Projektētājs	**SIA „Projekts EAE”** Juridiskā adrese: "Medulāji", Ziemera pag., Alūksnes nov., LV-4332 Biroja adrese: Zeltiņu iela 26, Rīga, LV-1035 Reģ. Nr.: 44103073494 Tālr.: +371 26324524 E-pasts: info@projektseae.lv
Pasūtītājs	**VSIA “Latvijas Valsts ceļi”**
Reģistrācijas numurs	**40003344207**
Juridiskā adrese	**Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050**
Pasūtījuma Nr.	**LVC2021/4.4/AC/255**
Būvobjekta nosaukums	**NACIONĀLAS NOZĪMES MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS POSMĀ VALMIERA-RĪGA IZPĒTE**
Būvobjekta adrese	**MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRA POSMĀ VALMIERA-RĪGA**
Būvprojektēšanas stadija	**IZPĒTES PROJEKTS**
Būvprojekta minimālā sastāvā daļa	**VISPĀRĪGĀ DAĻA** **CEĻA DARBI**
Sējuma Nr.	**1/1**
Marka	**IP**
SIA „Projekts EAE” valdes loceklis	Edgars Krūmiņš
Pētījuma vadītājs	Roberts Zvejnieks (sert. nr. 3-00169)
Pētījuma autors	SIA „Projekts EAE”

Rīgā, 2022. gads

IZPĒTES PROJEKTA SASTĀVS

1.SĒJUMS	**VISPĀRĪGĀ DAĻA, CEĻA DARBI**	**IP**

SATURS

Titullapa 1
Izpētes projekta sastāvs 2
Saturs 3

VISPĀRĪGĀ DAĻA 5
Izpētes uzsākšanai nepieciešamie izejas dati 6
Lēmuma par komersanta reģistrēšanu būvkomersantu reģistrā ar Nr.9470-R kopija 6
Darba uzdevums 8
Amatas novada pašvaldības komunālās nodaļas nosacījumi 14
AS "Augstsprieguma tīkls" nosacījumi 16
SIA "Baltcom" nosacījumi 20
AS "Conexus Baltic Grid" nosacījumi 21
PSIA "GARKALNES INŽENIERTĪKLI" nosacījumi 27
AS "Gaso" nosacījumi 28
AS "Latvenergo" nosacījumi 30
VAS "Latvijas dzelzceļš" nosacījumi 32
AS "Latvijas valsts meži" nosacījumi 33
Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras nosacījumi 34
SIA "Līgatnes komunālserviss" nosacījumi 35
SIA "Latvijas Mobilais Telefons" nosacījumi 37
VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" nosacījumi 38
Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes nosacījumi 41
Cēsu novada Priekuļu apvienības pārvaldes Komunālās saimniecības nosacījumi 44
SIA "RETN Baltic" vēstule 45
SIA "Rīgas ūdens" nosacījumi 46
AS "Sadales tīkls" nosacījumi 51
SIA "Tele2" vēstule 53
SIA "Tet" nosacījumi 54
PSIA "Vangažu avots" nosacījumi 56
Informācija no Cēsu pilsētas SIA "Vinda" 59
Valsts vides dienesta vēstule 60
VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" nosacījumi 63
Informācija no Valmieras novada pašvaldības 65
Informācija no Cēsu novada pašvaldības 67
Informācija no Siguldas novada pašvaldības 68
Informācija no Ropažu novada pašvaldības 74
Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polises kopija 79
Skaidrojošs apraksts 88
Vispārīgi 88
Plānotais mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojums 89
Esošās situācijas raksturojums 94
Plānotie objekti pētāmā posma tuvumā 96
Mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitātes analīze 101
Mikromobilitātes infrastruktūras formas izvēle 103
Mikromobilitātes infrastruktūras segas konstrukcija 106
Mikromobilitātes infrastruktūras redzamība tumsā 107
Šķērsojumi ar mikromobilitātes infrastruktūru 107
Satiksmes drošības līmeņa aprēķini 109
Mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošana ar ūdenstilpēm 138

Iesaistīto institūciju prasības 139
Informācija par dabas liegumiem un to ierobežojumiem 147
Indikatīvais mikromobilitātes trases novietojums pilsētās 151
Saskaņojumi ar skartajām pašvaldībām 151
Privāto zemju skaršana 152
Mikromobilitātes infrastruktūras uzturēšana un kopšana 154
Koku ciršana un saglabāšana 156
Apgaismojums 156
Satiksmes organizācija 157
Satiksmes organizācija būvdarbu laikā 158
Apzaļumošana un labiekārtošana 158
Vides pieejamības aspektu novērtējums 158
Ceļu drošības audita ieteikumu izvērtējums 159
Problēmas un nestandarta risinājumi, kas varētu rasties būvprojektēšanas un būvniecības gaitā 160
Priekšlikumi tālākai perspektīvā būvprojekta izstrādes veikšanai 161

CEĻA DARBI 165
IP-1 Vispārīgie rādītāji 166
IP-2 Trases plāns 167
IP-3 Tipveida griezumi 179
IP-4 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Valmierā 181
IP-5 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Cēsīs 182
IP-6 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Siguldā 183
IP-7 Mikromobilitātes infrastruktūras trases alternatīvie varianti 184

EKONOMIKAS DAĻA 185
Aptuvenā būvdarbu aprēķinātā cena 186

PIELIKUMI 187
1. Saskaņojumi ar skartajām pašvaldībām 188
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr. AP22SI0009 192
3. CSDD audita atzinums Nr. 06-AD/22-86 200
4. Piezīmes un atbildes par 1. starpziņojuma piezīmēm 236
5. Tehniskās komisijas sanāksmes protokola izraksts par 1. starpziņojuma apstiprināšanu 245
6. Piezīmes un atbildes par 2. starpziņojuma piezīmēm 246
7. Tehniskās komisijas sanāksmes protokola izraksts par 2. starpziņojuma apstiprināšanu 252
8. Piezīmes un atbildes par gala ziņojuma piezīmēm 255
9. Tehniskās komisijas sanāksmes protokola izraksts par gala ziņojuma apstiprināšanu 259
10. Informācija par atsavināmajiem zemes gabaliem 262
11. Iesniegumi no Cēsu novada pašvaldības iedzīvotājiem 316

VISPĀRĪGĀ DAĻA

IZPĒTES UZSĀKŠANAI NEPIECIEŠAMIE IZEJAS DATI

LĒMUMA PAR KOMERSANTA REĢISTRĒŠANU BŪVKOMERSANTU REĢISTRĀ AR NR.9470-R KOPIJA

LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1519 ♦ Tālrunis 371-67013101 ♦ Fakss 371-67280882 ♦ E-pasts: pasts@em.gov.lv

LĒMUMS

Rīgā

09.02.2012. Nr. 9.1-1227

SIA „Projekts EAE"
"Medulāji", Ziemera pag.
Alūksnes nov., LV-4332

Par reģistrāciju
būvkomersantu reģistrā

Pamatojoties uz sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Projekts EAE" (vienotais reģistrācijas Nr.44103073494) 2012.gada 3.februāra iesniegumā ietverto informāciju, saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 19.oktobra noteikumu Nr.799 "Būvkomersantu reģistrācijas noteikumi" 7.1.apakšpunktu, nolēmu reģistrēt

sabiedrību ar ierobežotu atbildību

Projekts EAE

būvkomersantu reģistrā, piešķirot būvkomersanta reģistra numuru: **9470-R** un nosakot ikgadējo informācijas atjaunošanas datumu: **9.februāris.**

Šo lēmumu var pārsūdzēt Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu namā (Voldemāra Baloža iela 13a, Valmiera, LV - 4201) viena mēneša laikā no tā spēkā stāšanās dienas.

Atbildīgā amatpersona –
Būvniecības un mājokļu politikas
departamenta direktore I.Oša

09.02.2012.
M.Tooma, 67013083
Mara.tooma@em.gov.lv

KOPIJA

LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1519 ♦ Tālrunis 371-67013100 ♦ Fakss 371-67280882 ♦ E-pasts: pasts@em.gov.lv

LĒMUMS

Rīgā

03.02.2014. Nr.BIS/412-BK-2.11-2014-399

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
"Projekts EAE"
vienotais reģ. Nr. 44103073494
"Medulāji", Ziemera pag.,
Alūksnes nov., LV-4332

Par ikgadējās informācijas
iekļaušanu būvkomersantu reģistrā

Izskatot būvkomersanta "Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"" (būvkomersanta reģistrācijas Nr.9470-R) 31.01.2014. iesniegto ikgadējās informācijas iesniegumu būvkomersantu reģistram par 2013. gadu, pamatojoties uz Ministra kabineta 19.10.2011. noteikumu Nr.799 „Būvkomersantu reģistrācijas noteikumi" 15.punktu, nolēmu iekļaut iesniegumā norādīto informāciju būvkomersantu reģistrā.

Šo lēmumu var pārsūdzēt Administratīvās rajona tiesas Valmieras tiesu namā (Voldemāra Baloža iela 13A, Valmiera, LV-4201) viena mēneša laikā no tā spēkā stāšanās dienas.

Atbildīgā amatpersona –
Būvniecības un mājokļu politikas
departamenta direktore I.Oša

P. Ozoliņa, 67013049
Patricija.Ozolina@em.gov.lv

Nodaļas vadītāja
S. Soida
03. 02. 2014

NORAKSTS (KOPIJA) PAREIZS(A)
LR EKONOMIKAS MINISTRIJA
Nodaļas vadītājas vietniece
D.Burkevice
Rīgā 03.04.2014.

DARBA UZDEVUMS

Apstiprināts
LVC Tehniskās komisijas 2021.gada 12.februāra sanāksmē
Protokols Nr.2

Izpētes projekta darba uzdevums

Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra posmā Valmiera - Rīga

1. PAMATOJUMS

Velosatiksmes infrastruktūras un tās elementu integrēšana kopējā transporta sistēmā ir svarīga. Nepietiekamas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras esamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, jo īpaši starp blīvi apdzīvotām vietām, būtiski samazina iedzīvotāju mobilitātes iespējas un paildzina nokļūšanu līdz galamērķim, piem., darba vietām, tādējādi radot zaudējumus tautsaimniecībai.

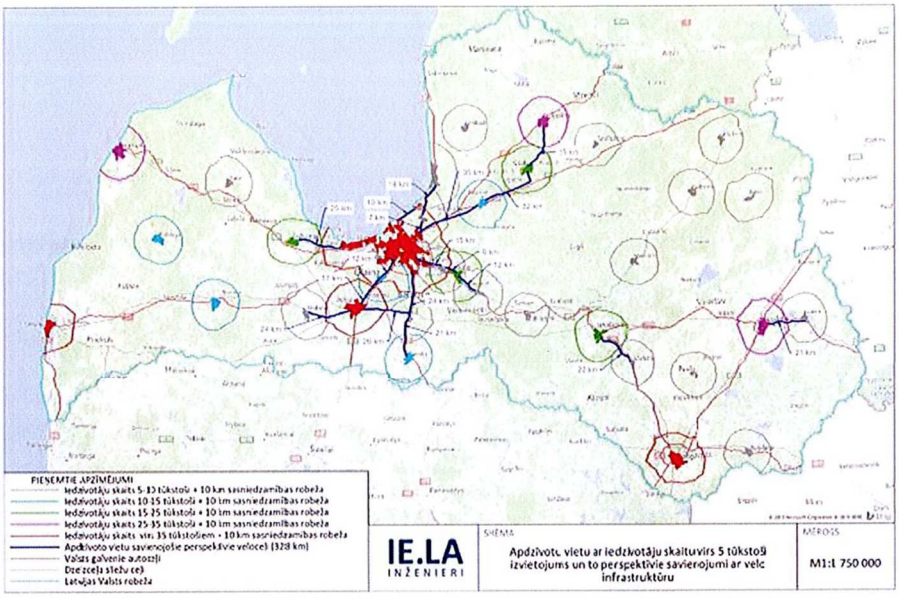
Galvenais nosacījums veiksmīgai velosatiksmes attīstībai ir kvalitatīva infrastruktūra: velosipēdistu skaits pieaug līdz ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību un satiksmes drošības uzlabošanos. Šobrīd plānot infrastruktūru tikai velosatiksmei vairs nav iespējams, ņemot vērā citu pārvietošanās transportlīdzekļu un rīku attīstību, kā arī nedrīkst aizmirst iešanu ar kājām, kā mobilitātes pamatu, tamdēļ, lai nodrošinātu drošību, ātrumu un ērtību LVC strādā pie mikromobilitātes infrastruktūras attīstības pēc "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (turpmāk – pētījums) izvirzītajām prioritātēm :

1. Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra, kas savā starpā savieno blīvāk apdzīvotas Latvijas vietas;
2. Apdzīvotu vietu un sasniedzamības robežu savienojoša mikromobilitātes atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības robežā dzīvojošo iedzīvotāju skaits;
3. Pārējā mikromobilitātes infrastrūktūra.

Nacionālas nozīmes mikromobilitātes savienojumi ar posmu garumiem ārpus pilsētu robežām prioritārā secībā atbilstoši pētījumā noteiktajam :

1. Carnikava – Rīga (10 km)
2. Saulkrasti – Rīga (25 km)
3. Valmiera – Rīga (92 km)
4. Ķegums – Rīga (33 km)
5. Bauska – Rīga (35 km)
6. Dobele – Rīga (53 km)
7. Tukums – Rīga (25 km)
8. Jelgava – Iecava (26 km)
9. Jēkabpils – Līvāni (22 km)
10. Rēzekne – Ludza (21 km)

Atbilstoši pētījumam velosipēdu ceļš posmā Rīga – Valmiera no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm iet cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā, proti, "Centrs – Berģi" veloceliņam.



2. MĒRĶIS

Izstrādāt mikromobilitātes infrastruktūras posmu trašu priekšizpēti, iekļaujot inženiertehnisko u.c. nepieciešamo izpēti un novērtējumu, nodrošinot nepieciešamo detalizāciju.

3. METODOLOĢIJA

3.1. Izpildītājs:

3.1.1. iepazīsies ar visu mikromobilitātes infrastruktūras trases šķērsojamo novadu teritorijas plānojumiem. Ievērtēs teritorijas plānojumā paredzētos pasākumus mikromobilitātes attīstībai un noskaidros kādi nosacījumi ir izsniegti dažādu projektēšanas un būvniecības darbu veikšanai,

3.1.2. veiks nepieciešamo izpēti un projektu sasaisti (mikromobilitātes infrastruktūras pievienojums Rīgas pilsētai) atbilstoši 2020. gada 1.oktobra Rīgas pilsētas un aglomerācijas koncepta vīzijas izstrādes darba grupas sanāksmē Nr. 1 sniegtajai informācijai par Rīgas pilsētas pašvaldības sagatavotajiem projekta aprakstiem – "Rīgas pilsētas maģistrālās veloinfrastruktūras izveide, savienojot Rīgas metropoles areāla pašvaldības ar Rīgas pilsētas apkaimēm un Rīgas pilsētas centru" un "Rīgas pilsētas apkaimju veloinfrastruktūras savienojumu ar maģistrālo veloinfrastruktūru un starp apkaimju savienojumu izveide",

3.1.3. veiks izvērtējumu atbilstoši satiksmes intensitātei, gājēju un velosipēdu intensitātei un citu mikromobilitātes transportlīdzekļu intensitātei, kā arī atbilstoši teritoriju un infrastruktūras attīstības plāniem noteiks vietas, kur

nepieciešams veidot tikai velosipēdu ceļu tikai gājēju ceļu vai kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu.

3.1.4. ievēros, ka :

3.1.4.1. pētījumā noteikts, ka piemērotākais mikromobilitātes infrastruktūras trases koridora novietojums posmā Rīga – Valmiera no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm iet cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā, proti, "Centrs – Berģi" veloceliņam,

3.1.4.2. mikromobilitātes infrastruktūras trasei jāsavieno apdzīvotas vietas ar dzlezceļa stacijām, kā arī iespēju robežās ar intensīvāk izmantotajām sabiedriskā transporta pieturām maršrutā,

3.1.4.3. mikromobilitātes inrastruktūras trasei iespēju robežas jāsavieno apdzīvotas vietas ar citiem sabiedrības intereses objektiem, piemēram, aprūpes namiem, veselības iestādēm, sociālajām iestādēm, izglītības iestādēm un citām iestādēm,

3.1.4.4. jāizstrādā vismaz 3 (trīs) iespējamie mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojuma varianti, tai skaitā punktā nr. 3.1.4.1. noteiktas trases variants,

3.1.4.5. jāizvērtē iespēja mikromobilitātes infrastruktūras trasi novietot dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, ja tā atrodas trases tuvumā un nodrošina iespēju samazināt infrastruktūras izbūves laikā skartās zemes vienības,

3.1.5. veiks mikromobilitātes infrastruktūras trases projekta saskaņošanu ar visām iesaistītajām pašvaldībām,

3.1.6. ņems vērā tuvumā esošo teritoriju tālāko attīstību prognozēs un mikromobilitātes transportlīdzekļu satiksmes intensitātes pieaugumu tuvākajiem 10 gadiem. Tāpat sagatavos informāciju par to vai velosipēdu vadītājiem un gājējiem krustojumu un pievienojumu (nobrauktuvju) šķērsošana ir objektīvi droša, kā arī analizēs šos iespējamos riskus. Veiks izpētes darbus tādā apjomā, kas ļaus Izpildītājam uzņemties atbildību par izpētes pamatotību un atbilstību projektēšanas normām, standartiem un specifikācijām, tai skaitā ņemot vērā Pasūtītāja dotos ierobežojumus sadaļā 4. PASŪTĪTĀJA NOSACĪJUMI.

3.1.7. noskaidros elektrības pievienojuma iespējas un AS "Sadales tīkls" nosacījumus elektrības pieslēgšanai objektam,

3.1.8. aprakstīs kā tumsā (un nepietiekamas redzamības apstākļos) plānotos drošības pasākumus izbūvētajā ietvē uztvers ceļa lietotājs – piemēram, vieglā pasažieru transportlīdzekļa vadītājs,

3.1.9. ievērtēs, ka velosipēdu ceļu un gājēju ceļu nepieciešams projektēt uz atsevišķas no autoceļa brauktuves atdalītas klātnes kā arī atdalītiem vienam no otra. Tikai izņēmuma gadījumā, ja Izpildītājs var objektīvi pamatot savas izvēles kritērijus – velosipēdu un gājēju ceļu drīkst apvienot kopīgā gājēju un velosipēdistu ceļā, kā arī pietuvināt brauktuvei, paredzot papildus paņēmienus drošības uzlabošanai,

3.1.10. izpētīs esošo elektrības un sakaru komunikāciju uzliktos ierobežojumus (tai skaitā – to aizsargjoslas) un iespējamos risinājumus mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei traucējošo komunikāciju pārcelšanai,

3.1.11. izstrādās aprakstu ar piemērotākajiem velosipēdu un gājēju ceļa uzturēšanas un kopšanas paņēmieniem, lai nodrošinātu ietves izmantošanu visās sezonās (arī pielietojot speciālos mehānismus, izvietotus uz transportlīdzekļiem),

3.1.12. apzinās nepieciešamo zemju robežas katra izvēlētā mikromobilitātes trases varianta, kā arī pieguļošo zemju robežas,
3.1.13. apzinās visas iestādes, organizācijas un personas, kuru intereses skar iespējamie pasākumi, un noskaidros to prasības (tai skaitā – visu iesaistīto pašvaldību teritorijas būvvaldes izdotus nosacījumus iecerētās būves īstenošanai),
3.1.14. trases plānu savietos ar aktuāliem Valsts zemes dienesta telpiskajiem datiem (kadastra karti),
3.1.15. apzinās nekustamos īpašumus un to īpašniekus (lietotājus) mikromobilitātes infrastruktūras izbūves darbu robežās un noteiks izbūves darbiem vajadzīgo papildus zemju (ja tādas ir vajadzīgas) platības, zemes sagrupējot pēc tām pašreiz noteiktajiem lietošanas mērķiem un zemes plānotās (atļautās) izmantošanas – lauksaimniecības, mežu, dzīvojamo māju apbūves, darījuma iestāžu apbūves u.c. zemes, kā arī noskaidros faktorus (ja tādi pastāv), kuri var apgrūtināt zemju iegādi, (piemēram, nenokārtotas īpašuma tiesības vai mantojuma lietas, īpašnieks dzīvo ārzemēs, u. c.),
3.1.16. noskaidros un projektā uzrādīs esošo komunikāciju uzliktos ierobežojumus (tai skaitā – to aizsargjoslas) un iespējamos principiālos risinājumus traucējošo komunikāciju pārcelšanai, ja pašvaldība attīsta projekta ietekmes zonu ārpus valsts ceļa nodalījuma joslas, tad nekavējoši informēt LVC par nepieciešamību izskatīt sadarbības iespējamību ar pašvaldību par tās līdzfinansējumu ārpus nodalījuma joslas pasākumiem,
3.1.17. apzinās katram izpētes maršrutam pieguļošos dabas liegumus un to uzliktos ierobežojumus,
3.1.18. sazināsies ar Valsts vides dienestu un noskaidros par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību. Nepieciešamības gadījumā veiks ietekmes uz vidi novērtējumu,
3.1.19. noteiks katra piedāvātā varianta būvdarbu un zemju iegādes (ja tādas ir nepieciešamas) orientējošas izmaksas, Tās noteiks tikai tiem darbiem, kuru izpilde saistāma ar valsts ceļa tīklam piekrītošiem darbiem (pašvaldības vēlme attīstīt savu infrastruktūru un teritorijas labiekārtošanu nav saistāma ar šo būvprojektu).
3.1.20. plāna rasējumā jānorāda ar izbūves posmu robežojošos un ar projekta tehniskiem risinājumiem skarto zemes īpašumu kadastra apzīmējumi un īpašumu nosaukumi,
3.1.21. iesniegs Pasūtītājam 2 (divus) starpziņojumus 3 (trijos) drukātos eksemplāros un katru starpziņojumu elektroniskā versijā. Pasūtītājs ir noteicis minimālo starpziņojumā iekļaujamo datu apjomu, Izpildītājs šo datu apjomu var palielināt,
3.1.21.1. 1.starpziņojumā jāiekļauj vismaz 3 (trīs) mikromobilitātes infrastruktūras trases plāna novietojumi uz ortofoto pamatnes mērogā 1:2000 , inženierkomunikāciju īpašnieku prasības, informācija par dabas liegumiem un to ierobežojumiem, informācija no Valsts vides dienesta par ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamību. Nepieciešams īss apraksts par paredzamajiem sarežģījumiem un specifiskiem, nestandarta risinājumiem, kas varētu atklāties būvprojektēšanas un būvniecības gaitā. Priekšlikumi tālākai izpētes veikšanai,

3.1.21.2. 2. starpziņojumā jāpiedāvā iespējamos satiksmes drošības paaugstināšanas pasākumus, visi aprēķini, plānotās izmaksas, satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izvietojumu. Pieguļošo zemju robežas,

nepieciešamās papildus zemju platības (ja tādas ir vajadzīgas). Jāiesniedz ietekmes uz vidi novērtējums, ja tāds bija nepieciešams. Jādod drošības līmeņa aprēķini esošai situācijai, ņemot vērā satiksmes intensitātes pieaugumu un salīdzinošs drošības līmeņa aprēķins pēc piedāvāto pasākumu realizēšanas,

3.1.22. pēc starpziņojuma apstiprināšanas LVC Tehniskā komisijā, Izpildītājs papildinās projektu atbilstoši Pasūtītāja norādījumiem, projekta risinājumu atbilstību situācijai dabā un nepieciešamības gadījumā veiks attiecīgas korekcijas starpziņojumā piedāvātajos risinājumos,

3.1.23. iesniegs risinājumu, satiksmes drošības audita atzinumu un sagatavos paskaidrojumu par vērā neņemtajiem audita ieteikumiem, atbilstoši MK 2008.gada 25.novembra noteikumiem Nr.972 „Ceļu drošības audita noteikumi" un LVS 190-9 „Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksme" prasībām,

3.1.24. Izpildītājs izstrādās un iesniegs izdrukātā (3 eksemplāros) un elektroniskā formātā Pasūtītājam izskatīšanai Darba dokumentāciju, kuru saskaņos ar visām ieinteresētajām institūcijām. Sagatavos principiālus tehniskus priekšlikumus velosipēdistu ceļa izveidošanai, piedāvājot izskatīšanai arī projektējamā ceļa seguma materiālu (asfalts, bruģis, iespējams arī kāds inovatīvs materiāls un tml.). Izstrādās trases plānu, ko saskaņos ar VSIA "LVC", un visu iesaistīto pašvaldību novada būvvaldēm,

3.1.25. pēc Darba dokumentācijas apstiprināšanas Tehniskā komisijā, Izpildītājs veiks korekcijas un iesniegs Darbu (izpētes projektu), projektēšanas uzdevuma V. sadaļā "PROJEKTA SASTĀVS" minētajā apjomā.

4. PASŪTĪTĀJA NOSACĪJUMI

4.1. Izpildītājs gadījumos, kad mikromobilitātes trase šķērso pilsētu administratīvo teritoriju, sadalīs izpētes projektu divās daļās – Latvijas Valsts ceļu daļa (valsts ceļu tīklam piederoši darbi) un attiecīgās pašvaldības daļa. Pašvaldību vēlme attīstīt savu infrastruktūru nav saistāmo ar šo projektu.

4.1.1. Latvijas Valsts ceļi daļā esošajam mikromobilitātes infrastruktūras posmam Izpildītājs veiks pilnu izpēti atbilstoši punktā Nr. 3. METODOLOĢIJA minētajā apjomā,

4.1.2. Pašvaldības daļā Izpildītājs veiks indikatīva mikromobilitātes trases plāna iezīmēšanu, kā arī izpētīs un piedāvās labākos saskares punktus pašvaldības infrastruktūrai un plānotajai Latvijas Valsts ceļu infrastruktūru.

4.2. Izpildītājs detalizēti analizēs vismaz 3 (trīs) iespējamos mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojumus un katram izvēlētajam pasākumam dos:

4.2.1. savu slēdzienu par katra mikromobilitātes trases novietojuma pamatotību,

4.2.2. satiksmes organizācijas risinājumu salīdzinājumu no satiksmes drošības un ekonomiskā viedokļa,

4.2.3. aptuvenu izmaksu aprēķinu,

4.2.4. izpēti par to, kādā veidā izvēlētais variants ietekmēs satiksmes norisi un drošību citos blakus esošajos ceļu (ielu) posmos,

4.2.5. datu grafiskā attēlošana jāveic mērogā 1:2000 uz ortofoto pamatnes.

4.3. Ar šo Pasūtītājs ir noteicis minimālo piedāvāto risinājumu skaitu. Parādoties jauniem apstākļiem, Pasūtītājs var pieprasīt izstrādāt papildus variantus.

5. PROJEKTA SASTĀVS

5.1. Izpildītājs nodod Pasūtītājam sekojošus materiālus drukātā formā:
5.1.1. 3 (trīs) katra izpētes projekta starpziņojuma eksemplārus,
5.1.2. 3 (trīs) izpētes gala projekta eksemplārus,
5.2. Izpildītājs nodod Pasūtītājam sekojošus materiālus elektroniskā formā:
5.2.1. Izpētes projekta 1. un 2. starpziņojumu kā arī izpētes projekta gala ziņojumu „Microsoft Office" un PDF failos,
5.2.2. tekstu un aprēķinus – "Microsoft Office" failos,
5.2.2. grafiskos materiālus – PDF un dwg failos.

6. LAIKS UN RESURSI

6.1. izpētes projekta darbs jāveic pamatojoties uz šo projektēšanas uzdevumu un līgumu, kuru noslēgs Pasūtītājs un izpētes Izpildītājs, kurš būs atbildīgs par jebkādu apakšlīgumu un par konsultācijām ar jebkuru citu firmu, institūciju vai ekspertiem,
6.2. izpētes projekta izstrādes budžets, termiņi, darba nodošanas un pieņemšanas procedūra – atbilstoši noslēgtajam līgumam.

Sagatavoja :
Satiksmes organizācijas plānošanas daļas būvinženieris M.Prancītis

M. Prancītis, 67036449
martins.prancitis@lvceli.lv

CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBA
CĒSU NOVADA AMATAS APVIENĪBAS PĀRVALDE
Reģ. Nr.LV90000957242
"Ausmas", Drabešu pagasts, Cēsu novads, LV-4101
Tālrunis: 64127935, fakss: 64127942, e-pasts: amatasdome@amatasnovads.lv,

TEHNISKIE NOTEIKUMI

"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izpētes projekta izstrādei

11.11.2021.

Izdoti:
SIA "Projekts EAE". Reģ. Nr.: 44103073494

Izdevējs:
Amatas apvienības pārvalde, reģ. Nr. 90000957242, "Ausmas 1", Drabešu pagasts, Cēsu novads, LV-4101, e-pasts: amata@amata.lv

Objekts:
"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izpētes projekta izstrādei

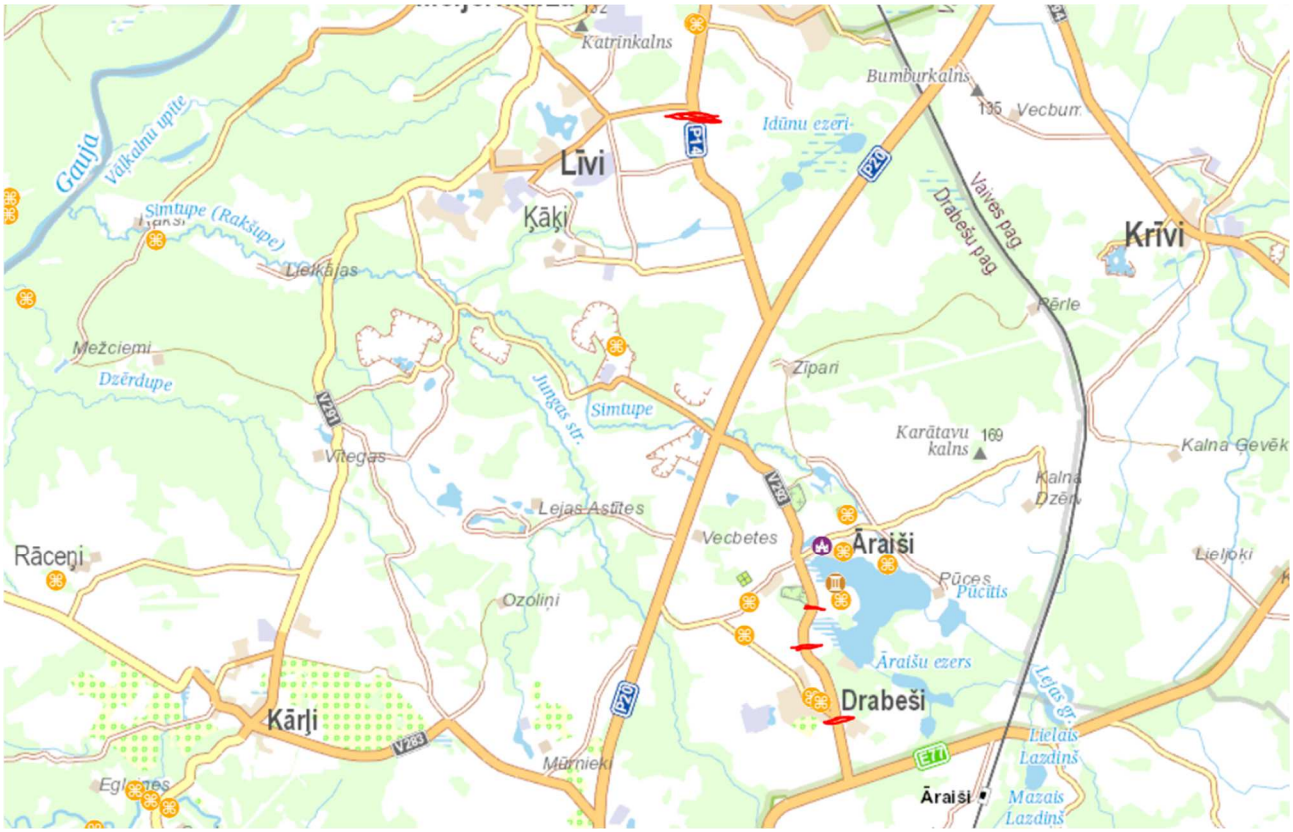
.

Noteikumi izstrādājot tehnisko projektu:
Projektējot Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūru posmā Valmiera-Rīga izpētes projekta izstrādi, kura ietvaros paredzēts izpētīt mikromobilitātes infrastruktūras trašu iespējamos variantus posmā no Valmieras līdz Rīgai ņemt vērā, ka uz valsts nozīmes ceļu P14 (1 vieta) un V293 (3 vietās) šķērso Cēsu novada Amatas apvienības pārvaldes Komunālās saimniecības nodaļas ūdensvads. Orientējošās sķērsojuma vietas pielikumā.

Noteikumi izsniegti pamatojoties uz:
SIA „Projekts EAE" valdes locekļa E. Krūmiņa iesniegumu.

Amatas apvienības komunālās saimniecības nodaļas vadītājs **Guntars Pīpkalējs**

Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.


Katrinkalns
Bumburkalns
135
Vecbum
Idūnu ezeri
Līvi
Ķāķi
Gauja
Vējkalnu upīte
Simtupe (Rakšupe)
Lielkājas
Krīvi
Valves pag
Drabešu pag
Pērle
Mežciemi
Dzērdupe
Zīpari
Jungas str.
Simtupe
Karātavu kalns
169
Kalna Gevēk
Vitegas
Kalna Dzēr
Lejas Asūtes
Vecbetes
Āraiši
Lielloki
Rāceņi
Pūces
Pūcītis
Ozoliņi
Āraišu ezers
Drabeši
Lejas gr.
Kārļi
Lielais Lazdiņš
Mārnieki
Āraiši
Mazais Lazdiņš

AS "Augstsprieguma tīkls" Dārzciema iela 86, Rīga, LV-1073
Reģistrācijas Nr. 40003575567
T +371 6772 8353 F +371 6772 8858
ast@ast.lv www.ast.lv

13.10.2021. Nr. 2.5/2021/3296
Uz 23.09.2021 Nr. 2021/256

SIA "Projekts EAE"
e-pasts: matiss.gaikis@projektseae.lv

TEHNISKIE NOTEIKUMI

Objekts: "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izpētes projekta izstrāde

Atbildot uz Jūsu vēstuli ar lūgumu izsniegt tehniskos noteikumus, AS "Augstsprieguma tīkls" informē, ka objekta izbūves vietā atrodas 110kV gaisvadu elektrolīnijas (turpmāk tekstā "GL") LNr.221/808; LNr.228; LNr.225; LNr.107; LNr.104; LNr.106; LNr.105; LNr.174/175 un 330kV GL LNr.502; LNr.302.

Izstrādājot projektu, ievērot Aizsargjoslu likuma 16., 35. un 45.panta, 2014.gada 30.septembra MK noteikumus "Noteikumi par Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"", 2006.gada 5.decembra MK noteikumus Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika" un elektroiekārtu būvniecības noteikumu prasības, tai sk.:

1. Autoceļa un elektrolīnijas šķērsojuma vietā, elektrolīnijas aizsargjoslas platumā, esošo vertikālo gabarītu starp elektrolīnijas zemāko vadu un autoceļa brauktuves virsmu pieļaujams samazināt ne vairāk kā 0,5 metra robežās. Lūdzu ņemt vērā, ka esošais gabarīts āra temperatūrā +35°C LNr.228 starp balstiem Nr.1 un Nr.2 ir 11,52 metri; LNr.225 starp balstiem Nr.1 un Nr.2 ir 10,67 metri; LNr.502 starp balstiem Nr.90 un Nr.91 ir 18,54 metri; LNr.502 starp balstiem Nr.98 un Nr.99 ir 23,30 metri; LNr.174/175 starp balstiem Nr.20 un Nr.21 ir 12,85 metri; LNr.174 starp balstiem Nr.23 un Nr.24 ir 10,89 metri; LNr.175 starp balstiem Nr.24 un Nr.25 ir 9,53 metri. Precīzi uzmērītos GL gabarītus lūdzu skatīt pielikumā.
2. Horizontālais attālums no balsta pamata līdz autoceļa grāvja ārējai malai vai ceļa uzbēruma pēdai ne mazāks kā esošais;
3. Projektā attēlot ceļu un elektrolīnijas šķērsojumu vietu vertikālos gabarītus un horizontālos attālumus no ceļa virsmas apmales līdz elektrolīniju balstiem un malējiem vadiem pirms un pēc ceļa pārbūves. Vadu nokares attēlot gaisa temperatūrā +35°C pirms un pēc ceļa pārbūves;
4. Ēkas un to vistālāk izvirzītās konstrukcijas, būves un ugunsdzēsības hidrantus, sabiedriskā transporta pieturvietas novietot ārpus GL aizsargjoslas;

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

5. Vertikālais gabarīts, pie vadu maksimālās nokares āra temperatūrā +35°C, starp 110kV elektrolīniju zemāko vadu un šķērsojamā ceļa brauktuves virsmu ne mazāks kā 7,0 metri;
6. Minimālais horizontālais attālums no 110kV elektrolīnijām paralēli novietota ceļa brauktuves, trotuāra, luksofora, ceļa grāvja malas vai uzbēruma pēdas līdz 110kV elektrolīnijas malējam vadam - 4 metri;
7. Minimālais horizontālais attālums no 110kV elektrolīniju balstu pamatiem, to zemētājiem un balstu atsaitēm, šķērsojumā ar autoceļu, līdz autoceļa brauktuvei, ceļa grāvja malai vai uzbēruma pēdai - 5 metri;
8. Vertikālais gabarīts, pie vadu maksimālās nokares āra temperatūrā +35°C, starp 330kV elektrolīniju zemāko vadu un šķērsojamā ceļa brauktuves virsmu ne mazāks kā 8,5 metri;
9. Minimālais horizontālais attālums no 330kV elektrolīnijām paralēli novietota ceļa brauktuves, trotuāra, luksofora, ceļa grāvja malas vai uzbēruma pēdas līdz 330kV elektrolīnijas malējam vadam - 8 metri;
10. Minimālais horizontālais attālums no 330kV elektrolīniju balstu pamatiem, to zemētājiem un balstu atsaitēm, šķērsojumā ar autoceļu, līdz autoceļa brauktuvei, ceļa grāvja malai vai uzbēruma pēdai - 10 metri;
11. Paralēli novietotus stādāmos vai saglabājamos kokus paredzēt ārpus elektrolīnijas aizsargjoslas;
12. Projektā attēlot apgaismes staba projekciju pret zemi apgaismes staba krišanas gadījumā. Minimālais attālums no šīs projekcijas:
    12.1. līdz 110kV GL vadiem, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35°C nedrīkst būt mazāks par 3 metriem;
    12.2. līdz 330kV GL vadiem, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35°C nedrīkst būt mazāks par 5 metriem;
    12.3. līdz GL balsta pamatiem un zemētājiem nedrīkst būt mazāks par 1 metru;
13. Projektā attēlot apgaismojuma stabu, ietvju apmaļu un elektrolīnijas pietuvinājuma vietu horizontālos attālumus līdz elektrolīniju balstiem, malējiem vadiem un atsaitēm;
14. Ja apgaismes stabu novietojums paredzams 110kV GL aizsargjoslā, apgaismes stabu augstumu paredzēt ne tuvāk par 4 metriem no GL tuvākā vada, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35°C;
15. Ja apgaismes stabu novietojums paredzams 330kV GL aizsargjoslā, apgaismes stabu augstumu paredzēt ne tuvāk par 6 metriem no GL tuvākā vada rādiusa, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35°C;
16. Minimālais horizontālais attālums no GL balsta pamatu zemētājiem līdz pazemes kabeļu elektrolīnijai – pilsētu teritorijās 2 metri, ārpus apdzīvotām vietām 10 metri;
17. Savstarpējos elektrolīniju un citu inženierkomunikāciju šķērsojumos tās izvietot 2014.gada 30.septembra MK noteikumos "Noteikumi par Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"" paredzētajā attālumā;

2

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

18. Paredzēt piebraukšanas iespējas elektrolīniju balstiem ar mehānismiem (autoceltņi, pacēlāji u. c.) ekspluatācijas un remonta darbu veikšanai;
19. Projektā paredzēt risinājumus, kas reāli izslēdz iespēju izmantot elektrolīniju aizsargjoslu materiālu noliktavām, transporta stāvvietām un cilvēku pulcēšanās vietām (laukumiem);
20. Projektā paredzēt piezīmi:
    Būvdarbu veicējam nepieciešams izstrādāt darbu izpildes projektu darbiem, kuri paredzēti tuvāk par 30 metriem no elektrolīniju malējiem vadiem, izmantojot celšanas vai citus mehānismus. Darbu izpildes projektu saskaņot ar AS "Augstsprieguma tīkls".

    Par būvdarbu izpildes projekta nosacījumiem pieejama informācija interneta vietnē: http://www.ast.lv/lv/content/darbu-izpildes-nosacijumi-parvades-tikla-aizsargjoslas ;
21. Ja projektēšanas gaitā tiek mainīti tehniskie risinājumi, kas nav norādīti tehnisko noteikumu pieprasījumā, nepieciešams saņemt jaunus tehniskos noteikumus būvprojekta izstrādei;
22. Izstrādāto projektu saskaņot AS "Augstsprieguma tīkls";
23. Projektā paredzēt piezīmi:
    Pirms atzinuma saņemšanas no AS "Augstsprieguma tīkls" par būves gatavību ekspluatācijai, iesniegt AS "Augstsprieguma tīkls" izbūvētā objekta un augstsprieguma elektrolīniju savstarpējo šķērsojuma, tuvinājuma vietu izpildmērījumu PDF vai DWG formātā;
24. Atzinuma par pieņemšanu ekspluatācijā norādīt AS "Augstsprieguma tīkls" izsniegtās darbu atļaujas numuru.

Tehniskie noteikumi derīgi vienu gadu no izdošanas datuma.

Informējām, ka precīzi uzmērīti GL Nr.228; LNr.225; LNr.174/175, LNr.502 dati dxf formātā būs pieejami 2022.gadā.

Pielikumā:

LNr.808 garenprofils starp balstiem Nr.81 un Nr.82 pdf formātā;

LNr.221 garenprofils starp balstiem Nr.81 un Nr.82 pdf formātā;

LNr.107 garenprofils starp balstiem Nr.4 un Nr.5, starp balstiem Nr.92 un Nr.93, starp balstiem Nr.111 un Nr.112 pdf formātā;

LNr.302 garenprofils starp balstiem Nr.758 un Nr.759, starp balstiem Nr.759 un Nr.786, starp balstiem Nr.811 un Nr.920, starp balstiem Nr.920 un Nr.921 pdf formātā;

3

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

LNr.106 garenprofils starp balstiem Nr.1 un Nr.4, starp balstiem Nr.11 un Nr.12, starp balstiem Nr.107 un Nr.108 pdf formātā;

LNr.104 garenprofils starp balstiem Nr.140 un Nr.141, starp balstiem Nr.149 un Nr.150 pdf formātā;

LNr.105 garenprofils starp balstiem Nr.40 un Nr.53, starp balstiem Nr.53 un Nr.54 pdf formātā (16 lapas).

Ja dati ir nepieciešami dxf formātā, lūdzu sazināties e-pastā: ilze.slaide@ast.lv.

Valdes loceklis Arnis Daugulis

Slaide 67725376

4

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

SIA "BALTCOM" NOSACĪJUMI

SIA "Projekts EAE"
Reģ. Nr. 44103073494
Katlakalna iela 9, Rīga,
LV-1073, Latvija
Tālrunis: +371 26324524
E-pasts: info@projektseae.lv

Rīgā, 15.10.2021.
Uz Nr. 2021/256 no 23.09.2021. iesniegumu.

Nosacījumi Nr.TN21101501

Objektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".

1. SIA "Baltcom" nosacījumi netiek izvirzīti.
2. Apdzīvoto vietu teritorijās pieprasīt Tehniskos noteikumus SIA "Baltcom" infrastruktūras saglabāšanai.

Ar cieņu,
SIA „Baltcom"
Pilnvarotā persona

Jānis Baukerts
Signature not validated
Digitally signed by JĀNIS BAUKERTS
Date: 2021.10.15 16:00:48 EEST

Ar 2016.gada 24.augusta LR Uzņēmumu reģistra lēmumu SIA "Rīgas radiotranslācija", reģ. Nr. 40003009976, juridiskā adrese Maskavas iela 322, Rīga, LV-1063, ir pievienota SIA „BALTCOM", reģ. Nr. 40003005264.

SIA BALTCOM
Pasta. adr.: Maskavas 322, Rīga, LV-1063
Elektronisko sakaru tīkli
Radiotranslācijas tīkli
E-pasts: network@baltcom.lv
Tālr.: +371 67031093
Tālr.: +371 67293949

Akciju sabiedrība "Conexus Baltic Grid"
Reģistrācijas Nr. 40203041605
Stigu iela 14, Rīga, LV-1021
67087900, 67087999, info@conexus.lv

Datums skatāms laika zīmogā Nr. COR-N-2021/2192
Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv

Par prasību sniegšanu mikromobilitātes
infrastruktūras izpētes projekta izstrādei

Akciju sabiedrība "Conexus Baltic Grid" (turpmāk – Sabiedrība) ir saņēmusi un izskatījusi Jūsu 2021. gada 23. septembra vēstuli Nr.2021/256 "Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām" (turpmāk – Vēstule) ar lūgumu sniegt principiālas norādes, lai pēc Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma veiktu izpēti projektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" (turpmāk- Projekts).

Sabiedrība, izvērtējusi Vēstulē minēto, konstatēja, ka Projektā izpētei izstrādāti mikromobilitātes infrastruktūras (turpmāk – Trase) 3 trases varianti:

1) izvietojums gar dzelzceļu "Rīga-Valga" dzelzceļa nodalījuma joslā;
2) izvietojums gar valsts autoceļiem A2 "Rīga-Veclaicene", P20 "Valmiera-Cēsis-Drabeši" un P14 "Umurga-Cēsis-Līvi" nodalījuma joslās;
3) izvietojums minētā dzelzceļa nodalījuma joslā no Valmieras līdz Cēsīm, un no Cēsīm līdz Rīgai minēto autoceļu nodalījuma joslās.

Saskaņā ar Ģeogrāfiskās informācijas sistēmas datiem, paredzamo Trašu zonā atrodas šādi Sabiedrības īpašumā esoši objekti:

Siguldas novadā Inčukalna pagastā šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām un autoceļu A2 zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 8064 006 0135 (skat. 1. pielikumu) un šķērsojums ar dzelzceļu zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 8064 008 0214 (skat. 2. pielikumu):

1. Gāzesvadi "Rīga-Inčukalna PGK-1" un "Rīga-Inčukalna PGK-2" ar spiedienu virs 1,6 megapaskāliem un gāzesvada diametru 720 mm, kuriem noteikta:
   1.1 . ekspluatācijas aizsargjosla 15 m attālumā uz katru pusi no gāzes vada ass, saskaņā ar Aizsargjoslu likuma (turpmāk – AL) 22. panta otrās daļas 1. punkta c) apakšpunktu.
   1.2. drošības aizsargjosla 150 m attālumā uz katru pusi no gāzesvada ass, saskaņā ar AL 32.^{2} panta otrās daļas 1. punkta c) apakšpunktu.
2. Gāzesvadu apvalkcaurules ar ventilācijas cauruļvadiem un ventilācijas svecēm autoceļa A2 un dzelzceļa šķērsojumu vietās.
3. Sakaru kabeļi, kuriem noteikta aizsargjosla 1 m attālumā no elektronisko sakaru tīkla līnijas ass, saskaņā ar AL 14.panta otrās daļas 1.punktu.
4. Elektro kabelis (autoceļa A2 šķērsojumā), kuram noteikta aizsargjosla 1 m attālumā no kabeļu līnijas ass, saskaņā ar AL 16.panta otrās daļas 3.punktu.

Cēsu novadā Drabešu pagastā šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām un autoceļu P20 zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 4246 002 0462 (skat. 3. pielikumu) un šķērsojums ar dzelzceļu zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 4290 003 0144 (skat. 4. pielikumu):

1. Gāzesvadi "Rīga-Pleskava" un "Izborska-Inčukalna PGK" ar spiedienu virs 1,6 megapaskāliem un gāzesvada diametru 720 mm, kuriem noteikta:

1.1 . ekspluatācijas aizsargjosla 15 m attālumā uz katru pusi no gāzes vada ass, saskaņā ar Aizsargjoslu likuma (turpmāk – AL) 22. panta otrās daļas 1. punkta c) apakšpunktu,

1.2. drošības aizsargjosla 150 m attālumā uz katru pusi no gāzesvada ass ar diametru no 600 mm līdz 800 mm, saskaņā ar AL 32.2 panta otrās daļas 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Gāzesvadu apvalkcaurules ar ventilācijas cauruļvadiem un ventilācijas svecēm autoceļa P20 un dzelzceļa šķērsojumu vietās.
3. Sakaru kabeļi, kuriem noteikta aizsargjosla 1 m attālumā no elektronisko sakaru tīkla līnijas ass, saskaņā ar AL 14.panta otrās daļas 1.punktu.

Sabiedrība norāda, ka Trašu izpētes Projektā nepieciešams ievērot šādus nosacījumus:

1. pēc Projekta izpētes pabeigšanas un konkrēta Trases posma būvprojekta izstrādei pieprasīt Tehniskos noteikumus no Sabiedrības,
2. būvprojekta izstrādi un saskaņošanu veikt Būvniecības informācijas sistēmā (BIS) noteiktajā kārtībā,
1. ievērot Aizsargjoslu likuma nosacījumus,
2. ievērot Enerģētikas likuma nosacījumus,
3. ievērot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu un būvniecību vispārīgi reglamentējošos normatīvos aktus,
4. ievērot LVS 422 standarta "Dabasgāzes pārvades sistēmas cauruļvadu projektēšana" (turpmāk – LVS 422) nosacījumus un prasības.

Pielikumi:
1. Autoceļa A2 šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Siguldas novadā uz 1 lp.;
2. Dzelzceļa šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Siguldas novadā uz 1 lp.;
3. Autoceļa P20 šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Cēsu novadā uz 1 lp.;
4. Dzelzceļa šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Cēsu novadā uz 1 lp.

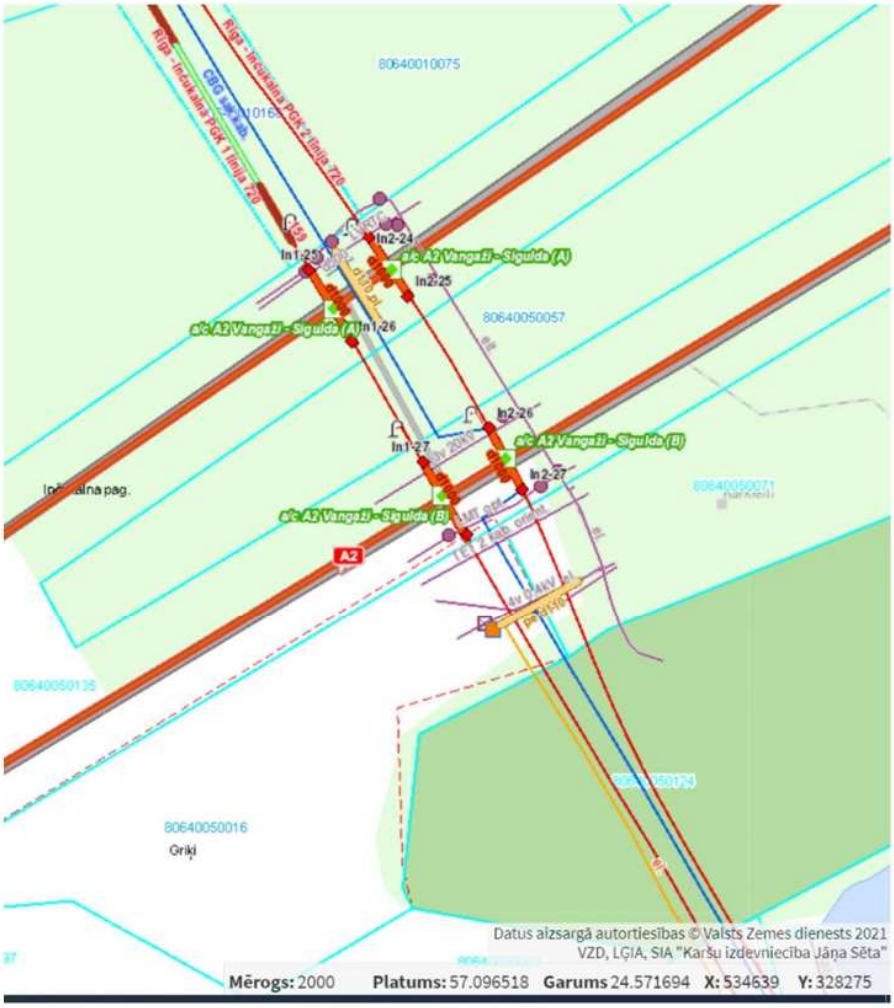
Komercpilnvarnieks,
Saimnieciskā nodrošinājuma departamenta vadītājs (paraksts*) A.Liepiņš

*Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu

Brečs 29407821
uldis.brecs@conexus.lv

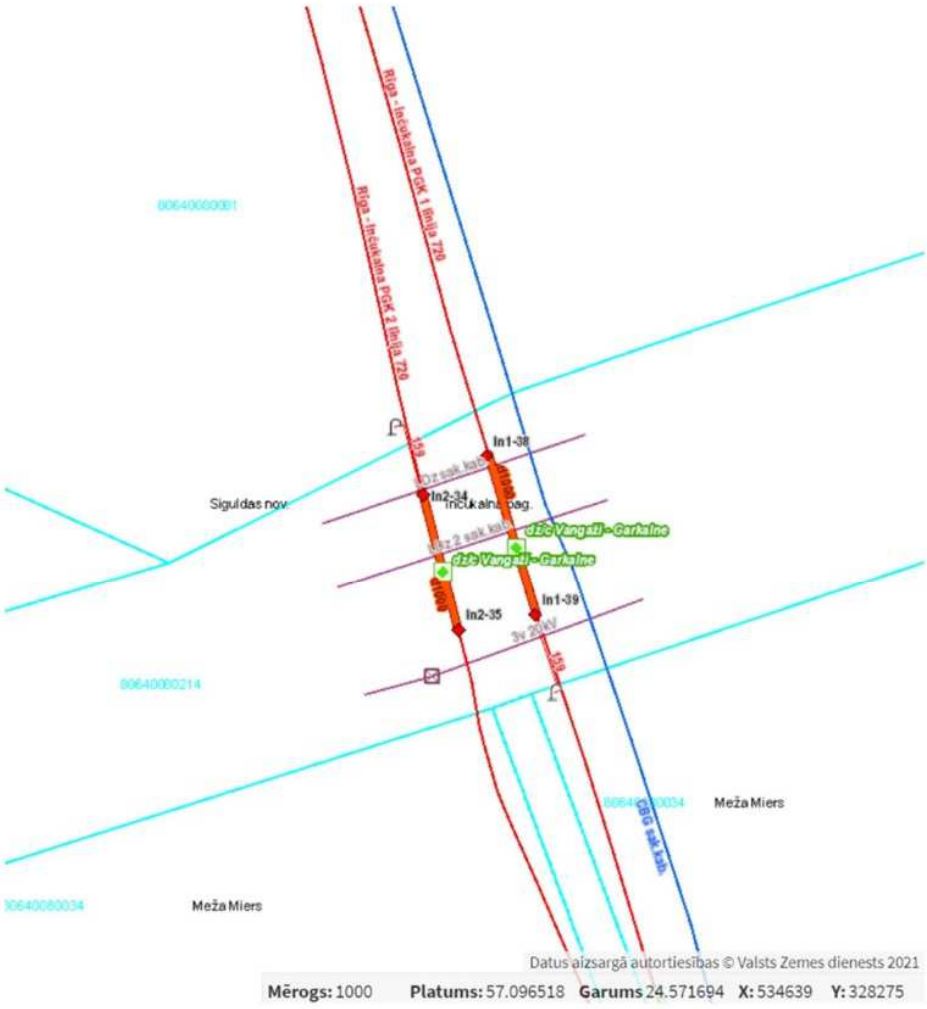
1. Pielikums
Vēstulei Nr. COR-N-2021/2192
Datums skatāms laika zīmogā

Autoceļa A2 šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Siguldas novadā



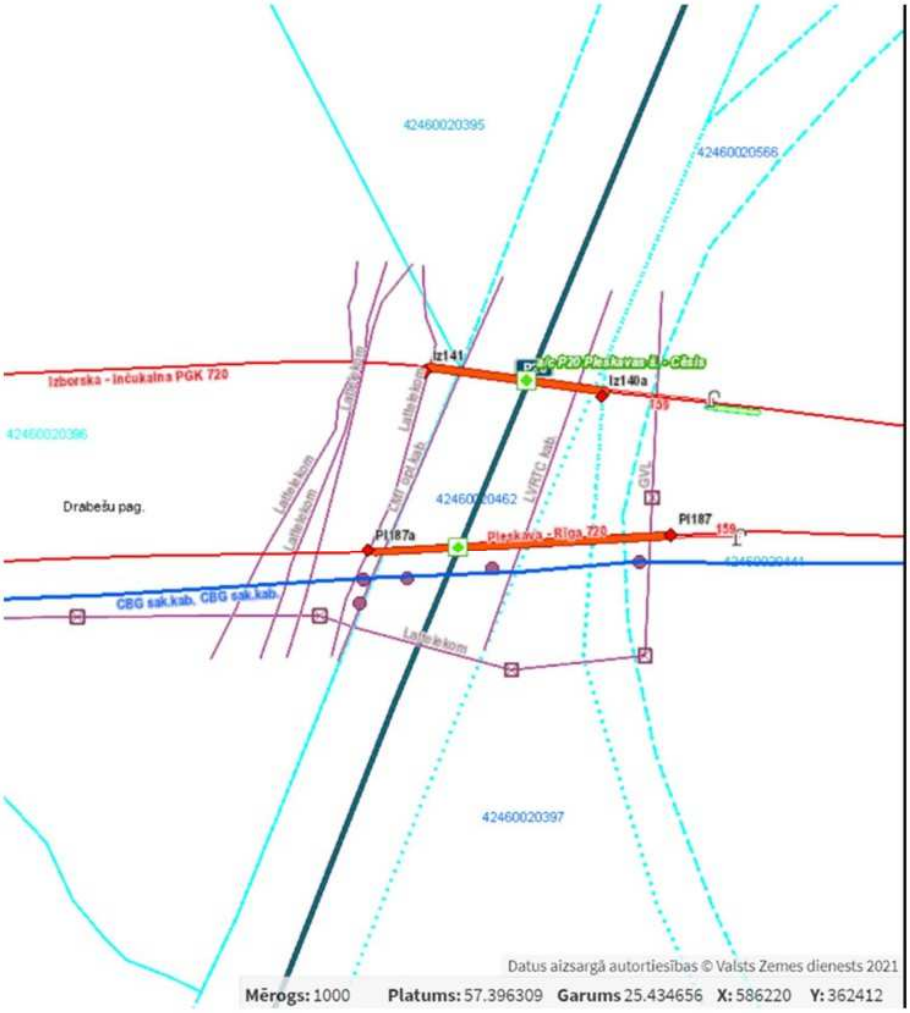
2. Pielikums
Vēstulei Nr. COR-N-2021/2192
Datums skatāms laika zīmogā

Dzelzceļa šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Siguldas novadā



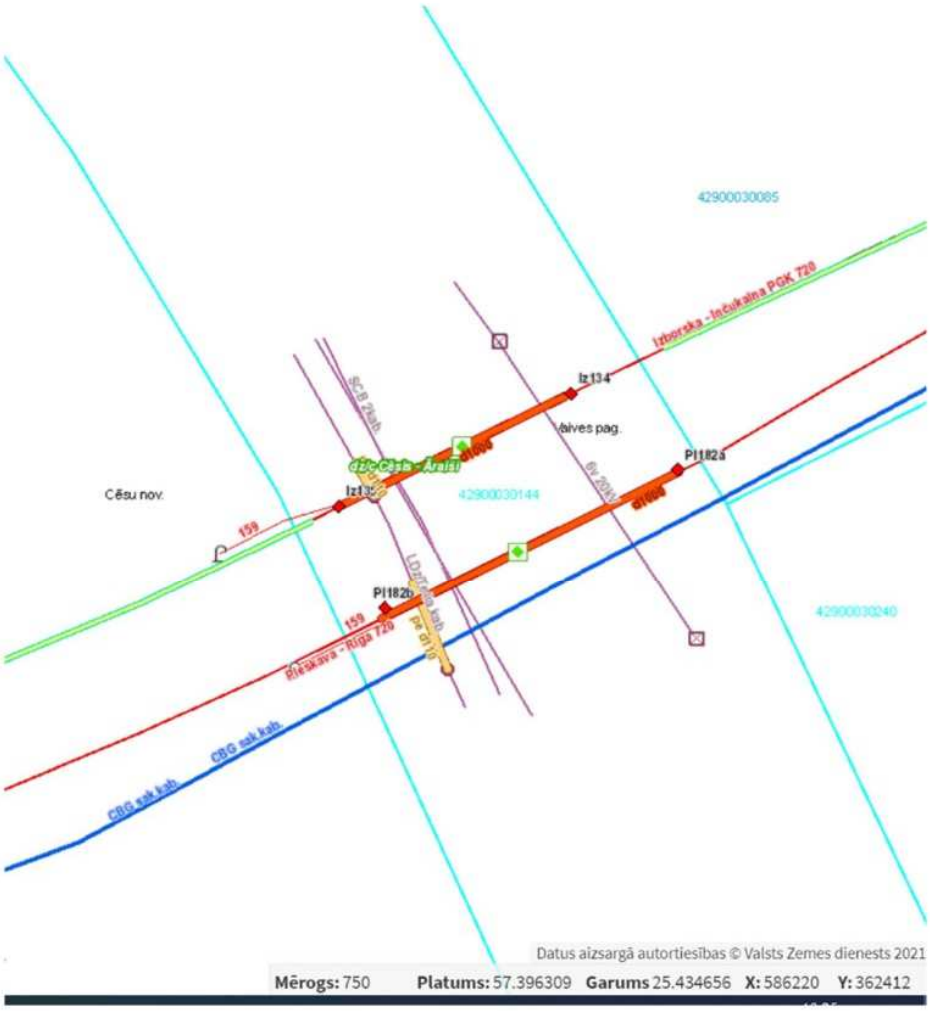
3. Pielikums
Vēstulei Nr. COR-N-2021/2192
Datums skatāms laika zīmogā

Autoceļa P20 šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Cēsu novadā



4. Pielikums
Vēstulei Nr. COR-N-2021/2192
Datums skatāms laika zīmogā

Dzelzceļa šķērsojums ar Sabiedrības inženierkomunikācijām Cēsu novadā



PSIA "GARKALNES INŽENIERTĪKLI" NOSACĪJUMI

Pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību
„GARKALNES INŽENIERTĪKLI"
Reģ.nr. 40103280684, juridiskā adrese: Brīvības gatve 455, Rīga, LV-1024,
Tālr. 67998600, 29499964, e-pasts git@garkalne.lv

Rīgā,
23.05.2022

Nr. Iz06-23/05/2022

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"

Alūksnes novads, Ziemera pagasts, "Medulāji", LV-4332

Par Principiālo prasību sniegšanu projektam

Informējam, ka projektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte", jāievēro normatīvajos aktos noteiktās prasības attiecībā uz tīklu aizsargjoslu.

Valdes loceklis Klāvs Zīberts

AS "GASO" NOSACĪJUMI

GASO
GĀZES APGĀDES SISTĒMAS OPERATORS

Akciju sabiedrība "Gaso"
Vienotais reģ. Nr. 40203108921
Vagonu iela 20, Rīga, LV-1009
Tālr. 155, info@gaso.lv, www.gaso.lv

Rīgā
20.10.2021 Nr.15.1-2/4095
Uz 23.09.2021 Nr.2021/256

PROJEKTS EAE SIA
Medulāji, Ziemera pagasts,
Alūksnes novads, LV4332
info@projektseae.lv

Nosacījumi izpētes projekta izstrādes vajadzībām

Atbildot uz iesniegumu par nosacījumiem "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" projekta izstrādei, akciju sabiedrība "Gaso" (turpmāk - Sabiedrība) informē, ka trases variantā, kur:

I Mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, plānotā mikromobilitātes infarstruktūras novietne šķērsos:

1. Sabiedrības Cēsu iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   a) Valmierā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa;
   b) Liepas pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa;
   c) Līgatnes pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa;
   d) Inčukalna pagastā, Siguldas novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa.
2. Sabiedrības Rīgas iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   a) Garkalnes pagastā, Stopiņu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 1,2 MPa.

II Mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā, plānotā mikromobilitātes infarstruktūras novietne šķērsos:

1. Sabiedrības Cēsu iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   a) Liepas pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa;
   b) Cēsīs, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 un 0,6 MPa;
   c) Līgatnes pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa;
   d) Inčukalna pagastā, Siguldas novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa;
   e) Siguldā, Siguldas novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa un 1,2 MPa.
2. Sabiedrības Rīgas iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   b) Garkalnes pagastā, Stopiņu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 1,2 MPa.

III Mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Cēsīm atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, taču no Cēsīm līdz Rīgai mikromobilitātes infrastruktūra atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā.

1. Sabiedrības Cēsu iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   a) Valmierā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa;
   b) Liepas pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4;
   c) Cēsīs, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa;
   d) Līgatnes pagastā, Cēsu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa;

e) Inčukalna pagastā, Siguldas novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,6 MPa;
f) Siguldā, Siguldas novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 0,4 MPa un 1,2 MPa.

2. Sabiedrības Rīgas iecirkņa apkalpes zonā esošos gāzesvadus:
   a) Garkalnes pagastā, Stopiņu novadā - sadales gāzesvadu ar spiedienu līdz 1,2 MPa.

Informāciju par Rīgas iecirkņa apkalpes zonā esošo sadales gāzesvadu novietnēm var saņemt akciju sabiedrības "Gaso" Rīgas iecirknī, Vagonu ielā 20, tālrunis 67041670, e-pasts info@gaso.lv.

Informāciju par Cēsu iecirkņa apkalpes zonā esošo gāzesvadu novietnēm var saņemt akciju sabiedrības "Gaso" Cēsu iecirknī Cēsīs, Krišjāņa Valdemāra ielā 16, e-pasts cesis@gaso.lv.

Informējam, ka Inčukalna pagastā, Siguldas novadā un Drabešu pagastā, Cēsu novadā plānotā mikromobilitātes trases novietne šķērsos pārvades gāzesvadus. Lūdzam pieprasīt nosacījumus no AS „Conexus Baltic Grid" Stigu ielā 14, Rīga, LV-1021.

Veicot projektēšanu un būvdarbus, nepieciešams ievērot Aizsargjoslu likumā noteiktās ekspluatācijas un drošības aizsargjoslas ap sadales gāzesvadu sistēmām un to iekārtām, Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums" un citu spēkā esošo normatīvo dokumentu prasības.

Komercpilnvarniece
Gāzapgādes departamenta vadītāja Ināra Laube

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Elita Zaltāne 67041724
Elita.Zaltane@gaso.lv

Akciju sabiedrība „Latvenergo"
Vien. reģ. Nr. 40003032949
Pulkveža Brieža iela 12, Rīga, LV-1230, Latvija
Tālr. (+371) 67728222,
www.latvenergo.lv, info@latvenergo.lv

Rīgā
Datumu skatīt dokumenta paraksta laika zīmogā.
Nr. 01VD00-32/2036
Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256

SIA „Projekts EAE",
Katlakalna 9, Rīga,
LV-1073

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām.

Principiālās prasības

Būvprojekta nosaukums:

"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izpētes projekta izstrāde.

Principiālo prasību izdošanas pamatojums:

SIA "Projekts EAE" iesniegums par principiālo prasību izdošanu objektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".

Principiālo prasību apraksts:

Projektu izstrādāt saskaņā ar:

1.1. Latvijas Republikas "Būvniecības likuma", "Aizsargjoslu likuma" un citu saistošo un spēkā esošu normatīvu aktu prasībām;

1.2. Latvijas būvnormatīviem (LBN) un Ministru kabineta noteikumiem;

1.2.1. 2014. gada 19. augusta MK noteikumiem Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi";

1.2.2. 2018. gada 28. augusta MK noteikumiem Nr.545 LBN 202-18 "Būvniecības ieceres dokumentācijas noformēšana;

1.2.3. 2014. gada 30. septembra MK noteikumiem Nr. 574 LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums".

Tehniskās prasības:

1. Projekta izstrādē nepieciešams ievērot, ka būvobjekta darbu zonā atrodas AS "Augstsprieguma tīkls" 110 kV un 330 kV elektrolīnijas, uz kurām ir instalēti AS "Latvenergo" un SIA "Tet" optiskās šķiedras kabeļi (OPGW troses), kā arī pilsētu teritorijās atrodas AS "Latvenergo" elektronisko sakaru kabeļu aizsargcaurules, kurās instalēti AS "Latvenergo" optiskie kabeļi- šīs trases ir reģistrētas Valsts zemes dienesta augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas datubāzē.

Papildus nosacījumi:

1. Papildus informāciju par esošiem elektronisko sakaru kabeļiem no AS "Latvenergo" Informācijas tehnoloģiju un telekomunikāciju virziena (IT un T) Reģionālās ekspluatācijas Kabeļu dienesta puses sniegs kontaktpersona- Jānis Grabis, Ventspils ielā 58, Rīgā, tālr. 67725498, 29440561, e-pasts Janis.Grabis@latvenergo.lv .

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

ITT Reģionālās ekspluatācijas direktors Sandris Veidelis

Jānis Grabis 67725498, 29440561

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" NOSACĪJUMI

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

Valsts akciju sabiedrība
"Latvijas dzelzceļš"
Gogoļa iela 3, Rīga,
LV-1547, Latvija

Reģ. Nr. 40003032065
Tālr.: 80001181, 67234508
Fakss: 67234327

E-pasts: info@ldz.lv
www.ldz.lv

Rīgā, Datums skatāms laika zīmogā

SIA „Projekts EAE"

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām

Atsaucoties uz SIA "Projekts EAE" 23.09.2021. vēstuli Nr.2021/255, VAS "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk – LDz) sniedz sekojošu viedokli "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izstrādes vajadzībām.

No tehniskā viedokļa, projektējot mikromobilitātes infrastruktūru attiecīgajā posmā jāievēro sekojošas LDz pamatprasības:

1. Projektējot valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā (turpmāk - Nodalījuma josla) jāņem vērā, ka tā primāri paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietošanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju, kā arī pasargātu cilvēkus un vidi no dzelzceļa kaitīgās ietekmes. LDz valdījumā nodotās Satiksmes ministrijai piederošās zemes izmantošanai ir jābūt racionālai un ilgtspējīgai. Tikai izņēmuma gadījumos, vietās, kur nav alternatīvu risinājumu, kā arī tas nerada šķēršļus dzelzceļa infrastruktūras attīstībai un draudus satiksmes vai cilvēku drošībai, kas atsevišķi saskaņojami ar LDz, velosatiksmes infrastruktūra var tikt izvietota Nodalījuma joslā paralēli sliežu ceļiem.

2. Velosatiksmes infrastruktūra šķērsojumā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru jāprojektē divos līmeņos vai uz esošajām gājēju pārejām vai dzelzceļa pārbrauktuvēm.

3. Velosatiksmes infrastruktūra jānorobežo no sliežu ceļu puses vietās, kur tā tiek ieprojektēta dzelzceļa zemes nodalījuma joslā.

4. Ja projektam paredzētajā zonā atrodas LDz inženiertīkli, pasūtītājam par saviem līdzekļiem jāparedz to pārcelšana un pasargāšana, lai nodrošinātu inženiertīklu aizsargjoslu.

5. Jāņem vērā, ka dzelzceļa iecirknis Rīga - Sigulda nākotnē tiks aprīkots ar 25 kV maiņstrāvas elektrovilci.

6. Jāņem vērā, ka projekta „Rail Baltica" ietvaros ir paredzēta jauna Eiropas standarta platuma 1435 mm divceļu dzelzceļa trase ar kontakttīklu projektējamā objekta tuvumā (pie Vangažu stacijas). Par informāciju par „Rail Baltica" trases novietojumu lūdzam vērsties pie AS "RB Rail".

7. Projekta realizācijas dēļ nedrīkst pasliktināties dzelzceļa redzamību.

8. Pēc velosatiksmes trases un sliežu ceļu šķērsošanas veida noteikšanas, Būvprojekta pasūtītājam LDz jāpieprasa dzelzceļa tehniskie noteikumi.

Ar cieņu,
Valdes priekšsēdētājs M.Kleinbergs

Kubliņš
67234145

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Reģistrācijas numurs: D-6.4.1./428-2021

AS "LATVIJAS VALSTS MEŽI" NOSACĪJUMI

LATVIJAS VALSTS MEŽI

AKCIJU SABIEDRĪBA "LATVIJAS VALSTS MEŽI"
Vienotais reģistrācijas nr.40003466281
Vaiņodes iela 1, Rīga, LV-1004, Latvija

RIETUMVIDZEMES REĢIONS
Vanagu iela 2, Valmiermuiža, Valmieras pagasts, Burtnieku novads, LV-4219, tālrunis 64207114, e-pasts: lvm@lvm.lv

Valmieras pagastā
DATUMU SKATĪT DOKUMENTA PARAKSTA LAIKA ZĪMOGĀ
Nr. **REĢISTRĀCIJAS NUMURU SKATĪT DOKUMENTA PIELIKUMĀ**

SIA Projekts EAE
Medulāji, Ziemeru pag,
Alūksnes novads
LV - 4332
e-pasts: info@projektseae.lv

Par prasību sniegšanu mikromobilitātes izpētes projekta izstrādei

A/s „Latvijas valsts meži" Rietumvidzemes reģions (LVM) neizvirza principiālas prasības izpētes projekta par veloceļiem un gājēju ceļiem posmā Valmiera - Rīga izstrādei. Projekta trašu varianti, kas plānoti dzelzceļa vai autoceļa A2 nodalījuma joslās, neskar AS LVM infrastruktūras objektus. Izpētes projektā ievērtēt plānoto Rail Baltica dzelzceļa šķērsojuma vietu. Ja plānotie velosipēdu un gājēju ceļi skar LVM valdījumā esošo teritoriju, tos nedrīkst apvienot ar LVM meža autoceļu un tie nedrīkst ierobežot tehnikas pārvietošanos pa LVM meža autoceļiem un traucēt ūdens notecei no meža masīviem. Projekta īstenošanai nepieciešamo koku ciršanas kārtība savlaicīgi jāsaskaņo ar AS LVM.

Meža apsaimniekošanas plānošanas vadītājs Vilmārs Katkovskis

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Gunta Krastiņa
g.krastina@lvm.lv

Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra

O. Vācieša iela 43, Rīga, LV-1004, tālr. 28655590, fakss 29370505, e-pasts info@lgia.gov.lv, www.lgia.gov.lv

Rīgā

30.09.2021. Nr.710/7/1-15
Uz 23.09.2021. Nr.2021/256

Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv.
info@projektseae.lv

Par principiālo prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādei

Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra (turpmāk – Aģentūra) ir saņēmusi SIA "Projekts EAE" 2021. gada 23. septembra vēstuli Nr.2021/256 ar lūgumu sniegt principiālās prasības izpētes projekta "Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izstrādes vajadzībām, uzsverot, ka izpētes projekts nerezultēsies ar jebkādiem būvniecības darbiem, līdz ar to izpētes projekta risinājumi netiks saskaņoti ar prasību izdevējiem.

Informējam, ka izpētes projektā iekļautajā teritorijā atrodas valsts ģeodēziskā tīkla punkti, un saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 3. nodaļas 20. panta 2. punktu ap ģeodēziskā tīkla punktiem ir noteikta Aizsargjosla.

Izstrādājot izpētes projektu, iekļaut tā redakcijā Aģentūras prasību, ka pirms reālās būvniecības projektēšanas uzsākšanas, ir jāpieprasa Aģentūras izvirzītie tehniskie noteikumi ar valsts ģeodēziskā tīkla punktu aizsardzības pasākumu uzskaitījumu.

Aktuālākā informācija par valsts ģeodēziskā tīkla punktiem ir atrodama Ģeodēziskā tīkla informācijas sistēmā „Valsts ģeodēziskā tīkla datubāze", un tā regulāri tiek papildināta, tāpēc lūdzam sekot līdzi izmaiņām. Valsts ģeodēziskā tīkla datubāzes adrese: http://geodezija.lgia.gov.lv

Direktora vietnieks ģeoinformācijas jautājumos V. Bērziņš

DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Liepiņa 25646136
Zoja.Liepina@lgia.gov.lv

SIA "LĪGATNES KOMUNĀLSERVISS" NOSACĪJUMI

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
"Līgatnes komunālserviss"
LV54103099071
"Cepurlejas", Līgatnes pagasts, Cēsu novads, LV-4108
e – pasts: komunalserviss@ligatne.lv

Līgatnes pagastā, Cēsu novadā

24.09.2021. Nr. KS 1-6/____/21
Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256

„Projekts EAE"
Katlakalna iela 9,Rīga, LV-1073

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām

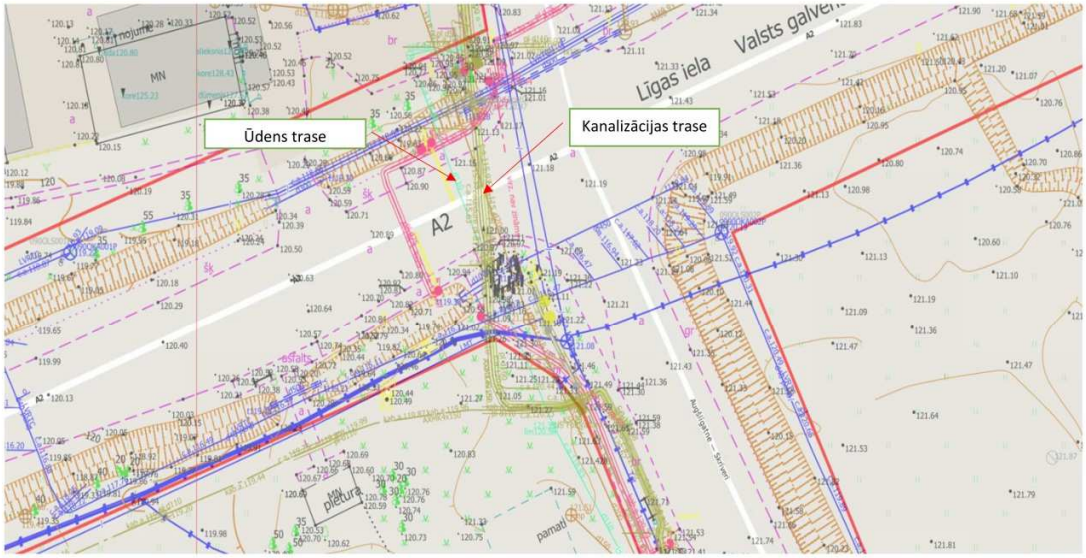
SIA "Līgatnes komunālserviss" 2021.gada 23.septembrī ir saņemts "Projekts EAE" elektroniska vēstule ar reģistrācijas Nr. KS 1-5/D-97/21, kurā lūgts pēc VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma „Projekts EAE" veic izpētes projekta izstrādi ar nosaukumu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" uzrādīt komunikācijas, kas šķērso attiecīgā ceļa posmā.

SIA "Līgatnes komunālserviss" paskaidro, ka ūdens un kanalizācijas maģistrālie vadi šķērso VSIA "Latvijas Valsts ceļi" A2 ceļa posmā Augšlīgatne, Līgatnes pagasts, Cēsu novads.

Jautājumu un neskaidrības gadījumā lūdzam kontaktēties pa tālruni 29265518 vai e-pasts komunālserviss@ligatne.lv.

SIA "Līgatnes komunālserviss" G.Gustavs

Elektroniskos datus lūdzu sūtīt uz e-pastu matiss.gaikis@projektseae.lv.



ŪDENS UN KANALIZĀCIJAS MAGISTRĀLIE VADI, AUGŠLĪGATNĒ, LĪGATNES PAGASTĀ, CĒSU NOVADĀ, KAS ŠĶĒRSO A2 MAĢISTRĀLI

SIA "LATVIJAS MOBILAIS TELEFONS" NOSACĪJUMI

"Latvijas Mobilais Telefons" SIA
Reģistrācijas Nr. 50003050931

Ropažu iela 6, Rīga, LV-1039, Latvija
Tālrunis: +371 29340000, e-pasts: info@lmt.lv, www.lmt.lv

Rīgā, DOKUMENTA DATUMU SKATĪT DOKUMENTA PARAKSTA LAIKA ZĪMOGĀ

Nr. 1366/VT

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9,
Rīga, LV-1073

E-pasts: info@projektseae.lv

Par mikromobilitātes izpētes projekta izstrādi

Izvērtējot Jūsu 2021.gada 23.septembra vēstulē Nr.2021/256 pausto informāciju un atbildot uz izteiktajiem jautājumiem, informējam, ka visos mikromobilitātes infrastruktūras variantos izskatāmo trašu piegulošajās teritorijās atsevišķos posmos ir izvietoti "Latvijas Mobilais Telefons" SIA (turpmāk – LMT) elektronisko sakaru tīkla objekti – mobilo sakaru bāzes stacijas ar radiotorņiem un optisko šķiedru kabeļu līnijas, atbilstoši izstrādātajiem būvprojektiem.

Projektējot jaunas būves un infrastruktūras objektus, ir jāievēro Latvijā spēkā esošo būvnormatīvu prasības, t.sk., Aizsargjoslu likuma nosacījumi par attālumu ievērošanu gar elektronisko sakaru līnijām. Precīzas LMT elektronisko sakaru tīkla objektu adreses Jūsu piesaistītais projektētājs saņems jau pirmsprojekta stadijā, pieprasot tehniskos noteikumus BIS vietnē.

Informējam, ka LMT esošo inženiertīklu pārvietošana teorētiski ir iespējama, ja plānotās būvniecības ierosinātājs izstrādā atbilstošu būvprojektu un kompensē visas ar inženiertīklu pārvietošanu saistītās izmaksas.

Vienkāršāka procedūra ir pieļaujama, ja mikromobilitātes infrastruktūras izbūves projekts paredz zemes rakšanas darbus, kas nav dziļāki par 0.30m.

Tehniskais direktors Aigars Benders

J.Stašulis
t.67773369

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

LATVIJAS VALSTS
RADIO UN TELEVĪZIJAS CENTRS

VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs"
Reģ. nr. 40003011203

Ērgļu iela 14, Rīga,
Latvija, LV-1012
www.lvrtc.lv

Tālrunis: 67108704
Fakss: 67108740
E-pasts: lvrtc@lvrtc.lv

15.10.2021. Nr.30FAD.04/15/01/3440
Uz 23.09.2021. Nr.2021/256

SIA "Projekts EAE"
"Medulāji", Ziemera pagasts,
Alūksnes novads, LV-4332
e-pasts: matiss.gaikis@projektseae.lv

Par tehnisko noteikumu izsniegšanu
izpētes projekta izstrādei

VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" (turpmāk - LVRTC) izskatīja Jūsu iesniegumu par prasību sniegšanu Jūsu veiktā izpētes projekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izstrādei ar piedāvātajiem 3 mikromobilitātes trases variantiem.

Sniedzu LVRTC vērtējumu par katru no Jūsu pieteikumā norādītajiem mikromobilitātes trases variantiem:

1. Trases variants Nr.1, kas paredz, ka mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā.

Jūsu iesniegumam 1.pielikumā pievienotajā objekta novietojuma shēmā norādītā projektējamā objekta darbu veikšanas teritorijā (turpmāk - Objekts) un tās tuvumā atrodas LVRTC elektronisko sakaru tīkla (turpmāk - EST) infrastruktūra - kabeļu kanalizācijas caurules un tajās ieguldītie optisko šķiedru kabeļi, (turpmāk – LVRTC EST infrastruktūras trase), kas saskaras ar Objektu sekojošās vietās:

1.1. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu V296, Liepas pagastā, Cēsu novadā,
1.2. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu P20, Liepas pagastā, Cēsu novadā,
1.3. divi dzelzceļa šķērsojumi ar autoceļu P20, Priekuļu pagastā, Cēsu novadā,
1.4. dzelzceļa šķērsojums Valmieras ielas un Dzelzceļa ielas krustojuma rajonā, Cēsīs,
1.5. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu P20, Vaives pagastā, Cēsu novadā,
1.6. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu P31, Drabešu pagastā, Cēsu novadā,
1.7. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu A2, Augšlīgatnē, Līgatnes pagastā, Cēsu novadā,
1.8. dzelzceļa šķērsojums ar Nurmižu ceļu, Siguldā,
1.9. dzelzceļa šķērsojums ar Nurmižu ielu, Siguldā,
1.10. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu A2, Siguldas pagastā, Siguldas novadā,
1.11. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu A2, Garkalnes pagastā, Ropažu novadā.

2. Trases variants Nr.2, kas paredz, ka mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā.

Jūsu iesniegumam 2.pielikumā pievienotajā objekta novietojuma shēmā Objekta teritorijā un tās tuvumā atrodas LVRTC EST infrastruktūras trase, kas saskaras ar Objektu sekojošās vietās:

2.1. autoceļa P20 nodalījuma joslā, posmā no Valmieras, Valmieras novadā līdz krustojumam ar autoceļu A2, Drabešu pagastā, Cēsu novadā,
2.2. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no krustojuma ar autoceļu P20, Drabešu pagastā, Cēsu novadā līdz krustojumam ar Nurmižu ceļu, Siguldā,
2.3. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no krustojuma ar Nurmižu ielu, Siguldā līdz pagriezienam uz Siliem, Inčukalna pagastā, Siguldas novadā,
2.4. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no pagrieziena uz Siliem, Inčukalna pagastā, Siguldas novadā līdz Ropažu novada un Rīgas pilsētas robežai.

3. Trases variants Nr.3, kas paredz, ka mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Cēsīm atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, un no Cēsīm līdz Rīgai mikromobilitātes infrastruktūra atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā.

Jūsu iesniegumam 3.pielikumā pievienotajā objekta novietojuma shēmā Objekta teritorijā un tās tuvumā atrodas LVRTC EST infrastruktūras trase, kas saskaras ar Objektu sekojošās vietās:

3.1. šķērsojums ar autoceļu V296, Liepas pagastā, Cēsu novadā,

3.2. dzelzceļa šķērsojums ar autoceļu P20, Liepas pagastā, Cēsu novadā,

3.3. divi dzelzceļa šķērsojumi ar autoceļu P20, Priekuļu pagastā, Cēsu novadā,

3.4. autoceļa P20 nodalījuma joslā, posmā no Cēsīm līdz krustojumam ar autoceļu A2, Drabešu pagastā, Cēsu novadā,

3.5. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no krustojuma ar autoceļu P20, Drabešu pagastā, Cēsu novadā līdz krustojumam ar Nurmižu ceļu, Siguldā,

3.6. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no krustojuma ar Nurmižu ielu, Siguldā līdz pagriezienam uz Siliem, Inčukalna pagastā, Siguldas novadā,

3.7. autoceļa A2 nodalījuma joslā, posmā no pagrieziena uz Siliem, Inčukalna pagastā, Siguldas novadā līdz Ropažu novada un Rīgas pilsētas robežai.

Izvērtējot visus trīs piedāvātos trases novietojuma variantus, LVRTC konstatē, ka Trases varianta Nr.1 realizācija, kas paredz, ka mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, vismazāk ietekmēs esošo LVRTC EST infrastruktūru.

Vienlaikus norādu, ka veicot būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādi, kā arī veicot būvniecības darbus šajā Objektā, ir jāievēro sekojoši LVRTC tehniskie noteikumi:

1. Jāsaglabā un jāaizsargā no bojājumiem esošā LVRTC EST infrastruktūras trase, nodrošinot nepārtrauktu LVRTC EST infrastruktūras un pakalpojumu darbību, kā arī nodrošinot piekļuvi esošiem LVRTC EST infrastruktūras elementiem to apkalpošanas un uzturēšanas darbu veikšanai vai nomaiņai iespējamo avāriju vai bojājumu gadījumā.

2. Izvēloties projektējamā veloceliņa Trases novietojumu, vēlams, lai tā neskar LVRTC EST aizsargjoslas.

3. Gadījumā ja ir nepieciešama LVRTC Trases vai kāda tās elementa pārvietošana, būvprojektā ir jāparedz jaunas kabeļu kanalizācijas posma vai pārvietojamā LVRTC Trases elementa izbūve. Konkrētais būvprojektā iekļaujamais risinājums ir jāsaskaņo ar LVRTC būvprojekta izstrādes laikā, paredzot nepārtrauktu LVRTC EST pakalpojumu darbības nodrošināšanu.

4. Gadījumos, kad projektējamā veloceliņa Trase tiek novietota esošā LVRTC EST aizsargjoslā vai to šķērso, Būvprojekta izstrādei LVRTC izvirza sekojošas principiālās prasības esošās LVRTC EST infrastruktūras aizsardzībai vai pārcelšanai:

4.1. būvdarbu rezultātā esošai LVRTC EST infrastruktūras trasei nedrīkst samazināties ieguldīšanas dziļums, kam jābūt ne mazāk kā 0.8m,

4.2. ja starp būvējamā seguma konstrukcijas apakšu un LVRTC caurules augšu vertikālais attālums ir mazāks par 0.2m jāparedz esošās LVRTC caurules iečaulošana 1250N šķeltajās caurulēs (papildus informācija: https://evopipes.lv/lv/produkti/underground-cable-protection-systems/evocab-split-N-1250),

4.3. izbūvējot cieto segumu virs esošas LVRTC EST infrastruktūras trases, nav pieļaujama esošo LVRTC EST pazemes kabeļu kanalizācijas kameru atstāšana zem cietā seguma (ir jāprojektē esošo pazemes kameru pārcelšana vai kabeļu kanalizācijas aku ar virszemes vāku izbūve (vēlamais risinājums jāprecizē būvprojekta saskaņošanas laikā),

4.4. būvdarbu laikā ir jāsaglabā vai jāpārvieto esošie LVRTC EST infrastruktūras aizsargjoslas stabiņi ar signālvadu izvadiem (nav pieļaujama signālstabiņu atstāšana uz celiņiem, vai grāvju gultnēs/nogāzēs),

4.5. Rakšanas darbus LVRTC EST aizsargjoslā veikt bez mehānismu pielietošanas, grunts blīvēšanas darbus veikt bez vibrofunkcijas,

4.6. Minimālais vertikālais attālums no ceļazīmju un drošības barjeru pamatu ārējiem gabarītiem līdz LVRTC kabeļu kanalizācijai nedrīkst būt mazāks par 0.6m.

5. Esošo LVRTC sakaru kabeļu pārvietošanu un pārslēgšanu, ja tāda būs nepieciešama, veiks LVRTC darbinieki.

6. Objekta būvprojekts jāsaskaņo ar LVRTC. Plašāka informācija par projektu saskaņošanas kārtību atrodama LVRTC interneta mājas lapā:

https://www.lvrtc.lv/pakalpojumi/uznemumiem/saskanojumi/dokumentacijas_saskanosana/

7. Pirms būvdarbu sākšanas objektā jāsaņem LVRTC rakšanas darbu atļauja. Pieteikums darbu atļaujas saņemšanai jāsagatavo, aizpildot LVRTC interneta mājas lapā lejupielādējamo pieteikuma formu:

https://www.lvrtc.lv/pakalpojumi/uznemumiem/saskanojumi/darbu_atlaujas_izsniegsana/

8. Pēc būvdarbu pabeigšanas jāsaņem LVRTC atzinums par objekta gatavību nodošanai ekspluatācijā. Atzinuma saņemšanai jāiesniedz LVRTC objekta izpilddokumentācijas eksemplārs digitālā veidā, dwg vai dgn formātā.

Šis dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

Fizisko dzīslu daļas vadītājs Romāns Višņakovs
Saskaņā ar 30.12.2020. pilnvaru Nr. 83

Sudmale 28355625
iveta.sudmale@lvrtc.lv

NACIONĀLĀS KULTŪRAS MANTOJUMA PĀRVALDES NOSACĪJUMI

Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde

Mazā Pils iela 19, Rīga, LV - 1050, tālr. 67229272, e-pasts pasts@mantojums.lv, www.nkmp.gov.lv

Rīgā

28.10.2021. Nr. 05-04/5526
Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256
(Reģistrēts NKMP 23.09.2021. Nr. 08081/2021)

SIA "Projekts EAE"
(Reģ. Nr. 44103073494)
Katlakalna iela 9, Rīga, LV-1073
matiss.gaikis@projektseae.lv

Zināšanai:
Pārvaldes Rīgas reģionālajai nodaļai
Pārvaldes Vidzemes reģionālajai nodaļai

Nosacījumi mikromobilitātes infrastruktūras plānošanai maršrutā Valmiera - Rīga

1. **Iesniedzējs:** SIA "Projekts EAE".

2. **Paredzētā darbības vieta:** Valmieras, Cēsu, Siguldas un Garkalnes novadi.

3. **Iesniedzēja prasījums (iesniegums):** sniegt principiālās prasības izpētes projekta izstrādes vajadzībām.

4. **Faktu konstatējums:**

4.1. Atbilstoši iesniegumam un tam pievienotajam kartogrāfiskajam materiālam, plānotajam maršrutam Valmiera - Rīga piedāvātas trīs alternatīvas iespējamās mikromobilitātes infrastruktūras trases. Visi piedāvājumi paredz jauno infrastruktūru izbūvēt dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka vai autoceļu P20, P14 un A2 nodalījumu joslās. Iesniegtajā kartogrāfiskajā materiālā nav atzīmētas plānoto infrastruktūras trašu atrašanās vietas Siguldas, Cēsu un Valmieras pilsētu teritorijās, līdz ar to tas nav arī vērtēts, izsniedzot nosacījumus.

4.2. Pirmais piedāvātais variants paredz mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt dzelzceļa trases Rīga – Valga/Valka nodalījuma joslā. Šāds risinājums skartu valsts nozīmes arheoloģiskā pieminekļa Beitu senkapi (valsts aizsardzības Nr. 2444) un vietējās nozīmes arheoloģiskā pieminekļa Brasliņu senkapi (valsts aizsardzības Nr. 483) aizsardzības zonas un, iespējams, arī Beitu senkapu teritoriju, kā arī valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa Āraišu muzejparka vēsturiskā apbūve (valsts aizsardzības Nr. 6216) teritoriju.

4.3. Otrais piedāvātais variants paredz mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt autoceļu P20,

P14 un A2 nodalījumu joslās. Šāds risinājums skartu vietējās nozīmes arheoloģisko pieminekļu Brasliņu senkapi (valsts aizsardzības Nr. 483), Uplantu apmetne (valsts aizsardzības Nr. 403) un Uplantu viduslaiku kapsēta (valsts aizsardzības Nr. 405) aizsardzības zonas, iespējams, arī kultūras pieminekļu teritorijas. Tāpat šis maršruts skartu valsts nozīmes vēstures pieminekļa Dzejnieka E. Treimaņa-Zvārguļa dzīves vieta un kaps (valsts aizsardzības Nr. 16) aizsardzības zonu un valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa Āraišu muzejparka vēsturiskā apbūve (valsts aizsardzības Nr. 6216) teritoriju.

4.4. Trešais piedāvātais variants paredz mikromobilitātes infrastruktūru posmā līdz Cēsīm izbūvēt dzelzceļa trases Rīga – Valga/Valka nodalījuma joslā, bet no Cēsīm līdz Rīgai autoceļu P20, P14 un A2 nodalījumu joslās. Šāds risinājums skartu valsts nozīmes arheoloģiskā pieminekļa Beitu senkapi (valsts aizsardzības Nr. 2444) aizsardzības zonu un, iespējams, arī minētā pieminekļa teritoriju, vietējās nozīmes arheoloģiskā pieminekļa Brasliņu senkapi (valsts aizsardzības Nr. 483) aizsardzības zonu, kā arī vietējās nozīmes arheoloģisko pieminekļu Uplantu apmetne (valsts aizsardzības Nr. 403) un Uplantu viduslaiku kapsēta (valsts aizsardzības Nr. 405) aizsardzības zonas, iespējams, arī pieminekļu teritorijas. Tāpat šis maršruts skartu valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa Āraišu muzejparka vēsturiskā apbūve (valsts aizsardzības Nr. 6216) teritoriju.

4.5. Mikromobilitātes infrastruktūras izbūves ietekme uz valsts aizsargājamajiem kultūras pieminekļiem būs atkarīga gan no izvēlētā trases varianta, gan iecerētajiem risinājumiem kultūras pieminekļu tiešā tuvumā – t.i., pa kuru autoceļa vai dzelzceļa pusi attiecībā pret kultūras pieminekli infrastruktūru izbūvēs, kādi būs tehniskie risinājumi, kāda papildus infrastruktūra plānota.

5. Prasību tiesiskais pamatojums:

5.1. Likuma „Par kultūras pieminekļu aizsardzību" 3. pants, 11. panta pirmā daļa, 21. panta pirmā un otrā daļa, 17. pants. Administratīvā procesa likuma 98., 100. un 101. pants.

5.2. Ministru kabineta 2004. gada 9. novembra noteikumu Nr. 916 „Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes nolikums" 3.8. punkta nosacījumi un Ministru kabineta 2003. gada 26. augusta noteikumu Nr. 474 „Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu" (turpmāk – Noteikumi) 44. punkts.

5.3. Atbilstoši Noteikumu 51.4. punktam saimnieciskā darbība kultūras pieminekļu teritorijā veicama, saglabājot arheoloģisko pieminekļu reljefu un struktūru, kā arī nozīmīgu vietu vēsturisko plānojumu un telpisko izveidojumu.

5.4. Atbilstoši Noteikumu 35. punktam saimnieciskā darbība kultūras pieminekļu aizsardzības zonās veicama, saglabājot kultūras pieminekļa vēsturiski nozīmīgo plānojumu un telpisko struktūru, kultūrslāni, piemineklim atbilstošo vidi, ainavu, apzaļumošanas un labiekārtošanas raksturu, kā arī nodrošinot kultūras pieminekļa vizuālo uztveri.

5.5. Saskaņā ar Likuma 22. pantu, pirms celtniecības, meliorācijas, ceļu būves, derīgo izrakteņu ieguves un citu saimniecisko darbu uzsākšanas šo darbu pasūtītājam par saviem līdzekļiem jānodrošina kultūras vērtību apzināšana paredzamo darbu zonā. Fiziskajām un juridiskajām personām, kas saimnieciskās darbības rezultātā atklāj arheoloģiskus vai citus objektus ar kultūrvēsturisku vērtību, par to nekavējoties jāziņo Pārvaldei un turpmākie darbi jāpārtrauc.

6. Kultūras pieminekļa aizsardzības prasības konkrētajā gadījumā:

6.1. Atkarībā no izvēlētā trases varianta, infrastruktūras izbūvi neplānot arheoloģisko pieminekļu teritorijās, bet pa autoceļa vai dzelzceļa otru pusi attiecībā pret kultūras pieminekļiem. Šādā veidā tiktu nodrošināta gan kultūras pieminekļu (īpaši arheoloģisko pieminekļu) saglabāšana, gan arī to vizuālā uztveramība, ko netraucētu no jauna izbūvējamās infrastruktūras elementi.

6.2. Plānojot infrastruktūras izbūvi Āraišu muzejparka vēsturiskās apbūves teritorijā, jāņem vērā, ka tas ir nozīmīgs apskates objekts un piekļūšanas iespējas pa droši izbūvētu gājēju - veloceļu palielinātu tā apmeklētības un apskates iespējas. Pārvaldes ieskatā svarīga būtu Āraišu un Cēsu pilsētas sasaiste, nodrošinot drošas pārvietošanās iespējas starp autoceļiem A2 un P20, pa autoceļu V293. Šajā ceļa posmā saglabājami Drabešu muižas pievedceļa vēsturiskie stādījumi.

6.3. Plānojot gājēju - veloceļa izbūvi pa dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka nodalījuma joslu, iesakām veidot sasaisti ar Āraišu muzejparka iekšējiem ceļiem pie Dzelzceļa ēkas 87. km un šosejas A2 dzelzceļa pārbrauktuves līdz pat krustojumam ar autoceļu P20.

6.4. Pēc izpētes projekta izstrādes, veicot tālāko projektēšanu, Pārvaldē saņemama uzziņa par kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām mikromobilitātes trases būvniecībai. Uzziņas saņemšanai iesniedzama dokumentācija ar precīzi norādītu plānotās trases atrašanās vietu un infrastruktūras elementiem attiecībā pret kultūras pieminekļiem.

6.5. Izskatot iesniegto dokumentāciju (tehniskos risinājumus un precīzo trases novietojumu), Pārvalde izvērtēs nepieciešamību izvirzīt prasību par arheoloģiskās izpētes (arheoloģisko izrakumu un/vai arheoloģiskās uzraudzības) nodrošināšanu būvdarbu laikā trases zonās, kur darbi būs plānoti tiešā arheoloģisko pieminekļu tuvumā.

Pielikumā: vektordati DXF formātā ar potenciāli skarto valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu teritorijām un aizsardzības zonām

Ar cieņu,
Pārvaldes Arheoloģijas un vēstures
daļas speciāliste E. Lūsēna

(paraksts*)

**Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*

J. Meinerts, 67228503
janis.meinerts@mantojums.lv

A. Igals, 67223328
aivars.igals@mantojums.lv

CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBA
CĒSU NOVADA PRIEKUĻU APVIENĪBAS PĀRVALDE
Reģistrācijas Nr. 90000057511,
Cēsu prospekts 5, Priekuļi, Priekuļu pagasts, Cēsu novads, LV-4126
Tālrunis: 64107871, e-pasts: dome@priekuli.lv, www.priekuli.lv

Priekuļu pagastā, Cēsu novadā
2021. gada 15. oktobris

SIA „Projekts EAE"

Biroja adrese: Katlakalna 9, Rīga, LV-1073

Reģ. Nr.: 44103073494 Tālr.: +371 26324524

E-pasts: info@projektseae.lv

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām Mikromobilitātes infrastruktūrai

1. Priekuļu komunālajam dienestam objekta izstrādes teritorijā atrodas kanalizācijas spiedvads DN 160, kurš būtu jāšķērso pie "Priekuļu apļa".
2. Citas Priekuļu komunālā dienesta komunikācijas neatrodas kartē norādītājā trasējumā.
3. Projektējot šo velosipēdu trasi vadīties pēc LBN noteiktajiem standartiem, un ievērot aizsargjoslu likumu un komunikāciju šķērsošanas prasības apdzīvotās vietās un ārpus tām.
4. Pirms zemes darbu uzsākšanas Priekuļu pagasta teritorijā izņemt rakšanas darbu atļauju Priekuļu komunālajā dienestā.



Komunālā dienesta vad. _____ E. Ikaunieks

mob. 28688739

Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un laika zīmogu

SIA "RETN BALTIC" VĒSTULE

SIA „Projekts EAE"

Katlakalna 9, Rīga, LV-1073

Reģ. Nr.: 44103073494

Rīgā

27.09.2021. Nr. 203/2021
Uz 23.09.2021 Nr. 2021/256

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām

SIA „RETN Baltic" neizvirza prasības izpētes projektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".

Ar cieņu
Mihails Šneiders
SIA „RETN Baltic" Elektronisko sakaru infrastruktūras nodaļas vadītājs

Šneiders, 67150000
secretary_lv@retn.net

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU, KAS SATUR LAIKA ZĪMOGU.

RETN Baltic SIA

Registered office: A. Deglava str. 73, Riga, LV-1082, Latvia
T: +371 67150000 **W:** www.retn.net

Registration No: 40103066693
VAT No: LV40103066693

SIA "RĪGAS ŪDENS" NOSACĪJUMI

RĪGAS ŪDENS

Rīgā

Dokumenta datums ir elektroniskās parakstīšanas datums. Nr. skatīt pievienotajā datnē.

Uz 23.09.2021. iesniegumu Nr. 2021/256

Valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību
"Latvijas Valsts ceļi"
Reģ.nr.: 40003344207

Informācijai:
Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"
Uzņēmuma reģ.nr.: 44103073494

Par nosacījumiem izpētes projekta izstrādei

Informējam, ka izpētes projekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" aptuvenajās darbu robežās un pie tām, saskaņā ar 23.09.2021. iesniegumam pievienotajām novietnes shēmām, iebūvēti centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas tīkli.

Centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas tīklus skatīt 1. pielikumā „Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu shēma".

Izpētes projekta izstrādē ņemt vērā Ministru kabineta 2014. gada 30. septembra noteikumiem Nr. 574 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums", Ūdenssaimniecības pakalpojumu likumu, Aizsargjoslu likumu, Ministru kabineta 2016.gada 22.marta noteikumiem Nr. 174 "Noteikumi par sabiedrisko ūdenssaimniecības pakalpojumu sniegšanu un lietošanu", Rīgas domes 2017.gada 15.decembra saistošajiem noteikumiem Nr.17 "Rīgas pilsētas centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas ekspluatācijas, lietošanas un aizsardzības saistošie noteikumi", citu spēkā esošu normatīvo aktu prasībām, Latvijas nacionālajiem standartiem un Latvijas nacionālā standarta statusā adaptētiem un noteiktā kārtībā reģistrētiem starptautisko un reģionālo standartizācijas organizāciju standartiem.

Izpētes projekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" darbu robežās, plānojot velosatiksmes infrastruktūras izbūvi vai arī cietā ceļa seguma pārbūvi vai izbūvi virs centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas un tās aizsargjoslas, paredzēt centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas pārbūvi vai papildus aizsardzības pasākumus (izbūves/pārbūves metodes projektēšanas gaitā precizējot un saskaņojot ar SIA „Rīgas ūdens"), ievērojot Ministru kabineta 2014. gada 30. septembra noteikumi Nr. 574 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"", 26. punkta un Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumi Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" 15. punkta prasības.

Izpētes projektā iekļaut prasību: pirms būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādes, sertificētam mērniekam SIA „Rīgas ūdens" pārstāvja klātbūtnē, veikt skatrakumus centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas cauruļvadu dziļuma/novietojuma precizēšanai un uzmērīšanai.

Projektējamam objektam pieprasīt atsevišķus tehniskos noteikumus.

Izpētes projekta izstrādes nosacījumi derīgi divus gadus.

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Rīgas ūdens"
Vienotais reģistrācijas Nr. 40103023035
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 1, Rīga, LV-1495, Latvija

Vienotais informatīvais tālrunis 8000 2122
tālr. 67088555, fakss 67323917, e-pasts office@rigasudens.lv
www.rigasudens.lv

Pielikumā: Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu shēmas uz 3 lapām.

Valdes loceklis N. Zvaunis

Runcis 67088328

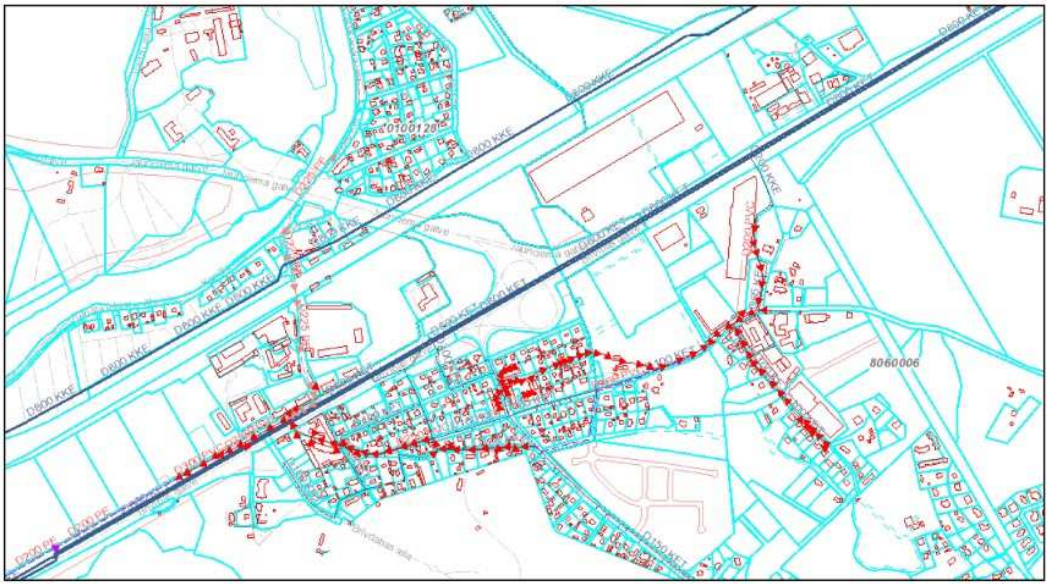
ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Rīgas ūdens"
Vienotais reģistrācijas Nr. 40103023035
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 1, Rīga, LV-1495, Latvija

Vienotais informatīvais tālrunis 8000 2122
tālr. 67088555, fakss 67323917, e-pasts office@rigasudens.l
www.rigasudens.lv

1.pielikums

Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu shēma



Apzīmējumi:

SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā esošie:

— - Ūdensapgādes cauruļvads — - Kanalizācijas cauruļvads

Piezīmes:

- Shēmas sagatavošanai ir izmantoti NĪ valsts kadastra informācijas sistēmas dati ©2011-2012, Rīgas pilsētas pašvaldības Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas dati ©2002-2012, Valsts adrešu reģistra dati (Autors: ©Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2012), Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas centrālas datubāzes dati (Autors: © Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2011-2012).
- Shēmai ir informatīvs raksturs (attēlotie dati var būt neprecīzi). Par datu uzmērīšanu un uzrādīšanu atbild sertificēts mērnieks, izstrādājot topogrāfisko plānu saskaņā ar MK 24.04.2012. noteikumiem Nr. 281 "Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas un tās centrālās datubāzes noteikumi".
- Shēmā nav attēloti ūdensvada un kanalizācijas cauruļvadi, kas nav SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā.

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Rīgas ūdens"
Vienotais reģistrācijas Nr. 40103023035
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 1, Rīga, LV-1495, Latvija

Vienotais informatīvais tālrunis 8000 2122
tālr. 67088555, fakss 67323917, e-pasts office@rigasudens.l
www.rigasudens.lv

Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu shēma



Apzīmējumi:

SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā esošie:

— - Ūdensapgādes cauruļvads — - Kanalizācijas cauruļvads

Piezīmes:

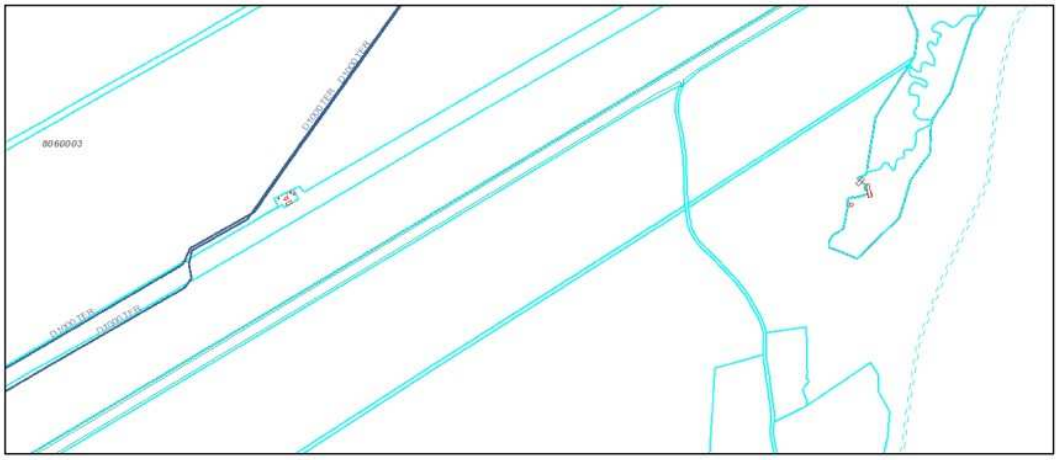
- Shēmas sagatavošanai ir izmantoti NĪ valsts kadastra informācijas sistēmas dati ©2011-2012, Rīgas pilsētas pašvaldības Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas dati ©2002-2012, Valsts adrešu reģistra dati (Autors: ©Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2012), Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas centrālas datubāzes dati (Autors: © Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2011-2012).
- Shēmai ir informatīvs raksturs (attēlotie dati var būt neprecīzi). Par datu uzmērīšanu un uzrādīšanu atbild sertificēts mērnieks, izstrādājot topogrāfisko plānu saskaņā ar MK 24.04.2012. noteikumiem Nr. 281 "Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas un tās centrālās datubāzes noteikumi".
  Shēmā nav attēloti ūdensvada un kanalizācijas cauruļvadi, kas nav SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā.

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Rīgas ūdens"
Vienotais reģistrācijas Nr. 40103023035
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 1, Rīga, LV-1495, Latvija

Vienotais informatīvais tālrunis 8000 2122
tālr. 67088555, fakss 67323917, e-pasts office@rigasudens.l
www.rigasudens.lv

Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu shēma



Apzīmējumi:

SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā esošie:

— - Ūdensapgādes cauruļvads — - Kanalizācijas cauruļvads

Piezīmes:

- Shēmas sagatavošanai ir izmantoti NĪ valsts kadastra informācijas sistēmas dati ©2011-2012, Rīgas pilsētas pašvaldības Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas dati ©2002-2012, Valsts adrešu reģistra dati (Autors: ©Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2012), Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas centrālas datubāzes dati (Autors: © Valsts zemes dienests, pirmpublicējuma gads 2011-2012).
- Shēmai ir informatīvs raksturs (attēlotie dati var būt neprecīzi). Par datu uzmērīšanu un uzrādīšanu atbild sertificēts mērnieks, izstrādājot topogrāfisko plānu saskaņā ar MK 24.04.2012. noteikumiem Nr. 281 "Augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas un tās centrālās datubāzes noteikumi".
  Shēmā nav attēloti ūdensvada un kanalizācijas cauruļvadi, kas nav SIA "Rīgas ūdens" īpašumā, valdījumā vai turējumā.

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Rīgas ūdens"
Vienotais reģistrācijas Nr. 40103023035
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 1, Rīga, LV-1495, Latvija

Vienotais informatīvais tālrunis 8000 2122
tālr. 67088555, fakss 67323917, e-pasts office@rigasudens.l
www.rigasudens.lv

AS "SADALES TĪKLS" NOSACĪJUMI

Akciju sabiedrība "Sadales tīkls"
Vienotais reģ. Nr. 40003857687
Šmerļa iela 1, Rīga, LV-1160, Latvija
Tālr. (+371) 67727403, www.sadalestikls.lv, st@sadalestikls.lv

Rīgā

Datumu skatīt dokumenta paraksta laika zīmogā.
Nr. 30VD00-17/2062
Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256

SIA "Projekts EAE",
Katlakalna iela 9,
Rīga, LV-1073,
info@projektseae.lv

Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām

1. OBJEKTA RAKSTUROJUMS

1.1. Objekta atrašanās vieta: *posms no Valmieras līdz Rīgai.*
1.2. Objekta nosaukums: *Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte.*

2. PRASĪBAS BŪVPROJEKTA MINIMĀLĀ SASTĀVĀ CEĻA PĀRBŪVEI

2.1. Objekta izbūves teritorijā, atrodas AS "Sadales tīkls" valdījumā esošas elektroietaises. Informāciju par elektrolīniju novietojumu varat saņemt saskano.sadalestikls.lv sadaļā "Informācijas pieprasījumi";
2.2. Veicot inženierkomunikāciju projekta izstrādi ievērot īpašuma lietošanas tiesību ierobežojumus elektropārvades līniju (EPL) aizsargjoslās, kas noteikti ar Aizsargjoslu likuma (pieņemts 1997. gada 5. februārī) 35. un 45. pantu, nodrošinot iespēju brīvai piekļuvei esošo inženierkomunikāciju apkalpei un rekonstrukcijai;
2.3. Projektā jābūt ievērotiem noteiktajiem attālumiem starp inženierkomunikācijām, saskaņā ar 30.09.2014. MK noteikumiem Nr. 574 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"";
2.4. Esošām elektroietaisēm jābūt uznestām projektā. Projektā jāizceļ esošo elektroapgādes objektu aizsardzībai un ekspluatācijai noteiktās aizsargjoslas. Minēto aizsargjoslu attēlošanai izmantot attiecīgo kartes mērogu saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 573 "Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvnoteikumi";
2.5. AS "Sadales tīkls" valdījumā esošās kabeļlīnijas, šķērsojumos ar projektējamām inženierkomunikācijām, kas projektētas izbūvei ar atklātās tranšejas metodi, ceļiem un ietvēm paredzēt ievietot kabeļu divpusējās aizsargcaurulēs 750N;
2.6. Esošo gaisvadu elektrolīniju pārvietošana vai pārbūve veicama, ja:
2.6.1. tiek samazināts vertikālais gabarīts starp ielas braucamo daļu un gaisvadu līniju zemāko vadu tā, ka neizpildās šo noteikumu 2.punktā minētās prasības;
2.6.2. ceļa šķērsprofilā gaisvadu līniju balsti atradīsies uz ceļa uzbēruma pēdas, autoceļa ūdensnovadīšanas sistēmas, krauju malās vai nogāzēs kā arī ceļu viaduktos starp ceļiem, kas traucē LVC šīs teritorijas uzkopšanu un AS "Sadales tīkls" elektropārvades līnijas ekspluatāciju. Jaunu ceļu izbūves vai pārbūves rezultātā caur A veida balstiem nedrīkst atrasties gājēju celiņi.
2.7. Gaisvadu elektrolīnijai piebraucamā ceļa krustojuma vietā jābūt izbūvētai (ja nav, tad jāparedz pārbūve) atbilstoši pastāvošiem noteikumiem. 6-20 kV līnijas balstiem abās ceļa

pusēs paredzēt nostiprināt vadus ar dubultsējumu. Ja nepieciešama gaisvadu elektrolīniju pārbūve, tad jāpieprasa tehniskie noteikumi elektroietaišu pārbūvei;
2.8. AS "Sadales tīkls" valdījumā esošo energoapgādes objektu pārvietošana vai pārbūve veicama, ja tiek traucēta projekta realizācijai un/vai pēc projekta realizācijas tiks apgrūtināta AS "Sadales tīkls" energoapgādes objektu ekspluatācija. Kā arī AS "Sadales tīkls" valdījumā esošās kabeļlīnijas nedrīkst atrasties zem brauktuves daļas. Šādā gadījumā ir jāsaņem atsevišķs Projektēšanas uzdevums energoapgādes objektu pārvietošanai.
2.9. Lai saņemtu Projektēšanas uzdevumu konkrētas AS "Sadales tīkls" elektroietaises pārvietošanai, lūdzam iesniegt iesniegumu portālā saskano.sadalestikls.lv par elektroapgādes objekta pārvietošanu. Pamatojoties uz Jūsu iesniegumu tiks izstrādāts atsevišķs Projektēšanas uzdevums konkrētas elektroietaises pārvietošanai vai pārbūvei;
2.10. Veicot darbus ar celšanas mehānismiem 30 m joslā no gaisvadu elektrolīnijas malējā vada ievērot MK noteikumus Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika";
2.11. Lai ierīkotu jaunu pieslēgumu vai veiktu slodzes izmaiņas projektējamajam objektam, Jums jāiesniedz pieteikums Lietotāja elektrotīkla pieslēgumam vai slodzes izmaiņām. Ātri un ērti to varat izdarīt mūsu klientu portālā www.e-st.lv, izmantojot sadaļu Pieteikumi. Klientu servisa tālrunis uzziņām 8403;
2.12. Būvprojekta dokumentāciju caur būvniecības informācijas portālu (BIS) saskaņot ar AS "Sadales tīkls";
2.13. Enerģētikas likuma 23. panta 2. daļa nosaka, ka esošo energoapgādes komersantu objektu pārvietošana (tajā skaitā, aizsardzība un demontāža) pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic pats nekustamā īpašuma īpašnieks par saviem līdzekļiem.

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

Tehniskais direktors Raimonds Skrebs

Kaspars Sīmanis 67726764, 28676964

SIA "TELE2" VĒSTULE

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9, Rīga, LV-1073
info@projektseae.lv

Rīgā, 2021.gada 6.oktobrī
Nr.2-4.1/85

Uz 23.09.2021. Nr. 2021/256

Par prasību sniegšanu

Labdien!

SIA "Tele2" ir saņemta Jūsu 2021. gada 23. septembra vēstule Nr. 2021/256 par "Par prasību sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām", tālāk tekstā – Vēstule.

Atsaucoties uz telefonsarunu, vēlos informēt, ka visa informācija par SIA "Tele2" mobilo elektronisko sakaru tīkla infrastruktūru- torņiem un mastiem, ir atrodama Valsts zemes dienesta datubāzē, savukārt informācija par optiskajām pārraides līnijām iegūstama no citiem komersantiem, jo minētajā ceļa posmā nav optisko līniju, kas būtu SIA "Tele2" īpašums. Vēstulē pievienotās objekta novietnes shēmas ir vispārīgas, tāpēc elektronisko sakaru komersantiem nav iespējams sniegt precīzu atbildi par to, vai viņu īpašumā esošā infrastruktūra atrodas plānotā objekta tuvumā.

Ja pētījuma gaitā tiks precizētas mikromobilitātes infrastruktūras trases koordinātas un Jums būs jautājumi par tās tuvumā esošo SIA "Tele2" īpašumā esošo elektronisko sakaru tīkla infrastruktūru, lūdzu ziņojiet.

Ar cieņu,

Māris Drevinskis
SIA Tele2 ieviešanas daļas vadītājs

Jurģis Lauks, 29566199
jurgis.lauks@tele2.com

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU
UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIA „Tele2" | Dēļu iela 5, Rīga, LV-1004 | Reģ. Nr.: 40003272854
29560600 tele2@tele2.lv www.tele2.lv

Information Classification: Internal

SIA "TET" NOSACĪJUMI

SIA Tet, Dzirnavu iela 105, Rīga LV-1011
Vienotais reģ. nr. 40003052786
A/S Swedbank, kods HABALV22
Norēķinu konts LV05HABA000140X040000

TEHNISKIE NOTEIKUMI Nr. PN-169746

Rīga

Datums: 21.10.2021. **Pamatojums:** **Pieteikums Nr. PN-169746**

Pieprasītājs:	SIA "Projekts EAE" , reģ. Nr. 44103073494, Medulāji, Ziemera pag., Alūksnes nov., LV – 4332; matiss.gaikis@projektseae.lv
Pasūtītājs:	VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
Objekta adrese:	Valmiera-Rīga
Zemes kad. apz.	**96620060161, 96620020692, 80600060344, 80600060343**

Kādam nolūkam izsniegti tehniskie noteikumi:

Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras, trašu iespējamos variantu izpētei, principiālās prasībās izsniegšanai, posmā Valmiera-Rīga izpētes projektam.

TEHNISKO NOTEIKUMU APRAKSTS

Paskaidrojums: **Izpētes Projekta izstrādes posmā Valmiera-Rīga, a/c P20 un Latvijas dzelzceļa(LDZ) nodalījumā joslā (vietām) , a/c P14 un A2 nodalījuma joslā, vairākos posmos, apdzīvotās vietās, atrodas un šķērso SIA "Tet" elektronisko sakaru kabeļu kanalizācija ar atbilstošām sakaru kabeļu kanalizācijas pārejām, pievadiem ēkās un teritorijās, sakaru gala iekārtas, piekārtie un gruntī guldīti vara un optisko sakaru kabeļu tīkli, kā arī citi sakaru tīkla elementi.**

Veicamo darbu apraksts un TN izpildes nosacījumi:

1.	**Veicot trašu iespējamos variantu izpētes, Mikromobilitātes infrastruktūras izbūves projekta izstrādei, ieteicam izvēlieties to, kas vismazāk ietekmēs SIA "Tet" esošos maģistrālos optiskos, vara pazemes un virszemes sakaru tīklus.**
2.	**Konsultācijām, tīkla datu info iegūšanai, TET komunikāciju esamības , izvietojuma precizēšanai, projekta risinājumos priekš izskatīšanai, akceptēšanai ieteicam un lūdzam izmantot SIA "Tet" Tīkla uzraudzības e-vides pieteikumu sistēmu, uzraugi.tet.lv, veidojot pieteikumu sadaļā "konsultācijas".**
3.	**Mikromobilitātes infrastruktūras izpētes projektu izstrādāt uz aktuāla topogrāfiskā plāna, atbilstoši LR Aizsargjoslu likumam, Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" un LR Elektronisko sakaru līkuma prasībām, ievērojot MK noteikumu Nr. 328 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 262-15 "Elektronisko sakaru tīkli" prasības.**
4.	**Saglabāt esošās SIA *"Tet"* komunikācijas nodrošinot to aizsardzību, nepārtrauktu darbību, vertikālo attālumu /gabarītu no ceļu / ielu virsmām, piekļuvi bojājumu novēršanas un uzturēšanas darbu veikšanai.**
5.	**Saglabāt esošo SIA "Tet" gruntī guldīto optisko un vara sakaru kabeļu tīklu, nodrošinot to aizsardzību , nepārtrauktu darbību un piekļuvi uzturēšanas un remonta darbu veikšanai, uzrādot apakšzemes komunikāciju trašu izvietojumu gājēju / velocelina šķērsgriezumos, ievērojot to, ka esošās un projektējamās sakaru komunikācijas(gruntī guldītie sakaru kabeļi nedrīkst atrasties zem cietā seguma, velo/gājēju ceļa daļas garenvirzienā.**
6.	**Projektējamo mikromobilitātes infrastruktūras trašu izvietojumu, ceļazīmju balstus un citas virszemes un pazemes būves/ konstrukcijas, inženierkomunikāciju trases paredzēt ārpus sakaru komunikāciju aizsardzības joslas, atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta Noteikumus Nr. 574 par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 „ Inženiertīklu izvietojums" prasības.**
7.	**Projekta risinājumos paredzēt lai esošās kabeļu kanalizācijas akas pilnībā atrastos zem ietves/velocelina vai ārpus tā.**
8.	**Paredzēt esošo kabeļu kanalizācijas aku lūku līmeņošanu atbilstoši projektējamajā seguma līmenim, nepazeminot to esošās vertikālās atzīmes, nepieciešamības gadījumā tās nomainīt uz „peldošā" tipa lūkām, vietas precizēt projektēšanas gaitā.**
9.	**Kabeļu šķērsojumu vietās tos aizsargāt ar divdaļīgām caurulēm , blakus ieguldot rezerves cauruli, uzrādot esošās projektējamās apakšzemes komunikācijas un to trašu izvietojumu ceļa šķērsgriezumos, šķērsojuma vietas precizēt/saskaņot projektēšanas gaitā.**
10.	**Vietās kur SIA Tet komunikācijas , kabeļu kanalizācijas atzari, gruntī guldīti kabeļi, uzmavas, sadales skapji, sakaru kabeļu un līnijas balsti, projekta izstrādes rezultātā nonāk zem projektējamās cietā seguma virsmas un / vai zem bortiem ietves/velocelina izbūves zonā, paredzēt komunikāciju iznešanu zaļajā zonā un sakaru kabeļu kanalizācijas kanālu(atzaru), pāreju pagarināšanu ar izvadu zaļajā zonā, pārceļamos tīklus paredzēt kabeļu kanalizācijā. Kabeļa kanalizācijas posmus izvēlēties ekspluatācijai**

Ierobežotas pieejamības ārēja informācija

SIA Tet, Dzirnavu iela 105, Rīga LV-1011
Vienotais reģ. nr. 40003052786
A/S Swedbank, kods HABALV22
Norēķinu konts LV05HABA000140X040000

	piemērotā vietā, esošajās sarkano līniju robežās, atbilstoši Būvniecības likumam, to vietas precizēt/saskaņot projektēšanas gaitā.
11.	Izvērtēt Projekta darbu veikšanas zonā esošo SIA Tet elektroniskā sakaru tīkla elementu saglabāšanas un aizsardzības iespējas un ar to saistītos tehniskos, darbu veikšanas tehnoloģiskos un organizatoriskos risinājumus. Ja esošā elektronisko sakaru tīkla vai tā atsevišķu elementu saglabāšana to patreizējā atrašanās vietā nav iespējama, projektēt EST tīkla pārvietošanu uz turpmāko, ekspluatācijai piemērotu, drošu vietu autoceļu zemes nodalījuma joslas robežās, saglabājot esošo tīkla funkcionalitāti, precizējot pārvietojamo tīklu apjomu un piekļuves iespējas turpmāko uzturēšanas un attīstības darbu veikšanai. Ietvert EST sadaļu Mikromobilitātes infrastruktūras trašu iespējamos variantus būvprojekta inženierrisinājumu daļā.
12.	Izstrādāt rasējumu/us tīklu saglabāšanai un aizsardzībai, lai nodrošinātu to nepārtrauktu darbību. Ietvert šo sadaļu Mikromobilitātes infrastruktūras izpētes projekta inženierrisinājumu daļā.
13.	Veikt Projekta darbu izpildes zonā esošā SIA „Tet" elektronisko sakaru tīkla topoloģijas, sastāva, ietekmētā trafika apjoma un tā pārmaršrutēšanas iespējas un tehnoloģisko risinājumu izpēti nepārtrauktai elektronisko sakaru pakalpojumu nodrošināšanai un darbības pārtraukumu risku samazināšanai Projekta izstrādes laikā, pārvietojamo tīklu apjomu precizēšanai, konsultācijas nepieciešamības gadījumā, pieteikties portālā uzraugi.tet.lv, sadaļā konsultācijas.
14.	Projekta rosinājumos paredzēt, pēc grunts slāņu izbūves, sablietēšanas, nodrošināt/veikt SIA "Tet" elektronisko sakaru kabeļu kanalizācijas kanālu caurejamības pārbaudi , atbilstoši tīkla uzraudzības pārstāvja norādījumiem.
15.	Grunts izstrāde sakaru komunikāciju aizsardzības joslās, pielietojot mehānismus, nedrīkst pārsniegt 0.3m. Ja tas nav iespējams, paredzēt esošo komunikāciju padziļināšanu un/vai papildus aizsardzības pasākumus to saglabāšanai vai iznešanai ārpus projekta izstrādes vietas.
16.	Grunts izstrādes un zemes darbi ar mehānismiem elektronisko sakaru komunikāciju aizsardzības joslā AIZLIEGTI .
17.	Projektēt un būvēt elektronisko sakaru tīklu ir tiesības tikai elektronisko sakaru jomā sertificētajām speciālistiem, kas saņēmuši sertifikātu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.
18.	Ja, saskaņā ar projekta risinājumiem, nepieciešama sakaru komunikāciju pārvietošana, pēc nepieciešamības katrai kārtai, vietai, pieprasīt tehniskos noteikumus, pieteikt elektroniski, Portāls:http://uzraugi.tet.lv., vai Būvniecības informācijas sistēmā.
19.	Optisko tīklu un iekārtu izbūves/ pārbūves un / vai demontāžu projekta risinājumus saskaņot ar SIA „Tet" TEHAD PTN Līniju plānošanas sektora, optiskā tīkla tehnoloģiju ekspertiem.
20.	Pamatojoties uz 2002. gada 23. augusta vienošanos 01-06/14 starp Satiksmes ministriju un SIA "Lattelecom" (SIA "Tet"), gadu pirms velo/gājēju ceļa būvdarbu sākšanas nosūtīt SIA "Tet" rakstisku pieprasījumu par tīklu pārvietošanu atbilstoši saskaņotajam projektam.
21.	Pēc sakaru komunikāciju būvdarbu veikšanas izpilddokumentācija (t. sk. tīkla novietojuma izpildmērījumu plāns) nododams, SIA Tet PPUD , Kleistu ielā 5, Rīgā.
22.	Projekta realizācijas laikā radušos un pēc darbu pabeigšanas pārbaudes laikā konstatētos elektronisko sakaru tīkla bojājumus novērst par Projekta pasūtītāja līdzekļiem.
23.	Pirms būvdarbu sākuma objektam un katrai inženierkomunikāciju pārbūvei / izbūvei atsevišķi, saņemt darba atļauju no SIA "Tet", to pieteikt elektroniski , Portāls:http://uzraugi.tet.lv.
24.	Pirms objekta nodošanas ekspluatācijā saņemt SIA "Tet" atzinumu par veiktajiem darbiem.
25.	Noteikumi ir derīgi 1 (vienu) gadu no to sagatavošanas dienas.

Piezīmes:

Augstāk minēto darbu izpildei nepieciešama projekta izstrāde. Projektēšanas un izbūves darbi veicami saskaņā ar SIA „Tet" tehniskajiem standartiem. Projekta izstrādes gadījumā to saskaņot ar:

1. SIA" Tet" TEHAD PTN Līniju plānošanas sektors, Tehnoloģiju ekspertiem.
2. SIA „Tet" PPUD RN portālā uzraugi.tet.lv vai Būvniecības informācijas sistēmā.
3. Ēku , zemes gabalu īpašniekiem, pilnvarotām personā

Pēc darbu veikšanas izpilddokumentācija nododama:
SIA „Tet" PPUD RN, Kleistu 5.Rīgā
Tehniskos noteikumus sagatavoja SIA „Tet" pilnvarota persona:

Signature not validated
Digitally signed by IRINA SOLOVJOVA
Date: 2021.10.21 15:41:03 EEST
Location: Rīga
Reason: TET

Irina Solovjova
irina.solovjova@tet.lv

Dokuments un tā saistītie pielikumi ir sagatavoti PDF, vai EDOC datnes formātā.
Elektroniskā vidē veidotās EDOC datnes satura veido vienotu dokumentu, kura satura sastāvdaļas nav atdalāmas, vai atsevišķi tās vērtējamas kā nepilnīgas.
Datnes autentiskumu apliecina elektroniskais paraksts (e-paraksts).
Datnes autentiskums pārbaudāms elektroniskā vidē: www.eparaksts.lv.

Ierobežotas pieejamības ārēja informācija

PSIA "VANGAŽU AVOTS" NOSACĪJUMI

PAŠVALDĪBAS SABIEDRĪBA AR IEROBEŽOTU ATBILDĪBU
„VANGAŽU AVOTS"
Reģ. Nr. 40003274925
Priežu 4, Vangaži, Inčukalna nov., LV-2136, tālr.67995378, fakss 66901171
e-pasts: info@vangazuavots.lv, www.vangazuavots.lv

2021. gada 4. novembrī
Nr. 43

SIA "Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv
info@projektseae.lv

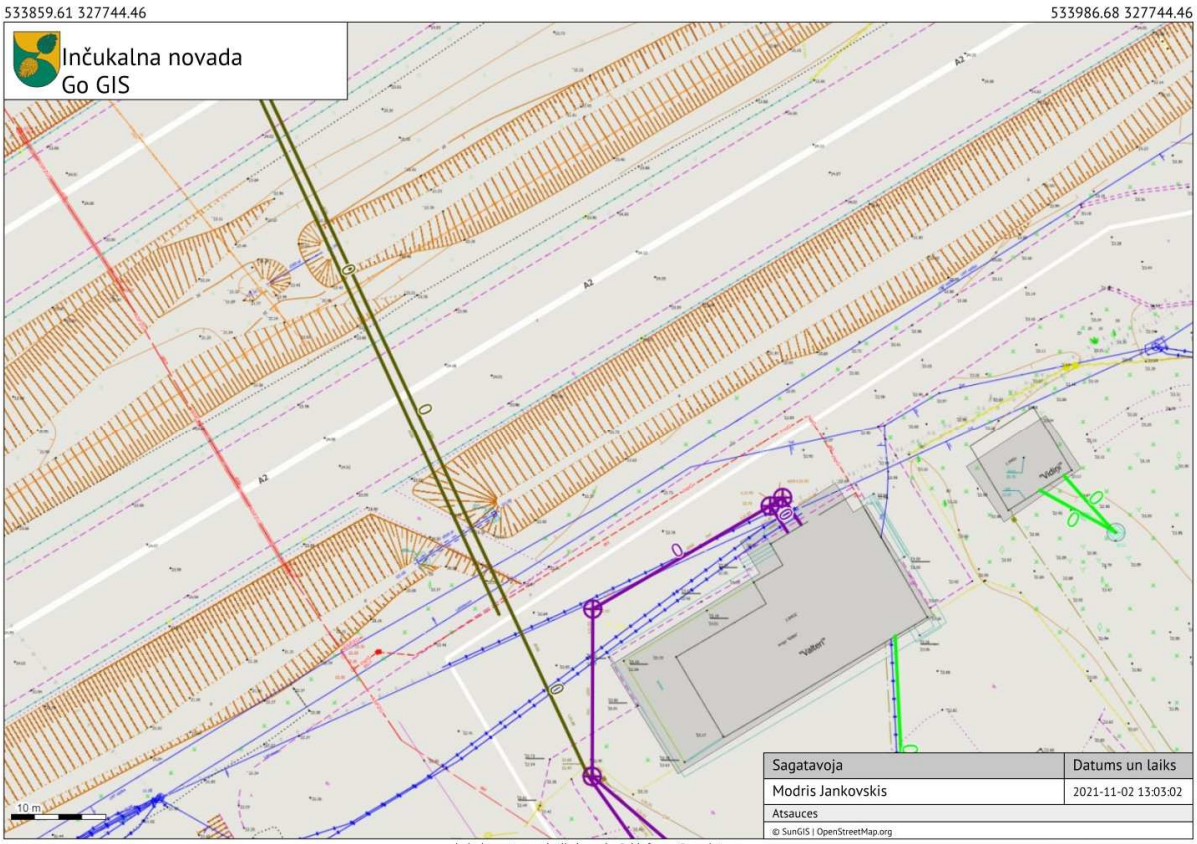
Par izpētes projektu

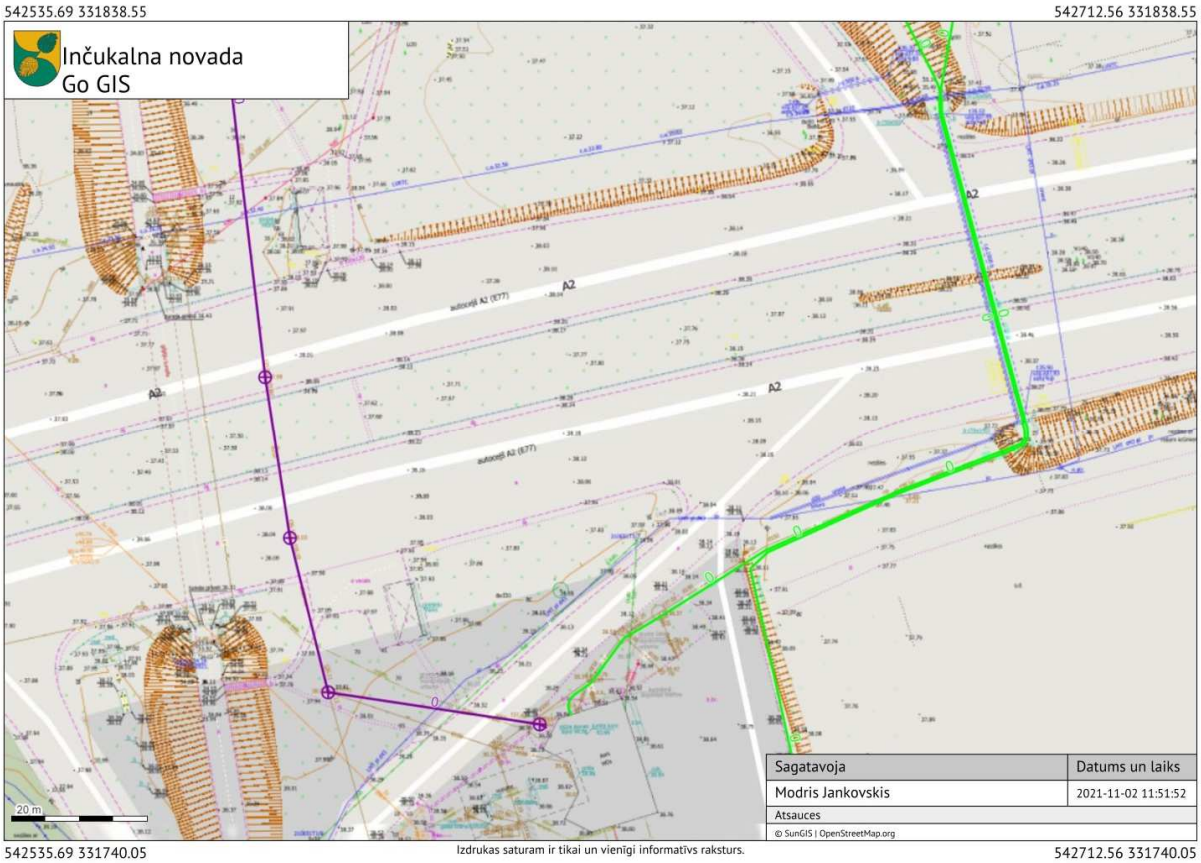
Pašvaldības SIA "Vangažu Avots" (turpmāk – Sabiedrība) sniedz informāciju par prasībām projektā "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte". Pielikumā pievienota ūdenssaimniecības infrastruktūra attiecīgajos posmos. Projektējot, lūdzu ievērot šķērsojamās inženierkomunikācijas un aizsargjoslas (skat. pielikumā). Būvprojekta izstrādes gaitā pieprasīt tehniskos noteikumus komunikāciju šķērsošanai.

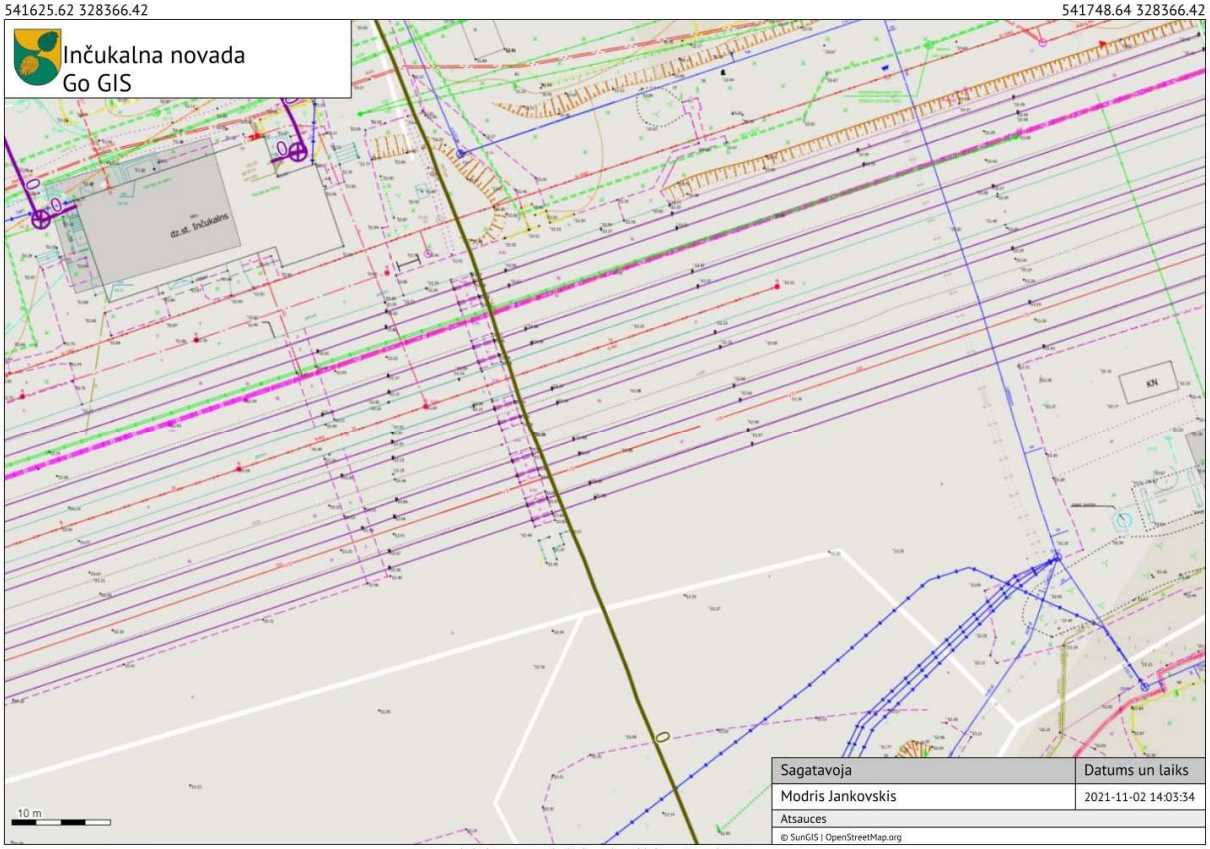
Pielikumā:
1. Sabiedrības pārvaldītā ūdenssaimniecības infrastruktūra šķērsojamos posmos.

Valdes priekšsēdētājs K. Spravņiks

Modris Jankovskis
29909650


533859.61 327744.46
533986.68 327744.46
Inčukalna novada
Go GIS
A2
10 m
Sagatavoja
Datums un laiks
Modris Jankovskis
2021-11-02 13:03:02
Atsauces
© SunGIS | OpenStreetMap.org
533859.61 327673.69
Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs.
533986.68 327673.69


542535.69 331838.55
542712.56 331838.55
Inčukalna novada
Go GIS
A2
autoceļš A2 (E77)
20 m
Sagatavoja
Datums un laiks
Modris Jankovskis
2021-11-02 11:51:52
Atsauces
© SunGIS | OpenStreetMap.org
542535.69 331740.05
Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs.
542712.56 331740.05


541625.62 328366.42
541748.64 328366.42
Inčukalna novada
Go GIS
dz.st. Inčukalns
10 m
Sagatavoja
Datums un laiks
Modris Jankovskis
2021-11-02 14:03:34
Atsauces
© SunGIS | OpenStreetMap.org
541625.62 328293.22
Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs.
541748.64 328293.22


541252.45 328269.20
541446.09 328269.20
Inčukalna novada
Go GIS
20 m
Sagatavoja
Datums un laiks
Modris Jankovskis
2021-11-02 11:46:53
Atsauces
© SunGIS | OpenStreetMap.org
541252.45 328153.97
Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs.
541446.09 328153.97

INFORMĀCIJA NO CĒSU PILSĒTAS SIA "VINDA"

Cēsu novada pašvaldība
Cēsu pilsētas sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Vinda"
Reģ.Nr.49503000754, Valmieras ielā 10, Cēsīs, Cēsu novadā, LV- 4101
Tālrunis 641 23526, e-pasts – info@vinda.lv

Cēsīs

01.11.2021. Nr.1-14/149

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9,
Rīga, LV-1073
e-pasts: matiss.gaikis@projektseae.lv

Par prasību izsniegšanu izpētes projektam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte"

Cēsu pilsētas SIA "Vinda" izskatīja SIA "Projekts EAE" iesniegumu par prasību izsniegšanu izpētes projektam **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".**

Izpētes projektā, atbilstoši iesniegtajiem dokumentiem, tiks veikta izpēte par veloceliņu izbūvi posmā Valmieru – Rīga, neskarot Cēsu pilsētas administratīvo teritoriju. Cēsu pilsētas SIA "Vinda" sniedz ūdensapgādes pakalpojumus Cēsu novadā - Cēsu pilsētā, Jāņmuižas ciemā, Krīvu ciemā un Rīdzenes ciemā, līdz ar to projekta izpētes teritorijā nav Cēsu pilsētas SIA „Vinda" sniegto pakalpojumu zonā un nekādas prasības izpētes projektam netiek izvirzītas.

Valdes priekšsēdētājs Varis Ādamsons

Šveice 26535311

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

VALSTS VIDES DIENESTA VĒSTULE

Valsts vides dienests

VIDZEMES REĢIONĀLĀ VIDES PĀRVALDE

L.Paegles iela 13, Valmiera, LV-4201, tālr. 64207266 | Blaumaņa iela 7, Madona, LV-4801, tālr. 64807451

e-pasts vidzeme@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Valmierā

28.09.2021 Nr. 11.4/3998/VI/2021
Uz 14.09.2021. Nr. 2021/252
Uz 23.09.2021. Nr.2021/257

SIA "Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Par projektu "Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra posmā Valmiera – Rīga"

Valsts vides dienesta Vidzemes reģionālajā vides pārvaldē (turpmāk – Dienests) ir reģistrēti divi SIA "Projekts EAE" iesniegumi ar informāciju par VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījumu veikt izpētes projekta izstrādi "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte". Izpētes projekta darba uzdevuma 3.1.18. punktā ir noteikts, ka izpētes veicējam ir jāsazinās ar Valsts vides dienestu un jānoskaidro, vai paredzētajai darbībai ir nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums.

Saskaņā ar izpētes projekta darba uzdevumu galvenais mērķis ir izstrādāt velo satiksmes un gājēju satiksmes infrastruktūras posmu trašu priekšizpēti ārpus pilsētu robežām posmā Valmiera – Rīga (kopējā posma garums ārpus pilsētu robežām 92 km). Mikromobilitātes infrastruktūru jāveido tikai kā velosipēdu ceļš, gājēju ceļš vai kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš un tā nav paredzēta mehānisko transportlīdzekļu satiksmei. Saskaņā ar darba uzdevumu mikromobilitātes infrastruktūras trases koridors tiks paredzēts esošā ceļa vai dzelzceļa nodalījuma joslā, lai pēc iespējas samazinātu infrastruktūras izbūvei nepieciešamās zemes, taču neparedzot esošā ceļa pārbūvi vai jauna ceļa būvniecību. Ņemot vērā iepriekšminēto, mikromobilitātes trases koridora novietošana tiešā ceļa vai dzelzceļa tuvumā ārpus nodalījuma joslas paredzama tikai ierobežotas situācijas apstākļos.

Saskaņā ar izpētes projekta darba uzdevumu piemērotākais mikromobilitātes infrastruktūras trases koridora novietojums posmā Rīga – Valmiera no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm iet cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā – veloceliņam "Centrs – Berģi".

Iesniedzēja savā 23.09.2021. iesniegumā precizē, ka pētījumā tiek virzīti šādi 3 mikromobilitātes trases varianti:

1. mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā;
2. mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Rīgai atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā;

3. mikromobilitātes infrastruktūra no Valmieras līdz Cēsīm atradīsies dzelzceļa trases "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, no Cēsīm līdz Rīgai mikromobilitātes infrastruktūra atradīsies autoceļu P20, P14 un A2 nodalījuma joslā.

Dienests norāda, ka saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.panta 3)punktu ceļš ir jebkura satiksmei izbūvēta teritorija (autoceļš, iela, prospekts, šķērsiela un tamlīdzīgas teritorijas visā platumā, ieskaitot brauktuvi, ietves, nomales, sadalošās joslas un saliņas). Ceļa kompleksā ietilpst ceļš, mākslīgās būves (tilti, satiksmes pārvadi, tuneļi, caurtekas, ūdens novadīšanas ietaises, atbalsta sienas un citas būves), ceļu inženierbūves (pasažieru sabiedrisko transportlīdzekļu pieturvietas un paviljoni, bremzēšanas un paātrinājuma joslas, transportlīdzekļu stāvvietas, atpūtas laukumi, velosipēdu ceļi un ietves, ceļu sakaru un apgaismojuma līnijas, elektrotransporta kontakttīkli un citas inženierbūves), satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi (ceļa zīmes, luksofori, signālstabiņi, aizsargbarjeras, gājēju barjeras, vertikālie un horizontālie ceļa apzīmējumi un citi tehniskie līdzekļi).

Ņemot vērā, ka projekts "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra posmā Valmiera-Rīga" paredz velo satiksmes un gājēju satiksmes infrastruktūras izbūvi, Dienests secina, ka šī infrastruktūra atbilstoši Ceļu satiksmes likumā sniegtajai definīcijai atbildīs ceļa būvniecībai.

Secināms, ka Siguldas novada Siguldas pagastā, Cēsu novada Līgatnes, Drabešu, Priekuļu un Liepas pagastos velo satiksmes un gājēju satiksmes infrastruktūra šķērsos Gaujas nacionālā parka teritoriju, Ropažu novada Garkalnes pagastā šķērsos dabas liegumu "Garkalnes meži", Cēsu novada Drabešu pagastā šķērsos dabas liegumu "Melturu sils". Tāpat ir atzīmējams, ka dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka un autoceļu A2; P20 un P14 tiešā tuvumā atrodas jutīgas teritorijas – īpaši aizsargājami biotopi, tiek šķērsotas dažādas upes (piemēram, Dauda, Vējupīte, Lorupe, Barģupe, Egļupe, Inčupīte, Straujupīte, Krievupe, Līgatnes upe, Skaļupe, Kumada, Grūbe, Pērļupe, Amata, Rakšupe, Simtupe, Rauna,), Garkalnes pagastā atrodas plašas teritorijas ap SIA "Rīgas ūdens" centralizēto ūdens ņemšanas vietu "Baltezers – Zaķumuiža".

Izvērtējot likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantā uzskaitītās darbības, ir secināms, ka nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izbūve nevienā no alternatīvām neatbilst darbībai, kurai tieši būtu piemērojama ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra.

Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei 1.alternatīvā, kura saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu atbilst ceļa būvniecībai, atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" $3.^2$panta pirmās daļas 1)punktam ir veicams ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums, jo projekta aktivitātes atbilst likuma 2.pielikuma 10.5.a) un 10.5.b) apakšpunktos norādītajām darbībām.

Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei 2.un 3.alternatīvā Dienesta pārraugāmajā teritorijā atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" $3.^2$panta pirmās daļas 2)punktam būs jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums, ja velo satiksmes un gājēju satiksmes infrastruktūras izbūve tiks paredzēta Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijās Natura 2000 – Gaujas nacionālajā parkā un dabas liegumos "Garkalnes meži" un "Melturu sils" izņemot gadījumu, ja infrastruktūras izbūve tiek veikta vienīgi Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju Natura 2000 neitrālajā zonā un nerada būtisku ietekmi uz vidi.

Saistībā ar Iesniedzēja 23.09.2021. iesniegumā izteikto lūgumu sniegt informāciju par mikromobilitātes infrastruktūras trašu alternatīvām pieguļošajiem dabas liegumiem un to uzliktajiem ierobežojumiem, Dienests norāda, ka Dabas aizsardzības pārvaldes interneta vietnē ir pieejami Gaujas nacionālā parka, dabas liegumu "Garkalnes meži" un "Melturu sils" dabas aizsardzības plāni, kā arī normatīvie akti (individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi), kas reglamentē šo aizsargājamo dabas teritoriju izmantošanu, tai

skaitā, kuros ir norādīti saimnieciskās darbības aizliegumi šajās jutīgajās teritorijās. Norādām, ka iepriekš minētie dokumenti Dabas aizsardzības pārvaldes interneta vietnē ir vispārpieejami ikvienam interesentam. Savukārt informācija par dabas liegumiem pieejama dabas datu pārvaldības sistēmā "OZOLS". Dienests aicina Iesniedzēju iepazīties ar to interesējošajiem normatīvajiem aktiem Dabas aizsardzības pārvaldes interneta vietnē vai arī lūgt to interesējošo informāciju par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām kompetentajai institūcijai – Dabas aizsardzības pārvaldei.

Direktore D.Rudusa

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Gunārs Ģeida 64207275
gunars.geida@vvd.gov.lv

Armands Veliks 67084242
armands.veliks@vvd.gov.lv

ZMNĪ

Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību
„ZEMKOPĪBAS MINISTRIJAS NEKUSTAMIE ĪPAŠUMI"
Zemgales reģiona meliorācijas nodaļa

Uzvaras iela 1, Bauska, Bauskas novads, LV-3901
tālr. 63923822, e-pasts zemgale@zmni.lv

BAUSKĀ

Datums skatāms laika zīmogā Nr. Z-1-9/1229

Uz 23.09.2021 Nr. 2021/256

SIA Projekts EAE
info@projektseae.lv

Par prasību sniegšanu izpētes projekta
"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes
infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte"
izstrādes vajadzībām

1. Informācija par meliorācijas sistēmām un būvēm

1.1. Pēc meliorācijas kadastra informācijas sistēmas datiem paredzētās darbības zonā atrodas meliorācijas sistēmas un būves:
1.1.1. valsts nozīmes ūdensnoteka "Krievupe", mel.kad.Nr. 41234522:01, "Straujupīte", mel.kad.Nr. 5212:01, "Inčupīte", mel.kad.Nr. 52122:01, "Vējupīte", mel.kad.Nr. 52192:01, "Nurmuižupīte", mel.kad.Nr. 52194:01, "Skaļupe", mel.kad.Nr. 52318:01, "Ķikutupe", mel.kad.Nr. 523182:01, "Liekupe", mel.kad.Nr. 523932:01;
1.1.2. koplietošanas ūdensnotekas, kontūrgrāvji un susinātājgrāvji;
1.1.3. liela diametra kolektori un drenāža.
1.2. Meliorācijas kadastra informācija ir atrodama interneta vietnē www.melioracija.lv.
1.3. Meliorācijas sistēmām un būvēm ir noteiktas ekspluatācijas aizsargjoslas:
1.3.1. valsts nozīmes un koplietošanas ūdensnotekām lauksaimniecībā izmantojamās zemēs - ūdensnotekas abās pusēs 10 m attālumā no ūdensnotekas krotes, bet meža zemēs - atbērtnes pusē (atkarībā no atbērtnes platuma) 8 – 10 m attālumā no ūdensnotekas krotes;
1.3.2. liela diametra kolektoriem – 8 m attālumā uz katru pusi no kolektora ass līnijas;
1.3.3. aizsargdambim - 5 m attālumā abās pusēs no aizsargdambja nogāzes pakājes;
1.3.4. ap polderu sūkņu stacijām, krājbaseiniem un slūžām – 20 m attālumā no ēkas vai būves ārējās malas;
1.3.5. ap hidrometriskajiem posteņiem – 5 m attālumā no būves ārējās malas.
1.4. Ekspluatācijas aizsargjoslas ap meliorācijas būvēm un ierīcēm apbūves zonās un apdzīvotās vietās noteiktas teritoriju plānojumos un pašvaldību saistošajos noteikumos.

2. Vispārīgie noteikumi

2.1. Ievērot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu un apbūves noteikumus.
2.2. Meliorācijas sistēmu projektēšanu un būvdarbus veikt ievērojot Ministru kabineta 16.09.2014. noteikumu Nr. 550 "Hidrotehnisko un meliorācijas būvju būvnoteikumi" un Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumu Nr. 329 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 224-15 "Meliorācijas sistēmas un hidrotehniskās būves"" prasības.
2.3. Meliorācijas sistēmu būvdarbus izpildīt, ievērojot ar LR Zemkopības ministrijas 07.04.2009. rīkojumu Nr.65 apstiprināto Uzņēmumu tehnisko noteikumu "Meliorācijas sistēmas - Būvdarbu izpilde un būvju nodošana ekspluatācijā" prasības.

3. Īpašās prasības

3.1. Izpētes projekta izstrādē jāpiesaista meliorācijas sistēmu projektēšanas jomā sertificēts būvspeciālists, kas izstrādā principiālos risinājumus ūdensnoteku šķērsojumiem un meliorācijas sistēmu pārkārtošanai.

3.2. Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra šķērso meliorācijas sistēmas, jāieplāno papildu **inženierizpētes darbi**. Lai pamatoti noteiktu projektējamo caurteku iebūves atzīmes, gultni uzmēra vismaz 100m – 300m augšpus un lejpus izbūves vietai.

3.3. Pirms mikromobilitātes infrastruktūras projektēšanas būvniecības informācijas sistēmā jāsaņem VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" tehniskie noteikumi no attiecīgo reģionu meliorācijas nodaļām.

4. Izvērtētā dokumentācija

4.1. Iesniegums.

Zemgales reģiona meliorācijas nodaļas vadītājas vietnieks A. Bodnieks

Agris Bodnieks, 26166795
agris.bodnieks@zmni.lv

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

INFORMĀCIJA NO VALMIERAS NOVADA PAŠVALDĪBAS

LATVIJAS REPUBLIKA
VALMIERAS NOVADA PAŠVALDĪBA

Nodokļu maksātāja reģistrācijas kods 90000043403, Lāčplēša iela 2, Valmiera, Valmieras novads, LV-4201
Tālrunis 64207120, e-pasts: pasts@valmierasnovads.lv, www.valmierasnovads.lv

Datums skatāms laika zīmogā. Nr. 4.1.8.3/21/1204
Uz 01.10.2021. Nr.2021/263

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna 9
Rīga, LV-1073

Par informācijas sniegšanu
izpētes projekta izstrādes vajadzībām

Valmieras novada pašvaldībā (turpmāk – Pašvaldība) 04.10.2021 saņemta Jūsu vēstule (Pašvaldībā reģistrēts ar Nr.BV/1.3/21/7), kurā sniegta informācija, ka pēc VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma tiek veikta izpētes projekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte" izstrāde, kā ietvaros paredzēts izpētīt mikromobilitātes infrastruktūras ceļu iespējamos variantus šajā ceļa posmā. Vēstules iesniedzējs lūdz Pašvaldību sniegt informāciju par pielikumā norādīto mikromobilitātes ceļu variantu tuvumā plānotajiem attīstības plāniem vai attīstības plāniem tuvējā apkārtnē, kas būtiski varētu ietekmēt intensitāti uz mikromobilitātes infrastruktūras.

Pašvaldība atbalsta mikromobilitātes risinājumus posmā Valmiera - Cēsis piedāvātajā dzelzceļa "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā, tomēr ierosina aiz dzelzceļa stacijas Bāle Valmieras virzienā mikromobilitātes ceļu virzīt caur apdzīvotu vietu Mūrmuiža, iedzīvotāju skaits – 440, attālums no Valmieras – 10 km un apdzīvotu vietu Kauguri, iedzīvotāju skaits – 60, attālums no Valmieras – 5 km.

Attiecībā uz attīstības plāniem, informējam:

- Valmieras pilsētā darbavietu skaits ir lielāks par iedzīvotāju skaitu, pilsētā tiek plānota turpmāka ražošanas teritoriju un uzņēmumu attīstība, tāpēc vēl jo aktuālāks ir dzīvojamā fonda jautājums. Plānojam attīstīt gan dzīvojamo fondu pilsētā, gan apdzīvotās vietās novadā ar prioritāti 10 -15 km attālumā no Valmieras.
- Ir izstrādāts veloceliņa projekts: Mūrmuiža – Valmiera.
- Šobrīd tiek izstrādāts būvprojekts "Valmieras pilsētas Dienvidu industriālā maģistrāle – Linarda Laicena ielas savienojums ar TEN-T tīklu (turpmāk tekstā – maģistrāle)", projekta izstrādātājs SIA "BM-projekts". Būvprojekta ietvaros tiek projektēta Linarda Laicena ielas, Vecā dzelzceļa (posmā no Linarda Laicena ielas līdz Cēsu ielai) un Cēsu ielas (posmā no Vecā dzelzceļa līdz valsts autoceļam P20) pārbūve ~ 2,5 km garumā, ietverot ietvi un veloceliņu. Projektā tiks integrēts Vecā dzelzceļa trasē, kas ir esošs Green Railway veloceliņa posms un risināts pieslēgums esošam veloceliņam Rūpniecības ielā, Valmierā.

Attiecībā uz Pašvaldības nosacījumiem mikromobilitātes būves īstenošanai rekomendējam:

- paredzēt cieto segumu;
- pēc iespējas izvairīties no gariem, taisniem ceļu posmiem. Kā labo piemēru varam minēt veloceliņu Rīga – Jūrmala, tas ved gar dzelzceļu, tomēr ir ar līkumiem un reljefu izmaiņu, kas posmu padara atraktīvāku.

Esam pateicīgi par izrādīto interesi un iniciatīvu attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru no Rīgas līdz Valmierai dzelzceļa "Rīga – Valga/Valka" nodalījuma joslā. Vēlamies uzsvērt, ka šo virzienu būtu nepieciešams turpināt līdz Valga/Valka, jo īpaši Valmieras tuvumā aktuāli būtu aptvert apdzīvotas vietas Pilāti (170 iedzīvotāji, attālums līdz Valmierai 3 km), Rūpnieki (140 iedzīvotāji, attālums līdz Valmierai 5 km), pilsēta Strenči (1000 iedzīvotāji, attālums līdz Valmierai 19 km), pilsēta Seda (1000 iedzīvotāji, attālums līdz Valmierai 25 km).

Kā prioritāru redzam arī virzienu gar valsts autoceļu A3, jo īpaši posmā Rubene (410 iedzīvotāji) – Kocēni (1000 iedzīvotāji), posma garums 8 km.

Izpilddirektore Evija Voitkāne

Evija Nagle, 26141003
evija.nagle@valmierasnovads.lv

Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

INFORMĀCIJA NO CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBAS

LATVIJAS REPUBLIKA
CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBA

Reģ. Nr. 90000031048, Raunas iela 4, Cēsis, Cēsu novads, LV-4101
Tālr. 64161800; dome@cesis.lv
www.cesis.lv

Cēsīs, Cēsu novadā

Datums skatāms laika zīmogā
Nr. 1-7/2022/34

Matīss Gaiķis
SIA "Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv

Par informāciju mikromobilitātes Valmiera - Rīga izpētes projekta vajadzībām

Cēsu novada būvvaldē (turpmāk – būvvalde) 03.01.2022. saņemts Jūsu e-pasts ar lūgumu sniegt apliecinātu informāciju par izpētes projektu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".

Atbildot uz Jūsu lūgumu sniedzu, ka Cēsu novada būvvaldes rīcībā nav informācijas par iesniegtiem projektiem, kas būtiski objekti, kas varētu ietekmēt mikromobilitātes infrastruktūras intensitāti.

Vadītāja V. Gēme

Suipe
irena.suipe@cesunovads.lv

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

INFORMĀCIJA NO SIGULDAS NOVADA PAŠVALDĪBAS

SIGULDAS NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģistrācijas Nr.LV 90000048152, Pils iela 16, Sigulda, Siguldas novads, LV-2150
tālrunis: 67970844, e-pasts: pasts@sigulda.lv
www.sigulda.lv

Siguldā

Datums skatāms laika zīmogā. Nr.A-3.10/4/1613
Uz 01.10.2021 Nr.2021/265

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9, Rīga, Latvija, LV1073
info@projektseae.lv

Par informācijas sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām

Siguldas novada būvvalde ir saņēmusi SIA "Projekts EAE" vēstuli ar lūgumu snieg sekojošu informāciju

- par vēstules pielikumā norādīto mokromobilitātes trašu variantu tuvumā plānotajiem attīstības plāniem vai attīstības plāniem tuvējā apkārtnē, kas būtiski varētu ietekmēt intensitāti uz mikromobilitātes infrastruktūras;
- kādi nosacījumi ir izsniegti dažādu projektēšanas vai būvniecības darbu veikšanai pielikumā norādīto mokromobilitātes trašu variantu tuvumā;
- nosacījumus iecerētās mikromobilitātes būves īstenošanai.

Pievienojam sarakstu par zemes īpašumiem Siguldas novadā minēto trašu tuvumā, kuru attīstība un kuri varētu ietekmēt intensitāti uz mikromobilitātes infrastruktūras. Tāpat informējam, ka sarakstā minēto perspektīvo apbūvi atļauj Siguldas novada teritorijas plānojums 2012-2024 gadam ar grozījumiem, kurus pašvaldība apstiprināja 13.09.2021. Intensīva teritoriju izmantošana varētu tikt uzsākta tad, kad atbildīgā ministrija dos atļauju plānojuma grozījumus uzsākt izmantot. Ar to rēķinās visi nekustamo īpašumu īpašnieki.

Līdz ar to īpašie nosacījumi ir tie, kas ietverti izstrādātajā teritorijas plānošanas dokumentā, un attīstībai būs jānotiek atbilstoši tam. Kā arī detalizēti par mikromobilitātes plāniem Siguldas novadā izlasāms pašvaldības izstrādātajā Siguldas identitātes tematiskajā plānojumā sadaļā "satiksmes infrastruktūras plānošana", kas pieejams šajā adresē: https://www.sigulda.lv/public/lat/sabiedriba/siguldiesi_plano/.

Ja būs nepieciešams, pašvaldība noteikti sniegs jau detalizētāku informāciju Jūsu darba izstrādes laikā.

Izpilddirektora vietnieks saimnieciskajos jautājumos Andis Ozoliņš

Zane Gatere 29175351
zane.gatere@sigulda.lv

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra posmā Valmiera-Rīga
Sigulda un Siguldas pagasts
Informācija no 06.10.2021.

A. Siguldas novada pašvaldības teritorijā plānotā attīstība gar Valsts galveno autoceļu A2 (Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene))

B. Siguldas novada pašvaldības teritorijā plānotā attīstība gar dzelzceļu Rīga - Valka, tiešās saskares zonās vai "ietekmes sfēras", kuru attīstība ietekmē dzelzceļa nozīmi

A.

Npk.	Spec. Nr.	Plānots objekts vai infrastruktūra	Kadastra Nr.	realizācija / gads
1	2	3	4	5
1		Nekustamais īpašums "Treimaņi" (apmēram 70 zemes gabali, katrs ~1200 m2 plānota intensīva savrupmāju apbūve, vairākas ielām adalītas teritoritorijas), iespējams - jauns ciems, ja tiks saņemta atļauja pieslēgties valsts vietējam autoceļam V83 posmā starp dzelzceļu un A2	80940040878-8094004939, kā arī 5 zemes gabali, kuru konfigurācija atļauj veidot ielu infrastruktūru nākotnē	Atkarīgs no īpašnieku iespējām vienoties par piekļuvi izveidotajiem zemes gabaliem (piekļuve no V83 vai A2)
2		P&R stāvparks pašvaldības īpašumā, zemes daļa tam rezervēta Valsts galvenā autoceļa A2 un pašvaldības ielu - Pulkveža Brieža un Zinātnes ielu, krustojuma tuvumā uz dienvidiem no valsts autoceļa. Zemes gabals liels, iespējami visi mobilitātes nodrošināšanas pasākumi stāvparka tuvumā.	80 940 040 453	2022 -2025.gads
3		Uzņēmēju interese krustojumam pietuvinātā teritorijā attīstīt publisko funkciju, nedaudz attālināti - blīvu dzīvojamo funkciju (bijušās skolas teritorijā, kas tagad nojaukta. Zemes gabals ļoti neizdevīgi piepildīts ar inženierkomunikācijām)	80 940 030 804	Interese par zemi liela, atteikumi izmantot esošo pieslēgumu valsts autoceļam A2, ja notiks intensīva apbūve, viennozīmīgi interesi samazina. Jo piekļuve no galvenajiem ceļiem, attiecīgi tos pārbūvējot, dod daudz lielāku iespēju A2 piegulošās teritorijas attīstīt

Npk.	Spec. Nr.	Plānots objekts vai infrastruktūra	Kadastra Nr.	realizācija / gads
1	2	3	4	5
4		Pašvaldības īpašums, ir uzņēmēju interese attīstīt sporta infrastruktūru, iespējams kāda sporta veida halli, iespējas ir, nepieciešami jauni pieslēgumi ielām. Investoriem nepieciešams paredzēt prettrokšņu pasākumus gar A2.	80 150 032 402	Pagaidām nav plānots, jo interese par attīstību atkarīgs no iespējas veidot pieslēgumu vai paralēlo joslu A2, kā arī no velo un gājēju infrastruktūras abās valsts autoceļa A2 pusēs, kas viennozīmīgi palielinātu publisko teritoriju izmantotāju skaitu un raisītu investoru interesi
5		Pašvaldības īpašums, ja tiks nodots atsavināšanai, varētu būt intensīva dzīvojamā apbūve no A2 tālākajā daļā un publiskā apbūve A2 piegulošajās zonās. Investoriem nepieciešams paredzēt prettrokšņu pasākumus gar A2.	80940040452	Ja izmantošana tiktu uzsākta - 3-5 gadu laikā varētu izveidoties pietiekoši intensīva izmantošana. To veicinātu arī velo un gājēju infrastruktūras abās un noteikti labajā valsts autoceļa A2 pusē
6		Uzņēmēju interese attīstīt publisku, ar sabiedrisko ēdināšanu un tirdzniecību saistītu apbūvi, ir rādītas moderna tirgus un ēdināšanas pakalpojuma apvienojuma skices	80150032401	Atkarīgs no zemes gabala īpašnieku turpmākajiem plāniem, betbūs iespējas attīstību uzsākt, sākot no 2022.gada, ja VARAM dos atļauju izmantot izstrādātos Siguldas novada teritorijas plānojuma 2012-2024.gadam grozījumus
7		Lielveikals, iespējams "Mājai un Dārzam", piekļuve no Strēlnieku un Nītaures ielām	80150032204	Ir uzsāktas pārrunas, būvniecība iespējama sākot no 2022.gada.
8		Nav piekļuve, vēsturiski lielas lauksaimniecības zemes, lai attīstītos, nepieciešams pieslēgums A2	80940040190	Atkarīgs no iespējas veidot jaunu ielas pieslēgumu no A2, jo pārējās apkārtējās teritorijas ir apbūvētas un nav iespējams tās šķērsot ar jaunu ielu. Pagaidām nav izrādīta interese šī iemesla dēļ
9		Iespējams sabiedriskas funkcijas objekts, piekļuve pašvaldībai piederošajam īpašumam gan no Strēlnieku ielas, gan A2 puses	80150032214	
10		Ir interese par liela tirdzniecības objekta izbūvi, ja atrisināsies tiesvedība, kas ilgst jau vairākus gadus gan par piekļuves tiesībām, gan servitūtiem, ja būs pozitīvs risinājums - attīstība būs, jo ir atrisināts piekļuves no A2 jautājums	80150032208	Iespējama attīstība sākot no 2022.gada

Npk.	Spec. Nr.	Plānots objekts vai infrastruktūra	Kadastra Nr.	realizācija / gads
1	2	3	4	5
11		Zemes rezervēta jaunam ugunsdzēsības Depo, piekļuve no Jūdažu ielas. Jārēķinās ar visu zonu, ko intensīvi varētu būt jāapkalpo šim Depo	80150040445	Atkarīgs no valsts līmeņa plānošanas, ir nepieciešamā infrastruktūra, tajā skaitā 2022.gadā paredzēts pabeigt piegulošās ielas pilnīgu pārbūvi, tajā skaitā inženierkomunikācijas. Līdz Jūdažu ielai gar A2 ir arī izbūvēta pilnvērtīga gājēju un veloinfrastruktūra. No Jūdažu ielas pieslēguma Cēsu virzienā gar valsts autoceļu tā A2 trūkst - izveidojot abās pusēs gājēju un veloinfrastruktūru, interese par autoceļam piegulošo īpašumu attīstību noteikti palielinātos
12		Varētu būt lielveikals, apvienojot pat vairākus zemes gabalus. Par to tiek runāts izstrādājot kārtējos teritoriju plānojumus, bet nepieciešama piegulošos satiksmes infrastruktūru nopietna pārbūve, nodrošinot gan ērtu piekļuvi objektam, gan optimālu ielu krustojumu zonu	80150031731	nav konkrēta iecere, bet ir labas iespējas, jo piegulošā infrastruktūra to atļauj
13		Šai teritorijai ir izstrādāts satiksmes modelis, lai pierādītu jauna pieslēguma A2 nepieciešamību un to, ka tas nepasliktina kopējo satiksmes drošību posmā no P.Brieža ielas līdz dzelzceļa pārvadam:		
	13.1.	Atpūtas un izklaides objekts un/vai tirdzniecības objekts intensīvai publiskai funkcijai	80150030173	Uzsākšana 2022.
	13.2.	Atpūtas un izklaides objekts un/vai tirdzniecības objekts intensīvai publiskai funkcijai	80150030174	Uzsākšana 2022.
	13.3.	Atpūtas un izklaides objekts un/vai tirdzniecības objekts intensīvai publiskai funkcijai, intensīva dzīvojamā apbūve no A2 attālākajā zemes gabala teritorijā, kurai varētu izveidot pieslēgumu arī pie Saules ielas, veidojot caurbraucamu, nevis strupceļu risinājumu	80150031401	Attīstība atkarīga no jaunas ielas pieslēguma pie A2, jo paredzamo transporta plūsmu nav iespējams apsaimniekot, izmantojot esošās pilsētas ielas, bet satiksmes modelēšana pierādīja, ka to iespējams realizēt, ja tiek Priežu ielas galā izveidot jauns pieslēgums A2, kurā nav atāluti kreiso pagriezienu manevri pieslēguma vietā

Npk.	Spec. Nr.	Plānots objekts vai infrastruktūra	Kadastra Nr.	realizācija / gads
1	2	3	4	5
14		Intensīva publiskā apbūve, lielveikals/veikali. Ir saņemtas pirmās teritorijas izmantošanas un ģenplāna skices	80150040106, 0120, 0118	Attīstība atkarīga no jaunas ielas pieslēguma pie A2, jo paredzamo transporta plūsmu nav iespējams apsaimniekot, izmantojot esošās mazākas nozīmes pilsētas ielas
15		Ja tiks realizēts autoceļa viadukts dzelzceļa pārvada zonā, tas dos iespēju attīstīt līdz šim plašās neizmantotās pļavas četros virzienos no dzelceļa pārvada, kopā tas dos iespēju attīstībai vismaz 25 ha lielai līdz šim neizmantotai pilsētas teritorijai.	80940030236, 0132, 0214	Atkarīgs no valsts līmeņa satiksmes infrastruktūras plānošanas, bet attīstība varētu tikt uzsākta vienlaicīgi ar satiksmes mezgla divlīmeņu viadukta projektēšanas darbiem. Ir zemes īpašnieku interese attīstīt teritorijas
16		Uzlabojot krustojumu A2 ar Kalna ielu, interese par publisku atpūtas parku un tūrisma un izklaides objektiem varētu tikt realizēta krustojumam piegulošajās teritorijās. Ir saņemtas skices un ideju apraksti. Šajā zonā nākotnē iespējams mobilitātes punkts.	80940030056, 0272, 0139, 0358, 0375	Ja īpašumam tiks dota atļauja veidot jaunus pieslēgumus no vecās Lorupes šosejas (tagad valsts vietējais autoceļš V96), attīstības uzsākšana notiks uzreiz pēc atļaujas došanas
17				
	17.1.	Savienot mobilitātes punktu - P&R stāvparku un pārējo attiecīgo infrastruktūru pašvaldības īpašumā (zemes daļā, kas tam rezervēta A2, P.Brieža un Zinātnes ielu krustojuma tuvumā) pa Zinātnes ielu un tālāk pa P8, V85 ar Mālpili, Jūdažiem, Mori	Mālpils pagasts, Siguldas novads	Šo mobilitātes punktu nākotnē izmantos arī piegulošie novadi, jo V85 pieslēdz teritorijai arī Līgatnes novadu, veidojot pārnovadu satiksmes infrastruktūras mobilitātes tīklu
	17.2.	Savienot mobilitātes punktu - P&R stāvparku un pārējo attiecīgo infrastruktūru pašvaldības īpašumā pie Siguldas stacijas pa P8 ar Krimuldas pagastu	Krimuldas pagasts	Šo mobilitātes punktu nākotnē izmantos arī piegulošie novadi, jo P8 pieslēdz teritorijai arī valsts galvenajam autoceļa A3 piegulošās teritorijas vairākos novados, veidojot pārnovadu satiksmes infrastruktūras mobilitātes tīklu
	17.3.	Krustojuma zonā (A2 un Kalna iela) iespējams veidot mobilitātes punktu, vienojoties ar nekustamo īpašumu īpašniekiem. Tas dotu iespēju pieslēgties ne tikai Siguldas novada Inčukalna pagastam, bet visiem novadiem, kuri izmanto A2	Inčukalna pagasts	Šo mobilitātes punktu nākotnē izmantos arī piegulošie novadi, jo A2 pieslēdz teritorijai ne tikai novadus līdz Rīgai, bet arī Rīgu, veidojot pārnovadu satiksmes infrastruktūras mobilitātes tīklu

Npk.	Spec. Nr.	Plānots objekts vai infrastruktūra	Kadastra Nr.	realizācija / gads
1	2	3	4	5
B.				
1		Siguldas Stacijas apkārtnē paredzēti daudzi pasākumi mikromobilitātes uzlabošanai, piemēram: viedie stāvparki brauksim kopā pakalpojums velo noma, velo infrastruktūras uzlabojumi autobusu transfēri, ja nepieciešams dažādi pakalpojumu objekti, kas uzlabo iespējas izmantot vairākus sabiedrisko transportu veidu, arī apvienojot tos ar privāto transportu	Plaša teritorija starp Ausekļa, R.Blaumaņa, Pils ielām, dzelzceļu, Viestura un Stacijas ielu apkārtnē.	Pasākumu kopas veidošana uzsākta 2019.gadā, kad Siguldas identitāti veidojošajā plānojumā tika noteikti nepieciešamie mobilitātes punkti un iespējamās funkcijas tajos, kā arī apkalpojamās teritorijas
2		Gāles ielas un A2 krustojuma zonā saistīti ar dzelzceļa pakalpojumu, varētu atrasties arī sabiedriskā autotransporta transfēra pakalpojuma sniegšanas vieta	Ja nekustamo īpašumu īpašnieki būs ieinteresēti	
3		Inčukalna pagastā - RailBaltic dzelzceļa stacija (detalizēt info no projekta izstrādātājiem)		
4		Kalna un A2 krustojuma zonā saistīti ar dzelzceļa pakalpojumu, varētu atrasties arī sabiedriskā autotransporta transfēra pakalpojuma sniegšanas vieta	Ja nekustamo īpašumu īpašnieki būs ieinteresēti	
5		Zinātnes ielas un A2 krustojuma zonā saistīti ar dzelzceļa pakalpojumu, varētu atrasties arī sabiedriskā autotransporta		Plānošanu iespējams uzsākt 2022.gadā

ROPAŽU NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģ. Nr. 90000067986
Institūta iela 1A, Ulbroka, Stopiņu pagasts, Ropažu novads, LV-2130
Tālr. 67910518
novada.dome@ropazi.lv
Ulbrokā

Datums skatāms dokumenta
paraksta laika zīmogā Nr. RN/2021/4.2-2/1133
Uz 01.10.2021. Nr. 2021/266

SIA "Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Par informācijas sniegšanu

Atbildot uz Jūsu 01.10.2021. Nr. 2021/266 iesniegumu "Par informācijas sniegšanu izpētes projekta izstrādes vajadzībām" (pašvaldības reģistrācijas Nr. RN/2021/4.1-2/1526, 04.10.2021.), informējam, ka Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2021.-2027.gadam izstrādes darba grupa ir apzinājusi šādus mobilitātes punktus norādītās nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpētes teritorijas (turpmāk – Izpētes teritorija) tuvumā:

1) Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti:

- **Vangažu dzelzceļa stacija**

  Apkalpes teritorija: Vangažu pilsēta, Siguldas novada ciems Meža miers, privātais auto transports pa Vidzemes šoseju.

  Nepieciešamā infrastruktūra, sadarbība: Uzlabot autoceļu V75 Ropaži - Griķukrogs un V99, pievedceļš Vangažu stacijai (Pļavziedu iela), gājēju un velokustības infrastruktūra, labiekārtot stāvlaukumu un organizēt pasažieru pārvadājumus maršrutā Vangaži-Vangažu stacija rīta un vakara stundās. Infrastruktūra ir attīstāma sadarbībā ar Siguldas novada pašvaldību.

- **Vidzemes un Tallinas šosejas un Rīgas apvedceļa apkārtne**

  Apkalpes teritorija: Baltezers, Ādaži, Berģi, Langstiņi un apkārtējais reģions, kas izmanto A1, A2, A4 autoceļus.

  Nepieciešamā infrastruktūra, sadarbība:

1) Dzelzceļa staciju "Baltezers" atjaunot un līdz tai izbūvēt ceļus no Vidzemes šosejas un no Tallinas šosejas un labiekārtot stacijas apkārtni. Dzelzceļa stacijas "Baltezers" atjaunošana ir būtiska, tā kā būs vilcienu satiksme Siguldas un Bolderājas dzelzceļa līnijā ar jaunu staciju "Stradiņi".
2) Teritorijas Rīgā starp Berģiem, Juglu.

2) Novada satiksmes mobilitātes punkti:

- **Garkalnes dzelzceļa stacija**

  Apkalpes teritorija: Garkalne, Podkājas, Tumšupe, Skuķīši, Mālpils novads un braucēji pa P3 autoceļu

  Nepieciešamā infrastruktūra, sadarbība: Līdz mobilitātes punktam pie Garkalnes dzelzceļa stacijas ir jāuzlabo autoceļa V46 Ādaži–Garkalne kvalitāte, jāpaplašina stāvlaukums pie stacijas un jālabiekārto autobusu pietura "Stacijas iela" uz Vidzemes šosejas ielas.

Mobilitātes punktu novietni skatīt shēmā (shēma pielikumā).

Veloceliņu infrastruktūru Garkalnes pagastā skatīt shēmā (shēma pielikumā).

Tāpat informējam par apstiprinātajiem plānošanas dokumentiem Izpētes teritorijas tuvumā:

- Garkalnes pagasta teritorijā spēkā ir Garkalnes novada Teritorijas plānojums 2013.-2024.gadam ar 2015.gada grozījumiem – skatīt valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_432. Vangažu pilsētā spēkā ir Inčukalna novada teritorijas plānojums 2013. – 2024.gadam https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_98.
- Izpētes teritorijas tiešā tuvumā esošie detālplānojumi, kas var ietekmēt mikromobilitātes infrastruktūras risinājumus:

detālplānojums "Rozītes", skatīt: https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_21912;

detālplānojums ""Augšvimbas", Rīgas – Siguldas šoseja 1E", skatīt: https://www.garkalne.lv/terpl/det/?id=%27Augsvimbas%27;

detālplānojums "Mazvimbas", skatīt https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_21907;

detālplānojums "Rīgas – Siguldas šoseja 8", skatīt: https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_21910;

detālplānojums "Jaunvenči", skatīt: https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_11953.

Citi Izpētes teritorijas tuvumā esoši lokālplānojumi un detālplānojumi ir pieejami valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā https://geolatvija.lv vai arī būvvaldes arhīvā (informācijai daiga.gruzite@ropazi.lv, t.67800936).

Pašvaldības ieskatā Izpētes teritorijas tuvumā šobrīd netiek īstenotas būvniecības ieceres, kas būtiski varētu ietekmēt mikromobilitātes infrastruktūras noslodzi. Informācija par būvprojektiem ir pieejama valsts vienotajā Būvniecības informācijas

sistēmā, līdz 2020.gada 1.janvārim uzsāktās būvniecības ieceres ir pieejamas būvvaldes arhīvā (informācijai felicita.karkluvalka@ropazi.lv, t.67800935).

Lūdzam Izpētes projekta izstrādes laikā ņemt vērā detālplānojuma "Rozītes", detālplānojuma ""Augšvimbas", Rīgas – Siguldas šoseja 1E", detālplānojuma "Mazvimbas", detālplānojuma "Rīgas – Siguldas šoseja 8", detālplānojuma "Jaunvenči" risinājumus un pašvaldības stratēgijas izstrādes darba grupā apzinātos mobilitātes punktus, kā arī informēt pašvaldību par izpētes rezultātu.

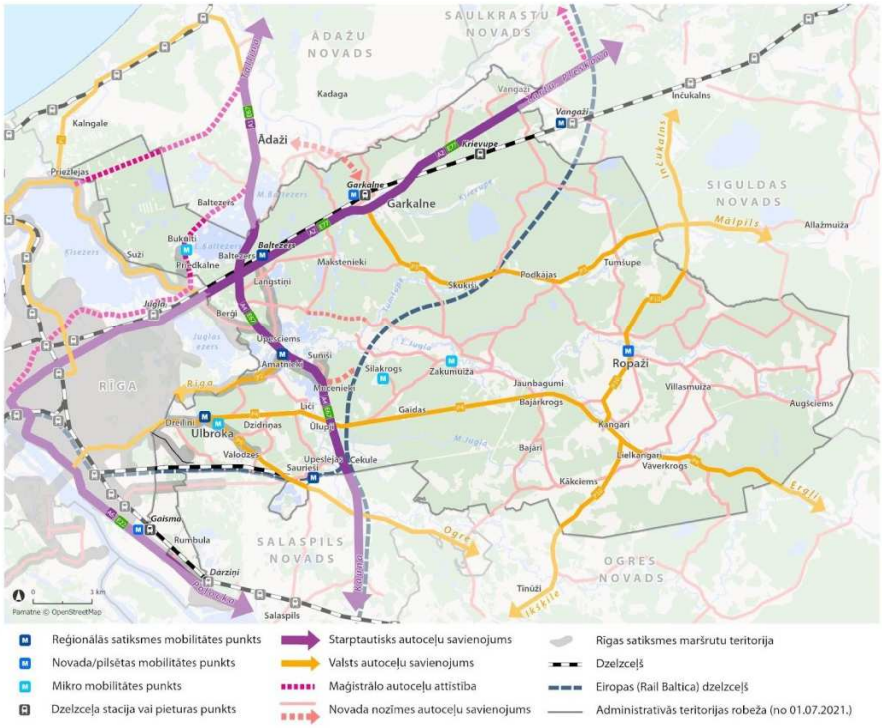
Pielikumā:

- Mobilitātes punktu novietnes shēma – 1lpp.;
- Veloceliņu shēma Garkalnes pagastā – 1lpp.

Ropažu novada pašvaldības izpilddirektora vietniece J.Toca

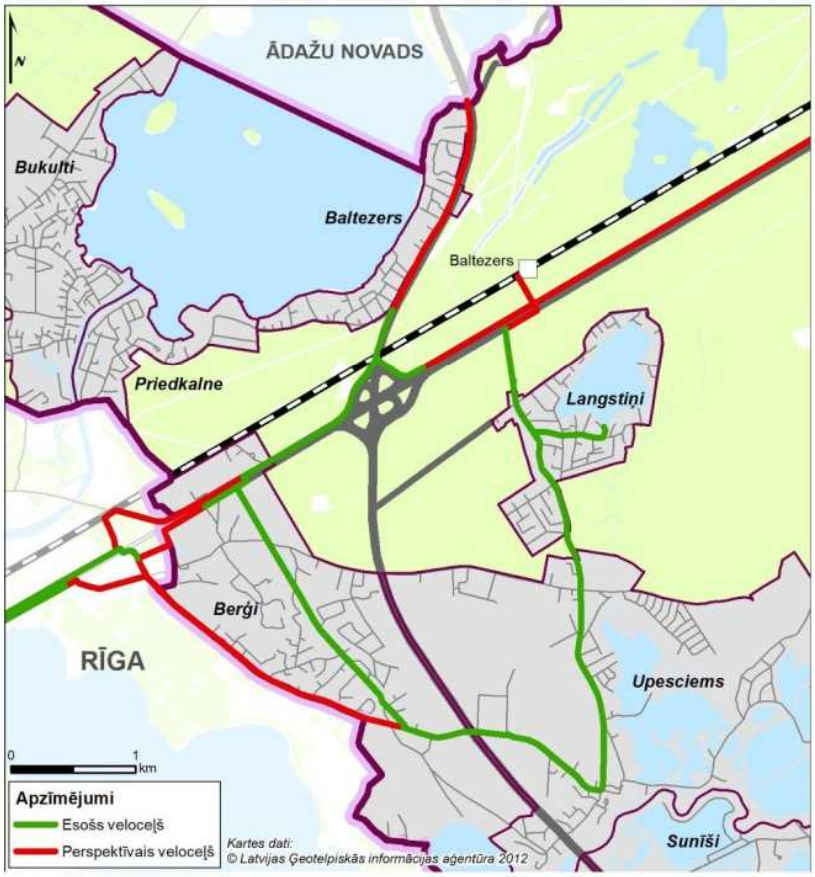
S.Čakāne
67800915

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU


ĀDAŽU NOVADS
SAULKRASTU NOVADS
SIGULDAS NOVADS
SALASPILS NOVADS
OGRES NOVADS
RĪGA
Kadaga
Kalngale
Ādaži
Vangaži
Inčukalns
Krievupe
Garkalne
Baltezers
Bukulti
Priedkalne
Suži
Makstenieki
Langstiņi
Skūkiši
Podkajas
Tumšupe
Allažmuiža
Juglā
Berģi
Upesciems
Āmatnieki
Sunīši
Silakrogs
Zakumuiža
Jaunbagumi
Bajārkrogs
Ropaži
Villasmuiža
Augšciems
Mūcenieki
Līči
Gaidas
Kangari
Dreilini
Ulbroka
Dzidriņas
Ūlupe
Valodzes
Upeslejas
Cekule
Sauriesi
Bajāri
Lielkangari
Vaverkrogs
Kākciems
Gaismā
Rumbula
Darziņi
Salaspils
Tinūži
Ogre
Ikšķile
Ergli
Mālpils
Inčukalns
Rīga
Pamatne © OpenStreetMap
Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts
Novada/pilsētas mobilitātes punkts
Mikro mobilitātes punkts
Dzelzceļa stacija vai pieturas punkts
Starptautisks autoceļu savienojums
Valsts autoceļu savienojums
Maģistrālo autoceļu attīstība
Novada nozīmes autoceļu savienojums
Rīgas satiksmes maršrutu teritorija
Dzelzceļš
Eiropas (Rail Baltica) dzelzceļš
Administrativās teritorijas robeža (no 01.07.2021.)



4.10.attēls. Izbūvētais veloceliņš



4.11. attēls. Veloceliņu shēma

Nākotnē paredzēts izbūvēt vairākus jaunus veloceliņu maršrutus - viens no tiem saslēgtos ar Rīgas pilsētas projektējamo veloceliņu, bet otrs maršrutā Rīga – Ādaži savienotos ar veloceliņu, kas atrodas pie autoceļa A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži) (skat.4.11. attēlu). Tālākā perspektīvā ir ieplānots veloceliņš arī Siguldas virzienā pie autoceļa A2. Veloceliņi izvietojami ārpus autoceļu nodalījuma joslas.
Savukārt Bukultos ir iecerēts izbūvēt „Bukultu magistrāli" kā daudzfunkcionālu gājēju promenādi, kas savienotu Nogāzes ielu ar zaļo zonu ciema centrā.

CIVILTIESISKĀS ATBILDĪBAS APDROŠINĀŠANAS POLISES KOPIJA

Gjensidige

ADB "Gjensidige", Žalgirio g. 90, LT-09303, Viļņa, Lietuva

ADB "Gjensidige" Latvijas filiāle, Reģ. Nr. 40103595216
Gustava Zemgala gatve 74A, Rīga, LV-1039, Latvija

Tel. 67112222
info@gjensidige.lv
gjensidige.lv

§ Profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise

Professional indemnity insurance policy

Polises numurs GJELV1261175
Policy number

Apdrošinājuma ņēmējs Policyholder	PROJEKTS EAE SIA, reģ. Nr. 44103073494 MEDULĀJI, ZIEMERA PAG., LV-4332, LATVIJA tel. +37126324524
Apdrošinātais Insured	PROJEKTS EAE SIA, reģ. Nr. 44103073494 MEDULĀJI, ZIEMERA PAG., LV-4332, LATVIJA tel. +37126324524, e-pasts
Apdrošināšanas periods Insurance period	27.05.2021 00:00 - 26.05.2022 23:59
Retroaktīvais periods Retroactive period	20.02.2012 - 26.05.2021
Līguma darbības teritorija Insurance place	Latvija
Apdrošināšanas veids Insurance policy type	Būvspeciālistu profesionālā civiltiesiskā atbildības apdrošināšana Building specialists' professional indemnity insurance

Apdrošināšanas nosacījumi
Insurance conditions

Apdrošināšanas objekts Insurance objects	Apdrošinātā profesionālā civiltiesiskā atbildība par tā pieļautu kļūdu vai nolaidību, kuras rezultātā nodarīti zaudējumi trešajai personai, veicot Apdrošināto profesionālo darbību. The professional third party liability of the Insured for his/her mistakes or negligence, in the result of which losses were caused to a third party while performing the Insured Professional Activities.
Apdrošinātā profesionālā darbība Insured professional activity	Būvekspertīze, Autoruzraudzība, Būvuzraudzība, Projektēšana.
Projekta / veicamo darbu apraksts Description of project / performed works	-
Apdrošināšanas noteikumi Insurance terms & conditions	Vispārējie apdrošināšanas noteikumi Nr. V1.3 Profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas noteikumi Nr.7.4/3 Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas speciālie noteikumi Nr.7.4/3-1 "Būvspeciālistu profesionālā civiltiesiskā atbildība" General Insurance Terms and Conditions No. V1.3 Professional indemnity insurance terms and conditions No.7.4/3 Special third party liability insurance regulations No. 7.4/3-1 "Building specialists' professional third party liability"

Atbildības limits, apdrošināšanas prēmija, pašrisks
Liability limit, insurance premium, deductible

Atbildības limits par apdrošināšanas periodu kopā Liability limit for the period in aggregate	300 000,00 EUR
Atbildības limits par vienu apdrošināšanas gadījumu Liability limit for each and every claim	300 000,00 EUR
Apdrošinātā paša risks Deductible of the Insured	500,00 EUR Par katru apdrošināšanas gadījumu For each and every claim
Apdrošināšanas prēmija Insurance premium	760,00 EUR (Septiņi simti sešdesmit euro 00 centi) 760,00 EUR (Seven hundreds sixty EUR 00 ct)

Prēmijas maksājumu grafiks
Premium payment schedule

Summa, EUR Amount	**Samaksāt līdz** Due date	**Summa, EUR** Amount	**Samaksāt līdz** Due date
760,00	01.06.2021		

Ja polisē norādītā apdrošināšanas prēmija vai tās pirmā daļa netiek samaksāta polisē norādītajā termiņā un apmērā, tad apdrošināšanas līgums nav stājies spēkā no tā noslēgšanas brīža. Atsevišķs paziņojums par to, ka apdrošināšanas līgums nav stājies spēkā, apdrošinājuma ņēmējam nosūtīts netiek.
In case Insurance Premium or first premium installment is not paid in due time and to the foreseen amount, Insurance Contract shall be invalid as of its conclusion moment. No separate notice will be sent to the Policyholder on invalidity of the Contract.

Gjensidige

Profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise
Professional indemnity insurance policy

Polises numurs **GJELV1261175**
Policy number

Īpašie nosacījumi
Special conditions

Par Apdrošinātajiem tiek uzskatīti arī visi darbu izpildē iesaistītie, ar būvniecību saistītie speciālisti, kuri nodarbināti un rīkojas Apdrošinātā vārdā saskaņā ar darba vai uzņēmuma līgumu.
Attiecībā uz retroaktīvo periodu tiek piemēroti iepriekšējo polišu nosacījumi.

Riska informācija
Information about risk

Plānotais apgrozījums / līguma summa –
Vai pēdējo 5 gadu laikā ir bijušas izvirzītas sūdzības/pretenzijas pret Apdrošinājuma ņēmēju vai Apdrošinātajiem? – Nē.
Polise visiem objektiem.
Objektu grupas: [1] [2] [3]. Ceļi.

Noslēdzot apdrošināšanas līgumu, es apliecinu, ka:
• visa manis sniegtā informācija, kas iekļauta šajā apdrošināšanas līgumā un tā pielikumos, ir patiesa un pilnīga;
• man ir izsniegti apdrošināšanas līguma noteikumi, ar to saturu esmu iepazīstināts, un tie man ir skaidri un saprotami;
• esmu informēts, ka apdrošināšanas līguma noteikumi un cita saistošā informācija ir pieejama Apdrošinātāja interneta vietnē www.gjensidige.lv vai Apdrošinātāja birojā.

Apdrošinātājs veic apdrošinājuma ņēmēja sniegto personas datu apstrādi nolūkā noslēgt un izpildīt apdrošināšanas līgumu. Detalizēta informācija par apdrošinātāja personas datu apstrādes principiem ir pieejama interneta vietnē www.gjensidige.lv/privatums vai Apdrošinātāja birojā.
By concluding the insurance contract, I hereby confirm that:
• all the information provided by me, contained in this insurance contract and its annexes, is true and complete;
• I have been issued the terms and conditions of the insurance contract, I have been introduced with their content, and they are clear and understandable to me.
• I have been informed that the terms and conditions of the insurance contract and other relevant information are available on the Insurer's web page www.gjensidige.lv or at the Insurer's office.

The Insurer is processing personal data provided by the policyholder for the purpose of concluding and executing the insurance contract. Detailed information on the personal data processing principles of the insurer is available at www.gjensidige.lv/privatums or at the Insurer's office.

Apdrošināšanas prēmija iekļauj komisijas maksājumu par apdrošināšanas izplatīšanu.
The insurance premium includes a commission fee for the distribution of insurance.

Atlīdzību pieteikšana Claims report	www.gjensidige.lv / Neskaidrību gadījumā zvaniet +371 67112222 www.gjensidige.lv / For more information call +37167112222

Polise ir sagatavota elektroniski un derīga bez paraksta un zīmoga.
Policy has been issued electronically and is valid without signature or stamp.

Izdošanas datums, vieta Date, place of issue	26.05.2021, Rīga 26.05.2021, Riga

Apdrošinātājs Insurer	**Polisi izsniedza** Policy issued by	**Apdrošinājuma ņēmējs** Policyholder
ADB "Gjensidige" Latvijas filiāle ADB "Gjensidige" Latvian Branch	APDROŠINĀŠANAS UN FINANSU BROKERS SIA Tālr.: +37122007016 E-pasts: vija.siljekaba@financebroker.lv	PROJEKTS EAE SIA

ADB „Gjensidige" Latvijas filiāle

Reģ. Nr. 40103595216

Gustava Zemgala gatve 74A, Rīga
LV-1039, Latvija

Tālrunis: (+371) 671 12222
E-pasts: info@gjensidige.lv

gjensidige.lv

Rīga, 2021.gada 27.maijā

APLIECINĀJUMS

Ar šo ADB „GJENSIDIGE" Latvijas filiāle apliecina, ka ar Būvspeciālista profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu – polise Nr. GJELV1261175 ir apdrošinātas sekojošas personas:

1. GAIĶIS MATĪSS, p.k. 280596-12066, Inženieris, pieredze specialitātē 3 g.
2. GORBATENKO NATAĻJA, p.k. 130383-11641, Inženieris, pieredze specialitātē 13 g.
3. KRŪMIŅŠ EDGARS, p.k. 120586-12658, Inženieris, pieredze specialitātē 13 g.
4. MALAKOVSKIS ĢIRTS, p.k. 070192-11150, Inženieris, pieredze specialitātē 6 g.
5. ROŽDESTVENSKA SJUZANNA, p.k. 021295-10618, Inženieris, pieredze specialitātē 3 g.
6. ZVEJNIEKS ROBERTS, p.k. 240686-12668, Inženieris, pieredze specialitātē 14 g.

Apdrošināšanas līguma GJELV1261175 darbības periods ir līdz 2022.gada 26. maijam.

Šis apliecinājums ir derīgs, uzrādot to kopā ar apdrošināšanas polises izdruku.

Andis Felkers
Projektu vadītājs
Brokeru un partneru apdrošināšanas nodaļa

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS ELEKTRONISKI AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

ADB „Gjensidige" Latvijas filiāle

Reģ. Nr. 40103595216

Gustava Zemgala gatve 74A, Rīga
LV-1039, Latvija

Tālrunis: (+371) 671 12222
E-pasts: info@gjensidige.lv

gjensidige.lv

Rīga, 2021.gada 27.maijā

APLIECINĀJUMS

Ar šo ADB „GJENSIDIGE" Latvijas filiāle apliecina, ka SIA Projekts EAE (reģ. Nr. 44103073494) Būvspeciālista profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums – polise Nr. GJELV 1261175 ir spēkā uz visiem apdrošināšanas ņēmēja objektiem, ar atbildības limitu 300000.00 EUR par apdrošināšanas periodu kopā un atbildības limitu 300000.00 EUR par vienu apdrošināšanas gadījumu. Polise pilnībā apmaksāta un spēkā esoša.

.Apdrošināšanas līguma GJELV1261175 darbības periods ir līdz 2022.gada 26. maijam.
Šis apliecinājums ir derīgs, uzrādot to kopā ar apdrošināšanas polises izdruku.

Andis Felkers
Projektu vadītājs
Brokeru un partneru apdrošināšanas nodaļa

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS ELEKTRONISKI AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

COMPENSA
VIENNA INSURANCE GROUP

ARHITEKTU/INŽENIERU PROFESIONĀLĀS ATBILDĪBAS APDROŠINĀŠANAS POLISE
Nr. 35/000/005388/22

Apdrošinājuma ņēmējs:		**Apdrošinātais:**	
Nosaukums:	**PROJEKTS EAE SIA**	Nosaukums:	**PROJEKTS EAE SIA**
Reģistrācijas Nr.:	**44103073494**	Reģistrācijas Nr.:	**44103073494**
Adrese:	ALŪKSNES NOVADS, ZIEMERA PAGASTS MEDULĀJI, Latvija	Adrese:	ALŪKSNES NOVADS, ZIEMERA PAGASTS MEDULĀJI, Latvija
Tālr./fakss:		Tālr./fakss:	

Retroaktīvais datums:	No **27.02.2019** plkst. **00:00**
Apdrošināšanas periods:	No **27.05.2022** plkst. **00:00** līdz **26.05.2023** plkst. **23:59**
Pagarinātais paziņošanas periods līdz:	Līdz **25.05.2026** plkst. **24:00**

Apdrošinātā profesija:	Būvekspertize, Autoruzraudziba, Būvuzraudziba, Projektēšana.

Apdrošināšanas objekts	**Atbildības limits**	**Pašrisks***
Profesionālā civiltiesiskā atbildība Par vienu atsevišķu apdrošināšanas gadījumu un par vairākiem apdrošināšanas gadījumiem kopā apdrošināšanas perioda laikā:	500 000,00 EUR	500,00 EUR
Kopā:	**500 000,00 EUR**	

** par katru apdrošināšanas gadījumu*

Apdrošinātie riski:	Profesionālā atbildība saskaņā ar apdrošināšanas noteikumiem
Apdrošināšanas noteikumi:	*Profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas noteikumi Nr.PIW 19*

Papildus nosacījumi:
1. Šīs polises neatņemama sastāvdaļa ir visi tās pielikumi un pieteikuma forma.
2. Apdrošināšanas izplatīšanā tieši iesaistīts Compensa darbinieks vai apdrošināšanas starpnieks, ar kuru Compensa ir noslēgts sadarbības līgums, par polises pārdošanu saņem atalgojumu un/vai komisiju, kura ir ietverta polises apdrošināšanas prēmijā.
3. Apdrošināšanas līguma neatņemama sastāvdaļa ir Būvspeciālistu profesionālās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas noteikumi Nr.BVS20
4. Prēmija aprēķināta pamatojoties uz 2022.gada plānoto apgrozījumu

Kopējā apdrošināšanas prēmija	815,00 EUR

Ja polisē norādītā apdrošināšanas prēmija vai tās pirmā daļa netiek samaksāta polisē norādītajā termiņā un apmērā, tad apdrošināšanas līgums nav stājies spēkā no tā noslēgšanas brīža. **Atsevišķs paziņojums par to, ka apdrošināšanas līgums nav stājies spēkā, apdrošinājuma ņēmējam nosūtīts netiek.**

Veicot apdrošināšanas prēmijas vai tās pirmās daļas (ja prēmijas samaksa ir noteikta vairākās daļās) samaksu apdrošināšanas polisē noteiktajā kārtībā, termiņā un apmērā, apdrošinājuma ņēmējs/apdrošinātais apstiprina, ka ir iepazinies ar apdrošināšanas noteikumiem un nosacījumiem, privātuma politikas noteikumiem attiecībā uz personas datu apstrādi, kā arī ir informēts, ka personas dati tiks glabāti un apstrādāti tik ilgi, cik tas ir nepieciešams attiecīgā nolūka sasniegšanai. Apdrošinājuma ņēmējs, veicot apdrošināšanas prēmijas samaksu apliecina, ka visi norādītie dati apdrošināšanas līgumā, tā pielikumos un pieteikumā, lai noslēgtu apdrošināšanas līgumu, ir pareizi un patiesi, kā arī ir informēts par apdrošināšanas informācijas dokumenta pieejamību mājas lapā www.compensa.lv vai jebkurā klientu apkalpošanas centrā. Apdrošināšanas līgums noslēgts saskaņā ar apdrošinājuma ņēmēja/apdrošinātā prasībām un vajadzībām

Maksājuma Nr.:	**Apmaksas datums līdz:**	**Maksājuma summa:**
1	03.06.2022	815,00 EUR

Izdošanas vieta: ***Centrālais birojs*** Datums: ***17.05.2022*** Laiks: ***11:24***

Polise ir sagatavota elektroniski un derīga bez paraksta

Compensa Vienna Insurance Group ADB Latvijas filiāle

Vienības gatve 87h
Rīga, LV-1004

Reģ. Nr. 40103942087
info@compensa.lv, www.compensa.lv

Klientu atbalsta tālrunis: 8888
Zvanot no ārzemēm: +371 67558888

COMPENSA
VIENNA INSURANCE GROUP

ARHITEKTU/INŽENIERU PROFESIONĀLĀS ATBILDĪBAS APDROŠINĀŠANAS POLISE

Nr. 35/000/005388/22

Compensa Vienna Insurance Group ADB Latvijas filiāle

Vienības gatve 87h
Rīga, LV-1004

Reģ. Nr. 40103942087
info@compensa.lv, www.compensa.lv

Klientu atbalsta tālrunis: 8888
Zvanot no ārzemēm: +371 67558888

SIA Projekts EAE
Alūksnes nov., Ziemera pag., "Medulāji", LV-4332

APLIECINĀJUMS

Rīgā, 2022.gada 24.maijā
Nr. **4.1-2/2002-2022**

Ar šo Compensa Vienna Insurance Group ADB Latvijas filiāle apliecina, ka ar SIA Projekts EAE (reg. Nr. 44103073494) Arhitektu/inženieru profesionālās atbildības apdrošināšanas polisi Nr. 35/000/005388/22 ir apdrošinātas sekojošas personas:

1. GAIĶIS MATĪSS, , Inženieris, pieredze specialitātē 4 g.
2. GORBATENKO NATAĻJA, , Inženieris, pieredze specialitātē 14 g.
3. KRŪMIŅŠ EDGARS, , Inženieris, pieredze specialitātē 14 g.
4. MALAKOVSKIS ĢIRTS, , Inženieris, pieredze specialitātē 7 g.
5. ROŽDESTVENSKA SJUZANNA, , Inženieris, pieredze specialitātē 4 g.
6. ZVEJNIEKS ROBERTS, , Inženieris, pieredze specialitātē 15 g.
7. DĀVIS BRIEDIS, , Inženieris, pieredze specialitātē 2 g.
8. ILZE ŠENBERGA, , Inženieris, pieredze specialitātē 10 g.

Apdrošināšanas polises 35/000/005388/22 darbības periods ir līdz 2023.gada 26. maijam.
Šis apliecinājums ir derīgs, uzrādot to kopā ar apdrošināšanas polises izdruku.

Šis pielikums ir sagatavots elektroniski un derīgs bez paraksta.

SIA Projekts EAE
Alūksnes nov., Ziemera pag., "Medulāji", LV-4332

APLIECINĀJUMS

Rīgā, 2022.gada 24.maijā
Nr. **4.1-2/2003-2022**

Ar šo Compensa Vienna Insurance Group ADB Latvijas filiāle apliecina, ka ka SIA Projekts EAE (reg. Nr. 44103073494) Arhitektu/inženieru profesionālās atbildības apdrošināšanas polise Nr. 35/000/005388/22 ir spēkā uz visiem apdrošināšanas ņēmēja objektiem, ar atbildības limitu 500000.00 EUR par apdrošināšanas periodu kopā un atbildības limitu 500000.00 EUR par vienu apdrošināšanas gadījumu.

Apdrošināšanas polises 35/000/005388/22 darbības periods ir līdz 2023.gada 26. maijam.
Šis apliecinājums ir derīgs, uzrādot to kopā ar apdrošināšanas polises izdruku.

Šis pielikums ir sagatavots elektroniski un derīgs bez paraksta.

SIA Projekts EAE
Alūksnes nov., Ziemera pag., "Medulāji", LV-4332

APLIECINĀJUMS

Rīgā, 2022.gada 24.maijā
Nr. **4.1-2/2004-2022**

Ar šo Compensa Vienna Insurance Group ADB Latvijas filiāle apliecina, ka SIA Projekts EAE (reg. Nr. 44103073494) Arhitektu/inženieru profesionālās atbildības apdrošināšanas polise Nr. 35/000/005388/22 ir spēkā uz visiem apdrošināšanas ņēmēja objektiem, ar atbildības limitu 500000.00 EUR par apdrošināšanas periodu kopā un atbildības limitu 500000.00 EUR par vienu apdrošināšanas gadījumu.

Polise pilnībā apmaksāta un spēkā esoša.

Apdrošināšanas polises 35/000/005388/22 darbības periods ir līdz 2023.gada 26. maijam.

Šis apliecinājums ir derīgs, uzrādot to kopā ar apdrošināšanas polises izdruku.

Šis pielikums ir sagatavots elektroniski un derīgs bez paraksta.

SKAIDROJOŠS APRAKSTS

VISPĀRĪGI

Izpētes projekts izstrādāts saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp VSIA "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk LVC vai Pasūtītājs) un SIA „Projekts EAE" (turpmāk Izpildītājs).

Pētījums izstrādāts pamatojoties uz sekojošiem dokumentiem:

- Darba uzdevums;
- Amatas novada pašvaldības komunālās nodaļas nosacījumi;
- AS "Augstsprieguma tīkls" nosacījumi;
- SIA "Baltcom" nosacījumi;
- AS "Conexus Baltic Grid" nosacījumi;
- PSIA "GARKALNES INŽENIERTĪKLI" nosacījumi;
- AS „Gaso" nosacījumi;
- AS "Latvenergo" nosacījumi;
- VAS "Latvijas dzelzceļš" nosacījumi;
- AS "Latvijas valsts meži" nosacījumi;
- Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras nosacījumi;
- SIA "Līgatnes komunālserviss" nosacījumi;
- SIA "Latvijas Mobilais Telefons" nosacījumi;
- VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" nosacījumi;
- Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes nosacījumi;
- Cēsu novada Priekuļu apvienības pārvaldes Komunālās saimniecības nosacījumi;
- SIA "RETN Baltic" vēstule;
- SIA "Rīgas ūdens" nosacījumi;
- AS "Sadales tīkls" nosacījumi;
- SIA "Tele2" vēstule;
- SIA „Tet" nosacījumi;
- PSIA "Vangažu avots" nosacījumi;
- Informācija no Cēsu pilsētas SIA "Vinda";
- Valsts vides dienesta vēstule;
- VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" nosacījumi;
- Informācija no Valmieras novada pašvaldības;
- Informācija no Cēsu novada pašvaldības;
- Informācija no Siguldas novada pašvaldības;
- Informācija no Ropažu novada pašvaldības.

Izpētes projektu izstrādājuši sekojoši būvinženieri:

Roberts Zvejnieks – pētījuma vadītājs/būvinženieris (LBS būvprakses sertifikāts Nr. 3-00169);

Matīss Gaiķis – pētījuma izstrādātājs/būvinženieris (LBS būvprakses sertifikāts Nr. 3-02254).

Projektēšanas darbi izpildīti ievērojot Latvijas būvnormatīvus, Latvijas valsts standartus un Eiropas normas (EN). Projektēšanā izmantota ceļu projektēšanas sistēma AutoCad Civil 3D.

AADT vai GVDI – gada vidējā diennakts intensitāte;

a/c – autoceļš;

CSN – ceļu satiksmes noteikumi;

CSNg – ceļu satiksmes negadījums;

LVS – Latvijas Valsts standarts;

ICP – Ieteikumi ceļu projektēšanai "Ceļa sega";

DN/ID – iekšējais diametrs;

NP – normālprofils;

LP – labā puse;

KP – kreisā puse;

dnn – diennakts;

AP – autobusu pietura;

GP – gājēju pāreja;

GC – gājēju ceļš, ietve;

VC – veloceļš;

GVC – gājēju un velosipēdu ceļš;

KGVC – kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš;

LED vai GED – gaismas emisijas diodes.

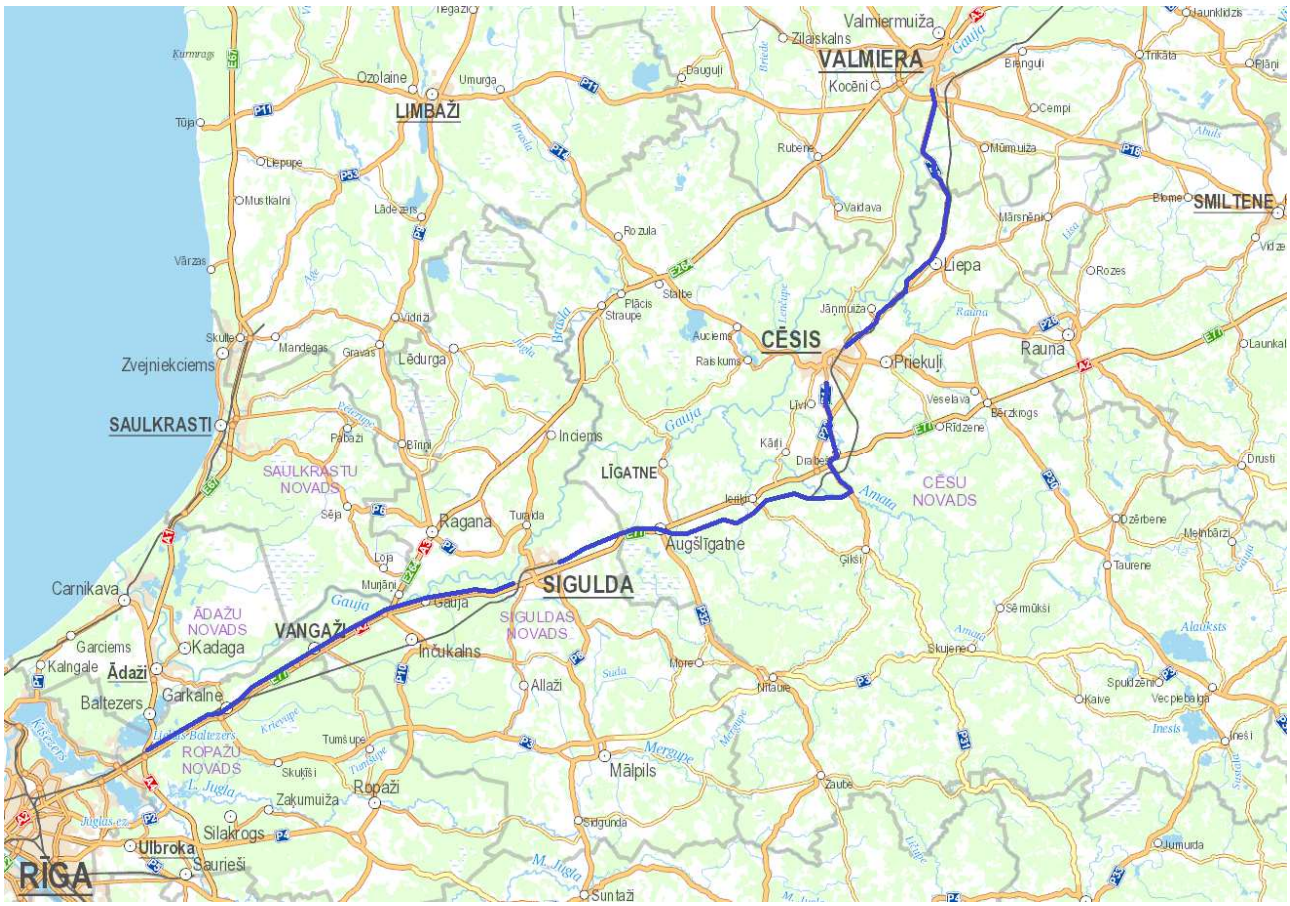
PLĀNOTAIS MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS TRASES NOVIETOJUMS

Plānotais mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojums (skatīt Attēls 1) balstīts uz izpētes projekta "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" ieteikumiem ņemot vērā šādus aspektus:

- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot iespējami tuvu apdzīvotām vietām vai cauri tām, nodrošinot pieejamību pēc iespējas vairāk vietējiem iedzīvotājiem;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot iespējami tuvu pašvaldības un valsts infrastruktūras un tūrisma objektiem;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot tā, lai pēc iespējas mazāk tiktu skarta apkārtējā vide (piemēram, iespējami mazāk būtu nepieciešama koku ciršana, iespējami mazāk tiktu skartas aizsargājamās teritorijas u.t.t.);
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot tā, lai pēc iespējas mazāk būtu ietekmēta satiksmes drošība;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot, lai pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi.

Nākošajās sadaļās ir sniegts detalizētāks mikromobilitātes infrastruktūras novietojuma apraksts. Detalizētākus mikromobilitātes infrastruktūras risinājumus skatīt IP-2 rasējumos. Novietojams uzrādīts

orientējošs un precizējams nākošajās projektēšanas stadijās. Autoceļu un dzelzceļu puses noteiktas skatoties virzienā uz Rīgu.



Attēls 1

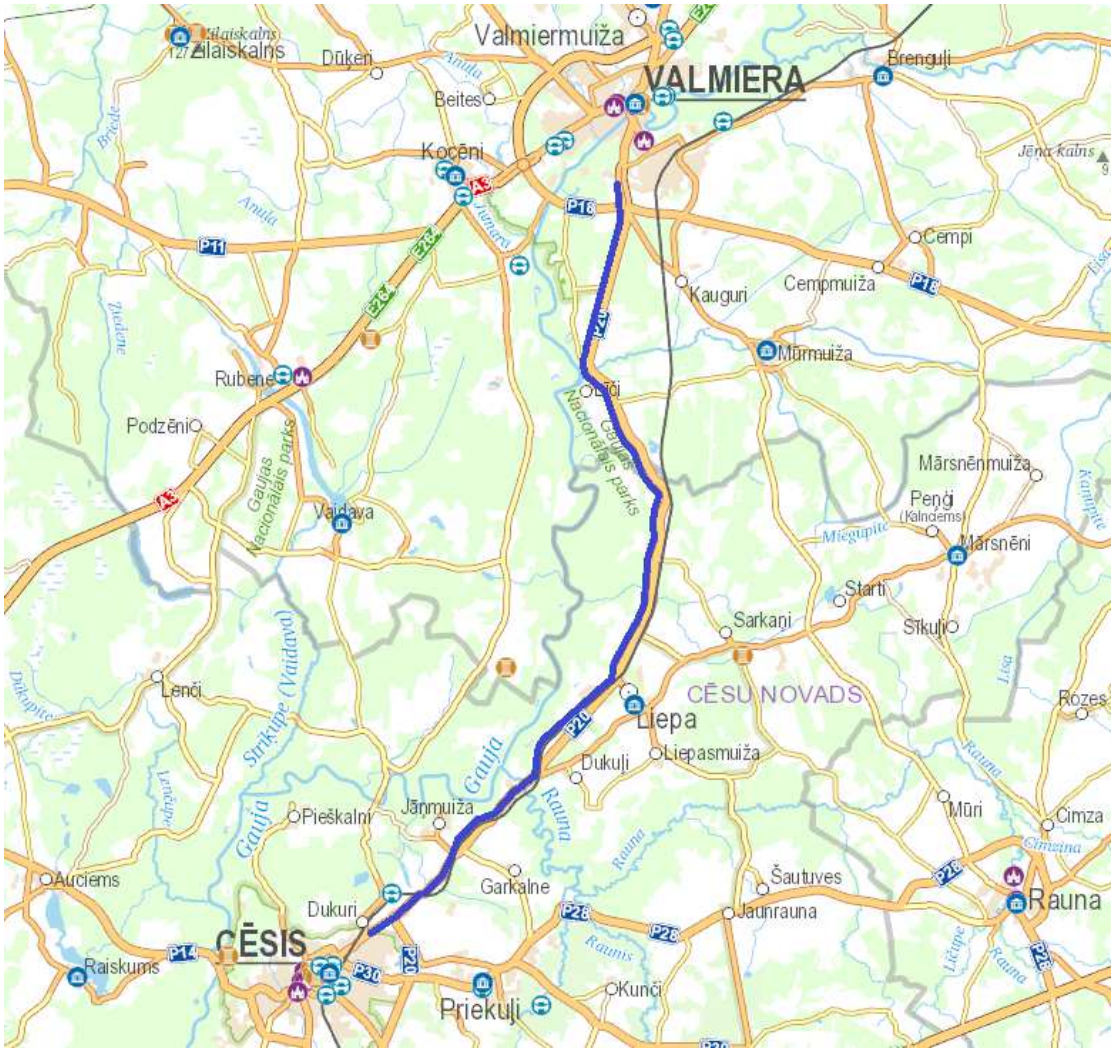
POSMS VALMIERA – CĒSIS

Sākot no Valmieras robežas mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot pa autoceļa P20 nodalījuma joslu autoceļa labajā pusē līdz pat Lodes ielai, kura atrodas Liepas ciemā. Paredzēts izmantot esoši gājēju un velobraucēju infrastruktūru Lodes ielā. Vietā, kur gājēju un velosipēdu ceļš beidzas, paredzēts izbūvēt gājēju pāreju pāri Lodes ielai, kur tālāk infrastruktūru paredzēts izvietot dzelzceļa nodalījuma joslā dzelzceļa labajā pusē līdz nākošajai dzelzceļa pārbrauktuvei (pie a/c P20 un a/c V323 ceļu mezgla). Pēc minētās dzelzceļa pārbrauktuves pa autoceļa P20 labo pusi līdz nākošajai dzelzceļa pārbrauktuvei, kur tālāk mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot dzelzceļa nodalījuma joslā dzelzceļam labajā pusē līdz nākošajai dzelzceļa pārbrauktuvei pie Jāņmuižas stacijas. Tālāk līdz Cēsu pilsētas robežai mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot a/c P20 nodalījuma joslā autoceļa labajā pusē.

Iepriekšējā rindkopā minētais risinājums paredzēts, lai nodrošinātu pēc iespējas mazāk mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošanas vietu ar autoceļiem un dzelzceļu, samazinot konfliktpunktu skaitu un palielinot satiksmes drošību, taču nodrošinot pieejamību tādam pašam iedzīvotāju skaitam, ja infrastruktūru būtu izvietota tikai autoceļa vai tikai dzelzceļa nodalījuma joslā.

Mikromobilitātes infrastruktūra atrodas blakus Valmierai, Līčiem, Liepai, Jāņmuižai, Cēsīm, nodrošinot infrastruktūras pieejamību vietējiem iedzīvotājiem.

Mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu posmā no Valmieras līdz Cēsīm skatīt 2. attēlā.



Attēls 2

POSMS CĒSIS – SIGULDA

Sākot no Cēsīm mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot a/c P14 nodalījuma joslā a/c labajā pusē līdz a/c P20. Tālāk to paredzēts izvietot pa a/c P20 nodalījuma joslu a/c labajā pusē līdz ceļu mezglam ar a/c V293. A/c P20 un a/c V293 ceļu mezglā paredzēta divlīmeņu gājēju pāreja. Tālāk mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot a/c V293 nodalījuma joslā a/c labajā pusē līdz pat a/c A2, kur tālāk trasi paredzēts izvietot a/c A2 nodalījuma joslā a/c labajā pusē līdz ceļu mezglam ar a/c P31. A/c A2 un a/c P31 ceļu mezglā paredzēta divlīmeņu gājēju pāreja. Tālāk minēto infrastruktūru paredzēts izvietot pa a/c P31 nodalījuma joslu a/c labajā pusē līdz Amatai, kur tālāk mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot vecajā dzelzceļa trases (Ieriķi - Abrene) nodalījuma joslā ceļa kreisajā pusē. Tālāk ar mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts šķērsot esošo dzelzceļa līniju Rīga – Valka pa autoceļu V317. No dzelzceļa pārbrauktuves uz a/c V317 līdz pat Siguldas robežai mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot dzelzceļa nodalījuma joslā dzelzceļa trases labajā pusē.

Posms no Cēsīm līdz Amatai paredzēts autoceļu nodalījuma joslās šādu iemeslu dēļ:

- No Cēsīm līdz pagriezienam uz Līviem blakus a/c P14 tiek izstrādāts būvprojekts "Gājēju – velosipēdistu ceļš gar a/c P14 Umurga – Cēsis posmā no Cēsīm līdz krustojumam uz Līvu ciematu km 39,70 līdz km 40,95", kas nodrošinās piekļuvi Līvu iedzīvotājiem, un kuru varēs jau iekļaut mikromobilitātes infrastruktūrā;

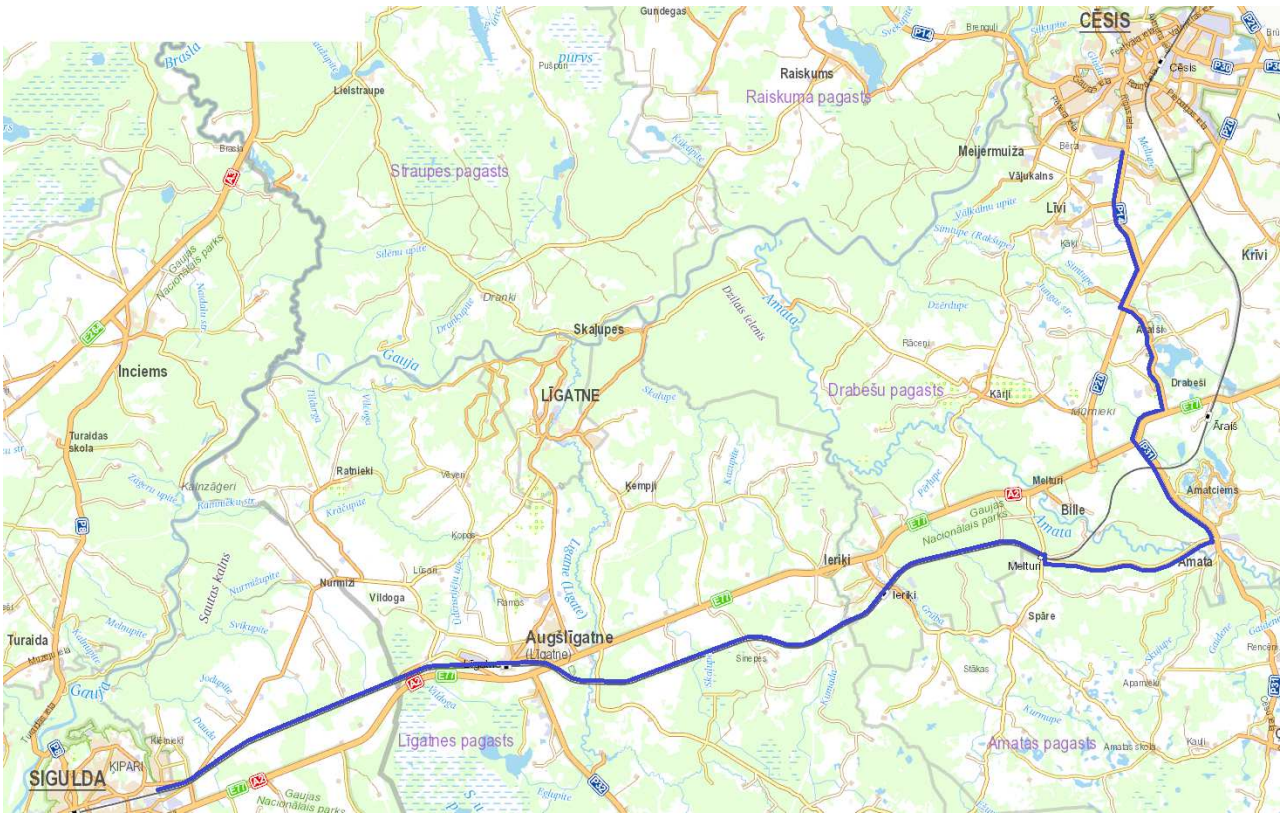
- Tiek nodrošinātas piekļuves vairākiem ciematiem un ezeriem, nekā izbūvējot minēto posmu dzelzceļa nodalījuma joslā;
- Tiek nodrošināta pieejamība vairāk tūrisma objektiem, piemēram Āraišu ezerpils, kuru apmeklē liels skaits tūristu.

Posms no a/c A2 un a/c P31 ceļu mezgla līdz Siguldai paredzēts dzelzceļa nodalījuma joslā nevis autoceļa A2 nodalījuma joslā šādu iemeslu dēļ:

- blakus autoceļam A2 posmā no a/c A2 un a/c P31 ceļu mezgla līdz Siguldai atrodas daudz dažādas koku alejas, kuras būtu jāizcērt;
- tiek skarti mazāk privātīpašumi, jo a/c A2 nodalījuma josla nav tik plata kā dzelzceļa nodalījuma josla;
- gadījumā ja darbi būtu jāparedz blakus a/c A2, taču ārpus nodalījuma joslas, posmā Drabeši – Augšlīgatne būvniecības darbi varētu būt apgrūtināti vai pat neiespējami sakarā ar Gaujas nacionālā parka atrašanās vietu;
- posmā no a/c A2 un a/c P31 autoceļam A2 esošais zemes reljefs ir ļoti nelīdzens kā rezultātā būtu nepieciešami lieli grunts pārvietošanās darbi, kas palielinātu būvniecības izmaksas;
- a/c A2 nodalījuma joslā būtu nepieciešams izbūvēt par vienu tiltu vairāk, kas sadārdzinātu būvniecības izmaksas.

Mikromobilitātes infrastruktūra atrodas tieši blakus Cēsīm, Līviem, Āraišiem, Drabešiem, Amatciemam, Amatai, Ieriķiem, Augšlīgatnei, Siguldai, nodrošinot infrastruktūras pieejamību vietējiem iedzīvotājiem.

Mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu posmā no Cēsīm līdz Siguldai skatīt 3. attēlā.



Attēls 3

POSMS SIGULDA – RĪGA

Sākotnēji mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot a/c V96 nodalījuma joslā a/c labajā pusē posmā no Lorupes līdz a/c A2. Tālāk līdz pat Garkalnei (līdz ceļu mezglam ar Lielo zaļo ielu) mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot a/c A2 nodalījuma joslā a/c labajā pusē. Tālāk minēto infrastruktūru paredzēts izvietot pa Lielās zaļās ielas nodalījuma joslu ielas labajā pusē līdz pat a/c V46, šķērsojot dzelzceļa līniju Rīga – Valka. Tad infrastruktūru paredzēts izvietot pa a/c V46 nodalījuma joslu a/c labajā pusē līdz Venču ielai, kur paredzēts mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt līdz dzelzceļa līnijai Rīga – Valka. Tālāk līdz a/c A1 un A2 divlīmeņu ceļu mezglam mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot pa dzelzceļa nodalījuma joslu, kur mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts pieslēgt esošajam veloceļam ceļu mezgla zonā.

Posmā no Siguldas līdz Garkalnei mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts izvietot autoceļa A2 nodalījuma joslā, nodrošinot piekļuvi vairāk ciematiem nekā ja mikromobilitātes infrastruktūra tiktu izvietota dzelzceļa nodalījuma joslā. Novērots, ka šajā posmā pa autoceļu A2 aktīvi pārvietojas velobraucēji. Garkalnē mikromobilitātes infrastruktūra paredzēta autoceļa V46 nodalījuma joslā autoceļa labajā pusē, skatoties virzienā uz Rīgu. Pēc šādas infrastruktūras lielu vēlmi ir izrādījuši vietējie Garkalnes iedzīvotāji (baltoties uz lsm.lv mājaslapā pieejamās informācijas). No Garkalnes līdz a/c A1 un a/c A2 ceļu mezglam mikromobilitātes infrastruktūru plānots izbūvēt dzelzceļa nodalījuma joslā, tādā veidā izvairoties no riska skart vairāk privātīpašumu, un mikromobilitātes infrastruktūra tiek savienota ar esošo ietvi a/c A1 un a/c A2 ceļu mezgla zonā.

Mikromobilitātes infrastruktūra atrodas tieši blakus Siguldai, Gaujai (ciematam), Indrāniem, Krustiņiem (Sēnītei), Vangažiem, Garkalnei nodrošinot infrastruktūras pieejamību vietējiem iedzīvotājiem. Sakarā ar to, ka no Rīgas līdz a/c A1 un A2 divlīmeņu ceļu mezglam esošajā situācijā atrodas veloceļš, tad mikromobilitātes infrastruktūra būs pieejama arī Rīgas iedzīvotājiem.

Mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu posmā no Siguldas līdz Rīgai skatīt 4. attēlā.



Attēls 4

AUTOCEĻŠ P20

Autoceļš P20 Valmiera – Cēsis - Drabeši ir reģionālais Latvijas autoceļš, kas savieno Valmieru, pa apvedceļu apejot Cēsis, ar autoceļu A2. Autoceļa kopgarums ir 39.7 km un tas visā garumā klāts ar asfaltbetona segumu. Autoceļš šķērso Valmieras un Cēsu novadus. Esošajā situācijā blakus autoceļam P20 ietve ir izbūvēta tikai posmā no pieturas "Lode" līdz krustojumam ar Rūpnīcas ielu (aptuveni 180 m) un tā ir ļoti sliktā stāvoklī.

LODES IELA

Lodes iela ir aptuveni 0.6 km gara iela Liepas ciemā, kura savieno Ķieģeļu rūpnīcu ar autoceļu P20. Lodes ielas segums ir klāts ar asfaltbetonu. Esošajā situācijā blakus Lodes ielai ir izbūvēts gājēju ceļš.

AUTOCEĻŠ P14

Autoceļš P14 Umurga – Cēsis – Līvi ir reģionālais Latvijas autoceļš, kas savieno Umurgu Limbažu novadā ar Stalbi pie autoceļa A3 un tālāk ar Cēsīm. Autoceļa kopgarums ir 42.7 km un tas visā maršrutā klāts ar asfaltbetona segumu. Autoceļš šķērso Limbažu un Cēsu novadus. Paredzēts, ka mikromobilitātes infrastruktūra varētu atrasties blakus autoceļam P14 posmā no Cēsīm līdz autoceļam P20 (posma garums apmēram 3 km). Esošajā situācijā minētā autoceļa posmā, kurā paredzēts izvietot mikromobilitātes infrastruktūru blakus autoceļam neatrodas izbūvēti gājēju un/vai velosipēdistu ceļi, taču pašreiz tiek izstrādāts būvprojekts, kura ietvaros paredzēts izbūvēt kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu blakus a/c P14 posmā no Cēsu pilsētas robežas līdz pieslēgumam uz Līviem (skatīt sadaļu "Plānotie objekti pētāmā posma tuvumā").

AUTOCEĻŠ V293

Autoceļš V293 Drabeši – Līvi ir vietējais Latvijas autoceļš, kas savieno autoceļu A2 ar autoceļu P20, nodrošinot piekļuvi Drabešiem un Āraišiem. Autoceļa kopgarums ir 2.950 km un tas visā garumā ir klāts ar asfaltbetona segumu. Esošajā situācijā blakus a/c V293 neatrodas izbūvēti gājēju un/vai velosipēdistu ceļi.

AUTOCEĻŠ P31

Autoceļš P31 Ērgļi - Drabeši ir Latvijas reģionālais autoceļš, kas savieno Ērgļus ar autoceļu A2 1.5 km no Drabešiem. Autoceļa garums ir 52,3 km un tikai atsevišķās vietās (3,5 km no A2 līdz Amatai un 1 km Ērgļos) tas klāts ar asfaltbetona segumu. Autoceļš šķērso Madonas, Ogres un Cēsu novadus. Esošajā situācijā minētā autoceļa posmā, kurā paredzēts izvietot mikromobilitātes infrastruktūru blakus autoceļam neatrodas izbūvēti gājēju un/vai velosipēdistu ceļi.

SLĒGTĀ DZELZCEĻA LĪNIJA IERIĶI - ABRENE

Dzelzceļa līnija Ieriķi - Abrene ir slēgta līnija, kas savieno Ierikķu ciemu ar Abreni (tagadējo Pitalovu) caur Gulbeni. 2009. gada beigās šī līnija no Ieriķiem līdz valsts robežai demontēta. Esošajā situācijā bijušās dzelzceļa līnijas vietā atrodas nesaistīta minerālmateriāla ceļš, kurš nodrošina piekļuvi atsevišķām privātmājām. Satiksmes intensitāte uz minētā ceļa ir ļoti neliela.

DZELZCEĻA LĪNIJA RĪGA – VALGA/VALKA

Dzelzceļa līnija Rīga – Lugaži – valsts robeža jeb Rīga – Valga ir dzelzceļa līnija Latvijā un Igaunijā. Līnija ir 168 km gara, brauciens no Rīgas līdz Valgai ar dīzeļvilcienu atkarībā no reisa ilgst 2 stundas 55 minūtes. Šobrīd dzelzceļa līnijā Latvijas teritorijā ir 20 darbojošās stacijas un pieturas punkti. 4 stacijas vai pieturas atrodas Rīgas pilsētā (Rīga - Jugla), 2 - Ropažu novadā, 4 Siguldas novadā, 7 - Cēsu novadā, 2 – Valmieras novadā, un 1 - Valkas novadā. Blakus dzelzceļa līnijai Rīga – Valga vairākās vietās atrodas esoši nesaistīta minerālmateriāla seguma autoceļi, pa kuriem pārvietojas gan gājēji, gan velosipēdisti.

AUTOCEĻŠ V96

Autoceļš V96 (Pievedceļš Lorupes gravai) ir vietējais Latvijas autoceļš, kas savieno Kalna ielu Siguldā ar a/c A2, nodrošinot piekļuvi Lorupes gravai. Autoceļa kopgarums ir 2 km un tas visā garumā ir klāts ar asfaltbetona segumu. Esošajā situācijā blakus a/c V96 neatrodas izbūvēti gājēju un/vai velosipēdistu ceļi. Nereti minētais autoceļš autotransportam tiek slēgts dažādu sporta aktivitāšu dēļ.

AUTOCEĻŠ A2

Autoceļš A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) jeb Vidzemes (Pleskavas) šoseja ir augstākās kategorijas Latvijas autoceļš, kas savieno Latvijas galvaspilsētu Rīgu ar Igaunijas robežu Veclaicenes pagastā. Autoceļš turpinās Igaunijā kā 7. šoseja, pēc tam Krievijā kā autoceļš A212 līdz Pleskavai. Autoceļš ir noklāts ar asfaltbetona segumu un tā garums Latvijā ir 195,6 km. No Rīgas gandrīz līdz Siguldai autoceļš ir ar atdalītām braukšanas joslām. No Rīgas apvedceļa autoceļš A2 ietilpst starptautiskajā autoceļā E77. Esošajā situācijā esoša ietve blakus minētajam autoceļa A2 posmam atrodas Billē (kopējais garums aptuveni 0.3 km), Ieriķos (abās ceļa pusēs, to kopējais garums aptuveni 1.1 km), Augšlīgatnē (kopējais garums aptuveni 1.3 km), pie ciemata Gauja (kopējais garums aptuveni 0.1 km), Krustiņiem (Sēnīte, kopējais garums aptuveni 0.1 km), 37. kilometrā (kopējais garums aptuveni 0.1 km), pie Vangažiem (kopējais garums aptuveni 0.2 km), pie Garkalnes (kopējais garums aptuveni 0.1 km), pie Rīgas robežas (abās ceļa pusēs, to kopējais garums aptuveni 2.6 km).

LIELĀ ZAĻĀ IELA

Lielā zaļā iela ir 2.5 km gara iela Garkalnē, kura savieno autoceļu A2 ar Smilšu ielu. Atsevišķās vietās Lielās zaļās ielas segums ir asfaltbetons – 1.8 km, atsevišķās vietās minētajai ielai ir nesaistīta minerālmateriāla segums – 0.7 km. Esošajā situācijā blakus minētajai ielai neatrodas izbūvēti gājēju un/vai velosipēdistu ceļi.

AUTOCEĻŠ V46

Autoceļš V46 Ādaži – Garkalne ir 11.5 km garš vietējais Latvijas autoceļš, kas savieno Draudzības ielu Ādažos ar a/c A2 Garkalnē. Garkalnē a/c V46 posmā no a/c A2 līdz dzelzceļam Rīga – Valga/Valka tiek saukts par Vidzemes šoseju, jo minētais ceļš pārtapa par vietējas nozīmes ceļu, kad tika izbūvēts a/c A2. Izņemot Venču ielu, Garkalnē a/c V46 segums ir asfaltbetons, taču ārpus Garkalnes – nesaistīts minerālmateriāls. Esošajā situācijā blakus a/c V46 no autobusu pieturas "Garkalne 2" līdz a/c P3 un a/c V46 ceļu mezglam ir izbūvēta ietve ceļa kreisajā pusē (skatoties virzienā uz Rīgu). Vairāki iedzīvotāji ir norādījuši, ka vēlētos ietvi arī otrā ceļa pusē.

PLĀNOTIE OBJEKTI PĒTĀMĀ POSMA TUVUMĀ

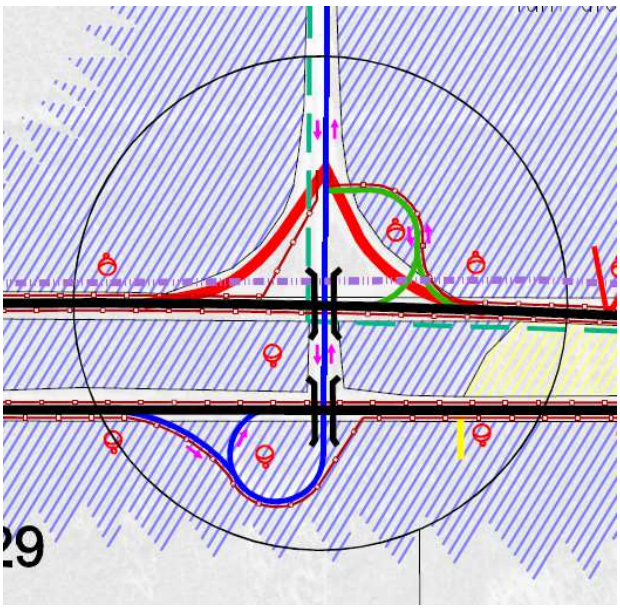
Paralēli šim izpētes projektam SIA "ProjektsEAE" veic izpētes projekta izstrādi ar nosaukumu "Divlīmeņu gājēju pārejas ierīkošanas iespējas uz autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), km 31,10 – 32,25 Vangažos izpēte". Minētie izpētes projekta risinājumi ir iekļauti IP-2 rasējumos.

Paralēli šim izpētes projektam SIA "ProjektsEAE" veic izpētes projekta izstrādi ar nosaukumu "Divlīmeņu gājēju pārejas ierīkošanas iespējas uz autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), km 36,85 – 37,00 pie "Sēnītes" (Sorbām) izpēte". Minētie izpētes projekta risinājumi ir iekļauti IP-2 rasējumos.

Paralēli šim izpētes projektam SIA "ProjektsEAE" veic izpētes projekta izstrādi ar nosaukumu "Trokšņa samazināšanas pasākumi gar valsts galveno autoceļu A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), km 31,15-32,25". Minētie izpētes projekta risinājumi ir iekļauti IP-2 rasējumos.

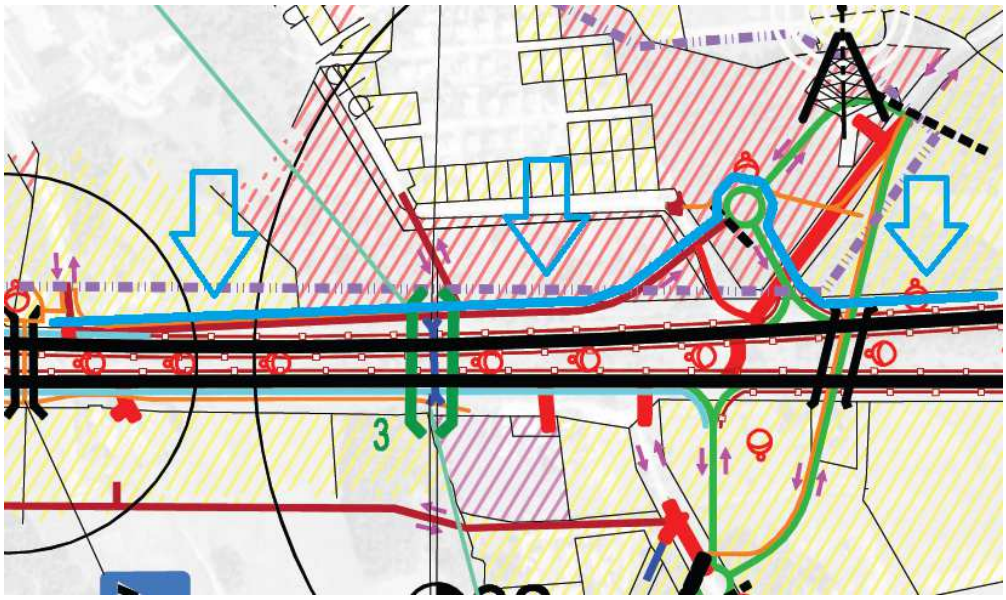
2008. gadā tika izstrādāts publiskās un privātās partnerības (turpmāk PPP) projekts "Autoceļa E77/A2 posms Rīgas apvedceļš - Sēnīte". Minētais PPP projekts netika realizēts, jo iepirkums beidzās bez rezultāta. Saskaņā ar Valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. – 2040. gadam līdz 2030. gadam paredzēts attīstīt projektu "Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4 – Lorupes grava (divbrauktuvju posms) pārbūve", pārbūvējot 32 km garu autoceļa A2 posmu par ātrgaitas ceļu. Pasūtītājs ir norādījis, ka a/c A2 ātrgaitas ceļa projekta realizācijas risinājumi varētu būt līdzīgi 2008. gadā izstrādātajam PPP projektam "Autoceļa E77/A2 posms Rīgas apvedceļš - Sēnīte". Izstrādājot a/c A2 ātrgaitas ceļa būvprojektu un/vai mikromobilitātes infrastruktūras būvprojektu posmā no Garkalnes līdz a/c A2 un a/c A3 ceļu mezglam Izpildītājs aicina vērst papildus uzmanību atsevišķām vietām, kuras ir iezīmētas minētajā PPP projektā:

1. PPP projektā bija uzrādīts, ka paredzēts pārbūvēt Gaujas ielas divlīmeņu ceļu mezglu ar a/c A2 pie Vangažiem (skatīt Attēls 5). Izpildītājs uzskata, ka šāds risinājums neuzlabos satiksmes drošību, bet palielinās a/c A2 pārbūves būvniecības izmaksas. Izpildītājs aicina a/c A2 un Gaujas ielas divlīmeņu ceļu mezglā šādas korekcijas neveikt. Sakarā ar iepriekš minēto mikromobilitātes infrastruktūra paredzēta tieši blakus esošajām divlīmeņu mezgla rampām, uz Gaujas ielas izbūvējot divlīmeņu gājēju pāreju.



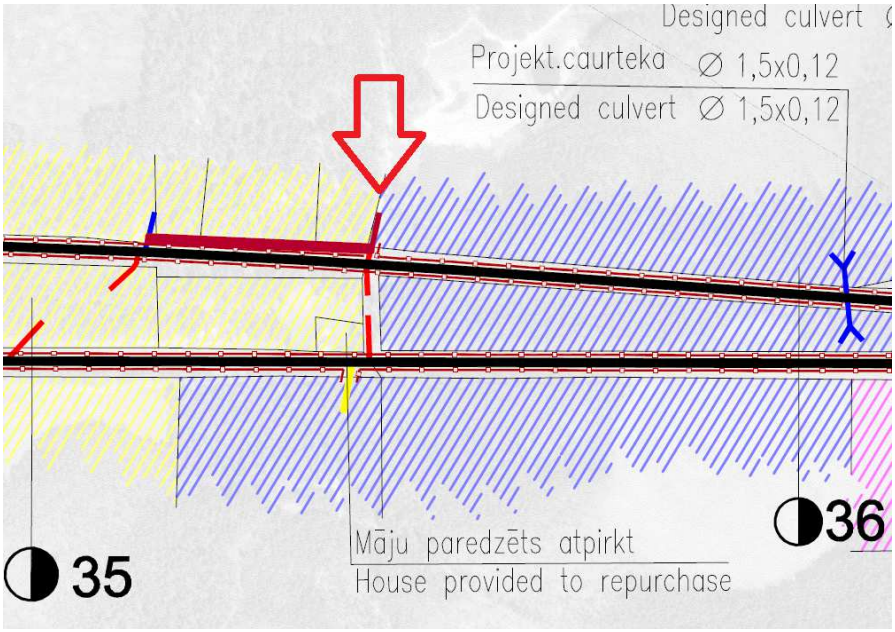
Attēls 5

2. PPP projektā pie Vangažiem bija paredzēts paralēlais ceļš posmā no Gaujas ielas līdz a/c V95. Satiksmes drošības uzlabošanas nolūkiem Izpildītājs rekomendē a/c A2 pārbūves būvprojektā paredzēt mikromobilitātes infrastruktūru blakus paralēlajam ceļam nešķērsojot to (ar zilu krāsu iezīmēts 6. attēlā).



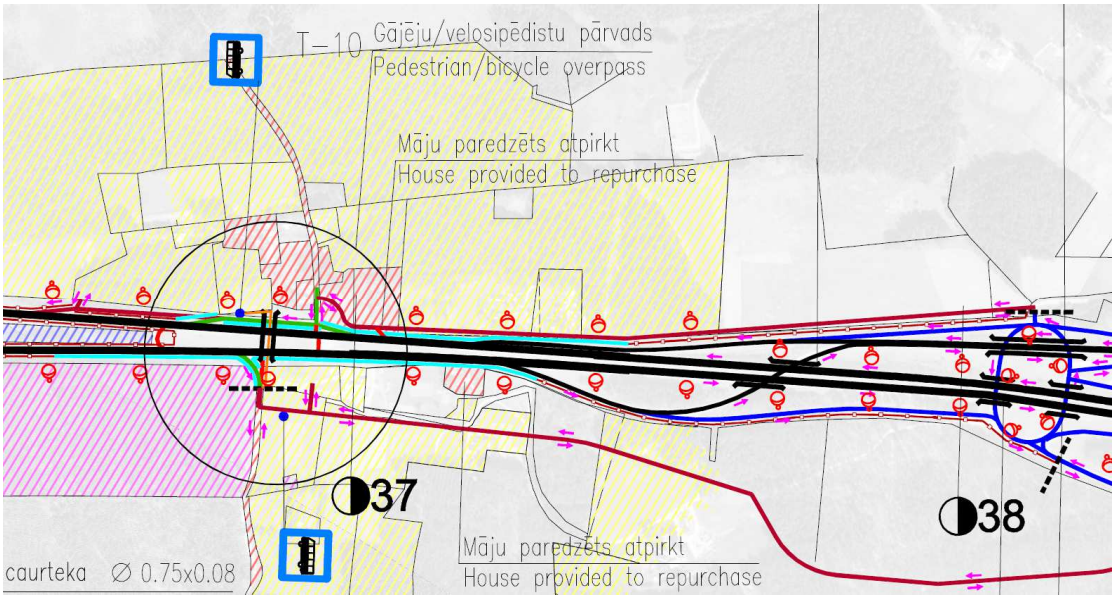
Attēls 6

3. PPP projektā starp a/c A2 35. un 36. kilometru Ziemeļu pusē bija paredzēts paralēlais ceļš. Izpildītājs uzskata, ka šāds paralēlais ceļš nav nepieciešams, jo īpašumiem ir piekļuve no esošā ceļa (7. attēlā ar sarkanu bultu norādītais ceļš). Sakarā ar iepriekš minēto, mikromobilitātes infrastruktūru būs iespējams izbūvēt blakus a/c A2.



Attēls 7

4. PPP projektā starp esošo ceļu pie a/c A2 37. kilometra un starp a/c A2/A3/P10/V94 rotācijas apli bija paredzēts izbūvēt paralēlo ceļu a/c A2 Ziemeļu pusē (skatīt Attēls 8). A/c A2 pārbūves projektā mikromobilitātes infrastruktūru savietot ar minēto paralēlo ceļu, nodrošinot satiksmes drošību mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

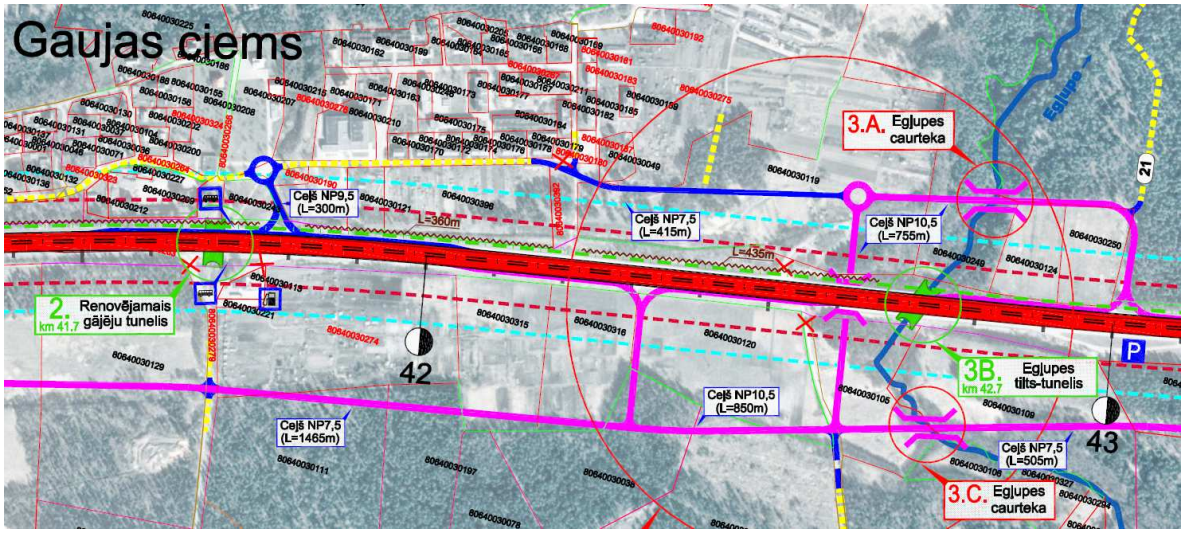


Attēls 8

2008. gadā tika izstrādāts izpētes projekts ar nosaukumu "Autoceļa A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka) posma Inčukalns-Ragana un autoceļa A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) posma Sēnīte-Rīdzene attīstības izpēte", kura ietvaros paredzēts uzlabot satiksmes drošību uz autoceļa A2. Saskaņā ar Valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. – 2040. gadam līdz 2035. gadam paredzēts attīstīt projektu "Autoceļa A2 posma Lorupes grava – Cēsu pagrieziens pārbūve", pārbūvējot 31.6 km garu autoceļa A2 posmu par ātrgaitas ceļu. Pasūtītājs ir norādījis, ka a/c A2 pārbūves projektā par ātrgaitas ceļu tiks ņemti vērā iepriekšminētā projekta risinājumi.

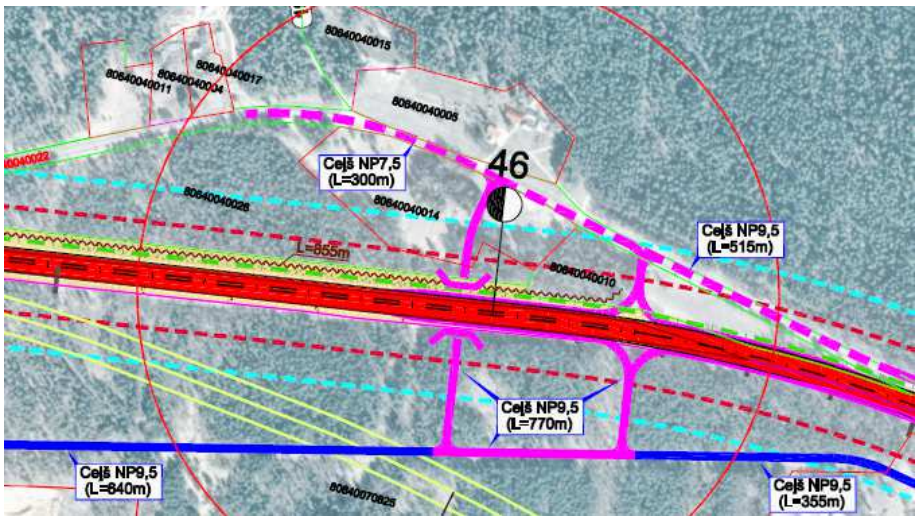
Izstrādājot a/c A2 ātrgaitas ceļa būvprojektu un/vai mikromobilitātes infrastruktūras būvprojektu posmā no a/c A2 un a/c A3 ceļu mezgla līdz Siguldai Izpildītājs aicina vērst papildus uzmanību atsevišķām vietām, kuras ir iezīmētas minētajā izpētes projektā:

1. Izpētes projektā pie Gaujas ciema paredzēti 2 pieslēgumi autoceļam A2 un viens autoceļa A2 šķērsojums (skatīt Attēls 9). Konkrētajā vietā iespējami 2 mikromobilitātes infrastruktūras trases varianti - iespējami tālu no pieslēgumiem būs jāizbūvē gājēju pārejas, saglabājot mikromobilitātes infrastruktūru blakus a/c A2 vai mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt cauri Gaujas ciemam, paredzot pēc iespējas mazāk infrastruktūras šķērsojumus ar autoceļiem.



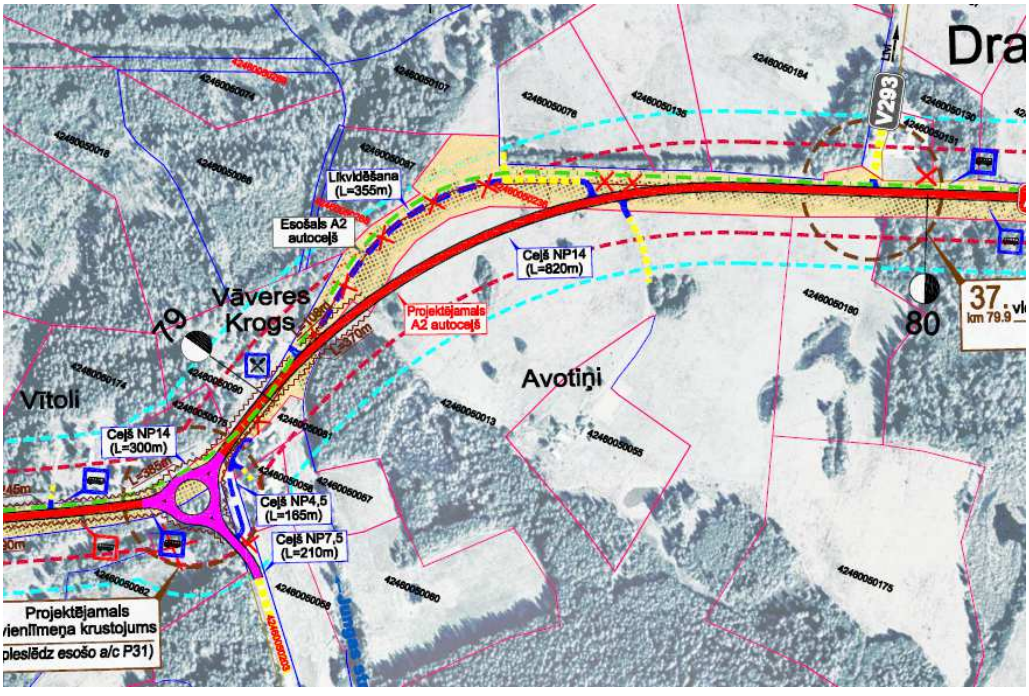
Attēls 9

2. Esošajā situācijā no Siguldas (Rīgas pusē) atrodas apbraucamais ceļš, lai nokļūtu uz Viesulēniem, Siliem un Priedainēm. Uz minēto apbraucamo ceļu iepriekš minētajā izpētes projektā paredzēts pieslēgums a/c A2 (skatīt Attēls 10). A/c A2 pārbūves par ātrgaitas ceļu projektā iespējami tālu no minētā ceļu mezgla būs jāparedz gājēju pāreja.



Attēls 10

3. No Siguldas līdz a/c A2 un a/c P31 ceļu mezglam iepriekš minētais izpētes projekts neietekmēs mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi, jo tā paredzēta dzelzceļa nodalījuma joslā. Taču posmā no a/c A2 un a/c P31 ceļu mezgla līdz a/c A2 un a/c V293 ceļu mezglam paredzēts taisnot a/c A2 trasi un a/c A2 un a/c P31 ceļu mezglā izbūvēt rotācijas apli (skatīt Attēls 11). Šāda varianta realizācijas gadījumā mikromobilitātes trases novietojums būs jākoriģē tikai rotācijas apļa zonā.



Attēls 11

Izpildītājs rekomendē mikromobilitātes infrastruktūras būvprojektu posmā no Garkalnes līdz Siguldai un no /c A2 un a/c P31 ceļu mezgla līdz a/c A2 un a/c V293 izstrādāt kopā ar a/c A2 pārbūves būvprojektu par ātrgaitas ceļu, jo ātrgaitas ceļa projekta risinājumi var būtiski atšķirties no abiem 2008. gadā izstrādātajiem projektiem.

A/c A2 posmos, kuros mikromobilitātes infrastruktūra paredzēta blakus šim autoceļam, un kuros a/c A2 paredzēts pārbūvēt par ātrgaitas ceļu, Izpildītājs rekomendē ātrgaitas ceļa projektu apvienot ar mikromobilitātes infrastruktūras projektu, tādā veidā samazinot dažādas neprognozētas papildus būvniecības izmaksas, ko varētu radīt kļūdaina novietojumu izvēle kādai no infrastruktūrām. Arī CSDD Ceļu drošības audits rekomendē autoceļa A2 pārbūvi par ātrgaitas ceļu veikt kopā ar mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi, vietās kur mikromobilitātes infrastruktūra paredzēta blakus autoceļam A2 (skatīt 3. pielikumu).

Paralēli šim izpētes projektam SIA "ProjektsEAE" veic būvprojekta izstrādi ar nosaukumu "Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) km 77,30 – 88,10 pārbūve", kura ietvaros ir paredzēts veikt autoceļa A2 seguma pārbūvi posmā 77,30 km – 88,10 km. Jāņem vērā, ka minētajā būvprojektā nav paredzēts iekļaut 11. attēla risinājumus.

Pēc Pasūtītāja sniegtās informācijas, pašreiz tiek izstrādāts būvprojekts ar nosaukumu "Gājēju – velosipēdistu ceļš gar a/c P14 Umurga – Cēsis posmā no Cēsīm līdz krustojumam uz Līvu ciematu km 39,70 līdz km 40,95", kura ietvaros paredzēts izbūvēt kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu blakus a/c P14 posmā no Cēsu pilsētas robežas līdz pieslēdzošajam ceļam pa kuru ir iespējams nokļūt Līvos. Minētā projekta risinājumi uzrādīti IP-2 rasējumos.

Ar izpētes projekta risinājumiem skartajām pašvaldībām tika lūgts sniegt informāciju par plānotajiem objektiem mikromobilitātes infrastruktūras tuvumā, kas varētu būtiski ietekmēt intensitāti mikromobilitātes infrastruktūrā. Pašvaldību vēstules skatīt sadaļā "Izpētes uzsākšanai nepieciešamie izejas dati". Zemāk norādīta informācija par plānotajiem objektiem mikromobilitātes infrastruktūras tuvumā.

Valmieras novads

- Valmieras novada pašvaldība norāda, ka Valmieras pilsētā darbavietu skaits ir lielāks par iedzīvotāju skaitu, līdz ar to pilsētā un 10 – 15 km attālumā no Valmieras plānots attīstīt dzīvojamo fondu.
- Ir izstrādāts veloceliņa projekts Mūrmuiža – Valmiera.

Cēsu novads

Cēsu novada pašvaldība norāda, ka Cēsu novada būvvaldes rīcībā nav informācijas par iesniegtiem projektiem, kas būtiski varētu ietekmēt mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāti.

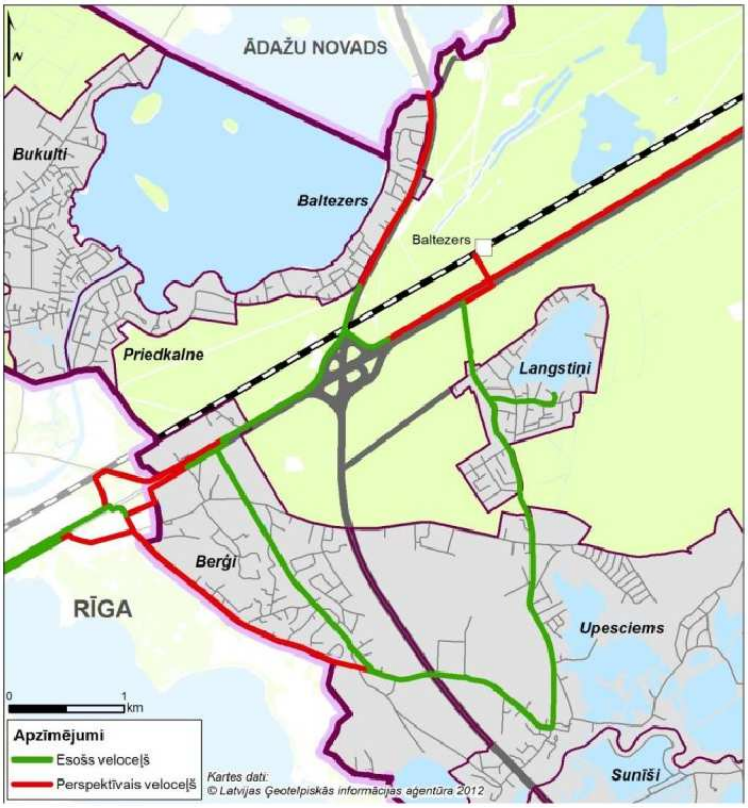
Siguldas novads

- Nekustamajā īpašumā "Treimaņi" plānota intensīva savrupmāju apbūve (kad. apz. – 80940040878-8094004939).
- Siguldas novada pašvaldība norāda uz vairākiem dažāda veida Siguldas pilsētas attīstības projektiem, kas varētu palielināt mikromobilitātes infrastruktūras intensitāti arī ārpus pilsētas, jo vietējiem iedzīvotājiem, kuri dzīvo Siguldas tuvumā, varētu rasties papildus vēlme pārvietoties uz Siguldu, izmantojot mikromobilitātes infrastruktūru.

Ropažu novads

- Nekustamajā īpašumā ar kad. apz. 80600041208 paredzēta individuālo dzīvojamo māju apbūve.
- Ropažu novada pašvaldība norāda, ka pašvaldības ieskatā izpētes teritorijas tuvumā šobrīd netiek īstenotas būvniecības ieceres, kas būtiski varētu ietekmēt mikromobilitātes infrastruktūras noslodzi.

Ropažu novada pašvaldība norāda uz dažādiem plānotajiem veloceliņiem Ropažu novadā (skatīt Attēls 12). Jāņem vērā, ka sakarā ar šo izpēti, veloceliņš gar autoceļu A2 nebūs nepieciešams.



Attēls 12

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS SATIKSMES INTENSITĀTES ANALĪZE

Izpētes projekta ietvaros tika veikta mikromobilitātes infrastruktūras intensitāšu analīze (skatīt Tabula 1). Autoceļu satiksmes intensitātes dati ņemti no VSIA "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā lvceli.lv publicētās informācijas. Tabulā minētās mikromobilitātes infrastruktūras intensitāšu vērtības pieņemtas subjektīvi, ņemot vērā mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu. Tiek pieņemts, ka 10 gadu laikā satiksmes intensitāte uz mikromobilitātes infrastruktūras varētu pieaugt par 20%.

Tabula 1

Mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāte maksimumstundā					
Posms	Esošā autoceļa intensitāte, 2021. g. (aut/24h)	Gājēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (velo/h)	Gājēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)
Pk. 0+00 – Pk. 11+00 (Valmiera – AP Dumbrāji)	7846	30	30	36	36
Pk. 11+00 – Pk. 60+50 (AP Dumbrāji – Līči)	3444	10	20	12	24
Pk. 60+50 – Pk. 141+00 (Līči – a/c V332)	3444	7	15	8	18
Pk. 141+00 – Pk. 170+00 (a/c V332 – a/s "Lode")	3444	15	20	18	24

Mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāte maksimumstundā					
Posms	Esošā autoceļa intensitāte, 2021. g. (aut/24h)	Gājēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (velo/h)	Gājēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)
Pk. 170+00 – Pk. 238+45 (a/s "Lode" – Bušugrava)	3444	7	15	8	18
Pk. 238+45 – Pk. 262+75 (Bušugrava – Cēsis)	3444	25	30	30	36
Pk. 262+75 – Pk. 276+00 (Cēsis – Līvi)	3664	10	20	12	24
Pk. 276+00 – Pk. 292+60 (Līvi – a/c P14/P20 krust.)	3664	7	17	8	20
Pk. 292+60 – Pk. 302+50 (a/c P14/P20 krust. – a/c P20/V293 krust.)	4913	7	18	8	20
Pk. 302+50 – Pk. 331+70 (a/c P20/V293 krust. – a/c A2/V293 krust.)	619	10	25	12	30
Pk. 331+70 – Pk. 342+50 (a/c A2/V293 krust. – a/c A2/P31 krust.)	4476	7	15	8	18
Pk. 342+50 – Pk. 373+30 (a/c A2/P31 krust. – Amata)	709	7	15	8	18
Pk. 373+30 – Pk. 449+30 (Amata – Ieriķi)	20	7	15	8	18
Pk. 449+30 – Pk. 475+00 (Ieriķos)	-	15	25	18	30
Pk. 475+00 – Pk. 541+00 (Ieriķi – Augšlīgatne)	-	7	18	8	20
Pk. 541+00 – Pk. 569+00 (Augšlīgatnē)	-	15	25	18	30
Pk. 569+00 – Pk. 631+50 (Augšlīgatne – Daudas upe)	-	8	20	10	24
Pk. 631+50 – Pk. 647+00 (Daudas upe – Sigulda)	-	25	30	30	36
Pk. 647+00 – Pk. 675+20 (Sigulda – Ceļš uz īpašumiem ar kad. apz. 80640040022)	254 (V96) 14182 (A2)	20	35	24	42
Pk. 675+20 – Pk. 695+50 (Ceļš uz īpašumiem ar kad. apz. 80640040022 – Gauja)	14182	10	25	12	30
Pk. 695+50 – Pk. 768+60 (Gauja – DUS Gotika Auto)	14182	15	25	18	30
Pk. 768+60 – Pk. 802+60 (DUS Gotika Auto – Vangaži)	21130	10	25	12	30

Mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāte maksimumstundā					
Posms	Esošā autoceļa intensitāte, 2021. g. (aut/24h)	Gājēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte infrastruktūras izbūves brīdī (velo/h)	Gājēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)	Velobraucēju intensitāte 10 gadus pēc infrastruktūras izbūves (gāj/h)
Pk. 802+60 – Pk. 842+60 (Vangaži)	21130	20	30	24	36
Pk. 842+60 – Pk. 883+60 (Vangaži – Garkalne)	21330	10	30	12	36
Pk. 883+60 – Pk. 936+70 (Garkalne)	1999 (V46)	30	40	36	48
Pk. 936+70 – Pk. 989+64 (Garkalne – a/c A1/A2 krust.)	-	15	40	18	48

Piezīmes:

1. Dzelzceļa transporta intensitātes tabulā netiek uzrādītas. Ja uzrādītajā posmā atrodas gan autoceļš, gan dzelzceļš, tabulā tiek uzrādīta autoceļa satiksmes intensitāte.
2. Velosipēdistu intensitātēs ir iekļautas pārējo mikromobilitātes transportlīdzekļu intensitātes (elektroskūteri u.t.t.).
3. Atsevišķiem vietējiem ceļiem pielietotas 2019. gada vai 2020. gada intensitātes, jo tuvākajos gados nav veikta intensitāšu uzskaite.

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS FORMAS IZVĒLE

Atbilstoši LVS 190-9 "Velosatiksme" 5.1.1. tabulai ārpus apdzīvotas vietas ir pieļaujams izbūvēt velosipēdu ceļu un kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu. Velosipēdu ceļu nav ieteicams izmantot, jo mikromobilitātes infrastruktūru vēlēsies izmantot gan gājēji, gan skrituļslidotāji, gan braucēji uz skrejriteņiem un citi mikromobilitātes dalībnieki, neskaitot velosipēdistus.

Rezultātā Izpildītājs piedāvā mikromobilitātes infrastruktūras šķērsprofilu pieņemt atbilstoši automobiļu un mikromobilitātes infrastruktūras dalībnieku intensitātei, kā tas ir norādīts LVS 190-2 9.2.1. punktā. Ņemot vērā prognozēto mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāti (skatīt Tabula 1), mikromobilitātes infrastruktūrai tiek pieņemtas divas mikromobilitātes infrastruktūras formas:

- Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš (KGVC);
- Gājēju un velosipēdu ceļš (GVC).

Mikromobilitātes infrastruktūru dzelzceļa nodalījuma joslā paredzēts izbūvēt kā gājēju un velosipēdu ceļu, lai dzelzceļa apkalpojošais personāls, veicot dzelzceļa uzturēšanas darbus, nepieciešamības gadījumā, varētu pārvietoties pa gājēju un velosipēdu ceļu ar automašīnām.

Nākošajā tabulā (skatīt Tabula 2) apkopota informācija par mikromobilitātes infrastruktūras formu novietojumu.

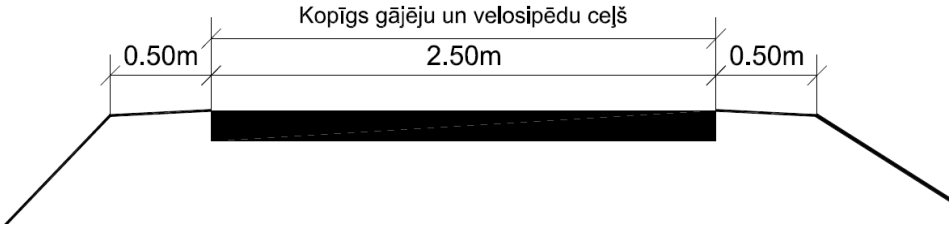
Tabula 2

Mikromobilitātes infrastruktūras forma			
Posms	Esošā autoceļa intensitāte, 2021. g. (aut/24h)	KGVC vai GVC	Piezīmes, formas izvēles iemesls
Pk. 0+00 – Pk. 11+00 (Valmiera – AP Dumbrāji)	7846	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 11+00 – Pk. 60+50 (AP Dumbrāji – Līči)	3444	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 60+50 – Pk. 141+00 (Līči – a/c V332)	3444	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 141+00 – Pk. 170+00 (a/c V332 – a/s "Lode")	3444	KGVC, GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam, dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 170+00 – Pk. 238+45 (a/s "Lode" – Bušugrava)	3444	KGVC, GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam, dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 238+45 – Pk. 262+75 (Bušugrava – Cēsis)	3444	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 262+75 – Pk. 276+00 (Cēsis – Līvi)	3664	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 276+00 – Pk. 292+60 (Līvi – a/c P14/P20 krust.)	3664	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 292+60 – Pk. 302+50 (a/c P14/P20 krust. – a/c P20/V293 krust.)	4913	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam, pieņemot, ka intensitāte uz autoceļa varētu pārsniegt 5000 aut/24h pēc mikromobilitātes infrastruktūras izbūves
Pk. 302+50 – Pk. 331+70 (a/c P20/V293 krust. – a/c A2/V293 krust.)	619	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 331+70 – Pk. 342+50 (a/c A2/V293 krust. – a/c A2/P31 krust.)	4476	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam, pieņemot, ka intensitāte uz autoceļa varētu pārsniegt 5000 aut/24h pēc mikromobilitātes infrastruktūras izbūves
Pk. 342+50 – Pk. 373+30 (a/c A2/P31 krust. – Amata)	709	KGVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 373+30 – Pk. 449+30 (Amata – Ieriķi)	20	KGVC, GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam, dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 449+30 – Pk. 475+00 (Ieriķos)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 475+00 – Pk. 541+00 (Ieriķi – Augšlīgatne)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 541+00 – Pk. 569+00 (Augšlīgatnē)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 569+00 – Pk. 631+50 (Augšlīgatne – Daudas upe)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC
Pk. 631+50 – Pk. 647+00 (Daudas upe – Sigulda)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC

Mikromobilitātes infrastruktūras forma			
Posms	Esošā autoceļa intensitāte, 2021. g. (aut/24h)	KGVC vai GVC	Piezīmes, formas izvēles iemesls
Pk. 647+00 – Pk. 675+20 (Sigulda – Ceļš uz īpašumiem ar kad. apz. 80640040022)	254 (V96) 14182 (A2)	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 675+20 – Pk. 695+50 (Ceļš uz īpašumiem ar kad. apz. 80640040022 – Gauja)	14182	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 695+50 – Pk. 768+60 (Gauja – DUS Gotika Auto)	14182	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 768+60 – Pk. 802+60 (DUS Gotika Auto – Vangaži)	21130	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 802+60 – Pk. 842+60 (Vangaži)	21130	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 842+60 – Pk. 883+60 (Vangaži – Garkalne)	21330	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 883+60 – Pk. 936+70 (Garkalne)	1999 (V46)	GVC	Atbilstoši LVS 190-2 9.2.1. punktam
Pk. 936+70 – Pk. 989+64 (Garkalne – a/c A1/A2 krust.)	-	GVC	Dzelzceļa nodalījuma joslā izmantojams GVC

Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa platuma izvēle

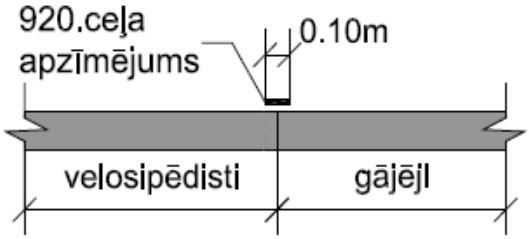
Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa normālprofils pieņemts atbilstoši LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksme" nosacījumiem. Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa platuma noteikšana veikta atbilstoši LVS 190-9 7.2.1 tabulai, kas nosaka, ka gājējiem un velobraucējiem katram paredzētā telpa 1.25 m, kas veido KGVC platumu 2.5 m (LVS 190-9 7.3.5 punkts, skatīt Attēls 13). Papildus nepieciešams izbūvēt 0.5 m platas nomales. Atsevišķās vietās atļauts nomales vietā izbūvēt ietves bortakmeni, piemēram, vietās, kur nepieciešams izvairīties no privāto zemju skaršanas.



Attēls 13

Gājēju un velosipēdu ceļa platuma izvēle

Gājēju un velosipēdu ceļa normālprofils pieņemts atbilstoši LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksme" nosacījumiem. Optimālākais un efektīvākais risinājums gājēju un velosipēdu ceļam ir paredzēt atdalīt gājēju un velosipēdistu satiksmi ar horizontālo apzīmējumu (LVS 190 7.1.16. attēls, skatīt Attēls 14). Šāds risinājums tiek pielietots ārpus pilsētām arī citur Latvijā, piemēram velomaršrutā Jūrmala – Rīga.



Attēls 14

Atbilstoši LVS 190-9 7.2.1. tabulai gājēju un velosipēdu ceļam mazākā divvirzienu velosatiksmes telpa ir 2.0 m, taču mazākā telpa gājējiem ir 1.5 m. Tas nozīmē, ka gājēju un velosipēdu ceļa kopējais nepieciešamais platums ir 3.5 m. Papildus nepieciešams izbūvēt 0.5 m platas nomales. Atsevišķās vietās atļauts nomales vietā izbūvēt ietves bortakmeni, piemēram, vietās, kur nepieciešams izvairīties no privāto zemju skaršanas.

Orientējoši principiālie griezumi uzrādīti rasējumā IP-3.

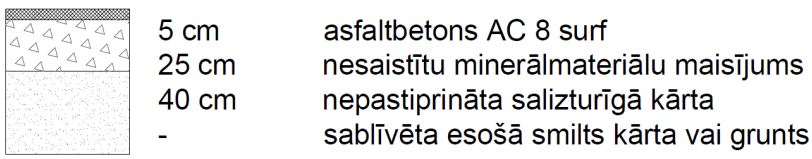
Plāna rasējumos mikromobilitātes infrastruktūras nomales netiek uzrādītas.

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS SEGAS KONSTURKCIJA

Lai velosipēdistiem, skrituļslidotājiem un citiem iedzīvotājiem, kuri izmanto dažādus ripojošus transportlīdzekļus būtu ērtāka pārvietošanās pa mikromobilitātes infrastruktūru kā arī ekonomisku apsvērumu dēļ paredzēts mikromobilitātes infrastruktūrai izmantot asfaltbetona segumu ar 0.5 m platām nesaistīta minerālmateriāla nomalēm.

Mikromobilitātes infrastruktūras kopējais konstrukcijas biezums paredzēts 70 cm, kas sastāv no (skatīt Attēls 15):

- Asfaltbetona AC 8 surf 5 cm biezumā, kas ļaus ērti pa infrastruktūru pārvietoties skrituļslidotājiem un citiem iedzīvotājiem, kuri izmanto dažādus ripojošus transportlīdzekļus, tajā pašā laikā nodrošinot iespējami lielāku transportlīdzekļu slodžu noturību mikromobilitātes infrastruktūras uzturēšanas gadījumos;
- Nesaistītu minerālmateriālu maisījums 25 cm biezumā, kas nodrošinās transportlīdzekļu slodžu noturību mikromobilitātes infrastruktūras uzturēšanas gadījumos;
- Nepastiprināta salizturīgā kārta 40 cm biezumā, kas ir noteikts vidējais nepieciešamās salizturīgās kārtas biezums, pieņemot dažādus ģeotehniskos apstākļus.



Attēls 15

Nepastiprinātās salizturīgās kārtas biezumus precizēt būvprojekta izstrādes laikā atkarībā no esošajiem ģeotehniskajiem apstākļiem.

Atkarībā no ģeotehniskajiem apstākļiem, atsevišķās vietās iespējam zemes klātnes grunts apmaiņa vai stabilizēšana.

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS REDZAMĪBA TUMSĀ

Vietās, kur tiek prognozēta lielāka intensitāte uz mikromobilitātes infrastruktūras, paredzēts izbūvēt apgaismojumu blakus mikromobilitātes infrastruktūrai. Apgaismojums paredzēts pēc principa – 1.5 km attālumā no pilsētu robežas, 0.5 km attālumā no ciematu robežas. Vietās, kur atrodas liels skaits dzīvojamo ēku, komercapbūves vai tūrisma objekti tālāk par 1.5 km no pilsētu robežas vai 0.5 km no ciematu robežas, apgaismojums tika paredzēts garākā posmā. Mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošanas vietas ar Valts reģionālajiem autoceļiem paredzēts apgaismot. Būvprojekta izstrādes laikā visām divlīmeņu gājēju pārejām jāizbūvē apgaismojums. Apgaismojuma aptuveno novietojumu skatīt IP-2 rasējumā. Kopējais aptuvenais paredzētais apgaismojuma līnijas garums – 42.88 km.

Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra ir pietuvināta autoceļam, paredzētas drošības barjeras, kuras tiks aprīkotas ar atstarotājiem mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju drošībai visu diennakti.

Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūrai nav paredzēts apgaismojums, taču tā ir attālināta no autoceļa, nepieciešams izbūvēt signālstabiņus blakus autoceļam, tādā veidā vizuāli (arī diennakts tumšajā laikā) tiktu atdalītas abas infrastruktūras.

Sakarā ar iepriekšējās rindkopās minēto visas bīstamās zonas, kā mikromobilitātes infrastruktūras pietuvinājumi autoceļam, šķērsojumi ar valsts reģionālajiem autoceļiem, tiks aprīkotas ar satiksmes organizācijas līdzekļiem, lai nodrošinātu mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju redzamību jebkādos apstākļos no autoceļiem.

Būvprojekta izstrādes laikā veikt gājēju un riteņbraucēju redzamības pārbaudi atbilstoši LVS 190-3 6.5.5. punktam. Nepieciešamības gadījumā paredzēt koku un krūmu ciršanu.

ŠĶĒRSOJUMI AR MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRU

Mikromobolilitātes infrastruktūra vairākās vietās šķērso gan dažāda tipa autoceļus, piemēram, Valsts autoceļi, pašvaldību autoceļi, māju autoceļi, u.t.t, gan dzelzceļu.

Visas šķērsojamās nobrauktuves, kuras esošajā situācijā ir ar nesaistītu segumu, jāpārbūvē par nobrauktuvēm ar saistītu segumu, lai samazinātu grants/dubļu sanesumu veidošanos uz mikromobilitātes infrastruktūras nobrauktuvju zonā. Principiālu nobrauktuvju un mikromobilitātes infrastruktūru šķērsošanas vietu rasējumu skatīt IP-3 rasējumā. Visas nobrauktuves, kuras šķērso mikromobilitātes infrastruktūra, izbūvēt atbilstoši LVS 190-9 “Velosatiksme”.

Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra šķērso augstas intensitātes autoceļus kā arī autoceļa atļautais braukšanas ātrums pārsniedz 70 km/h, paredzēts izbūvēt divlīmeņu gājēju pārejas, atbilstoši LVS 190-10 4.1.3 punktam:

- Pk. 302+40, šķērsojot autoceļu P20;
- Pk. 342+40, šķērsojot autoceļu A2;
- Pk. 546+60, šķērsojot autoceļu A2;
- Pk. 745+00, šķērsojot autoceļu A3 (atrodas esošs tunelis, kurš jāatjauno, pielāgojot veloinfrastruktūras vajadzībām, izbūvējot rampas);
- Pk. 837+60, šķērsojot Gaujas ielu.

Regulējamas gājēju pārejas nav paredzēts izbūvēt. Vienlīmeņu neregulējamas gājēju pārejas paredzēts izbūvēt divās vietās, lai paaugstinātu mazākaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību:

- Pk. 161+00, šķērsojot Lodes ielu;
- Pk. 900+40, šķērsojot autoceļu Lielo zaļo ielu.

Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra atrodas paralēli dzelzceļam un tā šķērso autoceļu, paredzēts, ka mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem netiks dota priekšroka attiecībā pret autovadītājiem, lai neradītos situācijas, ka autovadītājs, palaižot mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju, stāvētu uz dzelzceļa. Šādās vietās, lai pievērstu mazākaizsargāto satiksmes dalībnieku uzmanību, Izpildītājs rekomendē uz mikromobilitātes infrastruktūras pirms autoceļu šķērsošanas vietām izbūvēt samazināta izmēra 207. ceļa zīmes, norobežojošus elementus, kas liek samazināt ātrumu (skatīt Attēls 16 un Attēls 17), kā arī uzraksta "STOP" uzklāšana uz mikromobilitātes infrastruktūras seguma (skatīt Attēls 18).



Attēls 16



Attēls 17



Attēls 18

SATIKSMES DROŠĪBAS LĪMEŅA APRĒĶINI

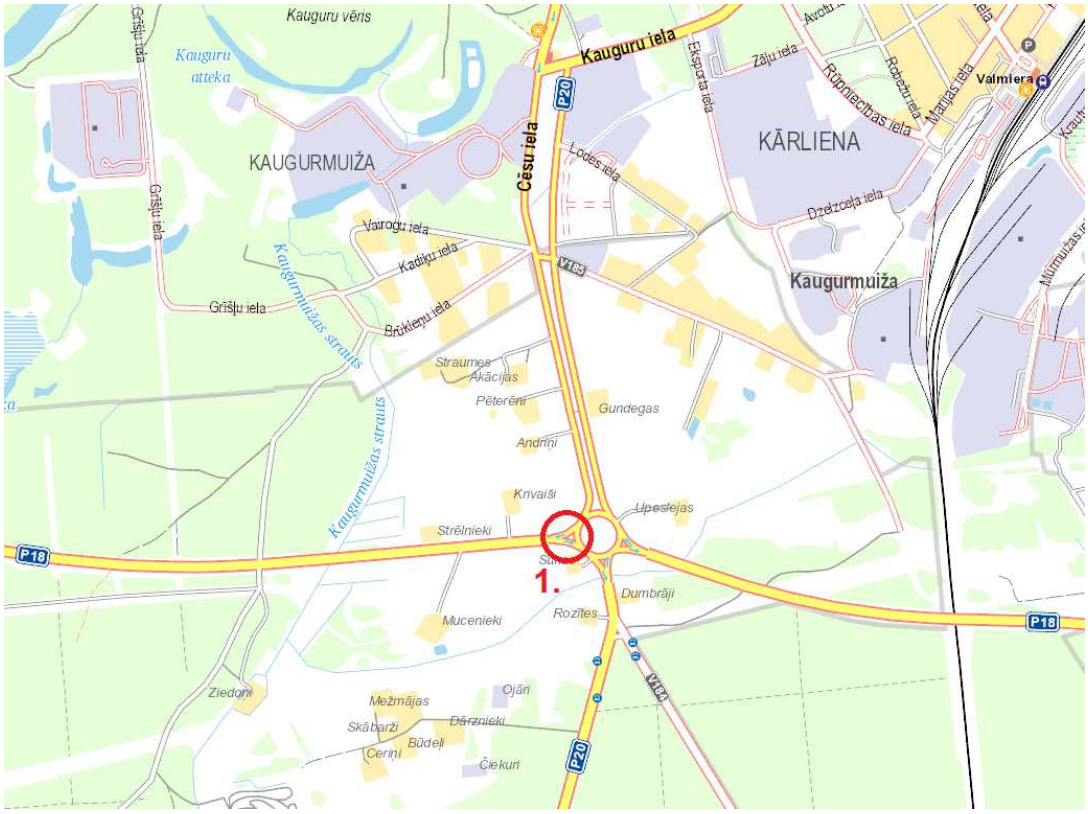
SATIKSMES DROŠĪBAS LĪMEŅA ANALĪZES METODE

Drošības līmeņa salīdzinošajam aprēķinam pielietota konfliktpunktu metode (Smirnovs, J. Autoceļu satiksmes organizācija un drošība 1. daļa. Rīga : Rīgas Tehniskā universitāte, Būvniecības fakultātes Ceļu un tiltu katedra, 2007. lpp. 113. – turpmāk [1]). Šī metode, balstoties uz varbūtības teorijas atziņām, prognozē iespējamo ceļu satiksmes negadījumu skaitu mezglos. Satiksmes drošības līmeņa analīzei pie esošās situācijas tiek izmantotas esošās satiksmes intensitātes. Satiksmes drošības līmeņa analīzei pie mikromobilitātes infrastruktūras izbūves tiek izmantotas esošās satiksmes intensitātes, pieņemot, ka mikromobilitātes infrastruktūra ir jau izbūvēta. Vietās, kur esošajā situācijā nav ceļu mezglu, taču nepieciešams veikt satiksmes drošības līmeņa aprēķinus, satiksmes intensitātes dati ņemti no VSIA "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā lvceli.lv publicētās informācijas 2021. gadā (ja dati nav doti 2021. gadā, pieņemti dati no 2020. gada). Vietās, kur esošajā situācijā ir ceļu mezgli kā arī nepieciešams veikt satiksmes drošības līmeņa aprēķinus, februārī tika veikta satiksmes intensitātes uzskaite ar vizuālās novērošanas metodi. Intensitātes skatīt aprēķinu tabulās. Atsevišķos ceļu mezglos tika konstatēti gājēju un velobraucēji esošajā situācijā, kuri tika pievienoti drošības līmeņa aprēķiniem.

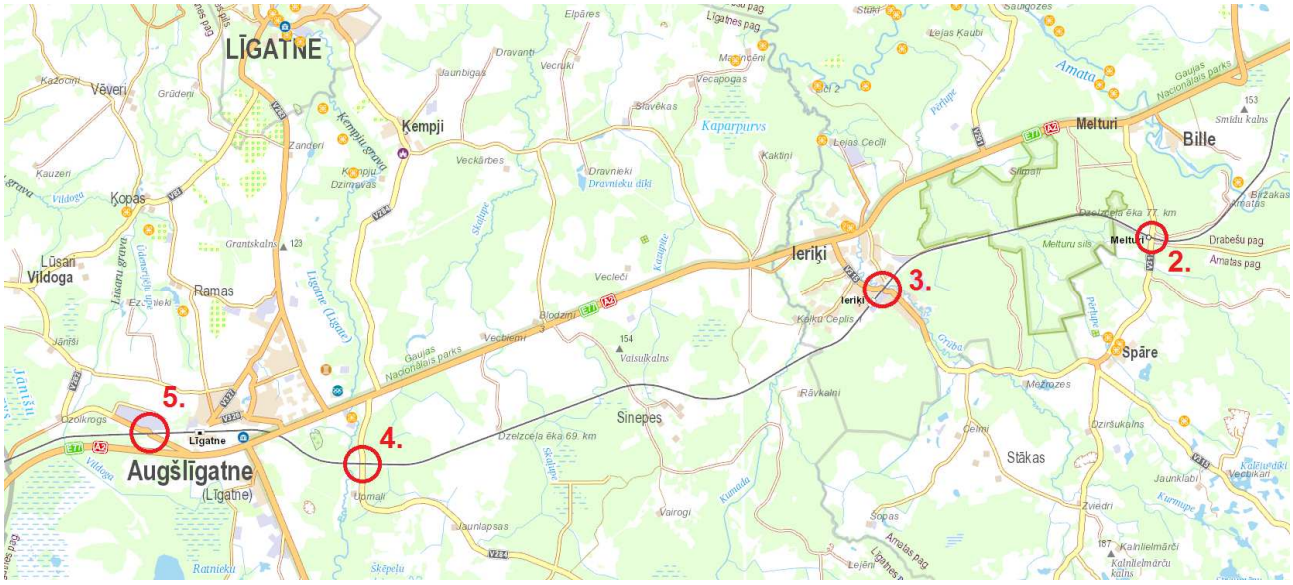
Drošības līmeņa analīze tiek veikta mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošanas vietām ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pārvaldībā esošajiem ceļiem kā arī nozīmīgākajām pašvaldības ielām. Kopā drošības līmeņa aprēķini tiek veikti 12 mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošanas vietās:

1. a/c P18 un a/c P20 ceļu mezgls, rotācijas apļa rietumu zars (skatīt Attēls 19);
2. a/c V317 pie dz/c Rīga – Valga/Valka šķērsojuma (skatīt Attēls 20);
3. a/c V315 (Lielā iela) pie dz/c Rīga – Valga/Valka šķērsojuma (skatīt Attēls 20);

4. a/c V284 pie dz/c Rīga – Valga/Valka šķērsojuma (skatīt Attēls 20);
5. a/c V282 pie dz/c Rīga – Valga/Valka šķērsojuma (skatīt Attēls 20);
6. a/c A2 un a/c A3 rotācijas apļa zars ar a/c V94 (skatīt Attēls 21);
7. a/c A2 un a/c V95 ceļu mezgls (skatīt Attēls 22);
8. a/c A2 un Gaujas ielas ceļu mezgls (skatīt Attēls 22);
9. a/c A2 un Vidzemes ielas ceļu mezgls (skatīt Attēls 22);
10. a/c A2 un a/c V50 ceļu mezgls (skatīt Attēls 23);
11. a/c V46 (Vidzemes šoseja) un Gaujas ielas ceļu mezgls (skatīt Attēls 24);
12. a/c V46 (Vidzemes šoseja) un a/c V49 (Stacijas iela) ceļu mezgls (skatīt Attēls 24).



Attēls 19



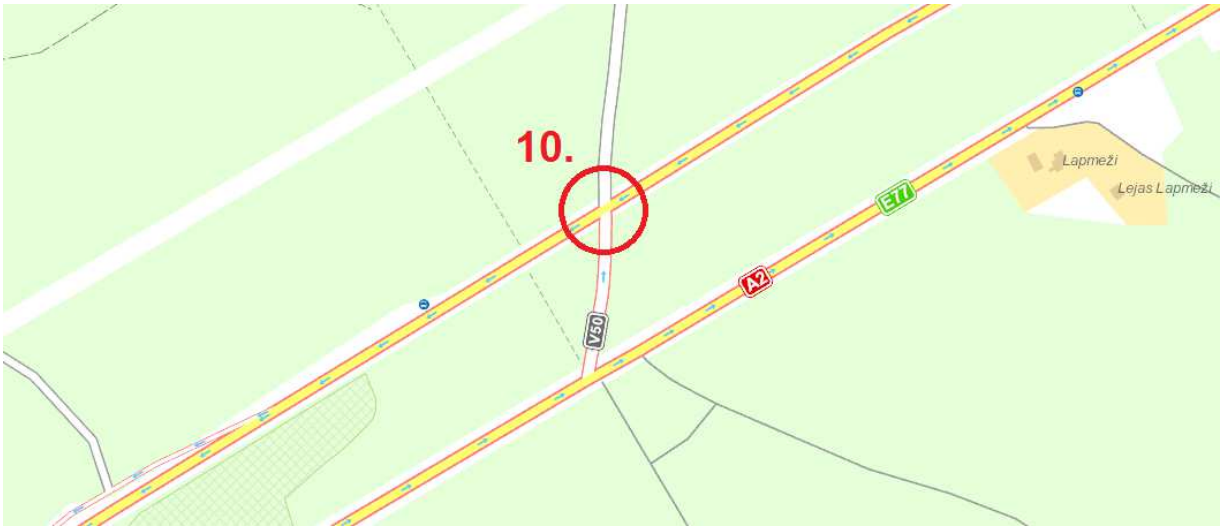
Attēls 20



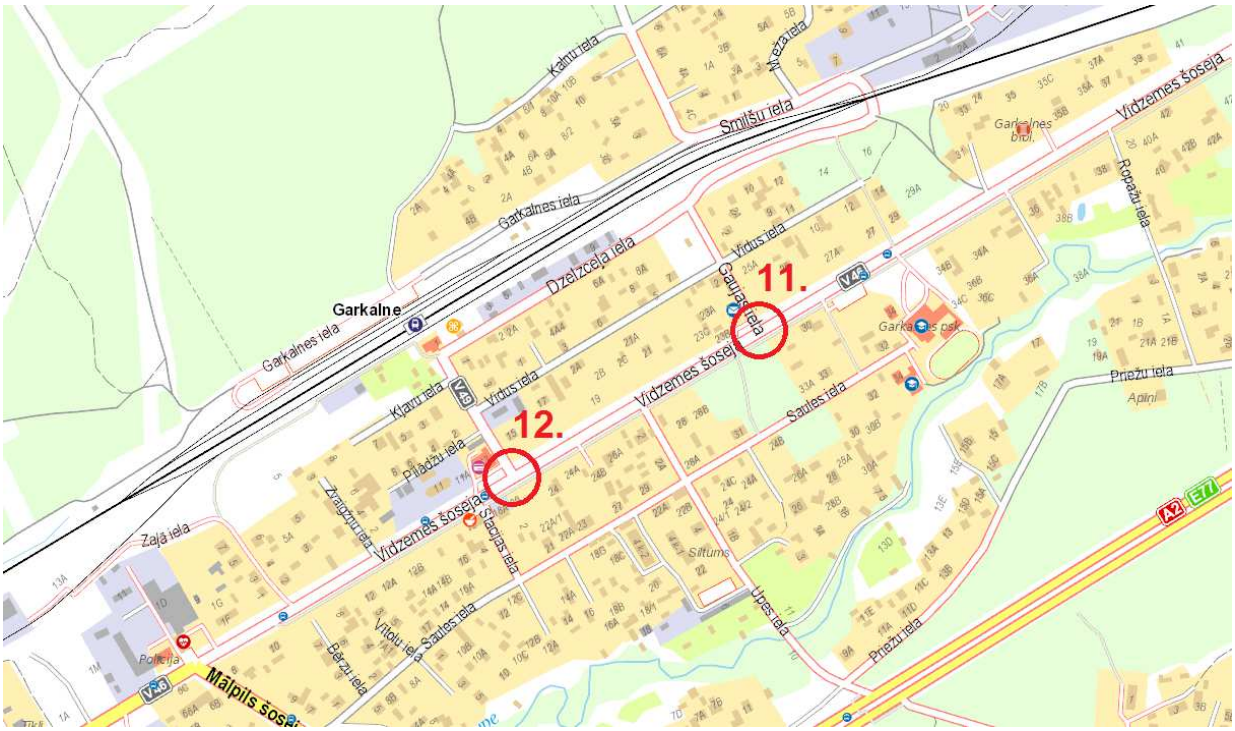
Attēls 21



Attēls 22



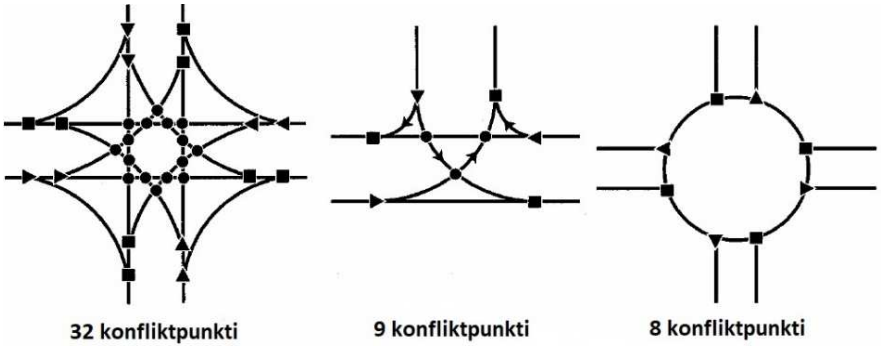
Attēls 23



Attēls 24

Tiek izdalīti trīs dažādi konfliktpunktu veidi (Attēls 25):

- Plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- Plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- Plūsmu krustošanās konfliktpunkti.



Attēls 25

, kur:

■ – plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;

►- plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;

● – plūsmu krustošanās konfliktpunkts;

*-transportlīdzekļa un gājēju/velosipēdistu konfliktpunkts.

VIENLĪMEŅA NEREGULĒJAMU CEĻA MEZGLU SATIKSMES DROŠĪBAS LĪMEŅA IZVĒRTĒJUMS

Katra konfliktpunkta potenciālo bīstamību var aprēķināt izmantojot sekojošu formulu:

$$q_i = K_i \cdot M_i \cdot N_i \cdot \frac{25}{K_r} \cdot 10^{-7}$$

kur:

q_i – konfliktpunkta bīstamība (CSNg/gadā);

K_i – relatīvā konkrētā konfliktpunkta bīstamība, tiek pieņemta saskaņā ar [1] 6.42-6.46 tabulām;

M_i *un* N_i – dotajā konfliktpunktā krustojošos satiksmes plūsmu intensitāte (aut/24h);

K_r – satiksmes nevienmērības koeficients, tiek pieņemts saskaņā ar [1] 6.47 tabulu;

25 – darba dienu skaits mēnesī, kad ceļu mezglu noslodze ir lielāka.

Lai novērtētu iespējamo ceļu satiksmes negadījumu skaitu $G_{gj.}$, starp gājējiem un transportlīdzekļiem, izmanto sekojošu vienādojumu:

$$G_{gj.} = 0{,}0025 + 0{,}92 \cdot 10^{-3} \cdot \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} \cdot \sqrt[4]{I_{gj.}}$$

, kur:

$G_{gj.}$ – ar gājējiem saistīto ceļu satiksmes negadījumu skaits (CSNg/gadā);

$I_{gj.}$ – gājēju intensitāte (gājēji stundā);

$I_{transp.}$ – kopējā transportlīdzekļu intensitāte, kas šķērso pāreju (aut/h);

n – gājēju pāreju skaits ceļa mezglā.

Tas nozīmē, ka kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā veidojas no ceļu satiksmes negadījuma skaita starp transportlīdzekļiem, gājējiem un transportlīdzekļiem:

$$G = G_{nereg.} + G_{gj.}$$

Aprēķinot koeficientu K_a ir iespēja novērtēt ceļu mezgla bīstamību, kas raksturo iespējamo ceļu satiksmes negadījumu skaitu uz 10^7 transportlīdzekļiem, kas šķērso ceļa mezglu:

$$K_a = \frac{G \cdot 10^7 \cdot K_r}{(M + N) \cdot 25}$$

kur:

$G = \sum_{i=1}^{n} q_i$ – teorētiski iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā;

n – konfliktpunktu skaits dotajā mezglā;

M – satiksmes intensitāte uz galvenā ceļa (aut/24h);

N – satiksmes intensitāte uz mazāksvarīgā ceļa (aut/24h);

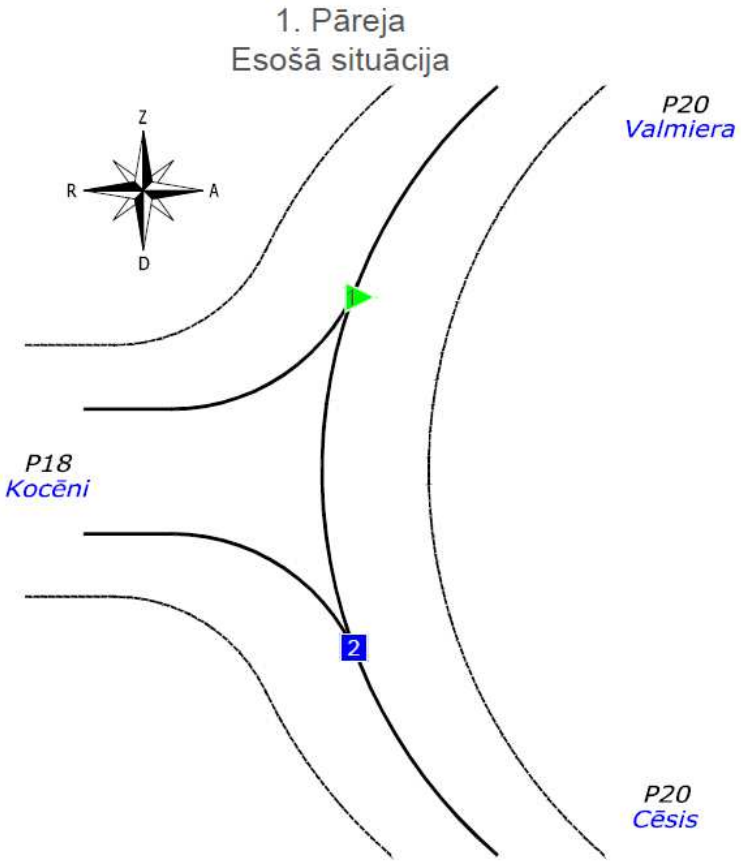
K_r – satiksmes nevienmērības koeficients, tiek pieņemts saskaņā [1] 6.47 tabulu.

Tabula 3

K_a	< 3	3,1 – 8,0	8,1 - 12	> 12
Ceļu mezgla satiksmes drošības līmeņa novērtējums	Drošs	Mazbīstams	Bīstams	Ļoti bīstams

1. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

Esošā situācija



Attēls 26

Kopā konstatējami 2 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

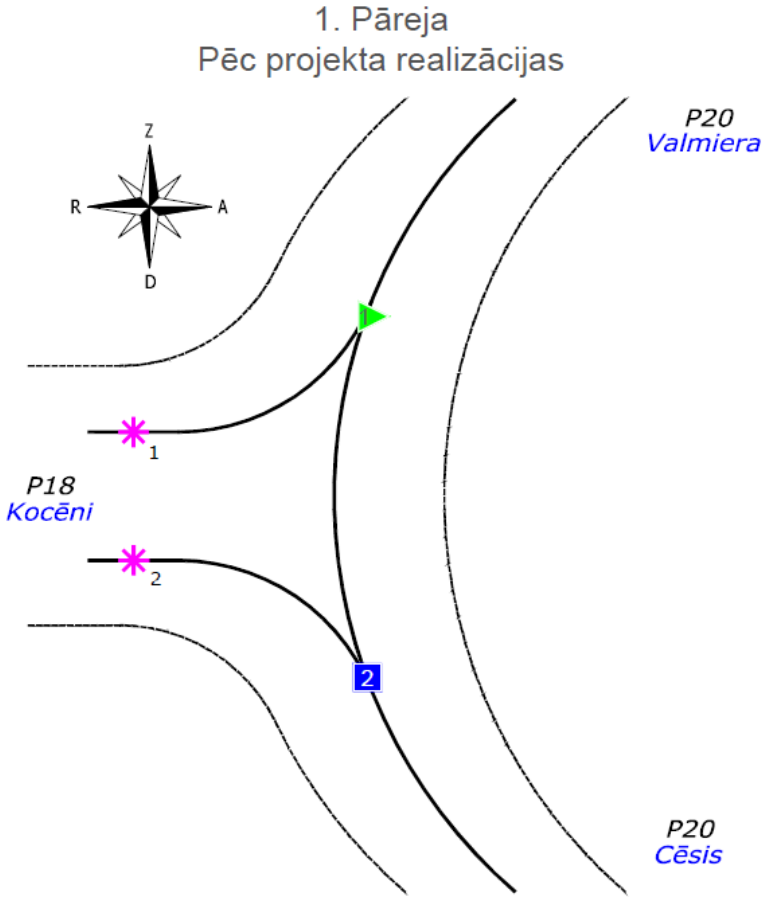
Tabula 4

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	Z-D/Z-R	0.0585	0.0007	4074	12213	1.4884
2	Z-D/R-D	0.0585	0.0010	4074	10436	1.8169
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**3.3054**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{3.3054 * 10^7 * 0.0585}{26723 * 25} = \mathbf{2.89 - droš}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 27

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 5

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	Z-D/Z-R	0.0585	0.0007	4074	12213	1.4884
2	Z-D/R-D	0.0585	0.0010	4074	10436	1.8169
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**3.3054**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 1221.3 * \sqrt[4]{60} = 3.2316$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 1043.6 * \sqrt[4]{60} = 2.7618$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

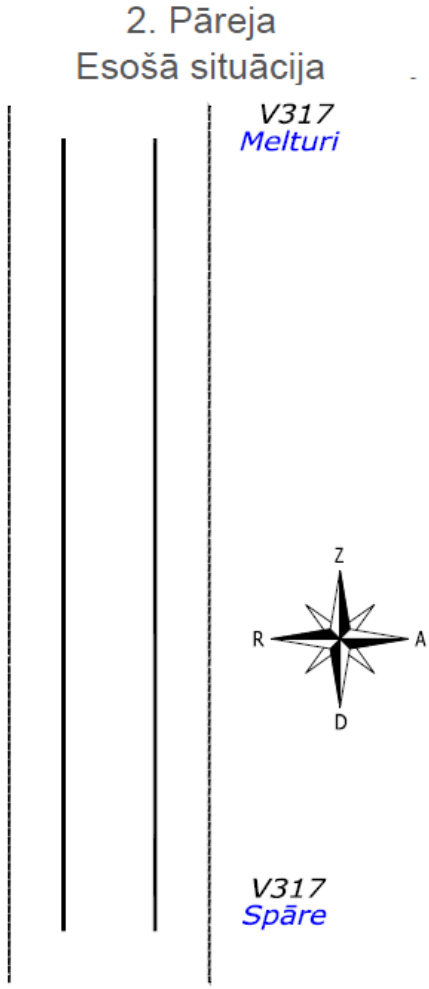
$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 3.3054 + 3.2316 + 2.7618 = \mathbf{9.2988}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{9.2988 * 10^7 * 0.0585}{31072 * 25} = \mathbf{7.00 - mazbīstams}$$

2. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

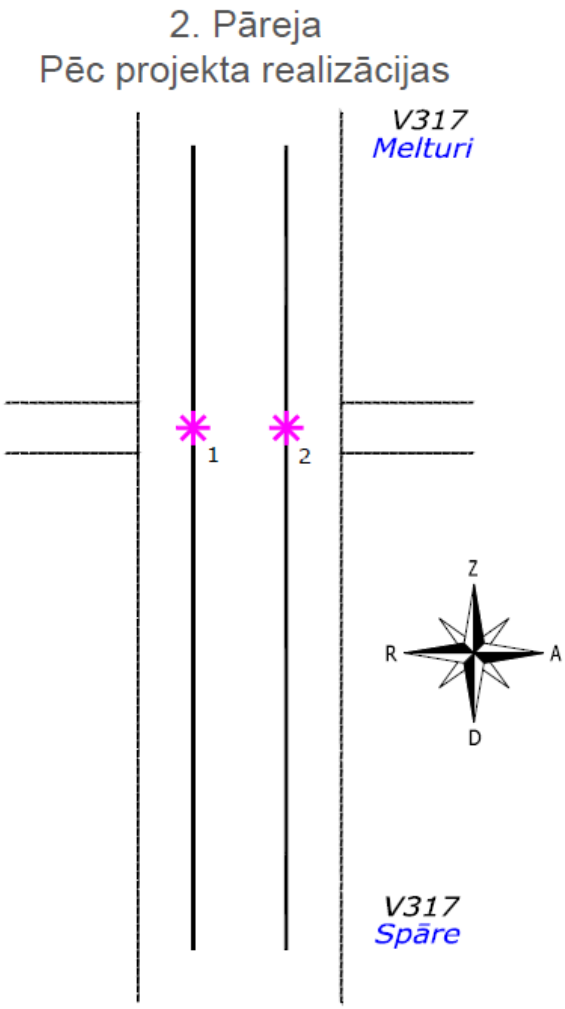
Esošā situācija



Attēls 28

Redzams, ka esošajā situācijā pētāmajā posmā konfliktpunkti nav konstatēti, līdz ar to posms uzskatāms par drošu.

Pēc projekta realizācijas



Attēls 29

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 13.7 * \sqrt[4]{22} = 0.0307$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 13.7 * \sqrt[4]{22} = 0.0307$$

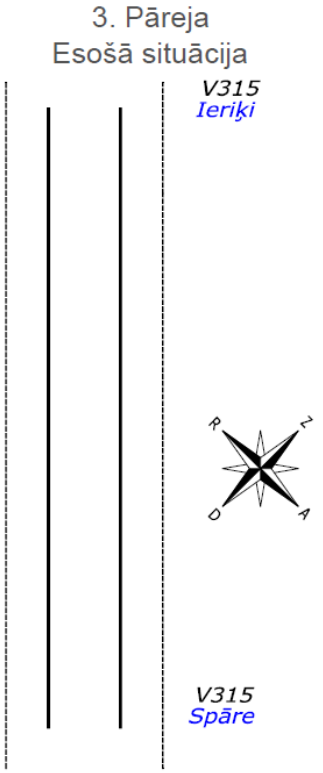
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = \sum G_{gj.} = 0.0307 + 0.0307 = \mathbf{0.0614}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0614 * 10^7 * 0.0585}{273 * 25} = \mathbf{5.26 - mazbīstams}$$

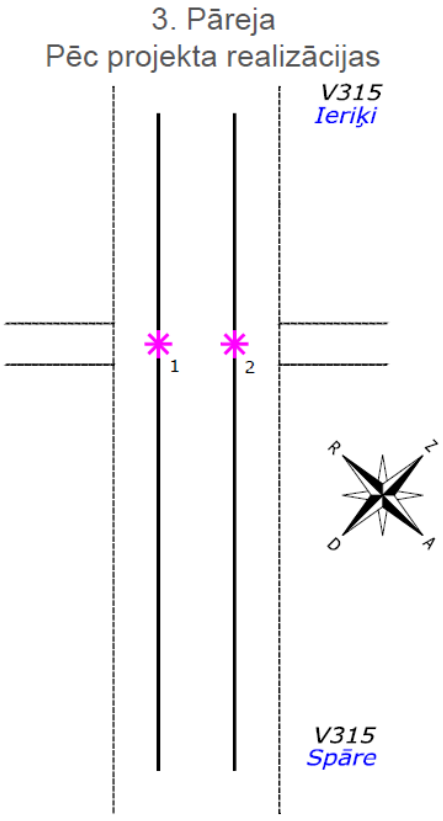
Esošā situācija



Attēls 30

Redzams, ka esošajā situācijā pētāmajā posmā konfliktpunkti nav konstatēti, līdz ar to posms uzskatāms par drošu.

Pēc projekta realizācijas



Attēls 31

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 16.3 * \sqrt[4]{40} = 0.0414$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 16.3 * \sqrt[4]{40} = 0.0414$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

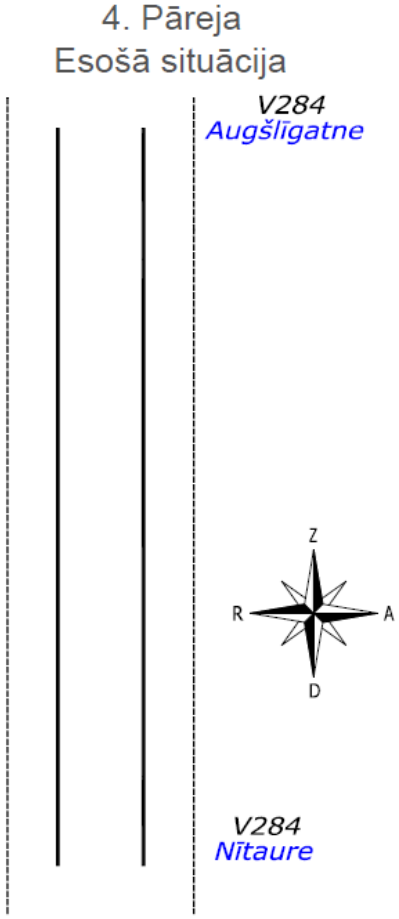
$$G = \sum G_{gj.} = 0.0414 + 0.0414 = \mathbf{0.0828}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0828 * 10^7 * 0.0585}{326 * 25} = \mathbf{5.94 - mazbīstams}$$

4. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

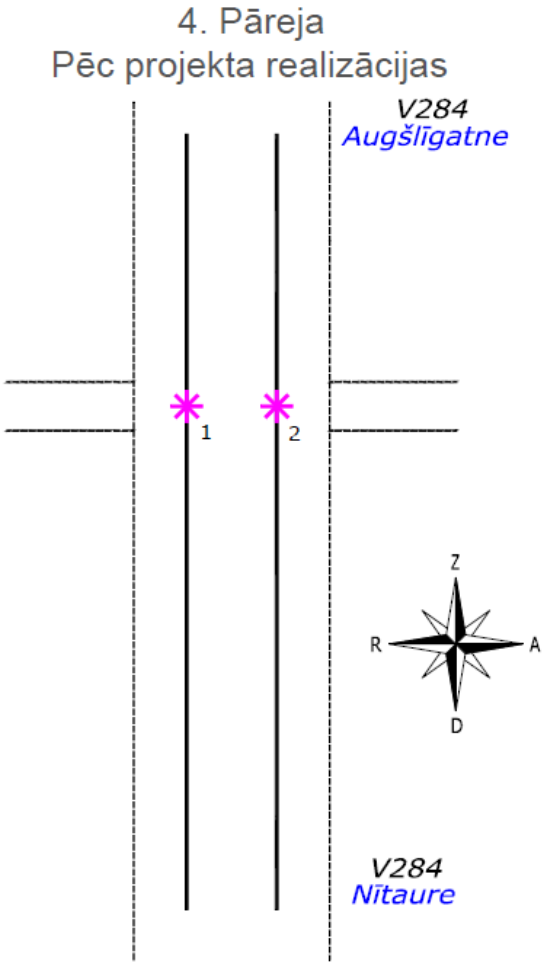
Esošā situācija



Attēls 32

Redzams, ka esošajā situācijā pētāmajā posmā konfliktpunkti nav konstatēti, līdz ar to posms uzskatāms par drošu.

Pēc projekta realizācijas



Attēls 33

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 18.7 * \sqrt[4]{25} = 0.0422$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 18.7 * \sqrt[4]{25} = 0.0422$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

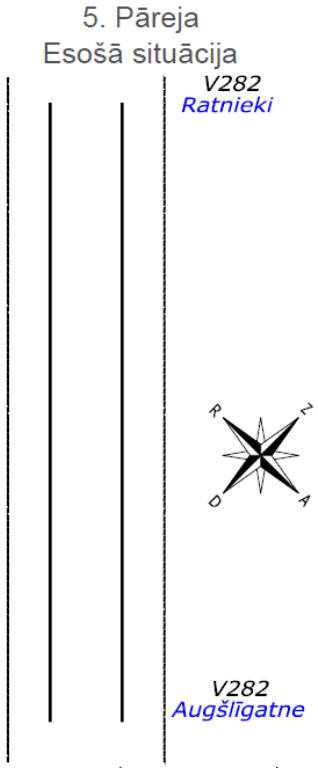
$$G = \sum G_{gj.} = 0.0422 + 0.0422 = \mathbf{0.0844}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0844 * 10^7 * 0.0585}{373 * 25} = \mathbf{5.29 - mazbīstams}$$

5. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

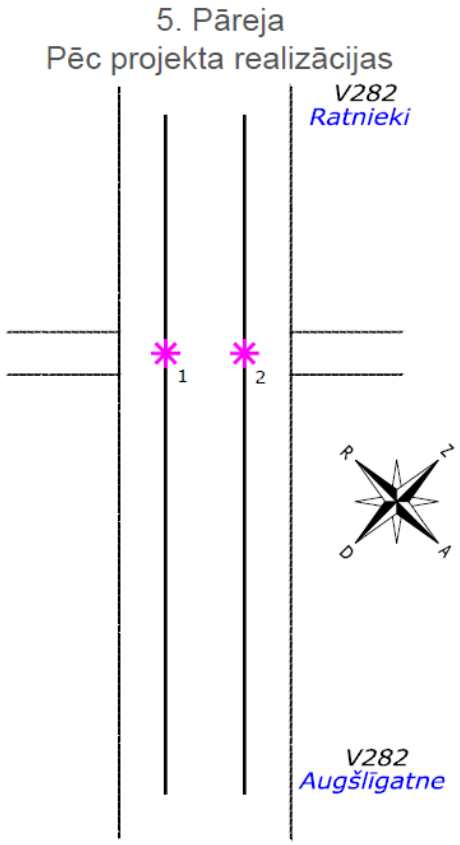
Esošā situācija



Attēls 34

Redzams, ka esošajā situācijā pētāmajā posmā konfliktpunkti nav konstatēti, līdz ar to posms uzskatāms par drošu.

Pēc projekta realizācijas



Attēls 35

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 24.3 * \sqrt[4]{40} = 0.0606$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 24.3 * \sqrt[4]{40} = 0.0606$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

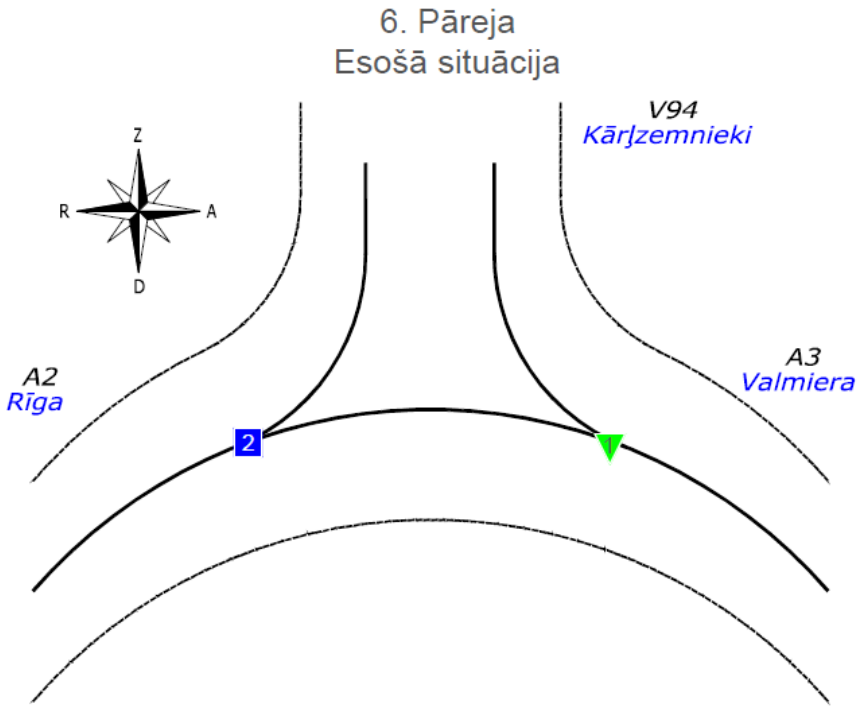
$$G = \sum G_{gj.} = 0.0606 + 0.0606 = \mathbf{0.1212}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.1212 * 10^7 * 0.0585}{486 * 25} = \mathbf{5.84 - mazbīstams}$$

6. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

Esošā situācija



Attēls 36

Kopā konstatējami 2 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

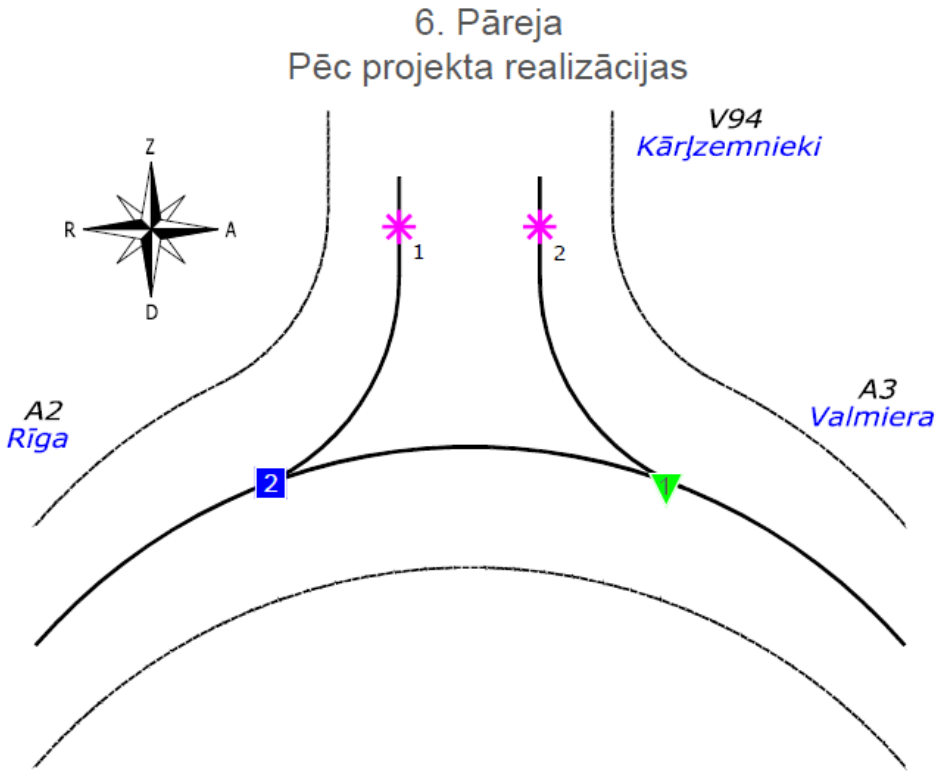
Tabula 6

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0660	0.0007	1532	105	0.0043
2	A-R/Z-R	0.0660	0.0010	1532	172	0.0100
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0142**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0142 * 10^7 * 0.0660}{1809 * 25} = \mathbf{0.21 - droš}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 37

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 7

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0660	0.0007	1532	105	0.0043
2	A-R/Z-R	0.0660	0.0010	1532	172	0.0100
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0142**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 17.2 * \sqrt[4]{40} = 0.0436$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 10.5 * \sqrt[4]{40} = 0.0276$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

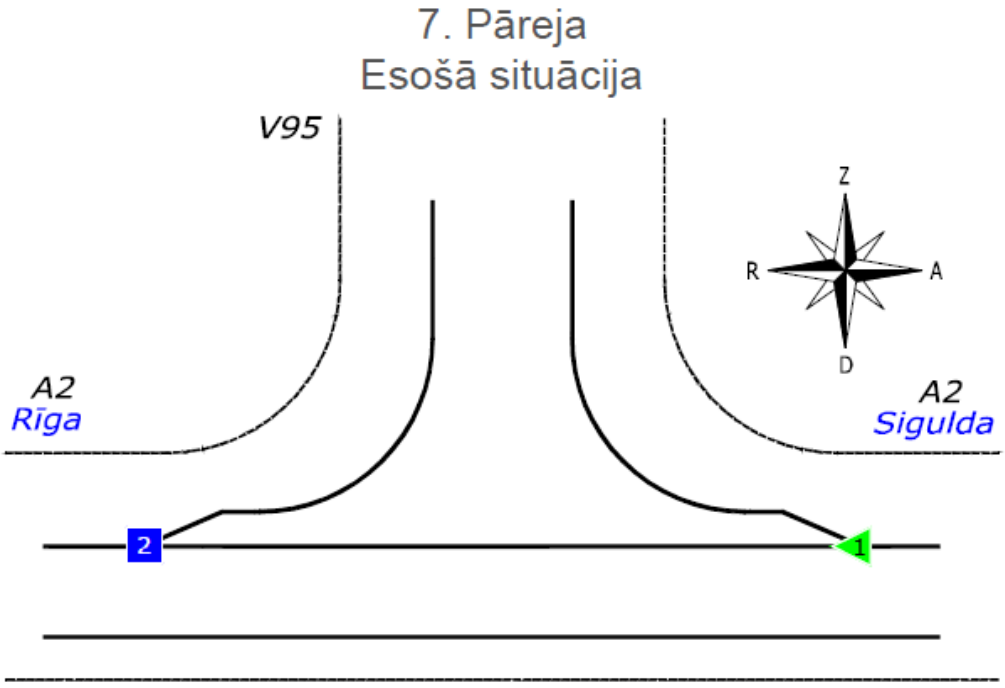
$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.0142 + 0.0436 + 0.0276 = \mathbf{0.0854}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0854 * 10^7 * 0.0660}{1809 * 25} = \mathbf{0.62 - drošs}$$

7. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

Esošā situācija



Attēls 38

Kopā konstatējami 2 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

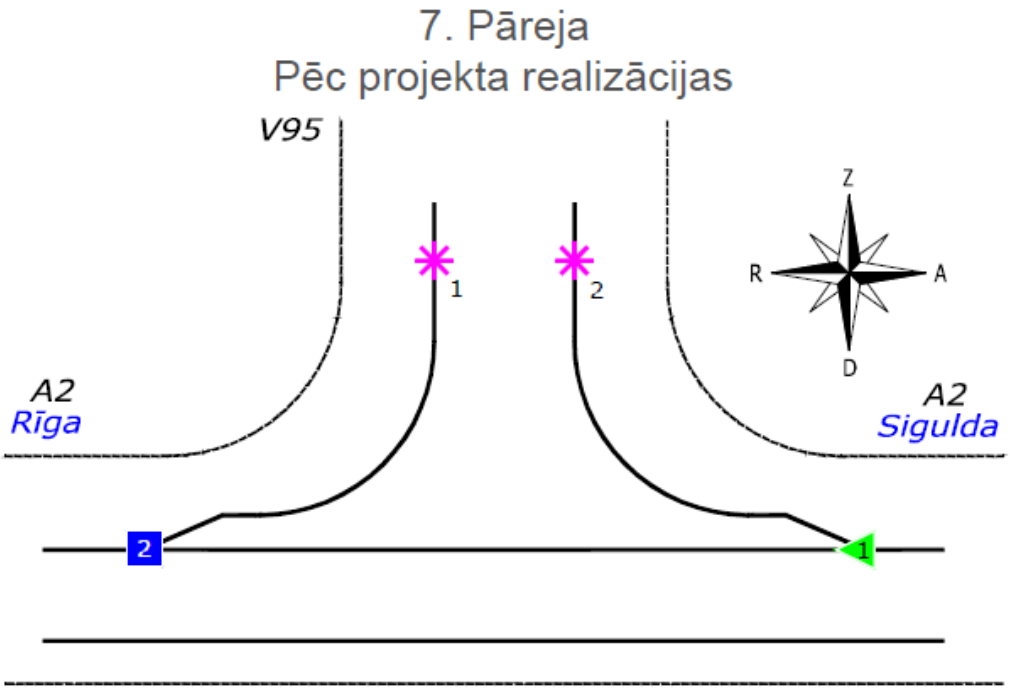
Tabula 8

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5006	154	0.0035
2	A-R/Z-R	0.0550	0.0003	5006	95	0.0065
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0100**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0100 * 10^7 * 0.0585}{8592 * 25} = \mathbf{0.03 - drošs}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 39

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 9

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5006	154	0.0035
2	A-R/Z-R	0.0550	0.0003	5006	95	0.0065
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0100**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 9.5 * \sqrt[4]{50} = 0.0265$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 15.4 * \sqrt[4]{50} = 0.0414$$

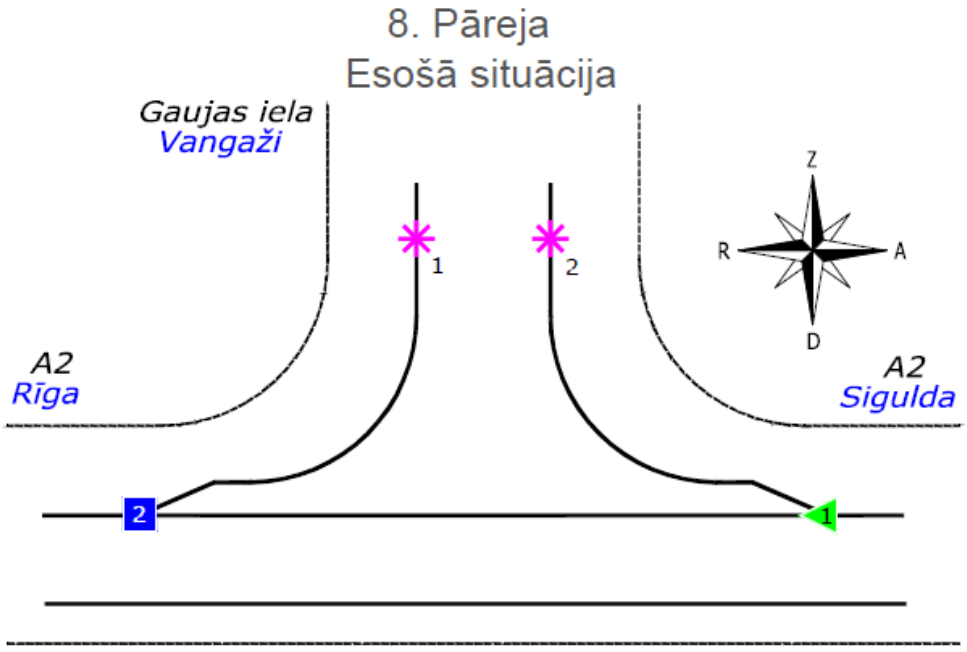
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.0100 + 0.0265 + 0.0414 = \mathbf{0.0779}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0779 * 10^7 * 0.0585}{8592 * 25} = \mathbf{0.21 - droš}$$

Esošā situācija



Attēls 40

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 10

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5246	649	0.0155
2	A-R/Z-R	0.0550	0.0003	5246	247	0.0177
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0331**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 24.7 * \sqrt[4]{5} = 0.0376$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 64.9 * \sqrt[4]{5} = 0.0947$$

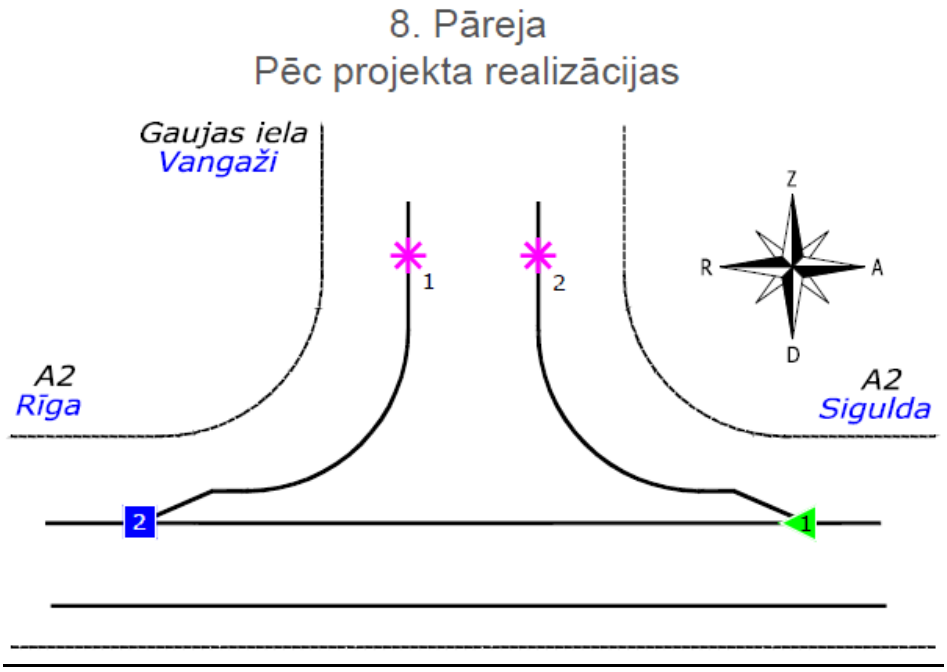
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.0331 + 0.0376 + 0.0947 = \mathbf{0.1654}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.1654 * 10^7 * 0.0585}{9640 * 25} = \mathbf{0.40 - droš}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 41

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 11

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5246	649	0.0155
2	A-R/Z-R	0.0550	0.0003	5246	247	0.0177
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0331**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 24.7 * \sqrt[4]{50} = 0.0649$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 64.9 * \sqrt[4]{50} = 0.1664$$

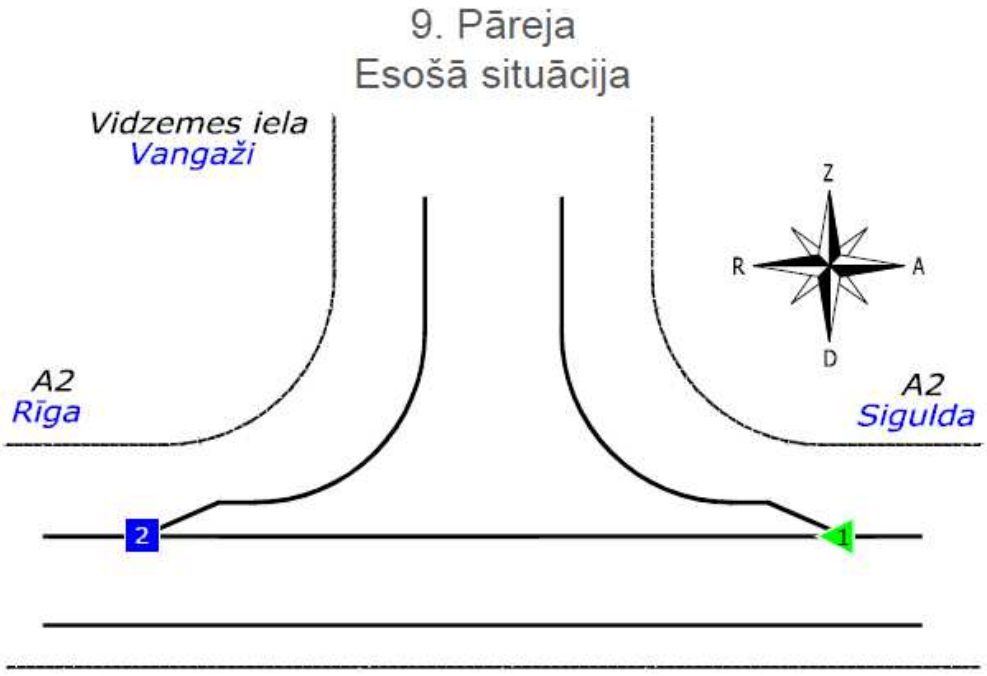
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.0331 + 0.0649 + 0.1664 = \mathbf{0.2644}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.2644 * 10^7 * 0.0585}{9640 * 25} = \mathbf{0.64 - droš}$$

Esošā situācija



Attēls 42

Kopā konstatējami 2 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

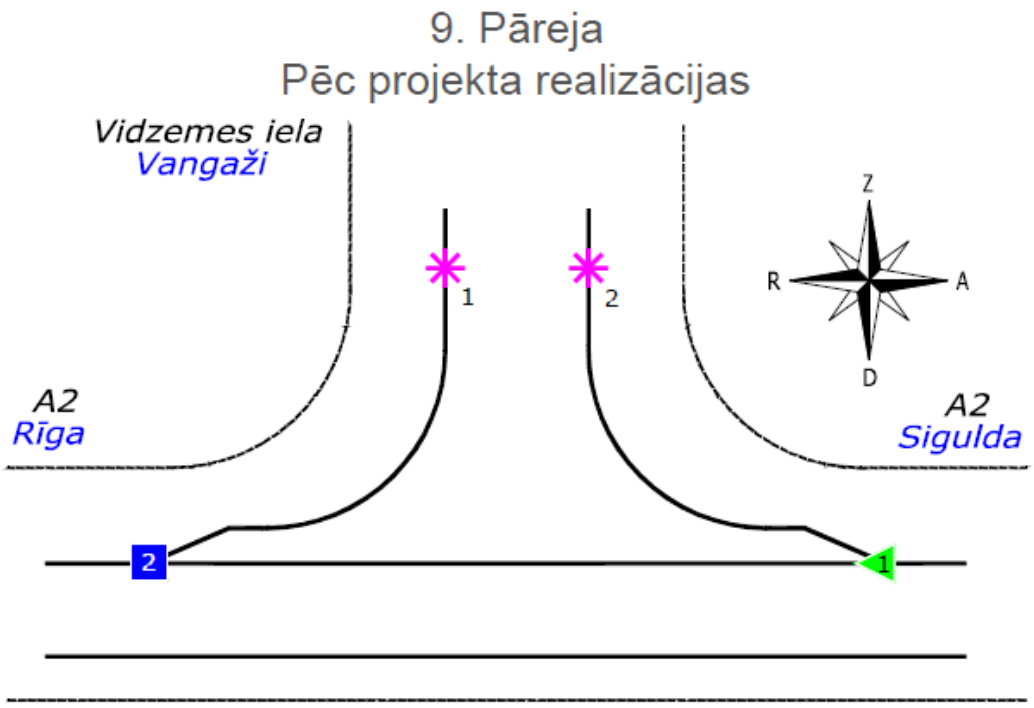
Tabula 12

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5478	143	0.0036
2	A-R/Z-R	0.0585	0.0003	5478	859	0.0603
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0639**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.0639 * 10^7 * 0.0585}{10132 * 25} = \mathbf{0.15 - droš}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 43

Kopā konstatējami 4 konfliktpunkti:

- 1 plūsmu saplūšanas konfliktpunkts;
- 1 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkts;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 13

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/A-Z	0.0550	0.0001	5478	143	0.0036
2	A-R/Z-R	0.0585	0.0003	5478	859	0.0603
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.0639**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 85.9 * \sqrt[4]{50} = 0.2195$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 14.3 * \sqrt[4]{50} = 0.0386$$

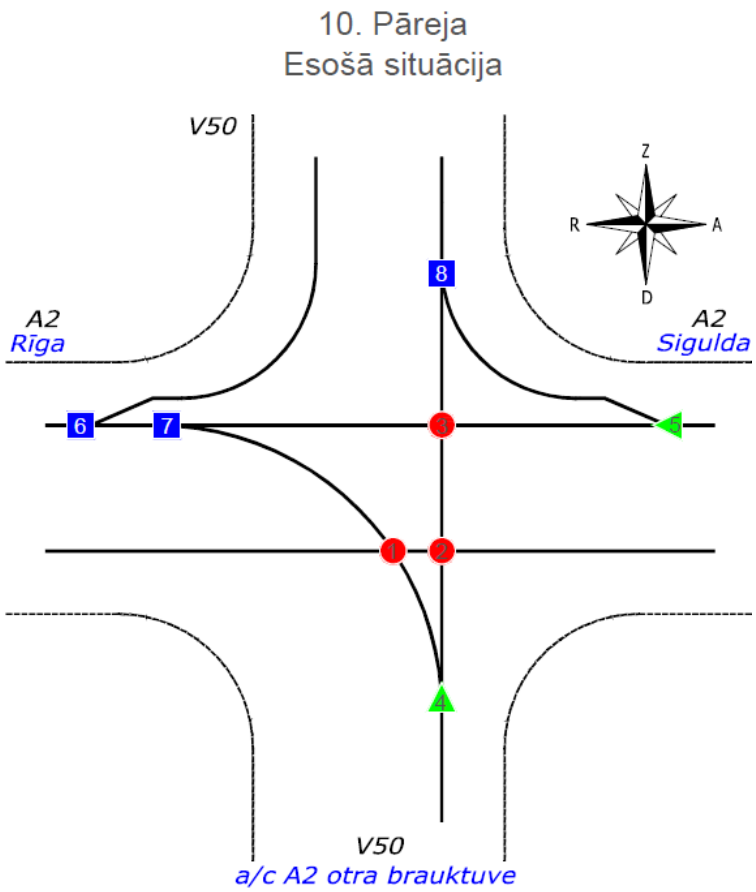
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.0639 + 0.2195 + 0.0386 = \mathbf{0.3220}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.3220 * 10^7 * 0.0585}{10132 * 25} = \mathbf{0.74 - droš}$$

Esošā situācija



Attēls 44

Kopā konstatējami 8 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 2 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

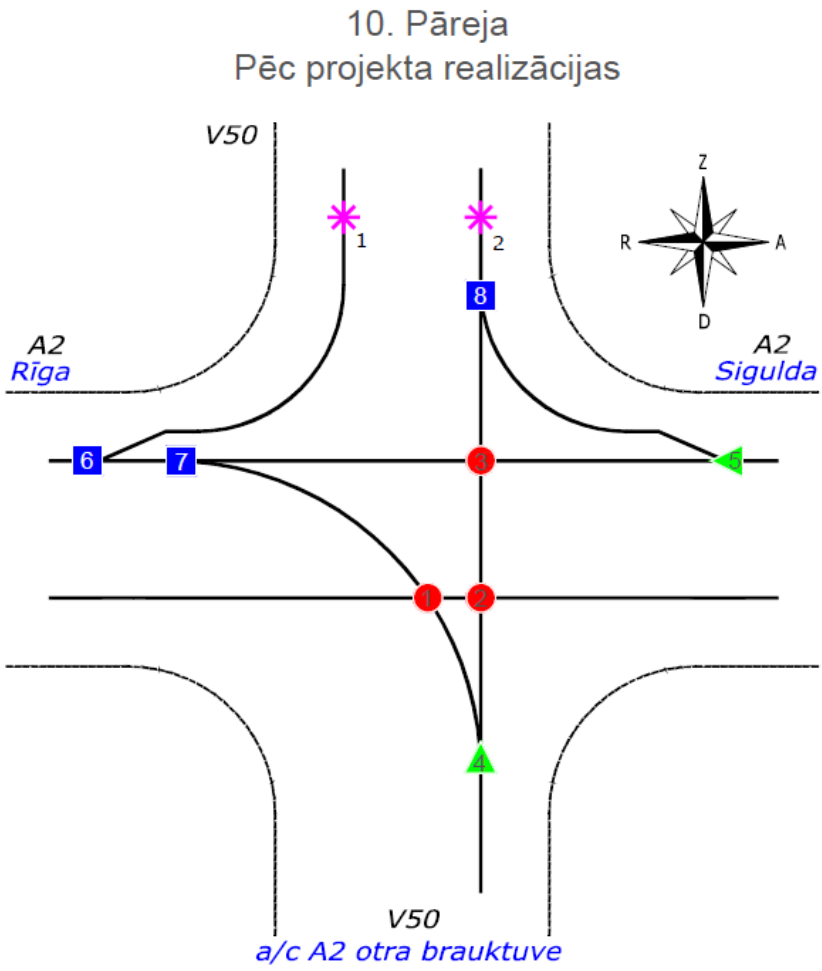
Tabula 14

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R-1/D-R	0.0550	0.0056	4286	131	0.1429
2	A-R-1/D-Z	0.0550	0.0120	4286	84	0.1964
3	A-R-2/D-Z	0.0585	0.0120	6429	84	0.2769
4	D-Z/D-R	0.0860	0.0040	84	131	0.0013
5	A-R-2/A-Z	0.0585	0.0001	6429	107	0.0029
6	Z-R/A-R-2	0.0585	0.0003	84	6429	0.0069
7	D-R/A-R-2	0.0585	0.0030	131	6429	0.1080
8	D-Z/A-Z	0.0860	0.0040	84	107	0.0010
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.7364**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.7364 * 10^7 * 0.0585}{11121 * 25} = \mathbf{1.55 - drošs}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 45

Kopā konstatējami 8 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 2 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti (aprēķinā ņemtas vērā transporta plūsmas, kurām nogriežoties jādod ceļš mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem).

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 15

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R-1/D-R	0.0550	0.0056	4286	131	0.1429
2	A-R-1/D-Z	0.0550	0.0120	4286	84	0.1964
3	A-R-2/D-Z	0.0585	0.0120	6429	84	0.2769
4	D-Z/D-R	0.0860	0.0040	84	131	0.0013
5	A-R-2/A-Z	0.0585	0.0001	6429	107	0.0029
6	Z-R/A-R-2	0.0585	0.0003	84	6429	0.0069
7	D-R/A-R-2	0.0585	0.0030	131	6429	0.1080
8	D-Z/A-Z	0.0860	0.0040	84	107	0.0010
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.7364**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 8.4 * \sqrt[4]{40} = 0.0226$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * 10.7 * \sqrt[4]{40} = 0.0281$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

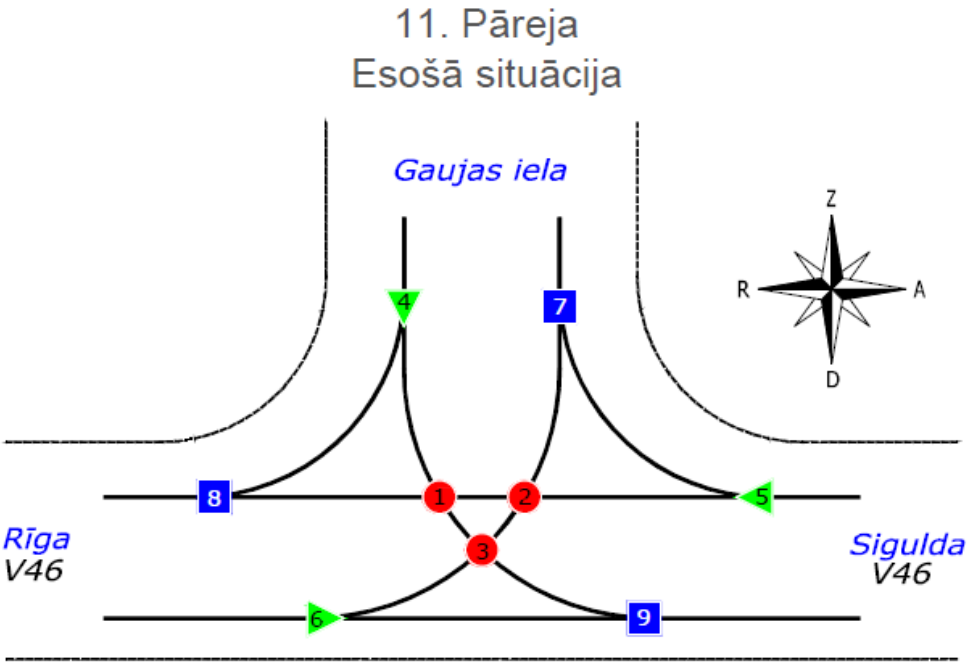
$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.7364 + 0.0226 + 0.0281 = \mathbf{0.7871}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.7871 * 10^7 * 0.0585}{11121 * 25} = \mathbf{1.66 - droš}$$

11. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

Esošā situācija



Attēls 46

Kopā konstatējami 9 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 2 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

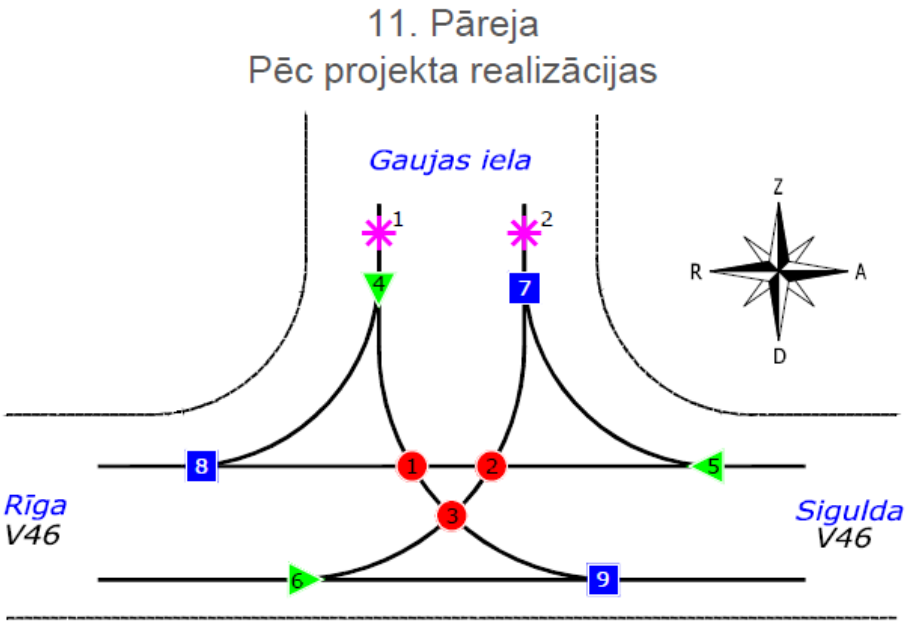
Tabula 16

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/Z-A	0.0860	0.0120	481	90	0.0151
2	A-R/R-Z	0.0860	0.0120	481	435	0.0730
3	Z-A/R-Z	0.0860	0.0056	90	435	0.0064
4	Z-R/Z-A	0.0860	0.0060	557	90	0.0087
5	A-R/A-Z	0.0860	0.0060	481	174	0.0146
6	R-A/R-Z	0.0860	0.0040	252	435	0.0127
7	R-Z/A-Z	0.0860	0.0030	435	174	0.0066
8	A-R/Z-R	0.0860	0.0040	481	557	0.0312
9	R-A/Z-A	0.0860	0.0030	252	90	0.0020
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.1703**

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.1703 * 10^7 * 0.0660}{1989 * 25} = \mathbf{2.26 - droš}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 47

Kopā konstatējami 11 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 3 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 17

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/Z-A	0.0860	0.0120	481	90	0.0151

2	A-R/R-Z	0.0860	0.0120	481	435	0.0730
3	Z-A/R-Z	0.0860	0.0056	90	435	0.0064
4	Z-R/Z-A	0.0860	0.0060	557	90	0.0087
5	A-R/A-Z	0.0860	0.0060	481	174	0.0146
6	R-A/R-Z	0.0860	0.0040	252	435	0.0127
7	R-Z/A-Z	0.0860	0.0030	435	174	0.0066
8	A-R/Z-R	0.0860	0.0040	481	557	0.0312
9	R-A/Z-A	0.0860	0.0030	252	90	0.0020
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.1703**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (55.7 + 9.0) * \sqrt[4]{70}$$

$$= 0.1803$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (17.4 + 43.5) * \sqrt[4]{70}$$

$$= 0.1698$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

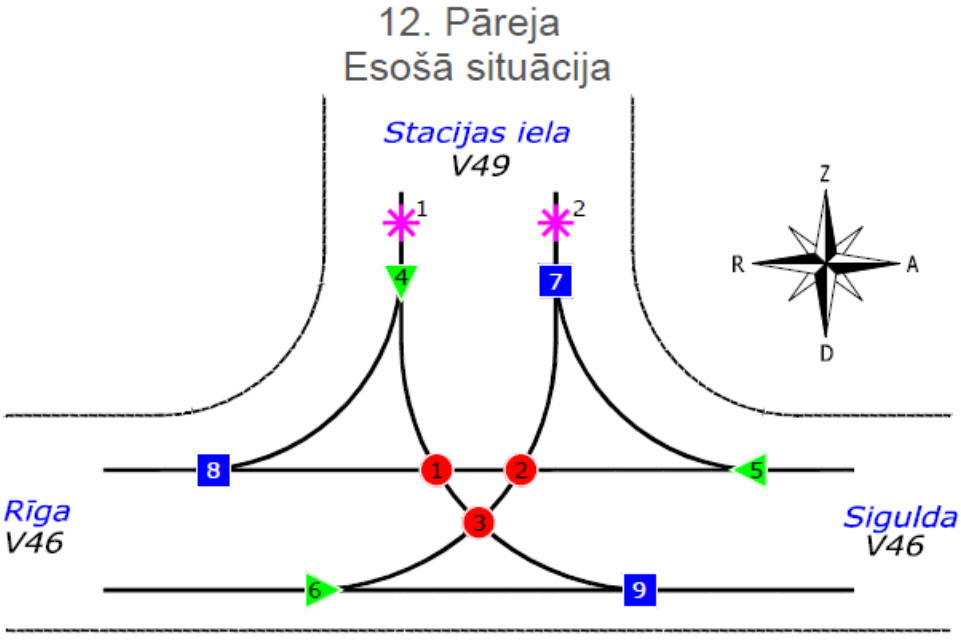
$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.1703 + 0.1803 + 0.1698 = \mathbf{0.5204}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.5204 * 10^7 * 0.0660}{1989 * 25} = \mathbf{6.91 - mazbīstams}$$

12. MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANAS VIETA

Esošā situācija



Attēls 48

Kopā konstatējami 11 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 3 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 18

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/Z-A	0.0860	0.0120	874	79	0.0241
2	A-R/R-Z	0.0660	0.0120	874	209	0.0830
3	Z-A/R-Z	0.0860	0.0056	79	209	0.0027
4	Z-R/Z-A	0.0860	0.0060	314	79	0.0043
5	A-R/A-Z	0.0660	0.0060	874	175	0.0348
6	R-A/R-Z	0.0860	0.0040	602	209	0.0146
7	R-Z/A-Z	0.0860	0.0030	209	175	0.0032
8	A-R/Z-R	0.0660	0.0040	874	314	0.0416
9	R-A/Z-A	0.0860	0.0030	602	79	0.0041
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.2124**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (31.4 + 7.9) * \sqrt[4]{5}$$

$$= 0.0583$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (20.9 + 17.5) * \sqrt[4]{5}$$

$$= 0.0571$$

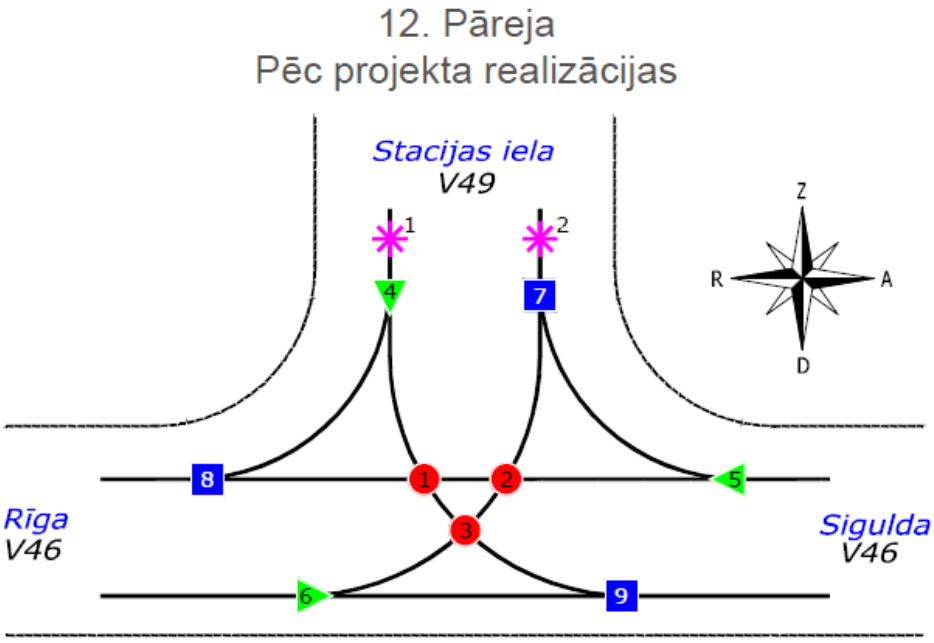
Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.2124 + 0.0583 + 0.0571 = \mathbf{0.3278}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.3278 * 10^7 * 0.0660}{2253 * 25} = \mathbf{3.84 - mazbīstams}$$

Pēc projekta realizācijas



Attēls 49

Kopā konstatējami 11 konfliktpunkti:

- 3 plūsmu saplūšanas konfliktpunkti;
- 3 plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti;
- 3 plūsmu krustošanās konfliktpunkti;
- 2 transportlīdzekļa un gājēju konfliktpunkti.

Konfliktpunktu potenciālā bīstamība:

Tabula 19

Nr.	Plūsmu virziens	K_r	K_i	M_i	N_i	q_i
1	A-R/Z-A	0.0860	0.0120	874	79	0.0241
2	A-R/R-Z	0.0660	0.0120	874	209	0.0830
3	Z-A/R-Z	0.0860	0.0056	79	209	0.0027
4	Z-R/Z-A	0.0860	0.0060	314	79	0.0043
5	A-R/A-Z	0.0660	0.0060	874	175	0.0348
6	R-A/R-Z	0.0860	0.0040	602	209	0.0146
7	R-Z/A-Z	0.0860	0.0030	209	175	0.0032
8	A-R/Z-R	0.0660	0.0040	874	314	0.0416
9	R-A/Z-A	0.0860	0.0030	602	79	0.0041
					$\sum q_i = G_{krust} =$	**0.2124**

Iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits starp mikromobilitātes infrastruktūras lietotājiem un transportlīdzekļiem:

$$G_{(1)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (31.4 + 7.9) * \sqrt[4]{70}$$

$$= 0.1105$$

$$G_{(2)gj.} = 0.0025 + 0.92 * 10^{-3} * \sum_{i=1}^{n} I_{transp.} * \sqrt[4]{I_{gj.}} = 0.0025 + 0.95 * 10^{-3} * (20.9 + 17.5) * \sqrt[4]{70}$$

$$= 0.1080$$

Kopējais iespējamais ceļu satiksmes negadījumu skaits ceļu mezglā gada laikā:

$$G = G_{nereg.} + \sum G_{gj.} = 0.2124 + 0.1105 + 0.1080 = \mathbf{0.4309}$$

Ceļu mezgla bīstamības aprēķins un satiksmes drošības līmeņa noteikšana:

$$K_a = \frac{G * 10^7 * K_r}{(M_\Sigma + N_\Sigma) * 25} = \frac{0.4309 * 10^7 * 0.0660}{2253 * 25} = \mathbf{5.05 - mazbīstams}$$

SATIKSMES DROŠĪBAS LĪMEŅA IZVĒRTĒJUMA SECINĀJUMI

Pēc iegūtajām K_a skaitliskajām vērtībām tiek noteikta ceļa mezgla bīstamības pakāpe atbilstoši 3. tabulai. Pēc veiktā aprēķina rezultātiem noteikts, ka esošajā situācijā šķērsojumi ar plānoto mikromobilitātes infrastruktūru pētāmajā posmā atbilst satiksmes drošība līmeņa novērtējumam "drošs", izņemot šķērsojuma vietu nr. 12, kurā esošais satiksmes drošības līmeņa novērtējums ir "mazbīstams". Pēc mikromobilitātes infrastruktūras izbūves atsevišķām šķērsojuma vietām drošības līmenis saglabāsies "drošs" un 12. šķērsojuma vietai drošības līmenis saglabāsies "mazbīstams", taču šķērsojuma vietām nr. 1, 2, 3, 4, 5 un 11 drošības līmenis nedaudz pasliktināsies uz "mazbīstams". Tas nozīmē, ka pusei no pētītajām šķērsojuma vietām nedaudz pasliktināsies drošības līmenis, tomēr nesasniegs līmeni "bīstams" vai "ļoti bīstams". Mikromobilitātes infrastruktūras šķērsojuma vietu drošības līmeņu apkopojumu skatīt zemāk redzamajā tabulā.

Tabula 20

Mikromobilitātes infrastruktūras šķērsojuma nr.	Koeficienta K_a vērtība pirms mikromobilitātes infrastruktūras izbūves	Satiksmes drošības līmeņa novērtējums pirms mikromobilitātes infrastruktūras izbūves	Koeficienta K_a vērtība pēc mikromobilitātes infrastruktūras izbūves	Satiksmes drošības līmeņa novērtējums pēc mikromobilitātes infrastruktūras izbūves
1	2.89	drošs	7.00	mazbīstams
2	-	drošs	5.26	mazbīstams
3	-	drošs	5.94	mazbīstams
4	-	drošs	5.29	mazbīstams
5	-	drošs	5.84	mazbīstams
6	0.21	drošs	0.62	drošs
7	0.03	drošs	0.21	drošs
8	0.40	drošs	0.64	drošs
9	0.15	drošs	0.74	drošs
10	1.55	drošs	1.66	drošs
11	2.26	drošs	6.91	mazbīstams
12	3.84	mazbīstams	5.05	mazbīstams

Rezultātā tiek secināts, ka mikromobilitātes infrastruktūras izmantotājiem vienlīmeņu ceļu mezglu šķērsošana būs droša vai mazbīstama. Visas mikromobilitātes infrastruktūras šķērsojumu vietas ar autoceļiem vai dzelzceļu jāaprīko ar apgaismojumu. Atsevišķās vietās izbūvējamas divlīmeņu gājēju pārejas mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju drošībai un automašīnu satiksmes nepārtrauktībai.

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ŠĶĒRSOŠANA AR ŪDENSTILPĒM

Vairākās vietās mikromobilitātes infrastruktūra šķērso dažādas upes un grāvjus. Visās vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra šķērso esošos grāvjus, nepieciešama caurteku izbūve. Caurteku izbūves parametrus pētīt nākošajās projektēšanas stadijās, veicot caurteku dimensionēšanu.

Pētījuma IP-2 rasējumos ir uzrādītas esošās upes. Esošo upju šķērsošanai tiek paredzētas dažāda tipa infrastruktūras.

Esošā autoceļa tilta pārbūve (demontējot esošo tiltu un izbūvējot jaunu tiltu tā, lai tam būtu pievienota mikromobilitātes infrastruktūra) paredzēta:

- Pk. 55+40 (upe Miegupīte, nākošajās projektēšanas stadijās izskatīt iespēju piebūvēt klāt KGVC esošajam tiltam);
- Pk. 198+30 (upe Rauna);

Esošās caurtekas pārbūve vai pagarināšana mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei paredzēta:

- Pk. 87+30 (upe Braslava);
- Pk. 129+40 (upe Grīviņupīte);
- Pk. 149+60 (upe Julla);
- Pk. 240+40 (upe Treičupīte);
- Pk. 301+50 (upe Simtupe);
- Pk. 340+00 (upe Juglas strauts);
- Pk. 456+60 (upe Grūda);
- Pk. 647+00 (upe Lorupe, nākošajās projektēšanas stadijās izpētīt vai mikromobilitātes infrastruktūru iespējams izbūvēt nepārbūvējot esošo caurteku);
- Pk. 700+00 (upe Egļupe).

Esošā tilta atjaunošana paredzēta Pk. 379+60 (upe Amata).

Caurtekas izbūve mikromobilitātes infrastruktūrai paredzēta:

- Pk. 393+40 (upe Līčupe);
- Pk. 437+80 (upe Pērļupe);
- Pk. 494+60 (upe Ķikutupe);
- Pk. 508+80 (upe Skaļupe);
- Pk. 576+10 (upe Vildoga);
- Pk. 591+90 (upe Nurmižupīte);
- Pk. 607+00 (upe Svīķupīte);
- Pk. 631+80 (upe Dauda).

Mikromobilitātes infrastruktūras tilta izbūve paredzēta (nākošajās projektēšanas stadijās izskatīt iespēju minētajās vietās izbūvēt lielizmēra caurteku, kas, iespējams, ir ekonomiski izdevīgāk):

- Pk. 474+50 (upe Kumada);
- Pk. 647+00 (upe Vējupīte);
- Pk. 811+10 (upe Straujupīte).

Nākošajās projektēšanas stadijās izvēlēties atbilstošāko un ekonomiski izdevīgāko upju un grāvju šķērsošanas variantu, veicot visus nepieciešamos aprēķinus.

Ūdens novadīšanai izmantojami esošie sāngrāvji un nogāzes. Esošās dzelzsbetona caurtekas ieteicams mainīt pret jaunām polimēra caurtekām. Caurteku iztekas un ietekas galu nogāžu nostiprināšanai izmantojams dabīgas šķiedras preterozijas paklājs vai laukakmens bruģis cementa javā, veicama tekņu nostiprināšana. Sāngrāvju ar konkrētu ūdens atvades virzienu aizbēršanas gadījumā posmos paredzama drenāžas izbūve. Drenāžas izbūve paredzama arī zem ovālteknēm. Detalizētu ūdens atvades risinājumu izstrāde un caurteku nomaiņas izvērtējums veicams nākošajās projektēšanas stadijās.

IESAISTĪTO INSTITŪCIJU PRASĪBAS

Lai noskaidrotu iesaistīto institūciju turētāju prasības, ir pieprasīti principiālie nosacījumi katram inženierkomunikāciju turētājam. Lielākoties, izvirzītās prasības ir ievērot Aizsargjoslu likuma prasības, Ministru kabineta noteikumu Nr. 574 Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" prasības un citu saistošo noteikumu prasības. Detalizētāku informāciju par inženierkomunikāciju turētāju izvirzītajām principiālajām prasībām skatīt sadaļā "Izpētes uzsākšanai nepieciešamie izejas dati".

IP-2 rasējumos norādītas aptuvenās esošo inženiertīklu atrašanās vietas. Vietās, kur esošās inženierkomunikācijas traucē mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi, jāveic esošo inženierkomunikāciju pārcelšana vai pārbūve. Aptuvenās inženierkomunikāciju atrašanās vietas pēc to pārbūves uzrādītas IP-2 rasējumos. Izpildītājs norāda, ka inženierkomunikāciju atrašanās un pārbūves vai pārcelšanas vietas norādītas aptuveni un tās var būtiski mainīties nākošajās projektēšanas stadijās pēc topogrāfiskā plāna izstrādes.

Esošajām inženierkomunikācijām noteiktas šādas aizsargjoslas (skatīt Tabula 21).

Tabula 21

Komunikācijas	Aizsargjosla uz katru pusi no komunikācijas ass, m
Pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijas un kabeļu kanalizācija	1
Elektrisko tīklu gaisvadu līnijas ar nominālo spriegumu līdz 20 kV	6,5
Elektrisko tīklu gaisvadu līnijas ar nominālo spriegumu līdz 110 kV	30 (no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas)
Elektrisko tīklu gaisvadu līnijas ar nominālo spriegumu līdz 330 kV	30 (no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas)
Elektrisko tīklu kabeļu līnijas	1
Elektrisko tīklu sadales iekārtas	1
Pazemes siltumvadi	2
Ūdensvadi un kanalizācijas spiedvadi, ja tie atrodas līdz 2 metru dziļumam	3
Ūdensvadi un kanalizācijas spiedvadi, ja tie atrodas dziļāk par 2 metriem	5
Pašteces kanalizācijas vadi	3
Ģeodēziskā tīkla punkti: a) globālās pozicionēšanas tīkla 0 klases punkti, b) ģeomagnētiskā tīkla 1.klases punkti, c) gravimetriskā tīkla 1.klases punkti;	50
Pārējie ģeodēziskā tīkla punkti	5
Gāzesvadi līdz 0,4 megapaskāli	1
Gāzesvadi vairāk par 0,4 megapaskāliem līdz 1,6 megapaskāliem	5
Gāzesvadi vairāk par 1,6 megapaskāliem	15

CĒSU NOVADA AMATAS APVIENĪBAS PĀRVALDES PRASĪBAS

Cēsu novada Amatas apvienības pārvalde īpašus nosacījumus neizdod, taču norāda, ka Cēsu novada Amatas apvienības pārvaldes Komunālās saimniecības ūdensvadi šķērso a/c P14 vienā vietā un a/c V293 trīs vietās.

AS "AUGSTSPRIEGUMA TĪKLS" PRASĪBAS

Zemāk norādītas svarīgākās AS "Augstsprieguma tīkls " prasības:

- Vertikālais gabarīts, pie vadu maksimālās nokares āra temperatūrā +35ºC, starp 110kV elektrolīniju zemāko vadu un šķērsojamā ceļa brauktuves virsmu (šajā gadījumā mikromobilitātes infrastruktūras virsmu) ne mazāks kā 7,0 metri;
- Minimālais horizontālais attālums no 110kV elektrolīnijām paralēli novietota ceļa brauktuves, trotuāra, luksofora, ceļa grāvja malas vai uzbēruma pēdas līdz 110kV elektrolīnijas malējam vadam - 4 metri;
- Minimālais horizontālais attālums no 110kV elektrolīniju balstu pamatiem, to zemētājiem un balstu atsaitēm, šķērsojumā ar autoceļu, līdz autoceļa brauktuvei, ceļa grāvja malai vai uzbēruma pēdai - 5 metri;
- Vertikālais gabarīts, pie vadu maksimālās nokares āra temperatūrā +35ºC, starp 330kV elektrolīniju zemāko vadu un šķērsojamā ceļa brauktuves virsmu (šajā gadījumā mikromobilitātes infrastruktūras virsmu) ne mazāks kā 8,5 metri;
- Minimālais horizontālais attālums no 330kV elektrolīnijām paralēli novietota ceļa brauktuves, trotuāra, luksofora, ceļa grāvja malas vai uzbēruma pēdas līdz 330kV elektrolīnijas malējam vadam - 8 metri;
- Minimālais horizontālais attālums no 330kV elektrolīniju balstu pamatiem, to zemētājiem un balstu atsaitēm, šķērsojumā ar autoceļu, līdz autoceļa brauktuvei, ceļa grāvja malai vai uzbēruma pēdai - 10 metri;
- Ja apgaismes stabu novietojums paredzams 110kV GL aizsargjoslā, apgaismes stabu augstumu paredzēt ne tuvāk par 4 metriem no GL tuvākā vada, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35ºC;
- Ja apgaismes stabu novietojums paredzams 330kV GL aizsargjoslā, apgaismes stabu augstumu paredzēt ne tuvāk par 6 metriem no GL tuvākā vada rādiusa, pie vadu maksimālās nokares, āra temperatūrā +35ºC;
- Minimālais horizontālais attālums no GL balsta pamatu zemētājiem līdz pazemes kabeļu elektrolīnijai – pilsētu teritorijās 2 metri, ārpus apdzīvotām vietām 10 metri.

Autoceļa grāvja ārējā mala, nogāzes pēda vai brauktuves mala attiecināma uz mikromobilitātes infrastruktūras grāvja malu, nogāzes pēdu vai nomales malu.

SIA "BALTCOM" PRASĪBAS

SIA "BALTCOM" nekādus īpašos noteikumus neizsniedz.

AS "CONEXUS BALTIC GRID" PRASĪBAS

Zemāk norādītas svarīgākās AS "Conexus Baltic Grid " prasības:

- ievērot Aizsargjoslu likuma nosacījumus;
- ievērot Enerģētikas likuma nosacījumus;
- ievērot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu un būvniecību vispārīgi reglamentējošos normatīvos aktus;
- ievērot LVS 422 standarta "Dabasgāzes pārvades sistēmas cauruļvadu projektēšana" (turpmāk – LVS 422) nosacījumus un prasības.

PSIA "GARKALNES INŽENIERTĪKLI"

PSIA "GARKALNES INŽENIERTĪKLI" norāda, ka veicot projektēšanu, nepieciešams ievērot normatīvajos aktos noteiktās prasības attiecībā uz tīklu aizsargjoslu.

AS "GASO" PRASĪBAS

AS "Gaso" norāda, ka veicot projektēšanu un būvdarbus, nepieciešams ievērot Aizsargjoslu likumā noteiktās ekspluatācijas un drošības aizsargjoslas ap sadales gāzesvadu sistēmām un to iekārtām, Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums" un citu spēkā esošo normatīvo dokumentu prasības.

AS "LATVENERGO" PRASĪBAS

AS "Latvenergo" norāda, ka veicot projektēšanu ievērot sekojošu normatīvu prasības:

- Latvijas Republikas "Būvniecības likuma", "Aizsargjoslu likuma" un citu saistošo un spēkā esošu normatīvu aktu prasībām;
- Latvijas būvnormatīviem (LBN) un Ministru kabineta noteikumiem;
- 2014. gada 19. augusta MK noteikumiem Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi";
- 2018. gada 28. augusta MK noteikumiem Nr.545 LBN 202-18 "Būvniecības ieceres dokumentācijas noformēšana;
- 2014. gada 30. septembra MK noteikumiem Nr. 574 LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums".

VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" PRASĪBAS

Zemāk norādītas svarīgākās VAS "Latvijas dzelzceļš " prasības:

- Projektējot valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā (turpmāk - Nodalījuma josla) jāņem vērā, ka tā primāri paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietošanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju, kā arī pasargātu cilvēkus un vidi no dzelzceļa kaitīgās ietekmes.
- Velosatiksmes infrastruktūra šķērsojumā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru jāprojektē divos līmeņos vai uz esošajām gājēju pārejām vai dzelzceļa pārbrauktuvēm.
- Velosatiksmes infrastruktūra jānorobežo no sliežu ceļu puses vietās, kur tā tiek ieprojektēta dzelzceļa zemes nodalījuma joslā.
- Ja projektam paredzētajā zonā atrodas LDz inženiertīkli, pasūtītājam par saviem līdzekļiem jāparedz to pārcelšana un pasargāšana, lai nodrošinātu inženiertīklu aizsargjoslu.
- Jāņem vērā, ka dzelzceļa iecirknis Rīga - Sigulda nākotnē tiks aprīkots ar 25 kV maiņstrāvas elektrovilci.
- Projekta realizācijas dēļ nedrīkst pasliktināties dzelzceļa redzamību.

LATVIJAS ĢEOTELPISKĀS INFORMĀCIJAS AĢENTŪRAS PRASĪBAS

Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra norāda, ka izpētes projektā iekļautajā teritorijā atrodas vairāki valsts ģeodēziskā tīkla punkti, kuriem ir noteikta aizsargjosla. Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra norāda, ka pirms būvprojekta izstrādes ir jāpieprasa tai tehniskie noteikumi ar valsts ģeodēziskā tīkla punktu aizsardzības pasākumu uzskaitījumu.

SIA "Līgatnes komunālserviss" prasības

SIA "Līgatnes komunālserviss" īpašos noteikumus neizsniedz, taču norāda, ka ūdens un kanalizācijas maģistrālie vadi šķērso valsts galveno autoceļu A2 Augšlīgatnē. Jāņem vērā, ka izpētes projektā paredzētā mikromobilitātes infrastruktūras trase minētās inženierkomunikācijas nešķērso.

SIA "Latvijas Mobilais Telefons" prasības

SIA "Latvijas mobilais telefons" norāda, ka jāievēro Latvijā spēkā esošo būvnormatīvu prasības, tai skaitā Aizsargjoslu likuma nosacījumi par attālumu ievērošanu gar elektronisko sakaru līnijām. SIA "Latvijas mobilais telefons" informē, ka esošo inženiertīklu pārvietošana teorētiski ir iespējama, ja plānotās būvniecības ierosinātājs izstrādā atbilstošu būvprojektu un kompensē visas ar inženiertīklu pārvietošanu saistītās izmaksas.

AS "Latvijas valsts meži" prasības

AS "Latvijas valsts meži" (turpmāk LVM) neizvirza prasības, taču norāda, ka, ja plānotie velosipēdu un gājēju ceļi skar LVM valdījumā esošo teritoriju, tos nedrīkst apvienot ar LVM meža autoceļu un tie nedrīkst ierobežot tehnikas pārvietošanos pa LVM meža autoceļiem un traucēt ūdens notecei no meža masīviem. Projekta īstenošanai nepieciešamo koku ciršanas kārtība savlaicīgi jāsaskaņo ar AS LVM.

VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" prasības

Zemāk norādītas svarīgākās VAS "Latvijas valsts radio un televīzijas centrs" (turpmāk LVRTC) prasības:

- Jāsaglabā un jāaizsargā no bojājumiem esošā LVRTC elektronisko sakaru tīklu (turpmāk EST) infrastruktūras trase nodrošinot nepārtrauktu LVRTC EST infrastruktūras un pakalpojumu darbību, kā arī nodrošinot piekļuvi esošiem LVRTC EST infrastruktūras elementiem to apkalpošanas un uzturēšanas darbu veikšanai vai nomaiņai iespējamo avāriju vai bojājumu gadījumā.
- Izvēloties projektējamās mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu, vēlams, lai tā neskar LVRTC EST aizsargjoslas.
- Gadījumā ja ir nepieciešama LVRTC inženierkomunikāciju trases vai kāda tās elementa pārvietošana, būvprojektā ir jāparedz jaunas kabeļu kanalizācijas posma vai pārvietojamā LVRTC trases elementa izbūve. Konkrētais būvprojektā iekļaujamais risinājums ir jāsaskaņo ar LVRTC būvprojekta izstrādes laikā, paredzot nepārtrauktu LVRTC EST pakalpojumu darbības nodrošināšanu.
- Gadījumos, kad projektējamā mikromobilitātes infrastruktūra tiek novietota esošā LVRTC EST aizsargjoslā vai to šķērso, būvprojekta izstrādei LVRTC izvirza sekojošas principiālās prasības esošās LVRTC EST infrastruktūras aizsardzībai vai pārcelšanai:
    - būvdarbu rezultātā esošai LVRTC EST infrastruktūras trasei nedrīkst samazināties ieguldīšanas dziļums, kam jābūt ne mazāk kā 0.8m,
    - ja starp būvējamā seguma konstrukcijas apakšu un LVRTC caurules augšu vertikālais attālums ir mazāks par 0.2m jāparedz esošās LVRTC caurules iečaulošana 1250N šķeltajās caurulēs,
    - izbūvējot cieto segumu virs esošas LVRTC EST infrastruktūras trases, nav pieļaujama esošo LVRTC EST pazemes kabeļu kanalizācijas kameru atstāšana zem cietā seguma (ir jāprojektē esošo pazemes kameru pārcelšana vai kabeļu kanalizācijas aku ar virszemes vāku izbūve), būvdarbu laikā ir jāsaglabā vai

jāpārvieto esošie LVRTC EST infrastruktūras aizsargjoslas stabiņi ar signālvadu izvadiem (nav pieļaujama signālstabiņu atstāšana uz celiņiem, vai grāvju gultnēs/nogāzēs),

- Rakšanas darbus LVRTC EST aizsargjoslā veikt bez mehānismu pielietošanas, grunts blīvēšanas darbus veikt bez vibrofunkcijas, Minimālais vertikālais attālums no ceļazīmju un drošības barjeru pamatu ārējiem gabarītiem līdz LVRTC kabeļu kanalizācijai nedrīkst būt mazāks par 0.6m.

NACIONĀLĀS KULTŪRAS MANTOJUMA PĀRVALDES PRASĪBAS

Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde norāda, ka jebkurš no pirmā starpziņojuma iesniegtajiem mikromobilitātes trases variantiem skartu kādu no arheoloģiskajiem pieminekļiem. Rezultātā Pasūtītāja apstiprinātais variants skar arheoloģiskos pieminekļus. Līdz ar to Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde izsniedz šādas prasības:

- Saimnieciskā darbība kultūras pieminekļu teritorijā veicama, saglabājot arheoloģisko pieminekļu reljefu un struktūru, kā arī nozīmīgu vietu vēsturisko plānojumu un telpisko izveidojumu.
- Saimnieciskā darbība kultūras pieminekļu aizsardzības zonās veicama, saglabājot kultūras pieminekļa vēsturiski nozīmīgo plānojumu un telpisko struktūru, kultūrslāni, piemineklim atbilstošo vidi, ainavu, apzaļumošanas un labiekārtošanas raksturu, kā arī nodrošinot kultūras pieminekļa vizuālo uztveri.
- Pirms celtniecības, meliorācijas, ceļu būves, derīgo izrakteņu ieguves un citu saimniecisko darbu uzsākšanas šo darbu pasūtītājam par saviem līdzekļiem jānodrošina kultūras vērtību apzināšana paredzamo darbu zonā. Fiziskajām un juridiskajām personām, kas saimnieciskās darbības rezultātā atklāj arheoloģiskus vai citus objektus ar kultūrvēsturisku vērtību, par to nekavējoties jāziņo Pārvaldei un turpmākie darbi jāpārtrauc.
- Atkarībā no izvēlētā trases varianta, infrastruktūras izbūvi neplānot arheoloģisko pieminekļu teritorijās, bet pa autoceļa vai dzelzceļa otru pusi attiecībā pret kultūras pieminekļiem. Šādā veidā tiktu nodrošināta gan kultūras pieminekļu (īpaši arheoloģisko pieminekļu) saglabāšana, gan arī to vizuālā uztveramība, ko netraucētu no jauna izbūvējamās infrastruktūras elementi.
- Plānojot infrastruktūras izbūvi Āraišu muzejparka vēsturiskās apbūves teritorijā, jāņem vērā, ka tas ir nozīmīgs apskates objekts un piekļūšanas iespējas pa droši izbūvētu gājēju - veloceļu palielinātu tā apmeklētības un apskates iespējas. Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes ieskatā svarīga būtu Āraišu un Cēsu pilsētas sasaiste, nodrošinot drošas pārvietošanās iespējas starp autoceļiem A2 un P20, pa autoceļu V293. Šajā ceļa posmā saglabājami Drabešu muižas pievedceļa vēsturiskie stādījumi.
- Plānojot gājēju - veloceļa izbūvi pa dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka nodalījuma joslu, iesakām veidot sasaisti ar Āraišu muzejparka iekšējiem ceļiem pie Dzelzceļa ēkas 87. km un šosejas A2 dzelzceļa pārbrauktuves līdz pat krustojumam ar autoceļu P20.
- Pēc izpētes projekta izstrādes, veicot tālāko projektēšanu, Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldē saņemama uzziņa par kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām mikromobilitātes trases būvniecībai. Uzziņas saņemšanai iesniedzama dokumentācija ar precīzi norādītu plānotās trases atrašanās vietu un infrastruktūras elementiem attiecībā pret kultūras pieminekļiem.
- Izskatot iesniegto dokumentāciju (tehniskos risinājumus un precīzo trases novietojumu), Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde izvērtēs nepieciešamību izvirzīt prasību par arheoloģiskās izpētes (arheoloģisko

izrakumu un/vai arheoloģiskās uzraudzības) nodrošināšanu būvdarbu laikā trases zonās, kur darbi būs plānoti tiešā arheoloģisko pieminekļu tuvumā.

CĒSU NOVADA PRIEKUĻU APVIENĪBAS PĀRVALDES PRASĪBAS

Cēsu novada Priekuļu apvienības pārvalde īpašos noteikumus neizsniedz, taču norāda, ka kanalizācijas spiedvads šķērso a/c P20 un a/c P30 ceļu mezglu. Jāņem vērā, ka izpētes projektā paredzētā mikromobilitātes infrastruktūras trase minēto kanalizācijas spiedvadu nešķērso.

SIA "RETN BALTIC" PRASĪBAS

SIA "RETN Baltic" nekādus īpašos noteikumus neizsniedz.

SIA "RĪGAS ŪDENS" PRASĪBAS

SIA "Rīgas ūdens" izvirza šādas prasības:

- Jāievēro Latvijā spēkā esošo būvnormatīvu prasības;
- Veicot mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi vai arī cietā ceļa seguma pārbūvi vai izbūvi virs centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas un tās aizsargjoslas, paredzēt centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas pārbūvi vai papildus aizsardzības pasākumus, ievērojot Latvijas normatīvu prasības.
- Pirms būvniecības ieceres dokumentācijas izstrādes, sertificētam mērniekam SIA „Rīgas ūdens" pārstāvja klātbūtnē, veikt skatrakumus centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas cauruļvadu dziļuma/novietojuma precizēšanai un uzmērīšanai.
- Projektējamam objektam pieprasīt atsevišķus tehniskos noteikumus.

AS "SADALES TĪKLS" PRASĪBAS

Zemāk norādītas svarīgākās AS "Sadales tīkls" prasības:

- Jāievēro Latvijā spēkā esošo būvnormatīvu prasības.
- Esošām elektroietaisēm jābūt uznestām būvprojektā. Būvprojektā jāizceļ esošo elektroapgādes objektu aizsardzībai un ekspluatācijai noteiktās aizsargjoslas.
- AS "Sadales tīkls" valdījumā esošās kabeļlīnijas, šķērsojumos ar projektējamām inženierkomunikācijām, kas projektētas izbūvei ar atklātās tranšejas metodi, ceļiem un ietvēm paredzēt ievietot kabeļu divpusējās aizsargcaurulēs 750N.
- Esošo gaisvadu elektrolīniju pārvietošana vai pārbūve veicama, ja:
  - tiek samazināts vertikālais gabarīts starp ielas braucamo daļu un gaisvadu līniju zemāko vadu tā, ka neizpildās šo noteikumu 2.punktā minētās prasības;
  - ceļa šķērsprofilā gaisvadu līniju balsti atradīsies uz ceļa uzbēruma pēdas, autoceļa ūdens novadīšanas sistēmas, krauju malās vai nogāzēs kā arī ceļu viaduktos starp ceļiem, kas traucē LVC šīs teritorijas uzkopšanu un AS "Sadales tīkls" elektropārvades līnijas ekspluatāciju. Jaunu ceļu izbūves vai pārbūves rezultātā caur A veida balstiem nedrīkst atrasties gājēju celiņi.
- Gaisvadu elektrolīnijai piebraucamā ceļa krustojuma vietā jābūt izbūvētai (ja nav, tad jāparedz pārbūve) atbilstoši pastāvošiem noteikumiem. 6-20 kV līnijas balstiem abās ceļa pusēs paredzēt nostiprināt

vadus ar dubultsējumu. Ja nepieciešama gaisvadu elektrolīniju pārbūve, tad jāpieprasa tehniskie noteikumi elektroietaišu pārbūvei.

- AS "Sadales tīkls" valdījumā esošo energoapgādes objektu pārvietošana vai pārbūve veicama, ja tiek traucēta projekta realizācijai un/vai pēc projekta realizācijas tiks apgrūtināta AS "Sadales tīkls" energoapgādes objektu ekspluatācija. Kā arī AS "Sadales tīkls" valdījumā esošās kabeļlīnijas nedrīkst atrasties zem brauktuves daļas. Šādā gadījumā ir jāsaņem atsevišķs Projektēšanas uzdevums energoapgādes objektu pārvietošanai.
- Veicot darbus ar celšanas mehānismiem 30 m joslā no gaisvadu elektrolīnijas malējā vada ievērot MK noteikumus Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika".

SIA "TELE2" PRASĪBAS

SIA "Tele2" norāda, ka pētāmajā posmā nav optisko līniju, kas būtu SIA "Tele2" īpašums. Būvprojekta izstrādes laikā noskaidrot vai mikromobilitātes infrastruktūras tuvumā neatrodas SIA "Tele2" īpašumā esošas infrastruktūras.

SIA "TET" PRASĪBAS

SIA "Tet" izvirza šādas prasības:

- Saglabāt esošās SIA "Tet" komunikācijas nodrošinot to aizsardzību, nepārtrauktu darbību vertikālo attālumu/gabarītu no ceļu/ielu virsmām piekļuvi bojājumu novēršanas un uzturēšanas darbu veikšanai
- Saglabāt esošo SIA "Tet" gruntī guldīto optisko un vara sakaru kabeļu tīklu, nodrošinot to aizsardzību, nepārtrauktu darbību un piekļuvi uzturēšanas un remonta darbu veikšanai, uzrādot apakšzemes komunikāciju trašu izvietojumu gājēju/veloceliņa šķērsgriezumos, ievērojot to, ka esošās un projektējamās sakaru komunikācijas (gruntī guldītie sakaru kabeļi nedrīkst atrasties zem cietā seguma, velo/gājēju ceļa daļas garenvirzienā.
- Projektējamo mikromobilitātes infrastruktūras trašu izvietojumu ceļa zīmju balstus un citas virszemes un pazemes būves konstrukcijas, inženierkomunikāciju trases paredzēt ārpus sakaru komunikāciju aizsardzības joslas, atbilstoši Latvijas Republikas Ministru kabineta Noteikumus Nr. 574 par Latvijas būvnormatīvu LBN 008 14 „Inženiertīklu izvietojums" prasības.
- Projekta risinājumos paredzēt lai esošās kabeļu kanalizācijas akas pilnībā atrastos zem ietves/veloceliņa vai ārpus tā.
- Paredzēt esošo kabeļu kanalizācijas aku lūku līmeņošanu atbilstoši projektējamajā seguma līmenim, nepazeminot to esošās vertikālās atzīmes , nepieciešamības gadījumā tās nomainīt uz „peldošā" tipa lūkām , vietas precizēt projektēšanas gaitā.
- Kabeļu šķērsojumu vietās tos aizsargāt ar divdaļīgām caurulēm blakus ieguldot rezerves cauruli, uzrādot esošās projektējamās apakšzemes komunikācijas un to trašu izvietojumu ceļa šķērsgriezumos, šķērsojuma vietas precizēt/saskaņot projektēšanas gaitā.
- Vietās kur SIA "Tet" komunikācijas, kabeļu kanalizācijas atzari, gruntī guldīti kabeļi, uzmavas, sadales skapji, sakaru kabeļu un līnijas balsti projekta izstrādes rezultātā nonāk zem projektējamās cietā seguma virsmas un/vai zem bortiem ietves/veloceliņa izbūves zonā, paredzēt komunikāciju iznešanu zaļajā zonā un sakaru kabeļu kanalizācijas kanālu (atzaru), pāreju pagarināšanu ar izvadu zaļajā zonā, pārceļamos

tīklus pa redzēt kabeļu kanalizācijā. Kabeļa kanalizācijas posmus izvēlēties ekspluatācijai piemērotā vietā, esošajās sarkano līniju robežās, atbilstoši Būvniecības likumam, to vietas precizēt/saskaņot projektēšanas gaitā.

- Izvērtēt Projekta darbu veikšanas zonā esošo SIA Tet elektroniskā sakaru tīkla elementu saglabāšanas un aizsardzības iespējas un ar to saistītos tehniskos, darbu veikšanas tehnoloģiskos un organizatoriskos risinājumus. Ja esošā elektronisko sakaru tīkla vai tā atsevišķu elementu saglabāšana to patreizējā atrašanās vietā nav iespējama, projektēt EST tīkla pārvietošanu uz turpmāko, ekspluatācijai piemērotu, drošu vietu autoceļu zemes nodalījuma joslas robežās, saglabājot esošo tīkla funkcionalitāti, precizējot pārvietojamo tīklu apjomu un piekļuves iespējas turpmāko uzturēšanas un attīstības darbu veikšanai. Ietvert EST sadaļu mikromobilitātes infrastruktūras trašu iespējamos variantus būvprojekta inženierrisinājumu daļā.
- Projekta rosinājumos paredzēt, pēc grunts slāņu izbūves, sablietēšanas, nodrošināt/veikt SIA "Tet" elektronisko sakaru kabeļu kanalizācijas kanālu caurejamības pārbaudi, atbilstoši tīkla uzraudzības pārstāvja norādījumiem.
- Grunts izstrāde sakaru komunikāciju aizsardzības joslās, pielietojot mehānismus, nedrīkst pārsniegt 0.3m. Ja tas nav iespējams, paredzēt esošo komunikāciju padziļināšanu un/vai papildus aizsardzības pasākumus to saglabāšanai vai iznešanai ārpus projekta izstrādes vietas.
- Grunts izstrādes un zemes darbi ar mehānismiem elektronisko sakaru komunikāciju aizsardzības joslā AIZLIEGTI .

SIA "VANGAŽU AVOTS" PRASĪBAS

SIA "VANGAŽU AVOTS" norāda, ka mikromobilitātes infrastruktūras būvprojekta izstrādes laikā jāietver šķērsojamās inženierkomunikācijas un to aizsargjoslas kā arī jāpieprasa tehniskie noteikumi komunikāciju šķērsošanai.

CĒSU PILSĒTAS SIA "VINDA" PRASĪBAS

Cēsu pilsētas SIA "Vinda" nekādus īpašos noteikumus neizsniedz.

VSIA "ZEMKOPĪBAS MINISTRIJAS NEKUSTAMIE ĪPAŠUMI" PRASĪBAS

VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" norāda, ka nepieciešams ievērot pašvaldības teritoriju plānojumu un apbūves noteikumus kā arī nepieciešams ievērot Latvijas normatīvus, tai skaitā aizsargjoslas.

VALSTS VIDES DIENESTA PRASĪBAS

Valts vides dienests ir norādījis, ka izpētes projektam nepieciešams veikt ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu. Zemāk norādīti ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamības iemesli:

- Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei, kura saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu atbilst ceļa būvniecībai, atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.2panta pirmās daļas 1)punktam ir veicams ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums, jo projekta aktivitātes atbilst likuma 2.pielikuma 10.5.a) un 10.5.b) apakšpunktos norādītajām darbībām;

- Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei Valsts vides dienesta pārraugāmajā teritorijā atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.2. panta pirmās daļas 2) punktam būs jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums, ja velo satiksmes un gājēju satiksmes infrastruktūras izbūve tiks paredzēta Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijās: Natura 2000 – Gaujas nacionālajā parkā un dabas liegumos "Garkalnes meži" un "Melturu sils", izņemot gadījumu, ja infrastruktūras izbūve tiek veikta vienīgi Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju Natura 2000 neitrālajā zonā un nerada būtisku ietekmi uz vidi.

IP-2 rasējumos norādītas Natura 2000 teritoriju robežas.

Sakarā ar iepriekš minēto izpētes projektam tika veikts sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums, kurš ir pievienots pielikumā (skatīt sadaļu "Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr. AP22SI0009"). Valsts vides dienests ir noteicis, ka projektam nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums.

INFORMĀCIJA PAR DABAS LIEGUMIEM UN TO IEROBEŽOJUMIEM

Mikromobilitātes trašu varianti šķērso šādus Natura 2000 dabas liegumus:

- Gaujas nacionālais parks;
- Melturu sils;
- Garkalnes meži.

Tālāk tekstā norādīti iepriekš minēto dabas liegumu ierobežojumi, kas varētu attiekties uz mikromobilitātes infrastruktūras objektu, atbilstoši Dabas aizsardzības pārvaldes interneta vietnē pieejamajiem normatīvajiem aktiem (individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi).

Gaujas nacionālais parks

- Nacionālā parka teritorijā atļauta autoceļu, dzelzceļu, elektrisko tīklu, gāzesvadu un citu komunikāciju un infrastruktūras objektu uzturēšana un aizsardzības darbu veikšana atbilstoši to aizsardzību, ekspluatāciju un drošību regulējošiem normatīvajiem aktiem;
- Nacionālā parka teritorijā bez Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas saņemšanas aizliegts veikt būvniecību neapbūvētā zemesgabalā (izņemot ekspluatācijas un drošības aizsargjoslas);
- Ministru kabineta noteikumu Nr. 317 9.26.apakšpunktā minētajās vietās atļauts cirst kokus šādos gadījumos:
    1. bīstamo koku ciršanai un novākšanai;
    2. meža ugunsdzēsības un ugunsdrošības pasākumu veikšanai;
    3. ārkārtējās situācijās;
    4. pēc Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas saņemšanas;
- Dabas lieguma zonā aizliegts:
    1. pārveidot dabisko ūdensteču un ūdenstilpju gultnes (tai skaitā paplašināt, tīrīt un padziļināt Gaujas atteku un vecupju gultnes) un krasta līniju. Aizliegums neattiecas uz minēto darbību veikšanu pēc Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas saņemšanas;
    2. būvēt hidrotehniskas būves uz dabiskām ūdenstecēm un ūdenstilpēm un ierīkot meliorācijas sistēmas, kā arī veikt to pārbūvi (rekonstrukciju) un atjaunošanu (renovāciju). Aizliegums

neattiecas uz minēto darbību veikšanu ekspluatācijas un drošības aizsargjoslās vai pēc Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas saņemšanas;

3. nosusināt mežaudzes slapjās minerālaugsnēs un slapjās kūdras augsnēs;
4. mežā veikt būvniecību un ierīkot lauksaimniecībā izmantojamās zemes. Aizliegums neattiecas uz minēto darbību veikšanu pēc Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas saņemšanas;

- Kultūrvēsturiskajā zonā aizliegts:
    1. bojāt vai iznīcināt vēsturiski izveidoto ceļu tīklu, alejas, parkus, vēsturiskos stādījumus, tiltus un hidrotehniskās būves, kā arī citus infrastruktūras objektus un vēsturiskās ēkas (izņemot, ja tas nepieciešams cilvēku vai ceļu satiksmes drošībai un saņemts kompetentās institūcijas administratīvais akts, kas piešķir tiesības veikt minētās darbības);
    2. atzarot augošus kokus mežaudzēs (izņemot koku atzarošanu skatu punktu ierīkošanai un uzturēšanai, elektrisko tīklu un citu komunikāciju līniju un infrastruktūras objektu uzturēšanai, kā arī cilvēku un satiksmes drošībai uz ceļiem un šo noteikumu 10.2.apakšpunktā noteiktā kārtībā izveidotos maršrutos);
- Ainavu aizsardzības zonā aizliegts:
    1. veikt būvniecību vai ierīkot stādījumus un ieaudzēt mežu, kas var aizsegt skatu no publiski pieejamiem skatu punktiem (ja tādi noteikti vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā) uz ainavai raksturīgajiem elementiem un vērtībām;
    2. cirst kokus kailcirtē valsts un pašvaldību valdījumā esošajos mežos;
- Ainavu aizsardzības zonā gar autoceļiem (ja vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā tiem piegulošā teritorija noteikta kā ainaviski vērtīga teritorija) kailcirtei piegulošo mežaudzi cērt ne agrāk kā 10 gadu pēc kailcirtes skuju koku audzēs un piecus gadus pēc kailcirtes lapu koku audzēs, ja kailcirtes platībā mežaudze atzīta par atjaunotu un atjaunotās mežaudzes koku vidējais augstums skuju kokiem ir viens metrs un vairāk, bet lapu kokiem – divi metri un vairāk.
- Dabas pieminekļa teritorijā aizliegts:
    1. veikt darbības, kuru dēļ tiek bojāts vai iznīcināts dabas piemineklis vai mazināta tā dabiskā estētiskā, ekoloģiskā un kultūrvēsturiskā vērtība;
    2. veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta zemes lietošanas kategorija, izņemot darbības aizsargājamos dendroloģiskajos stādījumos saskaņā ar normatīvajiem aktiem par parku ierīkošanu un apsaimniekošanu;
- Aizsargājamā ģeoloģiskā un ģeomorfoloģiskā dabas pieminekļa teritorijā aizliegts veikt pazemes būvju būvniecību;
- Aizsargājamā koka teritorijā aizliegts:
    1. veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību. Ja aizsargājamais koks atrodas pilsētā vai apdzīvotā vietā, ir pieļaujama infrastruktūras vai inženierkomunikāciju izbūve vai atjaunošana, kā arī ēku pārbūve (rekonstrukcija);
    2. novietot lietas, kas aizsedz skatu uz koku, ierobežo piekļuvi tam vai mazina tā estētisko vērtību;

3. mainīt vides apstākļus – ūdens režīmu un koka barošanās režīmu;
4. iznīcināt dabisko zemsedzi.

Sīkāku informāciju par Gaujas nacionālā parka ierobežojumiem skatīt Ministru kabineta noteikumus Nr. 317 "Gaujas nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi".

Melturu sils

Dabas lieguma teritorijā aizliegts:

- nosusināt purvus, mežaudzes slapjās minerālaugsnēs un slapjās kūdras augsnēs;
- veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta ezeru, upju, vecupju un strautu krasta līnija un gultne, izņemot upju dabiskā tecējuma vai ūdenstecēm un ūdenstilpēm piegulošo teritoriju dabiskā hidroloģiskā režīma atjaunošanu;
- veikt darbības, kas veicina augsnes erozijas attīstību, izņemot augsnes sagatavošanu lauksaimniecības vajadzībām;
- mainīt zemes lietošanas kategoriju;
- būvēt hidrotehniskas būves un ierīkot meliorācijas sistēmas, veikt to rekonstrukciju un renovāciju, izņemot, lai novērstu teritoriju applūšanu ārpus aizsargājamās teritorijas, kā arī ar Dabas aizsardzības pārvaldes rakstisku atļauju:
- cirst kokus, kuru caurmērs 1,3 metru augstumā virs koku sakņu kakla pārsniedz 60 centimetrus, izņemot bīstamos kokus (koki, kas apdraud cilvēku dzīvību un veselību, tuvumā esošās ēkas vai infrastruktūras objektus);

Meža zemēs aizliegts:

- kokmateriālu izvešanu augsnes sasaluma apstākļos, ja tas negatīvi neietekmē putnu ligzdošanu un ir saņemta Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiska atļauja. Dabas aizsardzības pārvalde atļauju izsniedz 10 darbdienu laikā;
- cirst kokus galvenajā cirtē un rekonstruktīvajā cirtē;
- cirst kokus kopšanas cirtē (izņemot sausos kokus);
- atzarot augošus kokus mežaudzēs, izņemot koku atzarošanu skatu punktu ierīkošanai un uzturēšanai, elektropārvades un citu lineāro komunikāciju uzturēšanai, kā arī satiksmes drošībai uz ceļiem;
- ierīkot jaunus mežsaimniecības (komersantu) ceļus;
- Sausos kokus un kritalas šo Ministru kabineta noteikumu Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 20.punktā minētajā apjomā, kā arī nocirstos bīstamos kokus un nocirsto koku celmus atstāj mežaudzē, lai nodrošinātu trūdošo (atmirušo) koksni kā dzīvesvietu meža ekosistēmā svarīgām sugām.

Sīkāku informāciju par Melturu sila ierobežojumiem skatīt Ministru kabineta noteikumus Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi".

Garkalnes meži

- Visā dabas lieguma teritorijā aizliegts:

1. ierīkot jaunus atkritumu poligonus, kā arī piesārņot un piegružot vidi ar atkritumiem un uzglabāt atkritumus tiem neparedzētās vietās;
2. Visā dabas lieguma teritorijā (izņemot neitrālo zonu) aizliegta jaunu būvju būvniecība un esošo ceļu (arī sliežu ceļu) paplašināšana. Autoceļa A2 "Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)" un dzelzceļa "Rīga–Lugaži–valsts robeža" aizsargjoslās ceļu būvniecība veicama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai par ietekmes uz vidi novērtējumu.

- Visā dabas lieguma teritorijā ar Dabas aizsardzības pārvaldes un attiecīgo zemes īpašnieku rakstisku atļauju var veikt pasākumus, kas nepieciešami īpaši aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai un apsaimniekošanai.
- Dabas lieguma zonā aizliegts:
    1. veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta zemes lietošanas kategorija;
    2. sadalīt zemes īpašumus zemes vienībās, kas mazākas par 10 hektāriem (tai skaitā dalot kopīpašumu), kā arī noteikt lietošanas tiesības kopīpašumam, ja jebkura kopīpašnieka lietošanā paliek mazāk par 10 hektāriem;
    3. atzarot augošus kokus mežaudzēs, izņemot koku atzarošanu skatu punktu ierīkošanai un uzturēšanai, elektropārvades un citu lineāro komunikāciju uzturēšanai, kā arī satiksmes drošībai uz ceļiem;
    4. cirst kokus galvenajā un rekonstruktīvajā cirtē;
    5. cirst kokus, kuru caurmērs 1,3 metru augstumā virs koku sakņu kakla pārsniedz 50 centimetru, izņemot bīstamos kokus;
    6. veikt darbības, kas veicina augsnes erozijas attīstību.
- Dabas lieguma zonā bez Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas aizliegts:
    1. veikt inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurāciju, renovāciju vai rekonstrukciju, kā arī ceļu (arī sliežu ceļu) rekonstrukciju;
    2. veikt darbības, kas izraisa pazemes ūdeņu, gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu līmeņa maiņu.
- Dabas parka zonā aizliegts:
    1. veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta zemes lietošanas kategorija;
    2. sadalīt zemes īpašumus zemes vienībās, kas mazākas par 10 hektāriem (tai skaitā dalot kopīpašumu), kā arī noteikt lietošanas tiesības kopīpašumam, ja jebkura kopīpašnieka lietošanā paliek mazāk par 10 hektāriem;
    3. atzarot augošus kokus mežaudzēs, izņemot koku atzarošanu skatu punktu ierīkošanai un uzturēšanai, elektropārvades un citu lineāro komunikāciju uzturēšanai, kā arī satiksmes drošībai uz ceļiem;
    4. cirst kokus kailcirtē un rekonstruktīvajā cirtē;
    5. cirst kokus, kuru caurmērs 1,3 metru augstumā virs koku sakņu kakla pārsniedz 50 centimetrus, izņemot bīstamos kokus;
    6. veikt darbības, kas veicina augsnes erozijas attīstību.
- Dabas parka zonā bez Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiskas atļaujas aizliegts:

1. veikt inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurāciju, renovāciju vai rekonstrukciju, kā arī ceļu rekonstrukciju;
2. veikt darbības, kas izraisa pazemes ūdeņu, gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu līmeņa maiņu.

- Aizsargājamā koka teritorijā aizliegts:
  1. veikt darbības, kuru dēļ tiek bojāts vai iznīcināts aizsargājamais koks vai mazināta tā dabiskā estētiskā, ekoloģiskā un kultūrvēsturiskā vērtība;
  2. veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta zemes lietošanas kategorija;
  3. mainīt vides apstākļus – ūdens režīmu un koka barošanās režīmu;
  4. novietot lietas (piemēram, būvmateriālus vai malku), kas aizsedz skatu uz koku, ierobežo piekļuvi tam vai mazina tā estētisko vērtību;
  5. iznīcināt dabisko zemsedzi;
  6. veikt darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību. Ja aizsargājamais koks atrodas apdzīvotā vietā, ir pieļaujama infrastruktūras vai inženierkomunikāciju izbūve vai atjaunošana, kā arī ēku rekonstrukcija.

Sīkāku informāciju par Garkalnes meža ierobežojumiem skatīt Ministru kabineta noteikumus Nr. 930 "Dabas lieguma "Garkalnes meži" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi".

INDIKATĪVAIS MIKROMOBILITĀTES TRASES NOVIETOJUMS PILSĒTĀS

Atbilstoši darba uzdevumam, Valmierā, Cēsīs un Siguldā tika izpētīti indikatīvie mikromobilitātes maršruti (skatīt attiecīgi IP-4, IP-5 un IP-6 rasējumus). Indikatīvie mikromobilitātes trases maršruti norādīti pilsētu robežās, savienojot plānoto mikromobilitātes infrastruktūru Valmiera – Rīga ar pašvaldības infrastruktūrām pilsētās.

SASKAŅOJUMI AR SKARTAJĀM PAŠVALDĪBĀM

Tika veikta izpētes projekta risinājumu skaņošana ar skartajām pašvaldībām. Pašvaldību saskaņojumus un prasības skatīt pielikumā sadaļā "Saskaņojumi ar skartajām pašvaldībām".

Zemāk norādīta informācija par pašvaldību saskaņojumiem.

Valmieras novada pašvaldība

Valmieras novada pašvaldība saskaņo izpētes projektu, taču lūdz veikt labojumus IP-4 rasējumā "Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Valmierā", papildinot rasējumu ar esošajiem un plānotajiem veloceļiem un ietvēm. Pēc Valmieras novada pašvaldības lūguma, IP-4 rasējums tika papildināts.

Cēsu novada pašvaldība

Cēsu novada pašvaldība saskaņo izpētes projektu.

Siguldas novada pašvaldība

Siguldas novada pašvaldība neskaņo izpētes projektu. Siguldas novada pašvaldības prasība ir izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru Siguldā, lai savienotu izpētes projektā paredzēto mikromobilitātes infrastruktūru pie Siguldas robežām Siguldas Austrumu un Rietumu pusē. Jāņem vērā, ka šāda prasība ir neatbilstoša izpētes projekta darba uzdevumam.

Ropažu novada pašvaldība

Ropažu novada pašvaldība saskaņo izpētes projektu, norādot, ka pie Garkalnes ciema dzelzceļa pārbrauktuve ar autoceļu V46 ir slēgta.

PRIVĀTO ZEMJU SKARŠANA

Izpētes projekta ietvaros tika aplūkotas Valsts, Satiksmes Ministrijas personā, īpašumā iegūstamās zemes. IP-2 rasējumos norādītas atsavināmo zemju platības. Atsavināmo zemju platības un atsavināmo īpašumu skaits var atšķirties, veicot detalizētāku risinājumu izstrādi nākošajās projektēšanas stadijās.

Apkopojumu par nepieciešamajām papildus iegūstamajām zemju platībām skatīt pielikumā.

Atsavināmo zemju platības netiek uzrādītas vietās, kur ir saistīto projektu risinājumi:

- "Divlīmeņu gājēju pārejas ierīkošanas iespējas uz autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), km 31,10 – 32,25 Vangažos izpēte"
- "Divlīmeņu gājēju pārejas ierīkošanas iespējas uz autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), km 36,85 – 37,00 pie "Sēnītes" (Sorbām) izpēte".
- "Gājēju – velosipēdistu ceļš gar a/c P14 Umurga – Cēsis posmā no Cēsīm līdz krustojumam uz Līvu ciematu km 39,70 līdz km 40,95".

Zemāk redzamajā tabulā (skatīt Tabula 22) apkopota informācija par atsavināmo zemju platībām un aptuvenām izmaksām. Garkalnē zemes atsavināšana pašvaldības īpašumiem netiek piemērota, jo mikromobilitātes infrastruktūra Garkalnē nododama pašvaldības pārziņā. Valsts un pašvaldību īpašumiem atsavināšanas izmaksas netiek piemērotas.

Tabula 22

Nr. p. k.	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Īpašnieks	Pagasts	Aptuvenā vidējā cena par 1 m^2, eur	Atdalāmā zeme, ha	Zemes atdalīšanas izmaksas, eur
1	96010140402	Pašvaldība	Kauguru pag.	-	0.055	-
2	96620020015	Fiziska persona	Kauguru pag.	6.00	0.025	1500.00
3	96620020032	Fiziska persona	Kauguru pag.	6.00	0.027	1620.00
4	96620020707	Fiziska persona	Kauguru pag.	6.00	0.121	7260.00
5	96620020773	Fiziska persona	Kauguru pag.	6.00	0.027	1620.00
6	96620020008	Fiziska persona	Kauguru pag.	6.00	0.156	9360.00
7	96620020051	Juridiska persona	Kauguru pag.	6.00	0.061	3660.00
8	42600010110	Fiziska persona	Liepas pag.	6.00	0.056	3360.00
9	42600030263	Fiziska persona	Liepas pag.	6.00	0.003	180.00
10	42720020044	Fiziska persona	Priekuļu pag.	8.00	0.049	3920.00
11	42720020071	Fiziska persona	Priekuļu pag.	8.00	0.042	3360.00
12	42720020130	Pašvaldība	Priekuļu pag.	-	0.014	-
13	42720020116	Fiziska persona	Priekuļu pag.	8.00	0.022	1760.00
14	42720060011	Fiziska persona	Priekuļu pag.	8.00	0.063	5040.00
15	42460020381	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.051	4080.00
16	42460020402	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.028	2240.00
17	42460050333	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.003	240.00
18	42460050240	Juridiska persona	Drabešu pag.	8.00	0.025	2000.00

Nr. p. k.	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Īpašnieks	Pagasts	Aptuvenā vidējā cena par 1 m^2, eur	Atdalāmā zeme, ha	Zemes atdalīšanas izmaksas, eur
19	42460050242	Juridiska persona	Drabešu pag.	8.00	0.086	6880.00
20	42460050330	Pašvaldība	Drabešu pag.	-	0.014	-
21	42460050082	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.039	3120.00
22	42460050170	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.242	19360.00
23	42460090069	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.070	5600.00
24	42460090039	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.026	2080.00
25	42460090069	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.075	6000.00
26	42460090035	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.046	3680.00
27	42460090141	Pašvaldība	Drabešu pag.	-	0.010	-
28	42460090071	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.060	4800.00
29	42460090078	Valsts	Drabešu pag.	-	0.509	-
30	42460090440	Fiziska persona	Drabešu pag.	8.00	0.118	9440.00
31	80640040022	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.059	-
32	80640040010	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.292	35040.00
33	80640030250	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.060	7200.00
34	80640030124	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.066	7920.00
35	80640030249	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.008	960.00
36	80640030243	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.019	2280.00
37	80640030282	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.023	-
38	80640030264	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.005	-
39	80640030082	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.458	54960.00
40	80640030033	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.097	11640.00
41	80640030323	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.039	-
42	80640030265	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.005	-
43	80640020048	Juridiska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.487	58440.00
44	80640020572	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.022	2640.00
45	80640020003	Fiziska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.158	18960.00
46	80640020687	Juridiska persona	Inčukalna pag.	12.00	0.018	2160.00
47	80640020713	Juridiska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.044	5720.00
48	80640020249	Jaukta statusa kopīpašums	Inčukalna pag.	13.00	0.215	27950.00
49	80640020618	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.052	6760.00
50	80640020615	Pašvaldība	Inčukalna pag.	-	0.017	-
51	80640020647	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.112	14560.00
52	80640020571	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.008	1040.00
53	80640020189	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.268	34840.00
54	80640020631	Valsts	Inčukalna pag.	-	0.267	-
55	80640010036	Juridiska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.028	3640.00
56	80640010084	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.057	7410.00
57	80640010092	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.024	3120.00
58	80640010082	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.091	11830.00
59	80640010011	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.082	10660.00
60	80640050009	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.078	10140.00

Nr. p. k.	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Īpašnieks	Pagasts	Aptuvenā vidējā cena par 1 m^2, eur	Atdalāmā zeme, ha	Zemes atdalīšanas izmaksas, eur
61	80640050006	Jaukta statusa kopīpašums	Inčukalna pag.	13.00	0.038	4940.00
62	80640010074	Fiziska persona	Inčukalna pag.	13.00	0.047	6110.00
63	80170020008	Fiziska persona	Vangaži	13.00	0.014	1820.00
64	80170020021	Fiziska persona	Vangaži	13.00	0.008	1040.00
65	80170020019	Fiziska persona	Vangaži	13.00	0.032	4160.00
66	80170020460	Pašvaldība	Vangaži	-	0.006	-
67	80170050401	Valsts	Vangaži	13.00	1.036	134680.00
68	80600050078	Valsts	Garkalnes pag.	-	0.063	-
69	80600050066	Pašvaldība	Garkalnes pag.	-	0.018	-
70	80600050077	Valsts	Garkalnes pag.	-	0.245	-
71	80600040246	Fiziska persona	Garkalnes pag.	20.00	0.010	2000.00
72	80600041222	Fiziska persona	Garkalnes pag.	20.00	0.168	33600.00
73	80600040171	Fiziska persona	Garkalnes pag.	20.00	0.104	20800.00
74	80600041208	Fiziska persona	Garkalnes pag.	20.00	0.122	24400.00
75	80600030272	Juridiska persona	Garkalnes pag.	20.00	0.001	200.00
				Kopā:	7.194	685780.00

MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS UZTURĒŠANA UN KOPŠANA

Mikromobilitiātes infrastruktūrai pēc tās izbūves būs jānodrošina nepārtraukta uzturēšana un kopšana visa gada garumā. Zemāk norādīti ieteicamie darbi infrastruktūras uzturēšanai un kopšanai.

<u>Regulārie uzturēšanas darbi visa gada laikā</u>

- Regulāri nepieciešama mikromobilitātes infrastruktūras pārbaude un atjaunošana (pēc nepieciešamības), t. i. infrastruktūras seguma nomaiņa pēc lielas plaisu tīkla parādīšanās, operatīva bedrīšu aizlāpīšana, iesēdumu remonts.
- Regulāra horizontālo apzīmējumu atjaunošana.
- Regulāra bojāto ceļa zīmju nomaiņa un trūkstošo ceļa zīmju izvietošana.
- Regulāra apgaismojuma uzturēšana.
- Citu satiksmes organizācijas līdzekļu un labiekārtojuma uzturēšana (drošības barjeras, signālstabiņi, soliņi, u.t.t.).
- Regulāra atkritumu urnu iztukšošana.
- Applūstošo un pārmitrināto vietu likvidēšana, grāvju un drenāžu tīrīšana.
- Regulāra seguma attīrīšana no putekļiem, stikliem, zariem u.c. traucējošiem elementiem. Mikromobilitātes infrastruktūras segas konstrukcija paredzēta tāda, lai tā spētu nodrošināt konstrukcijas nestspēju seguma uzturēšanas darbu laikā ar nelieliem mehāniskajiem transportlīdzekļiem (skatīt Attēls 50).



Attēls 50

Ziemas uzturēšanas darbi

- Sniega tīrīšana un sāli nesaturošu pretslīdes materiālu pielietošana pēc sniega uzsnigšanas vai apledojuma veidošanās sala ietekmē vai regulāra virsmas attīrīšana. Mikromobilitātes infrastruktūras segas konstrukcija paredzēta tāda, lai tā spētu nodrošināt konstrukcijas nestspēju ziemas uzturēšanas darbu laikā ar nelieliem mehāniskajiem transportlīdzekļiem (skatīt Attēls 51).



Attēls 51

Pavasara uzturēšanas darbi

- Pavasarī jāveic mikromobilitātes infrastruktūras pārbaude, lai redzētu kādus bojājumus infrastruktūrai ir izraisījušas ziemas salnas. Pēc defektu konstatēšanas jāveic savlaicīgs remonts.

Vasaras uzturēšanas darbi

- Jāveic regulāra traucējošo koku vainagu un krūmu apgriešana vietās, kur zari traucē gājēju un velobraucēju pārvietošanos.
- Jāveic regulāri zālāja pļaušanas darbi blakus mikromobilitātes infrastruktūrai, it īpaši vietās, kur ir lielas platības ar nātrēm un latvāņiem. Pēc pļaušanas darbiem jāveic seguma tīrīšana.

- Regulāri jāveic apauguma noņemšana, lai nodrošinātu ūdens migrēšanu no infrastruktūras.
- Regulāri jāveic caurteku tīrīšanas darbi.
- Ekspluatācijas laikā pastāvīgi sekojams līdzi apgaismojuma darbībai, nepieciešamības gadījumā veicot remontu vai bojāto detaļu nomaiņu.

Rudens uzturēšanas darbi

- Jāaizpūš vai jānovāc nokritušās koku lapas, kuras paliek slidenas lietainos laikapstākļos.

KOKU CIRŠANA UN SAGLABĀŠANA

Precīzs koku ciršanas saraksts izstrādājams nākošajās projektēšanas stadijās, kas saskaņojams likumdošanā noteiktajā kārtībā. Iespēju robežās nākošajās projektēšanas stadijāas rekomendēta esošo ainaviski pievilcīgo un veselo koku saglabāšana un īpašu aizsardzības pasākumu pielietošana koka sakņu tuvumā kā arī stumbru saudzēšana būvniecības laikā.

Saglabājamo koku stumbri būvdarbu laikā aizsargājami, lai nepieļautu bojājumus (arī nejaušus) no būvtehnikas pārvietošanās. Sakņu tuvumā rakšanas darbi veicami saudzīgi, saglabājot saknes, rekomendēta gaisa lāpstu pielietošana. Pieļaujama koku zaru vainaga kopšana, zaru apgriešana mikromobilitātes infrastruktūras brīvtelpā.

APGAISMOJUMS

Mikromobilitātes infrastruktūras lietotāju drošības uzlabošanai, paredzama infrastruktūras apgaismošana. Apgaismojums paredzēts vietās, kur tiek prognozēta vislielākā mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitāte. Apgaismojuma izvietojumu skatīt IP-2 rasējumos.

Apgaismojums paredzēts pēc šādiem principiem:

- pilsētās;
- ciematos;
- 1.5 km no pilsētu robežas (mazāk paredzēts, ja tuvumā neatrodas neviena māja, vairāk paredzēts, ja tuvumā atrodas apdzīvots rajons);
- 0.5 km no ciemu robežas (vairāk paredzēts, ja tuvumā atrodas apdzīvots rajons).

Rekomendējami LED tipa gaismekļi ar efektīvu elektroenerģijas patēriņu, ieteicama arī "gudro" gaismekļu risinājumu pielietošana – automātiska attālināta vadība vai sensori, kas identificē mikromobilitātes infrastruktūras lietotājus attiecīgi pielāgojot apgaismojuma gaismas plūsmu. Apgaismojamas arī apzīmētās vienlīmeņu gājēju pārejas kā arī divlīmeņu gājēju pārejas.

Apgaismojums pozitīvi tiktu uztverts arī no auto vadītāju puses, jo vismaz daļēji tiktu izgaismots arī autoceļš. Pozitīvu efektu radītu arī apžilbināšanas iespējas samazinājums, jo tiktu mazināts kontrasts starp tumsas zonu un pretim braucoša transportlīdzekļa apgaismojuma radīto piepūli acīs.

Apgaismojuma izvietojums var mainīties pēc detalizētāku rasējumu izstrādes nākošajās projektēšanas stadijās.

SATIKSMES ORGANIZĀCIJA

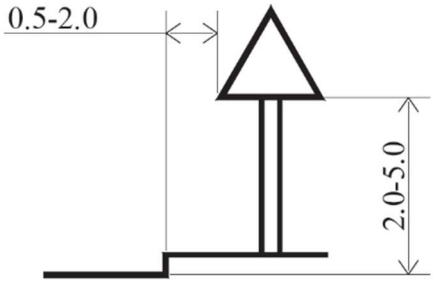
Satiksmes organizācijas daļas risinājumi atkarīgi no detalizētajiem projekta risinājumiem un izstrādājami paralēli nākošajās projektēšanas stadijās.

CEĻA ZĪMES

Ceļa zīmes uzstādāmas uz cinkotiem metāla balstiem. Ceļa zīmju izmēri jāpieņem atbilstoši LVS 77-3 7.1 tabulai. Atstarošanas klases izvēlēties atbilstoši LVS 77-2 6.1 tabulas norādījumiem.

Ceļa zīmju balsti nedrīkst būt plānsieniņu. Ceļa zīmju vairogu materiāls – cinkots skārds. Gaismu atstarojošām virsmām jābūt izgatavotām no mikroprizmatiska materiāla. Horizontālais attālums no brauktuves malas līdz tuvākajai ceļa zīmes malai - ne mazāks par 1.0 m, zīmju uzstādīšanas minimālais augstums atbilstoši LVS 77-2 prasībām.

IP-2 rasējumos iezīmēts orientējošs ceļa zīmju izvietojums, kas paredzēts mikromobilitātes infrastruktūrai. Veicot detalizētāku risinājumu izstrādi ceļa zīmju izvietojums var mainīties.



Attēls 52

BRAUKTUVES APZĪMĒJUMI

Brauktuves apzīmējumi uzklājami atbilstoši LVS 85. Horizontālo apzīmējumu materiāls – termoplasts vai aukstplastiskie materiāli. Horizontālo apzīmējumu materiālu tehniskajām prasībām jāatbilst LVS EN 1436, fizikālajām īpašībām jāatbilst LVS EN 1871.

Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra ir apzīmēta kā gājēju un velosipēdu ceļš, uz infrastruktūras ieteicams izbūvēt piktogrammas (skatīt Attēls 53).



Attēls 53

SIGNĀLSTABIŅI

Signālstabiņi uzstādāmi visā pētāmā posma garumā gan apgaismotās vietās, gan neapgaismotās vietās, lai paaugstinātu satiksmes drošību. Signālstabiņi uzstādāmi atbilstoši LVS 85 un LVS 93 nosacījumiem. Signālstabiņi ar piketa skaitli iebūvējami atbilstoši autoceļu esošajiem piketa skaitļiem. Ar dzelteniem atstarotājiem stabiņi uzstādāmi pieslēgumu un autobusu pieturu sākumā un beigās. Vietās, kur piketa stabiņš sakrīt ar nobrauktuves vai autobusu pieturas stabiņu, paredzēt dzelteno signālstabiņu ar piketa skaitli.

Signālstabiņam jābūt no plastmasas ar minimālo sieniņas biezumu 6 mm ar atbilstošiem atstarojošiem apzīmējumiem.

DROŠĪBAS BARJERAS

Drošības barjeras uzstādāmas atbilstoši LVS 94 prasībām. Barjeru izvietojumu skatīt IP-2 rasējumos. Drošības barjeru izvietojums var mainīties pēc detalizētāku rasējumu izstrādes nākošajās projektēšanas stadijās.

SATIKSMES ORGANIZĀCIJA BŪVDARBU LAIKĀ

Veicot būvprojekta izstrādi, jāparedz satiksmes organizācijas pasākumi saskaņā ar Ministru Kabineta noteikumiem Nr. 421 "Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem".

Būvdarbu laikā Uzņēmējam jānodrošina satiksmes plūsmu un jāizstrādā kustības organizēšanas shēmas ar minimāliem ierobežojumiem, nodrošinot kvalitatīvu satiksmes regulēšanu. Būvdarbu laikā jānodrošina iespēja piekļūt rekonstrukcijas posmam pieguļošajās teritorijās, kā arī jāveic pasākumi, kas nodrošinātu vietējiem iedzīvotājiem pēc iespējas mazākas neērtības.

APZAĻUMOŠANA UN LABIEKĀRTOŠANA

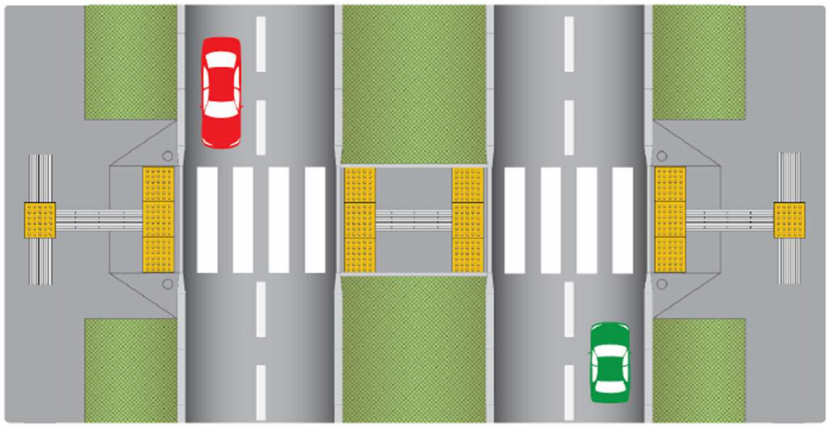
Mikromobilitātes infrastuktūrai paredzēti apzaļumošanas darbi. Tie veicami pēc pilnīgas segumu izbūves. Apzaļumošanai izmantojama augu zeme h=10 cm, kas apsējama ar daudzgadīgo zālienu sēklām.

ŽOGI

Saskaņā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" izdotajām prasībām, vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra atrodas dzelzceļa nodalījuma joslā, jāveic žoga būvniecība starp mikromobilitātes infrastruktūru un dzelzceļu, paaugstinot mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes dalībnieku drošību.

VIDES PIEEJAMĪBAS ASPEKTU NOVĒRTĒJUMS

Mikromobilitātes infrastuktūrai nepieciešams paredzēt vadlīnijas un brīdinājuma joslas vājredzīgajiem gājējiem. Ieklāt taktilo bruģakmeni ar vadlīnijām un brīdinājuma joslām atbilstoši LR Labklājības ministrijas izstrādātām vadlīnijām "Vadlīnijas būvnormatīvu piemērošanai attiecībā uz vides pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem". Vadlīnijas paredzēt izbūvēt pēc principa, kāds uzrādīts 54. attēlā.



Attēls 54

Visā pētāmajā posmā krustojumos un nobrauktuvēs mikromobilitātes infrastruktūrai nākošajās projektēšanas stadijās jāparedz zemās apmales vai arī paredzēt pieslēgt asfaltbetonu krustojuma vai nobrauktuves seguma līmenī. Līdz ar to piekļuve gājējiem ar kustību traucējumiem tiek nodrošināta visā pētāmajā posmā.

CEĻU DROŠĪBAS AUDITA IETEIKUMU IZVĒRTĒJUMS

Izpildītājs, atbilstoši darba uzdevumam, ir pieprasījis un saņēmis ceļu drošības audita atzinumu Nr. 06-AD/22-86 (skatīt pielikumu). Zemāk redzamajā tabulā sniegti Izpildītāja komentāri uz ceļu drošības audita ieteikumiem (skatīt Tabula 23).

Tabula 23

Nr.p.k	Audita komentāri	SIA „Projekts EAE" atbildes un priekšlikumi
1.	Pamattrases ģenerālo novietojumu tuvināt tam, kas ietverts VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtītajā, 2019. gadā izstrādātajā dokumentā "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (8.pielikums) (auditā 3.3.1.att.). Audita ieteikums lietotājiem piemērotākajai trases novietnei: a. Dzelzceļa klātnes nodalījuma joslu izmantot tikai izņēmuma gadījumos. Šādi posmi atbalstāmi tikai posmā Garkalne – Rīga un Augšlīgatne – Sigulda. b. No ceļu P20 un V293 krustojuma nacionālas nozīmes savienojumam atbilst trase gar ceļu P20 un tālāk gar A2. Atzarojums uz Āraišiem, Drabešiem un Amatcienu ir svarīgs lokālais savienojums, bet tā nevar būt pamattrases novietne. Šāda atzarojuma esamība palielinātu arī pamattrases lietotāju skaitu.	a. Audits norāda, ka posmā Valmiera – Cēsis ir atbalstāms projektā paredzētais mikromobilitātes trases novietojums gan autoceļa, gan dzelzceļa nodalījuma joslā. Posmā Drabeši – Augšlīgatne Izpildītājs rekomendē izskatīt 2 alternatīvos variantus nākošajās projektēšanas stadijās, kur arī tiks noteikts, kuru no variantiem realizēs. b. Kā jau auditā minēts - visbiežāk lietišķajos ikdienas braucienos attālumi Dānijā tiek lēsti 6-8 km ietvaros. Tas nozīmē, ka ļoti nelielam skaitam iedzīvotāju būs vēlme pārvietoties ar kājām vai velosipēdiem no Billes līdz Cēsīm un otrādi. Tātad iedzīvotāji, kuri vēlētos pārvietoties blakus autoceļam P20 posmā no a/c P14 līdz a/c A2 ir ļoti maz. Daudz lielāks skaits būs ar vietējiem iedzīvotājiem un tūristiem, kuri vēlēsies pārvietoties līdz Āraišiem. Rezultātā mikromobilitātes infrastruktūra tiek paredzēta blakus a/c V293 ko atbalsta arī VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Norādām, ka uz 1. starpziņojumu tika piedāvāts mikromobilitātes infrastruktūru posmā Cēsis – Sigulda izbūvēt autoceļu P14, P20 un A2 nodalījuma joslā, taču Pasūtītājs šādu risināju noraidīja un norādīja, ka mikromobilitātes infrastruktūra jāizvieto blakus autoceļam V293.
2.	Aprakstīt pamatojumu gājēju un velosipēdistu satiksmes intensitāšu vērtību izvēlei.	Šāda veida projektiem gājēju un velobraucēju intensitātes precīzi noteikt ir neiespējami. Latvijā nav arī pieejama metodika, pēc kuras varētu noteikt prognozētās gājēju un velosipēdistu satiksmes

		intensitātes vietās, kurās nav izbūvēta nepieciešamā infrastruktūra. Intensitātes tika pieņemtas subjektīvi atkarībā no mikromobilitātes trases novietojuma (tuvāk pilsētām vairāk, tuvāk ciematiem nedaudz mazāk, tālu no ciematiem un pilsētām vēl mazāk).
3.	Posmā Liepas dzelzceļa pārbrauktuve – Lodes ķieģeļu fabrika paredzēt MMI pa esošā gājēju ceļa vietu, pie dzelzceļa pietuvinot to tikai sākot no rūpnīcas teritorijas.	Piezīme ņemta vērā. Posmā Liepas dzelzceļa pārbrauktuve – Lodes ķieģeļu fabrika mikromobilitātes infrastruktūra tiks paredzēta esošā gājēju ceļa vietā.
4.	Pārskatīt posma Cēsis – Līvi izvēlētās MMI formas veidu. Audita grupa iesaka GVC piepilsētas pieaugošās apbūves intensitātes dēļ.	Pēc Pasūtītāja sniegtās informācijas, pašreiz tiek izstrādāts būvprojekts ar nosaukumu "Gājēju – velosipēdistu ceļš gar a/c P14 Umurga – Cēsis posmā no Cēsīm līdz krustojumam uz Līvu ciematu km 39,70 līdz km 40,95", kura ietvaros paredzēts izbūvēt 2.5m platu kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu blakus a/c P14 posmā no Cēsu pilsētas robežas līdz pieslēdzošajam ceļam pa kuru ir iespējams nokļūt Līvos. Pēc Pasūtītāja norādījumiem projekta risinājumi mainīti netiks. Līdz ar to šajā izpētes projektā posmā Cēsis – Līvi mikromobilitātes infrastruktūras platums paredzēts 2.5 m.
5.	Līgatnes, Inčukalna, Murjāņu pieslēgšana MMI trasei ir vēlama vai nu šī projekta ietvaros vai saistītos projektos. Tas paaugstinātu pamattrases funkcionalitāti.	Piezīme ņemta vērā. Izpētes projektā tiks norādīts, ka Līgatni, Inčukalnu un Murjāņus rekomendējams pieslēgt mikromobilitātes infrastruktūrai Valmiera – Rīga.
6.	Posmā Rīga – Sigulda MMI saistīt ar ātrsatiksmes ceļa izbūves konceptu, paredzot platības vietējo paralēlo ceļu izvietojumam.	Izpildītājs šādu ieteikumu projektā jau ir uzrādījis. Izpētes projektā papildus tiks norādīts, ka posmu Rīga – Sigulda arī CSDD Ceļu drošības audits rekomendē projektēt kopā ar autoceļa A2 pārbūves par ātrgaitas ceļu projektu.
7.	Izskatīt iespēju tipveida risinājuma GVC formai brauktuves šķērsojuma vietās veidot dalītas satiksmes telpas gājējiem un velosipēdistiem, neradot atšķirīgus risinājumus šķērsojumiem vienas apdzīvotas vietas un konkrētā GVC ietvaros.	Latvijas normatīvi un standarti nenosaka brauktuvju šķērsošanās vietās veidot dalītas satiksmes telpas gājējiem un velosipēdistiem tā, lai arī velosipēdistiem būtu priekšroka attiecībā pret automašīnām. Projekta risinājumos tiks rekomendēts sakārtot Latvijas normatīvus tā, lai ir iespējams veloceļu šķērsošanas vietās ar brauktuvi nodrošināt velobraucējiem priekšroku attiecībā pret auto vadītājiem.

PROBLĒMAS UN NESTANDARTA RISINĀJUMI, KAS VARĒTU RASTIES BŪVPROJEKTĒŠANAS UN BŪVNIECĪBAS GAITĀ

VAS "Latvijas Valsts ceļi" neveic būvniecību privātīpašumā ārpus sev piederošās zemes. Mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei būs nepieciešams liels skaits zemju iegādes VSIA "Latvijas Valsts ceļi" īpašumā. Zemju iegādei varētu nepiekrist zemju īpašnieki, kas varētu radīt lielu pretestību mikromobilitātes infrastruktūras realizācijai.

Atsevišķās vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra paredzēta ārpus nodalījuma joslas, tiek skarti dabas liegumi. Valsts vides dienests varētu izrādīt pretestību būvniecībai ārpus ceļa nodalījuma joslas.

Atsevišķās vietās mikromobilitātes infrastruktūra atrodas ļoti tuvu esošajām ēkām, kuras atrodas dzelzceļa nodalījuma joslā. Pie šīm ēkām atrodas dažāda tipa dārziņi. Mikromobilitātes infrastruktūras realizācijā atsevišķi dārziņi vai citi ainaviski priekšmeti pie ēkām būtu jālikvidē, kas varētu izraisīt vietējo iedzīvotāju neapmierinātību.

Mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei nāktos zāģēt gan atsevišķi augošus kokus ceļa zemes nodalījuma joslā, gan kokus (tai skaitā koku rindas) privātīpašumos un pie tiem. Privātīpašumā esošo koku īpašnieki var nepiekrist koku zāģēšanai. Pie īpašumiem pārceļami traucējošie žogi un atjaunojamas nobrauktuves.

Mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei, iespējams, būs veicama komunikāciju pārbūve kā arī likvidējami (pārceļami vai pārbūvējami) traucējošie inženierkomunikāciju balsti. Balstu pārcelšanas gadījumā nepieciešams arī saskaņojums no zemes īpašnieka, kam tiek mainīts inženierkomunikāciju aizsargjoslu novietojums. Pēdējās tendences norāda uz AS "Sadales tīkls" prasību veikt saskaņošanu ar visiem zemju īpašniekiem, arī ja aizsargjoslu novietojums netiek mainīts. Darbības privātīpašumos var tikt kavētas, ja zemes īpašnieks nav ieinteresēts sadarboties.

Pašreiz inženierkomunikāciju turētāji ir izsnieguši principiālās prasības mikromobilitātes infrastruktūras realizācijai. Būvprojekta izstrādes laikā pilnībā nav paredzamas specifiskas komunikāciju turētāju prasības lokālās vietās kā arī uzliktie ierobežojumi, ko var uzlikt Valsts Vides dienests.

PRIEKŠLIKUMI TĀLĀKAI PERSPEKTĪVĀ BŪVPROJEKTA IZSTRĀDES VEIKŠANAI

- Lokālos posmos, kur esošie apstākļi ierobežo mikromobilitātes infrastruktūras izveidi uz atsevišķas klātnes (vai nav racionāli veicami), pieļaujamas atkāpes, nodrošinot mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošību un, pēc iespējas, pārvietošanās ērtību.
- Būvprojektēšanas stadijā izstrādājamas detalizētas specifikācijas, balstoties uz aktuālo specifikāciju redakciju un izstrādātajiem būvprojekta risinājumiem.
- Posmos, kuros gar autoceļu nav esošo sāngrāvju vai blakus zemju īpašnieki neatbalsta mikromobilitātes infrastruktūras izveidi, pielietojams risinājums ar mikromobilitātes infrastruktūras izvietošanu uz esošas autoceļa klātnes un papildus drošības risinājumi (atbilstošas noturības un darba platuma drošības barjera posmos ārpus apdzīvotām vietām, izcelta apmale apdzīvotās vietās).
- Izpildītājs rekomendē mikromobilitātes infrastruktūras posmu Rīga – Sigulda izbūvēt kopā ar autoceļa A2 pārbūvi par ātrgaitas ceļu projektu. Šādu rekomendāciju izvirza arī CSDD Ceļu drošības audits (skatīt Tabula 23).
- Izpildītājs rekomendē izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru arī posmā no dzelzceļa stacijas "Baltezers" līdz autoceļam A2, kur esošajā situācijā zem autoceļa A2 atrodas gājēju tunelis (skatīt Attēls 55). Tādā veidā tiktu nodrošināta piekļuve mikromobilitātes infrastruktūrai arī iedzīvotājiem no Langstiņiem. Minētais priekšlikums ir uzrādīts IP-2 (lapa 12/12) rasējumā.



Attēls 55

- Izpētes projekta izstrādes laikā no Cēsu novada iedzīvotājiem tika saņemti divi iesniegumi. Vienā no iesniegumiem tika lūgts mikromobilitātes infrastruktūru posmā no Drabešiem līdz Augšlīgatnei izbūvēt autoceļa A2 nodalījuma joslā, taču otrā iesniegumā tika lūgts mikromobilitātes infrastruktūru posmā no Ieriķiem līdz Augšlīgatnei izbūvēt autoceļa A2 nodalījuma joslā (minētie iesniegumi pievienoti pielikumā). Likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 17. panta 3.1, 3.2, 3.5[1]. punktā ir norādīts, ka ziņojumā par ietekmes uz vidi novērtējumu ir jāiekļauj alternatīvas attiecībā uz paredzētās darbības vietu. Sakarā ar iepriekš minēto, Izpildītājs rekomendē veikt padziļinātākus pētniecības darbus, iesaistot sabiedrību, mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojumā posmā no Drabešiem līdz Augšlīgatnei brīdī kad tiks veikta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra šim projektam. Norādām, ka arī CSDD Ceļu drošības audits rekomendē izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru minētajā posmā blakus autoceļam A2. Alternatīvie varianti uzrādīti IP-7 rasējumā.
- VAS "Latvijas dzelzceļš" prasībās ir norādījis, ka, ja projektam paredzētajā zonā atrodas VAS "Latvijas dzelzceļš" inženiertīkli, Pasūtītājam par saviem līdzekļiem jāparedz to pārcelšana un pasargāšana, lai nodrošinātu inženiertīklu aizsargjoslu. Izpildītājs ir uzrādījis saņemtās VSIA "Latvijas dzelzceļš" inženierkomunikācijas. Mikromobilitātes trase ir novietota tā, lai iespējami mazāk skartu minētās inženierkomunikācijas, taču vairākās vietās reljefa īpatnību dēļ un tuvumā esošo būvju atrašanās vietas dēļ VSIA "Latvijas dzelzceļš" inženierkomunikācijas nav iespējams neskart. Izpildītājs rekomendē vienoties ar VSIA "Latvijas dzelzceļš" atsevišķās vietās atļaut mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt virs VSIA "Latvijas dzelzceļš" inženierkomunikācijām, lai samazinātu infrastruktūras būvniecības izmaksas. Par minētajām vietām precizēt nākošajās projektēšanas stadijās. Norādām, ka normatīvie akti neaizliedz būvēt mikromobilitātes

infrastruktūru uz inženierkomunikācijām, nodrošinot noteiktu attālumu starp inženierkomunikāciju un mikromobilitātes infrastruktūras seguma virsmu.

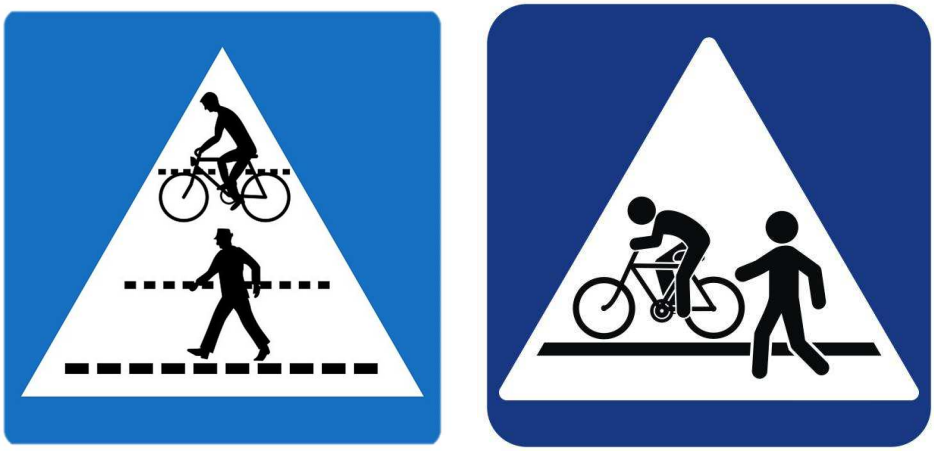
- Izpildītājs rekomendē izstrādāt atsevišķus projektus Līgatnes, Inčukalna un Murjāņu mikromobilitātes infrastruktūras pieslēgšanai mikromobilitātes trasei Valmiera – Rīga, tādā veidā nodrošinot piekļuvi nacionālas nozīmes infrastruktūrai, kura savieno lielākās Latvijas pilsētas. Šādu infrastruktūru izbūve paaugstinātu mikromobilitātes trases Valmiera – Rīga funkcionalitāti, uzlabotu vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitāti un palielinātu tūristu plūsmu. Šādu rekomendāciju izvirza arī CSDD Ceļu drošības audits (skatīt Tabula 23).
- Izpētes projektā paredzēta gājēju pāreja pāri Lielajai zaļajai ielai, kura paredzēta gājēju un velosipēdu ceļam (atdalīta gājēju un velosipēdistu satiksme). Jāņem vērā, ka uz šīs gājēju pārejas gājēju un velosipēdistu satiksme netiek atdalīta, kas var radīt dažādus satiksmei bīstamus konfliktus starp gājējiem un velobraucējiem. Latvijas normatīvi nenosaka gājēju un velosipēdu ceļa šķērsošanas vietās ar autoceļu izveidot tādu pāreju, kur atdalītai gājēju un velosipēdistu satiksmei tiktu dota priekšroka velosipēdistiem attiecībā pret autobraucējiem. Turklāt arī ceļa zīmes ir paredzētas tikai gājēju pārejām. Izpildītājs rekomendē līdz mikromobilitātes projekta Valmiera – Rīga realizācijai sakārtot Latvijas normatīvus tā, lai gājēju un velosipēdu ceļa šķērsošanas vietās ar autoceļiem būtu iespējams izbūvēt neregulētu/regulētu vienlīmeņa pāreju ar atdalītu gājēju un velobraucēju satiksmi nodrošinot priekšroku gan gājējiem, gan velobraucējiem attiecībā pret autovadītājiem. Izpildītājs piedāvā gājēju un velosipēdu ceļa šķērsošanās vietās ar brauktuvi gājēju plūsmai saglabāt 931. horizontālo apzīmējumu jeb saucamo "zebru", taču velobraucēju plūsmai izbūvēt 932. horizontālo apzīmējumu, pa vidu uzklājot 941. vai 956. apzīmējumu un visu brauktuves laukumu, kas paredzēts velobraucēju satiksmei noklāt ar sarkanas krāsas marķējumu, tādā veidā uzskatāmi parādot velobraucēju plūsmas atrašanās vietu (skatīt piemērus no citām valstīm Attēls 56, Attēls 57). Attēls 58 un Attēls 59 uzrādīti iespējamie risinājumi ar kādām ceļa zīmēm varētu apzīmēt gājēju un velosipēdistu ceļa šķērsošanas vietas ar autoceļiem. Šādus risinājumus rekomendējams izmantot visā Latvijā.



Attēls 56



Attēls 57



Attēls 58

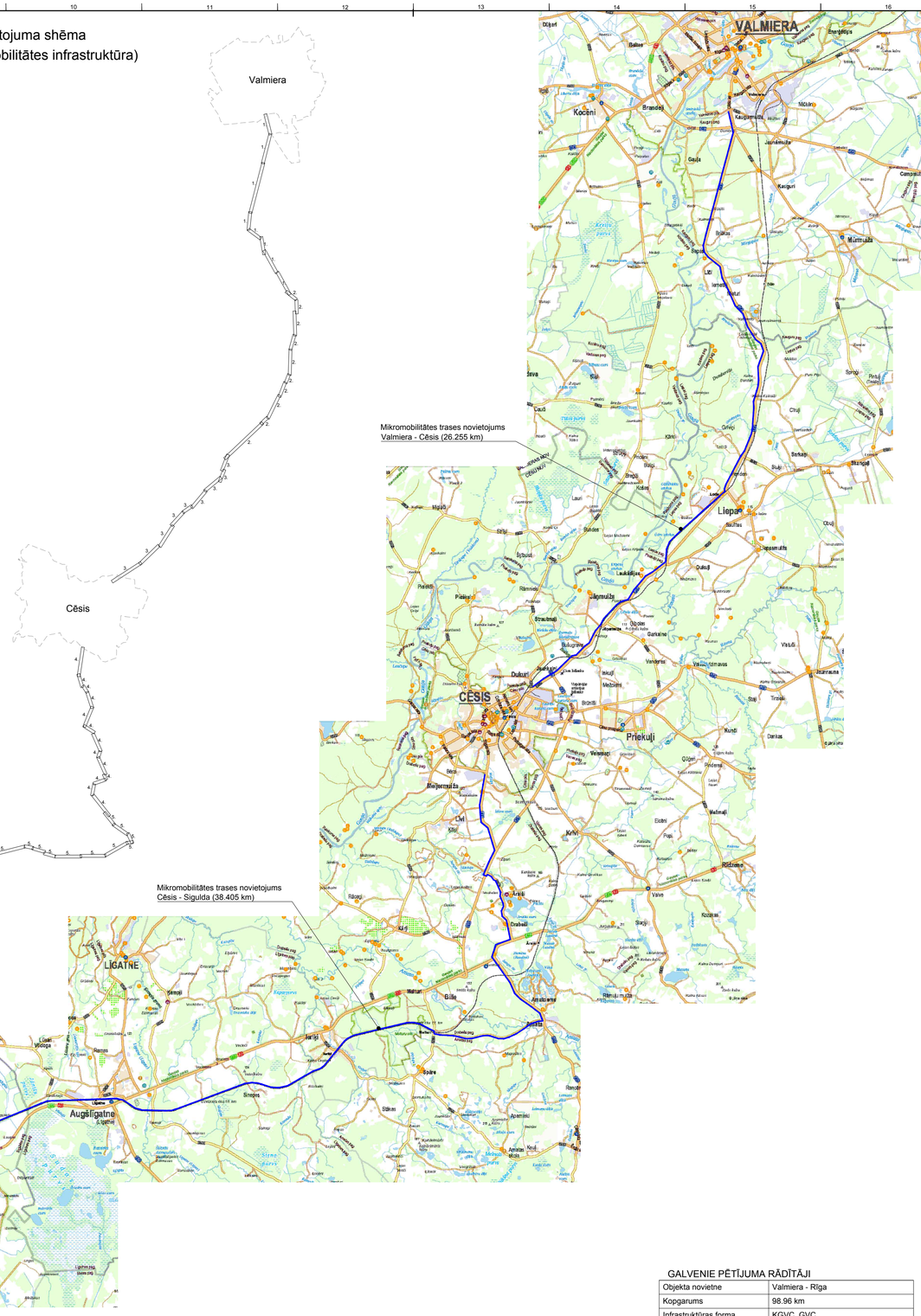


Attēls 59

Sastādīja Roberts Zvejnieks 08.2022.

CEĻA DARBI

Mikromobilitātes Valmiera - Rīga trases kopskats, lapu izvietojuma shēma
(ilustratīvi norādīts kurā autoceļa dzelzceļa pusē atradīsies mikromobilitātes infrastruktūra)



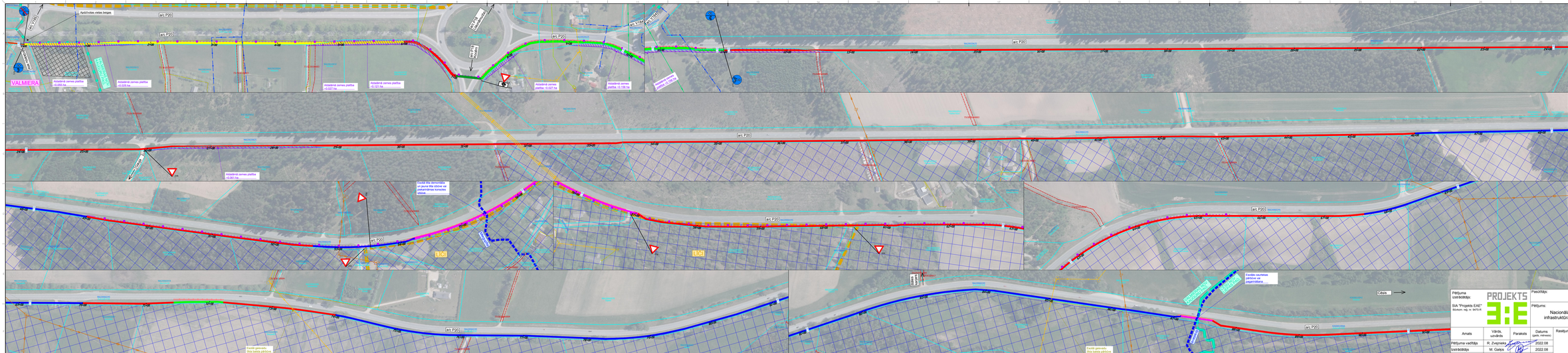
GALVENIE PĒTĪJUMA RĀDĪTĀJI

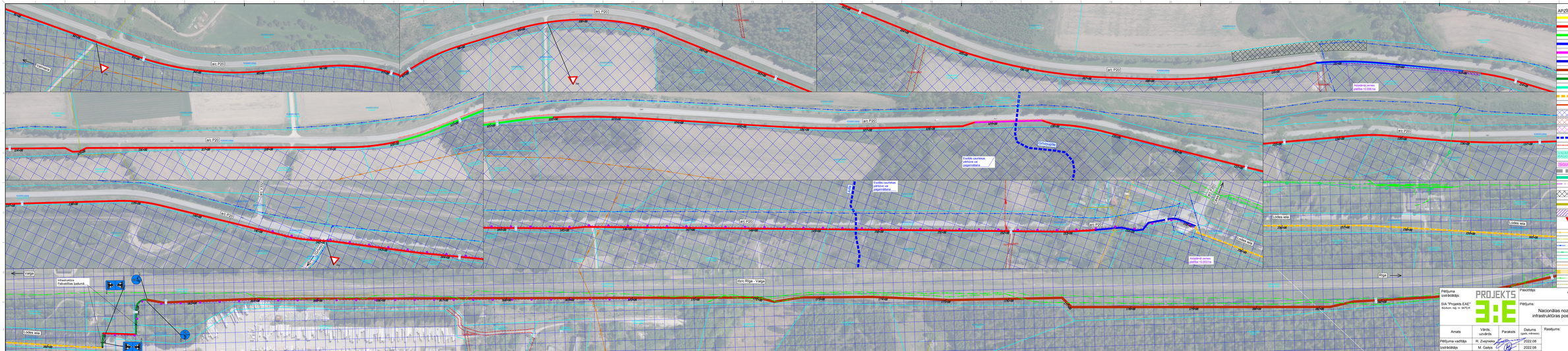
Objekta novietne	Valmiera - Rīga
Kopgarums	98.96 km
Infrastruktūras forma	KGVC, GVC
Infrastruktūras platums	2.5 m, 3.5 m
Infrastruktūras seguma veids	Ar saistvielām saistīts

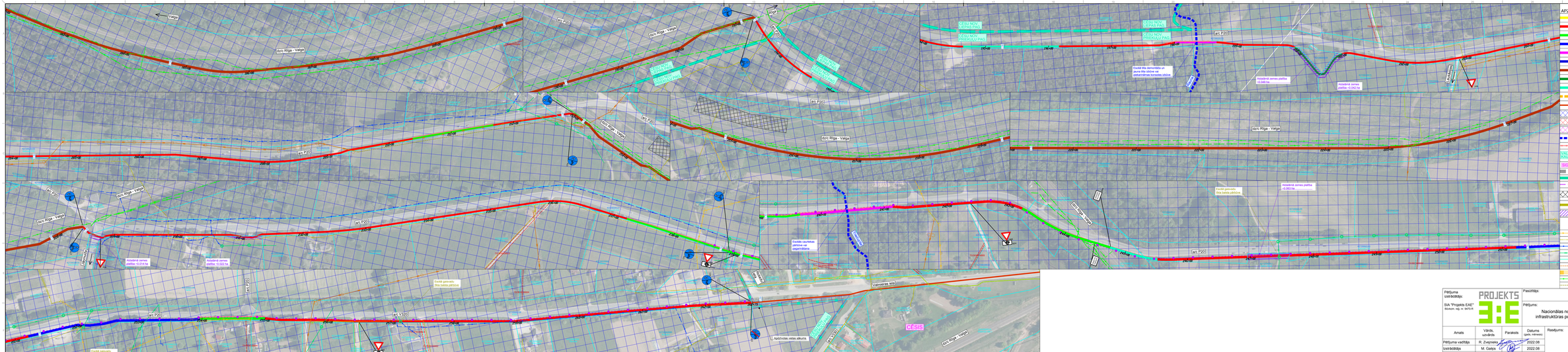
PĒTĪJUMA RASĒJUMU SARAKSTS

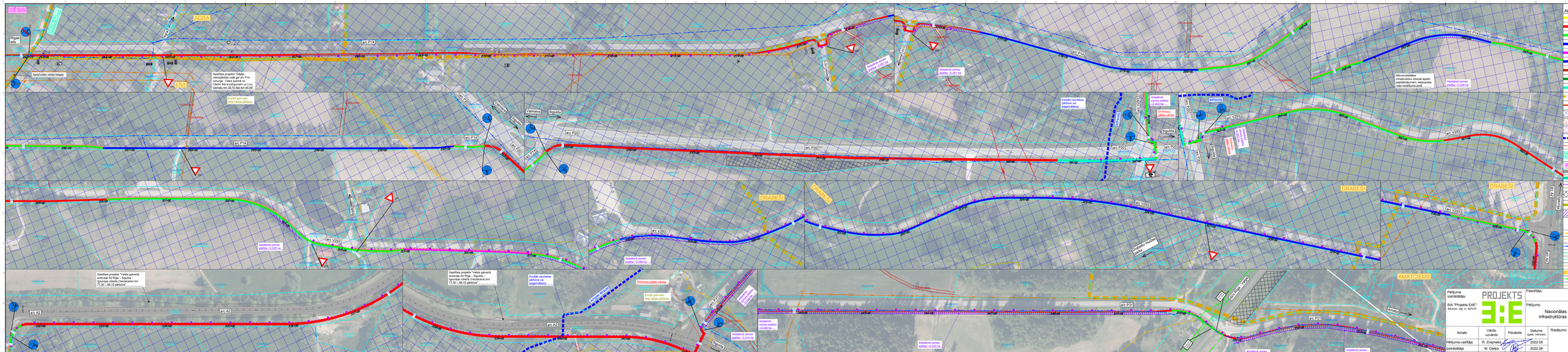
Marka	Rasējuma nosaukums	Lapas
IP-1	Vispārīgie rādītāji	1 lapa
IP-2	Trases plāns	12 lapas
IP-3	Tipveida griezumi	2 lapas
IP-4	Indikatīvie mikromobilitātes maģistrāle maršruti Valmierā	1 lapa
IP-5	Indikatīvie mikromobilitātes maģistrāle maršruti Cēsīs	1 lapa
IP-6	Indikatīvie mikromobilitātes maģistrāle maršruti Siguldā	1 lapa
IP-7	Mikromobilitātes infrastruktūras trases alternatīvie varianti	1 lapa

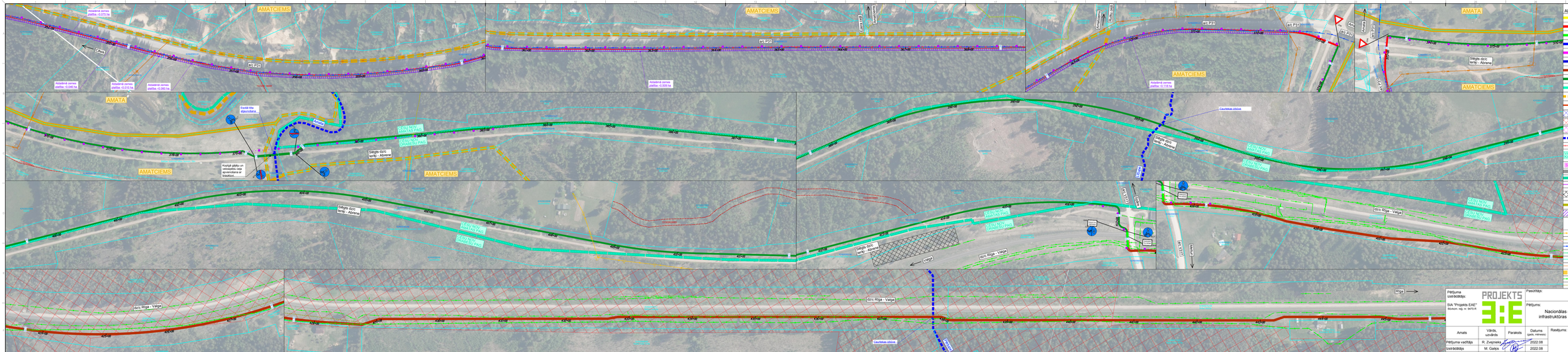
Pētījuma izstrādātājs: SIA "Projekts EAE" Būvkom. reģ. nr. 9470-R			Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"	
			Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte	Pasūtījuma Nr. LVC2021/4.4/AC/255
				Stadija IP
				Marka/nr. IP-1
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)	Rasējums: Vispārīgie rādītāji
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08	Lapu skaits: 1/1
Izstrādātājs	M. Gaiķis		2022.08	Mērogs: 1:50000
				Arhīva Nr. 2021_31

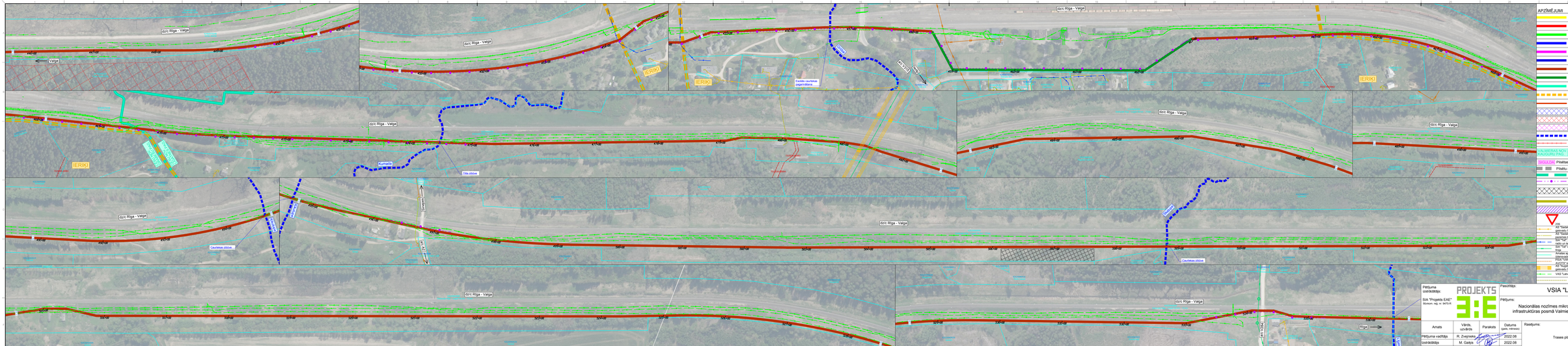

VALMIERA
Apstiprinātas vietas brīgas
arc P20
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Atsāldrnā zemes platība
Esošā lāķa demontāža un jauna lāķa izbūve vai piekarināmās konsoles izbūve
Esošā gaismeķa lāķa balsta pārbūve
Esošā gaismeķa lāķa balsta pārbūve
Esošā gaismeķa lāķa balsta pārbūve
Esošā caurteka pārbūve vai pagarināšana
Esošā caurteka pārbūve vai pagarināšana
Cēsis
BIĶI
BIĶI
BIĶI

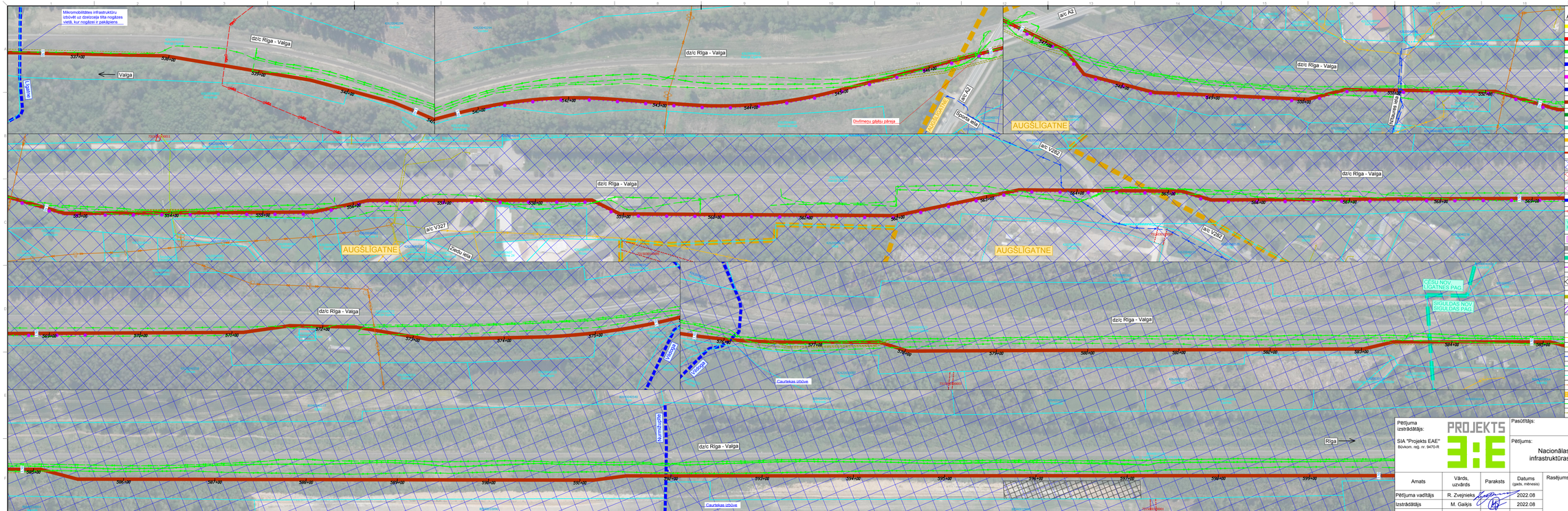

Rīdzene
arc P20
Ozolnieki
Valriņi
Ozolnieku pagasts
Ozolnieku novads
Ozolnieku iela
Lodes iela
Lodes kāpa
Rīga
Valga
Jelgava
Iecavas iela
Iecavas kāpa
Iecavas novads
Iecavas pagasts
Iecavas upe
Iecavas upes ieleja
Iecavas upes kāpa
Iecavas upes kāpa 2
Iecavas upes kāpa 3
Iecavas upes kāpa 4
Iecavas upes kāpa 5
Iecavas upes kāpa 6
Iecavas upes kāpa 7
Iecavas upes kāpa 8
Iecavas upes kāpa 9
Iecavas upes kāpa 10
Iecavas upes kāpa 11
Iecavas upes kāpa

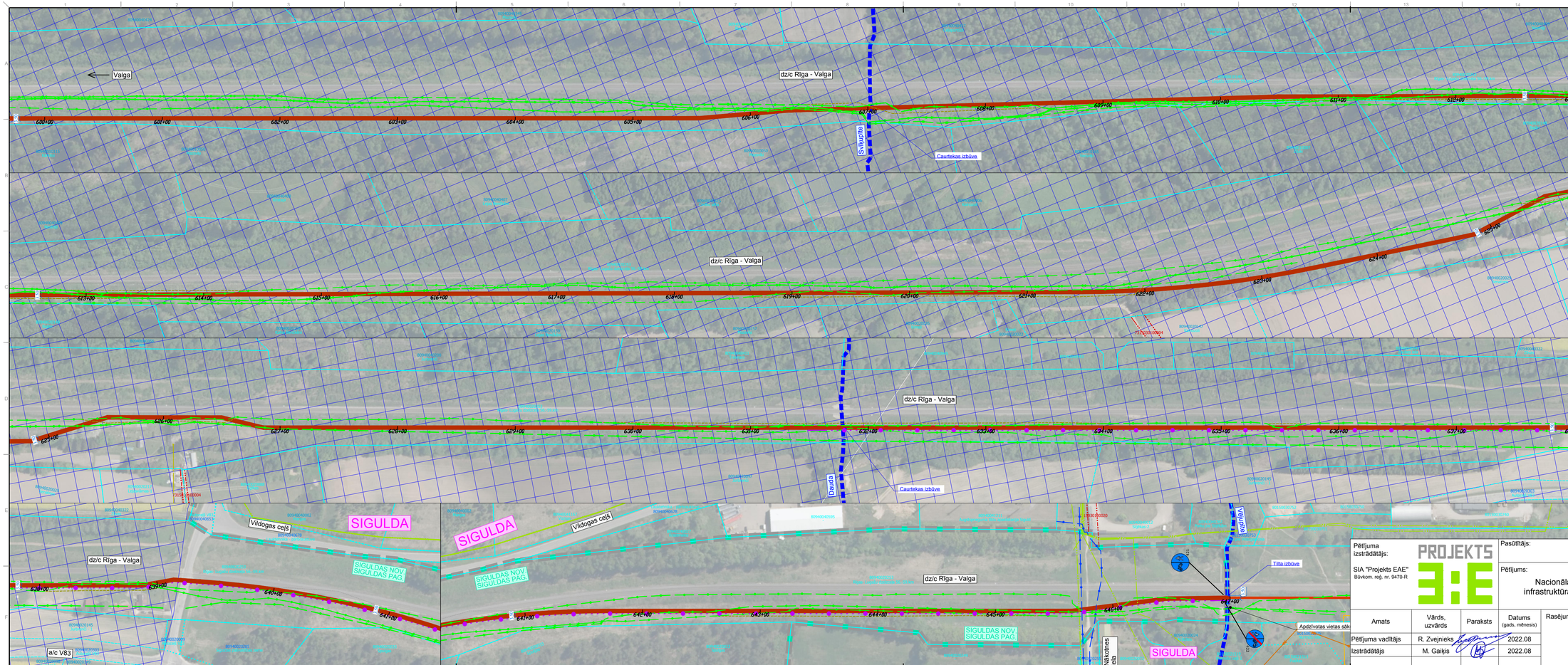

Valga
Rīga
Valmiera
Cēsis
Apstiprināts vietas sākums
Apstiprināts vietas beigas
Esošā caurteka pārbūve vai paplašināšana
Esošā gaisvadu līnija balsta pārbūve
Esošā demontējamā līnija balsta pārbūve
Esošā līnija demontāža un jaunas līnijas izbūve pakaišmateriāla horizontes pārbūve
Aizsargjosla
Aizsargjosla
Aizsargjosla


CĒSIS
AGRA
Rīgas iela
Apvedceļš
Apzīmēšanas vietas beigas
Saistības projekta "Ceļšu uzlabošana Cēsis–Līvi" ietvaros
Saistības projekta "Ceļšu uzlabošana Cēsis–Līvi" ietvaros
Esošā gaisvadu līnija balsta pārbūve
LĪVI
arc P14
arc P20
arc P21
arc V201
arc A2
Valmiera
Sigulda
Valmiera
Sigulda
Atsāpēm zemes platība ~0.020 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.061 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.086 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.242 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.014 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.072 ha
Atsāpēm zemes platība ~0.028 ha
Esošā caurtekas pārbūve vai pagarināšana
Esošā caurtekas pārbūve vai pagarināšana
Esošā gaisvadu līnija balsta pārbūve
Esošā gaisvadu līnija balsta pārbūve
Dzelzceļa pārbrauktuves pārbūve
Dzelzceļa pārbrauktuves pārbūve
Dzelzceļa pārbrauktuves


AMATCIEMS
AMATA
Atstatāmā zeme platība =0.075 ha
Atstatāmā zeme platība =0.046 ha
Atstatāmā zeme platība =0.010 ha
Atstatāmā zeme platība =0.060 ha
Atstatāmā zeme platība =0.005 ha
Atstatāmā zeme platība =0.118 ha
Esošā lāču atpūtas vieta
Kvalitātes zīmes
Kvalitātes zīmes
Kvalitātes zīmes


Rīga
Valmiera
Ieeja
Izeja
Esošās caurtekas pagarināšana
Caurteka
Kumaliņi
Tīlu dzīvoklis
Caurtekas dzīvoklis
Ceļa Nr.P34
Ceļa Nr.P37
Ceļa Nr.P38
Ceļa Nr.P39
Ceļa Nr.P40
Ceļa Nr.P41
Ceļa Nr.P42
Ceļa Nr.P43
Ceļa Nr.P44
Ceļa Nr.P45
Ceļa Nr.P46
Ceļa Nr.P47
Ceļa Nr.P48
Ceļa Nr.P49
Ceļa Nr.P50
Ceļa Nr.P51
Ceļa Nr.P52
Ceļa Nr.P53
Ceļa Nr.P54
Ceļa Nr.P55
Ceļa Nr.P56
Ceļa


Mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt uz dzelzceļa tilta nogāzes vietā, kur nogāzes ir pakāpiens
dz/c Rīga - Valga
Valga
Rīga
Ventspils
Jelgava
Siguldas iela
Ziedu iela
Cauruļvada aizsargjosla
Cauruļvada aizsargjosla
Cauruļvada aizsargjosla



APZĪMĒJUMI

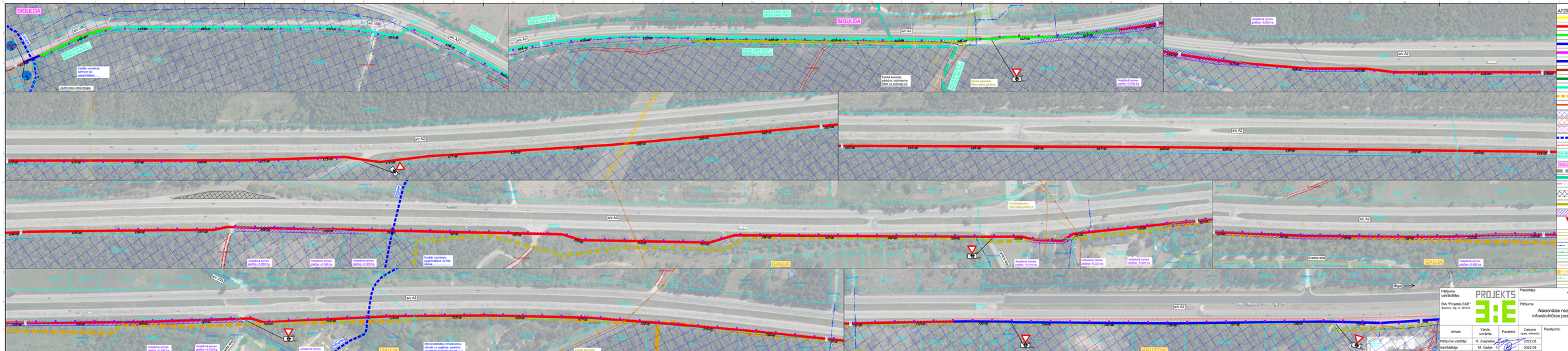
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 1)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 2)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 3)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 4)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 5)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 6)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 7)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 8)
- Mikromobilitātes trase (Griezums Nr. 9)
- Izmantojama esošā gājēju/velobraucēju infrastruktūra
- Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti pilsētās
- Natura 2000 dabas liegums "Gaujas nacionālais parks"
- Natura 2000 dabas liegums "Melturu sils"
- Natura 2000 dabas liegums "Garkalnes meži"
- Aptuvenā upes atrašanās vieta
- Brauktuves drošības barjera
- VALMIERAS NOV. KAUGURU PAG. — Pašvaldības un pagasta nosaukums
- SIGULDA Pilsētas nosaukums | LIVI Ciema nosaukums
- Pilsētu robežas | Ciemu robežas
- Pagastu un pašvaldību robežas
- Apgaismojuma līnijas aptuvenā atrašanās vieta
- Iespējamā materiālu krautne, atbērtne, vieta vagoniņu novietošanai, sanitārais mezgls, tehnikas novietnes vieta
- Esošā ceļa pārbūve
- Atsavināmā zeme
- Projektētās ceļa zīmes — 206
- AS "Sadales tīkls" 0.4 kV gaisvadu līnija
- AS "Sadales tīkls" 20 kV gaisvadu līnija
- AS "Sadales tīkls" 0.4 kV pazemes kabeļlīnija
- AS "Sadales tīkls" 20 kV pazemes kabeļlīnija
- SIA "Tet", SIA "Latvijas Mobilais Telefons" un VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" sakaru kanalizācija vai sakaru kabeļlīnija
- SIA "Tet" sakaru gaisvadu līnija
- AS "Conexus Baltic Grid" augstspiediena gāzesvads
- Amatas apvienības pārvaldes ūdensvads
- SIA "Rīgas ūdens" ūdensvads
- PSIA "VANGAŽU AVOTS" kanalizācija
- PSIA "VANGAŽU AVOTS" ūdensvads
- AS "Augstsprieguma tīkls" gaisvadu līnija 110/330 kV
- AS "Gaso" gāzesvads
- VAS "Latvijas dzelzceļš" inženiertīkli
- Esošo inženiertīklu aptuvenā atrašanās vieta pēc to pārbūves

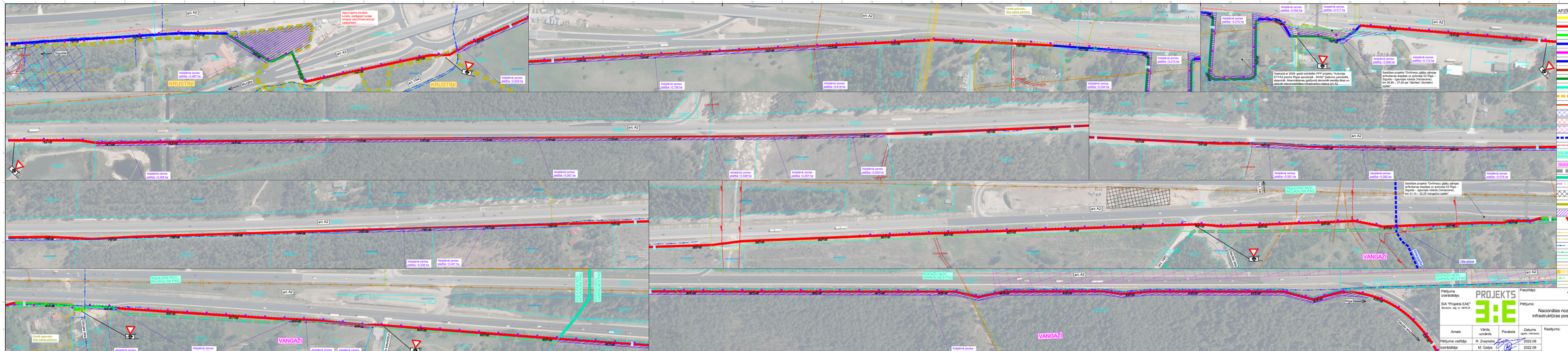
Pētījuma izstrādātājs:	Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"
SIA "Projekts EAE" Būvkom. reģ. nr. 9470-R	Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte
	Pasūtījuma Nr. LVC2021/4.4/AC/255
	Stadija IP
	Marka/nr. IP-2

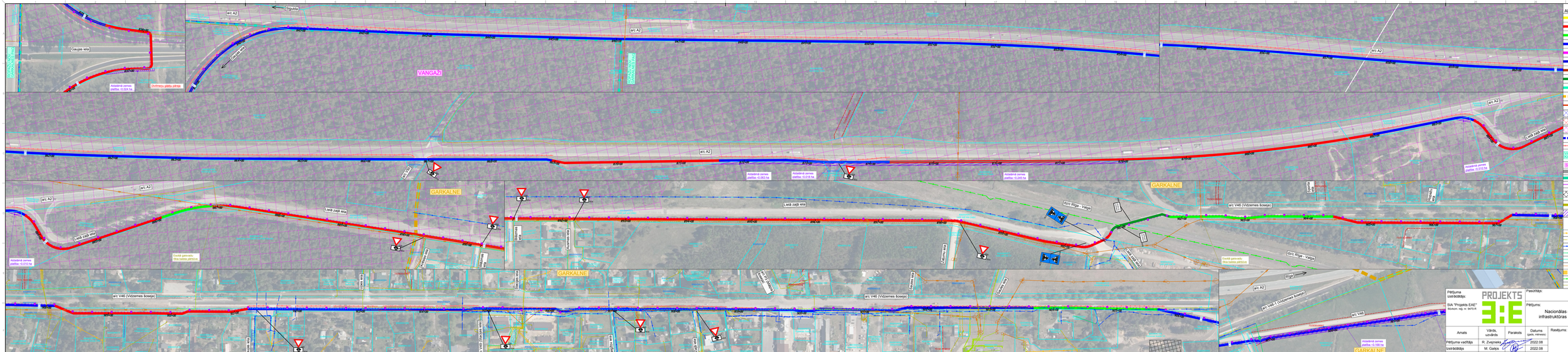
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08
Izstrādātājs	M. Gaiķis		2022.08

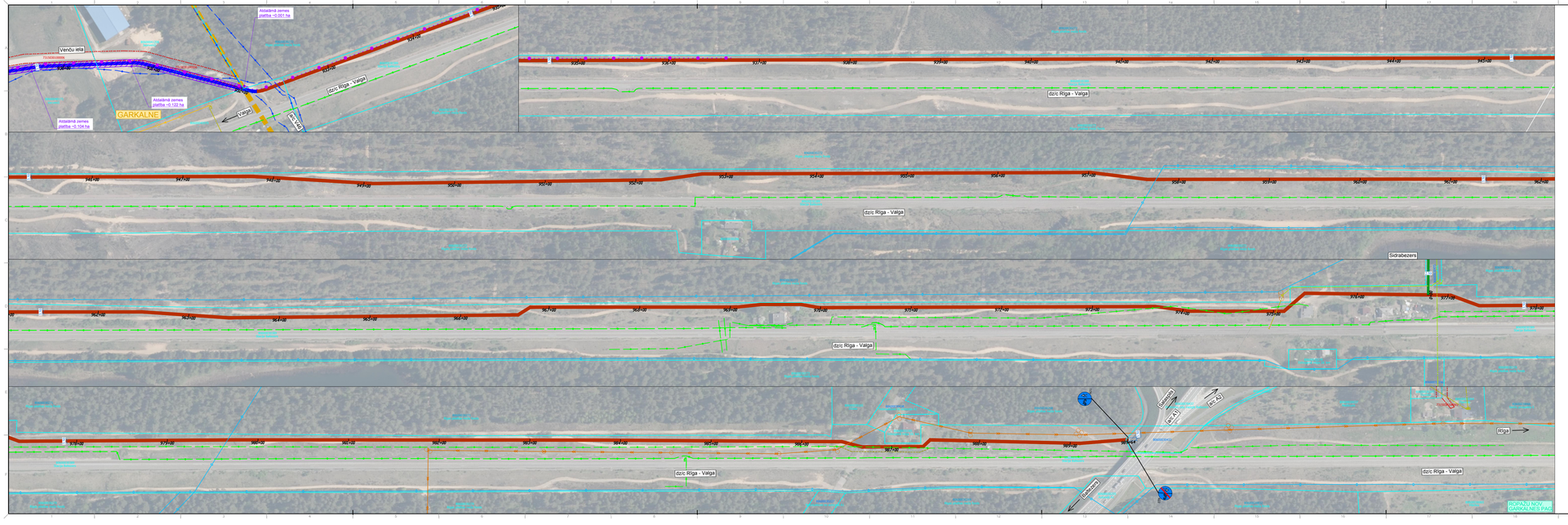
Rasējums: Trases plāns

Lapu skaits:	8/12
Mērogs:	1:2000
Arhīva Nr.	2021_31

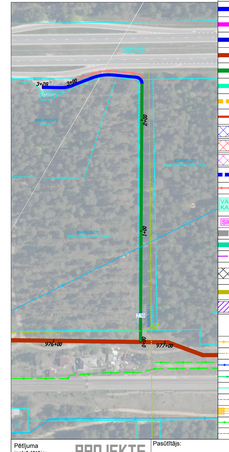

SIGULDA
arc A2
arc V66
Esošās cauritekas pagarināšana vai jaunizbūve
Apūdīšotās vietas beigas
SIGULDAS NOV. KRIMULDAS PAG.
Esošā cauritekas pagarināšana vai tās jaunizbūve no Vējā
Esošā autoceļa virsmas atjaunošana līdz tekās pārbūvei
Atsāldrēnā zonas platība ~0.292 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.080 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.008 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.023 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.007 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.028 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.003 ha
Atsāldrēnā zonas platība ~0.018 ha
Mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt uz nogāzes, paredzot caurtekas nogāzes dūņuhu 1:3
Esošā gaisvadu līnija tiktā labāja jaunizbūvē
Esošā gaisvadu līnija tiktā labāja pārbūvē
Krasta ala
GAUJA
KRUSTINI
Rīga
Valmiera
Esošā autoceļa virsmas atjaunošana līdz tekās pārbūvei no Valmieras uz Siguldu A2
Esošā gaisvadu līnija tiktā labāja pārbūvē
Esošā gaisvadu līnija tiktā labāja pārbūvē
Esošā gaisvadu līnija tiktā labāja pārbūvē


KRUSTIŅI
VANGAŽI
Atsāknēšanās pārkāpums! Nepieciešams ceļa rampas velosipēdistam/gājējam
Atsāknēšanās pārkāpums! Nepieciešams ceļa rampas velosipēdistam/gājējam
Esošā gaismeklis Vira balsta pārbūve
Atsāknēšanās pārkāpums! Nepieciešams ceļa rampas velosipēdistam/gājējam
Satiksmes projekts "Divlīmeņu gājēju ietves ierīkošana ieejām uz autoceļa A1 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Ainažos)" km 37,55 – 37,20 pie "Gaiziņa" (Sundaru iziets)
Satiksmes projekts "Divlīmeņu gājēju ietves ierīkošana ieejām uz autoceļa A1 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Ainažos)" km 51,10 – 50,25 Inčupolis (Ķoņi)
SKUJOTAJU NOV., INČUKALNA PAG.
DOMKRATU NOV., GARKALNES PAG.
Rīga
Ainaži
Tilta atbērtne
Esošā gaismeklis Rīga balsta pārbūve
Esošā gaismeklis Vira balsta pārbūve
Atsāknēšanās pārkāpums! Nepieciešams ceļa rampas velosipēdistam/gājējam


Ķīpsala
arc A2
Ķīpsalas iela
Atsāļotā zeme platība ~0.024 ha
Drošmežu gājēju ietilpe
VANGAŽI
Lielā zaļā iela
Atsāļotā zeme platība ~0.063 ha
Atsāļotā zeme platība ~0.018 ha
Atsāļotā zeme platība ~0.240 ha
Atsāļotā zeme platība ~0.215 ha
GARKALNE
arc V46 (Vidzemes šoseja)
Ceļa iela
Ozolu iela
Ozolu iela 10A
Ozolu iela 10
Ozolu iela 8
Ozolu iela 6
Ozolu iela 4
Ozolu iela 2
Ozolu iela 1
Ozolu iela 3
Ozolu iela 5
Ozolu iela 7
Ozolu iela 9
Ozolu iela 11
Ozolu iela 13
Ozolu iela 15
Ozolu iela 17
Ozolu iela 19
Ozolu iela 21
Ozolu iela 23
Ozolu iela 25
Ozolu iela



Priekšlikums tālākai perspektīvā būvprojekta izstrādes veikšanai



APZĪMĒJUMI

- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 1)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 2)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 3)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 4)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 5)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 6)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 7)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 8)
- Mikromobilitātes trase (Grieznms Nr. 9)
- Izmantojama esošā gājēju/velobraucēju infrastruktūra
- Indikatīvie mikromobilitātes maģistrāles marķēruļi pilsētās
- Natura 2000 dabas liegums "Gaujas nacionālais parks"
- Natura 2000 dabas liegums "Melturu sils"
- Natura 2000 dabas liegums "Garkalnes mežs"
- Aptuvenā upes atrašanās vieta
- Brauktuves drošības barjera
- VALMIERAS NOV. KAUGURU PAG. — Pašvaldības un pagasta nosaukums
- SKUJIŅA — Pilsētas nosaukums; LĪVI — Ciema nosaukums
- Pilsētu robežas; Ciemu robežas
- Pagastu un pašvaldību robežas
- Apgaismojuma līnijas aptuvenā atrašanās vieta
- Iespējamā materiālu krautne, atbērtne, vieta vagoniņu novietošanai, sanitārais mezgls, tehnikas novietnes vieta
- Esošā ceļa pārbūve
- Atsavināmā zeme

Projektētās ceļa zīmes

- 206
- AS "Sadales tīkls" 0.4 kV gaisvadu līnija
- AS "Sadales tīkls" 20 kV gaisvadu līnija
- AS "Sadales tīkls" 0.4 kV pazemes kabeļlīnija
- AS "Sadales tīkls" 20 kV pazemes kabeļlīnija
- Valsts akciju sabiedrība Latvijas Mobilais telefons" un/vai "Tet" sakaru kanalizācija vai sakaru kabeļlīnija
- SIA "Tet" sakaru gaisvadu līnija
- AS "Conexus Baltic Grid" Augstspiediena gāzesvads
- Amatas apvienības pārvaldes gāzes vads
- SIA "Rīgas siltums" dzīvojamā kvartāla (KAZ) / PSIA "VANGAZU AVOTS" dzīvojamais
- PSIA "Ropažu slimnīca"
- AS "Augstsprieguma tīkli" gaisvadu līnija 110/330 kV
- AS "Gaso" gāzesvads
- VAS "Latvijas dzelzceļš" ēdamvadi
- Esošo inženiertīklu aptuvenā atrašanās vieta pēc to pārbūves

Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"

Pētījuma izstrādātājs: SIA "Projekts EAE" Biedrum, reģ. nr. 9470-R

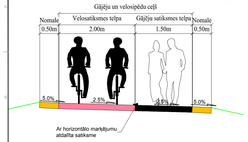
Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte

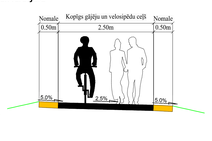
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08
Izstrādātājs	M. Gailājs		2022.08

Rasējums: Trases plāns

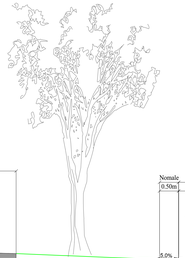
Pasūtījuma Nr.	LVC2021/4.4/AC/255
Stadija	IP
Marķ.nr.	IP-2
Lapu skaits:	12/12
Mērogs:	1:2000
Arhīva Nr.	2021_31

Iespējamās mikromobilitātes infrastruktūras formas variācijas

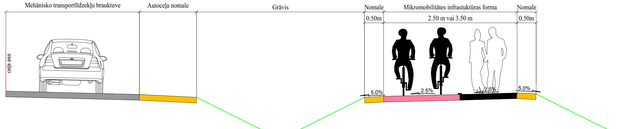




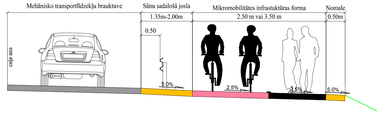
Griezums Nr. 1



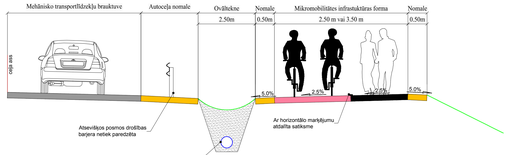
Griezums Nr. 2



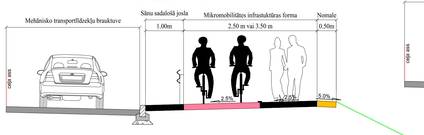
Griezums Nr. 3

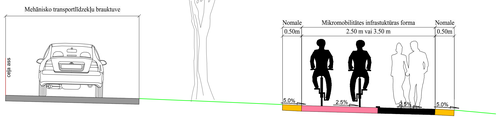


Griezums Nr. 4

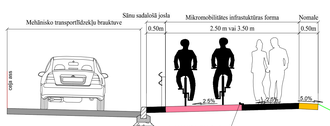


Griezums Nr. 5

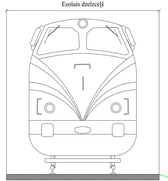


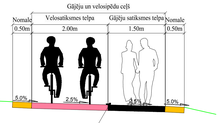


Griezums Nr. 6

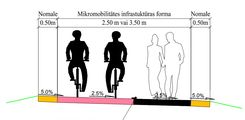


Griezums Nr. 7

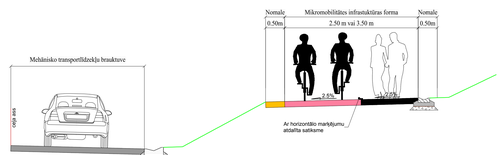




Griezums Nr. 8



Griezums Nr. 9

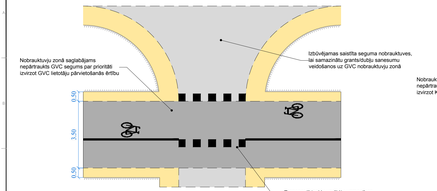


PIEZĪMES:
1. Mikromobilitātes infrastruktūrai ir lietojamas 2 formas - "Gājēju un velosipēdu ceļš" un "Kopīga gājēju un velosipēdu ceļš". Mikromobilitātes infrastruktūras formu un griezumu novietojumu skatīt IP-2 rasējumā.
2. Šajā/iegūtajā/iegūtajā informatīva rezerve. Būvprojekta izstrādes laikā atsevišķos gadījumos mikromobilitātes infrastruktūras novietojuma attiecībā pret autoceļu vai dzelzceļa var mainīties.
3. Atsevišķās vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra blakus autoceļam ir atdalīta ar augsto braukšvires apmali, netiek iespējama izvietot sānu sadalošo joslu, lai ietaupītu esošajā autoceļa nodalījuma joslā.
4. Griezumos uzrādītais mikromobilitātes infrastruktūras novietojums attiecībā pret autoceļa vai dzelzceļa labo vai kreiso puši pilna nianšumus var mainīties.
5. Būvprojekta izstrādes laikā atsevišķās vietās, veicot modelētšanas darbus, iespējams, ar mikromobilitātes infrastruktūras nogāzumi tiks skarti papildus priekšķējumi.
6. Būvprojekta izstrādes laikā, nepieciešamības gadījumā, atjaunu samazinātā ovālātekļu platumus, ievērojot normatīvo aktu prasības minimumus.
7. Griezumam Nr. 7 iespējama variācija - mikromobilitātes infrastruktūra atrodas augstāk par dzelzceļu.
8. Griezumam Nr. 9 iespējama variācija - ceļš atrodas augstāk par mikromobilitātes infrastruktūru.
9. Būvprojekta izstrādes laikā pamatotos gadījumos atļauts mikromobilitātes šķērsgriezumu mainīt.

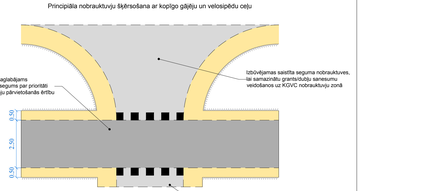
Pētījuma izstrādātājs:	PROJEKTS 3:E			Pasūtītājs:	VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"
SIA "Projekts EAE" Reģistrācijas reģ. nr. 54103-R				Pētījums:	Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)	Rasējums:	Tipveida griezumi
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08		
Izstrādātājs	M. Galējs		2022.08		

Pasūtījuma Nr.	LVC/2021/4.4/AC/255
Stadija	IP
Marķ/nr.	IP-3
Lapu skaits	1/2
Mērogs	1:50
Arhīva Nr.	2021_31
	179

Principiāla nobrauktuvju šķērsošana ar gājēju un velosipēdu ceļu

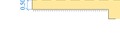


Principiāla nobrauktuvju šķērsošana ar kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu

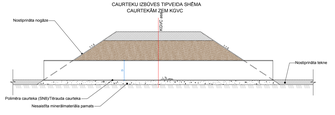


TEKNES
M 1:25

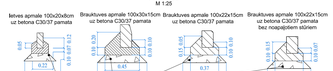




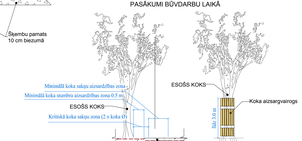
CAURTEKU IZBŪVES TIPVEIDA SHĒMA
CAURTEKAM DZĪM KGVC



APMALES
M 1:20



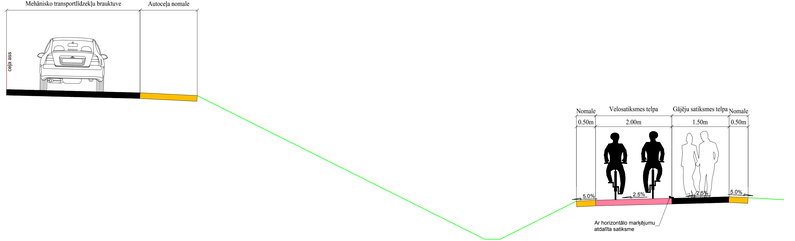
SAGLABĀJAMO KOKU AIZSARDZĪBAS PASĀKUMI BŪVDARBU LAIKĀ

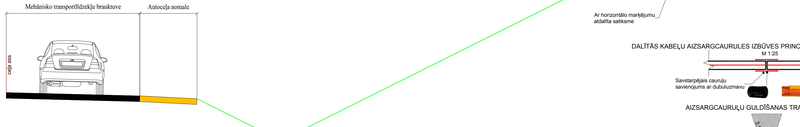


PIEZĪMES

1. Pirms darbu veikšanas minimālajā koka sakņu aizsardzības zonā, vekt atšurfēšanu ar roku darbu vai gaisa lāpstu, lai precizētu koka sakņu augšanas īpatnības.
2. Būvuzņēmējam jāuzrāda, kuriem kokiem ir iespējama stumbra saboājšana būvniecības procesā. Šiem kokiem jāparedz rasējumā norādītais aizsargvairogs.

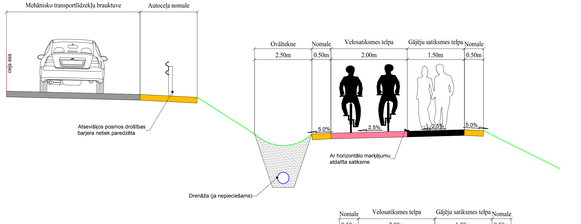
Griezuma Nr. 2 iespējamie tipveida risinājumi M1:100

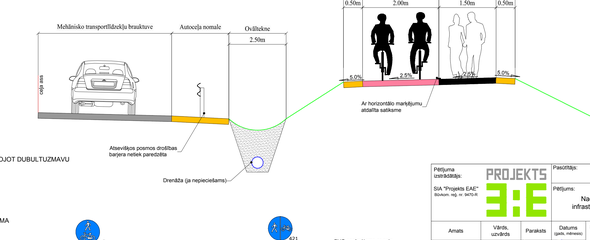




DAĻĪTĀS KABEĻU AIZSARGCAURULES IZBŪVES PRINCIPS IZMANTOJOT DUBULTUZMAVU
M 1:25

Griezuma Nr. 4 iespējamie tipveida risinājumi M1:100





PIEZĪMES:

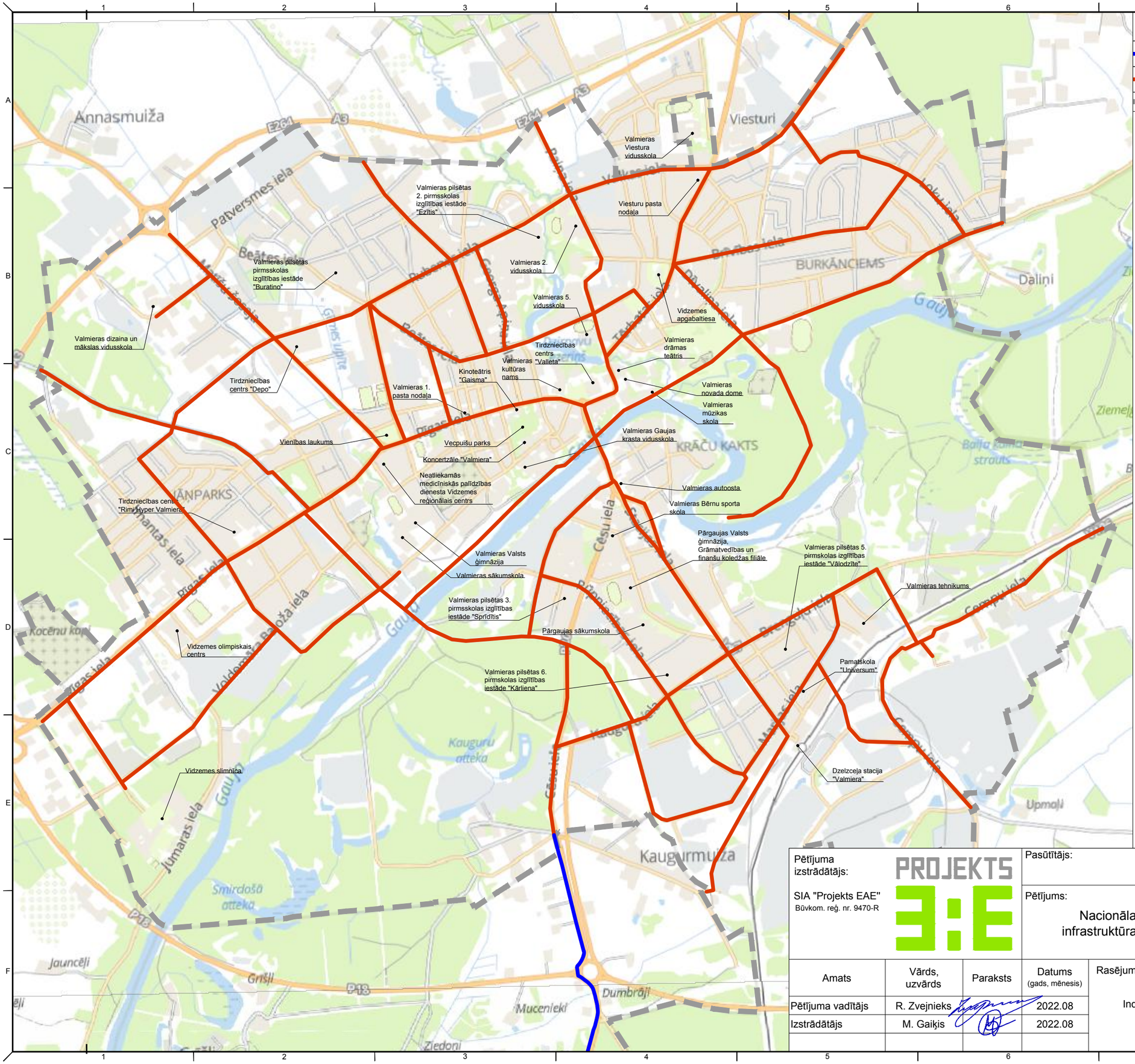
1. Mikromobilitātes infrastruktūra ir ietojamas 2 formas - "Gājēju un velosipēdu ceļš" un "Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš". Mikromobilitātes infrastruktūras formu un grīezumu noveitojumu skatīt lP-2 rasējumā.
2. Šajā grieznumam ir informatīva rezīme. Būvprojekta izstrādes laikā atsevišķos gadījumos mikromobilitātes infrastruktūras noveitojums attiecībā pret autoceļu var dzīvizēs var mainīties.
3. Atsevišķās vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra blakus autoceļam ir atdalīta ar augsto brauktuves apmali, netiks iespējams izveist sānu sadalošo joslu, lai iekļautos esošajā autoceļa nodalījuma joslā.
4. Griezumos uzrādītas mikromobilitātes infrastruktūras noveitojums attiecībā pret autoceļa vai dzelzceļa labo vai kreiso pusi plāna risinājumos var mainīties.
5. Būvprojekta izstrādes laikā atsevišķās vietās, veicot modelēšanas darbus, iespējams, ar mikromobilitātes infrastruktūras nogāžām tiks skarti papildus privātīpašumi.
6. Būvprojekta izstrādes laikā, nepieciešamības gadījumā, atļauts samazināt ovālšķeņu platumus, nodrošinot satiksmes drošību atbilstoši normatīviem.
7. Griezumam Nr. 7 iespējama variācija - mikromobilitātes infrastruktūra atrodas augstāk par dzelzceļu.
8. Griezumam Nr. 9 iespējama variācija - ceļš atrodas augstāk par mikromobilitātes infrastruktūru.
9. Būvprojekta izstrādes laikā pamatotos gadījumos atļauts mikromobilitātes šķērsrašļumu mainīt.

SEGAS KONSTRUKCIJAS TIPI



5 cm	asfaltbetons AC 8 surf
25 cm	nesasaistītu minerālmateriālu maisījums
40 cm	nepastiprināta salturīgā kārta
-	sabīvēta esošā smilts kārta vai grunts

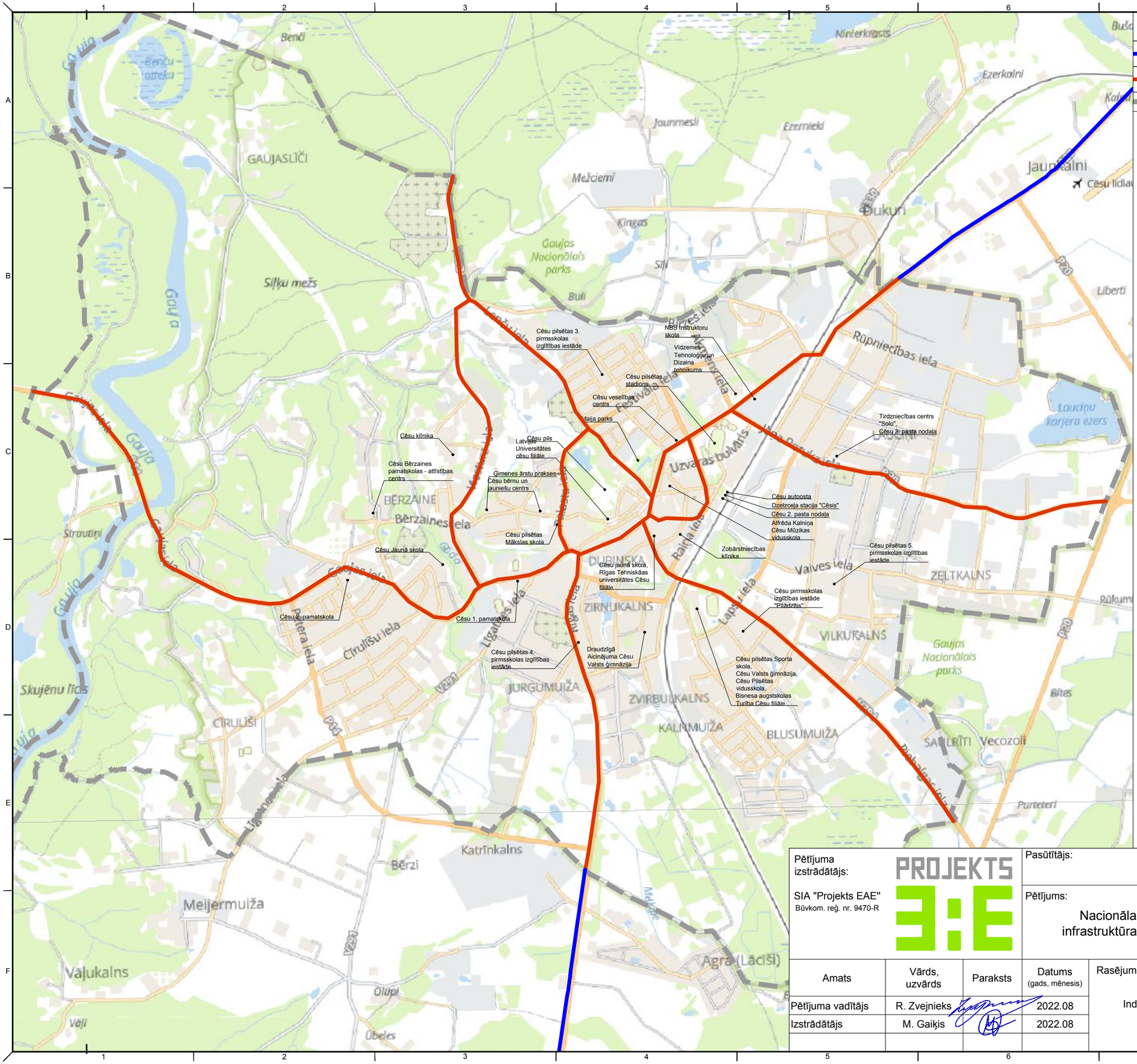
Pētījuma izstrādātājs:	PROJEKTS 3:E			Pasūtītājs:	VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"
SIA "Projekts EAE" Biznesa, reģ. nr. 94747-R				Pētījums:	Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads. mēnesis)		Pasūtījuma Nr. LVC/2021/4.4/AC/255
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08		Skaitļa: IP
Izstrādātājs	M. Galejs		2022.08		Mainavnr.: IP-3
				Rasējums:	Lapu skaits: 2/2
				Tipveida grieznumi	Mērogs: 1:100
					Arhīva Nr.: 2021_31



APZĪMĒJUMI

- Mikromobilitātes infrastruktūras novietojums
- Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti pilsētās
- Pilsētu robežas

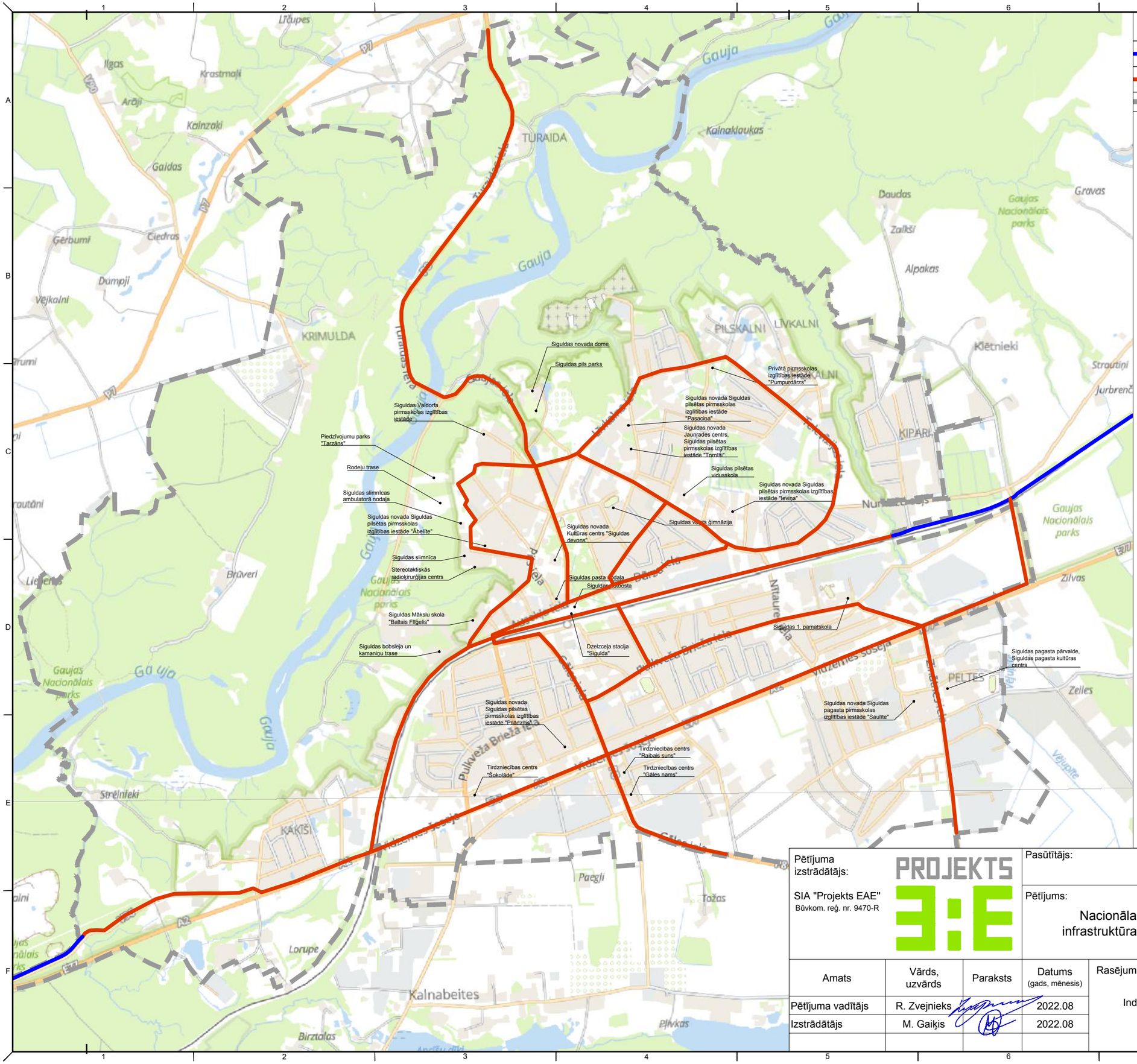
Pētījuma izstrādātājs: SIA "Projekts EAE" Būvkom. reģ. nr. 9470-R				Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"
				Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte
				Pasūtījuma Nr. LVC2021/4.4/AC/255
				Stadija IP
				Marka/nr. IP-4
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)	Rasējums: Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Valmierā
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08	Lapu skaits: 1/1
Izstrādātājs	M. Gaiķis		2022.08	Mērogs: -
				Arhīva Nr. 2021_31



APZĪMĒJUMI

- Mikromobilitātes infrastruktūras novietojums
- Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti pilsētās
- Pilsētu robežas

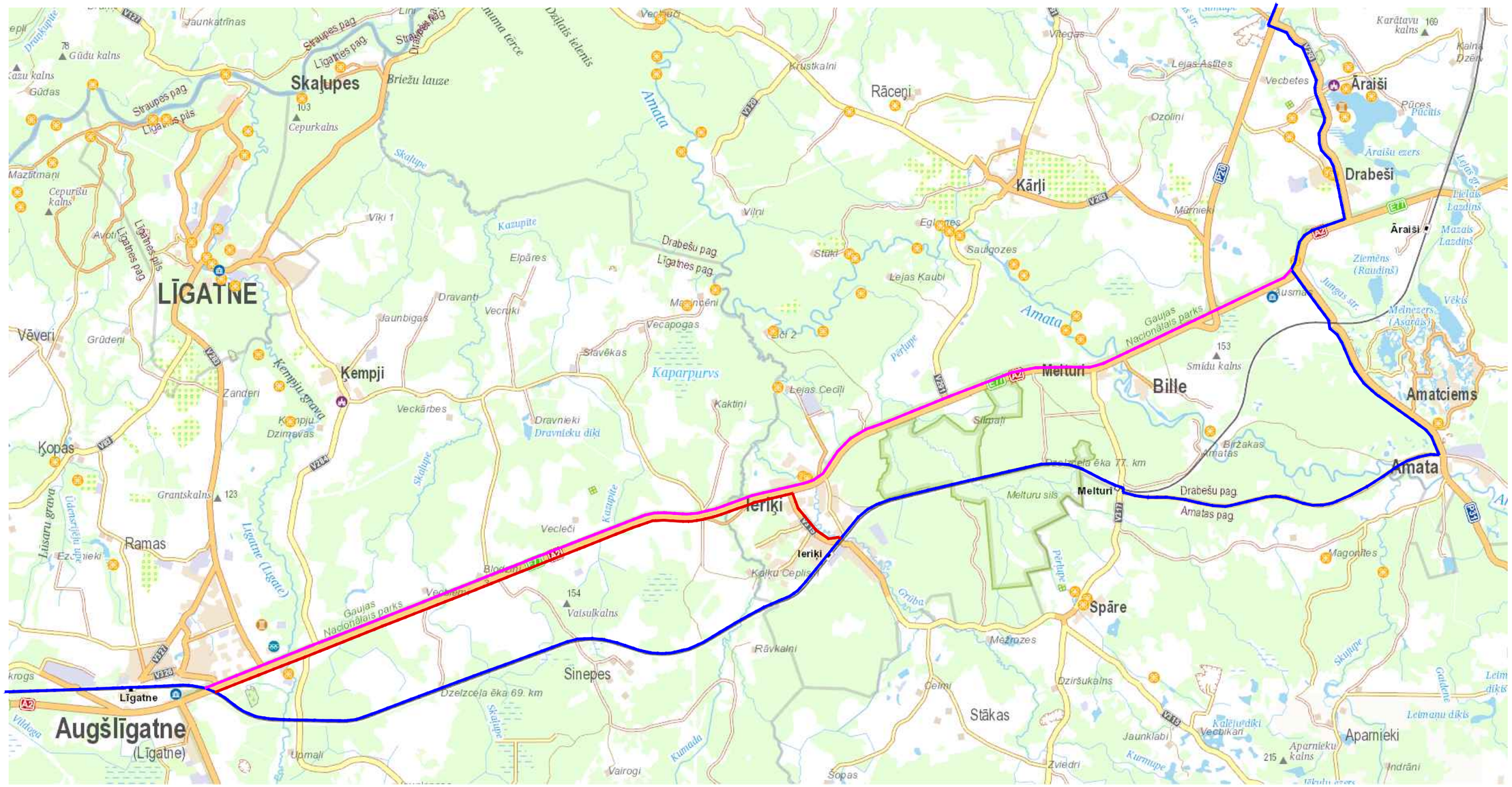
Pētījuma izstrādātājs: SIA "Projekts EAE" Būvkom. reģ. nr. 9470-R				Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"	
				Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte	Pasūtījuma Nr. LVC2021/4.4/AC/255
					Stadija IP
					Marka/nr. IP-5
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)	Rasējums: Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Cēsīs	Lapu skaits: 1/1
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08		Mērogs: -
Izstrādātājs	M. Gaiķis		2022.08		Arhīva Nr. 2021_31
					182



APZĪMĒJUMI

- Mikromobilitātes infrastruktūras novietojums
- Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti pilsētās
- Pilsētu robežas

Pētījuma izstrādātājs: SIA "Projekts EAE" Būvkom. reģ. nr. 9470-R				Pasūtītājs: VSIA "LATVIJAS VALSTS CEĻI"	
				Pētījums: Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte	Pasūtījuma Nr. LVC2021/4.4/AC/255
					Stadija IP
					Marka/nr. IP-6
Amats	Vārds, uzvārds	Paraksts	Datums (gads, mēnesis)	Rasējums: Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Siguldā	Lapu skaits: 1/1
Pētījuma vadītājs	R. Zvejnieks		2022.08		Mērogs: -
Izstrādātājs	M. Gaiķis		2022.08		Arhīva Nr. 2021_31
					183


Skaļupes
Briežu lauze
Cepurkalns
Līgatnes pag.
Straupes pag.
Līgatnes pils
Gūdu kalns
Gūdas
Mazātmaņi
Cepurīšu kalns
LĪGATNE
Vēveri
Grūdeņi
Ķempji
Ķempju gravas
Ķempju Dzimtavas
Zanderi
Ķopas
Grantskalns
123
Ramas
Ezernieki
Līgatne
Augšlīgatne
(Līgatne)
Vilduga
Upmaļi
Vīķi 1
Kazupīte
Skaļupe
Elpāres
Dravanti
Jaunbigas
Vecriķi
Veckārbes
Dravnieki
Dravnieku dīķi
Slavēkas
Kaparpurvs
Vecapogas
Mazāncēni
Drabešu pag.
Līgatnes pag.
Amata
Vecleči
Vecleči
Ieriķi
Ieriķi
Kaiķu Cepļi
Gaujas Nacionālais parks
Vaisulkalns
154
Sinepes
Dzelzceļa ēka 69. km
Rāvkalni
Vairogi
Šopas
Rāceņi
Krustkalni
Vīlņi
Stūķi
Lejas Kaubi
Egļotnes
Saulgozes
Kārļi
Vīteņas
Lejas Asītes
Vecbetes
Ozolīni
Mārnieki
Āraiši
Drabeši
Ārāišu ezers
Pūces
Pūcītis
Ārāiši
Ziemeļu (Raudiņš)
Jaunā str.
Melnezers (Asaraišu)
Vēķis
Lielais Lazdiņš
Mazais Lazdiņš
Karātavu kalns
169
Kalna Dzērvju
Melturi
Bille
Smīdu kalns
153
Amatciems
Amata
Biržakas Amatas
Melturu sils
Drabešu pag.
Amatas pag.
Spāre
Mežnozes
Dziršukalns
Stākas
Celmi
Jaunklabi
Kalējudīķi
Vecbikšāni
Aparnieku kalns
215
Aparnieki
Indrāni
Magonītes
Leimaņu dīķis
Gaidene
Skujupe
Pērļupe
Grāba
Kurmupe
Zviedri
Līgatnes pils
Avoti
Līgatnes pag.
Straupes pag.
Līgatnes pag.
Gaujas Nacionālais parks
Melturi
Melturu sils
Pērļupe
Vecā dzelzceļa ēka 77. km
Līgatnes pag.
Drabešu pag.
Amatas pag.
Jaunā str.
Gaujas str.
Vecā dzelzceļa ēka 77. km
Līgatnes pag.
Līgatnes pils
Līgatnes pag.
Straupes pag.
Līgatnes pag.
Straupes pag.
Līgatnes pag.
Līgatnes pils
Līgatnes pag.
Līgatnes pils
Līgatnes pag.
Līgatnes pag.
Līgatnes pag.

EKONOMIKAS DAĻA

APTUVENĀ BŪVDARBU APRĒĶINĀTĀ CENA

Orientējošo izmaksu aprēķins pieņemts balstoties vidējām 2020. gada vienību cenām. Izmaksu pozīcijā nav ņemta vērā paralēlā ceļa izbūve. Pieņemams, ka pozīcijas "Citi darbi" summa var palielināties, veicot tālāku izvēlētā varianta risinājumu detalizācijas palielināšanu. Atpērkamo zemju izmaksas skatīt sadaļā "Privāto zemju skaršana".

Tabula 24

Darbu daudzumu saraksts

Projektētājs	**SIA "Projekts EAE"**
Novads	**Valmieras novads, Cēsu novads, Siguldas novads, Ropažu novads**
Ceļa numurs	**P20, P14, V293, A2, P31**
Dzelzceļa nosaukums	**Slēgta līnija Ieriķi - Abrene, līnija Rīga - Valga/Valka**

Izmaksu pozīcija	Darba nosaukums	Mērvienība	Darba daudzums	Vienības cena EUR	Kopējā izmaksa EUR
1	2	3	4	5	6
2	**Zemes klātne**				
2.1	**Caurteku būvniecība, atjaunošana vai nomaiņa**				
2.1.1	Caurtekas būvniecība esošo upju vietās	gab	8.00	15 000.00	120 000.00
2.1.2	Esošo caurteku pagarināšana esošo upju vietās	gab	8.00	7 000.00	56 000.00
2.2	**Zemes klātnes būvniecība**				
2.2.1	Zemes klātnes ierakuma būvniecība	m3	379 879.00	5.90	2 241 286.10
2.3	**Apzaļumošana, nogāžu un tekņu nostiprināšana**				
2.3.1	Nogāžu nostiprināšana ar zāliena sējumu un melnzemes bērumu NN-3	m2	479 141.00	2.30	1 102 024.30
3	**Ar saistvielām nesaistītas konstruktīvās kārtas**				
3.1	**Ar saistvielā nesaistītas papildkārtas būvniecība**				
3.1.1	Nepastiprinātas salizturīgās kārtas būvniecība	m3	192 027.00	16.00	3 072 432.00
3.2	**Nesaistītu minerālmateriālu pamata nesošās kārtas vai seguma būvniecība**				
3.2.1	Nesaistītu minerālmateriālu pamata nesošās kārtas būvniecība	m3	109 581.00	47.70	5 227 013.70
3.3	**Nomaļu uzpildīšana, profilēšana un blīvēšana**				
3.3.1	Nomaļu uzpildīšana	m3	5 041.00	49.50	249 529.50
4	**Ar saistvielām saistītas konstruktīvās kārtas**				
4.1	**Asfaltbetona un šķembu mastikas asfalta kārtas būvniecība**				
4.1.1	Karstā asfalta dilumkārtas AC 8 surf būvniecība 5 cm biezumā	m2	320 804.00	16.40	5 261 185.60
5	**Satiksmes aprīkojums**				
5.1	**Drošības barjeras uzstādīšana, nomaiņa vai atjaunošana**				
5.1.1	Drošības barjeras uzstādīšana	m	10 290.00	345.00	3 550 050.00
5.2	**Ceļa apgaismojuma ierīkošana**				
5.2.1	Apgaismojuma izbūve	m	42 882.00	80.00	3 430 560.00
6	**Ceļu, caurteku un tiltu kopšana**				
6.1	**Drenu sistēmas elementu uzstādīšana vai nomaiņa**				
6.1.1	Drenāžas uzstādīšana	m	11 584.00	10.00	115 840.00
7	**Būvkonstrukcijas**				
7.1	Divlīmeņu gājēju pārejas izbūve	kpl	4.00	1 000 000.00	4 000 000.00
7.2	Tuneļa atjaunošana, pielāgojot rampas veloinfrastruktūras vajadzībām	kpl	1.00	600 000.00	600 000.00
7.3	Esoša autoceļa tilta pārbūve Pk. 55+40	kpl	1.00	1 443 000.00	1 443 000.00
7.4	Esoša autoceļa tilta pārbūve Pk. 198+30	kpl	1.00	1 122 000.00	1 122 000.00
7.5	Esoša autoceļa tilta pārbūve Pk. 647+20	kpl	1.00	1 143 000.00	1 143 000.00
7.6	Esoša autoceļa tilta atjaunošana Pk. 379+60	kpl	1.00	500 000.00	500 000.00
7.7	Mikromobilitātes infrastruktūras tilta izbūve Pk. 474+50	kpl	1.00	105 000.00	105 000.00
7.8	Mikromobilitātes infrastruktūras tilta izbūve Pk. 647+00	kpl	1.00	168 000.00	168 000.00
7.9	Mikromobilitātes infrastruktūras tilta izbūve Pk. 811+10	kpl	1.00	126 000.00	126 000.00
8	**Citi darbi**				
8.1	Esošo inženierkomunikāciju pārbūve	m	9 023.00	50.00	451 150.00
8.2	Nobrauktuvju pārbūve, izūvējot tām cieto segumu*	gab	115.00	1 850.00	212 750.00
8.3	Esošā ceļa pārbūve	kpl	1.00	80 000.00	80 000.00
8.4	Žoga izbūve (blakus dzelzceļam)	m	32 900.00	37.00	1 217 300.00
8.5	Citi darbi (~30% no kopējo pozīciju vērtības, neskaitot būvkonstrukcijas)	kpl	1.00	7 916 137.00	7 916 137.00
				Kopā (bez PVN):	**43 510 258.20**
				PVN 21%	**9 137 154.22**
				Pavisam kopā:	**52 647 412.42**

Piezīmes:

1. *Par vidējo nobrauktuvju izmēru tiek pieņemta asfaltbetona seguma nobrauktuve ar normāluprofilu NP5.5 un ar 7 m rādiusiem. Nobrauktuvēm pieņemtā segas konstrukcija - asfaltbetons AC 16 surf 5 cm biezumā, nesaistīta minerālmateriāla pamats 25 cm biezumā, nepastiprināta salizturīgā kārta 30 cm biezumā

PIELIKUMI

1. SASKAŅOJUMI AR SKARTAJĀM PAŠVALDĪBĀM

LATVIJAS REPUBLIKA
VALMIERAS NOVADA PAŠVALDĪBA

Nodokļu maksātāja reģistrācijas kods 90000043403, Lāčplēša iela 2, Valmiera, Valmieras novads, LV-4201
Tālrunis 64207120, e-pasts: pasts@valmierasnovads.lv, www.valmierasnovads.lv

Datums skatāms laika zīmogā. Nr. 4.1.8.3/22/2793
Uz 18.02.2022. Nr.2022/66

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9
Rīga, LV1073

Par izpētes projekta saskaņošanu - nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte

Valmieras novada pašvaldībā (turpmāk – Pašvaldība) 18.02.2022. saņemts SIA "Projekts EAE", reģistrācijas Nr.44103073494, adrese Katlakalna iela 9, Rīga, iesniegums (Pašvaldībā reģistrēts ar Nr.4.1.8.3/22/1710) ar lūgumu saskaņot SIA "Projekts EAE" izpētes projektu **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte"** (turpmāk – Projekts).

Valmieras novada pašvaldība konceptāli saskaņo SIA "Projekts EAE" izpētes Projektu, vēršot uzmanību, ka kartē "Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Valmieras pilsētā" jāņem vērā Valmieras pilsētā esošie un plānotie veloceliņi, paredzēt nevis Limbažu ielā, bet Mālu, Beātes, Dārza, utt..

Informācijai Saite aktuālajiem velo ceļiem:
https://valmiera.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=728cd3d52bdd496585ed9f71681216fb

Valmieras pilsētas Tematiskais plānojums "Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstības koncepcija: https://www.valmierasnovads.lv/attistiba/valmieras-teritorijas-planojums/tematiskie-planojumi/ (apskatīta esošā infrastruktūra, ieskicēti mērķi. Šobrīd papildināts ar ieceri Linarda Laicena un Cēsu ielā (tā ir redzama interaktīvajā kartē)).

Izpilddirektore Evija Voitkāne

Evija Nagle, 26141003
evija.nagle@valmierasnovads.lv

Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

LATVIJAS REPUBLIKA
CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBA

Reģ. Nr. 90000031048, Raunas iela 4, Cēsis, Cēsu novads, LV-4101
Tālr. 64161800; dome@cesis.lv
www.cesis.lv

Cēsīs, Cēsu novadā

Datums skatāms laika zīmogā Nr. 6.2-6/2022/945
Uz 18.02.2022. Nr. 2022/63

SIA "Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv

Par izpētes projekta saskaņošanu

Cēsu novada pašvaldībā saņemts un izskatīts Jūsu iesniegums (reģistrēts Nr.6-2-6/6/2022/1410) ar lūgumu saskaņot SIA "Projekts EAE" pēc VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma izstrādātā izpētes projekta **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga izpēte"** risinājumus.

Cēsu novada pašvaldība savas kompetences ietvaros saskaņo izpētes projekta **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"** risinājumus.

Izpilddirektors K. Auziņš

Jānis Kanders
22478263

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

SIGULDAS NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģistrācijas Nr.LV 90000048152, Pils iela 16, Sigulda, Siguldas novads, LV-2150
tālrunis: 67970844, e-pasts: pasts@sigulda.lv
www.sigulda.lv

Siguldā

Datums skatāms laika zīmogā. Nr.A-6.3/14/877
Uz 18.02.2022 Nr.2022/65

SIA "Projekts EAE"
Katlakalna iela 9, Rīga, Latvija, LV-1073
info@projektseae.lv

Par izpētes projekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" saskaņošanu

Siguldas novada pašvaldība (turpmāk – pašvaldība) izskatīja SIA "Projekts EAE" vēstuli par izpētes projekta saskaņošanu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte", trases posmus, kas skar Siguldas novada teritoriju.

Izpētot trases plānojumu, kas skar Siguldas novada teritoriju, pašvaldība secina, ka, pēc mums pieejamās informācijas, veloceliņam ieejot Siguldas pilsētas teritorijā ir pārrāvums no Lorupes gravas līdz Kalna ielai, lai tas varētu savienoties ar jau esošajiem veloceliņiem. Mēs rosinām veloceliņu tupināt izbūvēt gar autoceļu A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), kur posmā no Kalna ielas līdz Noliktavas ielai; no Pulkveža Brieža ielas līdz Rūdolfa Blaumaņa ielai jau ir izbūvēts un posmā no Noliktavas ielas līdz Pulkveža Brieža ielai atrodas būvniecības procesā apvienotais gājēju un velosipēdistu ceļš. Izskatot pašvaldības ierosināto variantu jāparedz veloceliņu savienojums no Blaumaņa ielas līdz Zinātnes ielai un no Zinātnes ielas līdz autoceļam V83_1 Sigulda – Vildoga – Līgatnes papīrfabrika un tālāk gar V83_1 Sigulda – Vildoga – Līgatnes papīrfabrika līdz pieslēgumam izpētes projektā plānotajam veloceliņam.

Izpilddirektora vietnieks saimnieciskajos jautājumos Andis Ozoliņš

Valts Vilks 28345977
valts.vilks@sigulda.lv

Inga Zālīte 67971372
inga.zalite@sigulda.lv

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

ROPAŽU NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģ. Nr. 90000067986
Institūta iela 1A, Ulbroka, Stopiņu pagasts, Ropažu novads, LV-2130
Tālr. 67910518
novada.dome@ropazi.lv
Ulbrokā

Datums skatāms dokumenta
paraksta laika zīmogā Nr. RN/2022/4.2-2/575

SIA "Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Par izpētes projekta saskaņošanu

Ropažu novada pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība) 2022.gada 21.februārī saņēma Jūsu iesniegumu (reģ.nr. RN/2022/4.1-2/934) ar lūgumu saskaņot pēc VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma izstrādāto izpētes projektu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte".

Pašvaldība ir iepazinusies ar izpētes projektu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" un kopumā atbalsta projekta risinājumus, tomēr vēršam Jūsu uzmanību par projektā minēto dzelzceļa šķērsojuma vietu Garkalnes pagastā pie Garkalnes ciema,– dzelzceļa pārbrauktuve pie autoceļa V46 ir slēgta.

Ropažu novada pašvaldības izpilddirektors M.Griščenko

/Šis dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu/

S.Čakāne
67800915
sandra.cakane@ropazi.lv.lv

K.Krūmiņš
67800917
kaspars.krumins@ropazi.lv

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

Valsts vides dienests

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084200, e-pasts: ap@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Rīga, 2022. gada 8. aprīlis

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr. AP22SI0009

Sākotnējā izvērtējuma mērķis ir noteikt, vai pieteiktā paredzētā darbība atsevišķi vai kopā ar citām darbībām varētu būtiski ietekmēt vidi. Sākotnējā izvērtējuma uzdevums nav precīzi dokumentēt ietekmju apjomu un definēt projekta īstenošanas nosacījumus. Detalizēts ietekmju apjoma un būtiskuma izvērtējums ir veicams ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros atbilstoši likumā „Par ietekmes uz vidi novērtējumu" un tam pakārtotajos normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai gadījumā, ja sākotnējā izvērtējuma rezultātā tiek secināts, ka pieteiktās paredzētās darbības īstenošanas rezultātā ir iespējama būtiska ietekme uz vidi.

1. Paredzētās darbības ierosinātājs (t.sk., reģistrācijas numurs un adrese):

Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi", reģistrācijas numurs 40003344207, juridiskā adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050, tālrunis 67028169, elektroniskā pasta adrese lvceli@lvceli.lv.

2. Paredzētās darbības nosaukums:

Būvprojekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izstrāde.

3. Paredzētās darbības norises vieta:

Valmieras novads, Kocēnu un Vaidavas pagasts, Cēsu novads, Liepas, Priekuļu, Drabešu, Līgatnes pagasts, Siguldas novads, Siguldas un Inčukalna pagasts, Ropažu novads Garkalnes pagasts, zemes vienību kadastra apzīmējumi: 96010140004, 96620020692, 96010140402, 96620020768, 96620020625, 96620060245, 42600010066, 42600030226, 42600030224, 42600060138, 42720020155, 42720020166, 42720020127, 42720060236, 42720060240, 42720060239, 42460020463, 42460020462, 42460050201, 42460050202, 42460050236, 42460050203, 42460050207, 42460090122, 42460090124, 42460090126, 42460090146, 42420010121, 42460080057, 42460070248, 42620060090, 42620040523, 80940010149, 80940020253, 80940030004, 80940030320, 80640040021, 80640040022, 80640030263, 80640030265, 80640030282, 80640030264, 80640020173, 80640020199, 80640020611, 80640020584, 80640020615, 80640050135, 80170020460, 80170020007, 80600050116, 80600050118, 80170050104, 80600050113, 80600050066, 80600040725, 80600040972, 80600040970, 80600040604, 80600041394, 80600041392, 80600041393, 80600041420, 80600041419, 80600040970, 80600030389, 80600030433, 96620020015, 96620020032, 96620020707, 96620020773, 96620020008, 96620020051, 42600010110, 42720020044, 42720020071, 42720020116, 42720060011, 42460020435, 42460020436, 42460020322, 42460020686, 42460020381, 42460050333, 42460050240, 42460050242, 42460050082, 42460050170, 42460090069, 42460090039, 42460090035, 42460090141, 42460090071, 42460090078, 42460090440, 80640040010, 80640030250, 80640030124, 80640030243, 80640030243, 80640030082, 80640030033, 80640030323, 80640020048, 80640020572,

80640020003, 80640020687, 80640020713, 80640020249, 80640020618, 80640020647, 80640020189, 80640020631, 80640010036, 80640010084, 80640010092, 80640010082, 80640010011, 80640050009, 80640010139, 80640050006, 80640010074, 80170020006, 80170020008, 80170020021, 80170020019, 80170050401, 80600050078, 80600050077, 80600040246, 80600040560, 80600041222, 80600040171, 80600041208, 80600030272.

4. Informācija par paredzēto darbību, iespējamām paredzētās darbības vietām un izmantojamo tehnoloģiju veidiem:

Paredzēts veikt gājēju un velo celiņu izbūvi no asfaltbetona seguma 3,5 m platumā ar kopējo garumu 98,9 km. Ūdens novadīšanai no celiņiem tiks veidoti grāvji, veikta esošo grāvju tīrīšana, drenāžu un caurteku izbūve. Mikromobilitātes infrastruktūrai paredzētas arī divlīmeņu gājēju pārejas (pārvadi vai tuneļi), neliela izmēra tilti vai piekarināmas konsoles esošajiem tīkliem, caurtekas, kā arī satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi. Tiks veikta esošo nomaļu sakārtošana, apzaļumošanas darbi un labiekārtojums.

Atbilstoši iesniegumam pievienotajam darbības plānam celiņu būvniecība paredzēta trīs posmos virzienā no Valmieras līdz Rīgai. Celiņi netiks būvēti Valmierā, Cēsīs un Siguldā. Galvenokārt celiņu būvniecība paredzēta autoceļu nodalījuma joslās, ceļu labajā pusē, kā arī dzelzceļa nodalījuma joslā. Sākumposms ir pie Valmieras, autoceļa P20 "Valmiera-Cēsis-Drabeši" nodalījuma joslā līdz dzelzceļa pārbrauktuvei pie Purmaļu ūdenskrātuves. Sākot no Cēsīm celiņu būvniecība paredzēta autoceļu P14 "Umurga-Cēsis-Līvi", P20 "Valmiera-Cēsis-Drabeši", V293 "Drabeši-Līvi", A2 "Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene)", P31 "Ērgļi-Drabeši" ceļu nodalījuma joslā līdz Amatai, kur tālāk tos paredzēts izvietot vecā dzelzceļa trases "Pļaviņas – Gulbene" nodalījuma joslā, kreisajā pusē. Tālāk celiņi šķērsos esošo dzelzceļa līniju "Rīga – Valka" pa autoceļu V317 "Asaru ezers-Melturi" un celiņi atradīsies dzelzceļa nodalījuma joslā, tās labajā pusē. No Siguldas celiņi tiks būvēti autoceļu V96 "Pievedceļš Lorupes gravai", A2 "Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene)", V46 "Ādaži-Garkalne" nodalījuma joslās, labajā pusē. Tiks šķērsots dzelzceļš "Rīga – Valka" un tālākais posms tiks būvēts dzelzceļa nodalījuma joslā, kur mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts pieslēgt esošajam veloceļam ceļu mezgla zonā.

Saskaņā ar Valsts zemes dienesta Kadastra informācijas sistēmas datiem[1] kā zemes vienību zemes lietošanas mērķis ir noteikts arī mežsaimniecība vai lauksaimniecība. Līdz ar to atsevišķos posmos būs jāveic teritorijas atmežošana, jāmaina esošais teritorijas reljefs un izmantošanas veids. Celiņu trasi plānots atbrīvot no kokiem kopā aptuveni 1,7 ha platībā. Atbilstoši pašvaldību Teritorijas plānojumu kartogrāfiskajā materiālā norādītajam ceļa trase paredzēta teritorijās, kurām noteikta mežu zemes (M), lauksaimniecības zemes (L) funkcionālā zona lauku teritorijās, kas robežojas ar citām šādām teritorijām, kā arī transporta infrastruktūras teritorijā ciemos un pilsētās, kas robežojas ar rūpnieciskās apbūves teritorijām (R), dzīvojamās apbūves teritorijām (DzS, DzM), publiskās apbūves teritorijām (P) un citām. Līdz ar to tiks ietekmēta un iespējams degradēta arī apkārtējās teritorijas ainava.

Celiņu būvniecībā paredzēts izmantot aptuveni 70 000 m^3 nesaistītu minerālmateriālu maisījumu un 110 000 m^3 smilts, kas ir neatjaunojamie zemes dzīļu resursi. Tāpat ceļa pamatnes sagatavošanai tiks izrakta teritorijā esošā grunts aptuveni 350 000 m^2 platībā, paredzot, ka tikai derīgais materiāls tiks izmantots mikromobilitātes infrastruktūras uzbērumu būvniecībai, bet pārējais materiāls tiks aizvests prom no objekta. Precīzs nepieciešamo materiālu apjoms, tajā skaitā celiņu pamatnes būvniecībai, tiks precizēts projektēšanas gaitā. Ūdens atvadei no celiņu klātnes tiks veidoti sāngrāvji. Saskaņā ar VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Meliorācijas kadastra informācijas sistēmas karti[2] paredzētā celiņu trase šķērsos vairākas meliorācijas sistēmas, kā arī aptuveni 19 upes, strautus. Projekta

[1] https://viss.gov.lv/lv/E-pakalpojumi/VZD/CadastreInfo (dati skatīti 08.04.2022.)

[2] VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Meliorācijas kadastra informācijas sistēma: https://www.melioracija.lv/?loc=564518;358615;4 (dati skatīti 08.04.2022.).

ietvaros paredzēts veikt upēs esošo caurteku pārbūvi, izbūvēt jaunas caurtekas, veikt tiltu pārbūvi vai izbūvi, tādējādi darbi paredzēti upju gultnēs, visticamāk būs nepieciešama upju posmu tīrīšana un/vai padziļināšana, kā rezultātā tiks ietekmēta upju ūdens kvalitāte, zivju resursi, bezmugurkaulnieki un to dzīvotnes. Izbūvējot novadgrāvju sistēmu gar celiņu trasi, var tikt ietekmēts apkārtnes hidroloģiskais režīms un iespējamo avāriju rezultātā var rasties virszemes ūdeņu piesārņojuma draudi naftas produktu noplūžu gadījumā.

Būvniecības tehnikas darbināšanai tiks izmantota degviela, kura saskaņā ar informāciju dažādās drošības datu lapās gan benzīns, gan dīzeļdegviela ir uzliesmojoši šķidrumi, kuri var radīt nopietnas sekas cilvēku veselībai un ir toksiski ūdens organismiem ar ilgstošām sekām. Līdz ar to avāriju situācijās ir iespējams augsnes, virszemes ūdeņu un pazemes ūdeņu piesārņojums ar naftas produktiem. Celiņu būvniecības laikā palielināsies autotransporta plūsma reģionā gan pievedot izejmateriālus būvniecības darbiem, gan nodrošinot darbinieku nogādāšanu uz un no objekta. No tehnikas un autotransporta gaisā nokļūs izplūdes gāzes, kā arī darbībai būs raksturīgs troksnis un vibrācijas, un ir iespējama putekļu rašanās ilgstošos sausuma apstākļos, kas var ietekmēt tuvējo iedzīvotāju dzīves kvalitāti un veselību. Celiņu būvniecība ir paredzēta vairāku ciemu un apdzīvoto vietu robežās, blakus Valmierai, Cēsīm un Siguldai, kā arī individuālo dzīvojamo māju tiešā tuvumā. Materiālu piegāde tiks organizēta pa autoceļiem P20 "Valmiera-Cēsis-Drabeši", P14 "Umurga-Cēsis-Līvi", V293 "Drabeši-Līvi", A2 "Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene)", P31 "Ērgļi-Drabeši", ceļu, kurš ir slēgtā dzelzceļa trase "Ieriķi-Abrene", V96 "Pievedceļš Lorupes gravai", Lielo zaļo ielu Garkalnē, V46 "Ādaži-Garkalne", tādējādi uz šiem autoceļiem palielināsies arī satiksmes intensitāte būvdarbu laikā.

Celiņu būvniecības laikā apkārtējā teritorijā tiks veidotas "būvpilsētiņas" blakus apdzīvotām vietām pie ceļa atzīmēm pik. 0+50, 110+00, 215+00, 296+00, 350+50, 413+00, 506+00, 596+00, 697+00, 806+00, 925+00, kurās tiks izvietotas pagaidu sadzīves telpas strādniekiem, pagaidu materiālu krautnes, izveidota pagaidu atkritumu savākšanas vieta un tehnikas novietnes vieta. Strādnieku vajadzībām visticamāk dzeramais ūdens tiks piegādāts fasētās pudelēs. Notekūdeņu savākšanai visticamāk tiks uzstādītas pārvietojamās biotualetes. Būvniecības process būs saistīts arī ar nelielu sadzīves atkritumu daudzuma rašanos, ir iespējama bīstamo atkritumu rašanās avārijas situācijās (piemēram, izmantotais absorbents, slaucīšanas lupatas), kā arī var rasties būvgruži, izbūvējot/pārbūvējot caurtekas un tiltus.

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu karti[3] paredzētās darbības vietas tuvumā atrodas aptuveni 12 piesārņotas vai potenciāli piesārņotas vietas, piemēram, Nr. 96628/4383 "SIA Gulbītis 2 (Metālapstrādes objekts)", Nr. 42728/2469 "L/s firma "Cēsis" DUS", Nr. 42628/4529 "SIA "KALNA RAUDUVĪTES", kokapstrādes iekārta", Nr. 80648/1402 "A/S "Virši-a", Inčukalna pag.", Nr. 80608/3673 "Bijuši DUS, Garkalne". Saskaņā ar Valsts vides dienesta Piesārņojošo darbību vietu karti[4] trasei blakus teritorijās tiek veiktas piesārņojošās darbības degvielas uzpildes stacijās, dzīvnieku novietnēs, kokapstrādes uzņēmumos, autoremontdarbnīcās, notekūdeņu attīrīšanas iekārtās, sadedzināšanas iekārtās un citas. Pēc būtības trases būvniecība tiks veikta ārpus šīm teritorijām, bet vienlaicīgi, būvējot trasi, iespējams var rasties kumulatīva ietekme, kas ir saistāma ar pastiprinātu troksni reģionā, transporta intensitātes pieaugumu, gaisa piesārņojuma emisijām, gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu kvalitāti, kas būs īslaicīga un pārejoša.

Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēmu "OZOLS"[5] darbības vieta šķērso trīs NATURA 2000 teritorijas – dabas liegumu "Garkalnes meži" (dabas lieguma, dabas parka un regulējamā režīma zonas), Gaujas nacionālo parku (dabas lieguma,

[3] VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs: http://parissrv.lvgmc.lv/#viewType=pppvMapListView&addrefreshtimer=true&donotrenderwithoutrole=true&donotusewrapper=true&incrementCounter=1 (dati skatīti 08.04.2022.)

[4] Valsts vides dienesta Piesārņojošo darbību vietu karte: https://registri.vvd.gov.lv/piesarnojoso-darbibu-vietu-karte/ (dati skatīti 08.04.2022.)

[5] https://ozols.gov.lv/ozols/ (dati skatīti 08.04.2022.)

ainavu aizsardzības, kultūrvēsturisko un neitrālo zonu) un dabas liegumu "Melturu sils". Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N sniegto informāciju gan īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, gan ārpus tām plānotā ceļa trase tieši piekļaujas vai daļēji (perifērijā) šķērso Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamos biotopus, tai skaitā prioritāros biotopus, piemēram, *7110* Aktīvi augstie purvi, 91D0* Purvaini meži, 9010* Veci vai dabiski boreāli meži, 9020* Veci jaukti platlapju meži, 6270* Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, 6120* Smiltāju zālāji, 6510 Mēreni mitras pļavas, 6450 Palieņu zālāji, 7160 Minerālvielām bagāti avoti un avotu purvi, 6210 Sausi zālāji kaļķainās augsnēs, 2180 Mežainas piejūras kāpas, 2320 Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji*. Trase vienlaikus skar arī mikroliegumu, kas izveidots zaļajai vārnai (*Coracias garrulus)* un vietas, kur dabas datu pārvaldības sistēmā "OZOLS" fiksēti īpaši aizsargājamu sugu novērojumi – sila ķirzaka (*Lacerta agilis)*, smiltāja neļķe (*Dianthus arenarius)*, lielais mārsilu zilenītis (*Maculinea arion),* garlūpas racējlapsene (*Bembix rostrata)* un citi.

Tāpat ceļa trase vairākās vietās šķērso ūdensteces, kas atbilst biotopam *3260 Upju straujteces un dabiski upju posmi,* un vairākas upes vai upju posmus, kas noteikti par prioritārajiem zivju ūdeņiem, pietuvojas vairākiem dabas pieminekļiem – aizsargājamiem kokiem (dižkokiem). Kā norāda Dabas aizsardzības pārvalde vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N, piemēram Gaujas nacionālā parka dabas lieguma zonā celiņu trase šķērso Raunu (paredzēta esošā tilta pārbūve vai piekarināmas konsoles izbūve), kas ir noteikta kā Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamais biotops *3260 Upju straujteces un dabiski upju posmi,* kā arī Rauna ir ierobežoti izmantojamās īpaši aizsargājamās sugas upes nēģa (*Lampetra fluviatilis)* vairošanās vieta. Dabas liegumā "Melturu sils" ceļa trase šķērso Pērļupi, kur paredzēta caurtekas izbūve. Pērļupe atbilst Eiropas Savienības nozīmes biotopam *3260 Upju straujteces un dabiski upju posmi*, un tajā sastopamas īpaši aizsargājamās un ļoti retās ziemeļu upespērlenes (*Margaritifera margaritifera)*, kuras aizsardzība ir galvenais iemesls, kādēļ dibināts dabas liegums "Melturu sils". Līdz ar to atkarībā no tehniskajiem risinājumiem un to ieviešanas laikposma, paredzētā darbība var potenciāli negatīvi ietekmēt NATURA 2000 teritorijas, īpaši aizsargājamos biotopus, sugas un augu dzīvotnes.

Celiņu būvniecība kopumā ir paredzēta arī mežu teritorijā un virszemes ūdensobjektu aizsargjoslās, līdz ar to pastāv varbūtība, ka vētru un negaisu laikā iespējams tiks izraisīta celiņu nogāžu krastu eroziju un koku izgāšana, kā arī iespējama teritorijas applūšana.

Izvērtējot iepriekš minēto Valsts vides dienests secina, ka paredzētā darbība atbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" $3.^2$ panta pirmās daļas 1) punkta un 2. pielikuma 10. punkta 5) apakšpunkta a) daļai: *jauna ceļa būvniecība, ja tā garums ir 1 kilometrs un vairāk*, b) daļai: *ja tas paredzēts īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, robežojas ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vai paredzēts 100 metru attālumā no tās*, $3.^2$ panta otrai daļai: *paredzētajām darbībām, kuras var būtiski ietekmēt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (NATURA 2000)*, līdz ar to tai ir jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

5. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi vērtēšanas nepieciešamības pamatojums (iespējamās ietekmes būtiskuma novērtējums):

Izvērtējot Paredzētās darbības iespējamās ietekmes un to būtiskumu, tika izmantoti likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 11. panta kritēriji (paredzēto darbību, darbības vietu un šīs vietas ģeogrāfiskās īpatnības raksturojošie faktori, ņemot vērā paredzētās darbības ietekmes apjomu un telpisko izplatību, ietekmes intensitāte un kompleksums, ietekmes varbūtība, savstarpējā un kopējā ietekme uz citām esošām vai apstiprinātām paredzētajām darbībām, kas ietekmē vienu un to pašu teritoriju, iespēja pilnvērtīgi samazināt paredzēto ietekmi uz vidi) un novērtēšana veikta, balstoties uz Eiropas Savienības sākotnējā izvērtējuma vadlīnijās noteikto pieeju un kritērijiem, kas interpretē Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2014/52/ES (ar ko groza Direktīvu 2011/92/ES par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu), un kontrolsarakstu.

Dienesta ieskatā kopumā sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir identificētas iespējamās ietekmes, kas izpaudīsies būvdarbu un vēlāk objekta ekspluatācijas rezultātā un būs saistītas ar ietekmi uz apkārtējiem iedzīvotājiem, esošo teritorijas izmantošanas veidu, ainavu un vides piesārņojumu.

Pirms būvniecības uzsākšanas būs jāveic teritorijas atmežošana celiņu trases joslā aptuveni 1,7 ha platībā, lai arī šie darbi nebūtu vērtējami kā būtiski gan platības ziņā, tāpēc ka apkārtējā teritorijā atrodas plašas mežu teritorijas, gan tāpēc, ka celiņu būvniecības mērķis ir iedzīvotāju drošas pārvietošanās nodrošināšanai, tomēr ir jāņem vērā, ka meži trasē un tai pieguļošajā teritorijā atbilst īpaši aizsargājamiem biotopiem, kas kopumā radīs īpaši aizsargājamo biotopu platību samazināšanos Latvijā. Būvniecības rezultātā izcirstie koki var tikt lietderīgi izmantoti kā kokmateriāli ražošanas procesos, kā būvmateriāli celtniecībā, kā koksne sadedzināšanas iekārtu darbībā un citos veidos.

Pēc būtības celiņu būvniecība galvenokārt ir saistīta ar neatjaunojamo zemes dzīļu resursu izmantošanu, tomēr ietekme nebūs būtiska, jo smilts-grants un smilts krājumi Latvijā ir plaši izplatīti. Darbības vietas tuvumā atrodas vairākas derīgo izrakteņu ieguves atradnes[6], piemēram, "Sapa", "Bāle-Bērziņi", "Liepa 1", "Jaunjūgas", "Ieriķi", "Duidas" un citas, līdz ar to šo materiālu piegādi var nodrošināt no tuvākās apkārtnes. Būvniecības gaitā izraktais materiāls tiks izmantots celiņu pamatnes izbūvei, kā arī pirms darbu uzsākšanas novāktā augu zeme tiks izmantota izbūvēto celiņu nogāžu stiprināšanai, tādējādi veicot resursu taupīšanu objektā. Citu dabas resursu izmantošana būvdarbu laikā nav paredzēta. Šobrīd nav precīzi zināms, cik liels apjoms derīgo izrakteņu radīsies, kuri nebūs atbilstoši izmantošanai būvdarbos. Jāatzīmē, ka būvdarbiem nederīgo izrakteņu tālāka apsaimniekošana visticamākais būs saistīta ar papildus transporta plūsmas radītām trokšņu un putekļu ietekmēm uz mājsaimniecībām, izvedot šos materiālus no būvobjekta.

Celiņu būvniecība ir paredzēta Valmieras, Cēsu, Siguldas pilsētu nomalēs, vairāku ciemu un apdzīvoto vietu teritorijās, piemēram, Garkalne, Amata, Augšlīgatne, kā arī individuālo dzīvojamo māju tiešā tuvumā. Ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā apzinātās ietekmes sajutīs šajās apdzīvotajās vietās un mājsaimniecībās dzīvojošie iedzīvotāji.

Materiālu piegāde un turpmāka būvtransporta pārvietošanās paredzēta pa valsts galveno autoceļu, vairākiem reģionālajiem un vietējas nozīmes autoceļiem,tas radīs satiksmes intensitātes reģionā pieaugumu būvdarbu laikā. Transporta un tehnikas darbības rezultātā radīsies troksnis un vibrācijas. Būvniecības laikā veidosies emisijas gaisā (putekļi, izplūdes gāzes no transporta). Iespējams būvdarbu laikā radīsies bīstamie atkritumi (izmantotais absorbents, slaucīšanas lupatas un citi), kā arī radīsies sadzīves atkritumi un būvgruži. Darbība vismaz uz būvdarbu periodu ir saistīta ar iespējamu ietekmi uz cilvēku veselību un drošību . Saskaņā ar informāciju Centrālās statistikas pārvaldes datubāzē[7] 2021. gadā iedzīvotāju skaits Garkalnē bija 491, Amatā 96, Augšlīgatnē 1378. Secināms, ka tuvējo apdzīvoto vietu iedzīvotāji saskarsies ar apzinātajām ietekmēm.

Sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika identificētas potenciālas būtiskas ietekmes, kas ir saistītas ar ietekmi uz virszemes ūdensobjektiem, tajos esošajiem Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamiem biotopiem, zivju resursiem, darbības vietā un tās apkārtnē esošajām īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām NATURA 2000.

Paredzētās darbības iesniegumam netika pievienoti[8] sertificēto ekspertu atzinumi, kuros, kā norāda Dabas aizsardzības pārvalde vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N, iespējams tiktu izvērtēta paredzētās darbības ietekme, nonākot pie dabai draudzīgiem ceļa trases risinājumiem, kas būtu

[6] VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" Zemes dzīļu informācijas sistēma": https://videscentrs.lvgmc.lv/iebuvets/zemes-dzilu-informacijas-sistema (dati skatīti 08.04.2022.)

[7] https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRD/RIG010/table/tableViewLayout1/ (dati skatīti 08.04.2022.)

[8] SIA "Projekts EAE" vēstulē Nr. 2022/80 norādīts, ka sugu un biotopu aizsardzības jomas sertificēto ekspertu atzinumus uzņēmums nesniegs.

izmantojami ne tikai šīs paredzētās darbības īstenošanai, bet arī pārējiem plānotajiem mikromobilitātes infrastruktūras projektiem kopumā.

Būtiski negatīva ietekme ir saistāma ar paredzēto upju šķērsojuma risinājumu realizāciju, tās iebūvējot caurtekās, veicot esošo caurteku pārbūvi un pagarināšanu, tiltu pārbūvi, tādējādi visticamāk veicot upju parametru maiņu, veicot darbus upju gultnēs, rezultātā ietekmējot tur esošos zivju resursu un bezmugurkaulniekus, kā arī var veidoties piesārņojums, jo būvniecības darbos tiks izmantota tehnika, no kuras ir iespējama degvielas un smēreļļu noplūde iespējamajās avāriju situācijās. Tāpat jāņem vērā, ka daudzas upes (piemēram, Miegupe, Grīviņupīte, Rauna, Amata, Līgatne, Krievupe un citas) ir noteiktas kā Eiropas Savienības īpaši aizsargājamie biotopu, kuri var tikt iznīcināti. Kā norāda Dabas aizsardzības pārvalde vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N, ņemot vērā, ka paredzētā darbība ietver ne tikai ceļa būvi, bet arī grāvju izbūvi, jāizvērtē risinājumi vietās, kur ceļa trase tieši piekļaujas mitruma atkarīgajiem Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamie biotopiem, it sevišķi NATURA 2000 teritorijās, lai novērstu ietekmi uz biotopu labvēlīgu dabas aizsardzības stāvokli (hidroloģisko režīmu). Jāizvērtē ceļa apmaļu risinājumi – piemēram, aizsargājamās dabas teritorijās īpaša uzmanība pievēršama ceļa malu apzaļumošanas pasākumiem, jo šim nolūkam no citas vietas atvedot augsni, ar to var tikt izplatītas invazīvo augu sugu sēklas vai izmainīta veģetācija. Īpaša uzmanība ir pievēršama darbībai mikroliegumu teritorijā. Ņemot vērā, ka mikroliegums ir izveidots īpaši aizsargājamai putna sugai, kuras īpatņu skaits nemitīgi Latvijā samazinās, ir ļoti svarīgi apzināties iespējamos faktorus, kas varētu ietekmēt putnu stāvokli valstī. Šādus secinājumus ir iespējams izdarīt balstoties vienīgi uz sugu un biotopu jomā sertificētu ekspertu atzinumiem. Ja nebūtu iespējams atrast tādus risinājumus, kas neapdraud aizsargājamās sugas īpatņus, darbība konkrētajā teritorijā ir aizliedzama.

Dabas aizsardzības pārvalde vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N norāda, ka paredzētajai darbībai ir nepieciešams veikt ietekmes uz vidi izvērtējumu, lai varētu izvērtēt un novērst ar plānotās infrastruktūras izbūvi saistīto darbību ietekmi uz NATURA 2000 teritorijām, jo pēc pieejamās informācijas (nezinot pilnībā tehniskos risinājumus), nevar viennozīmīgi apgalvot, ka paredzētā darbība neradīs būtisku negatīvu ietekmi. Nepieciešams izvērtēt paredzētās darbības ietekmi uz Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamiem biotopiem, īpaši vērtējot ietekmi uz prioritārajiem biotopiem NATURA 2000 teritorijās, un sugām – vaskulārie augi, bezmugurkaulnieki, putni, ieteicams – rāpuļi un abinieki. Dabas aizsardzības pārvaldes ieskatā jāpiemēro kopīgs ietekmes uz vidi novērtējums visiem plānotajiem galvenajiem valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutiem, ko plānots īstenot 2022.-2024.gadā, kam piekrīt arī Valsts vides dienests.

Secinājumi:

1. Veicot ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu, Valsts vides dienests ir konstatējis, ka paredzētā darbība tieši neatbilst likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. pielikumā noteiktajām darbībām, kurām piemērojams ietekmes uz vidi novērtējums.
2. Celiņu būvniecība un ar šo darbību saistītā ietekme uz vidi atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 11. panta kritērijiem ir klasificējama kā nozīmīga un kompleksa, tā kā darbība ir vērtējama nozīmīga gan lokālā mērogā, gan kopumā valsts mērogā. Darbības ietekmei tiks pakļautas plašas teritorijas un salīdzinoši liels trasei pieguļošo apdzīvoto vietu iedzīvotāju skaits. Pieteiktā darbība saistīta ar gaisa piesārņojumu, troksni, vibrācijām.
3. Veicot paredzēto celiņu būvniecību tiks būtiski negatīvi ietekmētas trīs NATURA 2000 teritorijas – dabas liegums "Garkalnes meži" (dabas lieguma, dabas parka un regulējamā režīma zonas), Gaujas nacionālais parks (dabas lieguma, ainavu aizsardzības, kultūrvēsturisko un neitrālo zonu) un dabas liegums "Melturu sils", kā arī iespējams tiks iznīcināti vai negatīvi ietekmēti Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamie biotopi, īpaši aizsargājamās sugas un sugu dzīvotnes, kas atrodas celiņu trases posmā un tās tiešā tuvumā.

4. Ņemot vērā, ka paredzētā darbība ietver ne tikai ceļa būvi, bet arī grāvju izbūvi, jāizvērtē risinājumi vietās, kur ceļa trase tieši piekļaujas mitruma atkarīgajiem Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamiem biotopiem, it sevišķi NATURA 2000 teritorijās, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi uz biotopiem un nodrošinātu labvēlīgu dabas aizsardzības stāvokli (hidroloģisko režīmu). Pretējā gadījumā iespējama būtiski negatīva ietekme. Tāpat nepieciešami papildus izpētes darbi saistībā ar negatīvo ietekmju novēršanu vai vismaz samazināšanu pieļaujamā līmenī aizsargājamai putna sugai izveidotajā mikroliegumā un NATURA 2000 teritorijās kopumā.
5. Veicot celiņu būvniecību pāri ūdenstecēm, tās iebūvējot caurtekās, veicot esošo caurteku pārbūvi un pagarināšanu, tiltu pārbūvi, tiks negatīvi ietekmēti tur esošos zivju resursi un bezmugurkaulnieki, veidosies ūdens piesārņojums (suspendētās vielas, naftas produkti), turklāt vairākas upes (piemēram, Miegupe, Grīviņupīte, Rauna, Amata, Līgatne, Krievupe un citas) ir klasificētas kā Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamie biotopi, kuri var tikt negatīvi ietekmēti vai iznīcināti.
6. Paredzētā darbība atbilst Beverīnes novada teritorijas plānojumam 2012.-2024. gadam, Priekuļu novada teritoriālo vienību teritorijas plānojums no 2009. gada, Amatas novada teritorijas plānojumam 2014.-2025. gadam, Līgatnes novada teritorijas plānojumam 2012.-2023. gadam, Siguldas novada teritorijas (administratīvā teritorija līdz 01.07.2021.) plānojumam 2012.-2024. gadam (ar grozījumiem) (3.1 redakcija), Inčukalna novada teritorijas plānojumam 2013.-2024. gadam, Garkalnes novada teritorijas plānojumam 2013.-2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem.
7. Ņemot vērā iepriekš minēto, Dienests secina, ka pieteiktajai darbībai ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, kura laikā būtu iespējams detalizēti izvērtēt paredzēto darbību, veikt detalizētas izpētes, tai skaitā attiecībā uz ietekmi uz īpaši aizsargājamajām dabas vērtībām, kā arī apzināt nepieciešamos risinājumus negatīvo ietekmju novēršanai vai vismaz samazināšanai līdz pieņemamam līmenim.

6. Izvērtētā dokumentācija:

1. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 27. janvārī iesniegtais iesniegums ietekmes uz vidi sākotnēja izvērtējumam ar pielikumiem uz 27 lapām, tajā skaitā:
   - iesniegums uz 13 lapām,
   - valsts nodevas maksājuma uzdevuma kopija uz 1 lapas;
   - kartogrāfiskais materiāls uz 13 lapām;
2. Dabas aizsardzības pārvaldes 2022. gada 18. februāra vēstule Nr. 3.27/982/2022-N uz 5 lapām;
3. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 11. februāra vēstule Nr. 2022/54 uz 5 lapām;
4. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 9. marta vēstule Nr. 2022/80 uz 8 lapām;
5. Beverīnas novada teritorijas plānojumam 2012.-2024. gadam (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_68;
6. Priekuļu novada teritoriālo vienību teritorijas plānojums no 2009. gada (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_135;
7. Amatas novada teritorijas plānojumam 2014.-2025. gadam (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_12402;
8. Līgatnes novada teritorijas plānojumam 2012.-2023. gadam (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_116;
9. Siguldas novada teritorijas (administratīvā teritorija līdz 01.07.2021.) plānojumam 2012.-2024. gadam (ar grozījumiem) (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_21591;
10. Inčukalna novada teritorijas plānojumam 2013.-2024. gadam (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_98;
11. Garkalnes novada teritorijas plānojumam 2013.-2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem (dati skatīti 08.04.2022.): https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_432;

12. Valsts zemes dienesta kadastra informācijas sistēmas dati (dati skatīti 08.04.2022.): https://www.kadastrs.lv/#result;
13. Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēmas "OZOLS" informācija (dati skatīti 08.04.2022.): https://ozols.gov.lv/ozols/.

7. Sabiedrības informēšana:

Valsts vides dienests par pieteikto darbību ir informējis Valmieras novada pašvaldību, Cēsu novada pašvaldību, Siguldas novada pašvaldību, Ropažu novada pašvaldību un biedrību "Vides aizsardzības klubs", 2022. gada 1. februārī nosūtot vēstuli Nr. 11.4/811/RI/2022 ar informatīvo paziņojumu. Minētais paziņojums tika publicēts arī Valsts vides dienesta tīmekļa vietnē. Sabiedrības atsauksmes vai priekšlikumi par pieteikto darbību nav saņemti.

8. Administratīvā procesa dalībnieku viedokļi:

Dabas aizsardzības pārvalde 2022. gada 18. februārī ir sniegusi viedokli vēstulē Nr. 3.27/982/2022-N, ka paredzētajai darbībai ir nepieciešams veikt ietekmes uz vidi izvērtējumu, lai vērtētu ar plānotās infrastruktūras izbūvi saistīto darbību ietekmi uz NATURA 2000 teritorijām, jo pēc pieejamās informācijas (nezinot pilnībā tehniskos risinājumus), iestāde nevar viennozīmīgi apgalvot, ka paredzētā darbība neradīs būtisku negatīvu ietekmi. Nepieciešams izvērtēt paredzētās darbības ietekmi uz Eiropas Savienības nozīmes biotopiem, īpaši vērtējot ietekmi uz Eiropas Savienības nozīmes prioritārajiem biotopiem NATURA 2000 teritorijās, un sugām – vaskulārie augi, bezmugurkaunieki, putni, ieteicams – rāpuļi un abinieki. Pārvaldes ieskatā jāpiemēro kopīgs ietekmes uz vidi novērtējums visiem plānotajiem galvenajiem valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutiem, ko plānots īstenot 2022.-2024.gadā.

9. Piemērotās tiesību normas un lēmuma pieņemšanas pamatojums:

- Administratīvā procesa likuma 5., 6., 7., 8., 9., 10., 13. un 14. pants, 55. panta 1. punkts, 65. panta trešā daļa un 66. panta pirmā daļa;
- Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" $3.^2$ panta pirmās daļas 1), 2) punkts, 4., 8., 11., 12., 13. pants, $14.^1$ panta otrā daļa, 2. pielikuma 10. punkta 5) apakšpunkta a), b) daļa;
- Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumi Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību" 13. un $13.^1$ punkts.

Lēmums:

Ņemot vērā piesardzības principu, piemērot ietekmes uz vidi novērtējuma (tai skaitā, ietekmes uz NATURA 2000 teritoriju novērtējuma) procedūru valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" ierosinātajai darbībai – Būvprojekta "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" izstrāde Valmieras novada, Kocēnu un Vaidavas pagastos, Cēsu novada, Liepas, Priekuļu, Drabešu, Līgatnes pagastos, Siguldas novada, Siguldas un Inčukalna pagastos, Ropažu novada Garkalnes pagastā.

Šo lēmumu var apstrīdēt Vides pārraudzības valsts birojā (Rūpniecības ielā 23, Rīgā) viena mēneša laikā no tā spēkā stāšanās dienas. Iesniegumu par lēmuma apstrīdēšanu iesniegt Valsts vides dienestā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV-1045, e-pasts: ap@vvd.gov.lv.

Atļauju pārvaldes direktore D. Kalēja

(paraksts un tā atšifrējums)

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Inese Kotova, 68206878
inese.kotova@vvd.gov.lv

3. CSDD AUDITA ATZINUMS NR. 06-AD/22-86

VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA
CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA
CEĻU DROŠĪBAS AUDITA DEPARTAMENTS

CEĻU DROŠĪBAS AUDITA ATZINUMS
Nr.06 AD/22-86

Objektam

"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"

Ceļu drošības audita stadija 1.iespējamības
Audita grupas vadītājs **Atis Vancovičs**
Rīga, 2022.gads

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

SATURS

1. Ievads 3
2. Iesniegtie dokumenti 4
3. Konstatējošā daļa 6
3.1. Audita objekts 6
3.2. Mikromobilitātes principi 8
3.3. Projektēšanai izvirzītie nosacījumi 12
3.4. Skaidrojošais apraksts 16
3.5. Grafisko materiālu apskats 21
3.6. Secinājumi 33
4. Rezultatīvā daļa 35
4.1. Audita ieteikumi 35

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

1. IEVADS

Ceļu drošības audits (turpmāk – audits) tiek veikts ar mērķi panākt, lai ceļu projekti un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamos ceļu satiksmes negadījumus. Audits tiek veikts atbilstoši 2008.gada 25.novembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.972 "Ceļu drošības audita noteikumi" (turpmāk – MK noteikumi Nr.972).

Audita objekts	"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"		
Audita pasūtītājs	SIA "Projekts EAE"		
Pasūtītāja pārstāvis	Matīss Gaiķis		
CSDD Līguma Nr.	06 - AD/174/22	**Līguma izpildes termiņš**	15.06.2022.
Audita stadija	Pirmā (iespējamības)	**Audits uzsākts**	12.05.2022.
Audita grupas sastāvs	Grupas vadītājs, auditors	Atis Vancovičs	
	auditors	Dainis Tūtāns	
	auditors	Beāta Dambīte	
Audita atzinuma adresāti	Pasūtītāja pārstāvis	matiss.gaikis@projektseae.lv	
	Ceļa pārvaldītājs	valentina.amare@lvceli.lv novada.dome@ropazi.lv pasts@sigulda.lv dome@cesunovads.lv pasts@valmierasnovads.lv info@ldz.lv	
	Satiksmes ministrija	satiksmes.ministrija@sam.gov.lv	

Audita grupa nav atkarīga no projektā iesaistītajiem - ceļa pārvaldītāja (īpašnieka), būvprojekta pasūtītāja, projektētāja (izstrādātāja), konsultanta, būvnieka vai uzturētāja un nepārstāv viņu intereses.

Audita laikā ir izskatīti iesniegtie materiāli, informācija un citi pieejamie dati. No tiem atbilstoši objekta apjomam un komplicētībai ir identificēti jautājumi, kas tiek pārbaudīti, pētīti un ievērtēti atbilstoši MK noteikumu Nr.972 III nodaļas 18. – 22. un 26. punktos par katru no audita stadijām prasītajam. Audita atzinumā piezīmes ir izteiktas tikai par pozīcijām, kas nenodrošina lielāko iespējamo satiksmes drošības līmeni. Risinājumi, kas ir satiksmes drošībai optimāli, netiek komentēti.

Audita atzinumā satiksmes drošības jautājumi tiek aprakstīti:

- konstatējošā daļā, kurā norāda trūkumus un neatbilstību normatīviem, kā arī citus faktorus, kas var ietekmēt ceļu satiksmes drošību;
- rezultatīvā daļā, kurā ietver secinājumus un, ja nepieciešams un iespējams, sniedz ieteikumus konstatēto trūkumu novēršanai.

Audita atzinums ir sagatavots un elektroniski parakstīts eDoc PDF formātā un tiek nosūtīts audita pasūtītājam, ceļa pārvaldītajam, Satiksmes ministrijai, kā arī saglabāts audita veicēja institūcijā.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

2. IESNIEGTIE DOKUMENTI

Audita veikšanai iesniegti materiāli:

VISPĀRĪGĀ DAĻA **5**
Izpētes uzsākšanai nepieciešamie izejas dati 6
Lēmuma par komersanta reģistrēšanu būvkomersantu reģistrā ar Nr.9470-R kopija 6
Darba uzdevums 8
Amatas novada pašvaldības komunālās nodaļas nosacījumi 14
AS "Augstsprieguma tīkls" nosacījumi 16
SIA "Baltcom" nosacījumi 20
AS "Conexus Baltic Grid" nosacījumi 21
AS "Gaso" nosacījumi 27
AS "Latvenergo" nosacījumi 29
VAS "Latvijas dzelzceļš" nosacījumi 31
AS "Latvijas valsts meži" nosacījumi 32
Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras nosacījumi 33
SIA "Līgatnes komunālserviss" nosacījumi 34
SIA "Latvijas Mobilais Telefons" nosacījumi 36
VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" nosacījumi 37
Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes nosacījumi 40
Cēsu novada Priekuļu apvienības pārvaldes Komunālās saimniecības nosacījumi 43
SIA "RETN Baltic" vēstule 44
SIA "Rīgas ūdens" nosacījumi 45
AS "Sadales tīkls" nosacījumi 50
SIA "Tele2" vēstule 52
SIA "Tet" nosacījumi 53
PSIA "Vangažu avots" nosacījumi 55
Informācija no Cēsu pilsētas SIA "Vinda" 58
Valsts vides dienesta vēstule 59
VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" nosacījumi 62
Informācija no Valmieras novada pašvaldības 64
Informācija no Cēsu novada pašvaldības 66
Informācija no Siguldas novada pašvaldības 67
Informācija no Ropažu novada pašvaldības 73
Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polises kopija 78
Skaidrojošs apraksts 82
Vispārīgi 82
Plānotais mikromobilitātes infrastruktūras trases novietojums 83
Esošās situācijas raksturojums 88
Plānotie objekti pētāmā posma tuvumā 90
Mikromobilitātes infrastruktūras satiksmes intensitātes analīze 95
Mikromobilitātes infrastruktūras formas izvēle 97
Mikromobilitātes infrastruktūras segas konstrukcija 100
Mikromobilitātes infrastruktūras redzamība tumsā 101
Šķērsojumi ar mikromobilitātes infrastruktūru 101
Satiksmes drošības līmeņa aprēķini 103
Mikromobilitātes infrastruktūras šķērsošana ar ūdenstilpēm 132
Iesaistīto institūciju prasības 133

Reģistrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Informācija par dabas liegumiem un to ierobežojumiem 141
Indikatīvais mikromobilitātes trases novietojums pilsētās 145
Saskaņojumi ar skartajām pašvaldībām 145
Privāto zemju skaršana 146
Mikromobilitātes infrastruktūras uzturēšana un kopšana 148
Koku ciršana un saglabāšana 150
Apgaismojums 150
Satiksmes organizācija 151
Satiksmes organizācija būvdarbu laikā 152
Apzaļumošana un labiekārtošana 152
Vides pieejamības aspektu novērtējums 152
Problēmas un nestandarta risinājumi, kas varētu rasties būvprojektēšanas un būvniecības gaitā 153
Priekšlikumi tālākai perspektīvā būvprojekta izstrādes veikšanai 153

CEĻA DARBI 155
IP-1 Vispārīgie rādītāji 156
IP-2 Trases plāns 157
IP-3 Tipveida griezumi 169
IP-4 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Valmierā 171
IP-5 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Cēsīs 172
IP-6 Indikatīvie mikromobilitātes maģistrālie maršruti Siguldā 173
IP-7 Mikromobilitātes infrastruktūras trases alternatīvie varianti 174

EKONOMIKAS DAĻA 175
Aptuvenā būvdarbu aprēķinātā cena 176

PIELIKUMI 177
1. Saskaņojumi ar skartajām pašvaldībām 178
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr. AP22SI0009 182
3. Piezīmes un atbildes par 1. starpziņojuma piezīmēm 190
4. Tehniskās komisijas sanāksmes protokola izraksts par 1. starpziņojuma apstiprināšanu 199
5. Informācija par atsavināmajiem zemes gabaliem 200
6. Iesniegumi no Cēsu novada pašvaldības iedzīvotājiem 254

3. KONSTATĒJOŠĀ DAĻA

3.1. Audita objekts

Auditējamais objekts ir izpētes projekts par gājēju un mikromobilitātes infrastruktūru – savienojumu posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz Valmieras pilsētai.

Mikromobilitātes infrastruktūrai maršrutā Rīga – Valmiera atrodas tādas savienošanai aktuālas vietas (audita grupas redzējumā) kā Rīga, Langstiņi, Makstenieki, Garkalne, Vangaži, Inčukalns, Murjāņi, Gauja, Sigulda, Augšlīgatne, Ieriķi, Melturi, Amatciems, Kārļi, Drabeši, Āraiši, Cēsis, Liepa un Valmiera. Pie savienojamām pieskaitītas arī tādas vietas, kas atrodas dažu kilometru attālumā no pamattrases un sasniedzamas pa mazākas satiksmes intensitātes ceļiem vai arī lokālais savienojums ir attīstāms pašvaldību plānu ietvaros. Mikromobilitātes savienojuma nepieciešamība šodienas apstākļos ir acīmredzama un neatliekama, tādēļ tā netiek sīkāk apspriesta auditā.

Daļa pētāmās infrastruktūras posmu ietilpst citos projektos, kas izstrādāti agrāk, daļa ir pašvaldību teritorijās.

Ceļu drošības audita uzdevums pirmajā, iespējamības stadijā, atbilstoši MK noteikumiem Nr.972, ir vērsts uz vispārēju satiksmes drošības novērtējumu, apskatot tādus jautājumus, kā:

- Projekta raksturs, saistība ar kopējo ceļu tīklu,
- Vai paredzētais ceļa tips, plāns, profils garantēs optimālo drošību visām ceļa lietotāju grupām,
- Vai tiks paredzēta satiksmes regulēšana,
- Vai projekts atbildīs prasībai par vairāku ceļa posmu savietojamību,
- Vai krustojumi būs atbilstoši paredzētajām funkcijām,
- Vai krustojumos tiks nodrošināta mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība,
- Kāda būs sabiedriskā transporta pieejamība,
- Lokveida krustojumi un velosipēdistu drošība,
- Vai tiks paredzēts apgaismojums,
- Kā projekts ietekmēs esošo gājēju un velosipēdu ceļu tīklu,

Noteikumos aprakstītais jautājumu loks, kas ietverts pirmās stadijas auditos pārbaudāmajos parametros, ir ļoti vispārējs, tādēļ, ņemot vērā tos un konkrēto izpētes rezultātā piedāvāto infrastruktūras novietojuma risinājumu, audita grupa vērš uzmanību uz principiālajiem jautājumiem, kas aktuāli jaunas mikromobilitātes infrastruktūras projektēšanā, tos formulējot sekojoši:

- Projektētā ceļa formas atbilstība funkcijai,
- Savienojumu nodrošināšana,
- Tuvo savienojumu (starp tuvākām apdzīvotām teritorijām) un tālo savienojumu (starp tālākām apdzīvotām teritorijām) trases piemērotība lietotāju vajadzībām,
- Savstarpējā gājēju un mikromobilitātes rīku lietotāju drošība,
- Šķērsojumu ar autosatiksmes infrastruktūru veids un drošība,
- Trases novietojuma drošības aspekti.

Reģistrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Audita atzinumā tiek izmantoti saīsinājumi atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumos dotajam formulējumam un LVS 190-9 "Velosatiksme" definētajai uzbūvei:

GC – Gājēju ceļš;

VC – Veloceļš;

KGVC – Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš;

GVC – gājēju un velosipēdu ceļš

MMI – mikromobilitātes infrastruktūra.

Ceļu satiksmes negadījumi

Audita ietvaros ir izskatīta Iekšlietu ministrijas publiskā datu vietne http://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/ par laika periodu no 2015. gada līdz 2022. gada maijam, meklējot informāciju par ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīti velosipēdisti izpētes teritorijā – MMI trasē. Šajā laika periodā vietnē atrodami dati par attiecīgā tipa negadījumiem tikai apdzīvotās vietās – Vangažos, Siguldā, Cēsīs, Valmierā. Viens ceļu satiksmes negadījums registrēts uz autoceļa pie Garkalnes, taču tajā figurē tikai velosipēdists kā vienīgais dalībnieks.

Datu ticamība šajā vietnē starpresoru līmenī tiek vērtēta kā ļoti zema neprecīzu piesaistes datu dēļ, tādēļ audita grupa izmanto daudz objektīvākus datus par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem, ko apkopo VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vietnē https://lvceli.lv/#_smagie_negadijumi.

MMI trases ceļu posmos ir ļoti blīvs smago ceļu satiksmes negadījumu pārklājums (3.1.1.att.), tostarp ar cietušiem gājējiem un velosipēdistiem.

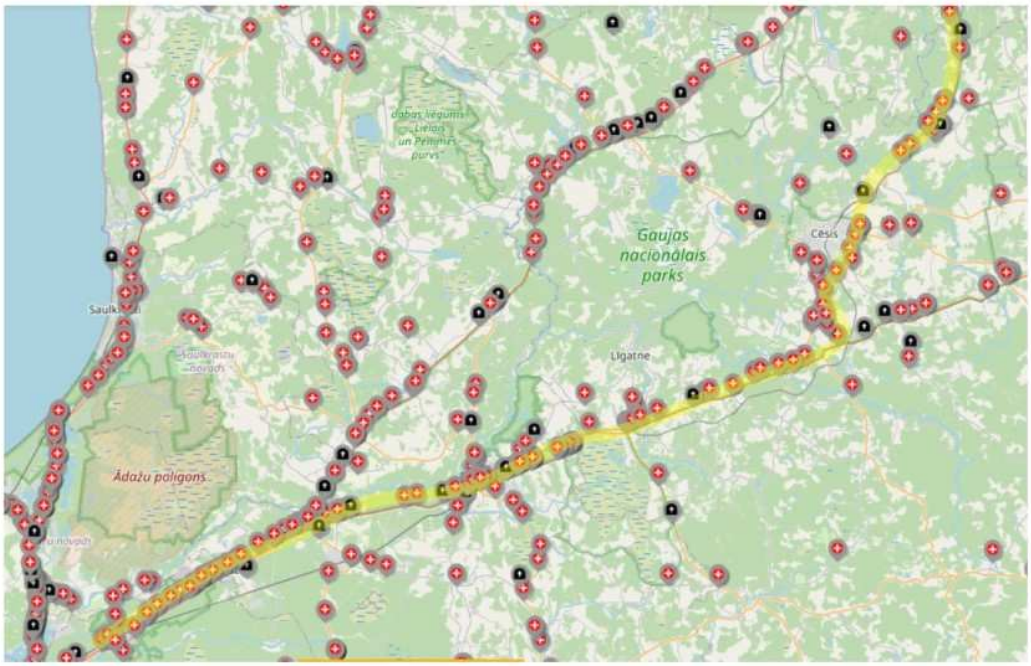
MMI trasē uzskaitīti:

6 CSNg, kuros ievainoti velosipēdisti;

2 CSNg, kur velosipēdisti gājuši bojā;

7 CSNg, kuros ievainoti gājēji;

4 CSNg, kur gājēji ir gājuši bojā.



3.1.1.attēls. Smago CSNg vietas MMI trasē.

3.2. Mikromobilitātes principi

Audita grupa, pirms izskatīt izpētes projekta materiālus, definē galvenos principus, uz ko būtu jābalsta mikromobilitātes infrastruktūras plānošana.

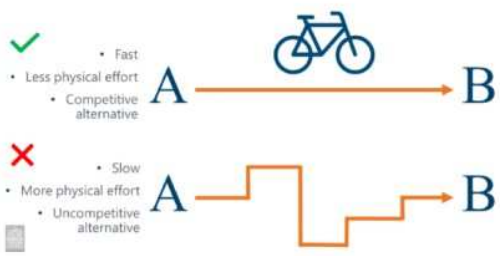
Pirms plānot infrastruktūru, svarīgākais ir saprast, kāds ir mērķis šim procesam. Audita grupas pārliecība ir, ka būve jāprojektē lietotāju vajadzībām. Nav pieļaujams par pašmērķi noteikt MMI savienojuma izveidošanu, balstot to uz iespējami lētāko un projektēšanā vai administrēšanā vienkāršāko risinājumu, nerēķinoties ar lietotāju interesēm. Šeit audita grupa atsaucas uz **Eiropas savienības Mobilitātes un transporta komisijas** pausto par velosatiksmes infrastruktūras izveidošanas pamatprincipiem (balstīti uz Nīderlandes projektēšanas materiālu CROW2007). Tie ir sekojoši:

Drošība (dažādu masu un ātrumu savstarpējā mijiedarbība, kas prasa nodalīt konfliktējošās plūsmas, dažāda ātruma un masas ceļa lietotājus).

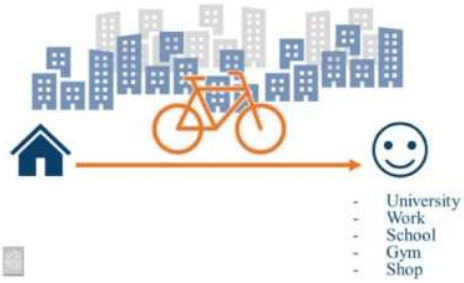


Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Tiešums (mērķa objekta sasniedzamība pa īsāko ceļu).



Koherence (iespēja nokļūt jebkur, sasniegt jebkuru nepieciešamo objektu).

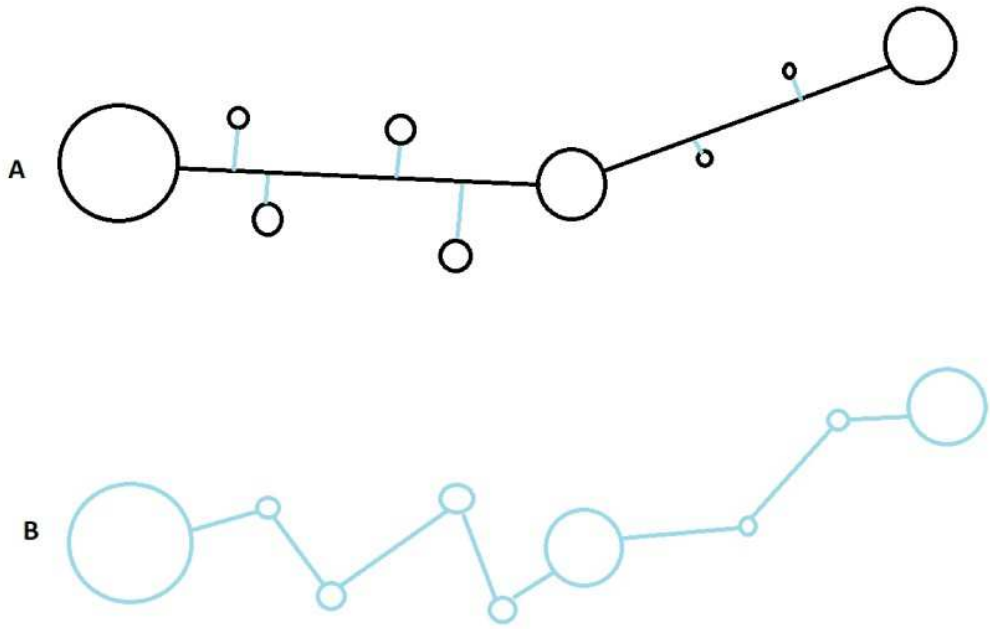


Pievilcīgums (iespējami ainaviska vide, dabas dominance, laba infrastruktūras uzturēšana, pielāgoti ceļa elementi).

Komforts (minimāls apstāšanos skaits, attālināta industriālā vide, pasargātība no trokšņa, cita transporta radītā piesārņojuma, apšļakstīšanas, vēja, pozitīva pieredze, kas tiek nodota citiem interesentiem, vairojot MMI lietotāju skaitu).

Maksimāla uzmanība mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem kopš 2019.gada pievērsta, izdarot direktīvas **2008/96/EC** grozījumus un nostiprinot tos kā direktīvu **EU 2019/1936**. Ikkatras infrastruktūras būvē vai pārveidē maksimāla vērība veltāma mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošībai un to satiksmes veicināšanai.

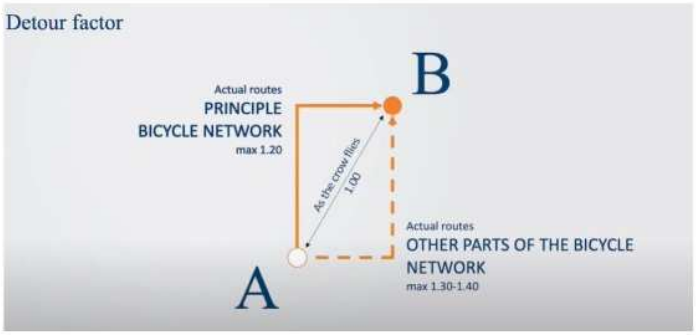
Izpētes projekts ir par nacionālas nozīmes infrastruktūras objektu. Tas izsaka prasības objekta funkcionalitātei. Objektam jākalpo iespējami plašākas sabiedrības interesēm primāri saistot lielās apdzīvotās vietas pa īsāko ceļu, maršrutā iesaistot pārējās apdzīvotās teritorijas ap šo trasi (princips 3.2.1. A attēlā). Lokālie savienojumi var tikt uzticēti teritoriālajām pašvaldībām. Vai tikt realizēti citu, sīkāku projektu ietvaros.



3.2.1.attēls

Ja infrastruktūrai tikai lokālo teritoriju ietvaros tiek veidota pakāpeniski, atbilstoši katras atsevišķās teritorijas vajadzībām (3.2.1.attēlā B veida savienojumi), veidojot īsākos savienojumus starp divām blakus esošām apdzīvotām teritorijām, tad šādai infrastruktūrai nevar būt nacionālas nozīmes statuss, jo tiek apgrūtināta drošas satiksmes iespēja starp tālāk esošām apdzīvotām teritorijām. Garāku savienojumu veikšana ar mikromobilitātes rīkiem kļūst nepievilcīga stipri pagarināta attāluma dēļ. Ar to tiek zaudēta objekta atbilstība iespējami lielākās sabiedrības daļas interesēm.

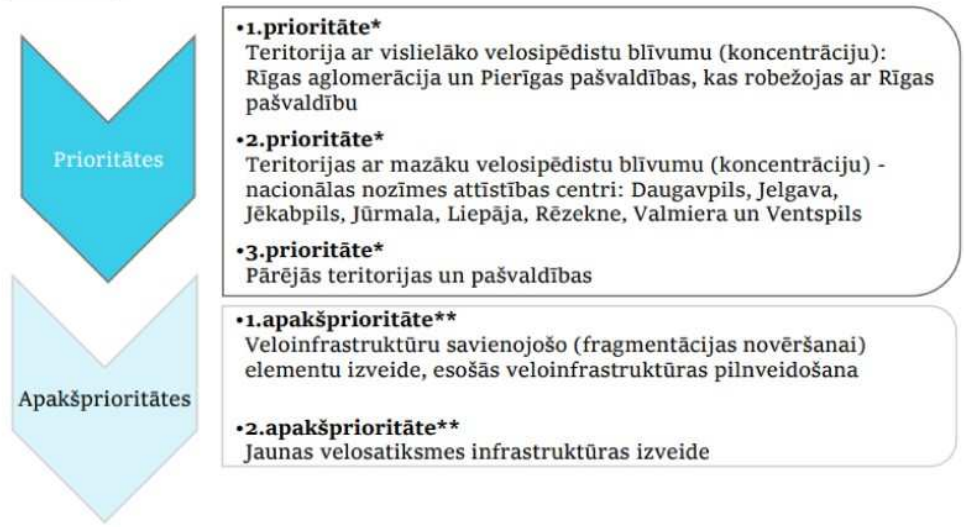
Novirzīšanos no īsākā ceļa trases velosipēdisti akceptē tikai līdz noteiktai robežai – magistrālajiem veloceļiem, ja novirze ir līdz 1,2x tālāka. 3.2.2.att. informācija no Dānijas materiāla "Cycling intelligence" (https://youtu.be/bJrKlIezBpg)



3.2.2.attēls

Audita grupas viedokli par projektējamās infrastruktūras veidu apliecina "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" ietvertā informācija:

Pētījumā tika izvirzītas sekojošas velosatiksmes infrastruktūras izveides prioritātes (6.1.attēls).

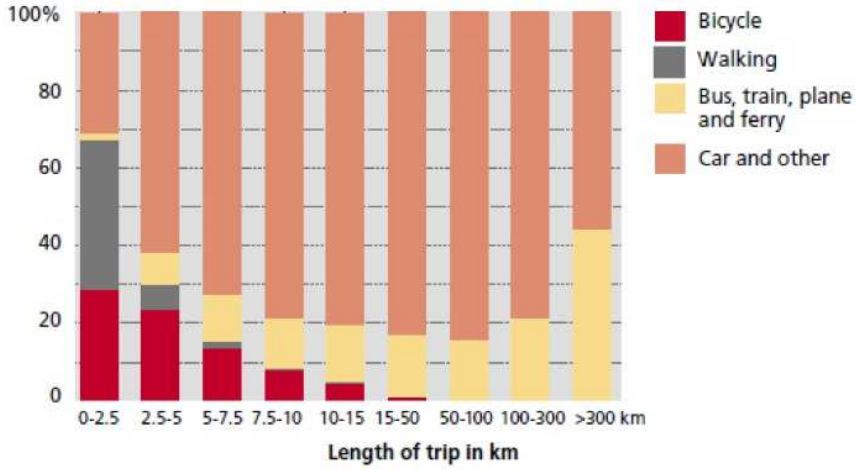


6.1.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve Latvijā pēc prioritātēm

**Primāri velosatiksmes infrastruktūra jāveido lietišķajai velobraukšanai tur, kur ir pieprasījums, sākumpunkti un galamērķi: izglītības iestādes, valsts un pašvaldības administratīvās iestādes, medicīnas iestādes, kultūras iestādes, tirdzniecība u.c. pakalpojumi, savienojumi ar centru. Sekundāri – rekreatīvai velobraukšanai.*

***Apakšprioritātēs minētās infrastruktūras izveide jāsasaista ar velosatiksmes infrastruktūras galvenajiem elementiem, piemēram, velonovietnes, velostāvparki, velosipēdu apkopes punkti u.tml. sākumpunktos un galamērķos. Attīstot velonovietņu un velostāvparku sistēmu, jārod iespēja savienot velosipēdu ar sabiedrisko transportu.*

Lai ilustrētu sagaidāmo pieprasījumu pēc veloinfrastruktūras atkarībā no savienojuma distances, audita grupa izmanto Dānijas materiāla "Collection of Cycle Concepts" pētījuma rezultātus.



3.2.3.attēls

Atbilstoši distances garumam ir iespējams prognozēt sagaidāmo velosipēdistu (un mikromobilitātes lietotāju) plūsmu. Visbiežāk lietišķajos ikdienas braucienos attālumi Dānijā tiek lēsti 6-8 km ietvaros. Neraugoties uz velosipēdu popularitāti Dānijā, tā ir sagaidāmā

situācija arī Latvijas apstākļos, attiecīgi proporcionāli samazinot velosipēdistu īpatsvaru kāds tas vērojams Latvijā. Kā redzams 3.2.3. att. diagrammā, aktuālie maršruti paredzami nefokusējoties uz garajām distancēm, piemēram Rīga – Cēsis vai Rīga – Valmiera un pat ne Rīga - Sigulda. Lai gan pēdējais maršruts būs pieprasīts no veloaktivitāšu cienītāju puses ikdienas treniņu ietvaros individuāli.

Vienlaikus jāņem vērā, ka mikromobilitāte strauji attīstās, aizvien vairāk lietošanā ienākot braucamrīkiem, kas virzāmi gan ar muskuļu spēku, gan elektromotora asistenci, kā dēļ attālumi, kas bez pūlēm pārvarami, ir lēšami pat 25 km garumā.

3.3. Projektēšanai izvirzītie nosacījumi

Darba uzdevums

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izdevusi Projektēšanas uzdevumu. Uzdevumā definēti mikromobilitātes infrastruktūru tipi, uz konkrēto objektu attiecinot Nacionālās nozīmes mikromobilitātes jēdzienu un ietverot pakārtoto hierarhiju atbilstoši auditā iepriekš aprakstītajiem principiem:

1. Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra, kas savā starpā savieno blīvāk apdzīvotas Latvijas vietas;
2. Apdzīvotu vietu un sasniedzamības robežu savienojoša mikromobilitātes atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības robežā dzīvojošo iedzīvotāju skaits;
3. Pārējā mikromobilitātes infrastrūktūra.

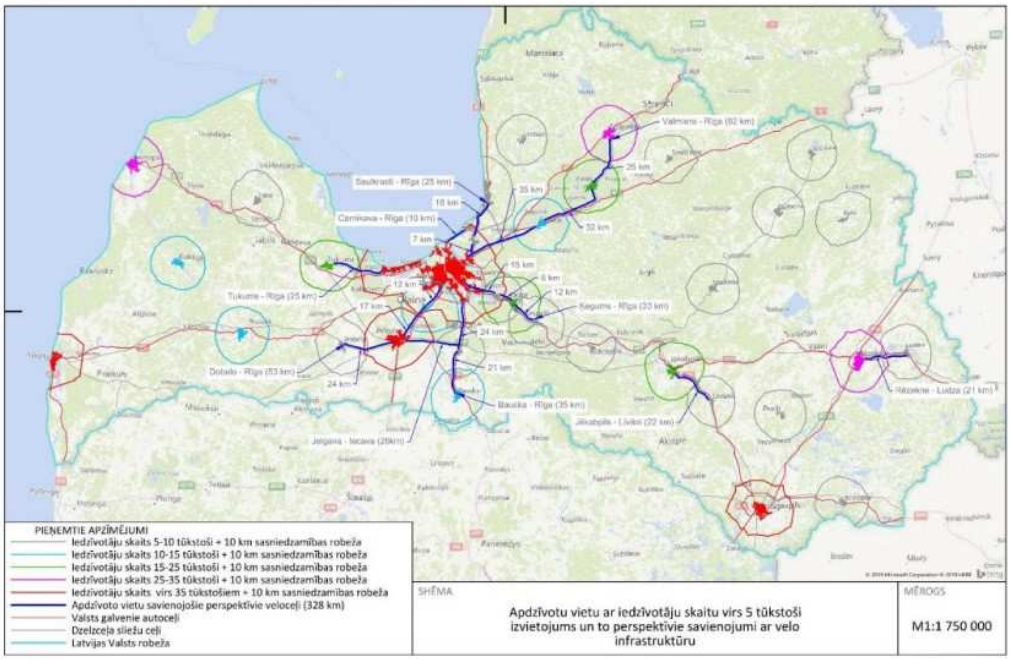
Auditējamā maršruta Valmiera - Rīga vispārējais definējums:

> Atbilstoši pētījumam velosipēdu ceļš posmā Rīga – Valmiera no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm iet cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā, proti, "Centrs – Berģi" veloceliņam.

Aprakstot kopējo mikromobilitātes infrastruktūras plānojumu, Darba uzdevumā ir iekļauts attēls ar shematiskām trasēm (3.3.1.att.), kur iezīmētais maršruts Valmiera – Rīga atšķiras no auditējamā izpētes projekta trases pamatvarianta. Nav iezīmētas trases novirzes, kas auditējamā izpētes projektā veidojas, cenšoties MMI trasi vadīt pa esošā un likvidētā dzelzceļa nodalījuma joslu.

Vēršot uzmanību uz nacionālas nozīmes mērogu, faktiski būtu jāsecina, ka Valmierai ir arī citi ļoti aktuāli savienojumi ar apdzīvotajām vietām, kas sasniedzamas pa autoceļu A3 – Rubene, Straupe, Strenči, Ragana, ne mazākā mērā kā Cēsis. Nacionālās nozīmes savienojums starp Valmieru un Cēsīm ir saprotams, taču audita grupas redzējumā šis maršruts nākotnē būtu papildināms, trīsstūrveida maršrutā saslēdzot Valmieru, Cēsis un Murjāņus/Inčukalnu.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv



3.3.1.attēls

Uzdevumā noteikta metodoloģija izpētes veikšanai sekojošā secībā (audita atreferējums):

- Pašvaldību attīstības plānu un plānotās mikromobilitātes attīstības projektu apzināšana.
- Projektu sasaiste, ņemot vērā arī Rīgas plānoto magistrālo veloceļu savienojumus.
- Tiks noteikts satiksmes intensitāšu sadalījums, lai izvēlētos piemērotāko mikromobilitātes formu.
- Dota norāde par trases novietojumu atbilstoši pētījumam (nav atsauces), kas faktiski nosaka trases generālo novietojumu starp apdzīvotām vietām:

  3.1.4.1. pētījumā noteikts, ka piemērotākais mikromobilitātes infrastruktūras trases koridora novietojums posmā Rīga – Valmiera no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm iet cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā, proti, "Centrs – Berģi" veloceliņam,

- Prasīts veidot savienojumus ar dzelzceļa stacijām nozīmīgākajām sabiedriskā transporta pieturām un citiem sabiedrības interešu objektiem.
- Prasīts izstrādāt 3 trases novietojuma variantus, tai skaitā 3.1.4.1. punktā noteikto. Tālāk prasībās trīs variantu izstrāde saistīta ar pirmo starpziņojumu, auditam iesniegts 2.starpziņojums ar pieņemto vienu (optimālo) variantu.
- Prasīts izvērtēt iespēju infrastruktūru izvietot dzelzceļa nodalījuma joslā (zemju atsavināšanas izmaksu jautājums).
- Noteikt perspektīvo satiksmes intensitāšu prognozi, novērtēt drošību šķērsojumos ar ceļiem.

- Noteikt, kādu ietekmi uz kopējo satiksmes infrastruktūru radīs mikromobilitāte tumšajā diennakts laikā un nepietiekamas redzamības apstākļos.
- Prasīts mikromobilitātes infrastruktūru projektēt uz atsevišķas, no autoceļa nodalītas klātnes, kā arī nošķirot gājēju un velosipēdistu satiksmes telpas. Citi risinājumi – tikai izņēmuma gadījumos.

Citi uzdevumā ietvertie nosacījumi nav saistāmi ar satiksmes drošības jautājumiem un ceļu drošības auditā netiek izskatīti.

VAS "Latvijas dzelzceļš" tehniskie noteikumi

Uzņēmums nav tik atsaucīgs attiecībā par dzelzceļa zemes nodalījuma joslas izmantošanu, kā to nosaka darba uzdevuma izdevējs:

1. Projektējot valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā (turpmāk - Nodalījuma josla) jāņem vērā, ka tā primāri paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietošanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju, kā arī pasargātu cilvēkus un vidi no dzelzceļa kaitīgās ietekmes. LDz valdījumā nodotās Satiksmes ministrijai piederošās zemes izmantošanai ir jābūt racionālai un ilgtspējīgai. Tikai izņēmuma gadījumos, vietās, kur nav alternatīvu risinājumu, kā arī tas nerada šķēršļus dzelzceļa infrastruktūras attīstībai un draudus satiksmes vai cilvēku drošībai, kas atseviški saskaņojami ar LDz, velosatiksmes infrastruktūra var tikt izvietota Nodalījuma joslā paralēli sliežu ceļiem.

2. Velosatiksmes infrastruktūra šķērsojumā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru jāprojektē divos līmeņos vai uz esošajām gājēju pārejām vai dzelzceļa pārbrauktuvēm.

3. Velosatiksmes infrastruktūra jānorobežo no sliežu ceļu puses vietās, kur tā tiek ieprojektēta dzelzceļa zemes nodalījuma joslā.

AS "Latvijas Valsts meži" tehniskie noteikumi

Nevirza principiālas prasības izpētes projektam, taču norāda, ka plānotos ceļus nedrīkst apvienot ar LVM meža autoceļiem.

Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes nosacījumi

6.1. Atkarībā no izvēlētā trases varianta, infrastruktūras izbūvi neplānot arheoloģisko pieminekļu teritorijās, bet pa autoceļa vai dzelzceļa otru pusi attiecībā pret kultūras pieminekļiem. Šādā veidā tiktu nodrošināta gan kultūras pieminekļu (īpaši arheoloģisko pieminekļu) saglabāšana, gan arī to vizuālā uztveramība, ko netraucētu no jauna izbūvējamās infrastruktūras elementi.

6.2. Plānojot infrastruktūras izbūvi Āraišu muzejparka vēsturiskās apbūves teritorijā, jāņem vērā, ka tas ir nozīmīgs apskates objekts un piekļūšanas iespējas pa droši izbūvētu gājēju - veloceļu palielinātu tā apmeklētības un apskates iespējas. Pārvaldes ieskatā svarīga būtu Āraišu un Cēsu pilsētas sasaiste, nodrošinot drošas pārvietošanās iespējas starp autoceļiem A2 un P20, pa autoceļu V293. Šajā ceļa posmā saglabājami Drabešu muižas pievedceļa vēsturiskie stādījumi.

6.3. Plānojot gājēju - veloceļa izbūvi pa dzelzceļa līnijas Rīga – Valga/Valka nodalījuma joslu, iesakām veidot sasaisti ar Āraišu muzejparka iekšējiem ceļiem pie Dzelzceļa ēkas 87. km un šosejas A2 dzelzceļa pārbrauktuves līdz pat krustojumam ar autoceļu P20.

Pārvaldi vienlaikus interesē gan kultūras pieminekļu aizsardzība, gan apmeklētāju piesaiste tiem. Kultūras pieminekļi saistībā ar MMI ir vērtējami kā tūrisma objekts, kas nenoliedzami ir

svarīgi apmeklētājiem un tiem iespēju robežās ir jāorganizē piekļuve, taču primārā nacionālas nozīmes objektam ir savienojuma funkcija starp apdzīvotām teritorijām.

Pašvaldību sniegtā informācija liecina par plāniem veloinfrastruktūras izveidē. Reāli izbūvētas, mikromobilitātei piemērotas, plānoto savienojumu nodrošinošas infrastruktūras cauri pilsētām maršrutā nav.

Valmieras novada pašvaldība informē par veloceļa projektu Mūrmuiža – Valmiera. Arī Linarda Laicena ielas projektā paredzēta velosipēdistiem izmantojama infrastruktūra. Tā kā pēdējo pašlaik paralēli auditē Ceļu satiksmes drošības direkcija, audita grupa papildina informāciju, ka šī veloinfrastruktūra ir vāja un nepiemērota pilsētas apstākļiem, un noteikti nav atbilstoša nacionālas nozīmes MMI mērķiem.

Pašvaldība uzsver nepieciešamību izvairīties no gariem un taisniem posmiem, dodot priekšroku reljefa izmaiņām un plānā līkumotai trasei. Audita grupai jāpiebilst, ka pastāv atšķirīgas lietotāju prasības atkarībā no infrastruktūras izmantošanas mērķa. Ja MMI tiek lietota galvenokārt rekreatīvos nolūkos, ir būtisks ainaviskums un pielāgošanās videi. Taču tie būs atpūtas braucieni vasaras sezonā labos laika apstākļos. Ja lietotāju pamatsastāvs ir ikdienas nepieciešamības braucieni – darbs, mācības, iepirkšanās – tad galvenā interese ir iespējami mazāks attālums un līdzenāka virsma, kas neprasa papildus slodzi kāpumu pārvarēšanai. Ainaviskums paliek otrā plānā. Iespēju robežās atbilstība visām interesēm, protams, jāsabalansē.

Pašvaldība izsaka interesi maršruta pagarināšanai līdz Valkai.

Cēsu novada pašvaldība nenosauc aktuālos projektus, kas varētu būt saistīti ar izpētes maršrutu.

Siguldas novada pašvaldība iesniedz divus sarakstus ar plānotās attīstības teritoriju zemesgabaliem. Viens saraksts saistīts ar zemesgabaliem gar autoceļu A2, otrs – gar dzelzceļa līniju Rīga – Valka. Visi objekti ir vai nu ieceru vai projektēšanas stadijā un aptver dažādu objektu būvniecības jomas, tostarp saistītas ar mikromobilitāti.

Ropažu novada pašvaldība informē par mobilitātes punktu apzināšanu pie dzelzceļa stacijām Vangaži, Garkalne, Baltezers. Norādīts uz nepieciešamo infrastruktūru, taču netiek minēts, ka pašvaldība veiktu kādas uz rezultātu vērstas projektēšanas darbības aprakstīto objektu attīstīšanā. Norādīta jau izbūvēto "veloceliņu" shēma novadā, nenosaucot realizēto velosatiksmes formu.

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 3.12.2021. Tehniskās komisijas sanāksmes lēmums ir apstiprināt izpētes projekta 1.starpziņojuma 4.trases variantu "Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga izpēte" ar piezīmi: Papildināt veloceļa trasi līdz Lorupes gravai.

Ceļu drošības audits tiek pasūtīts stadijā, kad trases varianta izvēle jau ir notikusi. Tas neietekmē nepieciešamību ceļu drošības auditā izskatīt ar satiksmes drošību saistītus trases novietnes aspektus.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Iedzīvotāju aktivitāte

Izpētes projekta materiālos, kā arī Satiksmes ministrijas un tās pakļautībā esošajās institūcijās ir iedzīvotāju viedokli pārstāvošas personas iesniegumi, kur tiek izteikti un argumentēti apsvērumi, kādēļ trases novietne no Drabešiem līdz Augšlīgatnei nebūtu piesaistāma bijušās un esošās dzelzceļa līnijas klātnei. Iesniegumā pausts viedoklis par MMI trases gar autoceļu A2 izvietošanas atbilstību iedzīvotāju interesēm.

3.4. Skaidrojošais apraksts

Ceļu drošības audita ietvaros izskatot izpētes projekta skaidrojošo aprakstu, audita grupa atzīmē sekojošo:

Trases novietojuma principi

Projektētājs atsaucas uz "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" un norāda, ka ņem vērā šādus aspektus:

- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot iespējami tuvu apdzīvotām vietām vai cauri tām, nodrošinot pieejamību pēc iespējas vairāk vietējiem iedzīvotājiem;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot iespējami tuvu pašvaldības un valsts infrastruktūras un tūrisma objektiem;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot tā, lai pēc iespējas mazāk tiktu skarta apkārtējā vide (piemēram, iespējami mazāk būtu nepieciešama koku ciršana, iespējami mazāk tiktu skartas aizsargājamās teritorijas u.t.t.);
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot tā, lai pēc iespējas mazāk būtu ietekmēta satiksmes drošība;
- Mikromobilitātes infrastruktūru novietot, lai pēc iespējas mazāk tiktu skarti privātīpašumi.

Nākošajās sadaļās ir sniegts detalizētāks mikromobilitātes infrastruktūras novietojuma apraksts.

Audita grupa saskata kā neviennozīmīgi vērtējamus šos definētos principus. Definējums nepaskaidro, vai izpētes objekta dominējošā funkcija būs lietišķie velobraucieni vai tomēr MMI vairāk paredzēta tūrisma un rekreatīviem atpūtas braucieniem. Universālas iespējas apvienot abas funkcijas nav, jo tūrisma objektu iesaiste paredzētu atvirzīšanos no taisnākās trases, kas nav lietišķo braucienu interesēs.

Principiālais trases novietojums iekļauts aprakstā (3.4.1.att.). Viennozīmīgu, pamatojošu argumentāciju trases novietnes mainīšanai attiecībā pret novietojumu, kas bija iezīmēts dokumentā "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (3.3.1.att.) audita grupa nerod. Var piekrist, ka izvēlētais novietojums būs lētāks un vienkāršāks izbūvē un projekta izstrādē, taču nav pārliecinošu argumentu, ka tas atbilst nacionālās nozīmes savienojuma lietotāju interesēm. Lokālo vietu savienojuma (Amatciems, Drabeši) funkcija nav apstrīdama un tā nav mazsvarīga, taču, ja tiek projektēts valsts mēroga savienojums, tad strukturālajai shēmai būtu jābalstās uz 3.2.1.att. norādīto principu A.



3.4.1.attēls

Iekļauts tekstuāls trases novietojuma apraksts, kādos posmos pie kādām infrastruktūras būvēm plānots izvietot MMI, sadalot aprakstu pa posmiem:

Valmiera – Cēsis;
Cēsis – Sigulda;
Sigulda – Rīga.

Raksturojot esošo situāciju, ietverts īss apraksts par katru no autoceļu un dzelzceļa posmiem, pie kuriem plānots izvietot MMI.

Plānotie objekti pētāmā posma tuvumā.

Tiek norādīts, ka izpētes MMI maršrutā atrodas sekojoši objekti, kam veiktas ar projektēšanu saistītas darbības:

- Divlīmeņu gājēju pāreja autoceļa A2 km 36,85-37,00 – izpētes projekts;
- Trokšņu samazināšana A2 km 31,15-32,25 – izpētes projekts;
- Autoceļa A2 posma no A4 līdz Lorupes gravai pārbūve par ātrgaitas ceļu – tikai stratēģijas dokumenti;
- Minēts arī 2008. gada privātās un publiskās partnerības projekts A2 posma Rīga – Sēnīte pārbūvei, taču projekts palicis bez virzības.
- 2008. gadā ticis izstrādāts autoceļa A2 posma Sēnīte – Rīdzene attīstības izpēte. To nomaina valsts stratēģijas plāns attiecībā uz ātrgaitas ceļa izbūvi no Lorupes gravas līdz Cēsu pagriezienam līdz 2035. gadam. Par šāda projekta vai izpētes virzību ziņu nav.

Apskatīti iespējami MMI novietojuma risinājumi attiecībā uz nosauktajiem izpētes projektiem, kas ieskicējuši lokālo un vietējo ceļu varbūtības.

Skaidrojošajā aprakstā tiek komentēts risinājums ar MMI trases novietni pie vecā dzelzceļa klātnes un esošā dzelzceļa nodalījuma joslā, kas ved no ceļa P31 līdz Augšlīgatnei, norādot, ka tur nepastāv ātrgaitas ceļu izbūves ietekmes uz MMI.

> *Šajā apraksta griezumā audita grupa konstatē, ka par MMI risinājumu no P31 līdz Augšlīgatnei to veidot pie vecā un esošā dzelzceļa klātnes tiek skaidrots kā par izlemtu variantu, lai gan pārliecinoša pamatojuma, ka šī trases novietne atbilst potenciālo lietotāju interesēm un nacionālas nozīmes MMI funkcijai, nav. Risinājums ir visvienkāršākais projektēšanas un izbūves ziņā, kā arī drošs lietotājiem, taču, ja tas neatbildīs lietotāju vajadzībām, velosipēdisti to neizmantos (gājējiem attālumi ir pārāk lieli, lai būtu sagaidāma vērā ņemama gājēju satiksmes intensitāte), satiksmes drošības mērķis netiks sasniegts, jo tie atsevišķie MMI rīku lietotāji, kam būs aktuāls maršruts Cēsis – Augšlīgatne, turpinās lietot autoceļu A2. Ceļš caur Amatcienu ir vismaz 6 km garāks, kas ir nozīmīgs papildus attālums mikromobilitātes rīkiem.*

Projektētājs rekomendē no Garkalnes līdz Siguldai MMI būvprojektu izstrādāt kopā ar ceļa A2 pārbūves par ātrgaitas ceļu būvprojektu, par ko audita grupa piekrīt, ka tie ir cieši saistīti risinājumi un atsevišķi izstrādājams MMI būvprojekts ir tikai tādā gadījumā, ja ceļa A2 pārbūve par ātrgaitas ceļu nenotiek vai arī ir iespējams MMI pietiekami attālināt no autoceļa.

Norādīts, ka pašlaik izstrādājamā seguma atjaunošanas projektā A2 posmā km 77-88, nav paredzēta MMI.

Uzskaitīta pašvaldību sniegtā informācija.

MMI satiksmes intensitātes analīze

Analīze balstīta uz esošās autosatiksmes intensitātes datiem un subjektīvi pieņemtiem gājēju un velosipēdu satiksmes intensitātes datiem MMI izbūves brīdī.

Gājēju intensitātes svārstības 7-30 cilv/h

Velosipēdistu plānotā intensitāte 15-40 v/h

Intensitātes pieaugums plānots 20%

Audita grupa atzīmē, ka nav informācijas, vai izpētes veicējs ir norādījis paredzamo gada vidējo diennakts intensitāti vai dienas aktīvo jeb satiksmes maksimumstundu intensitāti. MMI aktuālais lielums ir noslogotāko stundu maksimālā satiksmes intensitāte, jo tā rada priekšnosacījumus satiksmes telpas un formas izvēlei. Ja MMI izveide tiks balstīta uz gada vidējo diennakts intensitāti, tad aktīvās sezonas maksimumstundu laikā satiksmes telpa būs nepietiekama platuma un radīs bīstamus apstākļus lietotājiem. Prognozēt lietotāju skaitu maršrutā, kur šobrīd vispār nav MMI, ir sarežģīti, tas izriet no iedzīvotāju skaita (un vidējās indivīdu aktivitātes), savienojamajos attālumos esošām apdzīvotām vietām un vasaras mēnešos tiem pievienojas arī velotūristi. Lietotāju pieaugums var būt pat daudzkārtējs. Taču vienlaikus – ja trases novietne neatbildīs lietotāju interesēm, būve nebūs noslogota un nekādi citi apstākļi nepiespiedīs lietišķo velobraucēju mērot garu attālumu, lai nokļūtu uz velosipēdu ceļa, kas nenodrošina tuvāko savienojumu.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Mikromobilitātes formas apraksts

Izpētes veicējs tabulas formātā ir nosaucis, kādos posmos kāda mikromobilitātes forma ir pielietojama. Formas izvēle balstās pieņemtajos satiksmes intensitāšu lielumos. Pamatojums minēts LVS 190-2 "Normālprofili" punkts 9.2.1., kas atbilstoši LVS 190-2:2007/A2:2012 apraksta tikai ietvju pielietojumu. Velosatiksmes formas izvēle formāli jābalsta LVS 190-9 "Velosatiksme" 5.1.1.tabulā izteiktajos prioritāšu principos, taču uz atsevišķas klātnes projektētam ceļam tabulas dati nav aktuāli.

	Atļautais braukšanas ātrums $V_{atļ}$ (km/h)	**Automobiļu satiksmes intensitāte VDI** (A/24h)	**Velosatiksmes formu lietošanas prioritātes** (1-visaugstākā prioritāte, 5-viszemākā prioritāte. Iekavās norādīta pieļaujamā V/h intensitāte)				
			Rekomendējošā velojosla	Velojosla	Velosipēdu ceļš	Gājēju un velosipēdu ceļš	Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš
Apdzīvotā vietā	≤ 30	< 5000	3 (≤ 400)	2 (≤ 600)	1	4	5*
		5000 – 10000	-	2 (≤ 600)	1	3	4*
		> 10000	-	-	1	2	3*
	30 < V ≤ 50	< 5000	-	2 (≤ 600)	1	3	4*
		≥ 5000	-	-	1	2	3*
	> 50	**	-	-	1	2	3*
Ārpus apdzīvotas vietas	≥ 70	**	-	-	1	-	2

Atbilstoši standarta kritērijiem ārpus apdzīvotām vietām prioritārs ir no gājējiem atsevišķs veloceļš, kam ir drošībā balstīts pamatojums. Velosipēdisti ārpus apdzīvotām vietām pārvar lielākus attālumus un šie braucieni ir pārsvarā lietišķi. Velosipēdista (arī mikromobilitātes rīka lietotāja) interesēs ir iespējami ātri nokļūt galamērķī, kas saistīts ar centieniem attīstīt iespējami lielāku braukšanas ātrumu. Gājēji neorganizētā/vienotā satiksmes telpā ar velosipēdistiem saskaras ar lielāku apdraudējumu. KGVC ir iespēja neveidot atsevišķu infrastruktūru gājējiem, jo visbiežāk ārpus apdzīvotām vietām cilvēki kājām neiet lielus attālumus, tāpēc tiek pieļauts tos atsevišķos gājējus tomēr integrēt vienā satiksmes telpā ar mikromobilitāti, taču kā tabulā norādīts – tā nav augstākā prioritāte.

Projektā ir 19 posmi ar GVC – formu, kas standartā netiek piedāvāta. No drošības viedokļa, audita grupa atzīmē to kā drošāku par KGVC, neraugoties uz apstākli, ka standarts to ārpus apdzīvotām vietām neparedz. Pastāv vismaz vizuāls satiksmes telpu dalījums, kas palielina iespēju, ka gājēji neizmantos velosipēdistiem paredzēto daļu. Sīkāka analīze auditā aprakstīta pa posmiem, izvērtējot iesniegtos rasējumus.

> Aprakstītie KGVC un GVC platumi atbilst normatīvi noteiktajiem. Atzīmējams, ka GVC paredzēts veidot bez satiksmes telpas nodalošās joslas starp gājējiem un velosipēdistiem, to aizstājot ar ceļa apzīmējuma līniju. Risinājums ir pieļaujams, tas

samazina būves izmaksas. Drošība ir zemāka nekā ar fizisku nodalījuma joslu un lielā mērā atkarīga no ceļa apzīmējumu kvalitātes un uzturēšanas. No būves paredzētās uztveramības un ilgtspējas viedokļa vienlaidus asfalta klātne ar līniju vidū vērtējama kritiski un šodienas būvniecības iespējas ļauj veidot pašsaprotama dizaina MMI, kur gājēju telpa nodalīta ar cita materiāla nodalošo joslu un ir vizuāli atšķiriga, kas ilgtermiņā neprasa ikgadējos apzīmējumu atjaunošanas darbus.

Apgaismojums

MMI paredzēts apgaismot vismaz 1,5 km no pilsētu robežas un vismaz 0,5 km no ciemu robežas.

Audita grupa norāda, ka apgaismojuma esamība uzlabo gan lietotāju drošību, gan palielina MMI pievilcību lietošanai rudens un ziemas laikā, kad lietišķo braucienu augstākās satiksmes intensitātes stundas ir diennakts tumšajā laikā. Apgaismot paredzēts apmēram pusi trases kopgaruma. Izpēte nenorāda uz paredzējumu projektēt "inteligento apgaismojumu", kas seko lietotāju klātbūtnei uz MMI.

Vienlaikus atzīmējams, ka, ja apgaismojums ir kritiskais elements būves realizēšanas iespējai, tad jebkurā gadījumā priekšroka dodama variantam ar ierobežotu apgaismojumu attiecībā pret situāciju, ka no būves atsakās vispār.

Šķērsojumi

Paredzēts izbūvēt 5 vairāklīmeņu gājēju pārejas. Tās atbilst augstākās satiksmes intensitātes un ātruma ceļu šķērsošanas vietām. Uzrādītas divas vietas, kur paredzētas neregulējamas gājēju pārejas.

Satiksmes drošības līmeņa aprēķini

Projektētājs izmanto konfliktpunktu metodi drošības līmeņu salīdzinošam aprēķinam. Pārbaudīti tiek 12 nozīmīgākie mezgli trasē. Metode ir ļoti vispārēja, sniedz aprēķinu rezultātu, kas balstīts uz konfliktējošo satiksmes intensitāšu un konfliktpunktu skaita sakarību transportlīdzekļu potenciāli iespējamās mijiedarbības rezultātā. Tā ir iespēja iegūt skaitliski izmērāmu rezultātu satiksmes drošībai, taču ne vienmēr tas vispusīgi raksturo reālo drošību konkrētajā objektā, jo neietver citus drošības pazīmju eskalatorus kā, piemēram, satiksmes dalībnieka veids, ātrums, redzamība, trases plāna un garenprofila īpatnības, dabiskā un mākslīgā apgaismojuma nianses, vietējos apstākļus u.c., kam nav aprēķinā iekļaujamu pazīmju. Tomēr arī konfliktpunktu metode ir veids, kā noteikt skaitliskus rādītājus paredzamajām šķērsojumu vietām, bet tā nedrīkst kļūt par vienīgo kritēriju drošības risku novērtēšanai.

Audita grupa nepārbauda veiktos aprēķinus, tikai konstatē, ka aprēķini sniedz apmierinošu rezultātu - 5 šķērsojumi vērtēti kā droši, 7 kā mazbīstami.

Aprakstītas nepieciešamās hidrotehniskās būves ūdensšķēršļu vietās. Tostarp divi MMI tilti.

Aprakstā iekļautas virkne projektā ievērtējamo tehnisko prasību.

Dabas liegumi

Norādīts, ka objekts šķērso trīs Natura 2000 dabas liegumus. Seko informācija par Ministru kabineta noteiktajām prasībām attiecībā uz Dabas liegumu, Kultūrvēsturiskajām, Ainavu aizsardzības, Dabas pieminekļu un Aizsargājamo koku teritoriju zonām.

Indikatīvs trases novietojums pilsētās

Nosaukti saskaņojumi ar pašvaldībām. Siguldas novada pašvaldība nedod saskaņojumu, norādot, ka pilsētas robežās nepieciešama MMI izbūve.

Iekļauts saraksts ar skartajiem privātajiem īpašumiem, skaitā 75.

Virspusēji aprakstīta tehniskā informācija par uzturēšanu, vides pieejamību, satiksmes organizēšanu u.c., kas nav aktuāla izskatīšanai izpētes projektā.

Aprakstītas iespējamās problēmas projektēšanā un būvniecībā, kā pirmo minot, ka VSIA "Latvijas Valsts ceļi" neveic būvniecību privātīpašumā ārpus sev piederošas zemes. *Šeit audita grupa piebilst, ka, lai izbūvētu kvalitatīvu un drošu MMI, nebūs iespējams to izvietot tikai valsts piederībā esošajās zemju platībās. Tiks skartas gan privātas, gan pašvaldības zemes. Būs nepieciešama institūciju un projektētāja sadarbība, lai meklētu veidus, kā realizēt labāko un lietotājiem atbilstošāko trases novietojuma risinājumu. Formāla pieeja kaut ko uzbūvēt tur, kur ir valsts piederības zemes, var novest līdz situācijai, ka vai nu iegūtais galaprodukts nav ērts lietotājiem un netiek izmantots, vai arī neizdodas vispār sasniegt nacionālās nozīmes mērķi un izveidot visā garumā nepārtrauktu MMI. Izpētes projekta subjekts ir Latvijā vēl nebijuša mēroga MMI būve, kuras realizācija būs atkarīga no institūciju vēlmes sadarboties.*

3.5. Grafisko materiālu apskats

Izpētes projekts satur 12 rasējumu lapas ar trases novietnes ieskicējumu kartes aerofotouzņēmumā. Izskatot plānoto novietni un formu, audita grupa izdarījusi sekojošas piezīmes.

Kopējā trases novietne

- **Posms Valmiera – Cēsis** izvietots paralēli autoceļa P20 trasei un tikai posmā no Liepas līdz krustojumam ar ceļu V323 piesaistīts dzelzceļa klātnei. MMI nešķērso dzelzceļa sliedes un atrodas nelielā attālumā no autoceļa. Izskatot apbūves intensitāti vienā vai otrā dzelzceļa sliežu klātnes pusē, jākonstatē, ka MMI trase ved gar Lodes ķiegeļu rūpnīcu, kas ir būtisks cilvēku lietišķo velobraucienu piesaistes objekts. No šī aspekta MMI trases piesaiste labajā pusē (MMI piketāžas pieauguma virzienā) sliežu klātnei ir pamatota. Teritorijā starp sliedēm un autoceļu ir atsevišķi savrupi īpašumi ar zemu apbūves intensitāti. Trases novietne atbilst satiksmes drošības interesēm, jo izvietošana pie autoceļa būtu saistīta ar nepieciešamību veidot dzelzceļa šķērsojumus uz rūpnīcas teritoriju, tā pakļaujot lielāko lietotāju daļu nepieciešamībai nokļūt konfliktā ar vilcienu, pie kam "Latvijas dzelzceļš" nepieļauj vienlīmeņa jaunus šķērsojumus. Tomēr jāuzsver apstāklis, ka no Lodes dzelzceļa pārbrauktuves līdz fabrikai gar dzelzceļam paralēlo Lodes ielu ir izbūvēts gājēju ceļš, kas šobrīd ir apmierinošā stāvoklī. Paralēla GVC izbūve gar dzelzceļu radīs jautājumu par to, vai ir racionāli būvēt divus paralēlus

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

gājējiem izmantojamus ceļus. Ir iespējams pārbūvēt esošo gājēju ceļu posmā līdz fabrikai un dzelzceļam to pietuvināt tikai aiz fabrikas. Nebūtu jāveido bīstams pietuvinājums dzelzceļa sliežu klātnei, vadot MMI starp ēku un dzelzceļu.

	
Esošs gājēju ceļš uz Lodes fabriku	Starp ēku un dzelzceļa sliedēm paredzēts GVC

3.5.1.attēlu grupa

- Izpēte neskar pilsētu teritorijas. Cēsīs pilsētu šķērsojošas MMI, kas savienotu ceļus P20 un P14 abpus pilsētai, nav. Ir ietves, pilsētas ielas ar samazinātu braukšanas ātrumu, atsevišķos posmos KGVC, kas nav piemērots magistrālai velosatiksmei. Mikromobilitātes satiksmes drošības apstākļi vērtējami kā viduvēji. Pilsētas veloinfrastruktūras veidošana ir pašvaldības plānu subjekts. Pilsētu MMI plānos ir savienojamie centri, kuru caurbraukšana atbilstoši paredzamo maršrutu garumiem nav galvenais infrastruktūras izveides uzdevums. Pilsētas pamatā ir galamērķi, kuru sasniegšana notiek dažādos iekšējos virzienos pa lokālajiem pilsētas veloceļiem, kas jāattīsta atbilstoši teritoriālajiem mērķobjektiem pašvaldībā. No magistrālās, nacionālās nozīmes MMI pievada pilsētai jāspēj sasniegt jebkuru iekšējo mērķi pilsētā (koherences princips). Cēsu pašvaldība norāda uz nepieciešamību zināt MMI trases pievienojuma punktus, lai plānotu atbilstošu iekšējo infrastruktūru.
- **Posms Cēsis – V293**. Trases novietne paralēli ceļam P14 atbilst lietotāju interesēm, Cēsu Rīgas ielā ir nesen izbūvēts KGVC, kas kalpotu kā MMI ievads pilsētā.



3.5.2.attēls. KGVC Cēsīs, Rīgas ielā

- **Posms pa V293**. Īsākais ceļš no pieslēguma vietas ceļam P20 līdz divlīmeņu pārvadam ar A2 būtu gar ceļu P20. MMI trase ir iezīmēta pa V293 caur Āraišiem un Drabešiem, kas veido ~1,4 km garāku ceļu (šeit audita grupa neņem vērā tālāko trases virzību uz Amatciemu, kas vispār izslēdz pietuvināšanos A2 trasei). Trases novietojums iezīmē virzību gar Āraišiem kā tūrisma objektu un Drabešu apbūves daļu, kas ietver nelielu ēku kompleksu, tai skaitā sabiedriskas ēkas (skolu).



Tajā pat laikā trase kļūst nesasniedzama no Kārļiem, ēku kompleksam Lejas Rauduvītes un dažiem citiem ēku grupējumiem. Audita grupas vērtējumā sasniedzamās apbūves daudzums pa izvēlēto trasi gar V293 ir apmēram līdzvērtīgs kā šajā pašā posmā pa P20. Atšķirīgais ir tūrisma objekts Āraiši, kas ikdienas lietišķo braucienu auditorijai nav aktuāls un pagarinātais maršruts līdz A2 divlīmeņu satiksmes pārvadam, kas ar līdzās esošo pakalpojumu industriju (kafejnīca un viesu nams) ir uzskatāms par potenciālo mērķa objektu MMI lietotājiem.

Jautājums par lietišķo braucienu galamērķiem ir diskutabls un prognozēt velosipēdistu satiksmes intensitāti iespējams vadoties tikai no pieņēmumiem. Līdz ar ko audita grupa nevar sniegt viennozīmīgu redzējumu, kura trases novietne būtu drošāka – gar ceļu P20 vai V293. Pilnvērtīgai MMI būtu nepieciešamas abas trases, jo ļoti augsta iespējamība, ka tie lietotāji, kas no ceļu P20 un V293 krustojuma brauks Ierikļu virzienā, izvēlēsies braukt pa ceļa P20 brauktuvi, nevis caur Āraišiem. Ja šādu lietotāju būs vairākums, var uzskatīt, ka MMI kā droša savienojuma mērķis nav sasniegts.

Ceļa V293 satiksmes intensitāte ir būtiski zemāka kā P20 un braukšana pa šo ceļu ir drošāka. No šāda aspekta raugoties, drošāk ir braukt pa ceļa V293 brauktuvi ar velosipēdu nekā pa ceļa P20 brauktuvi un ceļš P20 kā intensīvākās satiksmes objekts būtu jānosedz ar MMI kā pirmais.



3.5.3.attēls. Ceļš V293 Āraišos

- **Posms no autoceļa A2 līdz Augšlīgatnei**. Trases novirzīšana uz Amatciemu pa P31, lai tālāk izmantotu bijušā un esošā dzelzceļa nodalījuma joslu, nav nacionālas nozīmes savienojumam atbilstošs risinājums. Izpētē piedāvātais risinājums ved caur potenciālās individuālās apbūves koncentrācijas vietu Amatciemā, kas vērtējama kā piesaistes objekts, taču tas būtiski pagarina MMI trasi un izjauc koherences principu. Tās MMI

lietotāju interešu vietas, kas pamatā izvietotas autoceļam A2 tuvā attālumā, kļūst nesasniedzamas un trase ved caur apvidu (gar veco un esošo dzelzceļu), kur praktiski nav apbūves (4 saimniecības jeb ēku grupas). Tas nozīmē, ka trases novietnei pie dzelzceļa būtu jābūt vismaz vērā ņemamām tuvākā maršruta prioritātēm, lai tas tiktu lietots. Taču šis ceļš, ja vērtē attālumu Cēsis – Augšlīgatne, būs vismaz 6,5 km garāks. Tā ir indikācija, ka paredzētā trase netiks lietota lietišķajiem braucieniem un satiksme turpināsies pa autoceļa A2 brauktuves malu, kamēr vien šis ceļš netiks pārbūvēts par ātrsatiksmes divbrauktuvju ceļu (kas, iespējams, nebūs šodienas aktīvo velosipēdistu pārskatāmā nākotne) un tiks izbūvēti vietējie ceļi.

Audita grupa nenoliedz Amatciema kā paredzamā apbūves centralizācijas objekta pieslēgšanu MMI trasei, taču tas risināms kā atzarojums uz šo teritoriju, nevis pamattrases novirzīšana uz garāku maršrutu bez citiem mērķobjektiem.

Paralēlais faktors, kas vairāk vērsts uz sabiedrisko nevis satiksmes drošību un no audita puses jau pieminēts attiecībā uz citu MMI maršrutu (Saulkrasti – Rīga), ir izolētība no publiskas vides meža posmā uz dzelzceļa klātnes. Palīdzības saņemšanas faktors veselības problēmu gadījumā, personiskās drošības jautājums ir aspekti, kādēļ cilvēki var izvairīties lietot šo maršrutu, jo īpaši tumšajā diennakts laikā. Autoceļa tuvums vienmēr tiek uztverts kā saikne ar mobilu palīdzības saņemšanu un vienlaikus arī sabiedrības klātbūtni kā pasīvo drošības garantu.

Trases izvietošana paralēli autoceļam A2 nebūtu iespējama bez dabas aizsardzības institūciju ieinteresētas piedalīšanās projekta īstenošanā, jo Latvijā ierasts klupšanas akmens projektu realizācijā ir tieši dabas teritoriju saglabāšanas jautājums. Tomēr jāuzsver, ka zaļāka transporta izmantošanas veicināšana ir dabas saglabāšanas interesēs un vienlaikus sabiedrībai būtu maz labuma no izolētiem dabas liegumiem, kuriem nav iespējams pietuvināties pat ar velosipēdu.

No racionāla izvietojuma viedokļa audita grupa vērš uzmanību, ka izpētes materiālos iezīmētā MMI trase atrodas nevis uz bijušā dzelzceļa Ieriķi – Abrene klātnes, bet līdzās tai, kreisajā pusē. Tas nozīmē, ka pastāvēs divas veloinfrastruktūras tieši blakus (paralēli) – "Zaļais veloceļš" un izpētes objekts – MMI jeb GVC. Risinājums labākajā gadījumā izsauc neizpratni.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv





Ceļš P31.



Ceļš P31, pieslēguma vieta pie vecās dzelzceļa trases, kas tagad apzīmēta kā "Zaļais veloceļš"



"Zaļais veloceļš"



"Zaļais veloceļš" – tilts.

3.5.4.attēlu grupa

- **Alternatīvie varianti**



3.5.5.attēls

Izpētes veicējs ir iekļāvis materiālos divus alternatīvos variantus trases novietnei. Viens variants paredz izvairīties no aktīvās dzelzceļa Rīga – Valka klātnes, pārbraucienu uz dzelzceļa klātni veidojot Ieriķos. Otrs variants paredz pilnīgu novietojumu pie autoceļa A2 visā posmā no ceļa P31 līdz Augšlīgatnei. *Audita grupa atbilstoši audita sākumā formulētajiem nacionālas nozīmes MMI veidošanas pamatprincipiem atbalsta otro variantu gar ceļu A2, iespēju robežās no pamattrases izveidojot atzarus Ieriķiem un Amatai. Atzaru veidošana var būt ietverta citos projektos.*





Dzelzceļš Ieriķos, kur paredzēts paralēlā MMI.

3.5.6.attēlu grupa

- **Apdzīvotā vietā Augšlīgatne** trase tiek virzīta paralēli dzelzceļam un šķērso autoceļu A2 pa divlīmeņu gājēju pāreju. Šeit nav skaidrs, kurā līmenī tā ir domāta – virs autoceļa vai zem, jo dzelzceļš ved apakšējā līmenī. Novietne pie dzelzceļa samazina iespējas trasi izmantot Augšlīgatnes apbūves teritoriju Līgatnes un Ķempju virzienā sasniegšanai, kā arī sasniegt Sporta centru Upes ielā un sākumskola, kas ir esošie un sagaidāmie interešu objekti. Gājējiem un velosipēdistiem izmantojama savienojuma ar Sporta centru trūkums ir pašvaldības pausta problēma, un gadiem ilgā periodā iedzīvotāji šo savienojumu veic pa autoceļa malu ierobežota platuma bīstamā telpā.



3.5.7.attēlu grupa. Dzelzceļš Augšlīgatnē

- **Augšlīgatnes – Siguldas savienojums** aktīva dzelzceļa nodalījuma joslā ir vērtējams pamatā no drošības pie dzelzceļa viedokļa, jo atbilstoši Siguldas novada funkcionālajam zonējumam teritorijas ap dzelzceļu un ap autoceļu A2 ir ar līdzīgu zonējumu un apbūves intensitāti. Atšķirības maršruta garumā ir minimālas. MMI izvietošana līdzās dzelzceļam drošības ziņā var tikt pielīdzināta izvietojumam līdzās augstas satiksmes intensitātes autoceļam. Abos gadījumos ir nepieciešams pietiekams attālums no MMI līdz blakus esošajai satiksmes būvei, lai minimizētu neparedzētu iziešanu/izbraukšanu uz dzelzceļa vai uz autoceļa. Atšķirīgs ir lietotāju psihologiskais komforts autoceļa vai dzelzceļa trases tuvumā. Pie autoceļa atrodas kafejnīca un ir transportlīdzekļu tuvums, pie dzelzceļa nav nekādu interešu objektu velosipēdistiem.

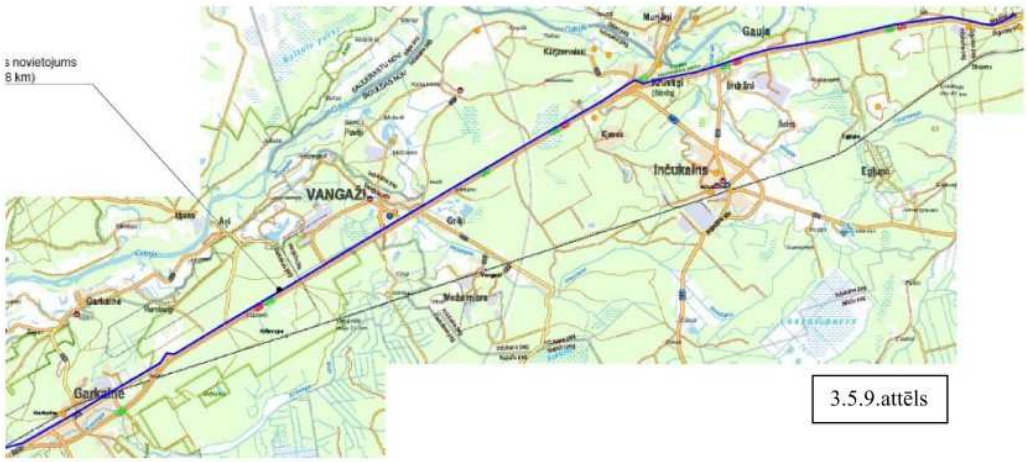


3.5.8.attēlu grupa. Dzelzceļa ievads Siguldā, pie Ķipariem.

- **Posms Sigulda – Garkalne**. Siguldas apdzīvotas vietas robežās trase netiek risināta. Tiek izmantota saistīta piketāža, trasei ienākot Siguldā pie Vējupītes un turpinoties ar to pašu piketa skaitli no Lorupes. Trase piesaistīta divbrauktuvju ceļa A2 Rīgas virziena brauktuvei. Vangažos trase atkāpjas pa Gaujas ielu, lai drošā vietā šķērsotu divlīmeņu satiksmes pārvada brauktuvi jeb Gaujas ielu. Tā ir drošības diktēta nepieciešamība, lai nebūtu jāšķērso ātrsatiksmes ceļa nobrauktuve līknē. Garkalnē trase no autoceļa A2

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

nodalījuma joslas novirzās uz apdzīvotas vietas teritoriju, tajā tiek piesaistīta Lielajai Zaļajai ielai, tālāk pievienojas vietējam ceļam V46 un šķērso dzelzceļu.



3.5.9.attēls

- **Posms Garkalne – Rīga**. MMI trase gar ceļu V46 tiek aizvadīta līdz dzelzceļa Rīga – Valga klātnei un tālākā posmā pa dzelzceļa malā esošu stigu sasniedz autoceļu A1 un A4 divlīmeņu pārvadu, kur savienojas ar esošo KGVC. Pretī Langstiņu pieslēgumam paredzēts savienojošais posms līdz autoceļam A2, kur zem tā ir gājēju tunelis, ko var izmantot ceļa šķērsošanai.



Attiecībā uz MMI piesaistīšanu dzelzceļam posmā Garkalne – Rīga, jāsecina, ka drošības apstākļi būtu līdzīgi, ja izvietojums būtu pie autoceļa A2, kas jau šobrīd daļēji pilda ātrsatiksmes ceļa funkciju – intensīvākās velosezonas laikā tiek palielināts atļautais braukšanas ātrums līdz 110 km/h un autosatiksmes plūsma ir nepārtraukta. Jebkādi centieni tuvoties šādam autoceļam ar velosipēdu būtu noraidāmi, jo tas saistītos ar iespējamu izkļūšanu uz brauktuves un varbūt pat mēģinājumiem ceļu šķērsot. Nekādu būtisku velosatiksmi piesaistošu objektu šajā posmā pie autoceļa A2 nav. Ir viena kafejnīca un apdzīvota teritorija Makstenieki, kuras sasniegšana būt jāorganizē no Langstiņiem.

- **Indikatīvie MMI maršruti pilsētās**

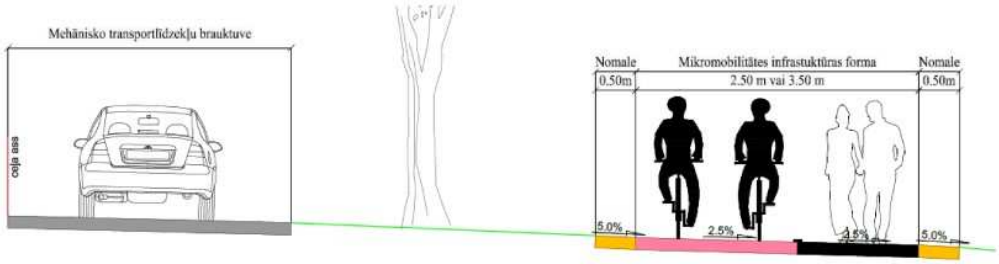
  MMI trases novietnes izpēte pilsētās nav šī projekta pamatuzdevums. Pašvaldībām ir savi teritoriju plānojumi atbilstoši iedzīvotāju aktuālākajiem maršrutiem. Izpētes projekts tikai ieskicē indikatīvos MMI maršrutus pilsētās, kas saistīti ar aptverošu pilsētas teritoriju sasniedzamību, nodrošinot MMI koherences principu.

Mikromobilitātes forma un novietojums

Izpētes projekta grafiskajā sadaļā ir iekļautas desmit dažādi mikromobilitātes formu novietojumi attiecībā pret citām satiksmes būvēm – autoceļu, dzelzceļu vai arī vispār atsevišķi. Shematiskajos griezumos uzrādīta tikai GVC forma, lai gan tekstā tabulas veidā norādītas gan KGVC, gan GVC formas.

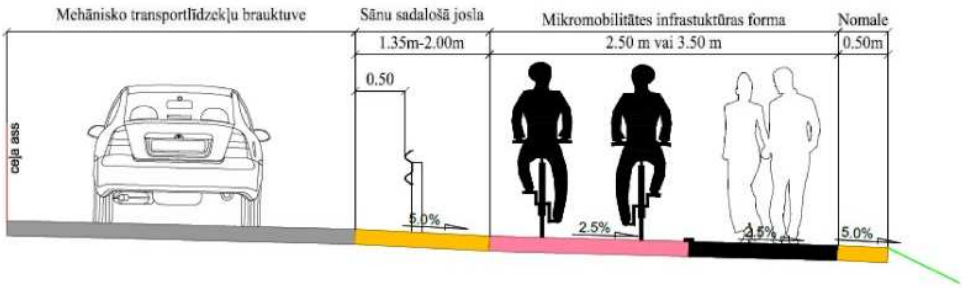
Attālumi no autosatiksmes vai dzelzceļa satiksmes telpas netiek uzrādīti, tie aptuveni saprotami kopplāna shēmās. Taču izpētes projektā augsta detalizācija nav nepieciešama.

Izskatot griezumus, audita grupa vērš uzmanību uz sekojošiem principiālajiem jautājumiem.



3.5.10.attēls

Griezumā Nr.1 MMI paredzēta nelielā attālumā no autoceļa. Tā kā izpētes veicējs norāda virsmu slīpumus, audita grupa iebilst pret piedāvāto salikumu, kur lietus ūdens pa reljefa nogāzi un iespējams, arī no autoceļa notecētu MMI virzienā, kur paredzēta uz celiņu vērsta slīpa 5% nomale, kas pastiprināti veicina smilšu un citu netīrumu noteci uz MMI segumu. Atkarībā no attāluma starp auto un velo satiksmes telpām var būt nepieciešama drošības barjera. Minimālos attālumos nepieciešama arī pret apšļakstīšanas barjera.



3.5.11.attēls

Griezums Nr.3 ir no uzturēšanas viedokļa viens no nevēlamākajiem MMI novietojuma veidiem, kas rada būtiskas uzturēšanas problēmas – lietus ūdens noskalotie gruži uztur MMI pastāvīgi netīrā stāvoklī (3.5.12.att. ilustratīvs piemērs).

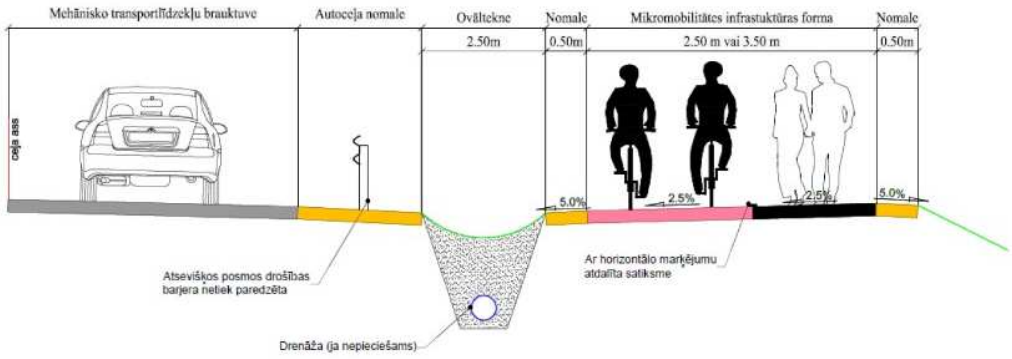
Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv



3.5.12.attēls

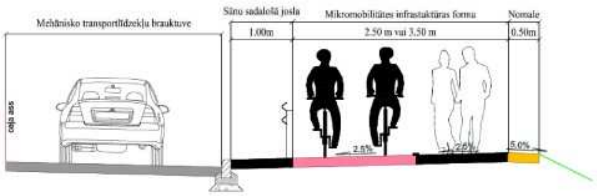
LVS 190-9 "Velosatiksme" p.5.2.1. nosaka nepieciešamību velosatiksmi organizēt pa atsevišķu klātni, ja ātrums uz autoceļa pārsniedz 90 km/h. Izpētes projektā šo novietojuma formu pie ceļa A2 nepielieto, taču pielietotā griezuma Nr.4 forma pie Vangažiem ir diskutabla. MMI atrodas ļoti tuvā attālumā paredzamajam ātrsatiksmes autoceļam.

Griezums Nr. 4



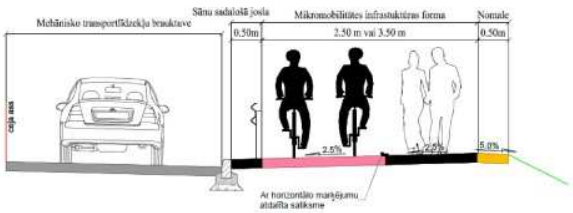
3.5.13.attēls

Griezums Nr. 5



Piedāvātie griezumi Nr.5 un Nr.6 (3.5.14.att.) ar augsto apmali un drošības barjeru. Lai arī tie ir principiālu shēmu veidā, netiek ievērtēts barjeras darba platums un velosatiksmes drošības telpa līdz barjerai.

Griezums Nr. 6



3.5.14.attēls

Mikromobilitātes forma

Izpētē MMI forma aprakstīta tabulā, nenorādot to grafiskajos materiālos. Audits sasaista piedāvātos posmus ar grafisko risinājumu.

Ceļu drošības auditā netiek izvirzīti principiāli iebildumi GVC piedāvātajai formai, kas paredz gājēju un velosipēdu satiksmes atdalīšanu.

Tiek apskatīti KGVC posmi, kas ir bīstamāki ar kopēju satiksmes telpu mikromobilitātes rīkiem, kas bez pūlēm attīsta ātrumu 30 km/h un lielāku. Arī velosipēdi, ko izmanto savienojumu pārvarēšanai, nereti ir paredzēti braukšanai pa šoseju un mēdz sasniegt pat 50 km/h ātrumu. Gājējiem atrašanās vienotā šaurā satiksmes telpā ar šādiem daudz lielāka ātruma un lielākas masas objektiem ir bīstama, taču atsevišķās telpas paredzēšana ir atkarīga no tā, cik daudz ir tādu gājēju, kas mēro lielus attālumus starp sasniedzamajiem objektiem.

Izpētes veicēja norādītais pamatojums – MMI formu izvēlēties, par kritēriju pieņemot autosatiksmes intensitāti – ir vērtējams kritiski, jo nav satiksmes drošības saiknes no autoceļa nodalītai MMI ar satiksmes intensitāti uz blakus esošā ceļa. Bīstamība ir vienāda kā GVC formai, tā KGVC formai. Atšķirīgais ir gājēju un velosipēdistu satiksmes intensitāšu attiecība – cik daudz ir to gājēju, kas būs pakļauti velosipēdistu apdraudējumam uz KGVC. Izpētes veicējs piedāvā pieņēmumus, kas ietilpst LVS 190-9 "Velosatiksme" 5.2.1. tabulas noteiktajās robežvērtībās, lai pamatotu KGVC formas izvēli, atskaitot tos posmus, kur autosatiksmes intensitāte ir lielāka par 5000 A/24h.

Audita piezīmes par KGVC un GVC izvēles posmiem:

Vieta, posms	Piezīmes
Pk 11+00 autobusa pietura Dumbrāji	Šajā vietā mainās satiksmes intensitāšu vērtības gājējiem un velosipēdiem un attiecīgi tiek pielietota KGVC forma. Audita grupa piekrīt, ka gājēju skaits var samazināties autobusa pieturā, taču ne

	velosipēdistu skaits, kā norādīts tabulā. GVC maiņa uz KGVC formu var būt pieņemama, jo tuvumā nav gājēju piesaistes objektu.
Pk 141+00 – Pk 238+70	Norādīts, ka dzelzceļa nodalījuma joslā lietojams GVC, atsaucoties uz standarta punktu, kas faktiski to nemaz nenosaka. Taču jebkurā gadījumā drošāka forma ir atbalstāma. Posmā dzelzceļa pārbrauktuve – Lodes fabrika gājējiem aktuālāks var būt esošais gājēju celiņš, jo tas ved tieši uz rūpnīcas vārtiem, taču MMI pieslēguma veidošana fabrikas teritorijai vismaz izpētes stadijā ir nezināms lielums. Tomēr ir iespēja apsvērt VC formu posmā no pārbrauktuves līdz fabrikai, ja gājēju satiksme paredzama pa esošo celiņu. Kā arī iespējams risinājums MMI vadīt pa esošo gājēju ceļa vietu līdz rūpnīcai un tālāk to novirzīt paralēli dzelzceļam.
Pk 262+55 – Pk 275+00	Posms Cēsis – Līvi ir cieši saistīts ar plašu apdzīvotu teritoriju sasniedzamību, kur gājēju intensitāte 10 g/h ir šķietami pazemināta un KGVC forma nepiemērota. Pie pilsētas robežas, kur apkārtnē ir daudz apbūves un tā paplašinās, nepieciešama GVC forma.
Pk 302+00 – Pk 331+20	Posmā Āraiši – Drabeši jārēķinās, ka MMI iegūst tūrisma infrastruktūras raksturu, kas nozīmē augstāku sezonālo gājēju un velosipēdistu satiksmes intensitāti. Tā var nesasniegt lielumus, kas pieprasa GVC formu, taču audita grupa nepiekrīt pieņēmumam, ka sagaidāmi tikai 10 g/h un 25 v/h. Tūrisma sezonā pieplūdumam jābūt lielākam, jo īpaši pie attīstītas MMI.
Pk 417+00 – Pk 449+00	Paredzētā forma GVC ir šķietami nelietderīga, jo nav gājēju piesaistes objektu, vismaz tādā attālumā, kas sasniedzams kājām. Taču jebkurā gadījumā drošāka forma ir atbalstāma.
Posms no Ieriķiem līdz Rīgai	Uzrādīts kā GVC, kas ir atbalstāma MMI forma, ņemot vērā pieaugošo apbūves un apdzīvotības blīvumu.

Ceļu šķērsojumi

MMI trase šķērso dažāda veida ceļus - lielu skaitu vietēju ceļu un nobrauktuves uz īpašumiem, autoceļus un dzelzceļu.

Bīstamākie šķērsojumi ar galvenajiem autoceļiem, kā arī ceļu P20 un Gaujas ielu Vangažos, kas ir nobrauktuves no A2 turpinājums, tiek paredzēti divos līmeņos. Ar to var uzskatīt, ka izpētes stadijā satiksmes drošības jautājums tajos ir atrisināts.

Divus šķērsojumus paredzēts noformēt kā neregulējamas gājēju pārejas – Lodē un Lielā Zaļā ielā Garkalnē. Gājēju pāreja nav veloinfrastruktūras elements, taču pašreizējā normatīvo aktu formulējumā tā ir iespēja ļaut neregulējamā šķērsojumā velosipēdistiem braukt ar priekšroku attiecībā pret citiem transportlīdzekļiem. Audita grupa to neuzskata par veiksmīgu risinājumu, jo būtu jāveido šķērsojumi, kur saglabājas satiksmes telpu dalījums gājējiem un velosipēdistiem, taču izpētes stadijā formulējums "gājēju pāreja" ir pieņemams.

Izpētes materiālos šķērsojumu vietas ir numurētas, tām veikti satiksmes drošības līmeņa aprēķini. Novērtējot apstākļus šķērsojumos, audita grupa par būtiskākajiem atzīmē sekojošo:

> Šķērsojums Nr.2 – ar ceļu V317, grants segums, ātrums 80 km/h. Šķērsojums līdzās dzelzceļa pārbrauktuvei, kur uzstādīta 207. "Stop" zīme. Bīstamība vērtējama kā zema.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Šķērsojums Nr.4 – ar ceļu V284, grants segums, ātrums 80 km/h. Šķērsojums līdzās dzelzceļa pārbrauktuvei, kur uzstādīta 207. "Stop" zīme.

Šķērsojums Nr.5 – ar ceļu V282. Asfaltbetona segums, 90 km/h, taču šķērsojums pie regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves plāna līknē, kur nepieciešama braukšanas ātruma samazināšana.

Šķērsojums Nr.6 – ar ceļu V94. Vietējā autoceļa pieslēgums "Sēnītes" divlīmeņu mezglam. Ņemot vērā konfigurāciju, manevrējošo transportlīdzekļu ātrums zems, redzamība nodrošināta. Iespējams veidot velosipēdistu prioritāti šķērsojumā.

Šķērsojums Nr.7 ar ceļu V95. Vietējā ceļa pieslēgums. Krustojums plašs, ar LVS 190-3 "Vienlīmeņa ceļu mezgli" neatbilstošu konfigurāciju. Manevru trajektorijas sarežģītas, autovadītājiem uzmanību atņem manevru veikšana un savstarpējo prioritāšu noteikšana. Paredzot MMI šķērsojumu, nepieciešama pieslēguma vietas pārbūve. Mezgla bīstamības aprēķinā iegūtais rezultāts pilnībā neatbilst patiesajam velosipēdistu apdraudējumam šī šķērsojuma vietā.

Šķērsojums Nr.8 ar Gaujas ielu Vangažos. Vieta, kur pašlaik uz A2 ir regulēta gājēju pāreja, plānots gājēju divlīmeņu šķērsojums, kas palielinās ātrumu uz pamatceļa. Nobrauktuve uz Vangažiem, visticamāk saglabāsies arī ātrsatiksmes ceļa izbūves versijā, un būs nepieciešams šķērsojums divos līmeņos. Tā kā tāds ir ietverts arī MMI izpētes aprakstā, nebūtu nepieciešams veikt drošības līmeņa aprēķinus. Vienlīmeņa šķērsojums būtu sarežģīts, bīstams un apgrūtināts ar blakus esošo stāvlaukumu, šķērsojumu būtu nepieciešams maksimāli atvirzīt no ceļa A2.

Šķērsojums Nr.9 ar Vidzemes ielu. Vieta, kur no A2 izveidota nobrauktuves josla, paredzams palielināts autosatiksmes ātrums un zema gatavība apstāties, lai palaistu gājējus un velosipēdus. Ja šāds šķērsojums tiek veidots, tas nav saderīgs ar ātrsatiksmes ceļa projektu.

Šķērsojums Nr.10 ar ceļu V50. Principiāli nepieņemams mezgla veids AI kategorijas autoceļam. Velosipēdistu palielināts apdraudējums, jo autovadītāji, kas pa mazāksvarīgo ceļu šo mezglu pārbrauc, var nepievērst uzmanību velosipēdistiem, jo galvenā vērība tiek veltīta ārkārtīgi bīstamajam ceļa A2 šķērsošanas manevram. Ātrsatiksmes ceļa versijā neiespējams mezgls.

3.6. Secinājumi

"Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra posmā Valmiera – Rīga" ir neapstrīdami nepieciešams un svarīgs objekts, kas radītu vēl nebijušas iespējas droši pārvietoties ar mikromobilitātes rīkiem un kājām starp Vidzemes lielākajām pilsētām un citām maršrutā esošām apdzīvotām vietām gan ikdienas, gan arī atpūtas nolūkos.

Audita grupa atzīmē satiksmes drošības sasaisti ar lietotājiem piemērotāko trases novietni un paredzamās infrastruktūras formu.

No auditam iesniegtajiem izpētes materiāliem galvenie secinājumi auditā:

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

- Trases novietne nesasniedz ikdienas "lietišķo velobraucēju" vajadzību līmeni. Novietnes izvēlē nav ievēroti nacionālas nozīmes savienojošai MMI aktuālie principi – tiešākais savienojums starp lielākajām apdzīvotajām vietām ar atzariem uz mazajām apdzīvotajām vietām. Tas iezīmē augstāko satiksmes drošības risku – lietišķie velobraucēji turpinās izmantot autoceļus, nevis MMI.
- Trases novietne var atbilst tūrisma mērķiem, taču tie ir sekundāri nacionālas nozīmes MMI.
- Garos posmos gar dzelzceļu un gar veco dzelzceļa klātni nav ar ceļu saistītās infrastruktūras (tirdzniecības, atpūtas, pakalpojumu) objektu.
- Netiek izmantota jau esošā gājēju infrastruktūra Liepā.
- Tiek paredzēta "Zaļajam veloceļam" paralēla MMI gar veco dzelzceļu Ieriķi – Abrene.
- Ļoti daudz nezināmo faktoru, jo šis izpētes projekts ir saistīts ar 4 izpētes projektiem un citiem nerealizētiem projektiem, kas ietekmē iespējas šajā izpētē rast nepieciešamo trases novietojumu.
- Pašvaldības nav tādas MMI, kas nodrošinātu lielo pilsētu šķērsošanu pa nacionālajai MMI līdzvērtīgu infrastruktūru.
- Izpētē pieņemtie dati par paredzamo velosatiksmes intensitāti nav līdz galam noformulēti un ir balstīti uz pieņēmumiem.
- Konstatētas atsevišķas neatbilstības MMI formas izvēlē, pamatojumā, šķērsojumu bīstamības novērtēšanā.

Papildus apstāklis, ko audita grupa akcentē – izpētes objekts kā vienīgā MMI nespēs optimāli nodrošināt lietotāju vajadzības, būs nepieciešama visu pašvaldību iesaiste, veidojot lokālos savienojumus (koherences princips), jo, ja kādas no teritorijām nebūs ērti un droši sasniedzamas ar mikromobilitātes rīku, tās nevarēs iesaistīties nacionālā savienojuma izmantošanā.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

4. REZULTATĪVĀ DAĻA

Izpētes projektam "Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga izpēte" ir veikts ceļu drošības audits pirmajā, iespējamības stadijā.

Auditam iesniegtie trases novietojuma risinājumi audita grupas redzējumā nesasniedz nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūrai nepieciešamo plānojuma optimālu atbilstību lietotāju vajadzībām, kas palielinās satiksmes drošības riskus, turpinot izmantot mikromobilitātei nepiemērotus autoceļus.

Audita konstatējošajā daļā ir aprakstīti iespējamie satiksmes drošības riski un atsevišķi apsvērumi par risinājumu posmiem, uz ko vēršama uzmanība tālāk izstrādājot izpētes vai projektēšanas dokumentus. Audita ieteikumi vērsti uz lietotāju drošībai, vajadzībām un ērtībām maksimāli atbilstošāko principiālo risinājumu.

4.1. Audita ieteikumi

1) Pamattrases generālo novietojumu tuvināt tam, kas ietverts VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pasūtītajā, 2019. gadā izstrādātajā dokumentā "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (8.pielikums) (auditā 3.3.1.att.). Audita ieteikums lietotājiem piemērotākajai trases novietnei:
    a. Dzelzceļa klātnes nodalījuma joslu izmantot tikai izņēmuma gadījumos. Šādi posmi atbalstāmi tikai posmā Garkalne – Rīga un Augšlīgatne – Sigulda.
    b. No ceļu P20 un V293 krustojuma nacionālas nozīmes savienojumam atbilst trase gar ceļu P20 un tālāk gar A2. Atzarojums uz Āraišiem, Drabešiem un Amatcienu ir svarīgs lokālais savienojums, bet tā nevar būt pamattrases novietne. Šāda atzarojuma esamība palielinātu arī pamattrases lietotāju skaitu.
2) Aprakstīt pamatojumu gājēju un velosipēdistu satiksmes intensitāšu vērtību izvēlei.
3) Posmā Liepas dzelzceļa pārbrauktuve – Lodes ķiegeļu fabrika paredzēt MMI pa esošā gājēju ceļa vietu, pie dzelzceļa pietuvinot to tikai sākot no rūpnīcas teritorijas.
4) Pārskatīt posma Cēsis – Līvi izvēlētās MMI formas veidu. Audita grupa iesaka GVC piepilsētas pieaugošās apbūves intensitātes dēļ.
5) Līgatnes, Inčukalna, Murjāņu pieslēgšana MMI trasei ir vēlama vai nu šī projekta ietvaros vai saistītos projektos. Tas paaugstinātu pamattrases funkcionalitāti.
6) Posmā Rīga – Sigulda MMI saistīt ar ātrsatiksmes ceļa izbūves konceptu, paredzot platības vietējo paralēlo ceļu izvietojumam.
7) Izskatīt iespēju tipveida risinājuma GVC formai brauktuves šķērsojuma vietās veidot dalītas satiksmes telpas gājējiem un velosipēdistiem, neradot atšķirīgus risinājumus šķērsojumiem vienas apdzīvotas vietas un konkrētā GVC ietvaros.

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

Audita pasūtītāja pienākums:

Auditu veikšanas kārtību nosaka MK noteikumi Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi". Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, audita pasūtītāja pienākums ir pēc iespējas ievērot audita atzinumā sniegtos ieteikumus.

Norādām, ka audita pasūtītājam 30 dienu laikā pēc audita atzinuma saņemšanas rakstiski jāiesniedz CSDD un Satiksmes ministrijā paskaidrojumu, kuri audita atzinumā sniegtie ieteikumi ir ņemti vērā un kuri nav ņemti vērā, pamatojot, kāpēc ieteikumu nav iespējams ņemt vērā.

Ceļu drošības auditors
Sert.Nr. 16/2019 **Atis Vancovičs**

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Registrācijas Nr. 40003345734. Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079, e-pasts: csdd@csdd.gov.lv, www.csdd.lv

LVC TK sekretāram

Lūdzu iekļaut nākamās TK sēdes darba kārtībā:

Starpziņojuma Nr.1 apstiprināšana:
"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"

Pielikumā:
1. Starpziņojums Nr.1

Īss paskaidrojuma raksts

Velosatiksmes infrastruktūras un tās elementu integrēšana kopējā transporta sistēmā ir svarīga. Nepietiekamas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras esamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, jo īpaši starp blīvi apdzīvotām vietām, būtiski samazina iedzīvotāju mobilitātes iespējas un paildzina nokļūšanu līdz galamērķim, piem., darba vietām, tādējādi radot zaudējumus tautsaimniecībai.

Galvenais nosacījums veiksmīgai velosatiksmes attīstībai ir kvalitatīva infrastruktūra: velosipēdistu skaits pieaug līdz ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību un satiksmes drošības uzlabošanos. Šobrīd plānot infrastruktūru tikai velosatiksmei vairs nav iespējams, ņemot vērā citu pārvietošanās transportlīdzekļu un rīku attīstību, kā arī nedrīkst aizmirst iešanu ar kājām, kā mobilitātes pamatu, tamdēļ, lai nodrošinātu drošību, ātrumu un ērtību LVC strādā pie mikromobilitātes infrastruktūras attīstības pēc "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (turpmāk – pētījums) izvirzītajām prioritātēm :

1. Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūra, kas savā starpā savieno blīvāk apdzīvotas Latvijas vietas;
2. Apdzīvotu vietu un sasniedzamības robežu savienojoša mikromobilitātes atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības robežā dzīvojošo iedzīvotāju skaits;
3. Pārējā mikromobilitātes infrastrūktūra.

PĀRSKATS

PAR starpziņojuma izskatīšanu LVC

(Projektēšanas uzdevuma, starpziņojuma, būvprojekta, iesnieguma..... – vajadzīgo ierakstīt)

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
1.	2.	3.	4.
Satiksmes organizācijas plānošanas daļas ceļu būvinženieris M.Prancītis 05.11.2021			
1.	Piekrītu variantam Nr.3 ar nelielu trases novietojuma modifikāciju: Esošajā variantā mikromobilitātes infrastruktūra virzienā no Rīgas uz Cēsīm iet pa autoceļa A2 nodalījuma joslu līdz autoceļam P20 un tālāk pa šī autoceļa nodalījuma joslu iet uz Cēsīm. Piedāvājums būtu mikromobilitātes infrastruktūru novirzīt Ieriķos šādā maršrutā Ieriķi – Melturi – Amata-Amatciems (8km), virzīt veloceļu pa veco dzelzceļu. Skat attēlu zemāk. Šī varianta ieguvumi : • tas savienotu Cēsu pilsētu ar Āraišiem, kur atrodas Āraišu ezerpils arheoloģiskais parks – nozīmīgs tūrisma galamērķis (apm.20 000 apmeklētāju gadā); • Āraišu ezerpils apmeklētāju centra teritorijā jau ir izveidota velosipēdu novietne un tehniskās apkopes infrastruktūra; • ietverot Drabešu ciemu, palielinātos iedzīvotāju skaits, kas var izmantot mikromobilitātes infrastruktūru – Drabeši (99 iedz.), jo ciema teritorijā darbojas Jaunā pamatskola, Amatu māja un sporta klubi; • Drabeiši,Āraiši un Amatciems ietilpst arī Cēsu 10 km. sasniedzamības robežā. • Izmantojot Ieriķi-Melturi-Vecumi bijušo dzelzceļa līnijas posmu līdz Amatai, ievērojami samazinātos ieguldījumi velo ceļa infrastruktūras attīstībā, jo sniegtu iespēju izvairīties no stāviem	Piedāvātajam variantam ir arī savi mīnusi: • Iedzīvotājiem, kuri vēlētos nokļūt no Cēsīm līdz Ieriķiem būtu jāveic par aptuveni 6.5 km garāks ceļš, kas kājāmgājējam un velobraucējiem ir nozīmīgs gabals. Īsāk sakot mikromobilitātens infrastruktūra paliek par 6.5 km garāka, kas būtu arī dārgāks risinājums. Pastāv arī risks, ka vietējie iedzīvotāji pārvietosies pa a/c P20 un A2 malu, lai ātrāk nokļūtu no Cēsīm uz Ieriķiem. • Rodas papildus autoceļa P20 un A2 šķērsojums, kur būtu nepieciešama divlīmeņu gājēju pāreja. Tas nozīmē, ka šis risinājums būs dārgāks. • Piezīmes attēlā uzrādītais autoceļš no Amatas līdz dzelzceļam ir ar nesaistīta minerālmateriāla segumu. Kaut arī intensitāte uz šī ceļa noteikti ir neliela, pastāv risks, ka uz mikromobilitātes infrastruktūras uzkrāsies putekļi un akmentiņi no autoceļa, kas nozīmē papildus uzturēšanas darbus. Vislielākais pluss, tomēr, ir tas, ka ir iespēja savākt pēc iespējas vairāk esošos ciematus, tāpēc tiek piedāvāts jauns trases variants, kuru Izpildītājs virza tālākai izpētei. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā.	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	kāpumiem un kritumiem, iespēja izmantot jau esošo velo/gājēju tiltu pār Amatas upi, ievērojami palielinātos velobraucēju plūsma 		
LVC Rīgas nodaļas vadītāja A.Roze 03.11.2021			
2.	1. Kādēļ 1.variantam tiek piedāvāts šķersot A2 jaunā vietā, nevis pa esošo gājēju tiltu Berģos? 2. Vai ir skatīts risinājums veloceļu posmā līdz Garkalnei virzīt pa dzelzceļa nodalījuma jolsu un tad to izvest ārā uz A2 aiz dzelzceļa pārvada ~A2 km 23/24? Šādā variantā arī A2/P3 mezgla šķērsošana būtu vienkāršāka. (vai arī pa plānoto divlīmeņu gājēju šķērsojumu Garkalnē) 3. Piedāvātajā 2.un3.variantā šķiet ļoti optimistiska ideja izvietot paredzēto infrastruktūru pie mājām, kas atrodas gandrīz uz ceļa, konkrēti 2 piemēri z.v 80600040214 un 80640020252	Tiek piedāvāts jauns trases variants, kuru Izpildītājs virza tālākai izpētei. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā. 1. Jaunajā trases variantā tiek piedāvāts mikromobilitātes infrastruktūru no Garkalnes līdz a/c A1/A2 krustojumam paredzēt pa dzelzceļa nodalījuma joslu, kur tas varētu pieslēgties esošajam veloceļam krustojumā. 2. Piezīme ņemta vērā. Jaunajā trases variantā tiek piedāvāts mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt no a/c A1/A2 krustojuma līdz Garkalnei izbūvēt dzelzceļa nodalījuma joslā. Tālāk Garkalnē to izbūvēt blakus autoceļam V46 un Lielajai zaļajai ielai un tālāk to izbūvēt blakus autoceļam A2 kreisajā pusē līdz pašai Siguldai, skatoties virzienā uz Siguldu.	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
		3. Piekrītam, taču otrā autoceļa A2 pusē ir tādi paši varianti, kur mājas ir pie paša autoceļa, piemēram z.v. 80640020249 un 80600040564. Neatkarīgi kurā a/c A2 pusē paredzēsim mikromobilitātes infrastruktūru, pie atsevišķām ēkām tā būs ļoti tuvu.	
LVC Cēsu nodaļas vadītājs U.Plendišķis 02.11.2021			
3.	Kopumā atbalstam variantu Nr.2, Ar izmaiņām maršrutā: Līdz Ieriķiem pa A2 nodalijuma joslu, Ieriķi – Melturi – Amata-Amatciems (8km), virzīt veloceļu pa veco dzelzceļu. Amata-V293-P14(Zīparkalns)- Līvi. (Jo no Līvi-Cēsis km39,7-42,7 patreiz projektē gājēju/velo ceļu) Agra-Cēsis-P20-Valmiera. Loti nozīmīgs: atzars uz Amatciemu, caur V293(Āraišiem)! Augšlīgatne-Līgatne Dukuri-Rāmnieki, līdz nobrauktuvei uz Niniera ezeru!	Tiek piedāvāts jauns trases variants, kuru Izpildītājs virza tālākai izpētei. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā. Jaunajā trases variantā tiek piedāvāts mikromobilitātes infrastruktūru virzīt pa Ieriķi – Melturi – Amata – Amatciems maršrutu (veco dzelzceļu). No Amatciema pa a/c P31 līdz Āraišiem pa a/c V293 un tālāk līdz Cēsīm pa P14. Tālāk no Cēsīm līdz otrajai dzelzceļa pārbrauktuvei, kur paredzēts novietot mikromobilitātes infrastruktūru autoceļa un dzelzceļa kreisajā pusē (skatoties virzienā uz Valmieru). Tas nozīmē, ka vairs nebūs lieku šķērsojumu. Lūdzu atsūtīt informāciju par P14 km 39.7-42.7 projektējamo gājēju/veloceļu.	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	Vai tiek plānoti velo nomas, novietnes laukumi Cēsu pilsētā? Neatbalstam trasi pa dzelzceļa nodalījuma joslu, uzskatot to par bīstamu. Jautājumi par drošību P20 posmā Cēsis-Liepa! (piecas dzelzceļa pārbrauktuves), augsts vidējais braukšanas ātrums, ceļa konfigurācija!	Atzars uz Amatciemu caur V293 (Āraišiem) tiek piedāvāts jaunajā variantā. Augšlīgatne – Līgatne realizējams kā atsevišķs projekts. Projektā tiks ieteikts nākotnē šo posmu izbūvēt. Dukuri – Rāmnieki līdz nobrauktuvei uz Niniera ezeru, tomēr neietilpst nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūrā. Šis ir vienkāršs atzars uz tūrisma/atpūtas objektu, kur gājēju un velobraucēju intensitāte varētu būt neliela. Minēto posmu nepieciešams izskatīt ārpus šī izpētes projekta. Atbilstoši darba uzdevuma 4.1.2. punktam pašvaldību daļā ir jāveic tikai indikatīva mikromobilitātes trases plāna iezīmēšana. Detalizētu informāciju, kā, piemēram, velo novietnes, nav paredzēts uzrādīt. Mikromobilitātes infrastruktūra pa dzelzceļa nodalījuma joslu ir bīstama tikai vietās, kur dzelzceļš šķērso ceļu (gadījumā ja pāri ceļam nepieciešama pāreja). Jaunajā variantā šādas pārejas nav paredzētas. P20 posmā, vietās, kur ir dzelzceļa pārbrauktuves, ir dzelzceļa luksofori. Šajās vietās pāri dzelzceļam ir iespējams izbūvēt salīdzinoši drošas pārejas. Visā P20 posmā mikromobilitātes pietuvojumus pie autoceļa būtu jāatdala ar drošības barjerām. Pārējās vietās paredzēts izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru pēc iespējas tālāk no ceļa, lai radītu maksimālu drošību. Jaunajā trases variantā nav paredzēts neviens autoceļa P20 šķērsojums.	

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
LVC Valmieras nodaļas vadītājs I.Krīgers 02.11.2021			
4.	LVC Valmieras nodaļa izskatīja 1.starpziņojumu un radās šāds ieteikums: Precizēt, kurā vietā mikromobilitātes infrastruktūrai paredzēts "nākt ārā no Valmieras". To būtu vēlams saskaņot arī ar Valmieras pilsētas pašvaldību, jo pašvaldība pēdējā gada laikā aktīvi izstrādā projektus teritorijām Gaujas kreisajā krastā – Dienvidu maģistrāle, kas pieslēdzas P20 un teritorijas starp dzelzceļa staciju un P20. Dienvidu maģistrālei paredzēts gājēju – veloceliņš, kurš pieslēdzas P20. Vairāk patīk celiņa novietojuma 3.variants pa dzelzceļa aizsargjoslu līdz Cēsīm, tālāk gar autoceļiem. Šis ir ekonomiski un no drošības viedokļa izdevīgākais, bet zaudē ainaviskuma ziņā.	Piezīme ņemta vērā. Turpmākā izpētes projekta izstrādes gaitā mikromobilitātes infrastruktūras pieslēgums pie Valmieras tiks saskaņots ar Valmieras novada pašvaldību. Izskatot visus LVC struktūrvienību komentārus, tiek piedāvāts jauns variants (koriģēts 3. variants), kas ir kā kompromiss visiem ieteikumiem. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā.	Saskaņots
Stratēģijas daļas ceļu būvinženieris M.Jakovļevs 03.11.2021			
4.	Stipri nepārskatāms darbs. Salikts tā jocīgi. Es sāktu ar Rīgu un virzītos uz Valmieru, bet viņiem ir otrādi, tā ka pagrūti atrast konkrētās vietas. Runājot par attīstības projektiem apskatāmajā posmā, aktuāli ir A2 risinājumi, kuri ir no 2008. gada VPP projekta (Rīga - Sēnītes mezgls) un A2/A3 izpētes (no Sēnītes mezgla līdz Cēsu pagriezienam P20). Pagrūti saprast, vai šie veloceliņa risinājumi skar vai neskar projektu risinājumus (pamatā paralēlos ceļus u.tml.). Projektētājam vajadzētu pārliecināties, vai risinājumi nepārklājas. Nosūtīšu saiti uz materiāliem, lai var iedot darba izstrādātājam.	Atbilstoši darba uzdevuma nosaukumam "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" mikromobilitātes trases infrastruktūras sākums pieņemts Valmierā. Turpmākā izpētes projekta gaitā tiks savietots mikromobilitātes Valmiera-Rīga izpētes projekts ar piezīmē norādītajiem projektiem. Lūgums tos atsūtīt.	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
Projektu ieviešanas daļas projektu vadītājs M.Ābols 03.11.2021			
5	Piezīmju nav	----	Saskaņots
Tiltu daļas vadītājs M.Dūzelis 05.11.2021			
6.	Būtisku perspektīvā gājēju – velosipēdistu ceļa izmaksu daļu veidos esošo būvju pielāgošana/pārbūve un jaunu būvju izbūve. Izpētes projektā vajadzētu detalizētāk norādīt kādas esošās būves var izmantot, kādas jāpārbūvē, cik un kādas jaunas jābūvē, kā arī cik tas orientējoši varētu izmaksāt katram no piedāvātajiem variantiem.	Noteicošais, tomēr, būs mikromobilitātes infrastruktūras pieejamība pēc iespējas vairāk iedzīvotājiem, nevis izmaksas. Izskatot visus LVC struktūrvienību komentārus, tiek piedāvāts jauns variants (koriģēts 3. variants), kas ir kā kompromiss visiem ieteikumiem. Jaunajā trases variantā tiek piedāvāts maksimāli daudz savākt lielāku skaitu iedzīvotāju. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā. Katrā ziņā apstiprinātā varianta aptuvenās izmaksas tiks iesniegtas uz 2. starpziņojumu. Nav paredzēts veikt izmaksu aprēķinu visiem variantiem.	Saskaņots
Ceļu būvprojektu daļas vadošais projektu vadītājs A.Blaus 07.11.2021			
7.	1. Salīdzinot 3 piedāvātos iespējamos trases novietojuma variantus, manuprāt, ļoti pareizi ir izvirzīti galvenie kritēriji, pēc kā vērtēt katra varianta priekšrocības vai trūkumus. Manuprāt, ļoti būtiski ir šo infrastruktūru izveidot maksimāli pieejamu lielākam skaitam iedzīvotāju. Svarīgi ir šķērsot apdzīvotās vietas vai trasi novirzīt maksimāli vairāk apdzīvotu vietu tuvumā (ar iespējām nokļūt šo apdzīvoto vietu centros) un maksimāli vairāk apskates vai atpūtas objektu tuvumā. 2. Visticamāk, ka šī infrastruktūra vairāk tiks izmantota kā savienojumi starp tuvāk novietotajām apdzīvotajām vietām, kā iedzīvotāju aktīvās atpūtas iespēju (velobraukšana, pastaigas, skrituļslidošana vai slēpošana ziemā)	1. Informatīva piezīme. 2. Informatīva piezīme. 3. Informatīva piezīme. 4. Informatīva piezīme. 5. Turpmākā izpētes gaitā tiks ņemti vērā M. Jakovela piezīmē norādītie projekti: • 2008. gada VPP projekts (Rīga - Sēnītes mezgls); • A2/A3 izpēte (no Sēnītes mezgla līdz Cēsu pagriezienam P20).	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	paplašināšana brīvajā laikā, nevis mērojot lielus attālumus nokļūstot ar velosipēdu no Valmieras vai Cēsīm Rīgā. 3. Tāpat, manuprāt, ļoti būtiski būtu, lai izvēlētais trases variants maksimāli virzītos pa "acīm tīkamu" vidi, tā nodrošinot pievienoto vērtību. Garu attālumu veikšana pa dzelzceļa nodalījuma joslu diez vai būtu pozitīvs iemesls šo infrastruktūru izmantot atpūtas vai sporta aktivitāšu nolūkos. Tomēr, posmā Valmiera – Cēsis, kur nav daudz apdzīvoto vietu, šis novietojuma variants varētu būt racionālākais. 4. Izanalizējot projektētāju iegūtos datus un izvērtējot situāciju, kā atbalstāmāko variantu iesaku variantu Nr.3., eskatoties uz lielo skaitu atsavināmo īpašumu. 5. Vai veicot analīzi par iespējamo varianta Nr.3. novietojumu ir ņemts vērā tas, ka maršrutā Cēsis (Drabeši) – Rīga perspektīvā līdz 2040.gadam ir paredzēta ātrgaitas vairākjoslu autoceļa A2 posmā Rīga – Smiltene projektēšana un būvniecība?	Izpildītājam nav nekādas informācijas par iespējamajiem risinājumiem ātrgaitas ceļa būvniecībai posmā no Cēsīm līdz autoceļam A2. Ja Pasūtītājam ir šādi dati, lūdzam tos izsniegt.	
Satiksmes ministrijas Autoceļu infrastruktūras departamenta direktora vietnieks K.Grieze 10.11.2021			
8.	Par posmu no Cēsīm līdz Ierikiem man nav komentāru, atbalstu to, kas tiek piedāvāts ar zemāk norādīto modifikāciju. Savukārt posmā no Ierikiem uz priekšu mana lielākā baža par variantu, kas iet gar A2 ir tas, ka reizi nedēļā braucot to maršrutu nevaru iedomāties, kur to infrastruktūru ielikt gar A2, lai necirstu daudz kokus. Ņemot vērā, ka maršruts iet caur Natura 2000 teritoriju Gaujas Nacionālo parku, kur saskaņošanas process varētu būt smags tas šķiet kritiski.	Izskatot visus LVC struktūrvienību komentārus, tiek piedāvāts jauns variants (koriģēts 3. variants), kas ir kā kompromiss visiem ieteikumiem. Jaunās trases novietojums un tā pamatojums pievienots pielikumā. Šajā trases variantā paredzēts mikromobilitātes infrastruktūru no Siguldas līdz Amatai virzīt pa dzelzceļa nodalījuma joslu (tai skaitā vecā dzelzceļa trases nodalījuma joslu).	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	Kādas mums ir iespējas piemēram apstiprinot 3. variantu detalizētākai izpētei saprotot, ka tur ir lielas problēmas potenciāli ievietoties, pāriet atpakaļ uz dzelzceļa nodalījuma joslas risinājumu? Papildus izmaksas vai ne?		

TK lēmuma projekts

- Apstiprināt starpziņojumu Nr.1 izpētes projektam **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"**
- Apstiprināt trases variantu tālākai izpētei.

LVC satiksmes organizācijas plānošanas daļas būvinženieris M.Prancītis

5. TEHNISKĀS KOMISIJAS SANĀKSMES PROTOKOLA IZRAKSTS PAR 1. STARPZIŅOJUMA APSTIPRINĀŠANU

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"

Tehniskās komisijas sanāksmes protokols Nr.17

Rīgā, 2021.gada 3. decembrī.

Priekšsēdētājs:	G. Kains
Locekļi:	
SM Autosatiksmes departamenta Autoceļu nodaļas vadītājs	K. Grieze
Būvniecības pārvaldes direktors	G. Alberiņš
Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors	M. Zaļaiskalns
Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors	A. Lācis

Jautājuma iesniedzēji: M. Prancītis,
Klātesošie: R. Zvejnieks, M. Gaiķis,

Sekretārs.: K. Mičs

Sanāksmes sākums: plkst. 14^{00}

Dienas kārtībā jautājumi:

1. Izpētes projekta 1. starpziņojuma " "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC satiksmes organizācijas plānošanas daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis.

Izskatāmo jautājumu būtība, izskatīšana un TK lēmums:

1. LVC SOP daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis ziņo par izpētes projekta 1. starpziņojuma " "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte" apstiprināšanu.

Jautājuma izskatīšanā piedalījās:

G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis

Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt izpētes projekta 1. starpziņojuma 4. trases variantu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte", ar piezīmi:

Papildināt veloceļa trasi līdz Lorupes gravai.

Komisijas priekšsēdētājs	G. Kains
Komisijas locekļi:	G. Alberiņš / *elektroniski* /
	K. Grieze / *elektroniski* /
	M. Zaļaiskalns / *elektroniski* /
	A. Lācis / *elektroniski* /
Protokolēja	K. Mičs

LVC TK sekretāram

Lūdzu iekļaut nākamās TK sēdes darba kārtībā:

Starpziņojuma Nr.2 apstiprināšana:
"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"

Pielikumā:
1. Starpziņojums Nr.2
2. Iesniegums 11.04.2022

Īss paskaidrojuma raksts

Velosatiksmes infrastruktūras un tās elementu integrēšana kopējā transporta sistēmā ir svarīga. Nepietiekamas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras esamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, jo īpaši starp blīvi apdzīvotām vietām, būtiski samazina iedzīvotāju mobilitātes iespējas un paildzina nokļūšanu līdz galamērķim, piem., darba vietām, tādējādi radot zaudējumus tautsaimniecībai.

Galvenais nosacījums veiksmīgai velosatiksmes attīstībai ir kvalitatīva infrastruktūra: velosipēdistu skaits pieaug līdz ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību un satiksmes drošības uzlabošanos. Šobrīd plānot infrastruktūru tikai velosatiksmei vairs nav iespējams, ņemot vērā citu pārvietošanās transportlīdzekļu un rīku attīstību, kā arī nedrīkst aizmirst iešanu ar kājām, kā mobilitātes pamatu, tamdēļ, lai nodrošinātu drošību, ātrumu un ērtību LVC strādā pie mikromobilitātes infrastruktūras attīstības pēc "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (turpmāk – pētījums) izvirzītajām prioritātēm :

1. Galvenā valsts mikromobilitātes infrastruktūra, kas savā starpā savieno blīvāk apdzīvotas Latvijas vietas;
2. Apdzīvotu vietu un sasniedzamības robežu savienojoša mikromobilitātes atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības robežā dzīvojošo iedzīvotāju skaits;
3. Pārējā mikromobilitātes infrastrūktūra.

PĀRSKATS

PAR starpziņojuma izskatīšanu LVC

(Projektēšanas uzdevuma, starpziņojuma, būvprojekta, iesnieguma..... – vajadzīgo ierakstīt)

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
1.	2.	3.	4.
Satiksmes organizācijas plānošanas daļas ceļu būvinženieris M.Prancītis 04.04.2022			
1.	1. Vajadzētu ieskicēt priekšlikumu, kas minēts 154 lpp par mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi arī posmā no dzelzceļa stacijas "Baltezers" līdz autoceļam A2, kur esošajā situācijā zem autoceļa A2 atrodas gājēju tunelis. 2. 101. lpp minēts - Visas šķērsojamās nobrauktuves, kuras esošajā situācijā ir ar nesaistītu segumu, jāpārbūvē parnobrauktuvēm ar saistītu segumu, lai samazinātu grants/dubļu sanesumu veidošanos uz mikromobilitātes infrastruktūras nobrauktuvju zonā. Manuprāt, šeit svarīgi arī pieminēt, ka mikromobilitātes infrastruktūras šķersojumi jāveido atbilstoši velo standartam tā, lai vietās, kur velosipēdistiem paredzētā brauktuve šķērso nobrauktuvi uz blakusteritoriju, saglabāt velosipēdistiem paredzēto brauktuvi tādā pašā līmenī kā pirms nobrauktuves. 3. Papildināt galīgo nodevumu ar trases sākotnējo ietekmes uz vidi izvērtējumu. 4. Starpziņojumam nepieciešams pievienot Augšlīgatnes iedzīvotāju vēstuli par trases novietojumu un sagatavot atbildes projektu par iepriekšminēto argumentāciju sakarā ar trases	1. Piezīme ņemta vērā. 154. lpp. minētais priekšlikums par mikromobilitātes izbūvi no dzelzceļa stacijas "Baltezers" līdz autoceļam A2 tiks uzrādīts plāna rasējumos. 2. Šajā pašā 101. lpp rakstīts: "Principiālu nobrauktuvju un mikromobilitātes infrastruktūru šķērsošanas vietu rasējumu skatīt IP-3 rasējumā". 170 lpp. redzams rasējums IP-3 ar nobrauktuvju risinājumiem. Šeit arī redzams, ka nobrauktuvju zonā saglabājams nepārtraukts KGVC vai GVC segums par prioritāti izvirzot KGVC vai GVC lietotāju pārvietošanās ērtību. Piezīme ņemta vērā. 101. lpp. skaidrojošais apraksts tiks papildināts ar prasību nobrauktuves izbūvēt atbilstoši LVS 190-9. 3. Piezīme ņemta vērā. Izpētes projektam uz gala ziņojumu tiks pievienots sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums. 4. Piezīme ņemta vērā daļēji. Izpētes projektam tiks pievienota Augšlīgatnes iedzīvotāju vēstule. Visi argumenti, kāpēc neparedzēt mikromobilitātes trases novietojumu atbilstoši Augšlīgatnes iedzīvotāju lūgumam tika norādīti jau iepriekš. Likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 17. panta 3.1, 3.2, 3.5.1. punktā ir norādīts, ka ziņojumā par ietekmes uz vidi novērtējumu ir jāiekļauj alternatīvas attiecībā uz paredzētās darbības vietu. Līdz ar to tiek piedāvāts Augšlīgatnes	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	novietojumu. Vēstuli pievienoju pielikumā (iesniegums_11_04_2022	iedzīvotāju vēstulē lūgto trases novietojumu šajā izpētes projektā uzrādīt atsevišķā, liela mēroga rasējumā uz kartes (shematiski) kā alternatīvo variantu. Teksta daļā tiks uzrādīts, ka alternatīvo variantu izskatīt un izstrādāt ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā, kur arī tiks noteiks kurš tad no trases variantiem ir vispiemērotākais izbūvei. Sabiedriskās apspriešanas laikā Augšlīgatnes iedzīvotājiem var rasties dažādi pretinieki, piemēram lauksaimnieki, kuri nevēlas, lai tiktu skartas viņu zemes, vai citi vietējie iedzīvotāji, kuri nevēlas lai tiktu izcirstas koku alejas gar autoceļu A2. Tādā veidā tiktu uzklausītas visu vietējo iedzīvotāju prasības. Jāņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā tiek pētītas arī dažādu biotopu novietnes, prioritāro sugu novietnes un to dzīvotnes u.t.t, kas šajā gadījumā var ietekmēt mikromobilitātes trases varianta izvēli.	
Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšānas pārvaldes, Pārvaldīšanas daļas, Ceļu būvinženiere I.Baumane 31.03.2022			
2.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
LVC Cēsu nodaļas vadītājs U.Plendišķis 07.04.2022			
3.	Projekta sadaļā: Esošās situācijas raksturojums a/c V293 kopgarumā kļūda 9,3km – jābūt 2,950km.	Piezīme ņemta vērā. Autoceļa V293 kopgarums tiks koriģēts uz 2.950 km.	Saskaņots
Stratēģijas daļas ceļu būvinženieris M.Jakovļevs 29.03.2022			
4.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
Tiltu daļas vadītājs M.Dūzelis 11.04.2022			
5.	Būtisku komentāru nav, vienīgi vajadzīgs precizējums par paskaidrojošajā rakstā 132. lpp. Pk. 339+40 un DDS paredzēto esošā tilta atjaunošanu, jo rasējumā norādītajā Pk šāda būve nav atrodama. Vai nav sajaukta piesaiste?	Piezīme ņemta vērā. Skaidrojošajā aprakstā teksts "Esošā tilta atjaunošana paredzēta Pk. 339+40" tiks koriģēts uz tekstu "Esošā tilta atjaunošana paredzēta Pk. 379+40".	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	Lai vieglāk orientētos situācijā, tiltiem jānorāda arī upes nosaukums.	Piezīme ņemta vērā. Skaidrojošajā aprakstā 132. lpp. tiltiem tiks norādīti upju nosaukumi.	
Ceļu būvprojektu daļas vadošais projektu vadītājs A.Blaus 11.04.2021			
6.	1. Vispārīgajā daļā (83.lpp) Skaidrojošajā aprakstā dotajos apzīmējumos diviem apzīmējumiem skaidrojumā ir dotas atsauces uz autoceļu A7, kurš atrodas tālu no posma Valmiera – Rīga. Lūdzu pārbaudīt un precizēt. 2. Daļa no veloceliņa novietojuma posmā Valmiera – Cēsis paredzēts novietot dzelzceļa nodalījuma joslā. Vai izvēloties šādu risinājumu ir ievērtēts aspekts, kā būs iespējams būvdarbu laikā nodrošināt piekļuvi būves vietai, ja tā atradīsies dzelzceļa nodalījuma joslā? Šis pats jautājums attiecas arī par dzelzceļa nodalījuma joslas izmantošanu arī tālāk līdz Siguldas robežai. 3. Skaidrojošā aprakstā sākot no 88.lpp tekstā minēti vairāki novadi, kuri pēc administratīvi teritoriālās reformas vairs neeksistē (Beverīnas, Priekuļu utt.). Lūdzu precizēt un labot. 4. Lūdzu pārbaudīt 89.lpp. tekstu par autoceļu V96. Tur minētais a/c V293 uz šo posmu neattiecas. 5. Sadaļā "Signālstabiņi" (152. lpp) dotā informācija tā kā vairāk attiecas uz autoceļu aprīkošanu ar signālstabiņiem (ar un bez piketu apzīmējumiem). Vai nebūtu lietderīgi paredzēt piketu signālstabiņus un virzienu rādītājus tieši kuri attiektos uz mikromobilitātes infrastruktūras objektu?	1. Piezīme ņemta vērā. Skaidrojošajā aprakstā 83. lpp. netiks dotas atsauces uz autoceļu A7. 2. Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūra atrodas dzelzceļa nodalījuma joslā, piekļūšana būvobjektam tiks organizēta pa esošajiem ceļiem dzelzceļa nodalījuma joslā vai, ja šādu ceļu nav, tad pa izbūvētā gājēju un velosipēdu ceļa konstrukciju. 3. Piezīme ņemta vērā. Novadu nosaukumi tiks koriģēti. 4. Piezīme ņemta vērā. 89. lpp sadaļā par autoceļu V96, autoceļš V293 netiks pieminēts. 5. Pašu mikromobilitātes infrastruktūru nav paredzēts aprīkot ar signālstabiņiem. 2. starpziņojuma 101. lpp rakstīts: "Vietās, kur mikromobilitātes infrastruktūrai nav paredzēts apgaismojums, taču tā ir attālināta no autoceļa, nepieciešams izbūvēt signālstabiņus blakus autoceļam, tādā veidā vizuāli (arī diennakts tumšajā laikā) tiktu atdalītas abas infrastruktūras". Līdz ar to signālstabiņus paredzēts uzstādīt uz autoceļiem, lai vizuāli atdalītu mikromobilitātes infrastruktūru no autoceļa infrastruktūras. Tas pats attiecas arī ar virziena rādītājiem un ceļa zīmēm. Mikromobilitātes infrastruktūru paredzēts aprīkot tikai ar 417., 418., 421., 422. ceļa zīmēm.	Saskaņots
Satiksmes ministrijas, Autoceļu infrastruktūras departamenta, Vecākā referente Z.Jaunsproģe 29.03.2022			
7.	Labdien,	Piezīme ņemta vērā. Skaidrojošajā aprakstā tiks norādīts, ka PPP projekts netika realizēts, jo iepirkums beidzās bez	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	Visā tajā lielajā apjomā saskatīju tikai 1 ieteikumu no manas puses paskaidrojuma raksta 90.lpp. Komentārs – iekavās, Italic! 2008. gadā tika izstrādāts publiskās un privātās partnerības (turpmāk PPP) projekts "Autoceļa E77/A2 posms Rīgas apvedceļš - Sēnīte".(*Papildus par PPP projektu būtu jānorāda, ka - tas netika realizēts, jo iepirkums beidzās bez rezultāta. Un turpmāk tekstā atsauces uz šo PPP projektu lietojamas pagātnes formā. piemēram – "bija" paredzēts ….)* Saskaņā ar Valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. – 2040. gadam līdz 2030. gadam paredzēts attīstīt projektu "Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4 – Lorupes grava (divbrauktuvju posms) pārbūve", pārbūvējot 32 km garu autoceļa A2 posmu par ātrgaitas ceļu.	rezultāta. Tekstā atsauces uz PPP projektu tiks lietotas pagātnes fomā.	
Satiksmes ministrijas, Autoceļu infrastruktūras departamenta, Direktora vietnieks K.Grieze 04.04.2022			
8.	Komentāru nav - vienīgi nevarēju saprast vai ir sasaiste Vangažos, Garkalnē un Sēnītē veiktajām divlīmeņu pārvadu izppētēm – savienojumus jau tā kā vajadzētu ieskitēt.	2. starpziņojuma teksta daļā 90 lpp. pirmajās divās rindkopās ir norādīts, ka divlīmeņu gājēju pāreju izpēšu risinājumi ir iekļauti IP-2 rasējumos. Sēnītes un Vangažu divlīmeņu gājēju pārejas ar pelēku iezīmētas 166. lpp lapas labajā pusē. Lielā mēroga dēļ ir nedaudz grūtāk pamanīt minēto pāreju risinājumus.	Saskaņots

TK lēmuma projekts

- Apstiprināt starpziņojumu Nr.2 izpētes projektam **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"**

LVC satiksmes organizācijas plānošanas daļas būvinženieris M.Prancītis

7. TEHNISKĀS KOMISIJAS SANĀKSMES PROTOKOLA IZRAKSTS PAR 2. STARPZIŅOJUMA APSTIPRINĀŠANU

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"

Tehniskās komisijas sanāksmes protokols Nr.6

Rīgā, 2022.gada 5. maijā.

Priekšsēdētājs:	G. Kains
Locekļi:	
SM Autoceļu infrastruktūras departamenta direktora vietnieks	K. Grieze
Būvniecības pārvaldes direktors	G. Alberiņš
Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors	M. Zaļaiskalns
Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors	A. Lācis

Jautājuma iesniedzēji: T. Galejs, A. Puķītis, M. Prancītis, M. Kramēns, J. Baumanis, V. Āmare

Klātesošie.: M. Gaiķis

Sekretārs: K. Mičs

Sanāksmes sākums: plkst. 14^{00}

Dienas kārtībā jautājumi:

1. Būvprojekta "Ceļa pārvads autoceļa A6 Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Patarnieki) 124,40km " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Toms Galejs.

2. Izpētes projekta darba uzdevuma "Divlīmeņu gājēju/velosipēdistu šķērsojuma ierīkošanas iespējas uz a/c A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži) pie Medzābakiem, km 19,50 – km 21,00" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOP daļas būvinženieris Aigars Puķītis.

3. Izpētes projekta starpziņojuma Nr.2 "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOP daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis

4. Vadlīnijas "Autoceļu posmus maksimāli atļautā braukšanas ātruma palielināšanai vasaras sezonā" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOUD vadītājs Māris Kramēns.

5. Vadlīnijas "Autoceļu segumu atjaunošanas metodes izvēlei, plānojot darbus 2023. – 2025.gadam valsts autoceļu tīklā " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Pētniecības vadības un attīstības daļas projektu vadītājs Jānis Baumanis.

6. Vadlīnijas "Momentānā transportlīdzekļa braukšanas ātruma displeju uzstādīšanas vietu noteikšana " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOUD satiksmes organizācijas inženiere Valentīna Āmare.

Izskatāmo jautājumu būtība, izskatīšana un TK lēmums:

1. LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Toms Galejs ziņo par būvprojekta "Ceļa pārvads autoceļa A6 Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Patarnieki) 124,40 km " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, T.Galejs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt būvprojektu "Ceļa pārvads autoceļa A6 Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Patarnieki) 124,40 km ".

2. LVC SOP daļas būvinženieris Aigars Puķītis ziņo par izpētes projekta darba uzdevuma "Divlīmeņu gājēju/velosipēdistu šķērsojuma ierīkošanas iespējas uz a/c A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži) pie Medzābakiem, km 19,50 – km 21,00" apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, A.Puķītis.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt izpētes projekta darba uzdevumu "Divlīmeņu gājēju/velosipēdistu šķērsojuma ierīkošanas iespējas uz a/c A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži) pie Medzābakiem, km 19,50 – km 21,00".

3. LVC SOP daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis ziņo par izpētes projekta starpziņojuma Nr.2 "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte" apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, M. Prancītis.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt izpētes projekta starpziņojumu Nr.2 "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte ".

4. LVC SOUD vadītājs Māris Kramēns ziņo par vadlīnijas "Autoceļu posmus maksimāli atļautā braukšanas ātruma palielināšanai vasaras sezonā" apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, M. Kramēns.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt vadlīnijas "Autoceļu posmus maksimāli atļautā braukšanas ātruma palielināšanai vasaras sezonā", ar piezīmi:

Pievienot punktu par minimālo a/c posmu garumu.

VSIA „LVC" Tehniskās komisijas protokols Nr. 6 05.05.2022.

5. LVC Pētniecības vadības un attīstības daļas projektu vadītājs Jānis Baumanis ziņo par vadlīnijas "Autoceļu segumu atjaunošanas metodes izvēlei, plānojot darbus 2023. – 2025.gadam valsts autoceļu tīklā " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, J. Baumanis
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt vadlīnijas "Autoceļu segumu atjaunošanas metodes izvēlei, plānojot darbus 2023. – 2025.gadam valsts autoceļu tīklā ".

6. LVC SOUD satiksmes organizācijas inženiere Valentīna Āmare ziņo par vadlīnijas " Momentānā transportlīdzekļa braukšanas ātruma displeju uzstādīšanas vietu noteikšana " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Kains, G. Alberiņš, K. Grieze, A. Lācis, M. Zaļaiskalns, V. Āmare.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt vadlīnijas "Momentānā transportlīdzekļa braukšanas ātruma displeju uzstādīšanas vietu noteikšana ".

Sanāksmes beigas: plkst. 15^{00}

Komisijas priekšsēdētājs G. Kains

Komisijas locekļi: G. Alberiņš / *elektroniski* /

K. Grieze / *elektroniski* /

M. Zaļaiskalns / *elektroniski* /

A. Lācis / *elektroniski* /

Protokolēja K. Mičs

PĀRSKATS

PAR starpziņojuma izskatīšanu LVC

(Projektēšanas uzdevuma, starpziņojuma, būvprojekta, iesnieguma..... – vajadzīgo ierakstīt)

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
1.	2.	3.	4.
Satiksmes organizācijas plānošanas daļas ceļu būvinženieris M.Prancītis 20.06.2022			
1.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
LVC Cēsu nodaļas vadītājs U.Plendišķis 17.06.2022			
2.	Ievērtēt iepriekš piedāvāto trases novietni posmā Ieriķi-Amata-Drabeši-Līvi, (P31-V293). Uzskatu par priekšrocību trases atrašanās vietai atrodoties ne pie ceļa ar intensīvu auto satiksmi. Nav īsti saprotama objekta nozīme – pieļauju, ka nepārvietosies ar velosipēdiem no galapunkta uz galapunktu. No Valmieras uz Rīgu, (nav jau mašīna), bet mazākos, īsākos posmos. Velosipēdists komfortablāk jutīsies tālāk no intensīvas, iespējams piesārņotas Satiksmes. Negribētu piekrist audita iebildumiem par apgrūtinājumu neatliekamās palīdzības piekļuvei, piem., ir "Zaļie ceļi" – greenrailways.eu, kuri arī virzās pa veco dzelzceļu trasēm.	Jūsu viedoklis pieņemts zināšanai. Paredzēts, ka posmu Augšlīgatne – Drabeši padziļinātāk pētīs nākošajās projektēšanas stadijās.	Saskaņots
Stratēģijas daļas ceļu būvinženieris M.Jakovļevs 20.06.2022			
3.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
Projektu ieviešanas daļas projektu vadītājs M.Ābols 20.06.2022			
4.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
Ceļu parametru mērījumu daļas vadītājs A.Šonmanis 14.06.2022			
5.	Komentāru nav.	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
Tiltu daļas vadošais projektu vadītājs R.Auziņš 29.06.2022			
6.	1. Skatot Izpēti domāju arī par nākamajām projekta stadijām un potenciālajiem BK risinājumiem. Pielikumā esmu apkopojis potenciālās projekta BK būves un izcēlis atsevišķas vietas ar šajā stadijā man neskaidriem BK principiāliem risinājumiem. Bet sīkāk droši vien par šo būs jārunā jau nākamajās stadijās. Bet iespējams Izpildītājs šos jautājumus var nokomentēt jau šobrīd; 2. Kad projektā iesaistīsies arī BK inženieri jau precīzāk un konkrētāk strādāsim ar katru konkrētu BK gadījumu un risinājumu; 3. Zemāk izvilkti daži atsevišķi jautājumi pārdomām par kuriem iespējams būtu jāpadomā jau šobrīd: • Miegupītes tilts (km55,40) – paredzēta esošā tilta pārbūve par 1,7 miljoniem, kas ar to domāts? Tilts ir nesen būvēts un atbilst EC slodzēm, noteikti vajadzētu izskatīt iespēju paplašināt tiltu, piemēram, ar pieskrūvējamu/piebetonētu konsoli. Novērtētā cena ir ļoti augsta, par tādu naudu var uzbūvēt divus jaunus autosatiksmes tiltus šajā pārejas vietā; • Raunas tilts (km198,20) – paredzēta esošā tilta pārbūve (laikam domāta paplašināšana) par 1,12 miljoniem. Tomēr esošo veco tiltu paplašināt nevarēs, jāizskata iespēja būvēt jaunu tiltu kopā ar veloceliņu, nevis atsevišķa gājēju tilta būvniecība; • Par tiltu pār Abavu uz ceļa Melturi-Gulbene LVC nav nekādas informācijas, tā nav mūsu pārvaldībā. Vai pa esošo ceļu brauks arī auto? Esošais tilts ir ļoti šaurs, pietiek vietas vai nu vienai auto joslai vai tikai velo infrastruktūrai;	1. Atbildes uz komentāriem pievienotas pielikumā. 2. Piekrītam, pieņemts zināšanai. 3. Zemāk pievienotas atbildes uz jautājumiem: • Ar pārbūvi ir domāts – vecā tilta demontāža, jauna tilta izbūve, kuram ir pievienots kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš. Lai būtu nepārprotami, projektā tiks norādīts – jauna tilta izbūve. Izpētes projekta izstrādes laikā nedaudz pakonsultējāmies ar BK daļas speciālistiem. Tas ko viņi teica, ka veloceļus nav prātīgi piekarināt pie esošajiem tiltiem. Pie esošajiem tiltiem iespējams ir piestiprināt 1.5 m platas ietves un tas tā pat nav iespējams visur. Rezultātā tika nolemts, ka nepieciešams visu tiltu pārbūvēt. Tā kā tilts ir nesen būvēts, iespējams, tam būs iespēja piebūvēt klāt kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu. Izpētes projekta skaidrojošajā aprakstā tiks norādīts, ka jāizskata kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa piekarināšanas iespējām pie esošā tilta. Tilta būvniecības aptuvenās izmaksas tiks norādītas 1 443 000 eur. • Projektā tika paredzēts demontēt esošo Raunas tiltu un tā vietā izbūvēt jaunu tiltu, kuram ir pievienots kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš. Lai būtu nepārprotami, projektā tiks norādīts – jauna tilta izbūve. Tilta pārbūvei izmaksām pieņemts šāds lielums – 3000 eur par 1 m^2. Kopā ar kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu tiltam sanāk ap 374 m^2. Rezultātā tiek iegūta summa 1 122 000 eur. • Posmā no dzelzceļa stacijas "Melturi" līdz autoceļam P31 šo ceļu (veco dzelzceļa līniju) izmanto ļoti neliels skaits iedzīvotāju. Šajā posmā ir 2 dzīvojamie īpašumi un pārējie ir īpašumi, kuros atrodas mežs. Tas nozīmē, ka uz šī ceļa intensitāte nav lielāka par 10 aut/dnn. Sakarā ar zemo automašīnu intensitāti paredzēts, ka šo Amatas tiltu atjaunos un tam būs atļauta satiksme gan automašīnām, gan	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
	• Lorupes tilts (km646,70) – paredzēta esošā tilta pārbūve par 1,1 miljonu. Esošā būve ir vairāk kā 150 gadus veca Krievijas cara laikā mūrēta caurteka. To nojaukt nevajadzētu. Jādomā par esošā 15m platā uzbēruma izmantošanu; • Kas notiek ar esošā gājēju tuneļa pie Sēnītes rampām? Visticamāk tās būs jāpārbūvē pielāgojot veloinfrastruktūras vajadzībām. **Papildus komentāri pielikumā**	velobraucējiem uz vienas brauktuves. • Šeit pareizāk būtu bijis rakstīt "Esošās caurtekas pārbūve". Par to vai ir iespējams izmantot esošo uzbērumu, nepagarinot caurteku, ir nepieciešams noskaidrot nākošajās projektēšanas stadijās, kad būs pieejamas uzbēruma augstumu atzīmes. Izpētes projekta skaidrojošajā aprakstā tiks norādīts, ka jāpārbauda vai gājēju un velosipēdu ceļu ir iespējams uzbūvēt, nepārbūvējot esošo caurteku. • Piekrītam, ka tuneļa rampas ir jāpārbūvē, atbilstoši veloinfrasturkūras vajadzībām. Projektā tuneļa atjaunošanas darbiem tiks paredzētas lielākas izmaksas, kā arī tiks norādīts, ka nepieciešams pārbūvēt esošā tuneļa rampas. • Nākošajās projektēšanas stadijās ir iespējams precizēt par tilta nepieciešamību un izmaksām. Iespējams šajā vietā ir iespējams izbūvēt kastveida caurteku un tas būs ekonomiski izdevīgāk. Izpētes projekta skaidrojošajā aprakstā tiks norādīts, ka jāizskata lielizmēra caurtekas izbūves iespējas. Paredzēts, ka gājēju un velosipēdu ceļa tilts būs aptuveni 3.5 m plats un 18 m garš. Gājēju un veloceļu tiltu būvniecībai 1 m2 cena pieņemta 2000 eur.	
Ceļu būvprojektu daļas vadošais projektu vadītājs A.Melngailis 27.06.2021			
7.	Piezīmju nav	Pieņemts zināšanai.	Saskaņots
Satiksmes ministrijas, Autoceļu infrastruktūras departamenta, Direktora vietnieks K.Grieze 14.06.2022			
8.	Man nav komentāru par gala ziņojumu, vienīgi varbūt ir iespējams, ka konsultants piedāvā savu redzējumu šī maršruta realizācijai vēl īsākos posmos nekā norādīts izpētē (piemēram nevis Valmiera-Cēsis, bet Cēsis-Liepa, Cēsis-Amata)?	Rekomendējams infrastruktūru izbūvēt starp apdzīvotām vietām un ciematiem, nepārtraucot to neapdzīvotā vietā. Prioritāri noteikti būtu infrastruktūru izbūvēt Rīgas tuvumā un tad virzīties uz Valmieras pusi. Posmā Rīga – Sigulda infrastruktūru rekomendējams izbūvēt kopā ar autoceļa A2 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, lai salāgotu abu projektu risinājumus. Ja mikromobilitātes infrastruktūra tiek būvēta pēc autoceļa A2 pārbūves par ātrgaitas ceļu, tad posmu Rīga – Sigulda ir iespējams sadalīt šādos posmos:	Saskaņots

Nr. p.k.	LVC struktūrvienību atzinumi	Izpētes projekta sagatavotāja viedoklis par ievērtēšanu, pamatojums, kāpēc neievērtēt	TK lēmuma projekts vai PV komentārs
		• Rīga – Garkalne; • Garkalne – Vangaži; • Vangaži – Sēnīte; • Sēnīte – Sigulda. Posmam Sigulda – Cēsis rekomendējams vispirms izbūvēt infrastruktūru tuvāk lielajām pilsētām šādos posmos: • Sigulda – Augšlīgatne; • Līvi - Cēsis (pašreiz tiek projektēts, līdz ar to tiks izbūvēts arī ātrāk); • Cēsis – Jāņmuiža; • Valmiera – Autobusu pietura "Dumbrāji" (netālu no P20/V184 ceļu mezgla). Tālāk rekomendējams izbūvēt atlikušos posmus šādā secībā, ņemot vērā tuvumā esošos ciematus un tūrisma objektus: • Augšlīgatne – Ieriķi; • Ieriķi – Amata; • Amata – Drabeši; • Drabeši – Āraiši; • Āraiši – Līvi; • Jāņmuiža – Liepa; • Autobusu pietura "Dumbrāji" (netālu no P20/V184 ceļu mezgla) – Līči; • Liepa – Līči.	

TK lēmuma projekts

- Apstiprināt gala ziņojumu izpētes projektam **"Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte"**

LVC satiksmes organizācijas plānošanas daļas būvinženieris M.Prancītis

9. TEHNISKĀS KOMISIJAS SANĀKSMES PROTOKOLA IZRAKSTS PAR GALA ZIŅOJUMA APSTIPRINĀŠANU

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"

Tehniskās komisijas sanāksmes protokols Nr.9

Rīgā, 2022.gada 29. jūlijā.

Priekšsēdētāja vietnieks: G. Alberiņš

Locekļi:
Attīstības pārvaldes direktors K. Grieze
Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors M. Zaļaiskalns
Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors A. Lācis

Jautājuma iesniedzēji: U. Dundurs, M. Prancītis, V. Gertners, J. Baumanis, T. Galejs, M. Sidorovičs, A. Morozs

Klātesošie.: J. Barbars, K. Alsiņš

Sekretārs: K. Mičs

Sanāksmes sākums: plkst. 14^{00}

Dienas kārtībā jautājumi:

1. Būvprojekta "Briedes tilts autoceļa V193 Matīši – Bērzaine – Rubene 5,84 km" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Uldis Dundurs.

2. Būvprojekta "Gaujas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 12,962" un "Gaujas attekas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 13,54"apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Uldis Dundurs.

3. Izpētes projekta gala ziņojuma "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOP daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis.

4. Būvprojekta "Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma km 27.760 – 33.068 pārbūve " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Projektu ieviešanas daļas projektu vadītājs Valters Gertners.

5. Darba uzdevuma "Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Pētniecības vadības un attīstības daļas projektu vadītājs Jānis Baumanis.

6. Būvprojekta "Neriņas tilts autoceļa V14 Jaunmārupe – Skulte 6,80 km " apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Toms Galejs.

7. Darba uzdevuma „ LVS 77, 1., 2. un 3. daļas grozījumu izstrādāšanai" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC Rīgas nodaļas ceļu būvinženieris Maksims Sidorovičs.

8. Ceļa horizontālā apzīmējuma dislokācijas shēmas izstrādāšanas „Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) stāvlaukumā, km 36 (kreisā brauktuve)" apstiprināšana.

Ziņotājs – LVC SOP daļas vadītājs Ainārs Morozs.

Izskatāmo jautājumu būtība, izskatīšana un TK lēmums:

1. LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Uldis Dundurs ziņo par būvprojekta "Briedes tilts autoceļa V193 Matīši – Bērzaine – Rubene 5,84 km " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, U. Dundurs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt būvprojektu "Briedes tilts autoceļa V193 Matīši – Bērzaine – Rubene 5,84 km ".

2. LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Uldis Dundurs ziņo par būvprojekta "Gaujas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 12,962" un "Gaujas attekas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 13,54 " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, U. Dundurs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt būvprojektu "Gaujas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 12,962" un "Gaujas attekas tilta valsts reģionālā autoceļa P23 Valka - Vireši km 13,54".

3. LVC SOP daļas būvinženieris Mārtiņš Prancītis ziņo par izpētes projekta gala ziņojuma "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, M. Prancītis.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt izpētes projekta gala ziņojumu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera - Rīga izpēte ".

4. LVC Projektu ieviešanas daļas projektu vadītājs Valters Gertners ziņo par būvprojekta "Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma km 27.760 – 33.068 pārbūve " apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, V. Gertners.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt būvprojektu "Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma km 27.760 – 33.068 pārbūve ".

5. LVC Pētniecības vadības un attīstības daļas projektu vadītājs Jānis Baumanis ziņo par darba uzdevuma "Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju" apstiprināšanu.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
VSIA „LVC" Tehniskās komisijas protokols Nr. 9 29.07.2022.

G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, J. Baumanis.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt darba uzdevumu "Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju".

6. LVC Tiltu daļas tiltu būvinženieris Toms Galejs ziņo par būvprojekta "Neriņas tilts autoceļa V14 Jaunmārupe – Skulte 6,80 km " apstiprināšana.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, T. Galejs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt būvprojektu "Neriņas tilts autoceļa V14 Jaunmārupe – Skulte 6,80 km ".

7. LVC Rīgas nodaļas ceļu būvinženieris Maksims Sidorovičs ziņo par darba uzdevuma „ LVS 77, 1., 2. un 3. daļas grozījumu izstrādāšanai" apstiprināšana.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, M. Sidorovičs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt darba uzdevumu „ LVS 77, 1., 2. un 3. daļas grozījumu izstrādāšanai".

8. LVC SOP daļas vadītājs Ainārs Morozs ziņo par ceļa horizontālā apzīmējuma dislokācijas shēmas izstrādāšanas „Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) stāvlaukumā, km 36 (kreisā brauktuve)" apstiprināšana.

Jautājuma apspriešanā piedalījās:
G. Alberiņš, K. Grieze, M. Zaļaiskalns, A. Lācis, A. Morozs.
Pēc domu apmaiņas Tehniskās komisijas locekļi **nolēma:**

apstiprināt ceļa horizontālā apzīmējuma dislokācijas shēmas Nr. 4 „Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) stāvlaukumā, km 36 (kreisā brauktuve)", ar piezīmi:

Shēmu Nr.4 papildināt ar butltām, izkrasotām salām, hibrīda risinājums augšējam stāvlaukumam un saskaņot satiksmes organizāciju ar SIA "COOL".

Sanāksmes beigas: plkst. $15^{\underline{00}}$

Komisijas priekšsēdētāja vietnieks G. Alberiņš

Komisijas locekļi: K. Grieze

M. Zaļaiskalns

A. Lācis

Protokolēja K. Mičs

VSIA „LVC" Tehniskās komisijas protokols Nr. 9 29.07.2022.

10.INFORMĀCIJA PAR ATSAVINĀMAJIEM ZEMES GABALIEM

LATVIJAS REPUBLIKA
VALMIERAS NOVADA PAŠVALDĪBA

Nodokļu maksātāja reģistrācijas kods 90000043403, Lāčplēša iela 2, Valmiera, Valmieras novads, LV-4201
Tālrunis 64207120, e-pasts: pasts@valmierasnovads.lv, www.valmierasnovads.lv

Datums skatāms laika zīmogā. Nr. 4.1.8.3/22/1987
Uz 15.02.2022. Nr.2022/61

"Projekts EAE" SIA
Katlakalna iela 9
Rīga, LV1073

Par izpētes projekta risinājumu skartajām zemes vienībām

Valmieras novada pašvaldībā (turpmāk – Pašvaldība) 16.02.2022. saņemts "Projekts EAE" SIA, reģistrācijas Nr.44103073494, adrese Katlakalna iela 9, Rīga, iesniegums (Pašvaldībā reģistrēts ar Nr.8.6.2/22/4) ar lūgumu izsniegt izziņu par zemes vienībām, kuras skars izpētes projekta ar nosaukumu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" tehniskie risinājumi.

Ar šo sniedzam informāciju par iesniegumā minētajām zemes vienībām:

Zemes vienības kadastra apzīmējums	Nekustamā īpašuma lietošanas mērķis	Informācija no Beverīnas novada un Valmieras pilsētas teritorijas plānojumiem		Faktori, kas var apgrūtināt zemes iegādi
		Atļautā (plānotā) zemes vienības izmantošana vai funkcionālā zona	Definīcija vai pamatinformācija	
96620020015 96620020032 96620020773 96620020008	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101)	Lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas jeb lauksaimniecības zemes	Lauksaimniecībā izmantojamā teritorija jeb lauksaimniecības zeme nozīmē zemes gabalu ar vai bez apbūves, kur primārais ir zemes izmantošana, lai ražotu laukkopības un lopkopības produktus savam patēriņam vai pārdošanai, tos saglabātu vai daļēji apstrādātu, bet sekundārais ir citas tāda veida zemes izmantošanas, kas saistītas ar lauksaimnieciskās darbības dažādošanu un alternatīvām teritorijā atļautajām izmantošanām.	Nav
96620020707	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101)	Darījumu objektu apbūves teritorijas jeb darījumu apbūve	Sabiedriskas nozīmes objektu apbūves teritorijas jeb darījumu apbūve (D) nozīmē teritorijas, kur primārais zemes, ēkas un citas būves vai tās daļas izmantošanas veids ir darījumu un komerciāla rakstura objekti: bankas, apdrošināšanas sabiedrības, viesnīcas, biroji, kantori, tirdzniecības un	Nav

			pakalpojumu iestādes, tūrisma, izklaides un atpūtas iestādes. Palīgizmantošana ir ēkas un būves, kas nepieciešamas pamatfunkcijas nodrošināšanai. Papildizmantošana - iestādes, dzīvoklis, dzīvojamā māja.	
96620020051	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101)	Mežsaimniecībā izmantojamās teritorijas	Mežsaimniecībā izmantojamās teritorijas nozīmē zemesgabalus vai tā daļas, kas ietver mežu zemes, tai skaitā mežus, izcirtumus, meža pļavas, lauces, purvus, stigas, ceļus, meža meliorācijas sistēmas, apmežojamās teritorijas, krūmāju teritorijas. Mežsaimniecības teritoriju galvenais izmantošanas veids ir mežsaimniecība un ar tos saistītas funkcijas.	Nav
96010140004	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (kods 1101)	Transporta infrastruktūras teritorija	Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.	Nav
96010140001	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (kods 1101)	Transporta infrastruktūras teritorija	Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.	1. Valsts aizsardzības objekta "Kaugurmuiža" aizsargjosla 2. BP "Dienvidu industriālā maģistrāle realizācija
96010140402	Individuālo dzīvojamo māju apbūve (kods 0601) Komercdarbības objektu apbūve (kods 0801)	Jauktas centra apbūves teritorija (JC) Savrupmāju apbūves teritorija (DzS)	Jauktas centra apbūves teritorija (JC) ir funkcionālā zona, ko nosaka teritorijai, kurā vēsturiski ir izveidojies plašs jauktu izmantošanu spektrs vai, kas kalpo kā pilsētas, ciema vai apkaimes centrs, kā arī apbūves teritorijās, ko plānots attīstīt par šādiem centriem. Savrupmāju apbūves teritorija (DzS) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu	Nav

			mājokļa funkciju savrupam dzīvesveidam, paredzot atbilstošu infrastruktūru, un kuras galvenais izmantošanas veids ir savrupmāju apbūve.	

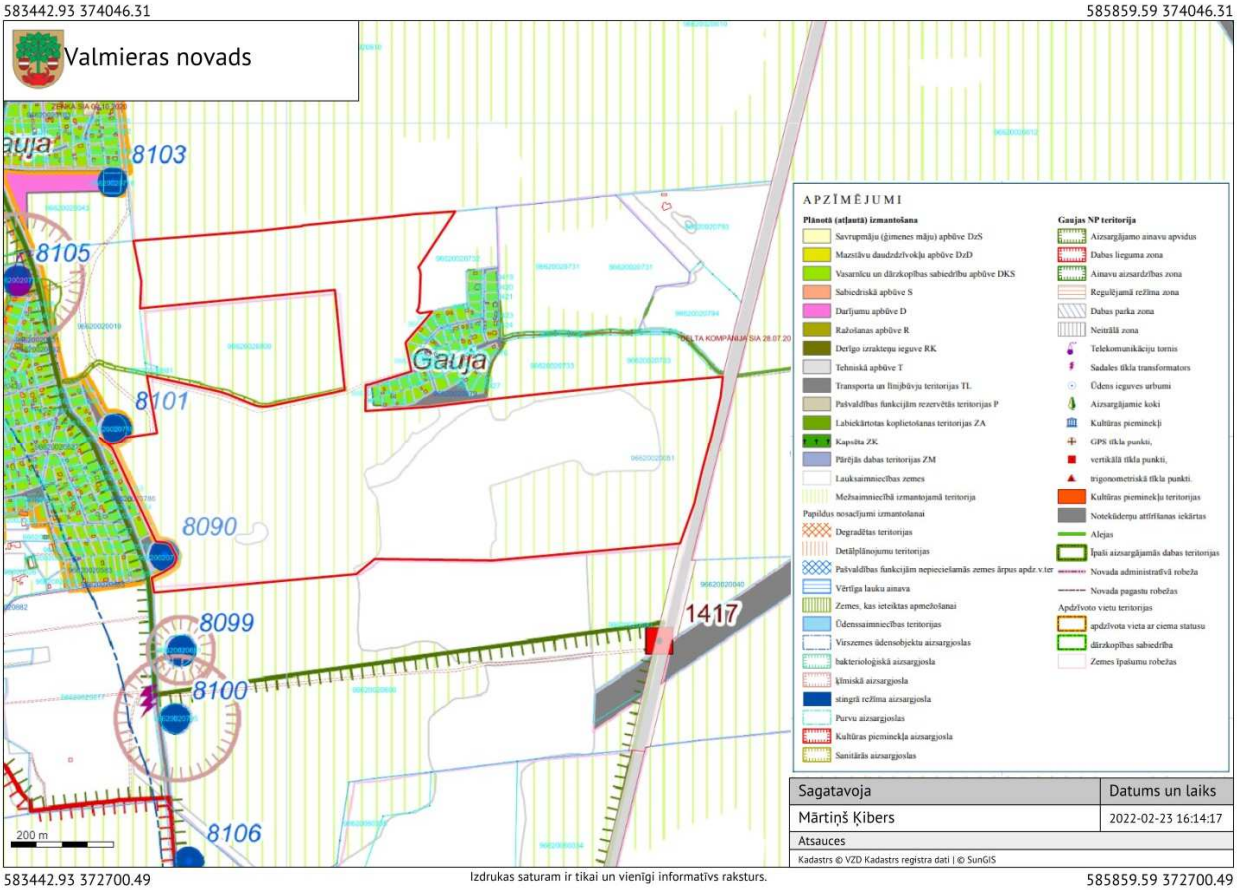
Pielikumā: izkopējumi no Beverīnas novada un Valmieras pilsētas teritorijas plānojumu grafiskajām daļām uz 3 lapām.

Izpilddirektore Evija Voitkāne

Juris Zariņš, 64210681, 29459922
juris.zarins@valmierasnovads.lv

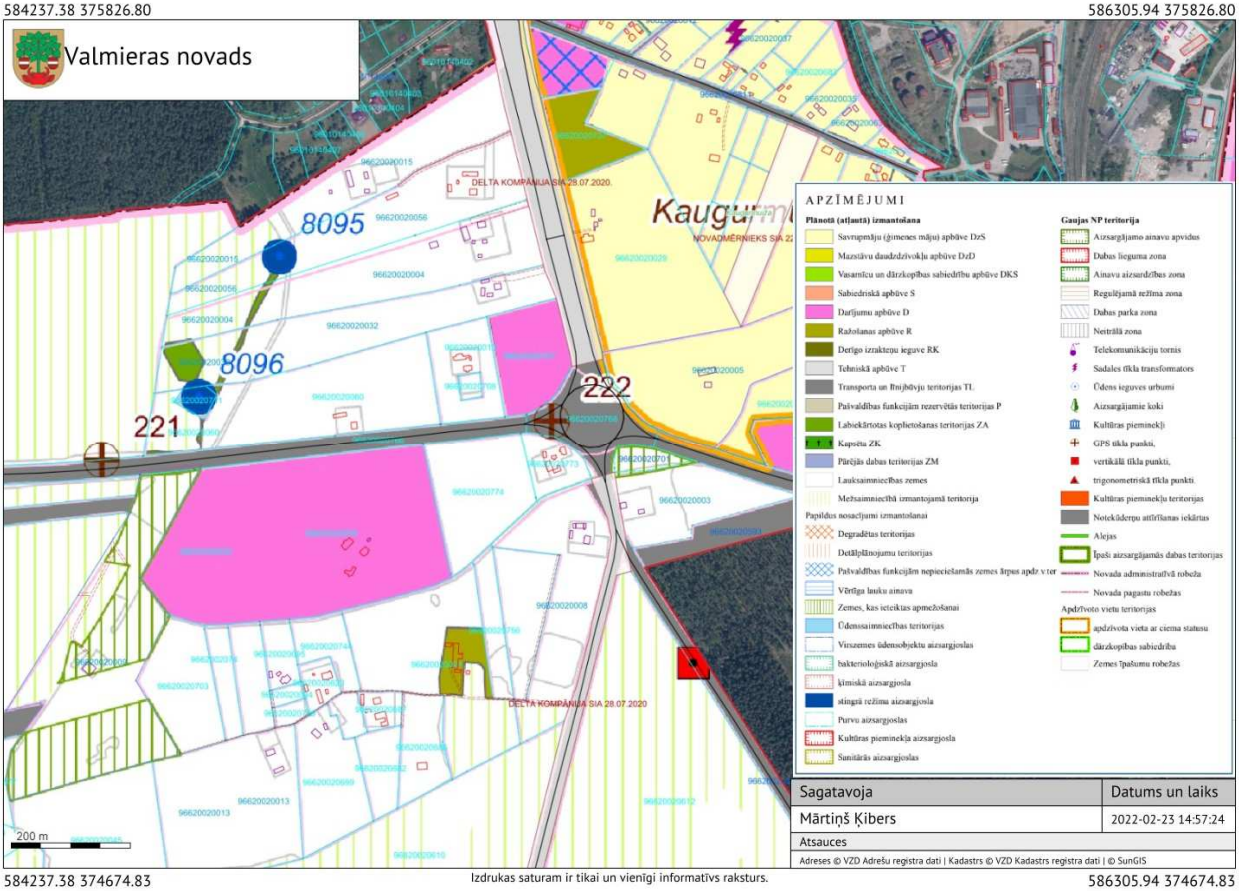
Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

583442.93 374046.31 585859.59 374046.31

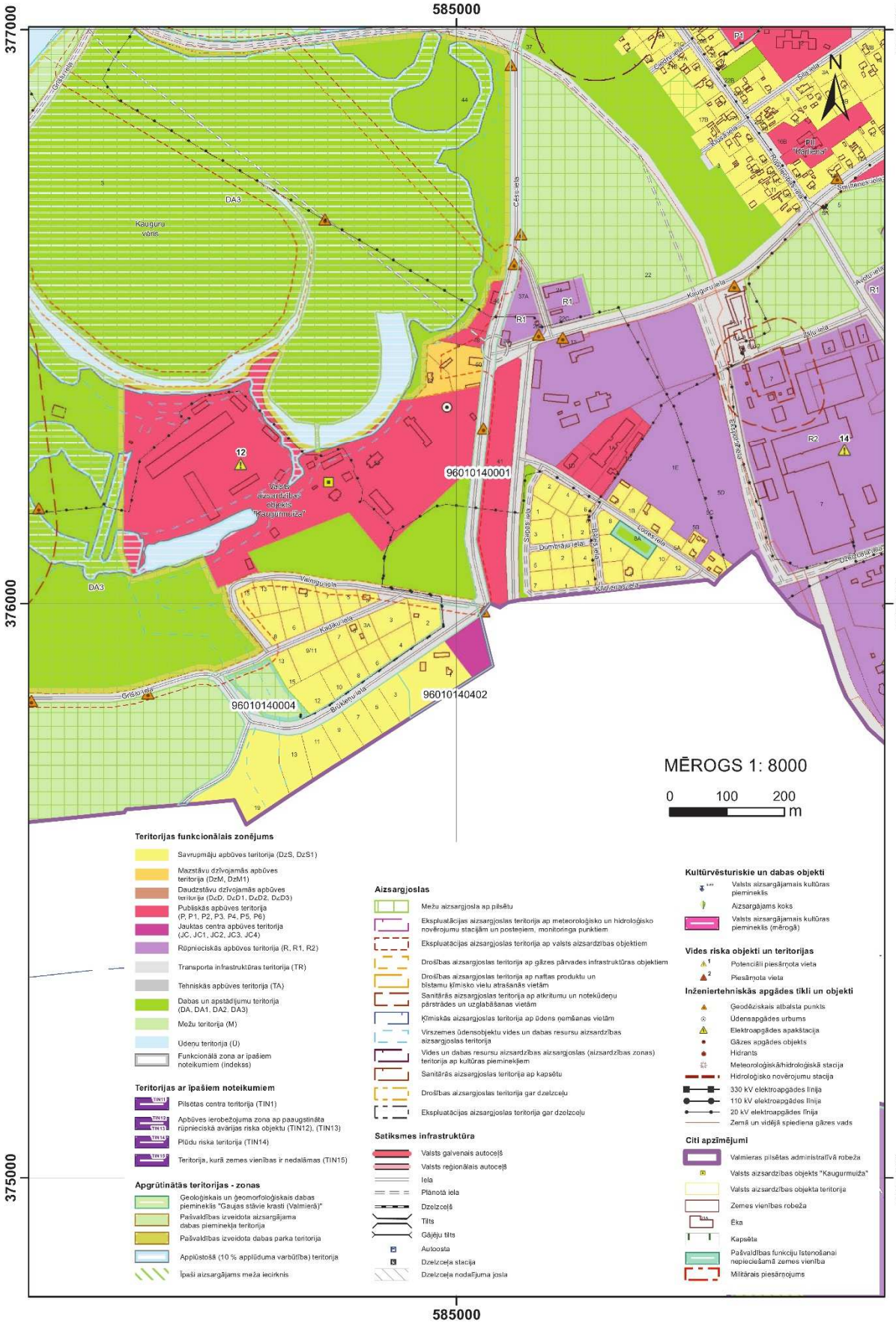


583442.93 372700.49 Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs. 585859.59 372700.49

584237.38 375826.80 586305.94 375826.80



584237.38 374674.83 Izdrukas saturam ir tikai un vienīgi informatīvs raksturs. 586305.94 374674.83


585000
377000
376000
375000
N
MĒROGS 1: 8000
0 100 200 m
96010140001
96010140004
96010140402
Kaugurmuiža
Kaugurmuižas
Kaugurmuižas
Kaugurmuižas

LATVIJAS REPUBLIKA
CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBA

Reģ. Nr. 90000031048, Raunas iela 4, Cēsis, Cēsu novads, LV-4101
Tālr. 64161800; dome@cesis.lv
www.cesis.lv

Cēsīs, Cēsu nov.

Datums skatāms laika zīmogā Nr. 6.2-8/2022/1196

SIA "Projekts EAE"
Pilnvarotai personai
Matīsam Gaiķim
matiss.gaikis@projektseae.lv

Par izziņas nosūtīšanu

Godājamais Gaiķa kungs!

Cēsu novada pašvaldībā (turpmāk - Pašvaldība) saņemts Jūsu 15.02.2022. iesniegums (reģistrēts pašvaldībā 15.02.2022. ar Nr. 6.2-23/2022/1262) par izziņas pieprasījumu skartiem zemes gabaliem izpētes projektam.

Vēstules pielikumā nosūtām Pašvaldības izziņu par Jūsu iesniegumā minētajām zemes vienībām un to esošo un šobrīd plānoto attīstību.

Uz turpmāku sadarbību!

Pielikumā:

Izziņa par SIA "Projekts EAE" izpētes projekta skartajām zemes vienībām Cēsu novada pašvaldībā, 1 datne.

Cēsu novada pašvaldības izpilddirektors K.Auziņš

Z.Gulbinska
64161890

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

1

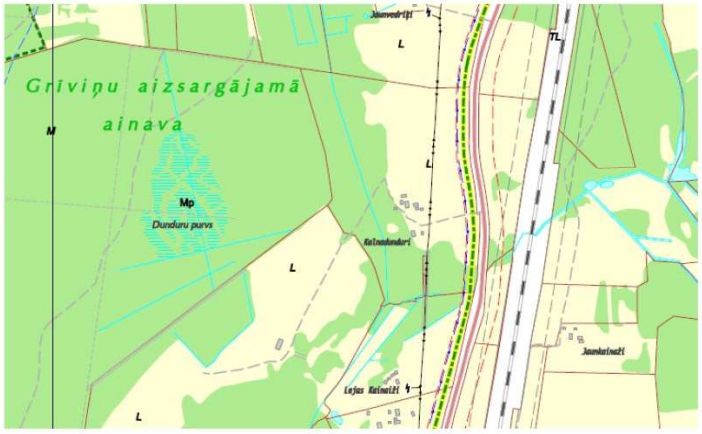
Kadastra apzīmējums: 4260 001 0110
NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (0101) – 26,67 ha.
FZ: Lauksaimniecības teritorijas (L), Mežsaimniecības teritorijas (M)

Atļautā izmantošana lauksaimniecības teritorijā:

- lauksaimnieciska lietošana,
- dārzeņkopība,
- dārzkopība,
- lopkopības ferma:
  - liellopu ferma līdz 500 dzīvniekiem,
  - cūku ferma līdz 300 dzīvniekiem,
- zivju audzētava,
- dīķsaimniecība,
- kokaudzētava,
- komposta sagatavošana,
- zemnieku sēta,
- savrupmāja,
- saimniecības ēkas, tajā skaitā:
  - kūts,
  - klēts,
  - šķūnis,
  - tehnikas nojume,
  - pirts,
  - siltumnīca,
  - lecekts,
  - pagrabs,
  - suņu aploks vai būda,
  - pagalms,
  - aka,

- dzīvojamā māja vai tās daļa laukstrādniekiem

  - saimniecības ēka vai tās daļa laukstrādniekiem,
- pansija,
- viesnīca,
- viesu māja,
- telpas individuālam darbam,
- privāts mājas bērnudārzs,
- jāšanas skola.



Atļautā izmantošana mežsaimniecības teritorijā:

Apbūve šajās teritorijās pieļaujama tikai tad, ja tā nepieciešama atļautās izmantošanas nodrošināšanai:

- būves teritorijas labiekārtojuma nodrošināšanai, ar rekreāciju saistītās būves, laivu piestātnes, glābšanas stacijas
- organizētas peldvietas
- ar tūrismu un rekreāciju saistītas sezonas rakstura būves
- kapsētu ierīkošana



2

Kadastra apzīmējums: 4260 003 0263

NĪLM: Pārējo sabiedriskās nozīmes objektu apbūve (0908) – 0,1622 ha.

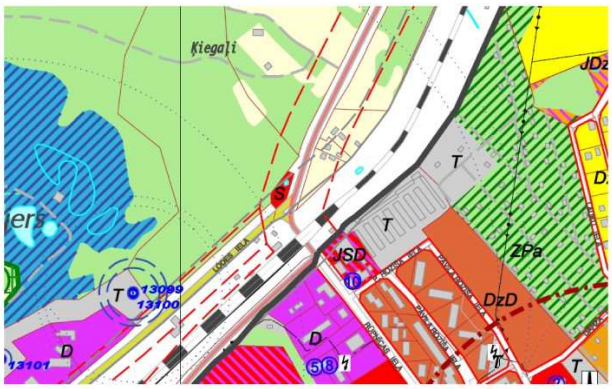
FZ: Sabiedrisko iestāžu apbūves teritorija (S)

Atļautā izmantošana:

- pārvaldes iestāde,
- izglītības iestāde,
- reliģijas iestāde,
- kultūras iestāde,
- viesnīca, viesu māja,
- ārstniecības iestāde,
- sociālās aprūpes iestāde,
- sporta būve,
- inženiertehniskās apgādes tīkli un to objekti.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla
- Drošības aizsargjosla ap dzelzceļu





3

Kadastra apzīmējums: 4260 003 0301

NĪLM: Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (1101) – 1 ha.

FZ: Līnijbūvju un satiksmes infrastruktūras apbūves teritorijas (TL)

Atļautā izmantošana:

- dzelzceļa līnija,
- dzelzceļa stacija,
- valsts autoceļš,
- pašvaldības ceļš,
- iela,
- piebraucamais ceļš,
- saimnieciskais ceļš,
- auto stāvlaukums,
- autoosta,
- inženiertehnisko komunikāciju objekts,
- inženiertehniskās apgādes tīkli un būves,
- degvielas uzpildes stacija.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Ekspluatācijas aizsargjosla gar autoceļu
- Drošības aizsargjosla ap dzelzceļu
- Bakterioloģiskā aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietām
- Ķīmiskā aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietām





4

Kadastra apzīmējums: 4272 002 0044

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība.

FZ: Lauksaimniecība.

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā galvenās lauksaimnieciskās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Zemnieku saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Piemājas saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Lauksaimniecībā specializētas uzņēmējsabiedrības darbības nodrošināšanas ēkas un būves;
- Lauksaimnieciska rakstura uzņēmumu apbūve;
- Dīķsaimniecības būves;

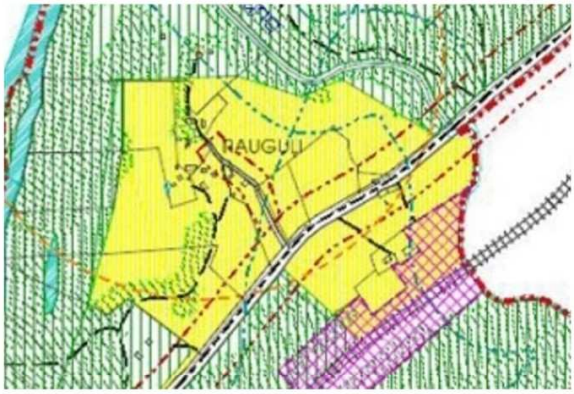
Pieļaujamā pakārtotās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve;
- Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve;
- Reliģisko iestāžu ēku apbūve;
- Ceļu būves pieļaujamās saimnieciskās darbības nodrošināšanai;
- Amatniecībā specializētas darbības apbūve;
- Lauku tūrismā specializētas komercdarbības apbūve.

Citi noteikumi: Nacionālā parka dabas lieguma zonas teritorija.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla
- Aizsargjoslas teritorija ap virszemes ūdensobjektu





5

Kadastra apzīmējums: 4272 002 0071

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība.

FZ: Lauksaimniecība.

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā galvenās lauksaimnieciskās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Zemnieku saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Piemājas saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Lauksaimniecībā specializētas uzņēmējsabiedrības darbības nodrošināšanas ēkas un būves;
- Lauksaimnieciska rakstura uzņēmumu apbūve;
- Dīķsaimniecības būves;

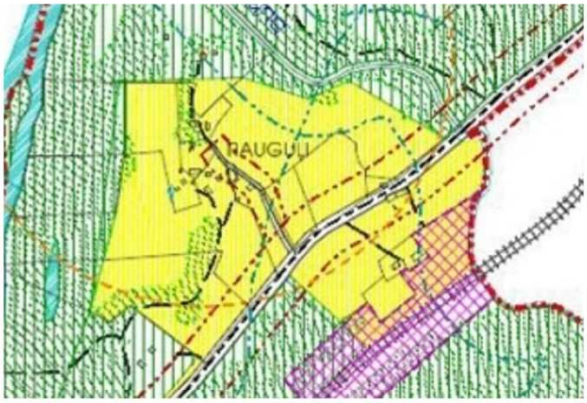
Pieļaujamā pakārtotās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve;
- Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve;
- Reliģisko iestāžu ēku apbūve;
- Ceļu būves pieļaujamās saimnieciskās darbības nodrošināšanai;
- Amatniecībā specializētas darbības apbūve;
- Lauku tūrismā specializētas komercdarbības apbūve.

Citi noteikumi: Nacionālā parka dabas lieguma zonas teritorija.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla
- Aizsargjoslas teritorija ap virszemes ūdensobjektu





6

Kadastra apzīmējums: 4272 002 0159

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība.

FZ: Lauksaimniecība.

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā galvenās lauksaimnieciskās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Zemnieku saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Piemājas saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Lauksaimniecībā specializētas uzņēmējsabiedrības darbības nodrošināšanas ēkas un būves;
- Lauksaimnieciska rakstura uzņēmumu apbūve;
- Dīķsaimniecības būves;

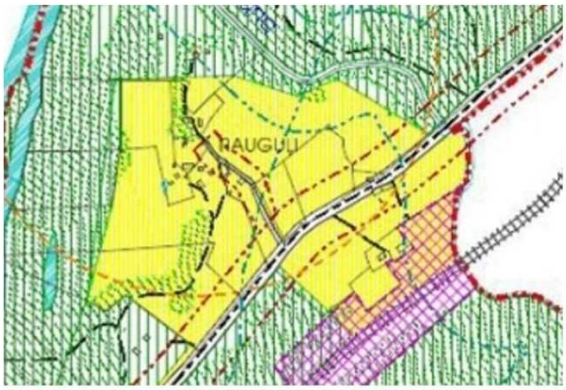
Pieļaujamā pakārtotās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve;
- Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve;
- Reliģisko iestāžu ēku apbūve;
- Ceļu būves pieļaujamās saimnieciskās darbības nodrošināšanai;
- Amatniecībā specializētas darbības apbūve;
- Lauku tūrismā specializētas komercdarbības apbūve.

Citi noteikumi: Nacionālā parka dabas lieguma zonas teritorija.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla





7

Kadastra apzīmējums: 4272 002 0130

NĪLM: Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā.

FZ: Augstvērtīgas lauksaimniecība izmantojamās teritorijas (pieļaujama galvenās darbības lauksaimnieciskā apbūve)

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā galvenās lauksaimnieciskās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Zemnieku saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Piemājas saimniecības ģimenes māja, ēkas un būves lauksaimnieciskās darbības, amatniecības un lauku tūrisma nodrošināšanai;
- Lauksaimniecībā specializētas uzņēmējsabiedrības darbības nodrošināšanas ēkas un būves;
- Lauksaimnieciska rakstura uzņēmumu apbūve;
- Dīķsaimniecības būves;

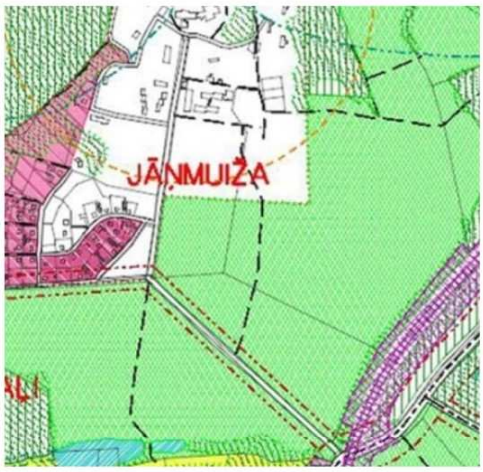
Pieļaujamā pakārtotās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve;
- Ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūve;
- Reliģisko iestāžu ēku apbūve;
- Ceļu būves pieļaujamās saimnieciskās darbības nodrošināšanai;
- Amatniecībā specializētas darbības apbūve;
- Lauku tūrismā specializētas komercdarbības apbūve.

Citi noteikumi: Nacionālā parka dabas lieguma zonas teritorija.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla





8

Kadastra apzīmējums: 4272 002 0116

NĪLM: Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu māju apbūve.

FZ: Daudzdzīvokļu māju apbūve.

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā galvenās lauksaimnieciskās ekonomiskās un saimnieciskās darbības apbūve:

- Pieļaujamā apbūve:
- Vienstāva un divstāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve;
- Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu un pagaidu uzturēšanās māju apbūve;
- Darījumu iestāžu un komerciāla rakstura objekti daudzdzīvokļu māju pirmajos stāvos;
- Ceļu būves pieļaujamās darbības nodrošināšanai.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla





9

Kadastra apzīmējums: 4272 006 0011

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība.

FZ: Vieng̦imenes un divg̦imeņu dzīvojamo māju apbūve.

Atļautā izmantošana:

Pieļaujamā apbūve:

- Vieng̦imenes, divg̦imeņu dzīvojamo māju apbūve;
- Vieng̦imenes, divg̦imeņu dzīvojamo māju apbūve, ko neizmanto pastāvīgai
- dzīvošanai;
- Dārzkopības sabiedrību (individuālo augļu dārzu) ēku apbūve;
- Ceļu būves pieļaujamās darbības nodrošināšanai.

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Dzelzceļa aizsargjosla
- Valsts un pašvaldības ceļu aizsargjosla





10

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0435

NĪLM: Zeme uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (0101)

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L1)

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana: Augkopība, dārzeņkopība, dārzkopība (tai skaitā sakņu dārzi un ģimenes dārziņi), lopkopība, lauksaimniecībai alternatīvie saimniekošanas veidi (piemēram, sēņu audzēšana) un cita lauksaimnieciskā darbība, izņemot specializētos lopkopības (tai skaitā arī kažokzvēru audzēšanai paredzētus) kompleksus, kā arī nedzīvojamās ēkas un būves lauksaimnieciskās ražošanas nodrošināšanai
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve



Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve

FZ: Rūpnieciskā teritorija (R)

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Smagās rūpniecības un pirmapstrādes uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Biroju ēku apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve

11

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0436

NĪLM: Zeme uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (0101)

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L1) ir funkcionālā zona, ko nosaka lai nodrošinātu lauksaimniecības zemes, kā resursa, racionālu un daudzveidīgu izmantošanu visa veida lauksaimnieciskajai darbībai un ar to saistītajiem pakalpojumiem, bet tālākā perspektīvā iespējama teritorijas kā apbūves zemes izmantošana, kur galvenā izmantošana ir dzīvojamā apbūve

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana: Augkopība, dārzeņkopība, dārzkopība (tai skaitā sakņu dārzi un ģimenes dārziņi), lopkopība, lauksaimniecībai alternatīvie saimniekošanas veidi (piemēram, sēņu audzēšana) un cita lauksaimnieciskā darbība, izņemot specializētos lopkopības (tai skaitā arī kažokzvēru audzēšanai paredzētus) kompleksus, kā arī nedzīvojamās ēkas un būves lauksaimnieciskās ražošanas nodrošināšanai
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve



12

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0322

NĪLM: Zeme uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība; Trīs, četru un piecu stāvu daudzdzīvokļu māju apbūve

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L1) ir funkcionālā zona, ko nosaka lai nodrošinātu lauksaimniecības zemes, kā resursa, racionālu un daudzveidīgu izmantošanu visa veida lauksaimnieciskajai darbībai un ar to saistītajiem pakalpojumiem, bet tālākā perspektīvā iespējama teritorijas kā apbūves zemes izmantošana, kur galvenā izmantošana ir dzīvojamā apbūve

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana: Augkopība, dārzeņkopība, dārzkopība (tai skaitā sakņu dārzi un ģimenes dārziņi), lopkopība, lauksaimniecībai alternatīvie saimniekošanas veidi (piemēram, sēņu audzēšana) un cita lauksaimnieciskā darbība, izņemot specializētos lopkopības (tai skaitā arī kažokzvēru audzēšanai paredzētus) kompleksus, kā arī nedzīvojamās ēkas un būves lauksaimnieciskās ražošanas nodrošināšanai
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vasarnicu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve



13

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0686

NĪLM: Zeme uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (0101)

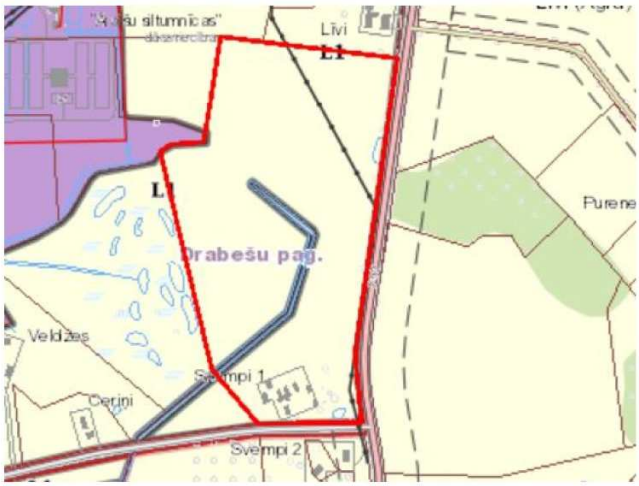
FZ: Lauksaimniecības teritorija (L1) ir funkcionālā zona, ko nosaka lai nodrošinātu lauksaimniecības zemes, kā resursa, racionālu un daudzveidīgu izmantošanu visa veida lauksaimnieciskajai darbībai un ar to saistītajiem pakalpojumiem, bet tālākā perspektīvā iespējama teritorijas kā apbūves zemes izmantošana, kur galvenā izmantošana ir dzīvojamā apbūve

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve .
- Lauksaimnieciska izmantošana: Augkopība, dārzeņkopība, dārzkopība (tai skaitā sakņu dārzi un ģimenes dārziņi), lopkopība, lauksaimniecībai alternatīvie saimniekošanas veidi (piemēram, sēņu audzēšana) un cita lauksaimnieciskā darbība, izņemot specializētos lopkopības (tai skaitā arī kažokzvēru audzēšanai paredzētus) kompleksus, kā arī nedzīvojamās ēkas un būves lauksaimnieciskās ražošanas nodrošināšanai
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve



14

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0529

NĪLM: Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā

FZ: Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Lidostu un ostu apbūve

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Biroju ēku apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve
- Noliktavu apbūve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar ielu vai ceļu – sarkanā līnija
- Vides un dabas resursu ķīmiskās aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu



15

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0381

NĪLM: Zeme uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (0101)

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L1) ir funkcionālā zona, ko nosaka lai nodrošinātu lauksaimniecības zemes, kā resursa, racionālu un daudzveidīgu izmantošanu visa veida lauksaimnieciskajai darbībai un ar to saistītajiem pakalpojumiem, bet tālākā perspektīvā iespējama teritorijas kā apbūves zemes izmantošana, kur galvenā izmantošana ir dzīvojamā apbūve

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana: Augkopība, dārzeņkopība, dārzkopība (tai skaitā sakņu dārzi un ģimenes dārziņi), lopkopība, lauksaimniecībai alternatīvie saimniekošanas veidi (piemēram, sēņu audzēšana) un cita lauksaimnieciskā darbība, izņemot specializētos lopkopības (tai skaitā arī kažokzvēru audzēšanai paredzētus) kompleksus, kā arī nedzīvojamās ēkas un būves lauksaimnieciskās ražošanas nodrošināšanai
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve



Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts reģionālajiem autoceļiem lauku apvidos

16

Kadastra apzīmējums: 4246 002 0402

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101), kopplatībā 6 ha.

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L). Nelielā daļā – Meža teritorija (M), Ūdeņu teritorija (Ū).

<u>Lauksaimniecības teritorija</u>

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts reģionālajiem autoceļiem lauku apvidos

17

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0333

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101), kopplatībā 6,2 ha.

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M), Ūdeņu teritorija (Ū).

Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Ūdeņu teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas (aizsardzības zonas) teritorija ap kultūras pieminekli laukos;
- Valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa teritorija un objekti;
- No 10 līdz 25 hektāru lielas dabiskas ūdenstilpes vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija lauku apvidos.

18

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0240

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101), kopplatībā 4,2 ha.

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Ūdeņu teritorija (Ū).

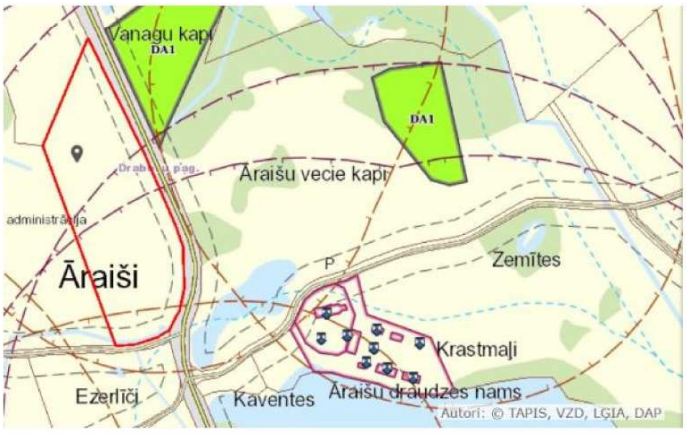
Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Ūdeņu teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra

- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem lauku apvidos;
- Valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa teritorija un objekti;
- No 10 līdz 25 hektāru lielas dabiskas ūdenstilpes vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija lauku apvidos;
- Sanitārās aizsargjoslas teritorija ap kapsētu;
- Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas (aizsardzības zonas) teritorija ap kultūras pieminekli laukos;

19

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0242

NĪLM: Kapsētu teritorijas un ar tām saistīto ceremoniālo ēku un krematoriju apbūve (kods 0907), kopplatībā 7,2 ha.

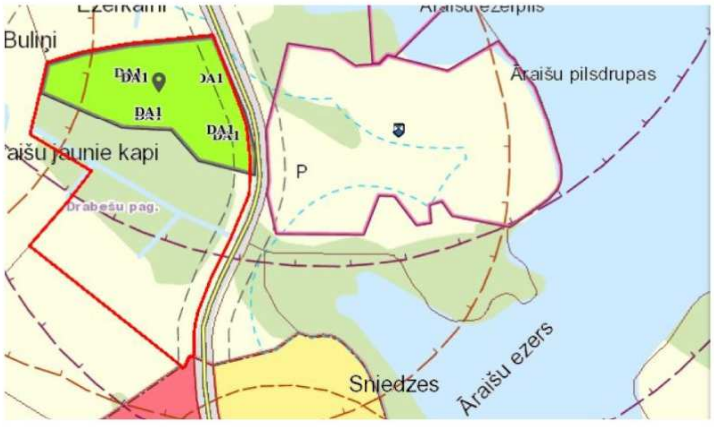
FZ: Dabas un apstādījumu teritorija (DA1), Mežu teritorija (M), Ūdeņu teritorijas (Ū)

<u>Dabas un apstādījumu teritorija (DA1)</u>
Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Labiekārtota publiskā ārtelpa

<u>Meža teritorija:</u>
Teritorijas galvenie izmantošanas veidi
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve



<u>Ūdeņu teritorija:</u>
Teritorijas galvenie izmantošanas veidi
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem lauku apvidos;
- Valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa teritorija un objekti;
- No 10 līdz 25 hektāru lielas dabiskas ūdenstilpes vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija lauku apvidos;
- Sanitārās aizsargjoslas teritorija ap kapsētu;
- Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas (aizsardzības zonas) teritorija ap kultūras pieminekli laukos.

20

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0330

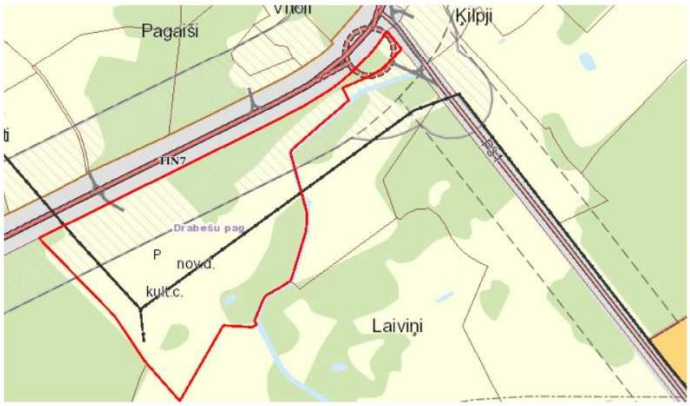
NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101), kopplatībā 8,72 ha.

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M), Ūdeņu teritorija (Ū).

Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:
- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Ūdeņu teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi
- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Teritorija ar īpašiem noteikumiem: Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijā (TIN7)

Teritorijas galvenā izmantošana:
- inženiertehniskā infrastruktūra;
- transporta lineārā infrastruktūra;
- transporta apkalpojošā infrastruktūra

Papildizmantošana:
- tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve;
- biroju ēku apbūve;
- noliktavu apbūve;
- palīgēka.

Papildnoteikumi:
- Jebkuras būves, kas nav tehniskā apbūve, atļautas vienīgi kā īslaicīgas lietošanas būves ar termiņu līdz 5 gadiem vai līdz transporta infrastruktūras objekta būvniecībai, ja tā tiek īstenota.
- Jebkuru būvju būvniecība saskaņojama ar VAS „Latvijas valsts ceļi".

Zemes vienībai noteikta šāda aizsargjosla:
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts galvenajiem autoceļiem lauku apvidos

21

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0082

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101), kopplatībā 3,4 ha

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M), Ūdeņu teritorija (Ū).

Teritorija ar īpašiem noteikumiem: Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijā (TIN7)

Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Ūdeņu teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Teritorija ar īpašiem noteikumiem: Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijā (TIN7)

Teritorijas galvenā izmantošana:

- inženiertehniskā infrastruktūra;
- transporta lineārā infrastruktūra;
- transporta apkalpojošā infrastruktūra

Papildizmantošana:

- tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve;
- biroju ēku apbūve;
- noliktavu apbūve;
- palīgēka.

Papildnoteikumi:

- Jebkuras būves, kas nav tehniskā apbūve, atļautas vienīgi kā īslaicīgas lietošanas būves ar termiņu līdz 5 gadiem vai līdz transporta infrastruktūras objekta būvniecībai, ja tā tiek īstenota.
- Jebkuru būvju būvniecība saskaņojama ar VAS „Latvijas valsts ceļi".

Zemes vienībai noteiktas šādas aizsargjoslas:

- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts reģionālajiem autoceļiem lauku apvidos;
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts galvenajiem autoceļiem lauku apvidos.

22

Kadastra apzīmējums: 4246 005 0170

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101)

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M)

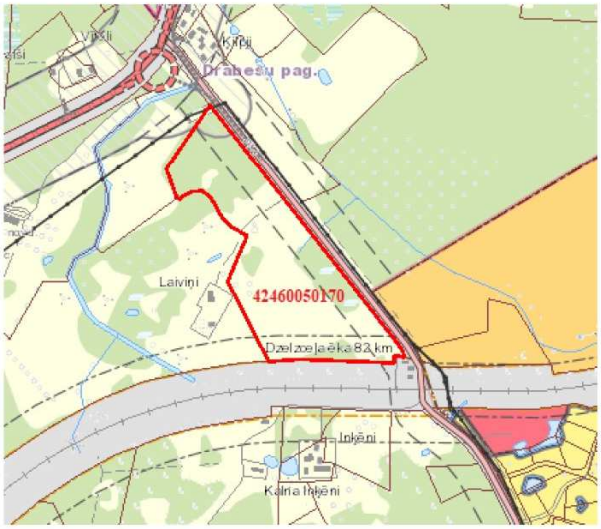
Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Apgrūtinājumi:

- Zemes vienību skar dzelzceļa un valsta reģionālā autoceļa aizsargjosla P31.
- Īpašums ir reģistrēts ZG, īpašnieks dzīvo ārzemēs.

23

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0069

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (kods 0101)

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M)

Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Apgrūtinājumi:

- Drošības aizsargjoslas teritorija gar dzelzceļu, pa kuru pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts reģionālajiem autoceļiem lauku apvidos
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar dzelzceļu lauku apvidos
- Īpašums ir reģistrēts ZG, īpašnieks dzīvo Latvijā.

24

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0039

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība

FZ: Meža teritorija (M)

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve

Apgrūtinājumi:

- Zemes vienību skar dzelzceļa un valsta reģionālā autoceļa aizsargjosla P31.
- Īpašums ir reģistrēts ZG, īpašnieks dzīvo Latvijā.



25

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0035

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība

FZ: Meža teritorija (M), Lauksaimniecības teritorija (L)

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve

Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve



- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana

Apgrūtinājumi:

- Zemes vienību skar valsts reģionālā autoceļa P31 aizsargjosla un 6 līdz 20kilovoltu elektrisko tīklu gaisvadu līnija
- Īpašums ir reģistrēts ZG, īpašnieks dzīvo Latvijā.

26

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0141

NĪLM: Ar maģistrālajām elektropārvades un sakaru līnijām un maģistrālajiem naftas, naftas produktu, ķīmisko produktu, gāzes un ūdens cauruļvadiem saistīto būvju, ūdens ņemšanas un notekūdeņu attīrīšanas būvju apbūve

FZ: Lauksaimniecības teritorija (L), Meža teritorija (M)

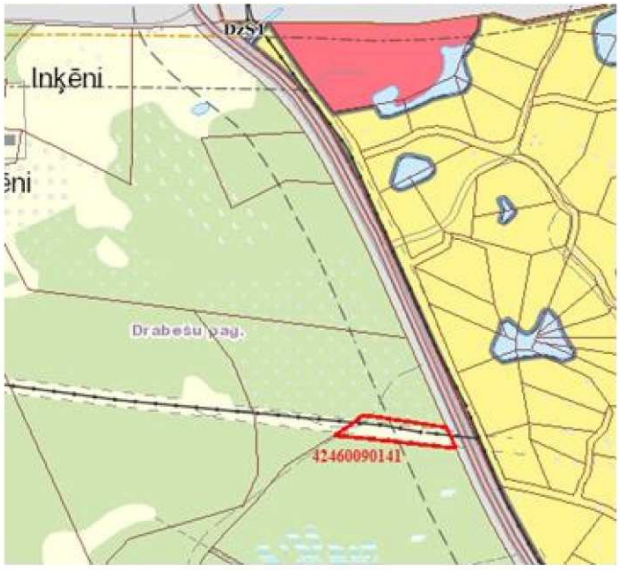
Lauksaimniecības teritorija

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Viensētu apbūve
- Lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve
- Lauksaimnieciska izmantošana
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Vasarnīcu apbūve
- Dārza māju apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve
- Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Noliktavu apbūve
- Lidostu un ostu apbūve
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Mežsaimnieciska izmantošana



Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

- Mežsaimnieciska izmantošana

- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve

Apgrūtinājumi:

- Zemes vienību skar valsta reģionālā autoceļa P31 aizsargjosla. Atrodas 6 līdz 20 kilovoltu elektrisko tīklu gaisvadu līnijas aizsargjoslā.
- Īpašums piekritīgs pašvaldībai (Rezerves zemes fonds)

27

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0071

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība

FZ: Meža teritorija (M)

Meža teritorija:

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi

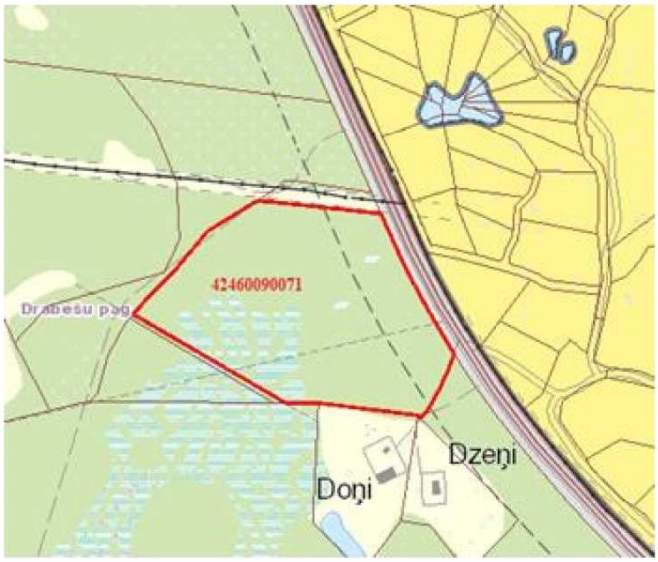
- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Teritorijas papildizmantošanas veidi

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve

Apgrūtinājumi:

- Zemes vienību skar valsta reģionālā autoceļa aizsargjosla P31.
- Īpašums ir reģistrēts ZG, īpašnieks dzīvo Latvijā.



28

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0078

NĪLM: Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (0201) – 125,35 ha.

FZ: Mežu teritorija (M)

Galvenais izmantošanas veids:

- Mežsaimnieciska izmantošana
- Mežs īpaši aizsargājamās dabas teritorijās
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Papildizmantošanas veids:

- Viensētu apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Derīgo izrakteņu ieguve

Apgrūtinājumi:

- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem lauku apvidos
- Vides un dabas resursu ķīmiskās aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu



29

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0440

NĪLM: Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošo ūdeņu teritorijas (0302) - 4,02 ha, Dabas pamatne, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā nenorādīta lietošanas mērķa (0501) – 14,82 ha, Individuālo dzīvojamo māju apbūve (0601) – 1,7 ha, Zemes dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (1101) – 1,16 ha.

FZ: Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzM)

Galvenais izmantošanas veids:

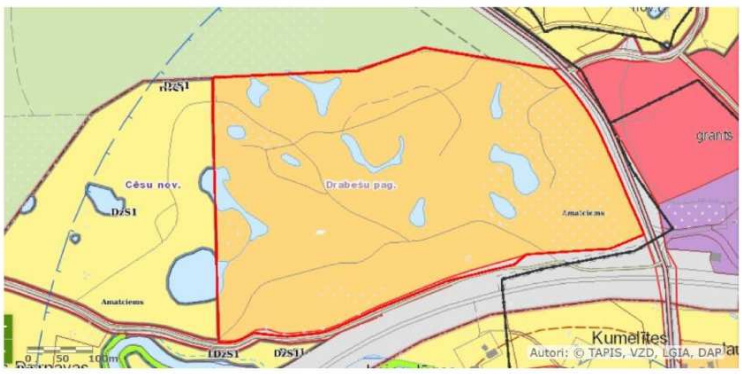
- Savrupmāju apbūve
- Rindu māju apbūve
- Daudzdzīvokļu māju apbūve

Papildizmantošanas veids:

- Biroju ēku apbūve
- Tirdzniecības un/vai pakalpojumu objektu apbūve
- Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve
- Kultūras iestāžu apbūve
- Sporta ēku un būvju apbūve
- Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve
- Veselības aizsardzības iestāžu apbūve
- Sociālās aprūpes iestāžu apbūve
- Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve
- Reliģisko organizāciju ēku apbūve
- Labiekārtota publiskā ārtelpa
- Publiskā ārtelpa bez labiekārtojuma

Apgrūtinājumi:

- Vides un dabas resursu ķīmiskās aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu



30

Kadastra apzīmējums: 4246 009 0126

NĪLM: Fizisko un juridisko personu īpašumā vai lietošanā esošo ūdeņu teritorijas (0302) – 10,3 ha.

FZ: Ūdeņu teritorijas (Ū)

Galvenais izmantošanas veids:

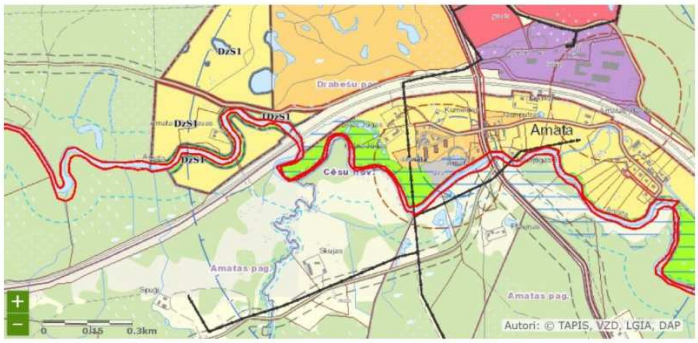
- Inženiertehniskā infrastruktūra
- Transporta lineārā infrastruktūra
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra
- Energoapgādes uzņēmumu apbūve
- Ūdenssaimnieciska izmantošana
- Ūdens telpas publiskā izmantošana

Papildizmantošanas veids:

- Dzīvojamā apbūve uz ūdens
- Derīgo izrakteņu ieguve

Apgrūtinājumi:

- Vides un dabas resursu ķīmiskās aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu
- Vides un dabas resursu bakterioloģiskās aizsargjoslas teritorija ap pazemes ūdens ņemšanas vietu
- Dabiskas ūdensteces vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija pilsētās un ciemos
- No 25 līdz 100 kilometru garas dabiskas ūdensteces vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas teritorija lauku apvidos
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar dzelzceļu lauku apvidos
- Ekspluatācijas aizsargjoslas teritorija gar valsts reģionālajiem autoceļiem lauku apvidos
- Sanitārās aizsargjoslas teritorija ap notekūdeņu attīrīšanas ietaisi ar slēgtu apstrādi visā ciklā (bez vaļējām virsmām notekūdeņu un dūņu uzglabāšanai vai apstrādei), kuras jauda ir lielāka par 5 kubikmetriem notekūdeņu diennaktī



SIGULDAS NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģistrācijas Nr.LV 90000048152, Pils iela 16, Sigulda, Siguldas novads, LV-2150
tālrunis: 67970844, e-pasts: pasts@sigulda.lv
www.sigulda.lv

IZZIŅA
Siguldā

Datums skatāms laika zīmogā. Nr.A-3.10/4/842
Uz 15.02.2022 Nr.2022/60

SIA "Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Par nekustamo īpašumu lietošanas mērķiem un atļauto izmantošanu

Siguldas novada pašvaldībā 2022. gada 16. februārī saņemts jūsu iesniegums, kas reģistrēts Siguldas novada pašvaldībā ar reģistrācijas Nr. A-6.6/2/673 (turpmāk - Iesniegums), ar lūgumu izsniegt izziņu par izpētes projektā "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" (turpmāk tekstā - Izpētes projekts) izstrādātajos tehniskajos risinājumos skartajām 33 pieguļošajām zemes vienībām.

Saskaņā ar Inčukalna novada domes saistošo noteikumu Nr. 10/2013 "Par Inčukalna novada teritorijas plānojuma 2013.-2024. gadam Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem un Grafisko daļu" (turpmāk - Teritorijas plānojums), kas apstiprināti ar Inčukalna domes 2013. gada 22. maija lēmumu (prot. Nr.14, 25.§), Grafisko daļu sniedzam šādu informāciju:

1. nekustamā īpašuma "Pašvaldības zeme", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 006 0815, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 004 0022** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



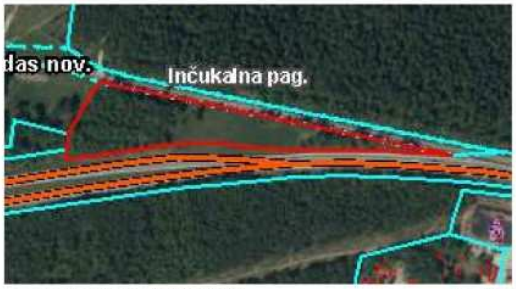
z.v. 8064 004 0022 (1)


izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

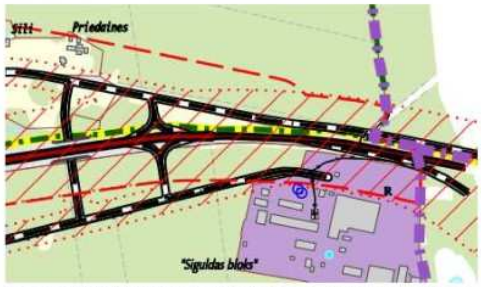
2. nekustamā īpašuma ar adresi "Gredzeni", Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 004 0010, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 004 0010** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Lauksaimniecības teritorija (L) un Mežu teritorija (M);



z.v. 8064 004 0010 (2)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

3. nekustamā īpašuma "Priežmalas", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0250, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0250** noteiktie nekustamā īpašuma lietošanas mērķi ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201), platība 6200 m^2, un Neapgūta daudzdzīvokļu māju apbūves zeme (NĪLM kods 0700), platība 6500 m^2; atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Lauksaimniecības teritorija (L), Mežu teritorija (M) un Publiskās apbūves teritorija (P); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;

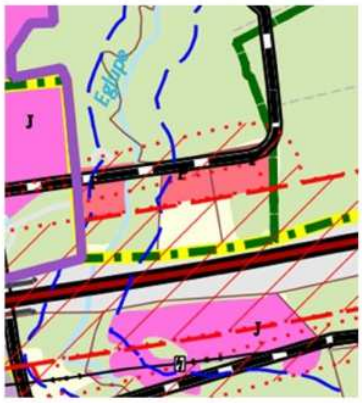
4. nekustamā īpašuma "Vālodzītes", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0124, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0124** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Lauksaimniecības teritorija (L) un Publiskās apbūves teritorija (P);



z.v. 8064 003 0250 (3)



z.v. 8064 003 0124 (4)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

5. nekustamā īpašuma ar adresi Centra iela 1, Gauja, Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 003 0243, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0243** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Individuālo dzīvojamo māju apbūve (NĪLM kods 0601); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Publiskās apbūves teritorija (P);

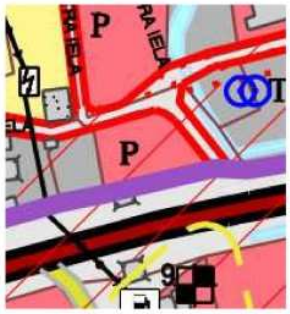
6. nekustamā īpašuma bez nosaukuma Gaujā, Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0291, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0282**, noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Tehniskās apbūves teritorija (Ta); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



z.v. 8064 003 0243 (5)



z.v. 8064 003 0282 (6)

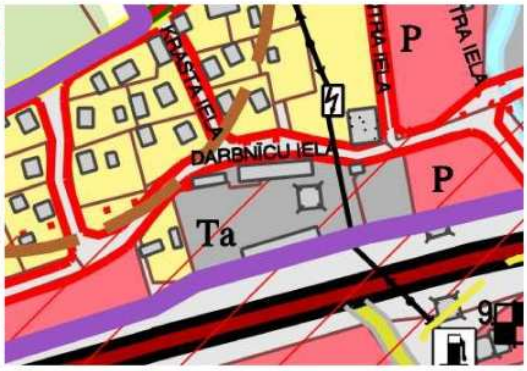


izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

7. nekustamā īpašuma "Darbnīcu iela", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0264, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0264** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr);



z.v. 8064 003 0264 (7)



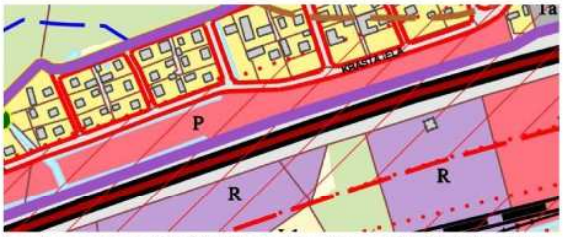
izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

8. nekustamā īpašuma "Jaunmucenieki", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0081, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0082** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Publiskās apbūves teritorija (P) un Ūdeņu teritorija (Ū);



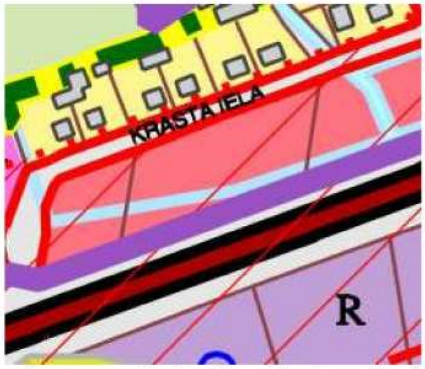
z.v. 8064 003 0082 (8)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

9. nekustamā īpašuma "Lielceļnieki", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0342, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0033** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Publiskās apbūves teritorija (P) un Ūdeņu teritorija (Ū);

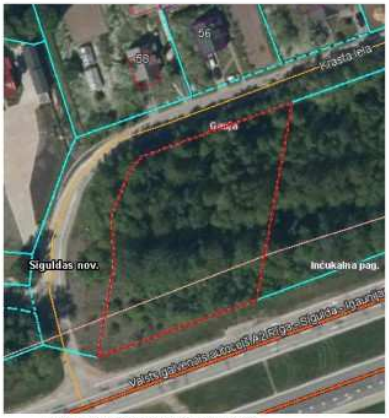

z.v. 8064 003 0033 (9)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

10. nekustamā īpašuma "Krasta iela 9A", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0323, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0323** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Individuālo dzīvojamo māju apbūve (NĪLM kods 0601); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Publiskās apbūves teritorija (P) un Ūdeņu teritorija (Ū); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



z.v. 8064 003 0323 (10)



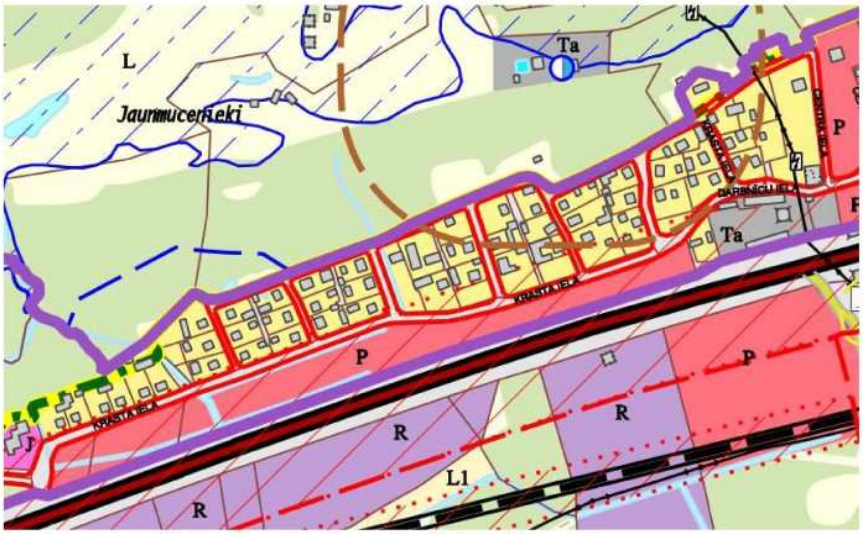
izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

11. nekustamā īpašuma "Krasta iela", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0265, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0265** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr - Krasta ielas sarkanās līnijas); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



z.v. 8064 003 0265 (11)

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

12. nekustamā īpašuma ar adresi "Dzelzāmuri", Gauja, Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 003 0157, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 003 0157** noteiktie nekustamā īpašuma lietošanas mērķi ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101), platība 7000 m^2, un Individuālo dzīvojamo māju apbūve (NĪLM kods 0601), platība 2000 m^2; atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Lauksaimniecības teritorija (L), Mežu teritorija (M) un Ūdeņu teritorija (Ū);



z.v. 8064 003 0157 (12)



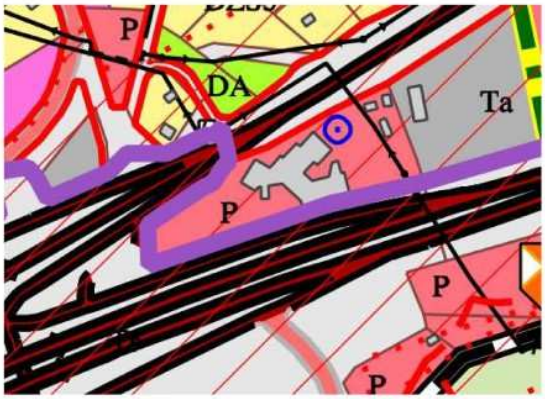
izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

13. nekustamā īpašuma ar adresi "Sēnīte", Krustiņi, Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 002 0048, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0048** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Komercdarbības objektu apbūve (NĪLM kods 0801); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Publiskās apbūves teritorija (P);

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU



z.v. 8064 002 0048 (13)



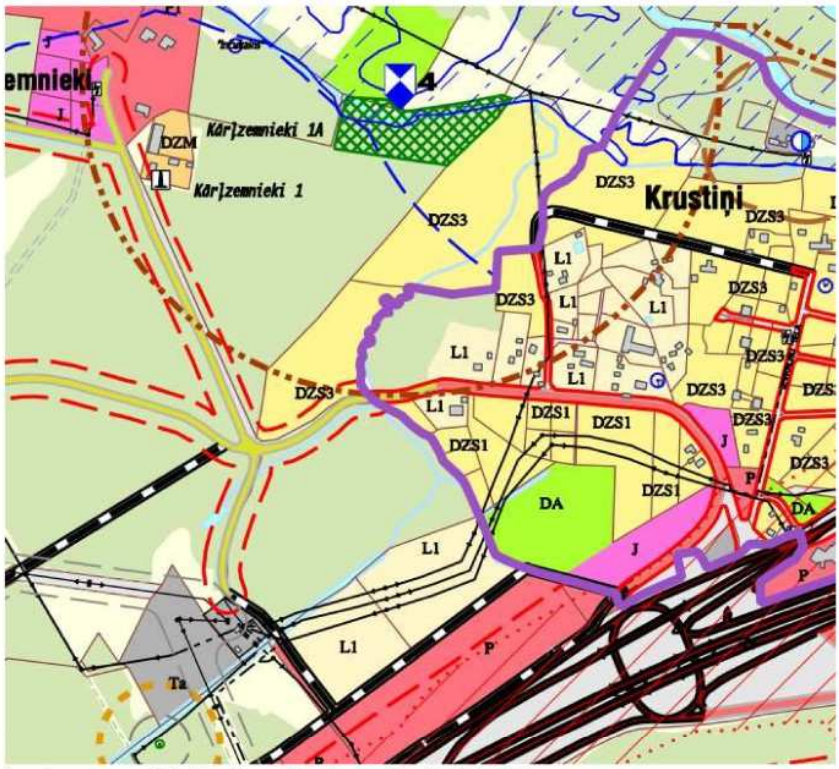
izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

14. nekustamā īpašuma "Valsts autoceļš Sēnīte-BBAC", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0611, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0611** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



z.v. 8064 002 0611 (14)

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

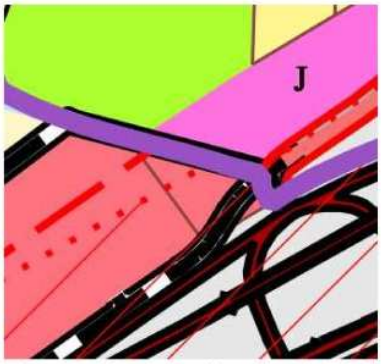


izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

15. nekustamā īpašuma "Ievkalniņi 1", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0572, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0572** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Publiskās apbūves teritorija (P) un Transporta infrastruktūra (Tr);



z.v. 8064 002 0572 (15)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

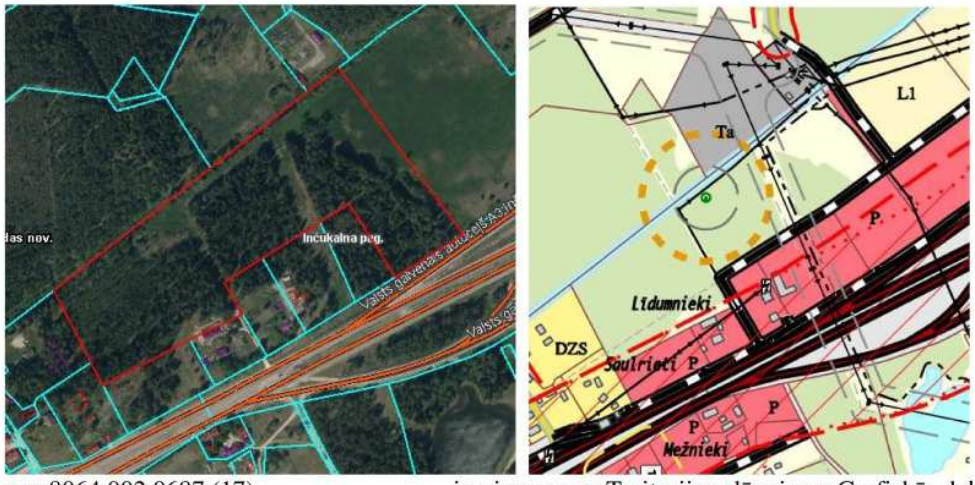
DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

16. nekustamā īpašuma "Ievkalni", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0003, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0003** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Publiskās apbūves teritorija (P), Lauksaimniecības teritorija (L1), Ūdeņu teritorija (Ū) un Transporta infrastruktūra (Tr);



z.v. 8064 002 0003 (16) izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

17. nekustamā īpašuma "Čiekuriņi", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0687, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0687** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M), Lauksaimniecības teritorija (L1), Publiskās apbūves teritorija (P), Ūdeņu teritorija (Ū) un Transporta infrastruktūra (Tr);



z.v. 8064 002 0687 (17) izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

18. nekustamā īpašuma "Priežulejas", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0713, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0713** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Publiskās apbūves teritorija (P);

19. nekustamā īpašuma ar adresi "Saulrieti", Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 002 0249, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0249** noteiktie nekustamā īpašuma lietošanas mērķi ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101), platība 6808 m^2, un Vienstāva un divstāvu daudzdzīvokļu māju apbūve (NĪLM kods 0701), platība 1500 m^2; atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Lauksaimniecības teritorija (L);

20. nekustamā īpašuma ar adresi "Ogas", Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 002 0618, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0618** noteiktie nekustamā īpašuma lietošanas mērķi ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101), platība 3247 m^2, un Individuālo dzīvojamo māju apbūve (NĪLM kods 0601), platība 1200 m^2; atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Lauksaimniecības teritorija (L);



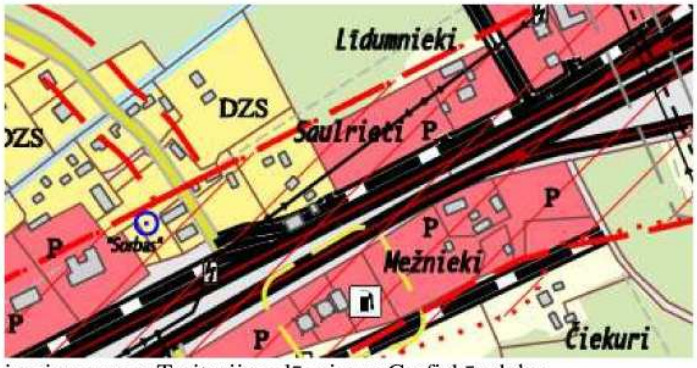
z.v. 8064 002 0713 (18)



z.v. 8064 002 0249 (19)



z.v. 8064 002 0618 (20)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

21. nekustamā īpašuma "No šosejas uz Siliem", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0615, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0615** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr - pašvaldības autoceļš); īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā;



z.v. 8064 002 0615 (21)



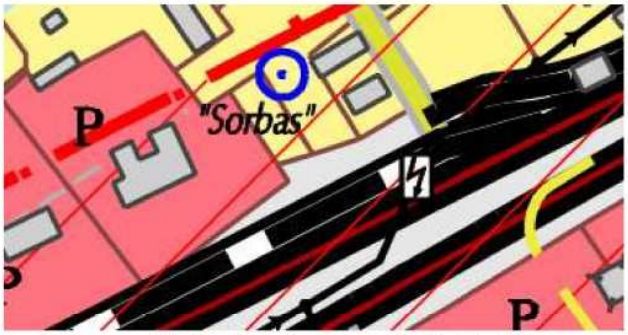
izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

22. nekustamā īpašuma "Grodi", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 008 0571, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0647** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Transporta infrastruktūra (Tr);

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU



z.v. 8064 002 0647 (22)

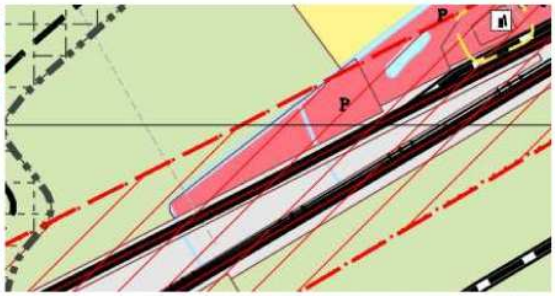


izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

23. nekustamā īpašuma "Māllēpes", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 008 0857, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0189** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Publiskās apbūves teritorija (P) un Ūdeņu teritorija (Ū);



z.v.8064 002 0189 (23)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

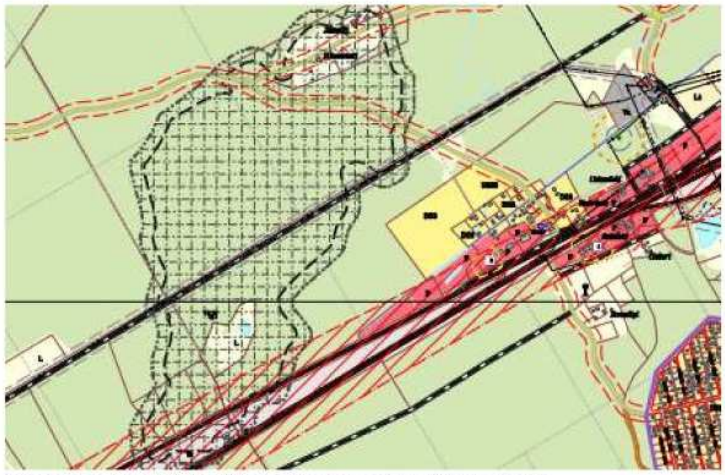
24. nekustamā īpašuma "Piķa masīvs", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0269, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 002 0631** noteiktais

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M), Lauksaimniecības teritorija (L) un Transporta infrastruktūra (Tr - pašvaldības autoceļš);



z.v. 8064 002 0631 (24)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

25. nekustamā īpašuma "Svetlanas", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 001 0036, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0036** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M);

26. nekustamā īpašuma "Stirniņas", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 001 0084, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0084** noteiktais nekustamā īpašuma

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M) un Lauksaimniecības teritorija (L);

27. nekustamā īpašuma "Līčupes-2", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0003, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0092** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M);



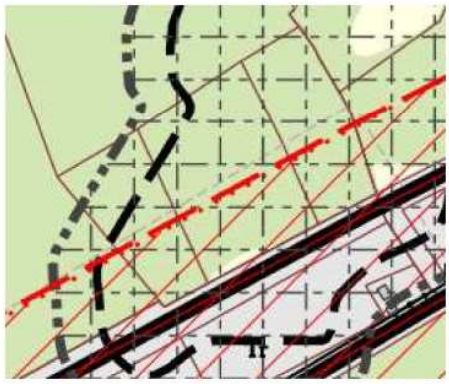
z.v. 8064 001 0036 (25)



z.v. 8064 001 0084 (26)



z.v. 8064 001 0092 (27)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

28. nekustamā īpašuma "Līčupes-2", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 003 0003, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0082** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M) un Lauksaimniecības teritorija (L);

29. nekustamā īpašuma "Nukšas", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 002 0013, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0011** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Mežu teritorija (M);

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

30. nekustamā īpašuma "Brūveri", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 005 0008, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 005 0009** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Mežu teritorija (M) un Lauksaimniecības teritorija (L);



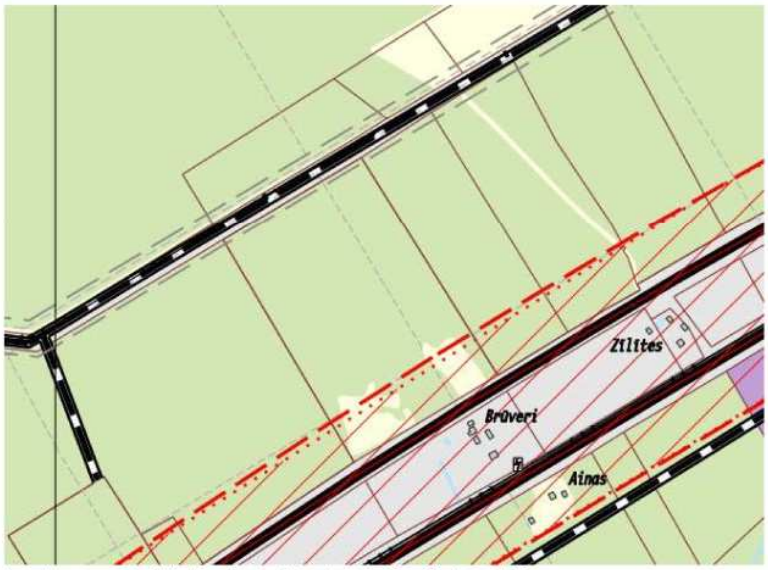
z.v. 8064 001 0082 (28)



z.v. 8064 001 0011 (29)



z.v. 8064 001 0009 (30)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

31. nekustamā īpašuma "Katrīnas mežs", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 001 0116, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0139** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Mežu teritorija (M);

32. nekustamā īpašuma "Vilkatīreļi-2", Inčukalna pagastā, Siguldas novadā, kadastra Nr. 8064 005 0006, zemes vienībai bez adreses ar kadastra apzīmējumu **8064 005 0006** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veida funkcionālajā zonā Mežu teritorija (M);

33. nekustamā īpašuma ar adresi "Mežvidi", Inčukalna pag., Siguldas nov., kadastra Nr. 8064 001 0074, zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu **8064 001 0074** noteiktais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis ir Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101); atbilstoši Teritorijas plānojuma Grafiskajai daļai zemes vienība atrodas zemes izmantošanas veidu funkcionālajās zonās Lauksaimniecības teritorija (L) un Mežu teritorija (M);



z.v. 8064 001 0139 (31)



z.v. 8064 005 0006 (32)



z.v. 8064 001 0082 (33)



izgriezums no Teritorijas plānojuma Grafiskās daļas

Ar bijušā Inčukalna novada (kopš 2021. gada 1. jūlija Siguldas novada sastāvā) teritorijas plānojuma materiāliem, tajā skaitā funkcionālā zonējuma karti un Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, var iepazīties tīmekļvietnē www.geolatvija.lv.

Papildus konstatējam, ka Iesniegumā lūdzat sniegt informāciju par nekustamo īpašumu īpašniekiem un to konktaktinformāciju.

Norādām, ka informācija par nekustamo īpašumu īpašniekiem ir publiski pieejama interneta vietnē www.zemesgramata.lv. Siguldas novada pašvaldība nav Valsts vienotās datorizētās zemesgrāmatas informācijas sistēmas uzturētāja un neveic šādas informācijas izsniegšanas funkciju.

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Informējam, ka pēc īpašnieka personas datu iegūšanas no zemesgrāmatas ir iespējams izmantot Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes pakalpojumu saziņai ar meklējamo personu (https://www.pmlp.gov.lv/lv/sakums/pakalpojumi/informacija-no-iedzivotaju-registra/ka-sazinaties-ar-meklejamo-personu.html), kura ietvaros meklējamai personai tiek nosūtīta Jūsu sagatavotā vēstule, savukārt meklējamā persona ir pati tiesīga izlemt vai atsaukties uz pieprasītāja aicinājumu sazināties.

Vienlaikus norādām, ka fizisko personu sensitīvos datus, tai skaitā to deklarētās vai faktiskās dzīvesvietas adresi aizsargā Vispārīgās datu aizsardzības regula (turpmāk - Regula). Pašvaldībai ir tiesības veikt personas datu apstrādi tikai tādā apmērā, kāds nepieciešams datu apstrādes nolūku sasniegšanai. Savukārt datu apstrāde citā nolūkā, nevis tajā nolūkā, kādā dati tika sākotnēji iegūti, ir atļauta, ja šāda datu apstrāde nav aizliegta un ir kāds no Regulā noteiktajiem datu apstrādes pamatiem vai datu apstrāde atbilstoši datu Regulai ir savietojama ar sākotnējiem nolūkiem.

Ievērojot iepriekšminēto, pašvaldība nav tiesīga jums sniegt jebkādu informāciju, kas ir saistīta ar personu datu izpaušanu trešai personai.

Būvniecības kontroles pārvaldes vadītāja R.Bete

Kukule
67800959
irena.kukule@sigulda.lv
www.sigulda.lv

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKU PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Nr. p.k.	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Atļautā izmantošana, atbilstoši Inčukalna novada teritorijas plānojumam 2013.-2024.gadam	Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā reģistrētais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis
1.	80640030249	Lauksaimniecības teritorija (L), Mežu teritorija (M) un Publiskās apbūves teritorija (P)	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501); Neapgūta daudzdzīvokļu māju apbūves zeme (NĪLM kods 0700).
2.	80640020571	Publiskās apbūves teritorija (P)	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101).

ROPAŽU NOVADA PAŠVALDĪBA
Reģ. Nr. 90000067986
Institūta iela 1A, Ulbroka, Stopiņu pagasts, Ropažu novads, LV-2130
Tālr. 67910518
novada.dome@ropazi.lv
Ulbrokā

Datums skatāms dokumenta
paraksta laika zīmogā Nr. RN/2022/4.2-2/529

SIA „Projekts EAE"
matiss.gaikis@projektseae.lv

Par zemes vienību atļauto izmantošanu

Ropažu novada pašvaldība 2022.gada 15.februārī ir saņēmusi Jūsu vēstuli Nr.2022/59 (pašvaldībā reģistrēts ar Nr. RN/2022/4.1-2/852), kurā informējiet, ka pēc VSIA „Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma veicat izpētes projekta izstrādi ar nosaukumu "Nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera-Rīga izpēte" un lūdzat Ropažu novada pašvaldību izsniegt izziņu par 23 zemes vienību, kuras skar izstrādātie izpētes projekta tehniskie risinājumi, atļauto izmantošanu un nekustamā īpašuma lietošanas mērķi.

Pašvaldība norāda, ka zemes vienību nekustamā īpašuma lietošanas mērķis un atļautā izmantošana tiek norādīta zemes vienību daļām, kas ir pieguļošas valsts galvenajam autoceļam A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) un valsts vietējām autoceļam V46 "Ādaži-Garkalne", Ropažu novadā, atbilstoši pielikumos norādītajai teritorijai.

Nr. p.k.	Zemes vienības kadastra apzīmējums	Atļautā izmantošana, atbilstoši Garkalnes novada teritorijas plānojumam 2013.-2024.gadam ar 2015.gada grozījumiem un Inčukalna novada teritorijas plānojumam 2013.-2024.gadam	Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā reģistrētais nekustamā īpašuma lietošanas mērķis
1.	80170020007	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
2.	80170020006	Publiskās apbūves teritorija (P); Dabas un apstādījumu teritorija (DA); Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzM), Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501); Individuālo dzīvojamo māju apbūve mērķa (NĪLM kods 0601).

3.	80170020008	Dabas un apstādījumu teritorija (DA); Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501).
4.	80170020021	Dabas un apstādījumu teritorija (DA); Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501).
5.	80170020019	Publiskās apbūves teritorija (P); Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Komercdarbības objektu apbūve (NĪLM kods 0801).
6.	80170020460	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
7.	80170050401	Mežu teritorija (M), Nacionālās nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai rezervētā teritorija.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201).
8.	80600050078	Mežu teritorija (aizsargājamie meži -M1), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija, Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta ar normatīvo aktu (NĪLM kods 0202).
9.	80600050066	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija, Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
10.	80600050077	Mežu teritorija (aizsargājamie meži -M1), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija,	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir

		Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta ar normatīvo aktu (NĪLM kods 0202).
11.	80600040246	Mežu teritorija (aizsargājamie meži -M1), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija, Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta ar normatīvo aktu (NĪLM kods 0202).
12.	80600040560	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Mežu teritorija (aizsargājamie meži -M1), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija, Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Dabas pamatnes, parki, zaļās zonas un citas rekreācijas nozīmes objektu teritorijas, ja tajās atļautā saimnieciskā darbība nav pieskaitāma pie kāda cita klasifikācijā norādīta lietošanas mērķa (NĪLM kods 0501);Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kurās saimnieciskā darbība ir aizliegta ar normatīvo aktu (NĪLM kods 0202);Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
13.	80600040972	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Mežu teritorija (aizsargājamie meži -M1), Dabas lieguma "Garkalnes meži" teritorija, Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Aizsargjosla gar autoceļiem, Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām, Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir mežsaimniecība (NĪLM kods 0201); Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
14.	80600041394	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
15.	80600041392	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu

		aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām.	zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
16.	80600041393	Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
17.	80600040732	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu.	Komercdarbības objektu apbūve (NĪLM kods 0801); Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101); Ar maģistrālajām elektropārvades un sakaru līnijām un maģistrālajiem naftas, naftas produktu, ķīmisko produktu, gāzes un ūdens cauruļvadiem saistīto būvju, ūdens ņemšanas un notekūdeņu attīrīšanas būvju apbūve (NĪLM kods 1201).
18.	80600041420	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām.	Neapgūta ražošanas objektu apbūves zeme (NĪLM kods 1000).
19.	80600041419	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām.	Zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā (NĪLM kods 1101).
20.	80600041222	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām, Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101).
21.	80600040171	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām, Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101).
22.	80600041208	Jaukta centra apbūves teritorija (JC), Transporta infrastruktūras teritorija (TR), Ķīmiskā režīma aizsargjoslā ap ūdens ņemšanas vietām, Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem.	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir lauksaimniecība (NĪLM kods 0101).
23.	80600030272	Mežu teritorija (ainaviski nozīmīgie saudzējamie meži - M3), Mežu teritorija	Zeme, uz kuras galvenā saimnieciskā darbība ir

		(rekreācijai nozīmīgie saudzējamie meži -M4), Nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija TIN72, Ainaviski vērtīga teritorija (TIN5),Ķīmiskā režīma aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietām, Bakterioloģiskā režīma aizsargjosla un 500 m josla ap stingrā režīma aizsargjoslu, Mežu aizsargjosla ap Rīgas pilsētu, Ekspluatācijas aizsargjosla gar dzelzceļiem, Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem, Aizsargjosla gar autoceļiem.	mežsaimniecība (NĪLM kods 0201).

Papildus informējam, ka zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem 80170020460, 80600050066, 80600040972, 80600041394, 80600041392, 80600041393 ir pašvaldībai piekritīgās zemes, bet to īpašuma tiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā un nav īpašumtiesību apliecinoši dokumenti. Zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 8060 004 0732 pieder juridiskai personai un ir apgrūtināta ar kredītsaistībām. Zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80600041208 apbūves noteikumi precizēti detālplānojumā „Jaunvenči" (apstiprināts Garkalnes novada domes 2018.gada 29.maija sēdē lēmums Nr.421 (protokols Nr.18§8), pieejams: https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_11953.

Ar Garkalnes novada teritorijas plānojumu 2013.-2024.gadam ar 2015.gada grozījumiem un Inčukalna novada teritorijas plānojumu 2013.-2024.gadam var iepazīties Valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā (Ģeoportāls):
https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_432;
https://geolatvija.lv/geo/tapis3#document_98.

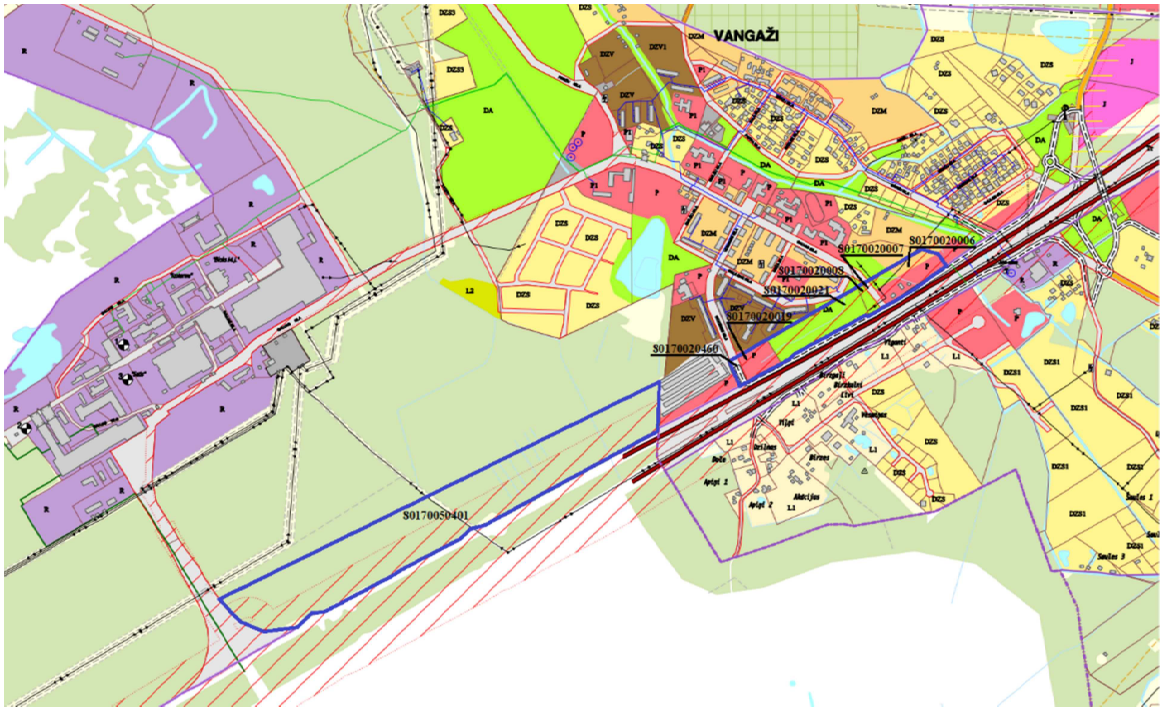
Pielikumā:

- Izkopējus no Inčukalna novada teritorijas plānojuma 2013.-2024.gadam, grafiskās daļas (1.pilikums);
- Izkopējus no Garkalnes novada teritorijas plānojuma 2013.-2024.gadam ar 2015.gada grozījumiem, grafiskās daļas (2.,3.,4.pielikums).

Ropažu novada pašvaldības izpilddirektors M.Griščenko

D.Gruzīte, 67800936
daiga.gruzite@ropazi.lv

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU



APZĪMĒJUMI

APBŪVES TERITORIJAS:
- SAVRUPMĀJU APBŪVES TERITORIJA (DzS, DzS1, DzS2, DzS3)
- MAZSTĀVU DZĪVOJAMĀS APBŪVES TERITORIJA (DzM)
- DAUDZSTĀVU DZĪVOJAMĀS APBŪVES TERITORIJA (DzV, DzV1)
- PUBLISKĀS APBŪVES TERITORIJA (P, P1)
- JAUKTAS APBŪVES TERITORIJA (J)
- RŪPNIECĪBAS APBŪVES TERITORIJA (R)
- RŪPNIECĪBAS APBŪVES TERITORIJA (R1) Darbīgo izrakteņu ieguves teritorija
- TEHNISKĀS APBŪVES TERITORIJA (Te)
- TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA (Tr)

TERITORIJAS, KUR APBŪVE NAV GALVENAIS IZMANTOŠANAS VEIDS:
- LAUKSAIMNIECĪBAS TERITORIJAS (L)
- LAUKSAIMNIECĪBAS TERITORIJAS (L1)
- LAUKSAIMNIECĪBAS TERITORIJAS mazdārziņi (L2)
- MEŽU TERITORIJA (M, M1)
- ŪDEŅU TERITORIJA (Ū)
- DABAS UN APSTĀDĪJUMU TERITORIJA (DA)
- DABAS UN APSTĀDĪJUMU TERITORIJA (DA1) Kapsēta

DROŠĪBAS AIZSARGJOSLAS:
- AIZSARGJOSLA AP GĀZESVADIEM
- AIZSARGJOSLA AP DABAS GĀZES KRĀTUVJU URBUMIEM
- MEŽU AIZSARGJOSLA AP PILSĒTU
- APPLŪSTOŠĀ TERITORIJA

ĢEODĒZISKIE ATBALSTA PUNKTI
- G KLASES PUNKTS
- TRIANGULĀCIJAS PUNKTS

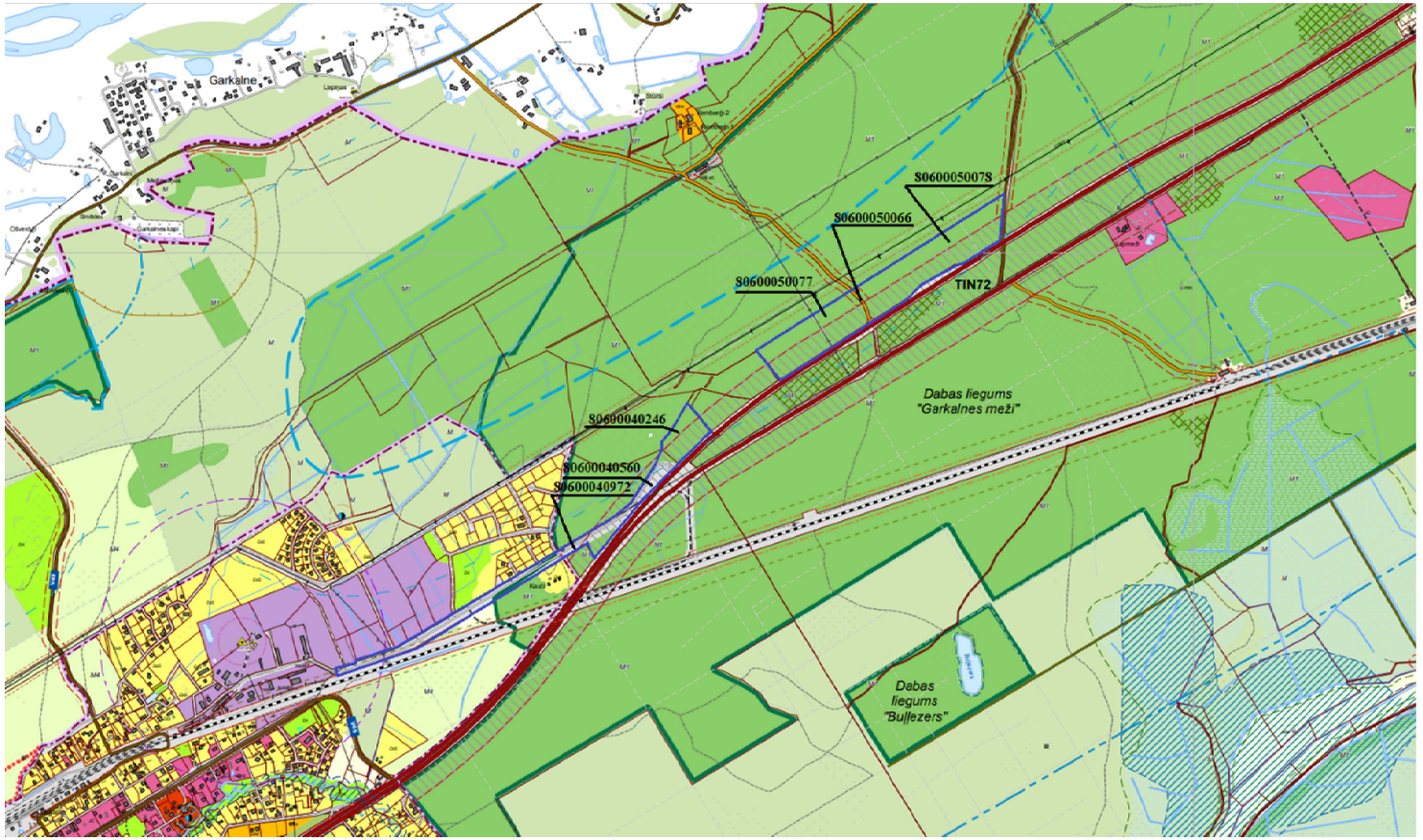
Teritorija, kurai norādīti nekustamā īpašuma lietošanas mērķi un atļautā izmantošana

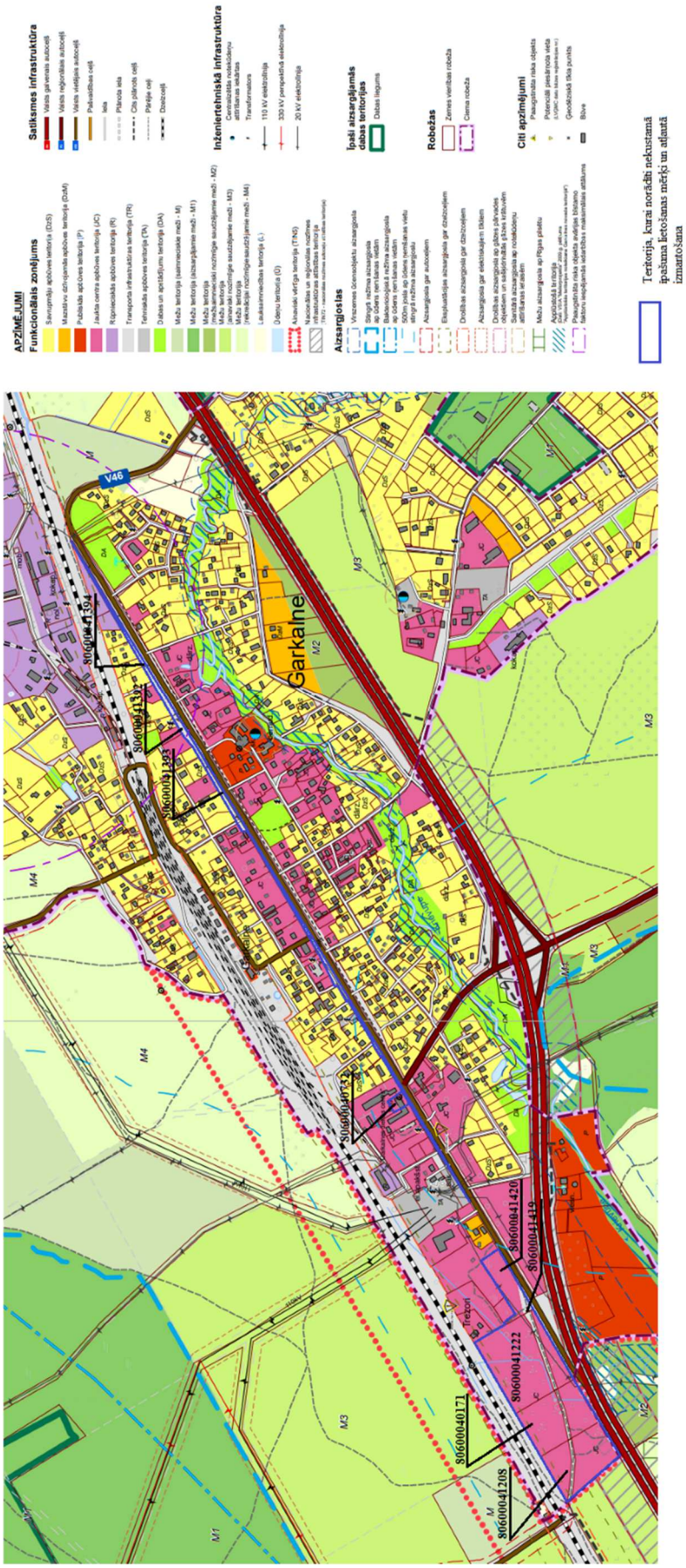
AIZSARGJOSLAS:
VIDES UN DABAS RESURSU AIZSARDZĪBAS AIZSARGJOSLAS:
- VIRSZEMES ŪDENSOBJEKTU AIZSARGJOSLA
- AIZSARGJOSLA (AIZSARDZĪBAS ZONA) AP KULTŪRAS PIEMINEKĻIEM

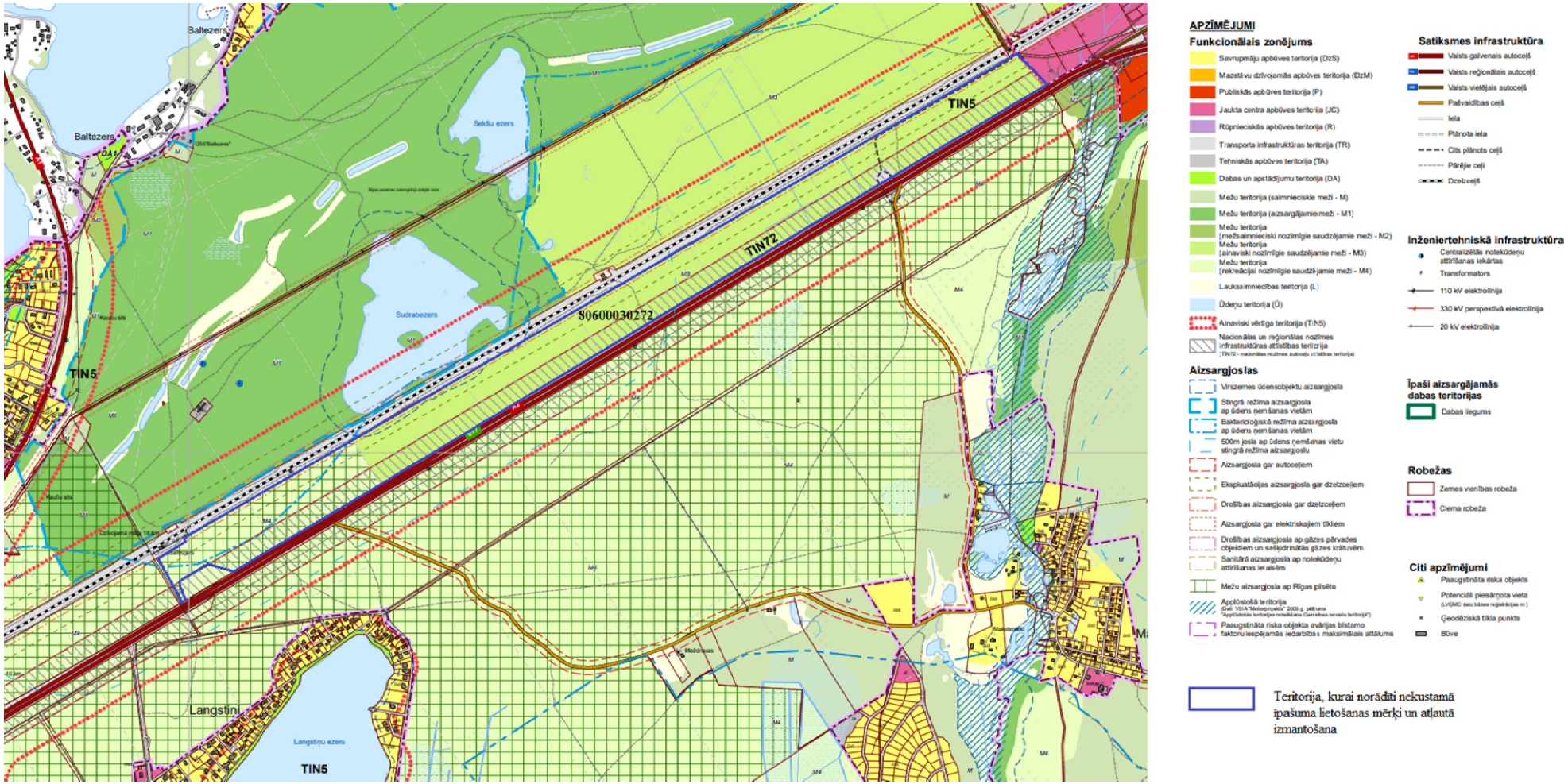
EKSPLUATĀCIJAS AIZSARGJOSLAS:
- AIZSARGJOSLA GAR AUTOCEĻIEM UN PAŠVALDĪBAS CEĻIEM LAUKU TERITORIJĀ
- SARKANĀS LĪNIJAS, AUTOCEĻU UN PAŠVALDĪBAS CEĻU NODALĪJUMA JOSLA
- AIZSARGJOSLA GAR ELEKTRISKAJIEM TĪKLIEM
- AIZSARGJOSLA AP DABAS GĀZES KRĀTUVJU URBUMIEM

SANITĀRĀS AIZSARGJOSLAS:
- AIZSARGJOSLA AP NOTEKŪDEŅU ATTĪRĪŠANAS IETAISĒM UN ATKRITUMU IZGĀZTUVĒM

PĀRĒJIE APZĪMĒJUMI:
- NOVADA ROBEŽA
- PILSĒTAS ROBEŽA
- CIEMA ROBEŽA
- ZEMES VIENĪBU ROBEŽA
- VALSTS GALVENAIS AUTOCEĻŠ
- VALSTS REĢIONĀLAIS AUTOCEĻŠ
- VALSTS VIETĒJAIS AUTOCEĻŠ
- PAŠVALDĪBAS CEĻŠ
- LVM CEĻŠ
- PLĀNOTAIS AUTOCEĻŠ
- IELA; SARKANĀS LĪNIJAS
- STIGA
- AUGSTSPRIEGUMA ELEKTROLĪNIJA (110 kV,330 kV)
- 20 kV ELEKTROLĪNIJA/ ELEKTROKABELIS/TRANSFORMATORS
- GĀZESVADS
- AUGSTĀ SPIEDIENA GĀZESVADS
- VIDĒJĀ SPIEDIENA GĀZESVADS
- ZEMĀ SPIEDIENA GĀZESVADS
- POTENCIĀLI PIESĀRŅOTA VIETA (apraksta Nr.)
- PIESĀRŅOTA VIETA (apraksta Nr.)
- A/S "INČUKALNA PAZEMES GĀZES KRĀTUVE" URBUMI
- ŪDENSAPGĀDES URBUMS
- NOTEKŪDEŅU ATTĪRĪŠANAS IEKĀRTAS
- MOBILO SAKARU TORNIS
- NACIONĀLĀS NOZĪMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI REZERVĒTĀ TERITORIJA
- DABAS LIEGUMS "GARKALNES MEŽI"


Garkalne
Lapsiņas
Skārši
Ozolmāja
Ozolmāja-2
Ozolmāja-1
Ozolkalni
Medņi
Smiltāji
Olvenāji
Garkalnes kapi
Kalna-B
Kalna-M
M1
M2
M3
M4
A6
Dabas liegums "Garkalnes meži"
Dabas liegums "Buļļezers"
Varkaļi
Kalna
Kalna-1
Kalna-2
Kalna-3
Kalna-4
Kalna-5
Kalna-6
Kalna-7
Kalna-8
Kalna-9
Kalna-10
Kalna-11
Kalna-12
Kalna-13
Kalna-14
Kalna-15
Kalna-16
Kalna-17
Kalna-18
Kalna-19
Kalna-20
Kalna-21
Kalna-22
Kalna-23
Kalna-24
Kalna-25
Kalna-26
Kalna-27
Kalna-28
Kalna-29
Kalna-30
Kalna-31
Kalna-32
Kalna-33
Kalna-34
Kalna-35
Kalna-36
Kalna-37
Kalna-38
Kalna-39
Kalna-40


APZĪMĒJUMI
Funkcionālais zonējums
Savrupmāju apbūves teritorija (DzS)
Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzM)
Publiskās apbūves teritorija (P)
Jaukta centra apbūves teritorija (JC)
Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)
Transporta infrastruktūras teritorija (TR)
Tehniskās apbūves teritorija (TA)
Dabas un apstādījumu teritorija (DA)
Mežu teritorija (saimnieciskie meži - M)
Mežu teritorija (aizsargājamie meži - M1)
Mežu teritorija
Mežu teritorija
Mežu teritorija
Mežu teritorija
Ūdeņu teritorija (Ū)
Akmeņu vērīgā teritorija (TNS)
Nacionālas un reģionālas nozīmes
Aizsargjoslas
Vīrszemes ūdensobjekta aizsargjosla
Stingrā režīma aizsargjosla
Bālenkrāsa
Aizsargjosla gar dzelzceļiem
Ekspluatācijas aizsargjosla gar dzelzceļiem
Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem
Aizsargjosla gar elektriskajiem tīkliem
Drošības aizsargjosla ap gāzes pārvades
Sanitāra aizsargjosla ap notekūdeņu
Mežu aizsargjosla ap Rīgas pilsētu
Apgūstoša teritorija
Paaugstinātas riska objekta avārijas bīstamo
Teritorija, kurai norādīti nekustamā
īpašuma lietošanas mērķi un atļautā
izmantošana
Satiksmes infrastruktūra
Valsts galvenais autoceļš
Valsts reģionālais autoceļš
Valsts vietējais autoceļš
Pašvaldības ceļš
Iela
Pilsētu iela
Cīts pilsētu ceļš
Pārejas ceļš
Dzelzceļš
Inženiertehniskā infrastruktūra
Centralizētās notekūdeņu
Transformators
110 kV elektrolīnija
330 kV pernpetīnā elektrolīnija
20 kV elektrolīnija
Īpaši aizsargājamās
dabas teritorijas
Dabas liegums
Robežas
Zemes vienības robeža
Cīema robeža
Citi apzīmējumi
Paaugstinātas riska objekts
Potenciāli piesārņota vieta
Ģeodēziskā tīkla punkts
Būve
Garkalne
V46
M1
M2
M3
M4
80600041394
80600041392
80600041393
80600040332
80600041420
80600041419
80600041222
80600040171
80600041208


Baltezers
Baltezers
Sekšu ezers
Sudrabezers
TIN5
TIN72
80600030272
TIN5
Langstini
Langstiņu ezers
TIN5
APZĪMĒJUMI
Funkcionālais zonējums
Savrupmāju apbūves teritorija (DzS)
Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija (DzM)
Publiskās apbūves teritorija (P)
Jaukta centra apbūves teritorija (JC)
Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)
Transporta infrastruktūras teritorija (TR)
Tehniskās apbūves teritorija (TA)
Dabas un apstādījumu teritorija (DA)
Mežu teritorija (saimnieciskie meži - M)
Mežu teritorija (aizsargājamie meži - M1)
Mežu teritorija [mežsaimnieciski nozīmīgie saudzējamie meži - M2)
Mežu teritorija [ainaviski nozīmīgie saudzējamie meži - M3)
Mežu teritorija [rekreācijai nozīmīgie saudzējamie meži - M4)
Lauksaimniecības teritorija (L)
Ūdeņu teritorija (Ū)
Ainaviski vērtīga teritorija (TIN5)
Nacionālas un reģionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija
Aizsargjoslas
Virszemes ūdensobjektu aizsargjosla
Stingrā režīma aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietām
Bakterioloģiskā režīma aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietām
500m josla ap ūdens ņemšanas vietu stingrā režīma aizsargjoslu
Aizsargjosla gar autoceļiem
Ekspluatācijas aizsargjosla gar dzelzceļiem
Drošības aizsargjosla gar dzelzceļiem
Aizsargjosla gar elektriskajiem tīkliem
Drošības aizsargjosla ap gāzes pārvades objektiem un sašķidrinātās gāzes krātuvēm
Sanitārā aizsargjosla ap noteküdeņu attīrīšanas ieraisēm
Mežu aizsargjosla ap Rīgas pilsētu
Applūstošā teritorija
Paaugstināta riska objekta avārijas bīstamo faktoru iespējamās iedarbības maksimālais attālums
Satiksmes infrastruktūra
Vaists galvenais autoceļš
Vaists reģionālais autoceļš
Vaists vietējais autoceļš
Pašvaldības ceļš
Iela
Plānota iela
Cits plānots ceļš
Pārējie ceļi
Dzelzceļš
Inženiertehniskā infrastruktūra
Centralizētās noteküdeņu attīrīšanas iekārtas
Transformators
110 kV elektrolīnija
330 kV perspektīvā elektrolīnija
20 kV elektrolīnija
Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
Dabas liegums
Robežas
Zemes vienības robeža
Ciema robeža
Citi apzīmējumi
Paaugstināta riska objekts
Potenciāli piesārņota vieta
Ģeodēziskā tīkla punkts
Būve
Teritorija, kurai norādīti nekustamā īpašuma lietošanas mērķi un atļautā izmantošana

11. IESNIEGUMI NO CĒSU NOVADA PAŠVALDĪBAS IEDZĪVOTĀJIEM

Satiksmes ministrijas
parlamentārajam sekretāram Jānim Butānam
satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

VAS „Latvijas Valsts ceļi"
lvceli@lvceli.lv

Cēsu novada pašvaldības
priekšsēdētājam Jānim Rozenbergam
dome@cesunovads.lv

Vidzemes plānošanas reģions
vidzeme@vidzeme.lv

SIA „Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Informācijai
Valsts kontrole
pasts@lrvk.gov.lv

IESNIEGUMS

Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju 2021.gadā pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma tika veikta „***Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga***" izpētes projekta (turpmāk – Projekts) izstrāde, ko veic SIA „Projekts EAE" par līgumcenu EUR 78600.

Sakarā ar to, ka nav publiski darīti zināmi Projekta izstrādes rezultāti, kā arī izpētes laikā nav apzināts vietējo iedzīvotāju viedoklis, sazinoties ar VAS „Latvijas Valsts ceļi" projektu vadītāju Mārtiņu Prancīti, tika iegūta informācija, ka Projekta izstrādes gaitā nolemts, ka posmā Cēsis – Sigulda, sākot no ***Amatas līdz Ieriķiem*** gājēju un velosipēdu ceļa (turpmāk – velo ceļš) izbūve plānota pa veco dzelzceļa vietu, savukārt, no ***Ieriķiem līdz Augšlīgatnei*** velo ceļa izbūve plānota gar darbojošos dzelzceļu (dzelzceļa nodalījuma joslā).

Iepriekšminētais risinājums (velo ceļa izbūve no Ieriķiem līdz Augšlīgatnei gar dzelzceļu) nav vērsts uz vietējo iedzīvotāju (plānotās infrastruktūras reālo ikdienas lietotāju) interesēm, un ir pretrunā Līgatnes un Amatas novada iedzīvotāju un uzņēmēju 2018.gada iesniegumā paustajam. Iepriekšminētais iesniegums, kuru parakstījuši ap 200 toreizējā Līgatnes un Amatas novada iedzīvotāji un uzņēmēji, 2018.gadā tika nosūtīts gan Satiksmes ministrijai, gan VAS „Latvijas Valsts ceļi",

gan attiecīgajām pašvaldībām. Iesnieguma saturā paustie drošas pārvietošanās apdraudējuma aspekti kopš 2018.gada, ņemot vērā strauji pieaugošo satiksmes intensitāti uz autoceļa A2 (turpmāk – A2), ir aktualizējušies vēl vairāk. Lūdzam iesaistītās institūcijas iepazīties atkārtoti ar šī iesnieguma (pielikums Nr.1) saturu un ņemt to vērā, plānojot velo ceļa izbūvi posmā Ieriķi - Augšlīgatne. Iesnieguma pielikumi, kuri satur iedzīvotāju un uzņēmēju parakstus, ir Satiksmes ministrijas, VAS „Latvijas Valsts ceļi" un attiecīgo pašvaldību rīcībā.

Projektā paredzētā velo ceļa izbūves/ atrašanās vietai posmā no Amatas līdz Augšlīgatnei nav ne ekonomiskā, ne sociālā, ne racionālā pamatojuma un, to plānojot, nav ņemts vērā infrastruktūras apkārtnē dzīvojošo vietējo iedzīvotāju viedoklis. Plānotās infrastruktūras izmantošanas mērķis nav savienojams ar blakus esošu dzelzceļu.

Projektā nav vērtēts:

1) ***Drošības aspekts***. Atrašanās dzelzceļa tuvumā ir bīstama (to pauž arī uzraugošās iestādes). Bet ar šādu infrastruktūras izbūvi dzelzceļa tiešā tuvumā tiek mudināta sabiedrība uzturēties (pat atpūsties, pastaigājoties vai braucot ar velo) dzelzceļa tiešā tuvumā, tādejādi provocējot vēl lielāku nelaimes gadījumu skaitu uz dzelzceļa. Kā arī ne pastaiga, ne velo brauciens nav patīkams un drošs/ komfortabls, ja gar sānu traucas kravas preču vilcieni ar dažādām bīstamām kravām. Pat nerunājot par jaunajām par jaunajām māmiņām, kuras vēlētos ar ratiņiem pastaigāties pa velo ceļu, noteikti izvairīsies no šādas bīstamas, trokšņainas un putekļainas infrastruktūras apmeklēšanas.

Eiropas valstīs dzelzceļš tiek plānots nostāk no sabiedriski aktīvām vietām un, vai Latvijā, plānojot šādi infrastruktūru, vēlās līdzināties Indijai, Kambodžai, kur dzelzceļš iet cauri sabiedriski aktīvām vietām. Velo ceļi Eiropas valstīs tiek izbūvēti autoceļu tiešā tuvumā vai gar tiem, kur arī ir lielākais apdzīvotības blīvums. Savukārt, izbūvējot velo ceļu blakus dzelzceļam, netiek atrisināts jautājums par velo gājēju drošu pārvietošanos pa A2, bet tiek radīts papildus apdraudējums sabiedrībai, kura pārvietosies tiešā dzelzceļa tuvumā.

Plānotā infrastruktūra nav piemērota izbūvēšanai tiešā dzelzceļa tuvumā ņemot vērā gan infrastruktūras izmantošanas mērķus, gan potenciālos lietotājus. Vai Jūs tiešām vēlētos, lai Jūsu bērni, dodoties uz skolu, kilometriem brauktu gar dzelzceļu kaut kur dziļi mežā, nepieskatīti no sabiedrības puses. Savukārt, ja celiņš izbūvēts tiek gar A2, tad gan operatīvie dienesti, gan garāmbraucēji, braucot garām var preventīvi uzraudzīt kārtību uz velo ceļa. Un nepieciešamības gadījumā sniegt operatīvi palīdzību.

Velo ceļa posmā no Ieriķiem līdz Augšlīgatnei izbūve gar A2 (valsts autoceļa nodalījuma joslā) risinātu gājēju un velobraucēju drošību uz A2, kam arī jābūt šādas infrastruktūras pamatmērķim. Ar velo ceļa izbūvi svarīgākais ir nodrošināt iedzīvotajiem iespēju droši pārvietoties ar kājām vai velo gar A2, bet pārējie ceļi, kuri pienāk pie A2, ir ar daudz mazāku satiksmes intensitāti, kur var droši pārvietoties ar kājām un velo līdz A2.

Ekonomiskais aspekts. Dzelzceļa specifiskās infrastruktūras un citu no tā izrietošu apstākļu dēļ, cilvēki tā tiešā tuvumā nevēlas ne dzīvot, ne attīstīt biznesu, ne atpūsties. Plānotā infrastruktūra gar/ pa dzelzceļu posmā Amata - Augšlīgatne neatbalsta vietējos uzņēmējus, kas pārsvarā savu biznesu lokalizējuši autoceļu, tajā skaitā A2, tuvumā. Proti, tās ir 4 kafejnīcas, vairāki viesu nami, 2 degvielas uzpildes stacijas un 10 dažādi tūrisma objekti, tai skaitā arī tūrisma informācijas centrs, kas atrodas Ieriķos A2 malā.

Nav skaidrs, kādi apsvērumi ir pamatā velo ceļa novirzīšanai pa veco dzelzceļu uz Amatu, kur nav sabiedriski nozīmīgu objektu, un tādejādi par 3,5 km lieki pagarinot velo ceļa trases garumu posmā Drabeši – Augšlīgatne. Negribam domāt, ka veloceliņa virzība uz Amatu ir pamatota tikai ar Amatciema, kas ir noslēgts privāts ciemats turīgiem imigrantiem no austrumiem, atrašanos. Velo ceļam ir jānodrošina iespējami taisnāka nokļūšana novada centrā – Cēsīs, kur atrodas sabiedriski nozīmīgi objekti. Autoceļš P31 nav ar tik intensīvu satiksmi kā A2, tādejādi iedzīvotāji var pārvietoties pa P31 ceļa malu no Amatas līdz A2, kur velo ceļam ir jābūt izbūvētam.

Posmā Ieriķi – Amata veco dzelzceļu jau vairākus gadus tūristi izmanto kā velo taku, kur var netraucēti un droši pārvietoties. Līdzekļi ir jāiegulda vietās, kur gājējiem un velosipēda braucējiem apdraudējuma līmenis ir augsts - uz A2.

Veicot velo ceļa būvniecību gar/ pa dzelzceļu, tiek sadārdzinātas velo ceļa būvniecības izmaksas, jo nav izbūvēta piemērota infrastruktūra nepieciešamo būvniecības materiālu pievešanai. Savukārt, būvējot velo ceļu gar A2 šāda izmaksu sadārdzinājuma nebūs.

Posmā Augšlīgatne - Drabeši viennozīmīgi lielāks velo ceļa ikdienas lietotāju loks būs, ja velo ceļš tiks izbūvēts un atradīsies gar A2. Turklāt būvēšanai izmaksas būs mazākas, jo Ieriķos, Augšlīgatnē šāds velo ceļš gar autoceļu A2 ir izbūvēts, un atliek vien šos posmus savienot.

Arguments, ka izbūvējot velo ceļu gar dzelzceļu nodrošinās lēzenāku pārvietošanos, neiztur nekādu kritiku, jo šobrīd vietējie iedzīvotāji iet ar kājām vai brauc ar velosipēdu pa A2 malu, neskatoties, ka ir kalni un lejas, jo pie tā visi ir pieraduši. Galvenais kritērijs iedzīvotājiem, lai tas būtu taisnākais, tuvākais

maršruts, un pēc iespējas ātrāk nonāktu gala mērķī. Neviens vietējais iedzīvotājs neizvēlēsies velo ceļu, kas būs par vairākiem kilometriem garāks un ne pa ceļam.

Velo ceļš ir jābūvē tur, lai tas būtu viegli pieejams un kalpotu pēc iespējas vairāk vietējiem iedzīvotājiem. Veloceliņa atrašanās gar A2 radītu iespēju abās autoceļa A2 pusēs tuvāk un tālāk dzīvojošiem droši nokļūt līdz tam un to izmantot. Šis veloceliņš iedzīvotājiem ir nepieciešams ikdienas lietošanai, proti, braukt uz skolu, bērnu dārzu, pagasta pārvaldi, veikalu, pie ārsta. Ja veloceliņš atradīsies mežā pie dzelzceļa, iedzīvotāji to neizvelēsies un turpinās braukt ar automašīnu, jo, pirmkārt, lai līdz tam nokļūtu jābrauc vairāki kilometri pa A2, apdraudot savu drošību, tad vēl pa grants ceļu. Otrkārt, tas maršrutu pagarina par vairākiem kilometriem, nekā tas būtu pārvietojoties gar A2 (lūdzu skatīt pielikumu Nr.2, kur ar sarkano līniju atzīmēts, kā būtu jāpārvietojas skolēnam no mājas uz skolu Augšlīgatnē, ar dzeltenu līniju - no mājas uz Ierikļu skolu, savukārt ar zaļo līniju atzīmēts velo maršruta garums gar autoceļu A2). Apskatot šo pielikumā Nr.2 norādītos maršrutus, redzams, ka racionālākā, loģiskākā velo ceļa izbūves vieta ir gar A2. Pielikumā Nr.2 ir norādīti tikai divi piemēri, bet reāli tādu ir daudz vairāk.

Plānojot velo ceļa izbūves atrašanās vietu pie dzlezceļa posmā Amata-Augšlīgatne, nav vērtēta apdzīvotība konkrētajā teritorijā un lokācija. Tieši vietējie iedzīvotāji ir tie, kas ikdienā dzīvo konkrētajā teritorijā un zina labāk, kas un kur ir nepieciešams, turklāt valstij maksā nodokļus, un tāpēc prioritāte ir vietējo iedzīvotāju intereses, un tikai pēc tam, kad ir apmierinātas vietējo iedzīvotāju intereses, var pakārtoti vērtēt tūristu vai no citām Latvijas malām dzīvojošu personu viedokļus par konkrēto teritoriju.

Sakarā ar iepriekšminēto:

1) Lūdzam Jūs ņemt vērā vietējo iedzīvotāju intereses un veikt grozījumus Projektā, **paredzot un izbūvējot velo ceļu gar A2 (autoceļa A2 nodalījuma joslā) posmā no Drabešiem līdz Augšlīgatnei**, tādejādi nodrošinot LR Satversmes115.pantā noteiktās cilvēka pamattiesības.
2) Lūdzam sniegt argumentētu, pamatotu un izvērstu atbildi, norādot Projekta izpētes rezultātus?

Lūdzam ieklausieties vietējos iedzīvotājos! Gribam ticēt, ka mūsu valsti vada gudras, profesionālas un loģiski domājošas amatpersonas, kurām prioritāte ir iedzīvotāju drošība un labklājība.

Ar cieņu

Līgatnes pagasta Cēsu novada iedzīvotāja Sandra Jaunākā

Lūdzu atbildi sūtīt uz e-pastu: sandra.jaunaka@gmail.com

Satiksmes ministrijai
satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

VAS „Latvijas Valsts ceļi"
lvceli@lvceli.lv

SIA „Projekts EAE"
info@projektseae.lv

Ceļu satiksmes drošības direkcija
csdd@csdd.gov.lv

Tiesībsarga birojs
tiesibsargs@tiesibsargs.lv

Cēsu novada pašvaldības
priekšsēdētājam Jānim Rozenbergam
dome@cesunovads.lv

Vidzemes plānošanas reģions
vidzeme@vidzeme.lv

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
pasts@varam.gov.lv

Autotransporta direkcija
info@atd.lv

Informācijai
Valsts kontrole
pasts@lrvk.gov.lv

Siguldas novada pašvaldība
pasts@sigulda.lv

Iekšlietu ministrija
pasts@ic.iem.gov.lv

IESNIEGUMS
par n*acionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūru posmā Ieriķi - Augšlīgatne*

1

VAS „Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk – LVC) 2021.gadā uzsākusi darbu pie izpētes projekta "***Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga***" (turpmāk – Izpēte), kuras rezultātā plānots mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt gar darbojošos dzelzceļu (dzelzceļa nodalījuma joslā) posmā Ieriķi – Sigulda.

Vietējie iedzīvotāji ir kategoriski pret mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi gar dzelzceļu un savu viedokli pauda 09.02.2022. iesniegumā.

08.03.2022. tika saņemta LVC atbildes vēstule Nr.5.2/3473 (turpmāk – Vēstule), kurā norādītie Izpētes secinājumi neatbilst ne faktiskajiem, ne tiesiskajiem apstākļiem. Vēstulē norādīts, ka „*izpētes laikā tika izskatīts variants mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt blakus autoceļam A2 posmā no Drabešiem līdz Augšlīgatnei, taču tika secināts:*

- *šāds risinājums nenodrošina piekļuvi mikromobilitātes infrastruktūrai iedzīvotājiem no Amatciema un Amatas. Piekļuvi Ieriķu iedzīvotājiem nodrošina abi mikromobilitātes infrastruktūras varianti - gan blakus ceļam, gan blakus dzelzceļam."*

Konkrētais secinājums neatbilst faktiskajiem apstākļiem - iedzīvotājiem no Amatciema un Amatas jau šobrīd pastāv iespēja izmantot uz vecā dzelzceļa esošo mikromobilitātes infrastruktūru (velo taku), kas ved uz Ieriķiem.

Izbūvējot gājēju un velosipēdu ceļu (turpmāk – velo ceļš) gar autoceļu A2 posmā Drabeši- Augšlīgatne, Amatas un Amatciema iedzīvotājiem ir nodrošināta piekļuve velo ceļam pa autoceļu P31, kur droši var pārvietoties gan ar kājām, gan velosipēdu un nokļūt līdz velo ceļam, kas izbūvēts gar autoceļu A2. Apskatot statistiku, autoceļa P31 satiksmes intensitāte pat tuvu nelīdzinās valsts galvenā autoceļa A2 satiksmes intensitātei.

Vēlamies uzsvērt, ka izbūvējot velo ceļu gar autoceļu A2, nodrošināta piekļuve mikromobilitātes infrastruktūrai būs visiem iedzīvotājiem, kuri dzīvo posmā starp Ieriķiem un Augšlīgatni. Proti, vairāku simtu viensētu, Ķempju ciemata un pat daļai Līgatnes pilsētas iedzīvotājiem. Taču mikromobilitātes infrastruktūras izbūve gar dzelzceļu šo piekļuvi liedz lielākajai daļai šajā posmā dzīvojošo, jo dzelzceļš atrodas meža masīvos.

Vēlamies atkārtoti uzvērt, ka ne Amatā, ne Amatciemā nav sabiedriski nozīmīgu objektu, kā arī, ņemot vērā tajā esošo iedzīvotāju skaitu, šo teritoriju nevar uzskatīt par blīvi apdzīvotu. Uzsveram, ka Amatciems ir slēgts privāts ciemats turīgiem imigrantiem no austrumiem. Velo ceļam ir jānodrošina iespējami taisnāka nokļūšana novada centrā – Cēsīs, kur atrodas sabiedriski nozīmīgi objekti.

- *„posmā Augšlīgatne – Bille atrodas vairākas ainaviskas koku alejas. Lai mikromobilitātes infrastruktūru izbūvētu ceļa nodalījuma joslā, šīs alejas daļēji būtu jāizcērt vai arī būvniecības laikā notiktu koku sakņu traumēšana, kas izcirtinātu koku alejas. Ja mikromobilitātes infrastruktūru novietotu ārpus koku alejām (tas nozīmē arī ārpus ceļa nodalījuma joslas), būtu nepieciešams atsavināt lielas zemju platības, kas samazinātu iespēju ieceres realizācijai. Jāņem arī vērā, ka ārpus ceļa zemes nodalījuma joslas posmā Drabeši – Augšlīgatne, būvniecības darbi varētu būt apgrūtināti vai pat neiespējami sakarā ar Gaujas nacionālā parka atrašanās vietu."*

Secinājumi neatbilst ne faktiskajiem, ne tiesiskajiem apstākļiem.

Izvirzītais secinājums norāda uz Izpētes veicēju un LVC paviršību, nekompetenci un normatīvo aktu nepārzināšanu. Dabas aizsardzības un citu jomu reglamentējošie normatīvie akti paredz virkni izņēmumu attiecībā uz darbībām, kas nepieciešamas ceļu satiksmes dalībnieku, iedzīvotāju drošības, infrastruktūras pieejamības nodrošināšanai un uzlabošanai, tajā skaitā šie izņēmumi noteikti regulējumā par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Likumdevējs nepārprotami prezumē, ka prioritāra ir iedzīvotāju drošības nodrošināšana un no tā izrietošie tehniskie un organizatoriskie pasākumi, bet dabas aizsardzība sekundāri pakārtota tam.

Posmā Augšlīgatne – Bille gar autoceļu A2 neatrodas aizsargājamas koku alejas, kas būtu noteiktas Ministru kabineta 22.11.2005. noteikumos Nr.888 „Noteikumi par aizsargājamām alejām". Kā arī pašvaldību teritoriālajos plānojumos šis posms nav noteikts kā ainaviski vērtīga teritorija.

Ceļu infrastruktūra un vide ap to jānodrošina, lai visiem ceļu satiksmes dalībniekiem būtu iespēja droši pārvietoties. Šobrīd visā Latvijā tiek būvēti vai jau uzbūvēti velo ceļi gar autoceļiem, tajā skaitā tiešā tuvumā gar augošiem kokiem. Rodas jautājums, kāpēc Murjāņos vai pie Ķekavas un citur Latvijā var būvēt velo ceļus tiešā tuvumā augošiem kokiem? Lūdzam LVC ievērot konsekvenci un vairāk pievērsties drošas, iedzīvotājiem pieejamas infrastruktūras plānošanā, izbūvē, kā prioritāti izvirzot ceļu satiksmes dalībnieku drošības nodrošināšanu. Latvijas teritorijas 52% klāj meži, un koku (gar valsts galvenā autoceļa A2 malu) zaudējums nebūs izšķirošs Latvijas ekosistēmai. Salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm Latvija pieskaitāma pie mežiem bagātām valstīm[1].

Savukārt Ministru kabineta 02.05.2012. noteikumu Nr.317 „Gaujas nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 3.punkts nosaka, ka visā Gaujas nacionālā parka (turpmāk – GNP) teritorijā **valsts autoceļi un dzelzceļi to nodalījuma joslas platumā ir noteikti kā neitrālā zona**. Neitrālās

[1] https://www.vmd.gov.lv/valsts-meza-dienests/statiskas-lapas/-meza-apsaimniekosana-?nid=1472

zonas izveidošanas mērķis ir veicināt GNP esošo blīvi apdzīvoto teritoriju ilgtspējīgu attīstību.

LVC un Izpētes veicēji, sagatavojot Vēstuli, šķietami nav iepazinušies ar GNP ārējām robežām, kas noteiktas Gaujas nacionālā parka likuma 1.panta pirmajā daļā. Vēstulē sniegta maldinoša informācija, ka „*būvniecības darbi varētu būt apgrūtināti vai pat neiespējami sakarā ar GNP atrašanās vietu*." Pirmkārt, neviens normatīvais akts neaizliedz būvniecību GNP, tajā skaitā neitrālajā zonā. Otrkārt, GNP ārējā robeža posmā Augšlīgatne - Drabeši iet pa valsts autoceļa A2 nodalījuma joslas labo malu, un valsts autoceļa A2 nodalījuma joslas kreisā mala neatrodas nevienā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Arī dabas datu pārvaldības sistēma „OZOLS"[2] neliecina, ka gar autoceļu A2 posmā Augšlīgatne – Ieriķi pastāvētu aizsargājamas dabas vērtības.

- *„posmā Sigulda – Bille esošais zemes reljefs ir ļoti nelīdzens kā rezultātā būtu nepieciešami lieli grunts pārvietošanas darbi, lai izbūvētu mikromobilitātes infrastruktūru, kas arī būtiski palielinātu būvniecības izmaksas."*

Secinājums izvirzīts tendenciozi, noklusējot kādi būtu nepieciešami grunts pārvietošanas darbi un būvniecības izmaksas, izbūvējot velo ceļu gar dzelzceļu posmā Ieriķi – Augšlīgatne. Gar autoceļu A2 malās ir uzbērumi, kurus nepieciešams tikai nedaudz izlīdzināt. Savukārt, dzelzceļa sliežu uzbērumam abās pusēs 90% vispār nav uzbērumu un ir pārpurvojušās vietas ar lielu mitrumu, tādejādi izmaksu ziņā velo ceļa būvniecība gar autoceļu A2 ir lētāka. Iepriekšējā iesniegumā tika norādīti vairāki argumenti, kas norāda, ka lētāk izmaksu ziņā ir būvēt velo ceļu gar autoceļu A2. Pa autoceļa A2 malu pārvietojoties, vietējie iedzīvotāji pie esošā zemes reljefa ir pieraduši un pat lepojas, ka nedzīvo līdzenumos. Paskatoties uz ārvalstu pieredzi, piemēram, Austrijā ir vieni no skaistākajiem velo ceļiem tieši pateicoties kalnainajiem apvidiem, jo tur kompetentās institūcijas neatsaka būvēt velo ceļus tikai tāpēc, ka zemes reljefs ir nelīdzens.

- *„variantā, mikromobilitātes infrastruktūru izbūvēt autoceļa A2 nodalījuma joslā posmā no Drabešiem līdz Augšlīgatnei, būtu jāizbūvē par vienu tiltu vairāk (pie Līgatnes upes). Šajā vietā atrodas lielas reljefa izmaiņas, līdz ar to mikromobilitātes infrastruktūrai būtu lieli garenkritumi, kas radītu problēmas gan gājējiem, gan velobraucējiem. Līgatnes upi šķērsojot dzelzceļa nodalījuma joslā, papildus tilta būvniecība nebūs nepieciešama, jo ir iespēja izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru uz nogāzes pakāpiena (~6 m platumā)."*

[2] https://ozols.gov.lv/pub/

Kā visiem zināms pagājušā gadā ar vērienu noslēdzās caurtekas pār Līgatnes upi rekonstrukcija/ pārbūve uz valsts galvenā autoceļa A2, un tieši LVC bija jābūt tālredzīgiem, vērstiem arī uz mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku drošību saistīto jautājumu risināšanu, lai arī tie var droši šķērsot šo Līgatnes upes gravu, paredzot gājējiem, velo braucējiem joslu. Ar LVC nepārdomāto plānošanu un caurtekas pār Līgatnes upi pārbūves pabeigšanu, ir radīti vēl lielāki riski gājējiem un velobraucējiem, jo ceļa mala tika sašaurināta un abās pusēs ir metāla nožogojums. Pie Līgatnes upes gravas atrodas Augšlīgatnes Jaunā sākumskola, Sporta centrs un pirmsskolas izglītības iestāde „Zvaniņi", un vecāki, bērni, lai nokļūtu mājās ar kājām vai velosipēdu, ir katru reizi spiesti šķērsot šo Līgatnes upes gravu gar autoceļu A2, apdraudot savu dzīvību un veselību, jo šis ir vienīgais ceļš apkārtnē kā tikt pāri Līgatnes upei. Dzelzceļa tilts pāri Līgatnes upei atrodas dziļi mežā, neapdzīvotā vietā. Līdz ar to, uzskatām, ka LVC ar šādu nepārdomātu plānošanu un izbūvi ir pienākums nodrošināt gājēju velo braucēju tiltu pār Līgatnes upi. Sakarā ar to, ka Augšlīgatnē un Ieriķos jau velo ceļš ir izbūvēts, tad šos līdzekļus var novirzīt tilta būvniecībai. Līgatnes pilsētā pēdējos gados ir uzbūvēti vairāki gājēju tilti pār kanāliem un Līgatnes upi, tādejādi pieņemam, ka tāda tilta būvniecība nav dārgs prieks, ja jau vietējā pašvaldība varēja izbūvēt vairākus.

Vēršam atkārtoti jūsu uzmanību, ka jau šobrīd vietējie iedzīvotāji iet pa autoceļa A2 malu, garenkritumiem, kur vēl gar sānu brauc smagās kravas automašīnas un daži pārgalvīgi autobraucēji, neievērojot atļauto braukšanas ātrumu. Pēc pārvietošanās diezgan ekstremālos apstākļos, nevienam iedzīvotājam nav pretenziju par velo ceļa izbūvi dabiskajā reljefā, bet toties droši, nodalīti no autoceļa A2 satiksmes.

Vienlaikus informējam, ka plāns izbūvēt mikromobilitātes infrastruktūru posmā no Ieriķiem līdz Augšlīgatnei gar darbojošos dzelzceļu (dzelzceļa nodalījuma joslā) ir pretrunā **Dzelzceļa likuma 1.panta** 11.punktā nostiprinātajai dzelzceļa zemes nodalījuma joslas definīcijai un izmantošanas mērķiem. Proti, **dzelzceļa zemes nodalījuma josla** ir zemes platība, kas ir dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļa un kas paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietošanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju, **kā arī pasargātu cilvēkus un vidi no dzelzceļa kaitīgās ietekmes**. Respektīvi, likumdevējs ir paredzējis, ka dzelzceļa nodalījuma josla ir zona, kur nav atļauta cilvēku klātbūtne. Ir virkne normatīvo aktu, kas reglamentē kā izmantojuma dzelzceļa infrastruktūra un nodalījuma josla un nevienā normatīvajā aktā nav paredzēts, ka dzelzceļa infrastruktūru drīkst izmantot kā rekreācijas infrastruktūru.

Ja LVC pastāv uz savu paviršo, tuvredzīgo Izpēti, ka mikromobilitātes infrastruktūra ir izbūvējama gar darbojošos dzelzceļu tā nodalījuma joslā,

5

neievērojot iepriekšminēto normatīvo aktu regulējumu, tad jautājums - vai ir aprēķināts cik izmaksās nožogojuma izbūve starp dzelzceļu un velo ceļu (ņemot vērā kā valstij neveicas ārējās robežas nostiprināšana ar nožogojumu)? Kā arī cik apmierināti būs vilcienu pasažieri, jo šajā posmā vilcienam būs jāsamazina atļautais braukšanas ātrums! Uzskatām, ka velo ceļa izbūve gar dzelzceļu posmā Ieriķi – Augšlīgatne ir nepieņemama no visiem faktoriem.

Iepazīstoties ar pētījumu "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" (turpmāk – Pētījums), redzams, ka šī Pētījuma 8.pielikumā mikromobilitātes infrastruktūra iezīmēta gar valsts galveno autoceļu A2 posmā Ieriķi - Augšlīgatne. Tādejādi var izdarīt secinājumus, ka Izpēte tiek veikta, neievērojot Pētījumā norādīto.

Pētījumā kā galvenie mikromobilitātes lietotāji norādīti iedzīvotāji, kuri pārvietojoties ar velosipēdu, dodas uz mācību iestādi, darbu vai citām sabiedriski nozīmīgām vietām. Tas vēsta, ka mikromobilitātes infrastruktūrai ir jābūt pieejamai vietējiem iedzīvotājiem, kas dzīvo netālu no blīvāk apdzīvotas teritorijas, proti, posmā starp Ieriķiem un Augšlīgatni. Gan Augšlīgatnes, gan Ieriķu iedzīvotājiem ciematā ir pieejamas sabiedriski svarīgas vietas (skola, ārsts, veikals), taču tiem iedzīvotājiem, kuri dzīvo starp šiem ciemiem, šobrīd nav pieejas, jo nav mikrmobilitātes infrastruktūras.

Lai sasniegtu Pētījumā norādītos velosatiksmes attīstības veicināšanas mērķus, mikromobilitātes infrastruktūrai jāatrodas un jāšķērso vietas, kur dzīvo iedzīvotāji, tādejādi paplašinot mikromobilitātes ikdienas lietotāju loku. Mikromobilitātes infrastruktūra gar galveno valsts auto ceļu A2 uzlabos kopējo satiksmes drošību uz ceļa, pasargājot mazaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus. Kā redzams statistikā uz valsts galvenā autoceļa A2 bojā gājušo skaits nesamazinās.

Informējam, ka atbilstoši Ministru kabineta 06.10.2021. rīkojumam Nr. 712 „Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2021.-2027. gadam" ir noteikts „*Ceļu infrastruktūra jāveido tāda, lai tiktu samazināti iespējamie satiksmes drošības riski un vispārīgi uzlabota satiksmes drošība mazaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem - gājējiem, velosipēdu vadītājiem, kas ir būtisks faktors, īpaši, ņemot vērā, ka saskaņā ar Eiropas Zaļo kursu plānota vērienīga transporta sektora dekarbonizācija, tostarp mikromobilitātes īpatsvara veicināšana kopējā transporta sistēmā.*"

„Lai virzītos uz ***Baltajā grāmatā noteikto mērķi, ir nepieciešami kompleksi risinājumi ceļu satiksmes drošības sekmēšanai, tādēļ ceļā uz 2050.gada mērķi samazināt CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu līdz nullei Baltajā grāmatā tiek likts uzsvars uz sekojošām lietām****:*

6

– jāpievērš īpaša uzmanība mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem - gājējiem, velosipēdu vadītājiem un citiem mikromobilitātes transportlīdzekļu lietotājiem, motociklistiem."

Ceļu satiksmes dalībniekiem, kuri tiek definēti kā mazaizsargātie (piemēram, gājēji un velosipēdu vadītāji, elektroskrejriteņu vadītāji) nav aizsargājoša "apvalka" (piemēram, automobiļa virsbūve), tāpat arī sadursmes brīdī, piemēram, ar vieglo automobili pastāv savstarpēji ievērojama masas atšķirība. Pastāv dažādi risinājumi, kā uzlabot mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību, taču kā būtiskākie ir jāmin atļautā braukšanas ātruma samazināšana, ja mazaizsargātie satiksmes dalībnieki nav pilnībā nodalīti no pārējo transportlīdzekļu plūsmas, kā arī transportlīdzekļu plūsmas pilnīga nodalīšana no mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku plūsmas, tādējādi veidojot augstākajām drošības prasībām atbilstošus gājēju ceļus, mikromobilitātes infrastruktūru (tostarp velosipēdu ceļus vai kopīgus gājēju/velosipēdu ceļus).

Atkārtoti vēlamies uzsvērt, ka mikromobilitātes infrastruktūras izbūve gar dzelzceļu ir pretrunā iepriekšminētajam Ministru kabineta rīkojumam, Eiropas Zaļajam kursam un valsts uzstādījumam samazināt drūmo ceļu satiksmes negadījumos cietušo vai bojā gājušo statistiku. Lūdzam LVC nepieļaut plānošanas kļūdas (kā ar Līgatnes upes caurteku) un mikromobilitātes infrastruktūras novietojumā skatīties plašāk, visaptverošāk, ņemot vērā visus uz ceļu satiksmes dalībnieku drošību vērstus faktorus kā prioritārus.

Saskaņā ar iepriekšminēto Satiksmes ministrijai, LVC un SIA „Projekts EAE" lūdzam:

1) **<u>posmā no Ieriķiem līdz Augšlīgatnei paredzēt un izbūvēt velo ceļu gar autoceļu A2 (autoceļa A2 nodalījuma joslā), veidojot savienojumu starp esošajiem velo ceļiem Augšlīgatnē un Ieriķos</u>**;
2) šo iesniegumu, kā arī iepriekšējo 09.02.2022. iesniegumu nodot informācijai Ceļu satiksmes drošības padomei;
3) nozīmēt izpētes „*Nacionālās nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras posmā Valmiera – Rīga*" prezentēšanu Ceļu satiksmes drošības padomē;
4) pirms lēmuma par mikromobilitātes izvietojumu pieņemšanas organizēt publisko apspriešanu;
5) sniegt paskaidrojumu – kāpēc GNP dabas aizsardzības plāna izstrādātāji sniedz publiski informāciju, ka mikrombilitātes infrastruktūra plānota gar dzelzceļu, pretēji jūsu Vēstulē norādītajam „..darbs pie trases izpētes vēl turpinās.." Vai jūs atkal maldināt vietējos iedzīvotājus, jo patiesībā viss jau ir izlemts atbilstoši politiskajam lēmumam un pasūtījumam!?
6) sniegt argumentētu, pamatotu un izvērstu atbildi;

7) nozīmēt pārstāvjus, kuri dabā izies konkrēto maršrutu kopā ar vietējo iedzīvotāju grupu. Par konkrētu laiku vienosimies atsevišķi.

Ceļu satiksmes drošības direkcijai lūdzam iesaistīties mikromobilitātes infrastruktūras plānošanas procesā, kā arī sniegt informāciju par uz valsts galvenā autoceļa A2 posmā Augšlīgatne – Ieriķi notikušo ceļu satiksmes negadījumu skaitu un datus par satiksmes intensitāti.

Tiesībsarga birojam lūdzam izvērtēt mikromobilitātes infrastruktūras plānošanas procesu, Izpētes rezultātus, kas acīmredzami liecina, ka tiek ignorētas iedzīvotāju tiesības uz drošu pārvietošanos. Tiek plānota mikromoblitātes infrastruktūra, kas neatrisina mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku apdraudējumu, pārvietojoties pa valsts galveno auto ceļu A2, bet radot vēl papildus riskus - pakļaujot dzelzceļa kaitīgai ietekmei. Valstij sākotnēji jārūpējas par vietējo iedzīvotāju (nodokļu maksātāju) drošu pārvietošanos ar kājām un velosipēdu, gar autoceļu A2 izbūvējot velo ceļu, un tikai pēc tam, ja nauda paliek pāri, var būvēt velo ceļu mežā.

Cēsu novada domei un Vidzemes plānošanas reģionam lūdzam iesaistīties mikromobilitātes infrastruktūras plānošanas/ izbūves procesā, pārstāvot vietējo iedzīvotāju viedokli un intereses, un sniedzot viedokli. Kā arī lūdzam nozīmēt pārstāvjus, kuri dabā izies konkrēto maršrutu kopā ar vietējo iedzīvotāju grupu. Par konkrētu laiku vienosimies atsevišķi.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai lūdzam iesaistīties mikromobilitātes infrastruktūras plānošanas/ izbūves procesā, sniedzot viedokli un pārstāvot vietējo iedzīvotāju viedokli un intereses.

Visām iesaistītajām institūcijām lūdzam - sanāksmēs, kad tiek apspriests/ lemts jautājums ar mikromobilitātes infrastruktūras plānošanu/ izbūvi **posmā Ieriķi – Augšlīgatne**, pieaicināt vietējo iedzīvotāju pārstāvi (Sandra Jaunākā, 29997883, sandra.jaunaka@gmail.com).

Siguldas novada domei iesniegumu nosūtam informācijai pēc Siguldas novada iedzīvotāju, kuri, uzzinot par iespējamo mikromobilitātes infrastruktūras novietojumu gar dzelzceļu, ar to nav apmierināti, lūguma.

Lūdzam atbildi sūtīt uz e-pastu: sandra.jaunaka@gmail.com

Ar cieņu
Cēsu novada un tuvākās apkaimes iedzīvotāji

Pielikumā Nr.1 700 iesniedzēju paraksti uz 38 lapām.

8

Autotransporta direkcijai, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, Ceļu satiksmes drošības direkcijai, Tiesībsarga birojam, Iekšlietu ministrijai Pielikumā Nr.2 2018.gada iesniegums un 09.02.2022. iesniegums.