**Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi**

**posma no km 35,7 – 45,0 ar grants segumu**

**rekonstrukcijas uz asfalta segumu**

**kā vienīgās alternatīvas**

**pamatojums**

**Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi”**

**Rīga, 2014.gads**

**SATURS**

**I.** Par dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu 3.lpp

**II.** Par reģionālo autoceļu P4 Rīga – Ērgļi 3.lpp

**III.** Vides biroja atzinums 4.lpp

**IV.** SM par vienīgo risinājumu 5.lpp

**V.** Par jau realizētajiem projektiem 8.lpp

**VI.** Sabiedrības ieteikto alternatīvo risinājumu izvērtējums 10.lpp

**VII.** Galvenie fakti 13.lpp

**VIII.** Galvenais secinājums 14.lpp

Pielikumā shēma - Reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi attīstība 2002. – 2020.gads

**I. Par dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu.**

Dabas lieguma „Lielie Kangari”teritorija atrodas Rīgas rajona Ropažu novadā un Ogres rajona Suntažu pagastā, plāns izstrādāts laikposmam no 2007. gada līdz 2017.gadam.

Dabas aizsardzības plāns apstiprināts ar Vides ministrijas rīkojumu Nr.72 (06.02.2007.).

Satiksmes ministrijas (SM) viedoklis

Izveidojot Dabas liegumu saistošs ir likuma **Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām uzdevums:** *savienot valsts, starptautiskās, reģionālās un privātās intereses īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izveidošanā, saglabāšanā, uzturēšanā un aizsardzībā.* **[1.panta** 4) punkts].

Šis uzdevums nav ievērots izstrādājot dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu, tas nav dalīts funkcionālajās zonās! Lieguma teritorijā ir iekļauts valsts reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi, neievērojot likumu Par autoceļiem (*spēkā no 02.04.1992*.) un Aizsargjoslu likumu (*spēkā no11.03.1997*.).

Tas ir pretrunā arī ar likuma Par īpaši aizsargājamām teritorijām 19.panta punktu (5) *Aizsargājamo teritoriju funkcionālās zonas nosaka, ņemot vērā īpaši aizsargājamo sugu un biotopu labvēlīga aizsardzības statusa nodrošināšanas vajadzības, kā arī līdzšinējo saimniecisko darbību un tās ietekmi.* Ir nepārprotami skaidrs, ka uz grants ceļa nevar augt nekādi augi, tai skaitā aizsargājamie un tieši tāpēc ir šāda likuma norma.

Dabas liegumam „Lielie Kangari” nav izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, līdz ar to spēkā ir Ministru kabineta Noteikumi Nr.264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.

Noteikumos pat dabas rezervātu stingrā režīma zonā aizliegtajām darbībām ir izņēmumi.

*„8. Dabas rezervāta stingrā režīma zonā ir aizliegta uzturēšanās un pārvietošanās, kā arī saimnieciskā un cita veida darbība,* ***izņemot šādas darbības:***

*8.3. būvju un infrastruktūras objektu uzturēšana, kā arī renovācija būvniecību regulējošajos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā;*

*8.4. ceļu ikdienas un periodiskā uzturēšana;*

*Kā arī*

*8.5. ar Dabas aizsardzības pārvaldes rakstisku atļauju:*

*8.5.4. ceļu rekonstrukcija.”*

Saistībā ar aizliegumiem Dabas liegumu (kas ir Lielie Kangari) teritorijās ar autoceļiem saistošs punkts ir

*„16. Dabas lieguma teritorijā aizliegts:*

*16.16. mainīt zemes lietošanas kategoriju,* ***izņemot:***

*16.16.3.5. ceļu (arī sliežu ceļu), inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurāciju un rekonstrukciju, ja tiek mainīts trases platums un novietojums;”*

**II. Par reģionālo autoceļu P4 Rīga - Ērgļi**

Latvijas valsts (Satiksmes ministrijas personā) īpašumā ir reģionālais autoceļš P4 ceļa nodalījuma joslas platumā *(Zemesgrāmatu apliecība Ropažu novada zemesgrāmatu nodalījums Nr. 1000 0049 7528, Kadastra numurs: 8084 017 0067 un Suntažu pagasta zemesgrāmatu nodalījums Nr. 1000 0049 7429, Kadastra numurs: 7488 001 0050).* Īpašuma tiesību aprobežojumi saistībā ar dabas liegumu „Lielie Kangari” autoceļam nav noteikti.

Autoceļš P4 Rīga – Ērgļi posmā no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) atrodas Ropažu novada un Ogres novada teritorijā. Ropažu novada un Ogres novada teritorijas plānojumā ir noteikta reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi ekspluatācijas aizsargjosla **60 m** no ceļa ass uz katru pusi.

„Aizsargjoslu likuma” 13.panta pirmajā daļā noteikts, kaaizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu rekonstrukcijai.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi sakārtošana, īpaši pēc dzelzceļa līnijas Rīga- Ērgļi slēgšanas 2005.gadā, ir būtiska visa reģiona ( Ogres, Ropažu novadu) iedzīvotāju pārvietošanās spēju uzlabošanā un ekonomiskās attīstības veicināšanā un viens no pamatojumiem dzelzceļa līnijas slēgšanai bija valdības solījums iedzīvotājiem šo ceļu pārbūvēt ar asfalta segu. Kaut arī ar kavēšanos laikā, valdība šo solījumu ir izpildījusi par 85%.

Valsts reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi ietilpst a/c maršrutā Rīga – Madona, kas nodrošina reģionālas nozīmes attīstības centra (Madona) savienojumu ar Rīgu.

2007.-2013.gada plānošanas periodā Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionu attīstības padomes apstiprinājušas, ka autoceļš P4 Rīga – Ērgļi ir prioritārs reģionu attīstībā un, piesaistot ERAF līdzfinansējumu, tā sakārtošanā investēti aptuveni 16 milj. LVL rekonstruējot kopumā ~42 kilometrus ar grants segu.

Jāatzīmē, ka teritoriju plānojumos šī autoceļa asfaltēšana (grants segas pārbūve par asfalta segu) tika iekļauta tieši pēc iedzīvotāju pieprasījuma, un publiski apspriestie teritorijas plānojumi atspoguļo sabiedrības vēlmi.

Autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 posmam ir izstrādāts rekonstrukcijas būvprojekts (skiču projekta stadijā, *AS „Ceļuprojekts”, 2013*.) un veikts ietekmes uz vidi novērtējums *(„Eirokonsultants”, 2013*.). Lēmums par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma procedūras piemērošanu pieņemts 2011.gada 12.augustā.

Seši kilometri (35,7 km - 41,7 km) no rekonstruējamā posma virzās caur dabas liegumu un Natura 2000 teritoriju “Lielie Kangari”. Gandrīz visa dabas lieguma šķērsojuma posmā autoceļa P4 rekonstrukcija ir iespējama esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās, veicot tikai nelielus plāna līkņu novietojuma precizējumus un padarot garenprofila līniju „plūdenāku”, tādejādi uzlabojot ceļa trases pārredzamību. Plānots, ka realizējot optimālāko trases risinājuma variantu (4.variantu), ceļa izbūvei papildus būtu nepieciešami 0,1571 ha, jeb 0,02% no kopējās daba lieguma „Lielie Kangari” teritorijas. (No IVN)

**Projekta autoru piedāvātais variants realizācijai ir 4.variants** pa esošā ceļa zemes nodalījuma joslu, kur tiek nodrošināts braukšanas ātrums 70km/h (ierobežotos apstākļos 50km/h. Realizējot 4. variantu, praktiski tiek saglabāts viens no augstākajiem un ainaviski izteiksmīgākajiem reljefa pacēlumiem osu vaļņa korē.

**PS.** Ceļa zemes nodalījuma josla ir paredzēta autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai (likuma par autoceļiem 27.1 pants).

**III. Vides biroja atzinums**

Ir saņemts Vides pārraudzības valsts biroja **Atzinums Nr.3 par autoceļa P4 Rīga - Ērgļi rekonstrukcijas posmā no km 35,7 - 45,0 (Vāverkrogs - Jugla) ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” - novērtējuma ziņojumu.** (Izdots 2013.gada 22.novembrī, derīgs līdz 2016.gada 22.novembrim.)

**„*Pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu, Vides pārraudzības valsts birojs ir noteicis sekojošus obligātos nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:***

*Paredzētā darbība - autoceļa P4 (Rīga - Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs - Jugla) rekonstrukcija Suntažu pagastā, Ogres novadā (kadastra Nr.74880010050) un Ropažu novadā (kadastra Nr.80840170067), daļā, kas šķērso Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” (B LV0513400) - nav pieļaujama Ziņojumā norādītajā 1., 2. un 3.variantā, bet 4.variantā* ***ir pieļaujama vienīgi likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļā noteiktajā gadījumā, ja par to atbilstošu lēmumu, saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (6)daļu pieņem Latvijas Republikas Ministru kabinets, pretējā gadījumā darbība nav pieļaujama.”***

2013.gada 16.decembrī VAS „Latvijas Valsts ceļi” Centra reģiona Tehniskās komisijas sanāksmē tika apstiprināts „autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 izstrādātā būvprojekta (skiču projekta stadijā) 4.trases variants.

Vides pārraudzības valsts biroja (VPVB) Atzinumā par novērtējuma ziņojumu ir norādīts secinājums (42.lpp):

*„Konkrētajā gadījumā secināms, ka atbilstoši Ziņojumam paredzētā darbība neietekmē prioritāri aizsargājamos Eiropas nozīmes biotopus, tādējādi darbības pieļaujamība ir vērtējama likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas tvērumā, proti,* ***vai tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai.***

*7. Vērtējot Ziņojumu likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas tvērumā, no Ziņojuma būtu jāsecina, ka, pirmkārt, paredzētā darbība ir vienīgais risinājums, un, otrkārt, tas nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko, apmierināšanai.*

*Lai izdarītu secinājumus par to, ka paredzētā darbība ir vienīgais risinājums, vispirms būtu izsveramas alternatīvas, tai skaitā, ne tikai konkrētā ceļa posma rekonstrukcijas alternatīvas, bet arī alternatīvas neveikt šī posma rekonstrukciju, bet izvēlēties risinājumus, kas neskar Natura 2000 teritoriju. Ziņojums satur tikai un vienīgi izvērtējumu attiecībā uz četriem ceļa P4 posma rekonstrukcijas variantiem dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā, tas nesatur jebkādu citu alternatīvu izvērtējumu, vēl jo vairāk Ziņojumā ir norādīts, ka citas alternatīvas ierosinātājs nevērtēs (sk. Ziņojuma 8.pielikuma 12.lpp. - atbilde uz Vides pārraudzības valsts biroja ierosinājumu vērtēt alternatīvas).*

*Tādējādi Birojs secina, ka nav iespējams argumentēti konstatēt, ka ierosinātāja paredzētā darbība ir uzskatāma par vienīgo risinājumu, jo pats ierosinātājs ir atteicies sniegt šādu izvērtējumu.”*

**IV. SM par vienīgo risinājumu**

**1. Atbilstoši autoceļu tīkla plānošanai tika izvirzīta ceļa posma rekonstrukcijas alternatīva.**

**2. Alternatīva neveikt šī posma rekonstrukciju vai alternatīvs risinājums, kas neskar Natura 2000 teritoriju, atbilstoši autoceļu tīkla plānošanas sociāli ekonomiskajiem apsvērumiem nekad netika izvirzīts, jo acīmredzot un nepārprotami šādu alternatīvu izvirzīšana nav sociāli un ekonomiski pamatojama.**

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija atbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam (LIAS, apstiprināta Saeimā 10.06.2010.).

Autoceļu jomai ir saistošs LIAS Telpiskās attīstības perspektīvai noteiktais pirmais mērķis - radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīves vietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus.

Latvijas telpiskās attīstības perspektīvai kā viens no galvenajiem aspektiem ir noteikta sasniedzamība un mobilitātes iespējas [(266) a)].

**LIAS - Iekšējās sasniedzamības uzlabošana**

(286) Valsts iekšējās sasniedzamības uzlabošanai, reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku. Jāsamazina brauciena ilgums sabiedriskajā transportā, ceļojot no nacionālas un reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu, kā arī jānodrošina iespējas 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālas vai reģionālas nozīmes centrā pa līdzenu un satiksmes drošības tehniskajiem līdzekļiem aprīkotu autoceļu, tai skaitā asfaltētu. Lai to panāktu, ir jāuzlabo to autoceļu kvalitāte, kas savieno kādreizējos pagastu administratīvos centrus ar novadu centriem, reģionālas un nacionālas nozīmes centriem. ..... .

**LIAS - Attīstības virzieni un risinājumi**

**Transporta infrastruktūras plānošana**

(288) ..... Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.

**Autoceļu tīkla attīstība**

(293) ..... Jānodrošina visu valsts reģionālo autoceļu ieklājums ar melno segumu, kā arī ievērojami jāpalielina ar melno segumu ieklāto valsts un pašvaldību autoceļu īpatsvars, savienojot apdzīvotās vietas lauku teritorijās. Tādējādi tiks sekmēta novadu attīstība un iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanās, garantējot lauku teritoriju iedzīvotājiem nepieciešamās mobilitātes iespējas jebkuros laika apstākļos. Ir jāuzlabo satiksmes drošība un jāsamazina transporta radītā kaitīgā ietekme uz vidi.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija ir saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.

2007. – 2013.gada perioda plānošana īstenota trīs līmeņos – ar ES līmeņa stratēģijas (Kopienas stratēģiskās pamatnostādnes), dalībvalstu stratēģijas (Valsts stratēģiskais ietvardokuments) un dalībvalstu (Darbības programmu) palīdzību.

Valsts stratēģiskais ietvardokuments 2007. – 2013.gada periodam (LR Finanšu ministrija, Rīga 2007.gads; VSID apstiprināts Ministru kabinetā 23.10. 2007.) izstrādāts atbilstoši Eiropas Savienības Kopienas stratēģiskajām pamatnostādnēm (KSP), kas nosaka nepieciešamību risināt reģionu, pilsētu, un lauku teritoriju specifiskās problēmas kā horizontālo tēmu. KSP arī nosaka galvenos stratēģiskos virzienus teritoriālajai sadarbībai – pārrobežu, starpvalstu un starpreģionu līmeņos. 2005.gada 6.oktobrī Eiropas Savienības Padome apstiprināja Kopienas stratēģiskās pamatnostādnes ekonomiskai, sociālai un teritoriālai kohēzijai 2007. – 2013.gadā.

VSID galvenie stratēģiskie pamatprincipi ir pēctecība, stratēģiskā pieeja un daudzgadu plānošana.

VSID ir definēts, ka (173) Latvijā kopumā ir labvēlīgi priekšnoteikumi līdzsvarotai un ilgtspējīgai attīstībai, piemēram, vienmērīgs pilsētu izvietojums valsts teritorijās, kas ir policentriskas valsts attīstības priekšnosacījums, kvalitatīva un nepārblīvēta vide, apmierinošs vietējo dabas resursu stāvoklis, optimāls transporta infrastruktūras izvietojums. Tajā pašā laikā ekonomikas tālāku izaugsmi un teritorijas līdzsvarotu attīstību apdraud infrastruktūras nolietojums vai neatbilstība ekonomikas izaugsmes radītajām kvalitātes prasībām, publisko pakalpojumu zema kvalitāte un ierobežota pieejamība. VSID stratēģija ir vērsta uz to, lai mazinātu risku, ka infrastruktūras un publisko pakalpojumu nepilnības sāk traucēt tautsaimniecības tālāku straujo izaugsmi, ka ari negatīvi ietekmē cilvēku dzīves kvalitāti dažādās valsts teritorijas daļās.

Lai īstenotu VSID stratēģiju un sasniegtu noteiktos mērķus, tika izstrādātas trīs darbības programmas. Kā trešā tika noteikta Eiropas reģionālās attīstības fonda (ERAF) un Kohēzijas fonda (KF) darbības programma (DP) - 3. „Infrastruktūra un pakalpojumi” (LR Finanšu ministrija, Rīga 2007.gads).

**1.10. Teritoriju līdzsvarota attīstība** (477.) Līdzsvarota un ilgtspējīga valsts un atsevišķu tās teritoriju attīstība ir sasniedzama, veicinot policentrisku (daudzcentru) attīstību. Policentriska attīstība balstās uz attīstības centru ekonomiskā un sociālā potenciāla izmantošanu un tā paaugstināšanu ar mērķi veidot reģionu attīstības virzītājspēku tīklu. Attīstības centrs ir apdzīvota vieta, kurā ir resursu (tai skaitā cilvēkresursu), sociālo un ekonomisko aktivitāšu un pakalpojumu koncentrācija un kas veicina apkārtējās teritorijas attīstību. Attīstības centru tīklu veidošanās notiek, tiem diferencējoties pēc nozīmes reģiona/nacionālajā apdzīvojuma sistēmā, specializējoties noteiktas ievirzes ekonomiskajā darbībā, aktivizējot dažādu centru savstarpējo sadarbību un saliedējot ap sevi apkārtējās lauku teritorijas.\* Atbilstoši minētajam nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru līmenī ir republikas nozīmes pilsētas un rajonu centri. Savukārt novadu un vietējas nozīmes attīstības centru līmenī ietilpst rajonu pilsētas, novadi, pagasti un ciemi.

(\* Nacionālais attīstības plāns 2007.-2013.gadam.)



*Attēls Nr. 19: Latvijas pilsētas un novadi*

*Avots: RAPLM dati 2007.gada sākumā*

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija ir saskaņā ar:

* **3.darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi"** 3.2.prioritāti „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana”

Prioritātes mērķis ir panākt dažādu valsts teritorijas daļu labāku fizisku sasniedzamību, kā arī valsts teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju piekļuvi pie informācijas un pakalpojumiem, uzlabojot reģionālas nozīmes transporta infrastruktūru, IKT pakalpojumus un IKT infrastruktūru.

* 3.2.1. Pasākumu „Pieejamības un transporta sistēmas attīstība”

Pasākuma mērķis ir izveidot kvalitatīvu, mūsdienīgu, drošu un ikvienam pieejamu nacionālā un reģionālā transporta infrastruktūru, kas veicinātu satiksmes drošības uzlabošanos un nodrošinātu dažādu sabiedrības grupu sociālās un ekonomiskās vajadzības ilgtermiņā.

* 3.2.1.1.aktivitāti. Valsts (pirmās šķiras) reģionālo autoceļu maršrutu sakārtošana.

772. Indikatīvais aktivitātes mērķis: Komfortabla un droša satiksme valsts pirmās šķiras autoceļu tīklā**, asfaltējot ceļus ar grants segumu (**t.sk., veicot ceļu posmos ietilpstošo tiltu rekonstrukciju), kas nodrošina attīstības centru savienojumu vai to savienojumu ar valsts galvenajiem autoceļiem, priekšroku dodot autoceļiem ar lielāku satiksmes intensitāti.

Darbības programmai „Infrastruktūra un pakalpojumi” ir veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums un sagatavots Vides pārskats, par kuru Vides pārraudzības valsts birojs 2007.gada 5.martā izdevis Atzinumu Nr.24. „Par vides pārskatu plānošanas dokumentam „Darbības programma Infrastruktūra un pakalpojumi””.

Vides pārskatā tiek analizēta DP „Infrastruktūra un pakalpojumi” atbilstība izvirzītajiem starptautiskajiem, Eiropas Savienības un nacionālajiem vides aizsardzības politikas mērķiem un kritērijiem, pamatnostādnēm un spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

Darbības programma ir apstiprināta ar Eiropas Kopienas Komisijas lēmumu 2007-XII-10 ar ko pieņem darbības programmu „Infrastruktūra un pakalpojumi” Kopienas palīdzībai no Eiropas Reģionālās attīstības fonda atbilstīgi konverģences mērķim Latvijā, CCI 2007 LV 1 PO 002. Un programmā ir iekļautas šādas prioritāšu asis:

1) „Infrastruktūra cilvēku kapitāla nostiprināšanai”;

2) „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana”;

3) „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana”;

4) „Kvalitatīvas vides dzīvei un ekonomiskai aktivitātei nodrošināšana”;

Utt.

VSID Vides pārskata kopsavilkumā ir atzīmēts (punktā 4.VSID plānoto darbību ietekme uz teritoriju attīstību): „VSID plānotie pasākumi lielākoties vērsti uz ilgtspējīgas attīstības veicināšanu un vides saglabāšanu. Atsevišķas pasākumu grupas, piemēram, infrastruktūras attīstības projekti, nevar tikt vērtētas viennozīmīgi, jo pastāv risks, ka to realizācija var negatīvi ietekmēt tuvumā esošās dabas vērtības vai aizsargājamās teritorijas. Tomēr, pieņemot, ka šāda veida projekti tiks realizēti veicot ietekmes uz vidi novērtējumu atbilstoši pastāvošajai likumdošanai, kopumā VSID realizācija dos vairāk pozitīvus vides efektus, kā negatīvus.”

**V. Par jau realizētajiem projektiem**

Reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi: maršruta kopgarums ir 101,4 km, tai skaitā Rīgas pilsētā posms 0,0 – 7,9; valstij piederošā posma garums - 93,5 km.

Pirms maršruta rekonstrukcijas uzsākšanas 67% no valsts autoceļa P4 bija ar grants segumu (62,8 km). 2004.gadā tika pabeigta posma Ķeipene – Taurupe (km 69,1 – 81,0; 11,9km) rekonstrukcija „Lauku autoceļu attīstības programmas 2002. – 2004.gads” ietvaros ar valsts budžeta finansējumu.

ERAF 2007. – 2013.gada programmas ietvaros ir un tiks rekonstruēti kopumā 41,6 kilometri grants seguma posmi. Atlikušie 9,3 km (posms 35,7 – 45,0), kas daļēji ir dabas lieguma Lielie Kangari ietekmes zonā ir pārcelti uz 2014. – 2020.gada plānošanas periodu (tie ir 15% no sākotnējā ceļa posma ar grants segumu un 10% no valsts autoceļa P4 maršruta kopgaruma).

Lūdzu skatīt papildus pielikumā shēmu: „Reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi attīstība 2002. – 2020.gads”. Kopumā autoceļa P4 sakārtošanā un attīstībā (laika periodā 2003. – 2014.gads) ir ieguldīti 20,4 milj. LVL!

Reģionālajam autoceļam P4 posmā (km 35,7 – 45,0) ar grants segumu esošajā situācijā tiek noteikti sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi - 10 tonnas (*pavasarī un rudenī, grunts pamatnei atkūstot un pārmitrinoties, ceļa segas nestspēja būtiski samazinās, lai novērstu ceļa sabrukumu tiek ieviesti pagaidu satiksmes ierobežojumi kravas autotransportam*).

Veicot autoceļa posma pārbūvi ar asfaltbetona segumu, sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi netiks noteikti.

!!! Autoceļš P4 ir paredzēts visiem ceļa lietotājiem, un tas nodrošina vienīgo starppilsētu autobusu satiksmi Rīga – Suntaži – Ērgļi. Autobusu maršrutu pagarināšana pa alternatīvajiem maršrutiem paildzinās pasažieru nokļūšanu galapunktā un palielinās biļešu cenas, tādējādi pasliktinot iedzīvotāju iespējas saņemt pakalpojumus par līdzīgām cenām, kā citur Latvijā.

Pasažieru pārvadājumus pāri Kangaru kalniem pārtraukt nevar, un šo autobusu gabarīti un ietekme uz ceļa segas konstrukciju nekādi nav mazāki par kravas automašīnu attiecīgajiem datiem un ietekmi, savukārt satiksmes drošības prasības (ceļa plāna, garenprofila un šķērsprofila rādītāji) autobusiem būs pat augstākas – jo atbildība ir nevis par vienu cilvēku (kravas automašīnas šoferi), bet gan par vairākiem desmitiem cilvēku vienlaikus.

**VI. Sabiedrības ieteikto alternatīvo risinājumu izvērtējums**

Respektējot (VPVB) atzinumā noteikto, esam veikuši ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamās teritorijas Natura 2000 Ziņojuma izstrādes laikā sabiedrības ieteikto (izvirzīto) alternatīvo risinājumu, kas neskar Natura 2000 teritoriju, izvērtējumu:

Posmā Suntaži – autoceļu P10/P4 krustojums tiek salīdzināti 4 iespējamie varianti (1.shēma):

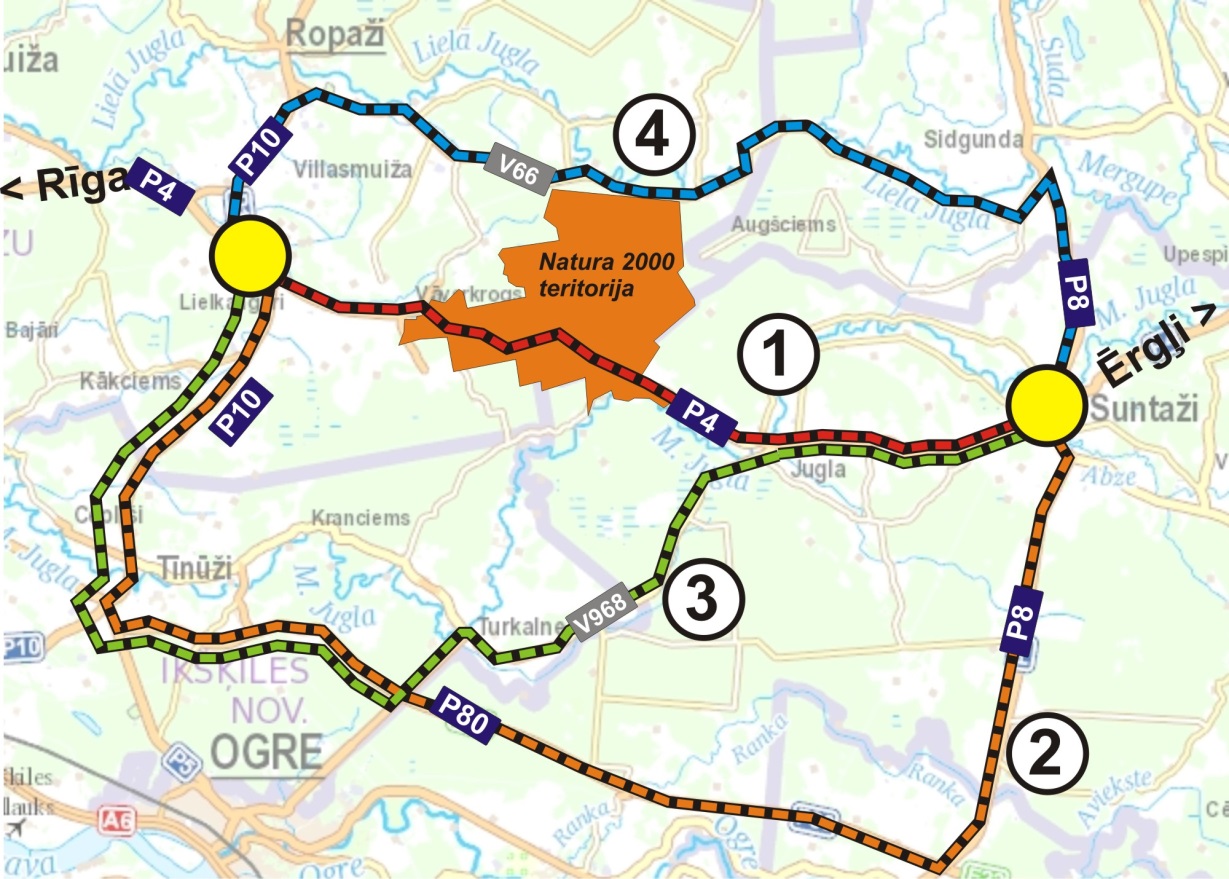
1. Pamatvariants - esošais autoceļš P4 [Suntaži (P4) – P4xP10];
2. Suntaži (P4) – Glāžšķūnis (P80) – Tīnūži (P10) – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P8, P80, P10);
3. Suntaži (P4) – Jugla – Turkalne (P80) – Tīnūži (P10) – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P4, V968, P80, P10);
4. Suntaži (P4) – Sidgunda – Villasmuiža – Ropaži – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P8, V66, P10);

*Valsts autoceļu pilni nosaukumi:*

valsts reģionālie autoceļi: P8 Inciems–Sigulda–Ķegums, P80 Tīnūži–Koknese (izbūvētais E22 posms), P10 Inčukalns-Ropaži-Ikšķile;

valsts vietējie autoceļi V968 Ogre-Jugla, V66 Sidgunda-Ropaži.

1. shēma



Visiem variantiem apkopotas būvizmaksas divās pozīcijās:

1. 2014. – 2020. g. plānošanas periodā paredzētie reģionālo autoceļu sakārtošanas objekti (tie tiek realizēti neatkarīgi no alternatīvo maršrutu attīstības);
2. valsts vietējo autoceļu sakārtošanas izmaksas, ko realizē vien tad, ja izvēlas attīstīt kādu alternatīvu, nevis P4. Finansējums variantu īstenošanai nav pieejams (1.tabulā izcelti).

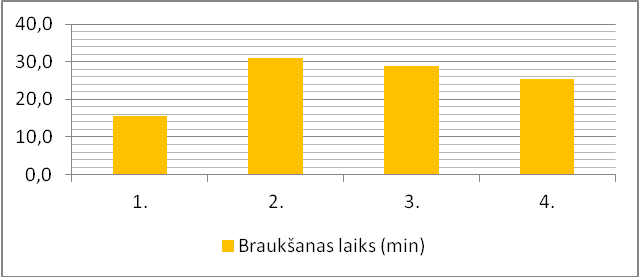
1.tabula

Katram variantam ir aprēķināts maršruta garums, paredzamais braukšanas laiks vieglajam automobilim vienā virzienā, aprēķināts viena vieglā automobiļa braukšanas izmaksas, kā arī apkopotas papildus izmaksas. Šie rezultāti ir apkopoti 2.tabulā un grafikos 1.,2.,3.

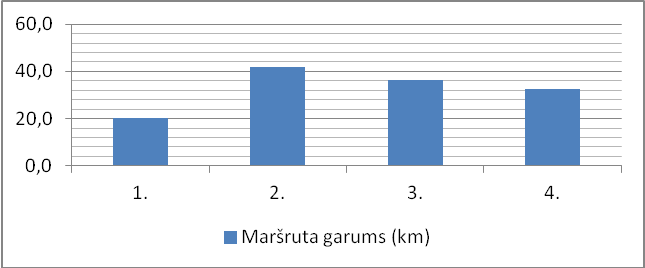
2.tabula



1.grafiks



2.grafiks



3.grafiks



**Salīdzinot** **alternatīvos variantus ar pamatvariantu**, ir acīmredzami, ka tie no visiem aspektiem ir neizdevīgāki (skat. 3.tabulu).

3.tabula



**Secinājums** – neviens no alternatīvajiem variantiem nav līdzvērtīgs pamatvariantam. 4.variantā, kas ir īsākais no alternatīvajiem piedāvājumiem, autobraucējs, kas ikdienā dodas Rīgas virzienā (vakarā atpakaļ) nobrauc liekus 25 km, patērējot papildus 20 min laika. Automobiļa papildus ekspluatācijas izmaksas un nelietderīgi iztērētā laika kopējās izmaksas ir 13 EUR dienā! Bez tam šī varianta īstenošanā nepieciešams ieguldīt vairāk kā 14 milj. EUR esošo autoceļu sakārtošanā. 2.variantā, kas neprasa kapitālieguldījumus, abu virzienu autobraucējs papildus nobrauc 44 km, 31 min un nelietderīgi iztērē 21 EUR katru dienu!

**VII. Galvenie fakti:**

1.) Reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi posmā no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) ceļa nodalījuma joslas platumā ir Latvijas valsts (Satiksmes ministrijas personā) īpašums. Ceļa zemes nodalījuma josla ir paredzēta autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai (likuma par autoceļiem 27.1 pants).

2.) Valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā (likuma par autoceļiem 4.pants).

3.) Ropažu novada un Ogres novada teritorijas plānojumā tam ir noteikta ekspluatācijas aizsargjosla **60 m** no ceļa ass uz katru pusi. „Aizsargjoslu likuma” 13.panta pirmajā daļā noteikts, kaaizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu rekonstrukcijai.

4.) Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi sakārtošana, īpaši pēc dzelzceļa līnijas Rīga- Ērgļi slēgšanas 2005.gadā, ir būtiska visa reģiona ( Ogres, Ropažu novadu) iedzīvotāju pārvietošanās spēju uzlabošanā un ekonomiskās attīstības veicināšanā.

Projekta mērķis ir dot līdzvērtīgu dzīves kvalitāti tiem iedzīvotājiem, kas izmanto autoceļu P4 nokļūšanai Rīgā, neveicot, piemēram, Suntažu iedzīvotājiem, liekus 25 km dienā, taupot savu naudu un mazāk piesārņojot vidi ar lieki nodedzinātu degvielu. Projekta mērķis ir arī samazināt putekļu radīto piesārņojumu tiem iedzīvotājiem, kas dzīvo līdzās autoceļam P4.

5.) LVC Tehniskās komisijas sanāksmē tika apstiprināts „autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 izstrādātā būvprojekta (skiču projekta stadijā) 4.trases variants.

Gandrīz visa dabas lieguma šķērsojuma posmā autoceļa P4 rekonstrukcija ir iespējama esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās, veicot tikai nelielus plāna līkņu novietojuma precizējumus un padarot garenprofila līniju „plūdenāku”, tādejādi uzlabojot ceļa trases pārredzamību. Plānots, ka realizējot optimālāko trases risinājuma variantu (4.variantu), ceļa izbūvei papildus būtu nepieciešami 0,1571 ha, jeb 0,02% no kopējās daba lieguma „Lielie Kangari” teritorijas. (No IVN)

6.) Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija atbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam un ir saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.

7.) Autoceļš P4 ir paredzēts visiem ceļa lietotājiem, un tas nodrošina starppilsētu autobusu satiksmi Rīga – Suntaži – Ērgļi.

8.) Veicot visa P4 maršruta rekonstrukciju, nav lietderīgi atstāt vienu posmu ar grants segumu, asfaltētam un grants ceļam ir pilnīgi atšķirīgas kopšanas (uzturēšanas) metodes, un nav saimnieciski pieļaujams, ka uz 6 km garu posmu (lieguma zona) jānogādā cita speciālā tehnika.

9.) Reģionālajam autoceļam P4 posmā (km 35,7 – 45,0) ar grants segumu esošajā situācijā tiek noteikti sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi - 10 tonnas (*pavasarī un rudenī, grunts pamatnei atkūstot un pārmitrinoties, ceļa segas nestspēja būtiski samazinās, lai novērstu ceļa sabrukumu tiek ieviesti pagaidu satiksmes ierobežojumi kravas autotransportam*). Veicot autoceļa posma pārbūvi ar asfaltbetona segumu, sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi netiks noteikti.

10.) Ietekmes uz Natura 2000 Ziņojuma izstrādes laikā sabiedrības ieteiktie (izvirzītie) alternatīvie risinājumi nav sociāli un ekonomiski pamatojami.

11.) Satiksmes ministrija nerosinās projekta variantu – smago transportu nelaist pāri Kangaru kalniem. Arī Ropažu un Ogres novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentos šāds jautājums netiek izskatīts. **Valsts autoceļi ir paredzēti visiem ceļa lietotājiem transportlīdzekļu satiksmei**.

**VIII. Galvenais secinājums:**

Paredzētā darbība - autoceļa P4 (Rīga - Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs - Jugla) rekonstrukcija Ziņojumā norādītajā 4.variantā **ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo un ekonomisko interešu, apmierināšanai.**

Infrastruktūra ir tautsaimniecības pamats, uz kura balstās tās nozaru struktūra un teritoriālais izvietojums un tā ir pamats ekonomikas attīstībai, kā arī tās darbības traucējumi var radīt neatgriezeniskas sekas veselām nozarēm vai pat teritorijām.

VAS „Latvijas Valsts ceļi”

Tehniskā pārvalde

Direktors: Valdis Laukšteins

*67028173*

[Valdis.Lauksteins@lvceli.lv](mailto:Valdis.Lauksteins@lvceli.lv)

Stratēģijas daļa

Vadītāja: Ināra Pavlovska

*67028175*

[Inara.Pavlovska@lvceli.lv](mailto:Inara.Pavlovska@lvceli.lv)

Būvinženieris: Matīss Jakovels

*67028119*

[Matiss.Jakovels@lvceli.lv](mailto:Matiss.Jakovels@lvceli.lv)