

8. pielikums

Kopsavilkums par autoceļa P4 sabiedriskās apspriešanas un ziņojuma vērtēšanas laikā saņemtajiem ieteikumiem un komentāriem

Kopsavilkums par autoceļa P4 sabiedriskās apspriešanas un ziņojuma vērtēšanas laikā saņemtajiem ieteikumiem un komentāriem

I Sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtie ieteikumi un komentāri1.lpp.

II Komentāri par skiču projektu „Autoceļa p4 Rīga-Ērgļi posmā km 35,7-45,0 rekonstrukcija” pēc noslēguma ziņojuma.....9.lpp.

I SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS LAIKĀ SAŅEMTIE IETEIKUMI UN KOMENTĀRI

Nr. p.k.	Saņemtais komentārs, jautājums ieteikums	Veiktā korekcija/ atbilde
Dabas aizsardzības pārvalde		
1.	Viskrasāko negatīvo iespaidu uz osu vaļņa stāvokli un ainavām atstātu veļa normālprofila NP 9,5 izmantošana visā rekonstruējamajā posmā. Šobrīd ir vairāki iecirkņi, kur ceļa klātnes un nomaļu summārais platums ir 8,5-9m, un abās pusēs ir stāvas osa dabiskās nogāzes. Tās ir pārāk stāvas (aptuveni 30 ⁰), lai atbilstu minimāli drošam ceļa uzbēruma nogāzes slīpumam (1:3, jeb 18 ⁰). Lai sasniegtu 9,5 platumu būtu jāveic ļoti ievērojama grunts uzbēršana osa nogāzēs vai arī šaurās virsotnes daļas norakšana. Līdz ar to var secināt, ka var tikt negatīvi ietekmēti ES aizsargājami biotopi, it īpaši 9060	DAP komentāri ņemti vērā un ziņojuma teksts papildināts ar papildus informāciju. Paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu nav sagaidāma. (skat. noslēguma ziņojuma 5. nodaļu)
2.	Papildinājumi skiču projektā: <ul style="list-style-type: none">Ieteikums ceļa rekonstrukciju projektēt izmantojot normālprofilu NP 7,5 vai modificētu profilu, kam ceļa klātnes un apmaļu summārais platums	Ceļa normālprofilu nevar mainīt, jo tam jāatbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem. Papildus velociņa projektēšana šī projekta ietvaros nav

	<p>nepārsniegtu 8m. šajā posmā neparedzēt kustības ātrumu 50 km/h</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paralēli autoceļam projektēt atsevišķu cieta seguma veloceļu, osa šaurākajās vietās to novirzot uz speciālās vieglām estakādēm vai, ja iespējams, esošu meža taku un ceļu vietām • Reljefa izlīdzināšana – paaugstinājumu norakšana vai ieplaku piepildīšana būtu pieļaujama 0,5-1m robežās 	<p>paredzēta.</p> <p>Rekonstruējamā posmā reljefa izmaiņas veiktas minimālās iespējamās, kas atbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem.</p>
3.	Norakšanas vai piebēršanas situācijā nav pieļaujams grunti izlīdzināt vai vienkārši nostumt mežā, apberot zemsedzi vai izmantot reljefu ceļam piegulošajā teritorijā.	Komentārs ņemts vērā un paredzēts, ka būvdarbu gaitā šis nosacījums tiks ievērots.
E.Kalniņa, Vides aizsardzības klubs		
4.	Jāatsakās no P4 ceļa asfaltēšanas, saglabājot to kā vēsturisku zemes ceļu – vieglajam un sabiedriskajam transportam un velosipēdistiem.	Šis jautājums neattiecas uz šo projektu
5.	Ierobežot kustības ātrumu līdz 50 km/h NATUR 2000 robežās	Ātruma ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
6.	Aizliegt kravas transporta kustību izņemot Ropažu, Suntažu un Ērgļu novadu zemnieku saimniecību transportu	Šis jautājums neattiecas uz šo projektu
7.	Izveidot apkārtceļu kravas transportam: caur Suntažiem-Sidgundu-Ropažiem; vai arī caur Madlienu -Tīnūžiem	Šis jautājums neattiecas uz šo projektu
8.	Ceļa P4 sākumā 35,7-36,0 km neveidot rotācijas apli, un tādējādi nenorakt dabas liegumā neietilpstošo kalnu	Kalnu, kas atrodas ārpus dabas lieguma teritorijas nav plānots norakt un tā kā rotācijas apļa būvniecība neietekmē dabas liegumā esošas dabas vērtības, bet ir īpaši nozīmīgs satiksmes organizācijai to plānots iekļaut rekonstrukcijas plānos.
9.	Paplašināt dabas liegumu iekļaujot ĪA biotopu ceļa otrā pusē no paredzētā rotācijas apļa izveidošanas vietas	Šis jautājums neattiecas uz šo projektu un ir adresējams Dabas aizsardzības pārvaldei

G.Patmalnieks, vietējais iedzīvotājs		
10.	Plānotā ceļa rekonstrukcija iznīcinātu unikālo dabas, ģeoloģijas un kultūrvēstures pieminekļu kompleksu	Paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu ceļa rekonstrukcijas rezultātā nav sagaidāma
11.	Ceļa noasfaltēšana būtu bīstama no satiksmes drošības viedokļa	Ātruma ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
12.	Aizsargbarjeru uzstādīšana apdraudēs satiksmes drošību	Paredzētās satiksmes drošības konstrukcijas, tiks izvietotas atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
13.	Mežu ceļa malās, lai uzlabotu ceļa pārredzamību, nedrīkst izcirst, jo tas ir ES aizsargājamais biotops	Ņemts vērā. Paredzēts, ka rekonstrukcijas darbu gaitā tiks izvērtēta nepieciešamība izcirst kokus ceļa pārskatāmības nodrošināšanai – lielu dimensiju koki tiks maksimāli saglabāti un autobraucēju drošības nodrošināšanai, tiks ieviesti pieļaujamā ātruma ierobežojumi un apdzīšanas manevru aizliegumi.
14.	Ceļa nogāzēs dzīvo Lielais torņgliemezis un Pelēkais vārpstiņgliemezis ĪA sugas, kuras ietekmētu ceļa būve, ekspluatācija un uzturēšana (sāls kaisīšana ziemā)	Ņemts vērā. Veikta gliemežu sugu apsekošana un noslēguma ziņojums papildināts ar informāciju par konstatētajām gliemežu sugām un paredzēto rekonstrukcijas darbu ietekmi uz šīm sugām.
15.	Ierosinājums ceļa posmu remontēt ar šķembām	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
Marija Zeltiņa (iedzīvotāja)		
16.	Ceļu nevajadzētu asfaltēt pāri Kangaru kalniem, labāk būtu noasfaltēt kādu citu ceļa posmu, kur to izmantotu vairāk vietējo Ropažu novada, iedzīvotāju	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
Gunta Kance (iedzīvotāja)		

17.	Jā saglabā vēsturiskais zemesceļš, ja iespējams, atjaunojot vēsturiskos baltos ceļa stabiņus	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
18.	Ceļa asfaltēšana radīs negatīvu ietekmi uz apkārtnes ainavu, jo pieaugs kravas auto satiksme, pastāv iespēja ka notiks daļēja Lielo Kangaru norakšana vai zemāko nogāžu aizbēršana. Pastāv bažas par kalna norakšanu pie Āriņu ceļa atzara.	<p>Satiksmes intensitātes ierobežošanas jautājums neattiecas uz šo ziņojumu, bet paredzams, ka tā būtiski nepieaugs.</p> <p>Paredzētās izmaiņas ainavā ilgtermiņā varētu uzskatīt par pozitīvām, jo koki ceļa malās nebūs klāti ar grants putekļiem un tiks likvidēti krūmi tiešā ceļa tuvumā, tādējādi tiks pavērts skats uz apkārtējo dabas lieguma teritoriju.</p> <p>Rekonstruējamā posmā reljefa izmaiņas veiktas minimālās iespējamās, kas atbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem.</p> <p>Kalnu, kas atrodas ārpus dabas lieguma teritorijas nav plānots norakt.</p>
19.	Jā aizliedz kokvedēju un dolomīta karjeru kravas transportu pa esošo zemesceļu	Satiksmes intensitātes ierobežošanas jautājums neattiecas uz šo ziņojumu.
20.	Ja notiek asfaltēšana, tad tikai uz esošās ceļa klātnes bez reljefa garenprofila korekcijām, neveicot koku izciršanu	<p>Rekonstruējamā posmā reljefa izmaiņas veiktas minimālās iespējamās, kas atbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem.</p> <p>Paredzēts, ka rekonstrukcijas darbu gaitā tiks izvērtēta nepieciešamība izcirst kokus ceļa pārskatāmības nodrošināšanai.</p>
21.	Ropažu novads netika savlaicīgi informējis par sabiedriskās apspriešanas sapulci iedzīvotājus Augšciemā, Villasmuižā un Remīnē	Šis jautājums neattiecas uz ziņojuma izstrādātājiem, jo informācija par sabiedrisko apspriešanu tika izplatīta atbilstoši normatīvo aktu nosacījumiem.
22.	Izmantot alternatīvos ceļus – caur Suntažiem, Sidgundu, Augšciemū, Ropažiem vai caur Suntažiem, Juglu, Madlienu un Tīnūžiem.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu

Edmunds Kance (iedzīvotājs)		
23.	Atteikties vispār no P4 ceļa asfaltēšanas, saglabājot to kā vēsturisku zemesceļu, kas pieejams vieglajam un sabiedriskajam transportam un velotūristiem. Ierobežot kustības ātrumu līdz 50 km/h Natura 2000 teritorijā, aizliedzot kravas auto satiksmi.	Jautājums par autoceļa asfaltēšanu neattiecas uz šo ziņojumu. Ātruma ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
24.	Alternatīvie apkārteļi no Ērgļu un Suntažu novadiem caur Suntažiem, Sidgundu, Augšciemū, Ropažiem ar apvedceļu Ropažiem vai caur Madlienu un Tīnūžiem. Asfaltējot posmu Sidgunda-Augšciems ieguvēji būtu iedzīvotāji Augšciemā un Villasmuižā. Tiek ieteikts izmantot alternatīvos apvedceļus un galvenais nepieļaut satiksmes intensitātes palielināšanos Lielajos Kangaros.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu.
25.	Ja nu neievērojot Satversmē garantētās tiesības uz dzīvi kvalitatīvā vidē tiek nolems veikt ceļa asfaltēšanu var īstenot tikai 4. variantu esošās ceļa nodalījuma robežās nemainot reljefu (neveicot norakšanu, uzbēršanu), netaisnojot ceļu līkumus	Rekonstruējamā posmā reljefa izmaiņas veiktas minimālās iespējamās, kas atbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem.
26.	Nosakāms ātruma ierobežojums uz ceļa visā NATURA 2000 teritorijā virs 3,5 tonnām; aizliegums braukt ar kravas auto ar pilnu masu virs 3,5 tonnām, kā arī nepieļaut ziemā ceļa uzturēšanai kaisīt sāli, lai nepieļautu sāls ietekmi uz ĪA meža biotopiem.	Ātruma ierobežojumi un kravas ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
27.	Ceļa P4 sākumā nebūtu veidojams rotācijas aplis.	Nav ņemts vērā.
28.	Biotopu pie plānotā rotācijas apļa iekļaut dabas liegumā „Lielie Kangari”.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
29.	Lai jebkādu ceļa rekonstrukcijas darbu izpildes laikā neradītu kaitējumu ĪADT, jānodrošina sistemātiska uzraudzība no Ropažu novada pašvaldības un DAP puses, iesaistot arī vides aizsardzības NVO.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
30.	Kategoriski tiek lūgts neasfaltēt P4 ceļa posmu caur dabas liegumu „Lielie Kangari”.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
31.	Izstrādātais ietekmes uz vidi novērtējums ir nekonkrēts – nav definēts tas, ka arī ceļa nodalījuma josla atrodas dabas lieguma teritorijā, kuram nav neitrālās zonas, tāpat visā lieguma teritorijā ir spēkā dabas aizsardzības plānā noteiktie saimnieciskās darbības ierobežojumi.	Ziņojums precizēts ar informāciju par īpašumtiesību jautājumiem un informāciju par zemes lietošanas mērķi paredzētās darbības

		zonā, kas ir ceļu zemes nodalījuma josla.
32.	Neskaidrs jēdzienu „esošā ceļa klātne” un „esošā ceļa nodalījuma josla” lietojums.	Ziņojums precizēts.
33.	Ceļa projektēšana un būvniecība būtu veicama tikai pēc individuālo ĪADT „Lielie Kangari” aizsardzības un izmantošanas kārtības noteikumu stāšanās spēkā.	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
27 iedzīvotāji (visi komentāri, kas bija E. Kances vēstulē) + vēl šādi:		
34.	Piedāvātā 4.variānta realizācija saistīta ar Lielo Kangaru dabas vērtību nozīmīgu apdraudējumu un ir ļoti nevēlams	Lai kompensētu zaudētos biotopa 1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām 0,1571 hektārus (jeb 0,02% no dabas liekuma teritorijas), novērtējuma ziņojumā paredzēti kompensējošie pasākumi, dabas vērtību atjaunošanai.
35.	Lai jebkādu ceļa rekonstrukcijas darbu izpildes laikā neradītu kaitējumu ĪADT, jānodrošina sistemātiska uzraudzība no Ropažu novada pašvaldības un DAP puses, iesaistot arī vides aizsardzības NVO kā arī vietējo iedzīvotāju līdzdalība no Augšciema, Villasmuižas, Lielkangariem, Kākciena	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu, iedzīvotāji var organizēt šādu uzraudzību
36.	Lūgums ņemt vērā priekšlikumu un neasfaltēt vispār P4 ceļa posmu caur dabas liegumu „Lielie Kangari”	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
Dacīte Beķere (iedzīvotāja)		
37.	Šo nelielo, skaisto, unikālo kultūrvēsturisko ceļa posmu atstāt kā zemes ceļu, lai nezaudētu autentiskumu un būtu mazāks kaitējums uz ĪADT „Lielie Kangari” (Natura 2000 teritoriju)	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu
Andris Eiduks (iedzīvotājs)		
38.	Atbalsta priekšlikumu aizliegt smagā autotransporta satiksmi caur Lielajiem Kangariem pēc objekta nodošanas ekspluatācijā	Kravas ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
39.	Ja neaizliedz smagā transporta satiksmi būtu jāuzstāda informatīvas ceļa zīmes par iespējamajiem kāpumiem un sarežģījumiem šajā ceļa posmā.	Satiksmes drošības informācija rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem

		aktiem.
40.	Ierosina izņemt rotācijas apli pie 42.km. kādiem mērķiem tas ir paredzēts? – kā atkāpšanās laukums kravas transportam, kas nevar tikt kalnā, vai ērtākai izbraukšanai no autostāvvietas?	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu, jo atrodas ārpus dabas lieguma teritorijas.
Lelde Eņģele (Latvijas Dabas fonds)		
41.	IVN ziņojums nesniedz skaidru atbildi vai un cik lielā mērā plānotā ceļa rekonstrukcija ietekmēs teritorijā sastopamos aizsargājamus biotopus un sugas, kā arī nesniedz pietiekami detālas rekomendācijas ietekmes mazināšanai	Ziņojums precizēts un papildināts
42.	Ziņojumā konstatēti vairāki pretrunīgi apgalvojumi	Ziņojums precizēts
43.	Nekonkrēti apgalvojumi: „lai mazinātu paredzētās darbības negatīvo ietekmi tiks ņemti vērā nosacījumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu ĪA augu un dzīvnieku sugu saglabāšanai.” netiek pateikts konkrēti kas tiks veikts.	Ziņojums precizēts un papildināts
44.	Nav saprotams ar kādu esošo stāvokli salīdzinātas sagaidāmās izmaiņas. Nav saprotams, kas ir par pamatu vērtējumam kāda šobrīd ir antropogēnā slodze uz sugām un biotopiem.	Ziņojums precizēts un papildināts
45.	Nav konkrēti fakti – aizsargājamo biotopu platība, ko ietekmēs vai iznīcinās, biotopu attālums no būvniecības vietas, apjoms, kā izpaudīsies plānotās darbības – reljefa norakšana, zemeszemes iznīcināšana, koku ciršana, eksemplāru skaits, ietekmēto platību, populāciju īpatsvars teritorijas mērogā.	Ziņojums precizēts un papildināts
46.	Ziņojumam nav pievienotas ekspertu atzinumu kopijas	Ziņojums papildināts
47.	Papildināt ziņojumu detāli izvērtējot termina „ceļa nodalījuma josla” juridisko un faktisko saturu” – cik plata tā ir lieguma teritorijā, kas tajā atrodas dabā	Ziņojums precizēts ar informāciju par īpašumtiesību jautājumiem un informāciju par zemes lietošanas mērķi paredzētās darbības zonā, kas ir ceļu zemes nodalījuma josla.
48.	Skaidrot jēdzienu „ceļa apmale”	Ziņojums precizēts
49.	Detāli raksturot plānotos būvdarbus – cik garos posmos cik centimetri no pašreizējā ceļa augstuma vai platuma tiks norakti, uzbērti vai piebērti, attiecīgi	Ziņojums precizēts un papildināts

	atspoguļot kartogrāfiskajā materiālā.	
50.	Detāli aprakstīt kuras sugas un biotopus ceļa nodalījuma joslā un cik lielā attālumā no nodalījuma joslas iznīcinās vai kā konkrēti ietekmēs plānotā būvniecība	Ziņojums precizēts un papildināts
51.	Attiecīgi papildināt analīzi ar informāciju, kādu ietekmi uz teritorijas reljefu, aizsargājamiem biotopiem un sugām, ainavu atstās plānotā būvniecība . Sniegt konkrētas rekomendācijas ietekmes mazināšanai : konkrēti konceptuāli risinājumi; būvniecības tehnoloģiju risinājumi; ierobežojumi, tajā skaitā arī par darbībām ceļa nodalījuma joslā	Ziņojums precizēts un papildināts
	Ierosinājumi:	
52.	izvēlēties risinājumu, kas saglabā ceļa dabisko reljefu un rada pēc iespējas mazāku ietekmi	Rekonstruējamā posmā reljefa izmaiņas veiktas minimālās iespējamās, kas atbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem.
53.	Pēc rekonstrukcijas aizliegt tranzīta kravas automašīnu satiksmi	Šis jautājums neattiecas uz šo ziņojumu, kravas ierobežojumi rekonstruējamā posmā būs atbilstoši ceļu projektēšanas un satiksmes drošības normatīvajiem aktiem.
54.	Pirms būvniecības atkārtoti informēt sabiedrību par precizēto ziņojumu	Informācija tiks sniegta saskaņā ar normatīvajiem aktiem.

II KOMENTĀRI PAR SKIČU PROJEKTU „AUTOCEĻA P4 RĪGA-ĒRĢĻI POSMĀ KM 35,70-45,00 REKONSTRUKCIJA” PĒC NOSLĒGUMA ZIŅOJUMA

Nr.p.k.	PIEZĪMES	ATBILDE
	LVC Zemju daļasp.v. I.Studānes piezīmes	
1.	<p>No zemju ieguves viedokļa atbalstāms ir projekta variants, kas saistās ar mazāku atsavināmo zemju platību (vienlaicīgi tas mazākā apjomā skars arī dabas lieguma teritoriju - „Lielie Kangari”, tādējādi mazākā mērā pakļaujot pārveidošanai aizsargājamās ainavas un aizsargājamās mežu biotopus iznīcināšanai).</p> <p>Starpziņojumā iesniegtie materiāli liek domāt, ka varētu tikt akceptēts 4. trases variants.</p>	<p>Arī Projektētājs, ņemot vērā augstāk minēto, priekšroku dod 4.variantam, tāpēc arī šim variantam parādīts „Izbūves plāns” M 1:1000 - ras. CD-2-6.</p>
2.	<p>Projektam jāpievieno rekonstruējamam autoceļa posmam pieguļošo zemes gabalu saraksts atbilstoši pielikumam Nr.1. saskaņā ar projektēšanas uzdevuma 3.2.10.4. punktu.</p>	<p>Projekta teksta daļā pievienots „Pieguļošo zemes vienību saraksts” (101.-103.lpp.) atbilstoši pielikumam Nr.1.</p>
3.	<p>Paskaidrojuma raksta (60.lpp.) koriģēt dabas lieguma nosaukumu.</p>	<p>Dabas lieguma nosaukums koriģēts.</p>
4.	<p>Patreiz trases plāna rasējuma CD-2-6 (4.variants) informācija par autoceļa izbūvei nepieciešamajām zemēm (īpašumi un platības) nesakrīt ar tabulā apkopoto trases 4.variantam iegūstamo un ar projekta risinājumiem skarto</p>	<p>Iegūstamo un ar projekta risinājumiem skarto zemes gabalu tabulā (4.variants) īpašumu platības koriģētas atbilstoši ras.CD-2-6 „Izbūves plāns” 4.variants.</p> <p>Ar vairākumu īpašnieku atsavināmās zemes platības tika saskaņotas</p>

	<p>zemes gabalu sarakstu. Trases plānā tiek skarts vairāk zemes īpašumu (ieskaitot zemes platības no īpašuma „Kangaru mežs” zemes vienības ar kadastra apz.80840170079 (101m2) un „Juglas meži” kadastra apz.74880010042 (224 m2), nekā tas atspoguļots 4.varianta tabulā kā arī atsavināmās platības ir citādas.</p> <p>Nav saprotams, kuru trases variantu ar tam atbilstošām atsavināmām zemes platībām projektētājs ir skaņojis ar īpašniekiem, jo piemēram, no īpašuma „Upesurgas” (74880010017) rasējumā CD-2-6 iezīmēta atsavināmā platība ~0,27ha (tabulās citos variantos tā ir vēl mazāka), bet apliecinājumā norādīta atsavināmā platība 0,6 ha.</p> <p>Iegums sakārtot informāciju, lai tabulā dati atbilstu grafiskai daļai.</p>	<p>2012.gada jūlijā. Projektētās platības tika norādītas aptuveni (tā arī teikts Apliecinājuma tekstā), jo projektēšanas gaitā tās vēl izmainījās. Skiču projekta Apliecinājumi norāda uz to, ka īpašnieks vispār ir gatavs pārdot zemi ceļa rekonstrukcijas vajadzībām, jo, tikai izstrādājot tehnisko projektu, atpērkamās platības var noteikt pilnīgi precīzi.</p>
5.	<p>Trases plānā ir iezīmētas vairākas platības, ar norādi par nepieciešamību izcirst kokus ārpus ceļa nodalījuma joslas robežas, zemes gabalos 80840170079 („Kangaru mežs- 87m2) un 74880010061 („Juglas meži”– 125m2). Vai šīs plānotās darbības ir saskaņotas ar zemes īpašniekiem un zemi šajos posmos nav paredzams atsavināt?</p>	<p>Koku izciršana minētajās vietās paredzēta ceļa redzamības uzlabošanai.</p> <p>Plānotās darbības vēl nav skaņotas ar zemes īpašniekiem, jo vēl nav pilnīgi skaidra Vides pārraudzības valsts biroja nostāja - vai vispār tiks atļauts veikt jebkādas ceļa rekonstrukcijas darbus ārpus esošās ceļa zemes nodalījuma joslas.</p>
6.	<p>Vai ceļa Ārņi-Mārzemnieki posms, kas pieslēdzas pie a/c P4 un ir izvietots uz LVM īpašuma „Kangaru mežs”(80840170064) zemes, ir pašvaldībai piederoša būve, kas šobrīd atrodas uz svešas zemes? Ja tas ir pašvaldības ceļš, (kas atrodas valsts mežu teritorijā), pēc ceļa pieslēguma izbūves zemes gabals kopā</p>	<p>Ceļa „Ārņi-Mārzemnieki” pieslēgums tiek rekonstruēts esošajās robežās un tā nav projektētāju kompetence – noteikt, vai ceļam maināms esošais zemes īpašnieks.</p>

	<p>ar būvi būtu nododams pašvaldībai.</p> <p>Rasējumā CD-2-6 (1.lapa) nav izdalīta ceļa Ārņi-Mārzemnieki pieslēguma izbūvei nepieciešamā zemes platība īpašumā LVM īpašumā „Kangaru mežs” (kad.apz.8084010064).</p>	
7.	<p>Nesakrīt piketāža nobrauktuvju izvietojumam sarakstā ar rasējumā CD-2-6 redzamo. Rasējumā CD-2-6 (8.lapa) nav iezīmēta nobrauktuve uz autoceļu V968 un uz zemes gabalu ar kad apz.74880020025 „Grestes-1” un rasējumā CD-2-4 nav parādīts projektētais stāvlaukums (~pk.419+40).</p>	<p>6. Nobrauktuvju sarakstā piketāža koriģēta atbilstoši rasējumam CD-2-6.</p> <p>Rasējumā CD-2-6 iezīmētas trūkstošās nobrauktuves.</p> <p>Rasējumā CD-2-4 iezīmēts projektētais stāvlaukums.</p>
8.	<p>Nav saprotams, kādam projekta variantam noteiktas zemju iegādes izmaksas orientējošo izmaksu aprēķina tabulā (125.lp.). Varbūt zemju iegādes izmaksas varētu izteikt tādos lielumos, kā kopējā atsavināmā platība (m²) vienas vienības, t.i. viena kvadrātmetra cena un kopējās izmaksas pa variantiem.</p>	<p>Orientējošo izmaksu tabula koriģēta, parādot atpērkamo zemju cenas pa variantiem.</p>
9.	<p>Pēc ietekmes uz aizsargājamo dabas teritoriju novērtējuma pabeigšanas īpašumos „Kangaru mežs” un „Juglas meži”, projektam jāpievieno projekta risinājumu saskaņojums ar AS „Latvijas valsts meži” īpašumiem „Kangaru mežs” un „Juglas meži”. Rasējumā CD-6 (5.lapa) labot īpašuma nosaukumu zemes vienībai ar kadastra apzīm. 74880010061.</p>	<p>Īpašumu „Kangaru mežs” un „Juglas meži” īpašnieks Latvijas valsts meži saskaņos projekta risinājumus pēc Zemkopības ministrijas attiecīga pilnvarojuma saņemšanas atbilstoši ietekmes uz aizsargājamo dabas teritoriju novērtējumam.</p> <p>Rasējumā CD-6 īpašuma nosaukums izlabots no Valsts meži uz Juglas meži.</p>

	LVC SOPD būvinženiera J. Liepiņa piezīmes	
1.	<p>Ņemot vērā, ka jautājumi par trases plānu ir izrunāti komentāru par trasi nebūs vienīgi</p> <p>a. Projektētājam būtu jāpiedāvā kādi efektīvi līdzekļi (esošo iespēju robežās) ātruma samazināšanai pirms līknes ar R=40m pie Vāverkroga. Nu tā līkne ir vienkārši „neganta”;</p> <p>b. ja trases plāna skicē autobusa pieturu atrašanās vietas ir uzrādītas, tad pašā autoceļa plānā tās neparādās.</p>	<p>a. Paskaidrojuma rakstā 61.lpp. 4.var. ceļa plāna apraksts papildināts ar teikumu, ka minētajā līknē pakāpeniski ierobežojams ātrums līdz 30 km/h.</p> <p>b. Autobusu pieturas iezīmētas arī rasējumā CD-2-6 „Izbūves plāns” 4.variants”.</p>
2.	Par cik satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi nav pievienoti, komentāru par sat.org.nebūs.	Skiču projekta ietvaros netika pieprasīts izstrādāt satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izvietojuma plānu.
	Vides Pārraudzības Valsts biroja piezīmes	
1.	VPVB izsaka viedokli, kas pamatots ar DAP viedokli, ka neviens no piedāvātajiem projekta risinājumiem nav pieļaujams ietekmes uz vidi aspektā, un prasa izstrādāt citu risinājumu, kas atšķiras no visiem IVN vērtētajiem variantiem.	IVN ir piedāvāti visi tehniski lietderīgie rekonstrukcijas varianti, DAP piedāvātais NP 7,5 neatbilst rekonstrukcijas mērķim.
2.	Skaidrot, kāpēc ir atšķirīga atsavināmās zemes platība 3. un 4. variantam.	3.varianta platības nebija izrēķinātas korekti. Pēc šo platību korekcijas tās palielinājās. 4.var. atsavināmo zemju platība ir par~400m ² lielāka nekā 3.var. Šo starpību sastāda 4.var. līknes taisnojums pk 416+50. IVN ziņojumā tabula 3.4. koriģēta.

3.	Nesakritības papildus nepieciešamo zemju platību apjomos tekstā un tabulās.	Kļūda izlabota, papildus nepieciešamā platība ir 0,57 ha, tekstā veiktas korekcijas – 27.,35.,36., 44.lpp.
4.	Trūkst skaidrojumu par pieslēgumiem 2., 3. un 4. variantā.	Pēc 1. un 2. starpziņojuma izskatīšanas konstatēts, ka 2. un 3. variants nav iespējami. Par galīgo izvirzīts 4. variants, kur rotācijas apli nav paredzēti un lielākie pieslēgumi paredzēti T veida, esošo pieslēgumu zemes klātnes robežās.
5.	2.trases varianta plānā par 1 caurteku vairāk kā pārējos variantos. Ziņojuma tekstā minēti tikai 2 ūdensteču šķērsojumi.	Ceļa trases 2.variants sāks km 35,4, jo ceļa trase līdz a/c „Ārņi-Mārzemnieki” novirzīta no esošās, bet 4.var.- km 35,56, tāpēc 2.var. trases plānā parādās caurteka, kas atrodas km 35,44. Skiču projekta galīgajā redakcijā 77.lpp. ievietots „Caurteku saraksts”, kurā uzrādītas 3 caurtekas ar to atrašanās vietu (pk+) 4.variantā.
6.	Nav norādīts nostiprināmo nogāžu posmu garums.	Visas jaunbūvētās ceļa klātnes nogāzes visa izbūvējamā posma garumā nostiprināmas ar augu zemi, apsējot tās ar zāli. Ja, izstrādājot tehnisko projektu, kādā ceļa posmā būs nepieciešams vēl papildus nostiprinājums (atkarībā no nogāzes slīpuma), tad šo posmu garumi tiks noteikti tehniskajā projektā.
7.	Tekstā minētie MK noteikumi Nr.45 (2001.g.30.janvāris) vairs nav spēkā. No 2013.g.1.janvāra spēkā MK 2012.g.18.decembra noteikumi Nr.940.	Veikti redakcionāli labojumi 36. lpp, atspoguļojot IVN vērtēšanas laikā spēkā stājušos izmaiņu.
8.	Konstatēta pretruna (kļūda) zemes vienības norādē.	Tabulā 5.1 veikti precizējumi: tabula papildināta ar vēl vienu rindu, kur iekļauta informācija par zemes vienību ar kadastra apzīmējumu 74880010060.

	Dabas aizsardzības pārvaldes piezīmes	
1.	DAP izsaka viedokli, ka nav skaidri parādīts, kā saglabāsies neizmainīts Lielo Kangaru osu grēdas reljefs.	IVN ir raksturoti grēdas kaupres nepieciešamie līdzinājumi, kas tieši raksturo reljefa izmaiņas, sniegts to novērtējums kā nebūtisks, DAP kompetencē ir šo viedokli pieņemt vai argumentēti apstrīdēt. Papildus iesniegts vizuāls materiāls: rekonstruētā autoceļa (4. variants) datorsimulācija no autovadītāja redzespunkta.
2.	Uz ieteikumu izmantot normālprofilu NP 7,5 nav atbildēts.	A/c Rīga – Ērgļi iepriekšējā un turpmākajā posmā aiz skiču projektā ietvertā ceļa posma projektēta un lielākajā daļā posmu jau izbūvēta ceļa klātne ar normālprofilu NP 9,5, tāpēc būtu optimāli saglabāt vienu profilu visa autoceļa garumā.
3.	Novērtējums un tā pielikumi pašreizējā redakcijā nesniedz nekādu priekšstatu par paredzamajām ceļa šķērsprofila un garenprofila izmaiņām.	IVN izejas datus ir detalizēti 4.varianta garenprofila un šķērsprofila rasējumi, no kuriem IVN vajadzībām izdarīti apkopojoši secinājumi. Apjomīgie rasējumi daudzos sagatavojamajos sējumos kā mazinformatīvi nespeciālistam nav pievienoti sakarā ar IVN budžetu. Šādu detalizētu informāciju ar apšaubāmu ieguldījumu IVN rezultātos un apšaubāmu lietderību arī sabiedrības informētības nodrošināšanā IVN kā publiskā procedūrā pēc būtības neprasa arī Likums par ietekmes uz vidi novērtējumu, kas nosaka novērtējuma veikšanu pēc iespējas agrīnākā projektēšanas stadijā, kamēr šie rasējumi ir jau vismaz skiču, ja ne tehniskā projekta materiāli. Ja DAP ir speciālisti, kas no šiem rasējumiem spēj iegūt vairāk pielietojamas informācijas par sagaidāmajām šķērsprofila un garenprofila izmaiņām, tos var iesniegt DAP ekspertiem speciāli novērtējuma vajadzībām, turklāt šīm vajadzībām lietderīgāk nevis izdruku, bet

		elektroniskā vektoru formātā (AutoCad).
4.	Kurās vietās paredzētas cietā seguma apmales velosipēdistiem un gājējiem.	Apvienotā gājēju-veloceliņa platums pēc LVS 190-9 ir 2,50m (pašreizējais nomaļu platums 1,50m). Tā kā dabas lieguma teritorijā zemes klātnei nav vēlams paplašināt, tad gājēju-veloceliņa ierīkošana nav iespējama un nomales nostiprināmas ar granti. Veikti redakcionāli labojumi 27. lpp
5.	Paredzētā 120 000 m ³ grunts norakšana nozīmē šā brīža reljefa pazemināšanu par 1-2 metriem.	DAP ņem vērā tikai esošās grunts norakšanu zem jaunveidojamās ceļa klātnes, bet neņem vērā pašas jaunveidojamās ceļa klātnes veidošanu, kas ceļa virsmu atgriež atpakaļ augstākā līmenī, apmēram saglabājot vērotāja skatpunktu no ceļa līdzšinējā pozīcijā.
	Edmunda Kances piezīmes	
1.	Vai ceļa nodalījuma josla ietilpst vai neietilpst dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā.	IVN izstrādātāju viedoklis, kas radies IVN izstrādes gaitā, iepazīstoties ar Zemesgrāmatu nodalījuma ierakstiem, kuros zemes atrašanās dabas liegumā nav norādīta – neietilpst. Zemesgrāmatu nodalījuma ieraksti ir spēkā pārākie un visprecīzākie tiesiskie akti, kas nosaka konkrētā zemesgabala statusu, tie ir apstiprināti ar tiesneša parakstu un ir apstrīdami tikai tiesas ceļā.
2.	Par gliemežu izpēti.	Tā tika veikta jau pēc sabiedriskās apspriešanas un pēc tās rezultātā papildinātajiem un konkretizētajiem projekta datiem par skartajām nogāzēm, bez kuriem šāda izpēte nebija iespējama izpētes teritorijas nenoteiktības dēļ. Izpēte ir veikta piemērotākajā no visiem laikiem, kas bija iespējami. Šis laiks no dabas viedokļa nebija optimāls, tāpēc ne velti izpēti veica eksperts Voldemārs Spuņģis, kurš ir dabas lieguma „Lielie Kangari” spēkā esošā dabas aizsardzības plāna malakoloģiskās sadaļas eksperts, un šī izpētes nav vienīgais un pat ne galvenais gliemežu novērtējuma avots, bet tikai dabas

		aizsardzības plānā atspoguļotās informācijas, kā arī eksperta rīcībā esošo dabas aizsardzības plānā neietverto izejas datu precizējums konkrētā IVN vajadzībām.
3.	Ceļa būves vajadzībām pieaugs apkārtnes derīgo izrakteņu atradņu izstrāde.	Uz IVN priekšmetu neattiecas. Derīgo izrakteņu atradnēs ir atļauts iegūt noteiktu daudzumu izrakteņu, tām ir veiktas visas atbilstošās saskaņošanas procedūras un nav nozīmes, kādām vajadzībām tiks izlietoti tajās atļauti iegūtie izrakteņi.
4.	Par satiksmes intensitātēm.	Jautājums ārpus IVN darba uzdevuma, attiecas uz projektētāju izejas datiem. Skiču projekta galīgajā redakcijā 64.lpp. doti esošās un perspektīvās satiksmes intensitātes dati.
5.	Par Andra Eiduka ierosinājuma atteikties no rotācijas apļa veidošanas 42 km vērā neņemšanu.	Ierosinājums ir ņemts vērā un trases 4.variants (optimālais) projektēts bez rotācijas apļu veidošanas. Veikti redakcionāli labojumi 23. lpp
6.	Elitas Kalniņas (u.c. sabiedriskās apspriešanas dalībnieku) ierosinājumu neasfaltēt ceļu vispār.	Kā variants neietilpst IVN darba uzdevumā, bet pēc būtības ir izvērtēts, sniedzot IVN esošās situācijas raksturojumu, kurā, bez šaubām, ietekme uz dabas liegumu „Lielie Kangari” ir mazāka nekā rekonstrukcijas alternatīvās, t.i., nekāda salīdzinājumā es esošo situāciju. Šis ieteikums nozīmē vienkārši neīstenot projektu, noraidīt visas alternatīvas. Tāds IVN iznākums nav pretrunā procedūrai.
	VAK vēstule Nr. 2.5-4, 18.01.2013	Nepievieno neko jaunu E.Kances vēstulei.

	LVC Tiltu daļas vadītāja M. Dūzeļa piezīmes	
1.	Tilta situācijas plāns jāizstrādā uz topogrāfiskā plāna, to papildinot ar projektējamām konstrukcijām	Atbilstoši darba uzdevumam nav noteikts, ka tilts būtu jāizstrādā uz topogrāfiskā plāna. Darba uzdevuma punkts 3.2.6. nosaka, ka jānovērtē tilta tehniskais stāvoklis un punkts 3.2.10.7. nosaka, kā jāiesniedz tilta tehniskie risinājumi, lai to pielāgotu gājēju un velosipēdistu celiņa izbūvei. Tilta tehniskie risinājumi uzrādīti lapā BK-01
2.	Nav veikts tilta konstrukciju nestspējas pārrēķins, bet ir dota atsauce uz 2007. gadā veiktās tilta inspekcijas rezultātiem. Izpildītājam jāveic tilta faktiskā nestspējas pārrēķins un, pamatojoties uz tā rezultātiem, jāpiedāvā un jāpamato tilta remonta/rekonstrukcijas tehniskie risinājumi, t.sk. tilta pastiprināšanas risinājumi.	Atbilstoši projektēšanas darba uzdevumam, esam veikuši tilta tehniskā stāvokļa novērtējumu. Ņemot vērā salīdzinoši nesen (2007.g.) jau veikto tilta konstrukciju pārrēķinu rezultātus un uzkrāto pieredzi līdzīgu tiltu pastiprināšanas projektu izstrādāšanā, nav pamata tos apšaubīt.
3.	Ja pārrēķinātā tilta balstu nestspēja ir lielāk kā $\square=0.8$, nav nepieciešams pastiprināt laiduma konstrukciju vairāk par $\square=0.8$.	Šī projekta ietvaros, laiduma konstrukciju paredzēts pastiprināt vismaz uz $\square=0.8$ līmeni (šis jautājums tika atrisināts jau projekta 1. starpziņojuma laikā).
4.	Autoceļa plāns CD-2-6 lpp.8/8 – pārāk vienkāršoti parādīts Mazās Juglas tilts...	Atbilstoši darba uzdevumam, skiču projektā nav nepieciešamības detalizēti parādīt tilta plānu.
5.	Saskaņā ar LVC tiltu inventarizācijas sistēmu, tilta garums ir max. virsbūves garums pa asi. Pēc LVC datiem Mazās Juglas tilta garums ir 51.0m.	Paskaidrojuma raksts tiks izlabots.