

Autoceļa A2 posma Inčukalns – Rīdzene rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana

Protokols:

Siguldas pilsētas kultūras nams

15.01.2008. plkst 18.00

Piedalās:

Jānis Zilvers, Siguldas novada domes priekšsēdētāja vietnieks

Juris Čivčs, Siguldas novada domes deputāts

Ilze Dzalba, Gaujas nacionālā parka administrācija

Valdis Pilāts, Gaujas nacionālā parka administrācija

Pēteris Lebedevs, Gaujas nacionālā parka administrācija

Ligija Zariņa, „Siguldas Elpa” žurnāliste

Arnolds Lukševics, Vides pārraudzības valsts biroja direktora vietnieks

Ilgvars Platais, AS „Ceļuprojekts” projekta vadītājs

Valdis Felsbergs, SIA “Eirokonsultants” IVN projekta vadītājs

Vārds, uzvārds:	Adrese:	Tālrunis:
Vīlnis Galinskis		
Dagnija Rudzīte	Āgenskalna 11-2, Rīga	26159367
Zane Ulmane	Ormaņu 26-1a, Rīga, LV-1002	29545201
Agris Ādamsons	P. Brieža 17a, Sigulda	26522992
Feliks Jenerts	„Pļaviņas”, Siguldas pagasts	26330603
Ausma Jenerte	„Pļaviņas”, Siguldas pagasts	26276442
Sarmīte Putniņa	„Zemzari”, Siguldas pagasts	28336671
Aivars Bērziņš	„Rogas”, Siguldas pagasts	29184347
Uldis Kļaviņš	Rūsiņa iela 32, Sigulda	26010560
Rudīte Biele	Cīruļu 3, Sigulda	29253533
Vladimirs Hodus	Tilta iela 5, Siguldas pagasts	7972289
Egils Siliņš	Rīgas 8, Sigulda	7973232
Harijs Paura	„Agras”, Siguldas pagasts	29145040
Normunds Saulāns	SIA „A.R.B.S.”, Vidzemes šoseja 22	29473985
Karīna Janova	Akas iela 1, Sigulda	29653885
Anita Tomšone	„Zilvas”, Siguldas pagasts	7970214
Maiga Bulīte	Institūta 10-2, Siguldas pagasts	7976471
Ilgā Eglīte	Šosejas ēka 56. km – 4, Siguldas pagasts	26437911
U. Z. Griezītis	P. Brieža 78-33	26778295
Kārlis Švalbe	„Eriņi”, Siguldas pagasts	29207609
Aldis Bilāns	„Liedagi”, Siguldas pagasts	28808047
Inese Bilāne	„Liedagi”, Siguldas pagasts	26016885
Sogdiāna Klāve	„Līgotnes”, Siguldas pagasts	7972886
Vivī Klāve	„Līgotnes”, Siguldas pagasts	7972886
Marita Spickopfe	Siguldas Valdorfa PII	26683766
Laimonis Ēmits	Tālavas 9, Sigulda	7974958
Jānis Šmits	Tālavas 12, Sigulda	7974798
Agrita Altgauzema	„Agras”, 58. km, Siguldas pagasts	29262048
Austra Plūme	„Jaunpakauči”	67705563
Inguna Paredne	„Ozolkalni”, Siguldas pagasts	28366693

Valdis Felsbergs: Labdien! Pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” pasūtījuma notiek Vidzemes šosejas no „Sēnītes” līdz Rīdzenei rekonstrukcijas projektēšana, vietām paplašinot to, vietām piedāvājot apvedceļu. Šeit runāsim par Siguldas novada teritoriju. Ilgvars Platais ir projektētāju pārstāvis. Projektētāji ir AS „Ceļuprojekts”. Konsultāciju firma „Eirokonsultants” veic IVN, es esmu Valdis Felsbergs. Sākotnējā sabiedriskā apspriešana bija pagājušā gada vasarā. Tagad tiks apspriests IVN darba ziņojums. Tas jau ir gandrīz pabeigts IVN. Izvērtēšanu veic Vides pārraudzības valsts birojs, direktora vietnieks Arnolds Lukšēvics arī ir šeit. Darba ziņojums ir bijis pieejams ilgi. Tas ir pabeigts jau pagājušā gada 19. oktobrī. Bet LVC mainīja darba grafikus un darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana tika pārcelta uz janvāri. Tas tika izsludināts „Siguldas Elpā”, „Rīgas Apriņķa Avīzē” un „Latvijas Vēstnesī”. Ir bijis pietiekami ilgs laiks, lai iepazītos ar IVN darba ziņojumu. Tas būs vēl pieejams līdz 28. janvārim. Pēc šīs apspriešanas varat sūtīt savus priekšlikumus VPVB, Rūpniecības ielā 23, Rīgā. Siguldā ir divi alternatīvi varianti. Pirmais variants ir Siguldas apvedceļš, esošo šoseju saglabājot kā pilsētas ielu. Otrais variants ar dažādiem apakšvariantiem ir variants cauri Siguldai. Tagad dodu vārdu projektētāju pārstāvim.

Ilgvars Platais: Mums LVC izvirzīja nosacījumu, ka jābūt vairākiem variantiem. Izejot no satiksmes intensitātes pieauguma, kā pirmais variants ir pieņemts apvedceļš. Visa Vidzemes šoseja jāveido kā ātrsatiksmes maģistrāle. Nedrīkst būt vienlīmeņa pieslēgumi. Pieslēgumiem jābūt caur vietējiem ceļiem vai divlīmeņa pieslēgumiem. Šī stadija ir tikai priekšizpēte. Līdz tehniskajam projektam ir vēl tālu. Tagad mēs nosakām tikai trases virzienus, orientējoši skartās zemes, vietējās kustības joslas, kā tiks virzīta gājēju kustība utt. Arī gājēju kustība tiks virzīta divos līmeņos, jo atļautais ātrums būs 110 km/h. Jau tagad līdz Siguldai satiksmes intensitāte ir 16 000. Tas nozīmē, ka jau tagad vajadzētu pāriet uz četrjoslu ceļu. Jau 2017. gadā būs 27 000. Tas norāda, ka jau 2017. gadā noteikti jābūt četru joslu ceļam. Četru joslu ceļš atbilst satiksmes intensitātei 30 000. Domāju, ka neviens nebūs apmierināts, ka šāda plūsma tiks virzīta cauri Siguldai, tāpēc arī radās doma šo plūsmu sadalīt. Sākumā apvedceļu varētu izbūvēt kā divjoslu ceļu un tikai nākotnē to paplašināt uz četrām joslām. Taču ceļam Siguldā jau no paša sākuma jābūt četrjoslu. Jebkurā variantā būs jauna estakāde pāri Lorupei. Divu joslu ceļš tuvākajā laikā vairs nebūtu izmantojams. Visos krustojumos, kur vēl tikai top luksofors, luksofora režīms tiks saglabāts, bet tikai būs četras joslas. Četrām joslām būtu jau tagad tur jābūt. Trešais variants ir četras joslas Siguldā ar luksoforiem, bet tas neizslēdz Siguldas apvedceļu. Noņemot no Siguldas nost 16 000, kas aiziet pa apvedceļu, aiz Siguldas vairs četras joslas nav nepieciešamas. Otrais variants ir ātrgaitas maģistrāle cauri Siguldai. Ātrums cauri Siguldai būs 110 km/h, visur būs divlīmeņa šķērsojumi, daudzas esošās ielas būs jāpārbūvē, jāpārkārto autobusa satiksme. Būs arī liels troksnis pilsētā. Ekonomiski izdevīgāk ir veidot apvedceļu ar uzlabojumiem esošajā ceļā.

Valdis Felsbergs: Paldies, tātad ietekmes uz vidi novērtējumā tiek salīdzināts pirmais un otrais variants. Tiek pārbaudīts, vai kāds no variantiem nav neīstenojams, vai tas skar īpaši aizsargājamas teritorijas, sugas vai biotopus, vai netiek pārsniegti normatīvi troksnim. Ja netiek konstatētas šādas lietas, tad īstenojama ir jebkura alternatīva. IVN parāda, kura alternatīva ir vairāk negatīva, kura mazāk nelabvēlīga. IVN arī iesaka pasākumus, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Detalizēts izvērtējums pa visiem faktoriem ir dots darba ziņojumā. Tas būs pieejams līdz 28. janvārim un arī pēc tam, kamēr to nenomainīs noslēguma ziņojuma. Salīdzinošā tabula ir arī kopsavilkumos. Arī kartē ir atzīmēti saudzējamie biotopi, īpaši aizsargājamo putnu sugu atradnes u.c..

Tādi ir galvenokārt ap apvedceļu un tādu praktiski nav Siguldā, bet otrajam variantam tuvāk ir GNP. Apvedceļš šajā aspektā ir labvēlīgāks. Dažas aizsargājamas teritorijas ir arī labajā ceļa pusē, taču vairāk konfliktā ar GNP ir otrais variants. Tieši uz apvedceļa trases ir tikai viens putniem nozīmīgs biotops. Realizējot apvedceļu, netiks nekas ļoti būtisks iznīcināts. Salīdzinājumam trase ir sadalīta trīs posmos. Pirmais ir Siguldas posms, otrais ir Ieriķu posms, kur arī ir piedāvāts mazs apvedceļš, kas ietiecas Amatas ielejas liegumā un pārējā trase. Ietekme uz vidi pārējā trasē ir daudz mazāka nekā apvedceļos. Vienā aspektā ir pozitīva ietekme, t.i. trokšņa aspektā apvedceļa īstenošanas gadījumā ietekme samazinās salīdzinājumā ar esošo situāciju. Būtiska nelabvēlīga ietekme ir konstatēta tikai Ieriķu apvedceļa gadījumā. Siguldā otrajam variantam daudzos aspektos ietekme ir nebūtiska. No vides aizsardzības viedokļa nebūtiska nelabvēlīga ietekme lielāka ir Siguldas apvedceļam. Par īstenojamiem atzīti abi varianti. Ir ieteikti prettrokšņa pasākumi un panākamais trokšņa līmenis to īstenošanas gadījumā un tas nepārsniedz normatīvus. Lūdzu, jautājumus!

Tomass Pukovskis: Vai ir rēķināts, kāds būs tranzīta plūsmas un trokšņa samazinājums, ja tiks izbūvēts apvedceļš?

Valdis Felsbergs: Satiksmes plūsmas ir rēķinājuši projektētāji. Tas ir pamatā visai analīzei. Plūsmas jau tika pieminētas. To radītā trokšņa izmaiņas ir vērtētas IVN, par pamatu ņemot plūsmu intensitāti. Tas viss ir darba ziņojuma otrajā pielikumā. Paralēli šīm kartēm ir trešais pielikums ar trokšņa aprēķina tabulām. Savu māju katrs pats var atrast šajā pielikumā un salīdzināt prognozēto trokšņa līmeni ar un bez prettrokšņa pasākumiem.

Griezītis: Parasti būvē apvedceļu, lai samazinātu plūsmu pilsētā. Ja cauri pilsētai būs 110 km/h, tad uz cik brauks pa apvedceļu?

Valdis Felsbergs: Apvedceļu būvē, lai apbrauktu pilsētu, tiek noņemta transporta plūsma cauri pilsētai. Ja tiks izbūvēts apvedceļš, tad lielā ātrumā cauri Siguldai nebrauc. Ja tiks realizēts otrais variants, tad tiks saglabāta esošā ceļa trase, kas nav tikai Siguldas ceļš, bet arī starptautiska maršruta posms. Pilsētas iela kļūs par svešķermeni pilsētā, pilsēta to vairs neizmantos. Siguldas iedzīvotāji pa divlīmeņa šķērsojumiem brauks šai ielai pa apakšu.

Griezītis: Kāds ir plānots 2030. gadā iedzīvotāju skaits Siguldā – cik miljonu? Vai robeža ar Krieviju tad būs vaļā?

Valdis Felsbergs: Iedzīvotāju skaits miljonos Siguldā 2030. gadā plānots tikpat cik tagad, t.i. nulle miljonu.

Sogdiāna Klāve: Es sapratu no ziņojuma, ka apvedceļa variantā trokšņa līmenis ievērojami pieaugs un pārsniegs normatīvus. Pirmais variants daudz vairāk ietekmēs vidi!

Valdis Felsbergs: Trokšņa ietekmei pirmā varianta īstenošanas gadījumā ir pakļautas 25 viensētas, taču otrā varianta īstenošanas gadījumā pakļauto iedzīvotāju skaits ir par divām kārtām lielāks. Protams, troksnis tur ir jau tagad, bet tas būs daudz lielāks dēļ lielāka ātruma.

Sogdiāna Klāve: Vajag vairāk domāt par dabu nevis par cilvēkiem un ekonomiku!

Sarmīte Putniņa: Man interesē, kāds liktenis ir manai mājai „Zemzari”. Tas ir 59. km. Mājas atrodas 25 m no šosejas.

Valdis Felsbergs: Jūsu mājai pretim šoseja paliek tāda pati, kā bijusi. Paplašināšanās virziens ir prom no Jūsu mājām. Neatkarīgi no variantiem, situācija nemainās.

Sarmīte Putniņa: Bet kā būs ar troksni?

Valdis Felsbergs: Troksnis palielināsies satiksmes intensitātes dēļ. Savu māju Jūs varat atrast 3. pielikumā, kur parādīts prognozētais trokšņa līmenis pirms un pēc prettrokšņa pasākumu īstenošanas.

Sarmīte Putniņa: Kā būs ar satiksmes drošību?

Igvars Platais: Ar satiksmes drošību mēs nodarbosimies citā projektēšanas stadijā. Tagad ir tikai priekšizpēte. Tiks veikti trokšņa mērījumi un paredzētas trokšņa sienas tehniskās projektēšanas stadijā. Gar visu ceļu ceļa malā būs barjeras. Vietās, kur ir dzīvnieki, būs arī žogs.

Valdis Felsbergs: Ir ieteiktas arī dzīvnieku pārejas ceļa iežogšanas gadījumā.

Andris Rudzītis: Vai apvedceļa trase varētu tikt pārbīdīta? Kad tiks izbūvēts apvedceļš?

Valdis Felsbergs: IVN gaitā nav atrasti tādi objekti, kuru dēļ būtu nepieciešama trases korekcija. Bet mēs nezinām, kas vēl tiks saņemts līdz 28. janvārim. Tāda iespējamība pastāv. Taču lielos attālumos, par kilometriem, trasi nav plānots pārvietot.

Andris Rudzītis: Bet vai par 200 vai 300 m varētu pabīdīt trasi?

Igvars Platais: Iespēju robežās jau kaut kas ir ticis darīts. Bet ātrsatiksmes ceļam jābūt ar attiecīgiem parametriem, nedrīkst būt mazi līkumu rādiusi. Braukšanai jābūt drošai un ērtai, bet ja ir kaut kas būtisks, tad mēs varam izskatīt katru gadījumu. Minimāli ir iespējams trasi pabīdīt.

Andris Rudzītis: Varbūt no ģeoloģijas viedokļa kaut kas ir, dēļ kā nāktos trasi pārbīdīt?

Igvars Platais: Nē, nav nekā tāda. Kad būvēs – īsti nezinām. Sāks pa etapiem. Pirmais būs ievads pa Šveices ielu un četru joslu ceļš Siguldā. Ir plānots apvedceļu sākt būvēt ap 2015. gadu un realizēt līdz 2018. gadam. Kā būs patiesībā, to pagaidām nevaram prognozēt. Viss atkarīgs no līdzekļiem.

Griezītis: Kā tiks atpirkta zeme no īpašniekiem?

Igvars Platais: Zemi atpirks Satiksmes ministrija. Pašlaik to vēl nevar konkrēti pateikt, kā tieši. Zeme tiks novērtēta par tirgus cenu un tā arī tiks atpirkta.

Siguldas novada iedzīvotāja: Bet, ja zeme ir ieķīlāta?

Ilgvars Platais: Tad šajā vienošanās procesā būs iesaistīta arī banka, kurā zeme ir ieķīlāta.

Siguldas novada iedzīvotājs: Vai jūs projektējāt arī VIA Baltica cauri Baltezeram? Kāds būs ceļš? Vai tāds pats kā Baltezerā – divu joslu ceļš ar papildjoslām?

Ilgvars Platais: Apvedceļa variantā cauri pilsētai četras josla nebūs ātrgaitas. Baltezerā nav četru joslu ceļa. Šis būs pilnvērtīgs četrjoslu ceļš.

Kaspars Līviņš: Četras joslas ies cauri pilsētai? Vai esošā situācija to atļauj?

Ilgvars Platais: Jā, ir iespējams ceļu cauri Siguldai paplašināt līdz četrām joslām.

Agrita Altgauzema: Veidojot apvedceļu, mēs apzināti graužam savu dabu! Apvedceļš taču būs daudz dārgāks!

Ilgvars Platais: Mūsu uzdevums ir veidot ātrgaitas ceļu un es uzskatu, ka tādu nevar veidot cauri Siguldai.

Siguldas novada iedzīvotāja: Jā būs apvedceļu, tad mežs tiks pārdalīts un mežā būs caurums! Jūs neesat to izvērtējuši!

Valdis Felsbergs: Tas ir izvērtēts.

Inguna Paredne: Kuru ES dalībvalstu pieredze ir ņemta vērā par paraugu šim projektam? Kura direktīva nosaka, ka nepieciešama ātrgaitas maģistrāle uz Vecalaiceni?

Ilgvars Platais: LVC kā šī projekta pasūtītājs strādā pēc Eiropas standartiem.

Inguna Paredne: Vai ir rēķināta arī cilvēku dzīvības cena sakarā ar agresīvu braukšanu? Un kāda būs šī ceļa kopšanas kvalitāte? Tā būs ļoti slikta!

Valdis Felsbergs: Jūs apšaubāt, ka LVC varēs īstenot šādu projektu. Mēs pierakstījām jūsu viedokli.

Inguna Paredne: Tiek projektēta jauns ātrgaitas ceļš, bet netiek uzlaboti esošie ceļi!

Ilgvars Platais: Esošie ceļi daudz kur tiek uzlaboti!

Inguna Paredne: Bet Siguldas pašvaldība taču nespēs kopt šo ceļu!

Jānis Zilvers: Jau esošo šoseju kopj lielā mērā pašvaldība un kādus 20 000 tūkst. Ls izmaksā zaļās zonas kopšana.

Austra Plūme: Kāpēc no Kaķīšu kalna nevar līkumu tuvāk taisīt? Kāpēc apvedceļu nevar taisīt daudz tuvāk Siguldai? Tad meži netiktu skarti.

Igvars Platais: Tas nav iespējams. Sigulda paplašinās un apvedceļu plāno tā, lai pēc dažiem gadiem apvedceļš nekļūtu par pilsētas ielu.

Normunds Saulāns: Es esmu uzņēmējs un man ir svarīgi, lai mašīnas varētu iebraukt pie manis. Kā tas būs pēc četru joslu uzbūvēšanas?

Igvars Platais: Ja būs apvedceļš, tad nekādu problēmu nebūs, bet ja būs otrais variants, tad tādu iespēju, apkalpot Siguldā pa autoceļu braucošās mašīnas, nebūs.

Uldis Kļaviņš: Es esmu autobraucējs ar daudzu desmitu gadu stāžu un, ja vispār ir runa par Siguldas ceļiem, tad vienīgais reālais variants ir pirmais variants. Kur tiks novadīts smagais transports? Ja ceļa segums būs tāds, kā tagad, tad tur būs tikai milzīgas risas! Ārzesmes smagais transports tiek novirzīts no ātrgaitas ceļa.

Valdis Felsbergs: Tieši otrādi – pa šo ceļu brauks galvenokārt smagais transports un ceļa segums būs atbilstošs slodzei.

Uldis Kļaviņš: Jo lielāks ir ātrums, jo mazāks ir troksnis! Trokšņa ietekme ir pārspīlēta, jo, braucot ar lielāku ātrumu, mašīnas dzinējs strādā klusāk.

Valdis Felsbergs: Jo lielāks ātrums, jo lielāks ir troksnis, jo tiek ņemts vērā arī riepu radītais troksnis un troksnis, ko rada gaisa plūsma.

Valdis Pilāts: Kāpēc nav vērtēta trokšņa ietekme uz dzīvniekiem? Cik tālu no ceļa troksnis ietekmēs stirnu, ezi, tauriņu utt.

Valdis Felsbergs: Trokšņa ietekme ir vērtēta Latvijas likumdošanas ietvaros un tā ir izstrādāta attiecībā uz cilvēku. Latvijas trokšņa normatīvi ir ļoti stingri salīdzinājumā ar citu Eiropas valstu normatīviem. Nav vērtēta trokšņa ietekme uz dzīvniekiem un nevaru to atbildēt. Migrējošie dzīvnieki, piemēram, stirnas šķērso ceļu un barojas tā tuvumā, tāpēc var secināt, ka autoceļa radītais troksnis tām īpaši netraucē.

Anita Līviņa: Kā katrs no variantiem ietekmēs pilsētas ekonomisko attīstību?

Igvars Platais: Pirmais variants praktiski neietekmēs, savukārt, otrais ietekmēs ļoti negatīvi, jo būs apgrūtināta piekļuve dažādiem sabiedrisko pakalpojumu objektiem.

Griezītis: Kādas ir plānotās projekta izmaksas?

Igvars Platais: Pēc pašreizējām cenām pirmais variants izmaksās ~140 mlj. Ls. Otrais varianta izmaksas ir līdzīgas.

Austra Plūme: Kā es tikšu virsū uz ceļa, ja mana māja atrodas vēl uz D no apvedceļa?

Igvars Platais: Pa vietējās satiksmes ceļiem un divlīmeņa pieslēgumiem.

Valdis Pilāts: Kā ar velosipēdiem varēs braukt? Kas būs atbildīgs par veloceliņu izbūvi?

Valdis Felsbergs: Ja maģistrāle ies cauri pilsētai, tad pa to velosipēdisti nebrauks.

Valdis Pilāts: Kā ar velosipēdu varēs aizbraukt no Rīgas līdz Siguldai?

Siguldas novada iedzīvotāja: Un no Siguldas uz Līgatni?

Ilgvars Platais: Veloceliņi ir jābūvē kaut kur pa meža stigām, blakus autoceļam. Tas ir smags jautājums.

Inguna Paredne: Tas nozīmē, ka mēs brauksim tikai ar mašīnām un videi draudzīgi pārvietošanās veidi vispār nebūs iespējami!

Valdis Felsbergs: Šai problēmai ir grūti rast risinājumu, jo veloceliņu ar ātrgaitas autoceļu nav iespējams savienot.

Valdis Pilāts: Kā notiks paplašināšana? Ziņojumā ir teikts, ka uz ziemeļiem.

Valdis Felsbergs: Esošā autoceļa paplašināšana notiks uz D. Jāpārbauda, iespējams ziņojumā ir ieviesusies kļūda.

Valdis Pilāts: Par cik šī projekta realizācijas rezultātā tiks samazināta GNP teritorija?

Valdis Felsbergs: Runa var būt tikai par pieslēgumiem un par Sudas purvu. Precīzu platību aprēķināt vēl nevar, jo nav vēl precīzi zināma pieslēgumu konfigurācija.

Griezītis: Cik izmaksāja šī ceļa projektēšana?

Ilgvars Platais: Tagad no galvas nevaru atbildēt, bet vairāk par 150 tūkst. Ls.

Sogdiāna Klāve: Vai ir aprēķināta naudas izteiksmē ietekme uz vidi?

Valdis Felsbergs: Tas atbilst atpērkamo zemju vērtībai un pašlaik tas vēl nav aprēķināts.

Siguldas novada iedzīvotājs: Vai līdz 2018. gadam jebkurā variantā autoceļš cauri Siguldai būs rekonstruēts?

Ilgvars Platais: Tā vajadzētu būt, bet, vai tā patiešām būs, to mēs nezinām.

Valdis Felsbergs: Ja tiks realizēts pirmais variants, tad ātrgaitas ceļš cauri Siguldai nebūs.

Siguldas novada iedzīvotājs: Cik klientus mēs kā uzņēmēji zaudēsim katrā no variantiem?

Ilgvars Platais: Nevaru atbildēt uz šādu jautājumu. Mums ir zināms tikai, cik mašīnu iebrauc Siguldā un cik no tās izbrauc.

Jānis Zilvers: Šādi aprēķini nav iespējami. Ja tiks realizēts otrais variants, tad mūsu pilsētas ekonomiskais stāvoklis pasliktināsies. Vienam būvmateriālu veikalam Siguldā ir veikts pētījums, kas parāda, ka trešā daļa klientu nav no Siguldas. Tātad, varētu būt, ka šī trešā daļa klientu otrā varianta realizācijas gadījumā tiek zaudēta. Ja tirdzniecības apjomi ar Krieviju saglabāsies esošajā līmenī, tad smagā transporta plūsma noteikti palielināsies. Jau no 2003. gada mums plauktā stāv Šveices ielas rekonstrukcijas projekts, kuram nepieciešamo naudu – 10 mlj. Ls, mums neviens nesola. Arī projekts pie pagrieziena uz Vildogu jau ilgi stāv plauktā, tāpēc es neticu, ka šeit pieminētajos termiņos šis projekts tiks realizēts.

Inguna Paredne: Apvedceļš ir domāts smagajam tranzītam. Vai ir apsvērta iespēja, ka tranzītam aizliedz pārvietoties pa šo ceļu, piemēram, sestdienās un svētdienās ar mērķi uzlabot satiksmes drošību uz šī ceļa laikā, kad to vēlēsies izmantot tūristi? Cik droši būs pārvietoties pa divjoslu ceļu ar ātrumu 130 km/h?

Valdis Felsbergs: Kamēr ceļš būs divu joslu, tikmēr atļautais ātrums nebūs 130 km/h, bet gan 90 km/h.

Inguna Paredne: Tātad, projekts tiks realizēts pakāpeniski. Vai arī zeme tiks atpirkta pa daļām?

Ilgvars Platais: To es nezinu, tas ir LVC kompetencē. Protams, vēlams būtu atpirkt uzreiz visu nepieciešamo zemi nevis darīt to pakāpeniski.

Austra Plūme: Vai ir likums, kas nosaka, ka jāatpērk arī tā zeme, kas tiek atšķelta no īpašuma un atradīsies otrā pusē ceļam?

Ilgvars Platais: Jā, pastāv tāda prakse, ka tiek atpirkta ne tikai autoceļam nepieciešamā zeme, bet arī zeme, kas projekta realizācijas rezultātā kļuvusi neizmantojama.

Austra Plūme: Kas notiks ar zvēriem pie Allažiem?

Valdis Felsbergs: Eksperts Jānis Ozoliņš nav saskatījis nepieciešamību šeit ierīkot dzīvnieku pāreju.

Austra Plūme: Bet vai ir aprēķināts, cik izmaksās nobrauktie dzīvnieki? Kad malumednieks nošauj kādu dzīvnieku, tad no viņa piedzen noteiktu summu.

Valdis Felsbergs: Ja ceļš būs iežogots, tad šāda situācija, kad kāds dzīvnieks tiek nobraukts, nebūs.

Siguldas novada iedzīvotājs: Vai projekts nevar novēcot līdz tā realizācijas brīdim?

Ilgvars Platais: Nē, apvedceļa nozīme nenovecos. Runa varētu būt tikai par kādu pieslēgumu risinājumiem.

Siguldas novada iedzīvotāja: Es saprotu, ka jautājums par to, ka tiks būvēts apvedceļš, jau ir izlemts. Tad ko mēs šeit tagad apspriežam?

Valdis Felsbergs: Pašlaik mēs vēl apspriežam divus līdzvērtīgus variantus – apvedceļu un variantu cauri Siguldai.

Austra Plūme: Vai var tagad dabā nospraust vietu, kur būs ceļš, lai varētu sākt ierīkot aizsargstādījumus?

Ilgvars Platais: Nē, precīzi dabā trasi vēl nevar nospraust.

Sogdiāna Klāve: Kad un kas izvēlēsies, kuru variantu īstenos?

Valdis Felsbergs: To izlems LVC.

Siguldas novada iedzīvotājs: Kad notiks zemes atpirkšana?

Ilgvars Platais: Skiču projektēšanas laikā, ap 2013. gadu.

Individuāli jautājumi pie kartes.

Sapulci vadīja: Valdis Felsbergs

Protokolēja: Sintija Martinsone