. The settlement "Beiroti" will be screened by a noise abatement wall and plantations on the south-western embankment. Furthermore see answer 5 - 2./3.
6	N. Guļajevskis	nek.īpašums (property) "Ārītes", kad.Nr. 80310150557	Zemes iegādes mērķis - mājas būvniecība. 2006.g. netika sniegta informācija, ka uz šī zemes gabala varētu būt autoceļu. 2007.g. 14.jūn. ar Salaspils nov.domes būvvaldi saskaņots topogrāfiskais plāns. Saskaņā ar abiem variantiem nek.īp. atradīsies paredzētās automaģistrāles pieguļošo teritoriju robežās, līdz ar to būvniecība kļūvusi neiespējama. Lūdzu atļaut būvniecību nekustāmajā īpašumā.	Purpose of land purchase was house construction. In 2006 the information on possible construction of a road was not provided. On Jun 14, 2007 the Building Authority of Salapils Council has agreed the topography plan. In accordance with both variants the property will be located within the road adjacent territory thus construction appears not feasible because of location within the protection belt of the new road. Please allow the house construction within the property borders anyway.	Saskaņā ar likuma "Par aizsargjoslām" 42.panta 1.punktu mājas izbūves darbības, kas skar autoceļa aizsargjoslu, ir jāsaskaņo rakstiski ar autoceļu administrāciju. Taču autoceļa aizsargjosla nozīmē, ka tur nedrīkst atrasties dzīvojamās ēkas, tikai komercēkas. Gadījumā, ja dzīvojamās ēkas apbūves gabals atrodas aizsargjoslas robežās, tas ir jāiznes ārpus tās pēc tehniskā projekta saskaņošanas (kompensācija sask. ar tirgus cenām).	According to art. 42 no. 1 of the law on protection belts, house construction activities that touch the protection belt of the road would have to be agreed with the road administration in written form. But road protection zone means that no dwelling buildings are allowed to be constructed, only commercial. In case the plot envisaged for residential house construction is situated within the protection belt it must be bought out after agreement on detailed design (compensation according to market prices).
7	J.Garančs	nek.īpašums (property) "Ārītes", kad.Nr. 80310150557	Zemes iegādes mērķis - mājas būvniecība. 2006.g. netika sniegta informācija, ka uz šī zemes gabala varētu būt autoceļu. 2007.g. 14.jūn. ar Salaspils nov.domes būvvaldi saskaņots topogrāfiskais plāns. Saskaņā ar abiem variantiem nek.īp. atradīsies paredzētās automaģistrāles pieguļošo teritoriju robežās, līdz ar to būvniecība kļūvusi neiespējama. Lūdzu atļaut būvniecību nekustāmajā īpašumā.	Purpose of land purchase was house construction. In 2006 the information on possible construction of a road was not provided. On Jun 14, 2007 the Building Authority of Salapils Council has agreed the topography plan. In accordance with both variants the property will be located within the road adjacent territory thus construction appears not feasible because of location within the protection belt of the new road. Please allow the house construction within the property anyway.	Skat. 6.atbildi.	See answer 6.
8	I.Else	Mājas (house) "Desas", kad.Nr. 80310140131	Pret V3, jo trase šķērso māju "Desas", kas atrodas blakus "Knauf" rūpn. Māju paredzēts nojaukt. Kādēļ trasi nevar virzīt otrpus "Knauf", neskarot arī apbūvi starp "Jaunkučām" un "Desām", jo trase ietu pa neapbūvētu pļavu. Varbūt iespējams trasi novirzīt tālāk no esošā ceļa uz Sauriešu pusi, t.sk. rūpn.apbūves terit. nav nevienas būves, tikai purvainas krūmājs, tālāk mazdārziņi. Atbalstu V2, ar nosacījumu, ka tas neskar kapsētas teritoriju.	Against V3 because the route crosses house "Desas" located at the industrial estate "Knauf". The house is proposed for demolition. Why the route cannot be aligned at the other side of "Knauf", not affecting buildings between "Jaunkučas" and "Desas" and aligned through meadows. Maybe it is possible to reallocate the road further from the existing road to direction Sauriesi. In the so-called industrial building area there are no buildings, only swampy bushwood, further allotment gardens. Support for V2 with precondition that it does not touch the area of the cemetery.	Skat. 1.atbildi. Variants "Knauf" dienvidos un Sauriešu ģipša karjera dienvidos tika izstrādāts. Šis Variants 2 Dienvidi 2 nopietni iejaucas Salaspils novada teritoriālajā plānojumā. Pamatojoties uz intensīvo konsultāciju ar Salaspils novada pārstāvjiem rezultātiem, tika nolemts šo variantu tālāk neattīstīt un izslēgt no tālākā novērtējuma.	See answer 1. A variant south of "Knauf" and the Sauriesi gypsum quarry has been designed. It is inevitable that this variant "South-2" seriously interferes with the territorial planning of Salaspils novads. Based on the results of an intensive discussion process with Salaspils novada representatives it was decided not to develop this variant further and to exclude it from further assessment.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
9	S.Zajacs		Noraida abus variantus. Sauriešos abas trases ir tuvu apdzīvotām teritorijām/ dzīvojamām mājām; V3 pat šādas šķērso.	Rejects both variants. In Sauriesi both alignments are close to inhabited areas / residential buildings; V3 even traverses such.	Teritorijā ar tik strauju attīstību (dzīvojamo māju būvniecība), kā tas vērojams Rīgas ārpilsētas austrumu teritorijā, ir neizbēgami, ka jauna autoceļa koridora (savienojumam ar Rīgas ielu tīklu) izstrādē netiks skarts viens vai otrs zemes gabals/ dzīvojamā ēka. Izvairoties no interešu konflikta vienā vietā, tāds tiktu radīts citā vietā. Lēmuma pieņemšanas process par projekta ieviešanu nodrošinās to, ka visas intereses tiks līdzsvarotas (iesk. kompensācijas jautājumus). Visi varianti tika izstrādāti, lai tiem būtu pēc iespējas mazāka negatīvā ietekme.	In an area under such rapid development (construction of residential houses) as in the eastern outskirts of Riga it is inevitable that one or the other area/plot with residential buildings will be affected by a new road corridor that shall connect to the Riga city road network. Avoiding conflict of interests at one place generally leads to generation of similar conflicts elsewhere. The decision process on project implementation will make sure that all interests (incl. compensation issues) will be balanced. All variants have been researched with the objective to keep adverse effects as small as possible.
10	I.Sarkane un 53 personas (persons)		Pret V2 un V3. a) Nepārlicina šosejas nepieciešamība šajā posmā, b) sašķelta novada teritorija un infrastruktūra, c) nav atrisināta posma ieeja Rīgā Slāvu apļa virzienā,	Against V2 and V3. a) Inconvincing necessity for road within this section, b) divided area of the community and infrastructure, c) not solved entrance of the section into Riga in direction Slavu ring,	Skat. 9.atbildi. a) Projekta nepieciešamība tika noteikta autoceļu politikas lēmumu pieņemšanas laikā. Esošajam E22 (A6) nav pietiekamas caurlaides spējas nākotnes un pat šībrīža satiksmes apjomam. Jauna trase no Kranciema uz Slāvu apli ir noteikti nepieciešama. b) Jaunais ātrgaitas autoceļš nesadalīs, bet gan papildinās teritorijas esošo infrastruktūru. Dalījuma ietekme tiks samazināta līdz minimumam, izbūvējot augšējos vai apakšējos šķērsojumus. c) Pieslēgums Rīgas pilsētas ielu tīklam un Slāvu apļa virzienam tiks organizēts caur paplašināto Dreilīņu satiksmes mezglu un kravas automašīnu satiksmei caur Granīta-/Krustpils ielu. Detalizēti tas ir aprakstīts IVN ziņojuma 2.nodaļā.	See answer 9. a) Identification of necessity for the project was outcome of political decision-making process. The existing E22 (A6)-has not enough capacity for the future and even for the current traffic volumes. A new alignment form Kranciems quarry to Slavu Ring is necessary. b) The new express road will not divide but supplement the existing infrastructure of the territory where it will be integrated in. Dividing effects are minimised by under- or overpasses. c) Connection to the Riga city road network and in direction Slavu Ring will be organised via the extended Dreilini interchange and, for the heavy vehicle traffic, via Granita-/Krustpils iela. Details are described in chapter 2 of the EIA-Report.
10	I.Sarkane un 53 personas (persons)		d) trokšņa ietekme, e) nav izstrādāts kompensācijas mehānisms ceļa aizsargjoslā esošajiem īpašumiem un stādījumiem.	d) noise pollution, e) not developed compensation mechanism for the properties and plantation within the road side protection zone.	d) Piegulošajās apdzīvotajās vietās tiks nodrošināta aizsardzība pret troksni (piem., prettrokšņu sienas). Tomēr, kā jebkur citur gar galvenajiem autoceļiem nav iespējams panākt atbilstību ļoti stingriem Latvijas trokšņu standartiem. No otras puses, tiks atslogotas apdzīvotās vietas gar A6 un P5. Detalizēts apraksts sniegts IVN ziņojuma 3.1.7 un 4.7.1. nodaļās. e) Nepieciešamā kompensācija īpašumiem ceļa izbūves zonā un aizsargjoslā tiks nodrošināta atbilstoši tirgus cenām pēc tehniskā projekta izstrādes.	d) Noise protection (i.e. abatement walls) will be provided for adjacent inhabited areas. However, as elsewhere along major roads, it is not possible to attain compliance with the very stringent Latvian noise standards. On the other hand, inhabited areas along A6 and P5 will be relieved from traffic noise. Details are described in chapters 3.1.7 and 4.7.1 of the EIA-Report. e) Necessary compensations for required properties in the road construction zone and in the protection belt will be provided according to market prices after agreement on detailed design.
11	Moženaitu ģim.	Institūta iela 36a-14	Atbalsts V3.	Supports V3.	Skat.1.atbildi.	See answer 1.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
12	I.Latiševs un 117 personas	Sauriešu 4.un 6. māja, karjera iedz. (House No.4 and 6 in Saurieši and population at quarry)	Ceļa izbūves sākšanas laikā tiks organizētas protesta akcijas, t.sk. masu medijos. Ceļš iet gandrīz gar dzīvokļu logiem.	There will be protest actions, incl. information in mass media at the beginning of road constructions. The road goes almost at windows of appartments.	Skat.9.atbildi. Sabiedrības informēšana par projektu tiks nodrošināta jebkurā gadījumā.	See answer 9. Public awareness about the project will be ensured anyway.
13	A.Voikovs	Zaķa iela 2, Saurieši	Pret autoceļa posmu, kas skar apbūvi pie Sauriešu karjera. Autoceļš būtu jāizbūvē Lubānas šosejas virzienā.	Against road section that impacts buildings at Sauriesi quarry. The road should be constructed in direction of Lubanas road.	Skat. 9. atbildi	See answer 9.
14	A.Gorins	Graubicu iela 4, Dreilīņi	Lūdzu iekļaut jau sākotnējā apspriešanā formulētās prasības (arī Stopiņu novada prasības): (a) samazināt braukšanas ātrumu, (b) aizliegt smagā transporta kustību pa Stopiņu novadu, maks. novirzot to uz Granīta ielu. (c) Projekts izstrādāts ar normatīvu pārkāpumu - ir pārsniegti trokšņa normatīvi, īpaši nakts laikā. VPVB jānosūta ierosinājums ziņojumu pārstrādāt vai aizliegt paredzēto darbību.	Please include the requirements stated already during the initial hearings (also requirements of Stopini community): a) reduce speed limit, b) prohibit heavy transport traffic through Stopini community, maximally channel it to Granita street. c) The project is elaborated under violation of normatives - exceeded noise standards, esp. at night. The EIA Bureau shall propose revision of the report or illegalise the proposed action.	a) Pakalpojuma līmeņa pazemināšana (autoceļa kategorija, mezglu pakāpe, ātruma ierobežojums) nenodrošinātu nepieciešamo autoceļa caurlaides spēju saskaņā ar projekta mērķiem. Darba uzdevums prasīja ātrgaitas autoceļu. Šim nolūkam ir nepieciešams atdalīt vietējo satiksmi no tālsatiksmes. b) Smago automašīnu satiksme tiks maksimāli novadīta caur Granīta-/ Krustpils ielu. Taču vispār aizliegt smago satiksmi caur Stopiņu pagastu nav iespējams. "Ātrgaitas autoceļš" ir domāts jebkāda veida transporta līdzekļiem, kas spēj braukt ar ātrumu 60 km/h. Detalizēts apraksts sniegts IVN ziņojuma 2.nodaļā. c) Piegulošajās apdzīvotajās vietās tiks nodrošināta aizsardzība pret troksni (piem., prettrokšņu sienas). Tomēr, kā jebkur citur gar galvenajiem autoceļiem, nav iespējams panākt atbilstību ļoti stingrajiem Latvijas trokšņu standartiem. Trokšņa ietekmes samazināšanai nakts laikā ir iespējams samazināt braukšanas ātrumu nakts laikā. No otras puses, tiks atslogotas apdzīvotās vietas gar A6 un P5. Detalizēts apraksts sniegts IVN ziņojuma 3.1.7 un 4.7.1. nodaļās. IVN birojs ir izvērtējis IVN Darba ziņojumu saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, sabiedrības pārstāvju iesūtītajām vēstulēm un pieaicināto ekspertu ziņojumiem. IVN birojs ir publicējis savu Atzinumu (skat 6a.pielikumu). Saskaņā ar šo Atzinumu ir sagatavots IVN Noslēguma ziņojums.	a) Downgrading the level of service (road category, level of junctions, speed limit) would not ensure a sufficient road capacity according to the project objectives. The Terms of Reference requested to design an express road. For this purpose, the local traffic has to be seperated from the long-distance traffic. b) Heavy vehicle traffic will be maximally channeled through Granita-/ Krustpils iela. But to prohibit heavy traffic through Stopini community at all is not possible. An "E-Road" is for every kind of motorised vehicles that can go at least 60 km/h. Further details are described in chapter 2 of the EIA-Report. c) Noise protection (i.e. abatement walls) will be provided for adjacent inhabited areas. However, as elsewhere along major roads, it is not possible to attain compliance with the very stringent Latvian noise standards. For mitigation of noise effects it might be possible to reduce the speed limit during night time. On the other hand, inhabited areas along A6 and P5 will be relieved from traffic noise. Details are described in chapters 3.1.7 and 4.7.1 of the EIA-Report. The EIA BuerEAU has assessed the Draft EIA-Report under consideration of the public hearings results, letters of the concerned public and statements of external experts. The EIA BuerAU has then issued an own statement report (see Annex 6a). According to the requirements of this statement report the Final EIA-Report has been prepared.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
15	V.Jokela, valdes loceklis	SIA "Januki", kad.nr. 80960020013	Zemes gabals atrodas tieši pie P4 un Deglava ielas apļveida krustojuma, un jaunā trase tieši skar zemesgabala teritoriju. V2 <KOREKTI V3> sekcijā 4 neatbilst Stopiņu novada terit.plān.rezervētajam koridoram, parādīti risinājumi, kuri iepriekš nav sabiedriski apspriesti un nav ietverti E22 priekšizpētes projektā. Kategorisks iebildums pret patvaļīgu risinājumu izstrādāšanu un koridora pārvietošanu bez sab.apspriešanas, šie risinājumi nav bijuši ietverti ietekmes uz vidi novērtējumā. Iebildums pret automaģistrāles ievada Rīgā noteikšanu par ātrgaitas automaģistrāli, max ātrums Dreiliņos 50 km/h. Tādēļ izstrādāt precizētus transporta koridora plānus ievadam Rīgā, pieslēdzot to esošajam ielu tīklam un iepazīstināt ar tiem skarto zemju īpašniekus. Piedāvātā koridora sarkanās līnijas un aizsargjoslas pārklāj vairākas ēkas SIA zemes gabalā, kas nav pieļaujams.	The land plot of the Company is located directly at the roundabout of P4 and Deglava str. The new route directly touches the area of the plot. V2 [KORRECT: V3] in section 4 does not comply with reserved corridor of Stopini spatial plan, the indicated solutions have not been discussed in public and are not included in the E22 feasibility study. Categorical objection to arbitrary elaboration of solutions and realignment of the transport corridor without public hearings, these solutions were not included in the EIA. Objection to Riga entrance road as express road, max. speed in Dreilini must be 50 km/h. Thus development of precised transport corridor plan for Riga entrance, connecting it to the local road network and present them to affected local population. The red lines and protection zones of the proposed corridor touche several buildings within the Company's plot. This is not acceptable.	Komentārs attiecas uz Variantu 3, nevis Variantu 2. Uzņēmuma vēstulei pievienotais pielikums rāda E22 jaunās trases Variantu 3, kurš ir saskaņā ar prezentēto Stopiņu teritorijas plānojumā (grozījumos) rezervēto transporta koridoru, kopā ar attiecīgajām piegulošā autoceļa tīkla adaptācijām (paralēls vietējais autoceļš, kas savieno esošo P4 Dreiliņos, pārvietoto P4 posmu, kas savieno perspektīvo Juglas ielu Dreiliņu ziemeļos), kuras arī ir saskaņā ar prezentēto, šobrīd izstrādē esošo Stopiņu teritorijas plānojumā (grozījumiem). Norādītais risinājums jau tika prezentēts sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā 2008.g. maijā/jūnijā. Varianta 3 trase ir izstrādāta tehniskās iespējamības ietvaros, konsultējoties ar Stopiņu novada pārstāvjiem un iestrādāts IVN ziņojumā saskaņā ar IVN programmu, kuru IVN birojs izsniedza 2008.g. septembrī. Pakalpojuma līmeņa pazemināšana (autoceļa kategorija, mezglu pakāpe, ātruma ierobežojums) nenodrošinātu nepieciešamo autoceļa caurlaides spēju saskaņā ar projekta mērķiem. Darba uzdevums prasīja ātrgaitas autoceļu. Šim nolūkam ir nepieciešams atdalīt vietējo satiksmi no tālsatiksmes. Kā prezentēts sabiedriskās apspriešanas laikā (sākotnējā apspriešana 2008.g.maijā/jūnijā, IVN Darba ziņojuma apspriešana 2009.g.martā), pieslēgums Rīgas pilsētas ielu tīklam un Slāvu apļa virzienam tiks organizēts caur paplašināto Dreiliņu mezglu un smagajam autotransportam caur Granīta-/Krustpils ielu. Detalizēti tas ir aprakstīts IVN ziņojuma 2.nodaļā. Minētās sarkanās līnijas rāda maksimālo potenciālo trokšņa ietekmes zonu attiecībā uz dzīvojamām ēkām. Ceļu aizsargjoslas zona nozīmē, ka tajā nav atļautas dzīvojamās ēkas, taču komercdarbība ir atļauta.	The comment refers to Variant 3, not Variant 2. The provided Annex 2 that was attached to the Companies letter shows Variant 3 for the alignment of new E22, which is in line with the reserved transport corridor in the presented part of Stopinu teritorial plan under revision, together with related adaptions of the adjacent road network (parallel local road connecting to existing P4 in Dreilini, shifted P4 section connecting to the perspective Juglas iela north of Dreilini) that are also in line with the presented part of Stopinu teritorial plan, which is currently under revision. The indicated solution has been presented to the interested public already during the initial public hearings on EIA in May/June 2008. The alignment of Variant 3 has been developed in the scope of the technical feasibility study under consultation of Stopini community representatives and submitted to EIA according to a program issued by the EIA Buereau in September 2008. Downgrading the level of service (road category, level of junctions, speed limit) would not ensure a sufficient road capacity according to the project objectives. The Terms of Reference requested to design an express road. For this purpose, the local traffic has to be seperated from the long-distance traffic. As presented during the public hearings (initial hearings in May/June 2008, hearings on Draft EIA-Report in March 2009), connection to the Riga city road network and in direction Slavu Ring will be organised via the extended Dreilini interchange and, for the heavy vehicle traffic, via Granita-/Krustpils iela. Details are described in chapter 2 of the EIA-Report. The mentioned red lines demarcate maximum potential noise impact zones referring to residential buildings. Road protection zone means that no dwelling buildings are allowed, but commercial are.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
15	V.Jokela, valdes loceklis	SIA "Januki", kad.nr. 80960020013	Arī no jauna plānotais P4 tiek novirzīts pāri SIA zemesgabala teritorijai, kas nav pieļaujams, jo sadala zemes gabalu 2 daļās, kuras nav iespējams funkcionāli savienot, tādēļ nomainīt uz normālprofilu NP11.	Also the relocated P4 (in case of V3) is routed through the Company's plot what is not acceptable because the plot is divided in two parts that are then functionally impossible to connect. Therefore change to profile NP11.	NP 11 nav piemērojams autoceļam ar prasīto pakalpojuma līmeni. NP 11 ir jauda tikai 19000 transp.v. gada vidējai dienas satiksmei, bet nepieciešams ir autoceļš līdz 45000 transp.v. gada vidējai dienas satiksmei. Nepieciešamās kompensācijas īpašumiem autoceļa izbūves zonā un aizsargjoslā tiks nodrošinātas pēc tehniskā projekta izstrādes atbilstoši tirgus cenām.	NP 11 is not applicable to a road with the requested level of service. NP 11 has a capacity of only 19.000 AADT (annual average daily traffic), up to 45.000 AADT is necessary. Necessary compensations for required properties in the road construction zone and in the protection belt will be provided according to market prices after agreement on detailed design.
15	V.Jokela, valdes loceklis	SIA "Januki", kad.nr. 80960020013	Veidojot P4 par strupceļu, saglabāt piekļuvi šim ceļam no SIA zemesgabala.	Making old P4 as a dead end, please provide access to new P4 from the Company's plot.	Tiks izbūvēts pieslēgums no vecā P4 uz jauno P4 Dreiliņos (kā parādīts 4c2 piel. Variantam 3). Ja uzņēmumam ir pieeja vecajam P4, tad automātiski tam būs arī pieeja jaunajam P4.	There will be a connection from old P4 to the re-aligned new P4 in Dreilini (as indicated in 4c2 piel. for Variant 3). If the Company has access to the old P4, it will automatically have access to the new P4 as well.
16	A.Štromanis		Trase no Kranciema karjera līdz apvedceļa A4 krustojumam pa V3 trasi, no šejienes un M. Juglas upes šķērsojuma zonā līdz krustojumam ar dzelzceļu vēlams savietot V3 ar V2, kurš šeit šķērso V3. Tālāk virzīt trasi pa V2 līdz Dreiliņu krustojumam, apejot Ulbroku no ziemeļiem. V3 posmā Juglas upe-Saurieši - Acone nevajadzīgi sašķel esošo infrastruktūru.	West of crossing A4 and M. Jugla V3 should be preferably combined with V2. Further align the route along V2 up to Dreilini interchange, bypassing Ulbroka in the north. V3 in section M. Jugla river - Sauriesi - Acone splits unnecessarily the existing infrastructure.	Pēc intensīva konsultāciju procesa ar vietējo pašvaldību pārstāvjiem, ņemot vērā teritoriju plānojumu uzliktos ierobežojumus, tika nolemts IVN izstrādei nodot Variantus 2 un 3. Saskaņā ar noslēguma konsultāciju rezultātiem (2008.g. oktobris) tālāka iespējamo kombināciju izvērtēšana netiek plānota. Jaunais ātrgaitas autoceļš nesadalīs, bet gan papildinās teritorijas esošo infrastruktūru. Daļējuma ietekme tiks samazināta līdz minimumam, izbūvējot augšējos vai apakšējos šķērsojumus. Citas infrastruktūras elementu (gāzes vadu, elektrolinijas) adaptācija tehniski ir iespējama.	After an intensive process of consultation with the local governments representatives, considering the constraints set by the relevant territorial plannings, it was decided to submit the alternative Variants 2 and 3 to EIA. According to the final consultation results (decision was made in October 2008) a further assessment of possible combinations is not intended any more. The new E22 (also in case of V3) will not divide but supplement the existing traffic infrastructure of the territory where it will be integrated in. Deviding effects are minimised by building under- or overpasses. Neccessary adaptions to other infrastructure elements / communications / utilities (gas pipelines, electricity lines) are technically possible.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
17	G. Kurmis	mājas "Dunduri" (bij. Ceļmalas), Tīnūži (house Dunduri, former Ceļmalas)	Šaubas, vai izveidojot V2.1 (caur Tīnūžu centru) ir ievērotas iedz. intereses, kādēļ lauku teritorijā jāprojektē trase pāri mājām (Virsiši un blakus esošās mājas Dunduri). Mājas "Dunduri" projektā dēvētas ar veco nosaukumu "Ceļmalas". Minētās mājas var apiet gar kreiso pusi, skatoties Rīgas virzienā. Mājai nav plānota prettrokšņu siena, taču tā ir ieprojektētā tālāk vietā, kurā nav apbūves, kā arī 1.5km garumā starp elektrolīniju un ceļu P80 pirms tā krustojuma ar ceļu P5. Kategoriski pret V2.1 posmā.	Doubts whether the interests of the population have been taken into consideration while developing V2.1 (through the centre of Tinuzi). Why should the road in rural area be designed over houses ("Virsiši" and adjacent house "Dunduri"). The house "Dunduri" is named with its old name "Celmalas". The mentioned houses can be passed on the left side, in direction Riga. The house has no noise protection wall, but a wall is designed further at site where there are no buildings as well as for 1,5 km between electric line and P80 before its crossing with P5. Categorically against V2.1.	V2.1 ir tikai viens alternatīvais segments, kuram veikta IVN, cita alternatīva ir V3.1, kura ietekmē citas ieinteresētās iedzīvotāju daļas. Ir neiespējami vienlīdz apmierināt visas, nereti pretrunīgas iedzīvotāju intereses. V2.1 nav nosprausts caur Tīnūžu centru, bet kā Tīnūžu dievidu un rietumu apvedceļš. V2.1 nav nosprausts pāri, bet starp mājām "Virsiši" un "Dunduri" (~km 113+800). Tas darīts tādēļ, ka trases parametriem ir zināmi ierobežojumi (piem., objekti, kas jāapbrauc, jāsavieno un jāšķērso) un tai pašā laikā trasei jāatbilst noteiktajiem projektēšanas standartiem piedāvātajai autoceļa kategorijai, lai nodrošinātu autoceļa drošību (līkne / minimālais rādiuss, krustojums lenķis, utt.).	V2.1 is only one alternative segment submitted to EIA, the other alternative segment in this section is V3.1, which affects the interests of other parts of the population. It is impossible to serve all, often contradicting interests that are expressed by the population, to the same extent. V2.1 is not aligned through the centre of Tinuzi but as a southern and western bypass of Tinuzi. V2.1 is furthermore not aligned over but in between the houses "Virsiši" and "Dunduri" (~km 113+800). This is because the alignment parameters have to consider certain constraints (i.e. objects to be bypassed, connected or crossed) and at the same time they have to comply with certain official design standards for the proposed road category in order to ensure road safety (curvature / minimum radiuses, crossing angles, etc.).
17	G. Kurmis	mājas "Dunduri" (bij. Ceļmalas), Tīnūži (house Dunduri, former Ceļmalas)			Nosaukums "Ceļmalas" kartē ir aizstāts ar "Dundurim". Prettrokšņa sienu nevar nodrošināt katrai individuālai mājai, tās ir paredzētas tikai saistītai (blīvai) apbūvei, kā plānots minētās vietas austrumos un rietumos saskaņā ar lkskiles teritorijas plānojumu - Tīnūžu dienvidos un ap "Kalnstarīņiem" (perspektīvās dzīvojamās apbūves teritorijas).	The name "Celmalas" has been replaced with "Dunduri" in the maps. A noise protection wall cannot be provided for every single house, only for coherent settlement areas as they are planned east and west of the mentioned side according to lkskile teritorial development plan in the south of Tinuzi and around "Kalnstarini" (perspective inhabited built-up areas).
18	A.Bērziņa	"Drīzuļi", Tīnūži	Atbalsts V3	Support V3.	Skat. 1. atbildi	See answer 1.
19	G. Magone	"Dālderī", kad.nr. 74940020010	Ziņojuma karte nav vienādā mērogā ar zemes plānu, tādēļ neparāda patieso stāvokli dabā. Pēc plāna mala 2-3 ir 220m, mala 1-4 ir 280m. Ziņojuma kartē ceļa trase iet gandrīz pa centru malai 1-4, tātad, ja trase ar aizsargjoslām aizņem ~200m, tad mala 1-4 ir pārklāta gandrīz par 2/3 vai visa. Tādēļ secināms, ka trase aizņem visu zemes gabalu, tādēļ priekšlikums nav atbalstāms. Zemes gabala teritorijā nav apsekota augu valsts, ir atrodamas naktsvijoles un dzegužkurpītes. Koridors iet ļoti tuvu M.Juglai.	The map within the Report is not in the same scale as land plot map thus it does not indicate the correct situation in nature. Acc.to plan edge 2-3 is 220m, edge 1-4 is 280m. In the map of the Report the road route goes almost through the centre of the edge 1-4 thus road with protection zones is about 200m. It means that edge 1-4 is covered almost to 2/3 or all. It means that the road takes all the land plot thus the proposal cannot be supported. The flora of the plot is not inspected there are two protected species. The corridor is very close to the river M.Jugla.	Minētie garumi saskan ar zemes gabala garumiem, kas attēloti kartē (4b2 piel.). Varianta 3 gadījumā zemes gabals tiks aizņemts un pēc tehniskā projekta izstrādes un saskaņošanas tiks sniegta kompensācija atbilstoši tirgus cenām. Varianta 3 gadījumā karte (4b2 piel.) ir labota norādot mājas "Dālderī" kā nojaucamas (km 106+800). Potenciālā ceļa trase ir inspicēta, taču ne katrā zemes gabalā. Minētās augu sugas tika reģistrētas. Varianta 3 ietekme uz M.Juglu ir analizēta IVN ziņojumā.	The mentioned dimensions comply with the dimensions of the plot as indicated in the map (4b2 piel). The plot will be occupied and compensation according to market price will have to be provided after agreement on technical design in case of Variant 3. The map (4b2 piel) has been corrected by indicating Dālderī as a house to be demolished (~km 106+800) in case of implementing Variant 3. The potential road alignment corridor has been inspected, but not necessarily at all private estates. The mentioned species are now recorded. The impact of Variant 3 on M.Jugla has been pointed out in the EIA-Report.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
20	I.Babule	"Teikas", kad.Nr. 74940030073	<p>Pretenzija. Šajā un kaimiņu zemes gabalā ir novērojami sekojoši aizsargajamie augu sugas un dzīvnieki: bruņucepuru dzegužpuķe, jumstiņu gladiola, naktsvijoles, vīru dzegužpuķe, sila ķirzaka. V3 šķērso vietas, kur uzturas lielle zīdītāji. Autori nav vērsušies medību kolektīvā "Tinūži". Dabas faktoru izpētei nav veltīta pietiekama uzmanība, kas var sagraut minētos resursus. Nevienā kartē nav norādīti kad.Nr un nosaukumi, pielik. 1 "Teikas" nav parādītas, pielikumos 4a1, 4a2, 4b1, 4b2 skaidrojumi uz kartes nav valsts valodā. Minētajos pielikumos "Teikas" ir aizsegtas ar uzrakstu "Seksija 1b". Tādēļ kartogrāfiskais materiāls liedz skaidri saprast, kur trase šķērsos īpašumus.</p>	<p>Objection. In this and neighbouring plot one can observe the following protected flora and fauna species: xxx. V3 crosses sites where there are big mammals. Authors have not been visiting hunting management "Tinuzi". The investigation of nature factors is not sound enough what can lead to collapse of the resources. None of maps include cadastral numbers and names, in Annex 1 "Teikas" are not indicated at all, in Annexes 4a1, 4a2, 4b1, 4b2 explanations are not in state language. In the mentioned annexes "Teikas" are covered with label "Seksija 1b". Thus the map material does not allow to understand where the route crosses the properties.</p>	<p>4.pielikums ietver visas attiecīgās kadastrālās robežas, kā tās tika saņemtas no Valsts Zemes dienesta. Skaitļus nav iespējams atzīmēt mērogā 1:10000, kas ir iespējamas izpētes karšu mērogs. IVN iespējamības izpētes laikā nespēj apsekot katru individuālo zemes gabalu. Saraksts ar potenciāli ietekmētajiem zemes gabaliem (ar numuriem un īpašniekiem) ir sniegts IVN ziņojuma 5.pielikumā. Visos pielikumos visi skaidrojumi ir sniegti valsts valodā. Konstruktīvu skaidrojumi ir papildus sniegti arī angļu valodā, sniedzot to pašu informāciju, kā latviešu valodā. Atzīme "Seksija 1b" ir novietota pāri zemes gabalam "Teikas" kļūdas dēļ, tā ir labota, un visas robežas ir redzamas.</p>	<p>4. piel. includes all relevant cadastral borders as they have been received from the State land service. The numbers cannot be displayed in scale 1 : 10 000 - the scale of the feasibility study. An EIA in the scope of a feasibility study cannot deal in detail with every single plot. A list of potentially affected plots (with numbers and landowners) is provided with Annex 5 of the EIA-Report. In all annexes all explanations are in state language. The explanation of structures is additionally given in english, providing the same information as the latvian explanation. The label "Seksija 1b" was placed over plot "Teikas" by mistake; it has been shifted aside, now the property borders are visible.</p>
20a	I.Babule	"Teikas", kad.Nr. 74940030073	<p>Pieejama tikai viena ziņojuma kopija, ziņojums internetā bija pieejams tikai no 01.04. pēc sapulces dalībnieka ierosinājuma - tas veikts tādēļ, lai pēc iespējas mazāk informācijas nonāktu sabiedrības rokās. Valsts valodas pārskatījumi - pielikumos 1, 4a1, 4a2, 4b1, 4b2, 4c1, 4c2, ziņojuma 13. tabulā - iedzīvotāji nevar pienācīgā veidā iepazīties ar informāciju. Nav saņemts rakstisks paziņojums par sab.apspriešanu. Kategorisks iebildums pret V3 trasi esošo novietojumu, jo tas pilnībā šķērso zemes gabalu "Teikas", nav ņemtas vērā šeit esošās aizsargājamās sugas. Priekšlikums aizbūvēt trasi 1km attālumā uz ziemeļiem, kur ir maz viensētu un trase šķērso pārsvarā neapdzīvotus mežus. Pilnībā pārstrādāt paviršo ziņojumu, rīkot jaunu darba ziņojuma apspriešanu.</p>	<p>Only one copy of the report was available, report in internet was available only after request on 01.04. - this is done to provide to public as less information as possible. State language not considered in the mentioned annexes, table 13 - population is not able to get familiar with the information. Written invitation to the public hearings was not received. Categoric objections to V3 at its existing alignment because it completely crosses the plot "Teikas", the protected species are not considered. Proposal to construct the road 1km further to north where there are some single farms and the route passes mostly uninhabited forests. Completely redevelop the report, provide new public hearings for Draft EIA Report.</p>	<p>IVN Darba ziņojuma pieejamība sabiedrībai tika nodrošināta atbilstoši attiecīgajiem normatīvajiem aktiem (likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 17. pants un MK noteikumu Nr. 87 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” V nodaļa). IVN Darba ziņojuma publicēšana internetā bija papildus pakalpojums, kuru likumdošanas akti neprasa (internetā jābūt pieejamam tikai IVN Noslēguma ziņojumam). Visos pielikumos visi skaidrojumi ir valsts valodā. Inženierbūvju skaidrojumi ir papildus sniegti angļu valodā, nodrošinot to pašu informāciju. IVN ziņojuma 13.tabula norāda, kuras teritoriālās vienības, kas aprakstītas un novērtētas 1.tabulā, tiks šķērsotas katrā no variantiem. Informācijas labākai izpratnei tagad klāt ir pievienota atsauce no 13.tabulas uz 1.tabulu. Iesaistītie zemes īpašnieki tika noteikti, balstoties uz Valsts Zemes dienesta sniegtajiem datiem, attiecīgi tika izsūtīti ielūgumi.</p> <p>Pasūtītājs prasīja iekļauties rezervētā koridora robežās. Trases novirzīšana 1km uz ziemeļiem izraisītu citas problēmas. Varianta 3 gadījumā zemes gabals tiks aizņemts un pēc tehniskā projekta saskaņošanas tiks sniegtas kompensācijas atbilstoši tirgus cenām. Minētās sugas tika reģistrētas.</p>	<p>Public display of the Draft EIA-Report was according to the relevant legislation (likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 17. pants un MK noteikumu Nr. 87 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” V nodaļa). Publication of the Draft EIA-Report in internet was additional service that is not required by legislation (only the Final Report must be presented in internet). In all annexes all explanations are in state language. The explanation of structures is additionally given in english, providing the same information as the latvian explanation. Table 13 of the EIA-Report indicates, which of the spatial units that are described and evaluated in table 1 are traversed by any of the variants. A reference from table 13 to table 1 has been made for better understanding. Relevant land owners have been identified based on the data obtained from State Land Survey; invitations have been sent accordingly.</p> <p>The clients demand was to stay within the borders of the reserved corridor. A shift of the alignment 1 km to the north would cause other problems. The plot will be occupied in case of V3 and compensation according to market price will have to be provided after agreement on technical design in case of Variant 3. The mentioned species are now recorded.</p>

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
21	D.Babule-Kalniņa	Ābelkalni, kad.Nr. 74940030153	Pretenzija. Šajā un kaimiņu zemes gabalā ir novērojami sekojoši aizsargājami augu sugas un dzīvnieki: bruņucepuru dzegužpuķe, jumstiņu gladiola, naktsvijoles, vīru dzegužpuķe, sila ķirzaka. V3 šķērso vietas, kur uzturas lielle zīdītāji. Autori nav vērsušies medību kolektīvā "Tīnūzi". Dabas faktoru izpētei nav veļtita pietiekama uzmanība, kas var sagraut minētos resursus. Nevienā kartē nav norādīti kad.Nr un nosaukumi, pielik. 1 zemes gab. nav parādīts, pielikumos 4a1, 4a2, 4b1, 4b2 skaidrojumi uz kartes nav valsts valodā. Minētajos pielikumos "Ābelkalni" ir aizsegti ar uzrakstu "Seksija 1b". Tādēļ kartogrāfiskais materiāls liedz skaidri saprast, kur trase šķērsos īpašumus.	Objection. In this and neighbouring plot one can observe the following protected flora and fauna species: xxx. V3 crosses sites where there are big mammals. Authors have not been visiting hunting management "Tinuzi". The investigation of nature factors is not sound enough what can lead to collapse of the resources. None of maps include cadastral numbers and names, in Annex 1 "Abelkalni" are not indicated at all, in Annexes 4a1, 4a2, 4b1, 4b2 explanations are not in state language. In the mentioned annexes "Abelkalni" are covered with label "Seksija 1b". Thus the map material does not allow to understand where the route crosses the properties.	Skat. 20.atbildi. Atzīme "Seksija 1b" ir novietota pāri zemes gabalam "Ābelkalni" kļūdas dēļ, tā ir labota, zemes gabals tagad ir redzams.	See answer 20. The label "Seksija 1b" was placed over plot "Ābelkalni" by mistake; it has been shifted aside, now the property borders are visible.
21a	D.Babule-Kalniņa	Ābelkalni, kad.Nr. 74940030153	internetā bija pieejams tikai no 01.04. pēc sapulces dalībnieka ierosinājuma - tas veikts tādēļ, lai pēc iespējas mazāk informācijas nonāktu sabiedrības rokās. Valsts valodas pārskatījumi - pielikumos 1, 4a1, 4a2, 4b1, 4b2, 4c1, 4c2, ziņojuma 13. tabulā - iedzīvotāji nevar pienācīgā veidā iepazīties ar informāciju. Nav saņemts rakstisks paziņojums par sab.apspriešanu. Kategorisks iebildums pret V3 trasi esošo novietojumu, jo tas pilnībā šķērso zemes gabalu "Ābelkalni", nav ņemtas vērā šeit esošās aizsargājamās sugas. Priekšlikums izbūvēt trasi 1km attālumā uz ziemeļiem, kur ir maz viensētu un trase šķērso pārsvarā neapdzīvotus mežus. Pilnībā pārstrādāt pavisā ziņojumu, rīkot jaunu darba ziņojuma apspriešanu.	Only one copy of the report was available, report in internet was available only after request on 01.04. - this is done to provide to public as less information as possible. State language not considered in the mentioned annexes, table 13 - population is not able to get familiar with the information.Written invitation to the public hearings was not received. Categoric objections to V3 at its existing alignment because it completely crosses the plot "Abelkalni", the protected species are not considered. Proposal to construct the route 1km further to north where there are some single farms and the route passes mostly uninhabited forests. Completely redevelop the report, provide new public hearings for Working Report.	Skat. 20.a atbildi	See answer 20a.
22	S.Blūma	"Kristīnes", kad.Nr. 74940040042	Plānotie ceļu izbūves varianti būtiski ietekmē īpašumu "Kristīnes", nav saprotams, kādā veidā un uz kādiem noteikumiem projekts tiks realizēts šajā zemes gabalā. Tas nav pieņemams, jo īpašuma izmantošana praktiski kļūtu neiespējama.	The proposed road construction variants considerably affect property "Kristines", it is not understandable how and under which conditions the project will be implemented within this plot. It is not acceptable because the further usage of plot will be practically impossible.	Varianta 3 gadījumā zemes gabals tika aizņemts un pēc tehnikā projekta saskaņošanas tiks sniegtas kompensācijas atbilstoši tirgus cenām.	The plot will be occupied and compensation according to market price will have to be provided after agreement on technical design in case of Variant 3.
23	M. Finks		Dabai nodarītais kaitējums ir mazāks V2 gadījumā, tādēļ būtu jārealizē tas.	Less impact to nature in V2 thus it should be implemented.	Skat. 1.atbildi	See answer 1.
24	J. Bērziņš	"Baltija-1", kad.Nr. 80310150013	Atbalsts V2, jo V3 posmā 3.2.3 tieši skar īpašumu "Baltija-1". Kādas ir paredzētās aizsargjoslas un apgrūtinājumi ap šo zemes gabalu? Kādu saimniecisko darbību drīksēs veikt? Kādi ir risinājumi piekļūšanai zemes gabalam? Ja izvēlas V2, kad tiks noņemti aprobežojumi un turpmākās izpētes statuss no minētā īpašuma?	Support to V2 because V3 in section 3.2.3 affects the property "Baltija-1". What are the planned protection zones and restrictions around this plot? What kind of economic activities can be undertaken? What will be the solutions for access to the plot. If V2 is selected, when the restrictions and status of "further investigation corridor" related to V3 will be canceled?	Skat.1. atbildi. Saskaņā ar likuma "Par aizsargjoslām" 42.panta 1.punktu būvdarbi, kuri skar autoceļa joslu ir jāsaņem rakstiski ar autoceļa administrāciju. Autoceļa aizsargjoslā nedrīkst atrasties dzīvojamās ēkas, tikai komercdarbības ēkas, nodrošinot ceļa drošību/ pārredzamību. Zemes gabalam būs pieeja no vietējā ceļu tīkla (tehniskā projekta uzdevums). Statuss "tālākās izpētes koridors" tiks atcelts pēc trases vietas saskaņošanas.	See answer 1. According to art. 42 no. 1 of the law on protection belts, construction activities that touch the protection belt of the road would have to be agreed with the road administration in written form. Road protection zone means that no dwelling buildings are allowed, but commercial are; road safety/visibility must be ensured. The plot will be accessible from the local road network (matter of detailed design). The status "further investigation corridor" will be cancelled after final agreement on road alignment.
25	A. Irbe, tehn. direktors	SIA "Eko Gāze"	Atbalsts V2	Support V2	Skat. 1.atbildi	See answer 1.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
26	V. Paramonovs		V2 ir mazāka ietekme uz vidi, taču nav izskatīts variants ceļa izbūvei no Slāvu apļa līdz A4 (E77) šosejai un nākamajam posmam līdz Kranciema karjeram izmantot esošo P5 ar paplašinātām joslām. V3 nav izskatīta iespēja izmantot esošo P4, veicot jauna ceļa izbūvi tikai līdz A4. Vai vispār ir vajadzīga šāda ātrgaitas šoseja.	V2 has less impact to environment, however, a construction variant using the P5 corridor (extension) from Slavu ring to A4 (E77) and, for the next section, to Kranciema quarry has not been studied. Use of extended P4 and construction of a new road only [from Kranciems quarry] to A4 has not been studied. Why this express road is necessary at all?	Pilnīga P4 (pārāk nostatus) vai P5 koridora izmantošana (pārāk daudz blīvi apdzīvotu teritoriju uz rietumiem no A4) nekalpotu projekta mērķim. P5 izmantošana bija pirmā doma, taču sagaidāmā satiksmes intensitāte ir pārāk augsta divjoslu autoceļam, tādēļ nepieciešams 4 joslu autoceļš. No Slāvu apļa līdz A4, izmantojot P5 nozīmētu ciemu šķērsošanu, taču attālums starp ēkām ir nepietiekams. No A4 līdz Kranciemam paralēli automaģistrālei ir nepieciešams autoceļš vietējai satiksmei, t.sk. sabiedriskajam transportam un lēnajiem transp. līdzekļiem. Izpēte rādīja, ka labākais risinājums ir saglabāt P5 vietējai satiksmei un izbūvēt jaunu maģistrāli tam paralēli. Projekta nepieciešamība izrietēja no lēmumiem par autoceļu politiku. Jauna E22 automaģistrāle sekcijā "Austrumu ievads Rīgā" kalpos esošo satiksmes problēmu risināšanai Rīgas austrumu pusē (bieži satiksmes sastrēgumi). Galvenie mērķi ir vietējās satiksmes sadale un atdalīšana no tālsatiksmes transporta plūsmas, tā uzlabojot kopējo satiksmes plūsmu. Detalizēti tas ir aprakstīts IVN ziņojuma 2.nodaļā.	Complete use of the P4 (too remote) or P5 corridor (too many densely inhabited areas, especially west of A4) would not serve the project's objectives. The use of P5, of course, was the first idea. The expected traffic volumes are too high for a two lane road. For capacity reasons a 4-lane-road is necessary. From Slavu Ring to A4 the using of P5 would mean to cross the villages but the space between the buildings is not sufficient. From A4 to Kranciems a road for local traffic, incl. public transport and slow vehicles, is needed beside the new motorway. Researches showed that the best solution is, to leave the P5 for local traffic and build the motorway parallel to it. Identification of necessity for the project was outcome of political decision-making process. A new E22 express road in section "East Entrance to Riga" shall contribute to solve the existing traffic problems (frequent congestions) at the eastern fringe of Riga. Main targets are better distribution and separation of local traffic and long distance transport flows thus to improve the general traffic fluidity. Details are given in chapter 2 of the EIA-Report.
27	M. Āns	Palmu iela 6-16, Rīga	Esošajā kartogrāfiskajā materiālā nav atzīmētas visas, pat ekspluatācijā pieņemtas ēkas. Braucēji no Ikšķiles, Jaunogres u.c. izvēlēšies P10, kā pieeju E22, tādējādi palielinot transporta plūsmu caur Tīnūziem. Vairāki variantu salīdzināšanas kritēriji ir izvēlēti tendenciozi, lai parādītu V3 priekšrocības, kaut tam ir lielāka negatīvā ietekme uz vidi, kā parādīts kopsavilkuma tabulā. Priekšlikums variēt V2 un V3 - veikt IVN " Variants 2 Dienvidi-1" segmentos 2.1, 2.2.3., 2.3.2., 2.4.2.	The existing cartographic material does not indicate all, even not all completed buildings. Travellers from Ikškile, Jaunogre, etc. will prefer P10 as access to E22. Thus the traffic flow through Tinuzi will increase. Several comparison criteria are selected tendentious to indicate favour of V3 although it has more impact to the environment, as shown in the summary table. Proposal - to combine V2 and V3 - provide EIA for "Variant 2 South-1" in sections 2.1, 2.2.3, 2.3.2, 2.4.2.	Ēkas, par kurām ziņoja, ka tās nav iekļautas, ir pievienotas novērtējumam. Satiksme uz P10 pieaugs līdz 2030.g. ar vai bez jaunā E22. Taču prognozētais satiksmes apjoms uz P10 caur Tīnūziem tik un tā būs minimāls - ap 2000 transp.vienību dienā bez jaunā E22 un ap 4000 transp.vien. jaunā E22 gadījumā V3 ieviešanas rezultātā. Salīdzinājuma kritēriji ir izvēlēti, lai nosegtu visus vides faktoros - abiotiskos un biotiskos, kas saistīti ar dabas un cilvēka vidi. IVN uzdevums bija divu trases variantu salīdzināšana visā sekcijā "Kranciems - Slāvu aplis". Pēc intensīva sarunu procesa ar vietējām pašvaldībām, ņemot vērā teritoriju plānojumu uzliktos ierobežojumus, tika nolemts IVN veikt Variantam 2 un Variantam 3. Saskaņā ar noslēguma konsultāciju rezultātiem (2008.g. oktobris) vairs netiek plānota citu variantu kombināciju tālākā izvērtēšana.	Buildings that were claimed to be missing have been added to the assessment. The traffic at P10 will increase until 2030 - without or with the new E22. But the predicted traffic volumes on P10 through Tinuzi will be anyway minor - about 2 000 veh./day without new E22, about 4 000 with new E22 in case of V3. The comparison criteria have been selected to cover all environmental factors - abiotic and biotic factors, factors related to the natural and to the human environment. It was the task to compare two alternative alignment variants over the whole section Kranciems - Slavu Ring. After an intensive process of consultation with local government representatives, considering the constraints set by the relevant territorial plannings, it was decided to submit the alternative Variants 2 and 3 to EIA. According to the final consultation results (decision was made in October 2008) a further assessment of possible combinations is not intended any more.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
27	M. Āns	Palmu iela 6-16, Rīga			IVN rezultāts (kā aprakstīrs IVN Darba ziņojumā) rāda, ka "Variantam 2" ir mazāka ietekme uz "dabīgo" vidi, bet "Variantam 3" uz "cilvēka" vidi. Visu kritēriju kopumā atšķirības ir ļoti mazas.	The EIA result (as it was documented in the Draft EIA-Report) is that Variant 2 has less impact on the "natural" environment while it has more impact on the "human" environment and Variant 3 - vice versa. Over all criteria the difference is very small.
28	J.Āns	Vaidas	Grāvji nesakrīt ar īpašumu robežām, fotomateriāli atšifrēti nepilnīgi, izskatās, ka projektētāji nav aplūkojuši trasi dabā. Dažas viensētas, kā Dālderu un Ziemeļšu mājas (~106+800) nav atzīmētas, iepriekš šeit bija atzīmēta nojaukama māja. Tāpat kartē jāatzīmē pēc 2005.g. nodotās mājas. IVN tiek izvērtēti tikai ticamākais un mazāk vēlamais variants, būtu jāizvērtē arī V2-Dienvidi un V3 Ziemeļi. Variantu salīdzināšanai jāizmanto detalizētāka un objektīvāka novērtējuma skaitliskā salīdzinājuma sistēma. Trokšņa pieaugums vietās, kur tā nekad nav bijis, kā arī satiksmes plūsmas Tīnūžu tuvumā (arī gar skolu), izmantojot vienīgo pieslēgumu E22. Vai ir izvērtēts ekoloģiskais risks avāriju gadījumā gar ūdenstecēm? V3 šķērsojuma vieta pār M.Juglu augšpus Tīnūžiem (3.1 ~114+500) ir izvēlēts neveiksmīgi, jo upes palienas pēd.20 gadu laikā ir mainījušās. Floras un faunas novērojumi ap "Vaidām". Vēlamāks būtu V2.	Ditches do not comply with borders of properties, photomaterials are described uncompletely, seems the designers have not seen the route in nature. Some single farms as Dalderi and Ziemeļi (~106+800) are not noted, former there was noted a house to be demolished. Also houses completed after 2005 should be noted in the map. EIA evaluates only the most and the least feasible variant, V2 South and V3 North should be also evaluated. Comparison of variants should use a more detailed and independent comparison system. Noise increase at places where it was not before as well as traffic flow increase in vicinity of Tinuzi (also at school) while using the only connection (P10) to E22. Is there evaluated ecological risk in case of accidents at water courses? V3 crossing point at M.Jugla upstream Tinuzi (3.1 ~114+500) is selected unfortunately because the river bed has changed over the last 20 years. Description of flora and fauna at "Vaidas". More favourable would be V2.	Grāvji ir ņemti no Valsts Zemes dienesta sniegtās digitālās kartes 1:50 000. Tehniskās iespējāmības izpētei mērogs ir pietiekams. Tālākām projektēšanas fāzēm būs nepieciešamas detalizētas izpētes. Māja "Ziemeļi" ir iekļauta visās kartēs (1.-4. pielikums), māja "Dālderu" nebija iekļauta kļūdas dēļ, kas tagad labota. Variantu salīdzinājumam skat. 27.atbildi. Piegulošajām apdzīvotajām vietām tiks nodrošināti prettrokšņu pasākumi (piem., prettrokšņu sienas), tomēr, kā jebkur citur gar galvenajiem maģistrālajiem autoceļiem, nebūs iespējams sasniegt atbilstību Latvijas ļoti stingriem trokšņu standartiem. No otras puses apdzīvotās vietas gar A6 un P5 tiks atslogotas. Detalizēti tas ir aprakstīts IVN ziņojuma 3.1.7. un 4.7.1 nodaļās. Satiksme uz P10 pieaugs līdz 2030.g. ar vai bez jaunā E22. Taču prognozētais satiksmes apjoms uz P10 caur Tīnūžiem tik un tā būs minimāls - ap 2000 transp.vienību dienā bez jaunā E22 un ap 4000 transp.vien. jaunā E22 gadījumā V3 ieviešanas rezultātā. Ūdensteču šķērsošana, t.sk., attiecīgo negadījumu risks bija viens no svarīgākajiem kritērijiem variantu salīdzināšanā. Pasākumi piesārņojuma un iespējamo avāriju ietekmju uz ūdeņiem samazināšanai ir aprakstīti IVN ziņojuma 4.3. nodaļas beigās. V3 šķērsojuma punkts ar M.Juglu ir izvēlēts pamatojoties uz 2003.g. teritorijas aerouzņēmumu. Nākamajā projektēšanas fāzē pēc detalizētas izpētes ir jānosaka precīzs šķērsošanas punkts. Vaidas apkārtnē ir atzīmēta kā viena no bioloģiskai daudzveidībai visvērtīgākajām teritorijām. Ieviešamā varianta izvēlei skat. 1.atbildi.	Ditches are out of the digital map 1:50.000 provided from Latvian Land Survey. This is sufficient for feasibility study. For further design steps a detailed survey will be necessary. House "Ziemeļi" is included in all maps (Annexes 1-4), house Dalderi was not included by mistake - it has been added. For comparison of variants, see answer 27. Noise protection (i.e. abatement walls) will be provided for adjacent inhabited areas. However, as elsewhere along major roads, it is not possible to attain compliance with the very stringent Latvian noise standards. On the other hand, inhabited areas along A6 and P5 will be relieved from traffic noise. Details are described in chapters 3.1.7 and 4.7.1 of the EIA-Report. The traffic on P10 will increase until 2030 - without or with the new E22. But the predicted traffic volumes on P10 through Tinuzi will be anyway minor - about 2 000 veh./day without new E22, about 4 000 with new E22 in case of V3. The crossing of water courses, incl. related accident risks, was an important criterion for the comparison of Variants. Measures to minimise pollution and impacts of possible accidents at water courses are described at the end of chapter 4.3 of the EIA-Report. The crossing point of V3 with M.Jugla is selected on base of the areal photo from 2003. After detailed survey the exact crossing point shall be selected at the next design step. The surroundings of Vaidas has been pointed out as one of the most valuable areas in terms of biological diversity. For selection of the variant to be implemented, see answer 1.
28	J.Āns	"Vaidas"	Priekšlikumi V2: sekcijā 2.1 Tīnūžu apvedceļa šķērsojumam ar P10 izvēlēties augšējo šķērsojumu, jo P10 šeit ir viegli paaugstināms. Pie 109+700 viensētu "Lidumnieki" tas apiet dienvidu pusē, starp grāvi un īpašuma robežu. Attālums no ēku pudura "Rucenes" palielināsies. Autoceļš pietuvosies apdz.v. "Lielkancesili", taču šobrīd tas ir tikai projekts un eksistē tikai 1 viensēta.	Proposals for V2: In section 2.1 an overpass should be constructed for P10 crossing Tinuzi bypass because P10 is easy to elevate at this site. At 109+700 single farm "Lidumnieki" can be bypassed at the southern side, between ditch and property's border. The distance from buildings at "Rucenes" will increase. This will make the road closer to "Lielkancesili" but at the moment it is just a project and there is only one house.	Tikai detalizēta izpēte nākamajā projektēšanas solī rādīs, vai priekšlikumi ir vērtīgi ņemami.	Only detailed survey at the next design steps will show whether the proposals can be taken into account.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
28	J.Āns	"Vaidas"	103+850 var izvairīties no mājas nojaukšanas, pārvietojot autoceļu austrumu virzienā, dienvidos no Urgas līkuma.	103+850 demolition of house can be avoided by redirecting the road to the eastern direction, in the south of Urga loop.	Tikai detalizēta izpēte nākamajā projektēšanas solī rādīts, vai priekšlikumi ir vērtīgi.	Only detailed survey at the next design steps will show whether the proposals can be taken into account.
28	J.Āns	"Vaidas"	113+000 līdz 115+000 prioritāte nosakāma māju saglabāšanai nevis elektrolīnijai.	113+000 to 115+000 the priority should be maintenance of buildings instead of electricity line.	Ir jārespektē visi faktori. Dzīvojamām ēkām ir dodama augsta prioritāte.	All items have to be respected. Residential buildings have been considered with high priority.
28	J.Āns	"Vaidas"	Priekšlikumi V3: kategorisks iebildums pret V3 posmā 3.1. Ja tas ir vienīgais risinājums, tad priekšlikums jaunam trasējumam: trase šķērsos P80 augšējā šķērsojumā, tad iet ZR virzienā, vairāk uz ziemeļiem, šķērsos M.Juglu pie viensētas "Līgas", upes taisnā posmā ar stabilu gultni. Upes ieleja šeit ir šaura un dziļa, šķērsojums tieši 90 grādos neizdosies, tādēļ, lai izvairītos no viensētas "Līgas", nepieciešami nelieli zemes darbi. Ceļi c22 un V966 šķērsos E22 augšējā šķērsojumā. V966 Z pusē trases tuvumā ir jaunbūve (2008), kura būs, iespējams, jānojauc. Pēc tam ceļš iet uz R, starp "Lejaskraučām" un "Lejasozoliem", tieši neskarot to zemes gabalus. Tālāk uz R E22 iet pa mežu īpašumu "Muižēni" ZA daļā un šķērsos Ropažu novada robežu (un projekta teritoriju).	Proposals for V3: Categorical objection to V3 in section 3.1. If not possible, a new proposal: route will cross P80 in overpass and follows NW, more to N, crosses M.Jugla at single farm "Ligas", at the straight section with stable riverbed. Valley of the river is here narrow and deep, crossing direct in 90 degrees will not be possible therefore, to stay away from "Ligas", small scale earth works are necessary. Roads c22 and V966 will overpass the E22. In the N side of V966 route goes in close vicinity of a new building (2008) that probably should be demolished. Afterwards the road goes to W, between "Lejaskraucas" and "Lejasozoli" without direct touching of their plots. Further to W E22 goes through forest property "Muizeni" at NE side and crosses border of Ropazi community (and of the project area).	Lai atbildētu uz šī jaunā varianta priekšlikumu minētajā posmā, ir jāveic tā izpēte.	To answer this suggestion, the technical design and evaluation of this completely new variant, which is not according to the Terms of Reference, at this stretch would be necessary.
28	J.Āns	"Vaidas"	Pieslēgums P10 var tiks izbūvēts uz Z no "Jumučiem", uz Ikšķiles un Ropažu novadu robežas. Pēc c50 šķērsošanas E22 pabeidz pagriezienu R virzienā uz ziemeļiem no "LejasTručiem". Nedaudz pagriežoties uz D, pa mežu tiek apietas "Vilktaures" un "Pēcvilktaures" (Ropazi), 3 reizes tiek šķērsota Ikšķiles un Ropažu novadu robeža, mēģinot trāpīt vienādos attālumos no "Dalderiem", "Ziemeļšiem" (Ikšķile) un "Brīvuļiem" (Ropazi). Vietējiem mežu ceļiem nepieciešami šķērsojumi. Tālāk trase iet D no "Mālukalniem" un "Pakalniem", tad Z no "Jaunpidiņiem" satiekas ar plānoto mezglu A4/ E77. Šis variants pārkāpj projekta teritoriju aptuveni par 800m.	V3 connection to P10 can be made in N of "Jumuci", on border of Ikškile and Ropazi communities. P10 as overpass. Afterwards crossing of c50, E22 ends its way to W in the N of "LejasTruci". A bit curving to S, bypassing through forest the farms "Vilktaures" and "Pecvilktaures" (Ropazi), afterwards 3x crossing Ikškile-Ropazi border, trying to get in middle distance from "Dalderi", "Ziemeļisi" (Ikškile) and "Brivuli" (Ropazi). Local forest road should get passes where necessary. Afterwards the road goes S of "Malukalni" and "Pakalni", then N of "Jaunpidini" it meets the proposed interchange A4/ E77. This variant trespasses the project area for 800m.	Lai atbildētu uz šo priekšlikumu minētajā posmā, būtu jāveic šī pilnīgi jaunā varianta tehniskā projektēšana un izpēte, kura neatbilst sākotnējiem darba uzdevumiem.	To answer this suggestion, the technical design and evaluation of this completely new variant, which is not according to the Terms of Reference, at this stretch would be necessary.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
29	A. Frīdbergs un 54 personas		Kategoriski pret V2, sekcijā 2.1, jo trase šķērso lauksaimniecības vajadzībām kultivētu un meliorētu zemi, šķērso jau esošu infrastruktūru un vēsturiski apbūvētas teritorijas, iespējamais gaisa piesārņojums ietekmētu lielāku skaitu iedzīvotāju, vairāk zemes īpašniekiem būtu jāizmaksā kompensācijas. Vairākiem zemes īpašniekiem (piem., "Lauvas", "Līdumnieki") nebija nosūtīti ielūgumi dalībai sabiedriskajā apspriešanā.	Categorically against V2, segment 2.1, because the alignment crosses cultivated and meliorated land for agricultural use, traverses already existing infrastructure and historically built-up territories; the possible air and noise pollution would affect a considerably higher share of population; more land owners would have to be expropriated. Several relevant land owners (e.g. "Lauvas", "Lidumnieki") have not been notified about the public hearings on Draft EIA-Report.	Skat. 1. atbildi. Attiecīgie zemes īpašnieki ir noteikti, pamatojoties uz Valsts Zemes dienesta sniegtajiem datiem, attiecīgi tika izsūtīti uzaicinājumi.	See answer 1. Relevant land owners have been identified based on the data obtained from State Land Survey; invitations have been sent accordingly.
30	AS "Latvenergo"		Nav ņemti vērā sekojoši tehniskās infrastruktūras elementi: 1. Gāzes vads uz Aconi (Rīgas TEC-2), 2. 20 kV kabeļa līnija, kas šķērso V35 pie Acones 3. Augstspiediena gāzes vads un attiecīgās komunikācijas gar Granita ielu Acones/ Rīgas TEC-2 teritorijā (aizsargjoslas)	The following elements of technical infrastructure have not been considered: 1. Gas pipe to Acone (Rigas TEC-2), 2. 20 kV cable line crossing V35 at Acone 3. High-pressure gas pipe and related communications along Granita iela in the area of Acone / Rigas TEC-2 (protection belts)	Šie tehniskās infrastruktūras elementi ir pievienoti novērtējumam.	This elements of technical infrastructure will be added to the assessment.
30	AS "Latvenergo"		Meliorācijas grāvji šķērso Granīta ielu trīs reizes pie Acones/ Rīgas TEC-2. Ir jānovērtē Granīta ielas rekonstrukcijas ietekme uz Stopiņu un Salaspils novadu meliorācijas sistēmām. Nav iekļautas divas artēziskās akas ar ķīmiskajām aizsargjoslām pie V3 mezgla "Acone".	Melioration ditches cross Granita iela three times at Acone / Rigas TEC-2. The related impact of the Granita iela reconstruction on the melioration systems of Stopinu and Salaspils community must be evaluated. Two arthesian wells with chemical protection belts at V3 junction "Acone" have not been taken into account.	Šķērsojami meliorācijas grāvji ir norādīti IVN ziņojuma 1., 3. un 4. pielikumā un šķērsjumi ir apsvērti 2.2.2. un 4.9. nodaļā. Detalizētāk meliorācijas grāvjus ņems vērā nākamajā projektēšanas fāzē. Akas un to aizsargjoslas ir pievienotas ziņojumam.	The crossed melioration ditches are indicated in 1., 3. and 4. piel., and the crossings are considered in chapter 2.2.2 and 4.9 of the EIA-Report. More detailed, the melioration ditches will have to be taken into account at the next steps of design. The wells and their protection zones have been added to the assessment.
30a	AS "Latvenergo" (Sadales tīkls)		Būvdarbu zonā ir izvietotas vairākas elektrokomunikācijas. Elektrolīnijas un transformatoru apakšstacijas būs jāmodificē. Būvdarbu zonā ir plānota 110/10 kV transformatora apakšstacija (kadastrs 01000920691). Detalizēta informācija par esošajiem elektrovariem un transformatoru apakšstacijām ir saņemama dwg-formātā no AS "Sadales tīkls".	Several electro-communications are situated in the construction zone. Power lines and transformation substations will have to be modified. In the construction zone a 110/10 kV transformation substations is planned (cadastre: 01000920691). Detailed information on existing power lines and transformation substations can be obtained in dwg-format from AS "Sadales tīkls".	Šķērsojamās elektrolīnijas ir norādītas 1. un 4. pielikumā, kā arī šķērsjumi un nepieciešamā adaptācija ir apsvērti IVN ziņojuma 2.2.2. nodaļā. Detalizētāk tās tiks ņemtas vērā projektēšanas nākamajā fāzē - pēc trases varianta gala lēmuma pieņemšanas.	The crossed electric powerlines are indicated in 1. and 4. piel., and the crossings and necessary adaptations are considered in chapter 2.2.2 of the EIA-Report. More detailed, this will have to be taken into account at the next steps of design - after final decision on the alignment variant.
30b	AS "Latvenergo" (Augstsprieguma tīkls)		Tā kā tiks šķērsota 110- un 330 kV elektrolīnija, tad jānorāda nepieciešamās elektrolīniju modifikācijas/ rekonstrukcija.	Because 110- and 330 kV power lines shall be crossed, the necessity for modifications / reconstructions of power lines must be indicated.	Skat. 30.a atbildi.	See answer 30a.
31	Rīgas Dome, Satiksmes departaments		Departaments nepiekrīt un nepiekrītīs plānoto satiksmes plūsmu no E22 ievadīt Deglava ielā, jo saskaņā ar Rīgas domes attīstības plānojumu 2006-2018 Austrumu ievada Rīgā pagarinājums Rīgas pilsētā ir noteikts caur Lubānas ielu uz Slāvu apli.	The Department does not and will not agree on the intended traffic flow from E22 into Deglava street because in accordance to Riga development plan 2006-2018 the prolongation of Eastern Entrance to Riga is envisaged through Lubanas street to Slavu Ring.	Alternatīvie risinājumi ar alternatīvām satiksmes plūsmām no/ uz Dreilīniem arī tika izvērtēti, taču saskaņā ar Pasūtītāju, norādītais pieslēgums Deglava ielai tika uzskatīts par vēlāmāku attiecībā uz satiksmes sadalīšanu. Pieslēgums Lubānas ielai arī tiks nodrošināts un iekļauts esošajā projektēšanas fāzē. Tikai (ekskluzīvs) pieslēgums Rīgas pilsētas ielu tīklam caur Lubānas ielu būtu jāapsver atkal nākamajā tehniskās projektēšanas fāzē.	Alternative solutions with alternative traffic flows from/to Dreilini have been assessed as well. But in accordance with the client, the indicated solution with a connection to Deglavas street has been considered as more favourable in terms of traffic distribution. A connection to Lubanas iela will be provided as well and is included in the current stage of design. An exclusive connection to the urban road network of Riga via Lubanas iela might be considered again at the next steps of technical design.

Nr/ No	Autors/ Author	Adrese/ Address	Jautājums	Issue	Atbilde	Answer
32	Salaspils novada dome		<p>1. Dome atbalsta Varianta 3 tālāko attīstību ar piedāvāto transporta koridoru, izņemot sekcijā 3.2.3., kur tas jāuzlabo, lai samazinātu ietekmi uz esošo apbūvi (t.sk., rūpniecisko), kā arī sekcijā 3.3.2., kur nepieciešami uzlabojumi, lai pēc iespējas izvairītos no ietekmes uz Aconi (sask. ar teritorijas plānojumu Madaru un Gundegu ielas ir rezervētas savrupmāju būvniecībai) un Silabriežiem (sask. ar teritorijas plānojumu teritorija ir rezervētas savrupmāju būvniecībai)</p> <p>2. Saskaņā ar Rīgas rajona teritorijas plānojumu (spēkā no 13.05.2008.) Variants 2 posmā 2.4.1 no Dreiliņiem līdz ceļam P5 (Stopiņu novadā) nav definēts kā tālākās izpētes teritorija un nav piedāvāts transporta koridoram. Izstrādājot noslēguma variantu Salaspils teritorijas plānojumam (2002-2012), mums ir jāņem vērā Rīgas rajona teritorijas plānojums. Tādēļ ceļa trase (ziemeļu virzienā) nav vērtēta Salaspils plānošanas dokumentos un nav pieņemama.</p>	<p>1. The Council supports further development of the Variant 3 within the proposed transport corridor with exception of section 3.2.3 where that should be improved to minimise impact on existing buildings (incl. industrial) as well section 3.3.2 that should be improved to avoid, as much as possible, impact on the village Acone (in accordance to the spatial plan Madaru and Gundegu streets are reserved for detached houses areas) and the village Silabriezi (in accordance to the spatial plan the area is reserved for detached houses areas).</p> <p>2. In accordance to the Riga district spatial planning (valid from 13.05.2008.) Variant 2, section 2.4.1 from Dreilini to road P5 (in Stopinu novads) is not defined as further investigation area and is not proposed for transport corridor. Developing the final state of Salaspils spatial planning update (2002-2012) we have followed the Riga district spatial plan. Therefore such an alignment (in northern direction) of the road is not evaluated in the Salaspils planning documents and is not acceptable.</p>	<p>Dzelzceļa līnijai Rīga - Ērgļi ir daudzi pievedceļi krustojuma ar E22 vietā. Tilts pāri dzelzceļam būs 110m garš ar šķērsojuma leņķi 42,33 gon, kas jau ir ļoti plakans. Trases pārvietošana Acones/ Silabriežu apkārtnē radītu šķērsojuma leņķi ap 20 gon. To būtu ļoti grūti izbūvēt un tilta garums būtu ap 220 m, kas izmaksātu divtik (11 milj. LVL, nevis ap 5.5 milj.LVL).</p> <p>IVN nevar izvērtēt tikai vienu doto transporta koridoru, kurš ir norādīts teritorijas plānojumā, jo saskaņā ar programmu ir jāizvērtē vismaz divas alternatīvas trases. IVN ziņojumā ir atzīmēts, ka V3 ir vairāk saskaņā ar attiecīgajiem teritoriju plānojumiem un tādēļ, visticamāk, reālāks apstiprināšanai.</p>	<p>The Railwayline Riga - Ergli has a lot of side tracks ("Abstellgleise") at the crossing point with E22. The bridge across the Railway line will have a width of 110 m with a crossing angle of 42,33 gon, which is already very flat. Re-alignments in the area Acone/Silabriezi would cause a crossing angle of about 20 gon. This would be very difficult to construct and the length of the bridge would have to be about 220 m what would cost twice as much (11 mill. LV instead of about 5.5 mill. LV).</p> <p>The EIA cannot stick to one given transport corridor that is indicated in the territorial development plans, but it must assess alternative alignments. It is pointed out in the EIA-Report that V3 is more in line with the relevant territorial development plans and therefore, probably, more realistic.</p>