

## **7. pielikums**

**Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokoli**

**Sabiedriskās apspriešanas sanāksme**  
**Ietekmes uz Natura 2000 novērtējums**  
**autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma rekonstrukcijai**

**Suntaži, 2012. gada 22. augustā**

Sanāksmes vieta: Suntažu kultūras nams, Suntaži, Ogres novads

Sanāksmi vada: Valdis Felsbergs, SIA „Eirokonsultants”

Dalībnieki:

1. Valdis Felsbergs SIA „Eirokonsultants”, IVN vadītājs
2. Līga Blanka SIA „Eirokonsultants”
3. Tālis Ņelle A/S „Ceļuprojekts”, būvprojekta vadītājs
4. Dzintra Zolte „Ceriņi” īpašniece
5. Jautrīte Laučjuna īpašums „Jaunbērzi”
6. Vitauts Laučjuns īpašums „Jaunbērzi”
7. Tālivaldis Jēkabsons īpašums „Egles”
8. Jānis Jēkabsons īpašums „Egles”
9. Jānis Taurītis īpašums „Deģi”
10. Tišuņins īpašums „Cangari”
11. Andris Ronis īpašums „Brieži”
12. Marija Grauze īpašums „Rieksti”
13. Benita Trasūne īpašums „Pīlādži”
14. Gunta Andersone īpašums „Dzelmes”
15. Valdis Ancāns īpašums „Knibas”
16. Dainis Anlersons īpašums „Citrus”
17. Vilnis Kašs īpašums „Vītoli”
18. Aldis Eglītis īpašums „Māja Nr.2”
19. Jānis Ivanovs īpašums „Gundegas”
20. Anatolijs Caune īpašums „Mežkalns”
21. Rita Šķēle īpašums „Dambīši
22. Gundars Patmalnieks Meņģele
23. Vineta Maskava Vides pārraudzības valsts birojs
24. Elita Kalniņa biedrība „Vides aizsardzības klubs”
25. Aivars Jakovičs biedrība „VAK mantojums”

**Valdis Felsbergs**, SIA „Eirokonsultants” atklāj sanāksmi un iepazīstināta klātesošos ar sanāksmes mērķi un dienaskārtību:

1. Informācija par ietekmes uz Natura 2000 novērtējuma saturu un galvenajiem secinājumiem;
2. Klātesošo jautājumi un komentāri par izstrādāto ietekmes uz Natura 2000 novērtējumu;
3. Citi jautājumi.

**Valdis Felsbergs** informē, ka ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo teritoriju (Natura 2000) – dabas liegumu „Lielie Kangari” procedūra paredzētajai darbībai autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcija Ogres novada Suntažu pagastā un Ropažu novadā, tika piemērota saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja lēmumu Nr.3-n, kas pieņemts Rīgā 2011.gada 12.augustā. Rekonstruējamais autoceļš P4 Ogres novada teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” ir apmēram 500m garš.

**Klātesošie** jautā: Kāpēc gar ceļa malām tiek plānots izbūvēt tik dziļus grāvjus? Un kādos gadījumos tiek izbūvētas barjeras ceļa malās?

**T.Ķelle** (A/s Ceļuprojekts, būvprojekta vadītājs) paskaidro, ka saskaņā ar ceļu projektēšanas būvnormatīviem grāvim gar ceļu jābūt par 30cm dziļākam, kā ceļa virsmas segumam. Tā kā ceļa virsmas segums ir 1m biezs tad grāvja dziļums ir 1,3m. Un papildina, ka tajos gadījumos, kad ceļa uzbērums ir 4m, tiek būvētas ceļa malās barjeras.

**Klātesošie** jautā kāds ir IVN ziņojuma autoru vērtējums – vai ceļa posms caur dabas liegumu „Lielie Kangari” būtu jānoklāj ar asfalta segumu vai nē?

**Valdis Felsbergs** atbild, ka šī darba uzdevums bija novērtēt kurš no ceļa rekonstrukcijas risinājumiem radīs vismazāko ietekmi, un tas tika darba gaitā secināts – vismazāko ietekmi radīs 4.varianta realizācijas projekts.

**Klātesošie** jautā vai plānotais rotācijas aplis pie Kangaru kalniem (Ropažu novadā) netiks veikti papildus zemes darbi dabas lieguma teritorijā?

**Valdis Felsbergs** atbild, ka plānotais rotācijas aplis būs esošajā ceļa nodalījuma joslā.

Klātesošie jautā – kad tiks noasfaltēts ceļš uz Kastrāni?

... paskaidro, ka darbi varētu tikt īstenoti apmēram pēc gada.

**Klātesošie** jautā par ceļa platumu – saskaņā ar informāciju IVN ziņojumā ceļa platums būs 13,5-11m, vai tas ir plānots ar visiem grāvjiem, un kā tiks izbūvēts ceļš tajās vietās, kur ceļa virsmas platums šobrīd nepārsniedz 9m – kā tiks risināts drenāžas sistēmu jautājums?

**T.Ķelle** un **Valdis Felsbergs** paskaidro, ka brauktuves virsmas platums taisnā ceļa posmā būs 6,5m pārējais ir paredzēts ceļa malām un grāvjiem, līkumos būs

paplatinājumi. Vietās, kur nepietiks vietas grāvjiem ceļa malās tiks ierīkota dziļā drenāža ūdens novadīšanai no ceļa virsmas.

**Klātesošie** jautā vai būs iespējams noklāt ar asfalta segumu ceļa virsmu, kur kalna kores platums nepārsniedz 10 m?

**T.Ķelle** un **Valdis Felsbergs** paskaidro, ka ar modernām ceļa seguma klāšanas tehnoloģijām šādos apstākļos nebūs problēmas uzklāt asfalta segumu kalna korē bez papildus kaitējuma apkārtējai videi. Tiek arī papildus norādīts uz to, ka ceļa rekonstrukcijas gaitā tiks izcirsti krūmi, kas aug ceļa malās, tādējādi paverot skatu uz osu grēdas unikālo ainavu, ko var vērot no osu grēdas kores.

**Aivars Jakovičs** no biedrības „VAK mantojums” ceļa tehniskajā projektā paredzēt to, ka pie mežu ciršanas darbiem jābūt pieaicinātam meža un ainavas speciālistam, lai nodrošinātu to, ka netiek izcirsti vērtīgie koki un tiek saglabāti īpaši aizsargājami biotopi.

**Valdis Felsbergs** apliecinā, ka šis ieteikums tiks ņemts vērā.

**Klātesošie** jautā par vēsturiskajiem ceļa stabiņiem – vai tie tiks saglabāti?

**T.Ķelle** informē, ka jau šobrīd ceļa malu stabiņi veicot ceļa uzturēšanas darbus tiek izrakti un nogādāti atjaunošanai. Saskaņā ar skiču projektu ceļa malu stabiņi tiks izvietoti skatu punkta stāvlaukumā apskatei, kas vienlaicīgi kalpos arī kā laukuma teritorijas ierobežojums. Ceļa malās viņi vairs netiks saglabāti, jo tie apdraud ceļu satiksmes drošību.

**G.Patmalnieks** informē, ka grantētais ceļa posms pār Kangaru kalniem ir vēsturiska vērtība un posms no 36 – 40km būtu jā saglabā grantēts, kā vēsturiskais ceļš, un jautā – vai pēdējais grantētais kalnu ceļš Latvijā būtu jānošķūrē?

**Valdis Felsbergs** paskaidro, ka realizējot 4.variantu netiek veikta ceļa nošķūrēšana un nebūs izmaiņas no patreizējās ceļa nodalījuma joslas, atsevišķās vietās, esošā ceļa nodalījuma joslas ietvaros, tiks veiktas izmaiņas ceļa garenprofilā.

**G.Patmalnieks** norāda, ka vienkārši ceļu noklājot ar asfalta segumu tiks apdraudēta ceļu satiksmes drošība un vajadzētu tomēr saglabāt grants segumu, lai braukšanas ātrums netiktu pārsniegts.

**Valdis Felsbergs** paskaidro, ka šobrīd ceļa virsmas seguma nomaina nepieciešama arī tāpēc, ka autoceļš P4 Rīga- Ērgļi ir starpreģionāls maršruts, kas savieno apdzīvotās vietas Rīgas un Vidzemes reģionos. Tā nozīme ir pieaugusi sakarā ar dzelzceļa līnijas Rīga – Ērgļi slēgšanu. Posma tehnisko rādītāju uzlabošana ar asfaltbetona segas izbūvi ne tikai veicinās ceļam piegulošo apdzīvoto vietu un pārējās teritorijas attīstību, bet arī radīs iespēju ceļa lietotājam komfortabli un droši sasniegt Vidzemes centrālo augstieni, kā arī vienkāršos ceļa uzturēšanas darbus un uzlabos ceļu satiksmes drošību.

Klātesošie jautā vai varētu sniegt paskaidrojumu – kas ir rievsienu, vai varētu tās skici iekļaut būvprojektā?

**T.Ķelle** paskaidro, ka skiču projekta stadijā tik sāka detalizācija nav nepieciešama, tāpēc šajā stadijā būvprojektā tā nav iekļauta. Papildinot tiek sniegts paskaidrojums, ka izmantojot rievsienu ceļa virsma tiek izbūvēta līdzīgi kā būvējot tiltu – balstoties uz speciālām konstrukcijām ceļa virsma tiek pacelta virs zemes. Rievsienu materiāls var būt gan no betona, gan no metāla.

**Aivars Jakovičs** no biedrības „VAK mantojums” papildina, ka arī izvēloties konkrētus tehnoloģiskos risinājumus, ceļa būves gaitā būtu ieteicams konsultēties ar ainavu speciālistu.

**Valdis Felsbergs** apliecina, ka šis ieteikums tiks ņemts vērā.

Valdis Felsbergs klātesošajiem jautā vai ir vēl kādi jautājumi vai komentāri par izstrādāto ietekmes uz Natura 2000 novērtējumu?

Citi jautājumi vairāk neseko.

Klātesošie tiek informēti, ka ar ietekmes uz Natura 2000 novērtējuma ziņojumu vēl ir iespējams iepazīties VPVB mājas lapā un komentārus var sniegt līdz 10. septembrim.

*Sanāksme tiek slēgta.*

Protokolēja:

Līga Blanka

**Sabiedriskās apspriešanas sanāksme**  
**Ietekmes uz Natura 2000 novērtējums**  
**autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma rekonstrukcijai**

**Ropaži, 2012. gada 23. augustā**

Sanāksmes vieta: Suntažu kultūras un izglītības centrs, Ropažu novads

Sanāksmi vada: Valdis Felsbergs, SIA „Eirokonsultants”

Dalībnieki:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Valdis Felsbergs                                     | SIA „Eirokonsultants”, IVN vadītājs           |
| 2. Līga Blanka  | SIA „Eirokonsultants”                         |
| 3. Tālis Ķelle  | AS „Ceļuprojekts”, būvprojekta vadītājs       |
| 4. Andris Arbergs                                       | VAS „Latvijas valsts ceļi”                    |
| 5. Andris Melngailis                                    | VAS „Latvijas valsts ceļi”                    |
| 6. Antons Cibuļskis                                     | Ropažu novada domes priekšsēdētājs            |
| 7. Sanita Megne-Klevinska<br>priekšsēdētāja 2.vietniece | Sanita Megne-Klevinska, Ropažu novada domes   |
| 8. Sarmīte Cibuļska                                     | Ropažu novada pašvaldības soc. dien. vadītāja |
| 9. Valda Lasmane  | Ropažu novada domes būvvaldes vadītāja        |
| 10. Ainārs Linde  | Ropažu novada domes būvvalde                  |
| 11. Eva Haberkorne-Vimba                                | Ropažu novada dome                            |
| 12. Ivo Skudiķis  | Ropažu novada dome                            |
| 13. Kristis Skudiķis                                    |   |
| 14. Arnolds Lukšēvics                                   | Vides pārraudzības valsts birojs              |
| 15. Valdis Krūmiņš                                      | Dabas aizsardzības pārvalde                   |
| 16. Lelde Eņģele  | Latvijas Dabas fonds                          |
| 17. Gundars Patmalnieks                                 | Meņģele                                       |
| 18. Pēteris Rozītis                                     |   |
| 19. Andrejs Planders                                    | Ropaži  |
| 20. Elita Kalniņa                                       | Vides aizsardzības klubs                      |
| 21. Edmunds Kance                                       | Vides aizsardzības klubs                      |
| 22. Ieva Tītere   | Vides aizsardzības klubs                      |
| 23. Dace Smukša   | Ropažu novada informācijas centrs             |
| 24. Ainars Strazdiņš                                    |   |
| 25. Jānis Tauriņš                                       |   |

**Valdis Felsbergs**, SIA „Eirokonsultants” atklāj sanāksmi un iepazīstināta klātesošos ar sanāksmes mērķi un dienaskārtību:

1. Informācija par ietekmes uz Natura 2000 novērtējuma saturu un galvenajiem secinājumiem;
2. Klātesošo jautājumi un komentāri par izstrādāto ietekmes uz Natura 2000 novērtējumu;
3. Citi jautājumi.

**Valdis Felsbergs** informē, ka ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo teritoriju (Natura 2000) – dabas liegumu „Lielie Kangari” procedūra paredzētajai darbībai autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcija Ogres novada Suntažu pagastā un Ropažu novadā, tika piemērota saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja lēmumu Nr.3-n, kas pieņemts Rīgā 2011.gada 12.augustā. Izstāsta par rekonstrukcijas projektētāju AS „Ceļuprojekts” izstrādātājiem trim rekonstrukcijas variantiem ar dažādām atkāpēm no esošās trases – sākot no 1.varianta ar visbūtiskākajiem esošā ceļa iztaisnojumiem plānā un profilā, kas no satiksmes viedokļa būtu vislabākais un vienīgais, kas nodrošina nominālo atļauto kustības ātrumu 90 km/h, līdz 3.variantam, kurā vienīgā būtiskā izmaiņa salīdzinājumā ar esošo ceļu būtu nozīmīgas osu grēdas virsotne nolīdzināšana, un tā apakšvariantu jeb 4.variantu, kas no 3.varanta atšķiras 150 m garumā, apejot un saglabājot šo virsotni. Izskaidro, ka ietekmes uz vidi novērtējumā (IVN) nākas atzīt, ka 1.varianta ietekme uz dabas liegumu „Lielie Kangari” ir visbūtiskākā, kamēr 4.variantā tā ir vismazākā jeb nav gandrīz nemaz. Kaut arī IVN pašreizējā redakcijā, kas nodota sabiedriskajai apspriešanai, kategorisks secinājums izvaiņīgi nav izdarīts, jo vēl jāuzklausā sabiedrības un institūciju viedokļi, tomēr jāērķinās ar to, ka Vides pārraudzības valsts biroja atzinums varētu nepieļaut citu variantu īstenošanu, ja projekta mērķis ir sasniedzams ar 4.variantu, tātad nevar uzskatīt, ka kāds no dabas liegumu vairāk ietekmējošajiem variantiem varētu būt vienīgais risinājums sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai. Izņemot gadījumu, ja 4.variants tiek citu apsvērumu, piemēram, satiksmes drošības dēļ atzīts par vispār sabiedrības interesēm neatbilstošu, tātad tās intereses neapmierinošu.

Pēc vispārīgas iepazīstināšanas ar projekta un IVN saturu stāda priekšā būvprojekta vadītāja Tāli Ķelli un aicina klātesošos izteikties, uzdot jautājumus un sniegt ieteikumus, uz ko atbildēs un ko komentēs viņš pats, ja tie attiecas uz vidi, vai būvprojekta vadītājs, ja tie attiecas uz tehniskiem aspektiem.

**Valdis Krūmiņš** ņem vārdu un informē, ka Dabas aizsardzības pārvalde ir jau iepriekš sniegusi principiālu piekrišanu ceļa P4 rekonstrukcijai ar nosacījumiem, ka tā profila reljefa izmaiņas nepārsniegs 0,5 – 1 m un netiks izcirsts mežs ceļa malās, varētu būt runa tikai par atsevišķiem konkrēti satiksmei bīstamiem kokiem pašā ceļa nodalījuma joslā, jo gar ceļu augošais mežs pieder Eiropas nozīmes īpaši

aizsargājamajiem biotopiem, īpaši „nogāžu un gravu meži,” un Dabas aizsardzības pārvalde nevar piekrist šo biotopu iznīcināšanai. Būtu vēlams, lai konkrētie izcērtamie koki tiktu uzrādīti, lai Dabas aizsardzības pārvalde var tos dabā novērtēt un ar neapgāzamu pamatojumu saskaņot nociršanu, bet tikai atsevišķus kokus, nevis meža platības. Diemžēl IVN ziņojumā izcērtamās meža vietas nevienā variantā nav uzrādītas.

**Valdis Felsbergs** paskaidro, ka pašreizējā priekšizpētes projekta detalizācijas pakāpē konkrētas izcērtamās platības un koki nav identificēti, bet kopumā jau minētajā 4. variantā ceļš paliek esošajā nodalījuma joslā un arī visi izcērtamie koki, ja tādi būs, atradīsies ceļa nodalījuma joslā, tātad neitrālajā zonā.

**Lelde Eņģele** jautā, vai Lielajiem Kangariem ir speciālie, vai vispārējie aizsardzības noteikumi (uz ko Valdis Felsbergs ātrumā nevar atbildēt, bet – nav speciālo, kas arī atspoguļots ziņojumā), un paskaidro, ka, ja speciālo nav, tad neitrālās zonas nav.

**Gundars Patmalnieks** pauž viedokli, ka vēsturiskais ceļa posms caur Lielajiem Kangariem savā pašreizējā veidolā ir kultūrvēsturiska vērtība pats par sevi, kas tas ir tehniski labā stāvoklī un to noklāt ar asfaltu pa esošo trasi nav lietderīgi un ir pat nevēlami, jo tas palielinās braukšanas ātrumu, nemazinot nepārredzamības un šaurības radīto bīstamību, tāpēc pasliktinās satiksmes drošību. Ir labi un apsveicami, ka visu maršrutu no Rīgas līdz Ērgļiem pamazām noasfaltē, arī šobrīd rekonstruējamo posmu no Suntažiem līdz Juglai, un vajag asfaltēt vēl arī līdz Lielo Kangaru dabas lieguma robežai osu grēdas pakājē, bet tieši posmu pa kores virsmu atstāt neaiztiktu.

**Valdis Felsbergs** atbild, ka šī darba uzdevums bija novērtēt kurš no ceļa rekonstrukcijas risinājumiem radīs vismazāko ietekmi, un tas tika darba gaitā secināts – vismazāko ietekmi radīs 4. variantā realizācijas projekts.

**Andris Arbergs** paskaidro, ka viņam kā rīdziniekam personīgi ir vienalga, kāds ir apspriežamais ceļš, bet tiem, kas to ikdienā lieto, tas ir vajadzīgs nevis kā kultūrvēsturiska vērtība, bet kā autoceļš praktiskām pārvietošanās vajadzībām (tam tūlīt klusām pauzēm atbalstu vairāki dalībnieki), un nav iespējams visā rekonstruētajā maršrutā atstāt vienu pilnīgi citāda veida posmu, kaut vai tāpēc, ka autoceļa kopšanas metodes dažādos gadalaikos un tām izmantojamā tehnika asfaltētām un grants ceļam ir pilnīgi atšķirīgas un netiek pieļauta tāda situācija, ka uz vienu 5 km posmu speciāli būtu jādzen tehnika pa asfaltēto ceļu, un kura tai nav, ko darīt.

**Gundars Patmalnieks** jautā, cik izmaksās apspriežamā posma rekonstrukcija.

**Tālis Kelle** informē, ka 1. variantā ar 5 miljoniem latu, 3. un 4. variantā – ap 3,5.

**Gundars Patmalnieks** iebilst, ka par šiem ietaupītajiem miljoniem var ilgu laiku nodrošināt kopšanas tehniku šim atsevišķam posmam. Tālāk viņš jautā, kāds būs ceļa un asfalta klātnes platums pēc rekonstrukcijas pa esošo trasi.



**Tālis Kelle** informē, ka taisnajos posmos 9,5 m kopā ar 6,5 m asfaltu, līkumos nodrošinot lielāku platumu.

**Gundars Patmalnieks** rāda fotogrāfijas no savas līdzpaņemtās fotoizstādes par P4 ceļu, kurā redzamas dažādas tā vietas dažādos gadalaikos: 9,5 m platums esot daudzviet maksimālais osu grēdas platums, kuru visu jau aizņem esošais ceļš, aiz tā uzreiz ir kraujas un paplašināt to nav kur.

**Ivo Skudīķis** saka emocionālu runu par Lielo Kangaru dabas vērtībām, aizstāv viedokli, ka pats autoceļš esošajā vietā ir liela ainaviska vērtība, iesaka to baudīt, braucot ar divriteni, atvainojas, ka viņam sapulce jāatstāj, un aicina palikt pie viedokļa, ka ceļš jā saglabā esošajā veidolā un nav jāasfaltē.

**Lelde Eņģele** apgalvo, ka visam autoceļam esot topogrāfija detalizētā mērogā, un kāpēc tā nav izmantota, lai parādītu precīzi visas plānotās rekonstrukcijas ieviestās izmaiņas ceļā un nogāzēs: uzbērumus, ierakumus, izcērtamos kokus.

**Valdis Felsbergs** skaidro, ka topogrāfija ir tikai esošajai situācijai, bet pašreizējā priekšizpētes detalizācijas stadijā nav sagatavoti attiecīgi detalizēti materiāli par plānoto situāciju visos variantos: tādi tiks sagatavoti nākotnē tehniskās projektēšanas fāzē tam variantam, kura īstenošana tiks akceptēta. Pagaidām vispārīgais vērtējums izriet no variantu trasējuma ar neapšaubāmu iejaukšanos Lielo Kangaru liegumā visos IVN ziņojumā redzamajos posmos 1. un 2. variantā un lokālu būtisku kaitējumu 3. variantā, un praktiski bez atkāpšanās no esošās trases un tātad bez kaitējuma 4. variantā. Lūdz Leldi Eņģeli visus savus konkrētos priekšlikumus par IVN papildināšanu uzrakstīt Vides pārraudzības valsts birojam, ko viņa arī apsola izdarīt.

**Kāds** komentē, ka šobrīd jaunizbūvētais ceļa posms Daugavas kreisajā krastā no Aizkraukles līdz Jēkabpīlij ir salīdzināms ar šo plānoto P4 posma rekonstrukcijas rezultātu, arī šaurs, līkumains un asfaltēts, un pa to var ļoti normāli un patīkami braukt.

**Andris Arbergs** skaidro, ka salīdzinājumam piedāvātais ceļa posms nav vis tāds kā P4, jo atšķiras līkumu pārredzamība. Galvenais satiksmes drošības problēma uz P4 ir nevis tas, ka ceļš ir kūkumains un līkumains, bet tas, ka aiz šiem kūkumiem un līkumiem nevar redzēt, kas nākamajā brīdī atklāsies, pilotam būtu nepieciešams stūrmanis kā rallijā, kas saka priekšā, kas tūlīt sekos. Bez tam nekad nevar zināt, vai un kas tūlīt brauks pretī, iespējams, ne pa savu joslu. Viens no rekonstrukcijas projekta nozīmīgiem uzdevumiem tieši tajos variantos, kas saglabā esošo trasi, tātad neiztaiso līkumus, ir pārredzamības nodrošināšana aiz līkuma. Un tāpēc, kaut arī fiziski ceļu iespējams pa esošo trasi rekonstruēt praktiski bez koku izciršanas nogāzēs, šādu projektu piedāvāt, tas neatbilst satiksmes drošībai, tāpēc jāatzīst, ka tas nav pietiekami izstrādāts, nevar maldināt sabiedrību, ir jāparāda, kurās vietās cik kas jāizcērt redzamības nodrošināšanai.

**Kāds** apgalvo, ka satiksme drošība ir katra braucēja paša rokās, katrā situācijā jābrauc tā, lai garantētu satiksmes drošību, pa katru ceļu iespējams atbilstoši braukt un, kas avarē, pats vainīgs. Ja ātruma ierobežojums ir „50”, tad tā arī jābrauc.

**Elita Kalniņa** retoriski jautā, vai tad mēs atbalstām satiksmes noteikumu pārkāpējus?

**Valdis Felsbergs** atbild, ka jā: arī reklāma „skaties divreiz” aicina rēķināties ar to, ka motociklisti pārkāpj atļauto ātrumu.

**Andris Arbergs** skaidro, ka visos laikos ceļu projektēšanā vienmēr ir ņemts vērā gan tas, kāds ātrums uz ceļa jāatļauj, gan arī tas, ka daļa braucēju to pārkāps un tas nedrīkst uzreiz novest pie traģiskām sekām. Un pajoko, ka var jau atstāt ceļu, kā ir, vienkārši noasfaltēt, uzlikt ātruma ierobežojumu „50” un katrā galā pa fotoradaram.

**Arnolds Lukševics** informē, ka IVN ziņojums Vides pārraudzības valsts birojam izvērtēšanai vēl nav iesniegts, tāpēc birojam nav oficiāla viedokļa par to, bet viņš ir ar to nedaudz iepazinies un konstatējis, ka tajā tiešām trūkst konkrētības, precīzu skaitļu un zaudējumu apjoma kartogrāfiskā raksturojums, tas ir, kā Valdis Felsbergs jau teicis, „izvairīgs,” un līdz iesniegšanai birojam tas būtu jāpapildina, citādi birojs tikpat prasīs to darīt.

**Valdis Felsbergs** klātesošajiem atgādina, ka ar ietekmes uz Natura 2000 novērtējuma ziņojumu vēl ir iespējams iepazīties VPVB mājas lapā un komentārus var sniegt līdz 10. septembrim. Sanāksme pamazām pāraug individuālās diskusijās, pārsvarā ar Andri Arbergu, konkrēti jautājumi un ieteikumi

*Sanāksme tiek slēgta.*

Protokolēja:

Līga Blanka