

Dobeles apvedceļa būvniecības jaunā trasē
ietekmes uz vidi
sākotnējā sabiedriskā apspriešana

Dobeles novada pašvaldība
Brīvības iela 15
2016. gada 16. maijā plkst. 14.00

PROTOKOLS

Sapulci vada:

Valdis Felsbergs, SIA „Latekoil”

Piedalās:

Viktors Rautmanis, AS „Ceļuprojekts”

Dace Škornīka, Dobeles novada Dobeles pagasta pārvalde

Anita Riekstiņa, Dobeles novada Krimūnu pagasta pārvalde

Ilze Struberga, Kapseļu iela 2, Rīga

Daina Kravcova, Dobeles novada Bērzes pagasta „Bružas”

Dzintra Kravcova, Dobeles novada Bērzes pagasta „Bružas”

Pēteris Kravcovs, Bērzes iela 20-4, Dobeles

Raimonds Lignickis, Z/S „Rūķīšu tēja”, Dobeles novada Krimūnu pagasts

Iveta Rūde, Z/S „Skujas”, Dobeles novada Krimūnu pagasts

Andris Šteins, Z/S „Šteini”

Una Šteina, Z/S „Šteini”

Valdis Felsbergs atklāj sanākumi un izklāsta ietekmes uz vidi novērtējuma un tajā ietilpstošo divu sabiedrisko apspriešanu procedūru.

Viktors Rautmanis sniedz ziņojumu ar prezentāciju par vērtējamo divu Dobeles apvedceļa alternatīvu tehniskajiem risinājumiem.

Jautājums: ceļš ir novilkts tieši pāri manai saimniecībai Krimūnu pagastā, skarot arī dīķi. Cik ir reāli, ka ceļš vispār taps, un cik ilgā laikā?

Viktors Rautmanis: jūs skarošais apvedceļa gals uz Elejas pusi ir tehniski vissarežģītākais. Ja būtiski nepieaugs kravas tranzīta plūsma uz to pusi, tad VAS „Latvijas valsts ceļi” varētu pieņemt lēmumu par tā posma izbūvi pēc šā ietekmes uz vidi novērtējuma agrākais pēc pieciem gadiem, bet pašreizējās prognozes rāda, ka izbūve varētu ekonomiski attaisnoties tikai pēc gadiem divdesmit. Uz Liepājas pusi posms ir īss, intensitāte lielāka, to varētu būvēt agrāk.

Aizrādījums. Karte jums ir veca, tagad mūsu dīķis ir paplašināts, diametrā ap 25 m, uzzīmētie apvedceļa varianti iet tieši pāri dīķim.

Valdis Felsbergs: karte ir aktuāla, mērogā pārbaudām, ka dīķis tajā redzams pilnā lielumā, ceļa trases to neskar.

Aizrādījums: trases skar arī Z/S „Skujas”.

Valdis Felsbergs: novilkt uz Latvijas zemes 10 km garu jauna ceļa trasi, kas neskar īpašumus, diemžēl nav iespējams, jo visa zeme kādam pieder. Ir meklēti kompromisi, lai gan ceļš būtu pēc iespējas īss un optimāls, gan arī skarto īpašumu būtu mazāk. Ja būvē valsts infrastruktūras objektu, tad īpašumus atsavina par tirgus vērtību, nevienam nevar atņemt īpašumu bez kompensācijas.

Jautājums. Bet lauksaimnieciskā ražošana uz manas zemes man sniedz pastāvīgus ienākumus, kas kompensēs tos?

Valdis Felsbergs: patlaban nekas neierobežo jūsu lauksaimniecisko darbību. Pēc izraudzītās alternatīvas akcepta, otra vairs nepastāvēs un nevienam netraucēs, bet īstā tiks iestrādāta teritorijas plānojumā, no kā izrietēs tikai apgrūtinājumi, piemēram, nedrīkstēs to aizbūvēt ar paliekošām būvēm. Lauksaimnieciskā izmantošanas nekādi netiks apgrūtināta, kamēr vien nesāksies reāli būvdarbi – un tad būvniekam būs pienākums risināt visus jautājumus par atpirkšanu par tirgus vērtību. Zeme mūsu valstī ir prece, ko pērk un pārdod, tai piemīt reāla tirgus vērtība, un to aprēķina sertificēti eksperti. Parasti valsts samaksā mazliet vairāk.

Jautājums. Bet kāds bija pats sākums šim ceļam? Runā, ka tas bijis plānots jau sen, padomju laikā. Kāpēc cilvēkiem jau laicīgi nepasaka? Mēs pa šo laiku esam zemē ļoti daudz ieguldījuši, plānojam māju būvēt...

Valdis Felsbergs: šis brīdis jau arī ir tas „laicīgi”. Lai kurā brīdī cilvēkiem paziņotu par nākotnē plānojamu ceļu, kaut kas jau atradīsies uz tās zemes, pirms bijis zināms par ceļu.

Jautājums. Bet ja tas bija zināms jau padomju laikā!

Valdis Felsbergs: Vispār padomju laikā bija ļoti daudz teorētisku ieceru par nākotnes infrastruktūras attīstību, ļoti vispārīgu skīču līmenī, bez konkrētiem ekonomiskiem pamatojumiem, kā arī bez izvērtējuma par tehniskām iespējām šajos aptuvenajos koridoros reāli izvietot ceļus un pieslēgt esošajam tīklam. Kad mainījās vara, visu bijušo uzskatīja par nepareizu, daudz kur visu sāka no jauna, pašvaldības neiekļāva vecos koridorus teritoriju plānojumos, ļāva zemi aizbūvēt, un 21. gadsimtā valstī notiek jauna plānošana, jo vecā vairs nav īstenojama un arī neatbilst mūsdienu situācijai. Tagad jau daudzus gadus visā valstī teritoriju plānojumos tiek iestrādātas tālejošas perspektīvas trases, lai turpmāk vairs līdzīgas problēmas ilgtermiņā neatkārtotos.

Jautājums. Kāpēc uz Jelgavas pusi ir posms, kur abas alternatīvas sakrīt?

Viktors Rautmanis: Izskatot kopā ar pašvaldību visas iespējas, šeit nevarēja atrast nekādu citu iespēju izvadīt ceļu trasi bez milzīga kaitējuma īpašumiem un apbūvei. Izskatījām arī iespēju izmantot Lauku ielu, bet tas prasītu apjomīgu būvju nojaukšanu.

Valdis Felsbergs: tāds posms arī ļoti slikti atbilstu apvedceļa pamatmērķim, jo patiesībā tā būtu pilsētas iela ar pilsētas kustības režīmu, kas neiznes tranzītu ārpus pilsētas.

Dace Škorņika: es esmu Dobeles pagasta pārvaldes vadītāja un man blakus sēž Krimūnu pagasta pārvaldes vadītāja, abi pagasti tiek stipri skarti. Ar mums neviens nav konsultējies, ar ko jūs konsultējāties pašvaldībā? Lauku iela ir pilsētas rūpnieciskais rajons, caur kuru patiešām varētu virzīt ceļu. Otrkārt, kāpēc vajadzīgs apvedceļa posms līdz Annenieku ceļam, kāpēc nevar to pārtraukt pie Lestenes ceļa, kas arī iziet uz Liepājas šoseju un kurš tuvākajā laikā, kā mēs zinām, tiks noasfaltēts? Turklāt tas ir pat īsāks! Tas liekais posms taču skar daudz īpašumu un ļoti sadārdzina ceļu.

Valdis Felsbergs: Jūsu ieteikumus ieprotokolēsim, bet būtu ļoti vēlams šādus precīzus, konkrētus ieteikumus iesniegt ar atsevišķu oficiālu vēstuli no pagasta pārvaldes, ideālā gadījumā ar grafisku pielikumu, lai mēs visus tos varam precīzi saprast un detalizēti izvērtēt.

Dace Škorņika: Tāpat arī otrā pusē, Krimūnu pagastā: no Jelgavas ceļa atiet jau esošs ceļš, kuru varētu izmantot, neskarot nevienu īpašumu.

Anita Riekstiņa: Un arī valstij būtu lētāk.

Valdis Felsbergs: Arī šo ieprotokolēsim, bet ļoti lūdzu no abām pagasta pārvaldēm precīzus ieteikumus ar oficiāliem iesniegumiem.

Turpinās dzīva diskusija par iespējām iekļaut apvedceļa maršrutā dažādus jau esošus ceļus un ielas. Izskan viedokļi, ka vispirms jāsakārto pilsētas iela, tad nevajadzēs nekādu apveceļu.

Valdis Felsbergs: šis ir valsts autoceļa projekts, kas paredzēts tranzīta satiksmes novadīšanai ārpus pilsētas, kad intensitātes pieaugums attaisnos šādu risinājumu. Tas nekādā veidā nekonkurē ar vajadzību sakārtot pašvaldības ielas un ceļus: tie ir dažādi saimnieki, dažādas funkcijas, dažādi īstenošanas laiki un dažādi budžeti.

Jautājums: ja būvē ceļu, vai nav kaut kāda valsts standarta, cik tālu jābūt ceļam no augstsprieguma līnijām?

Valdis Felsbergs: standarti katrai struktūrai ir savi. Augstsprieguma līnijas mēdz gan šķērsot ceļus, gan iet ar tiem vienotā koridorā, katram ir savas aizsargjoslas, kuras var arī pārklāties, tas atkarīgs no projekta risinājumiem, kas savstarpēji jāaskaņo vienas un otras infrastruktūras saimniekiem, ievērojot visus normatīvos aktus.

Jautājums: vai jūs varat pateikt, cik plats konkrēti būs tas ceļš ar visiem grāvjiem?

Valdis Felsbergs: tā būs Latvijā visparastākā ārpuspilsētas šoseja ar vienu joslu katrā virzienā, bet precīzs plānotais šķērsgriezums ir dots visu šīs sabiedriskās apspriešanas laiku publiski pieejamajā informācijā (rāda uz ekrāna).

Viktors Rautmanis: kā redzat, līdzenā reljefā visa ceļa infrastruktūra iekļaujas 20 metros, bet var vajadzēt vairāk nelīdzenās vietās, kur nepieciešams ierakums vai uzbērums. Piemēram, abpus dzelzceļa šķērsojumam ceļam vajadzīgā platība pieaugs, lai paceltos līdzenā nepieciešamā viadukta augstumam. Tas jau ir tehniskā projekta jautājums.

Jautājumi: kas notiks vietās, kur autoceļš šķērsos meliorācijas tīklus?

Viktors Rautmanis: meliorācija tiek pārbūvēta, ūdens notece saglabāta, tas ir tehniskā projekta jautājums, bez tā tehniskais projekts nevar būt iespējams. Tas viss ietilpst 20 metru nodalījuma joslā, šī pārbūve nepalielina būvdarbu platību.

Jautājums: vai šis projekts ir tapis tikai uz papīra, vai ir arī pētīta situācija dabā?

Viktors Rautmanis: trases ir apsekotas dabā, izstaigājot kājām visas vietas, par ko kartes nesniedz pilnīgu informāciju.

Valdis Felsbergs: kā redzat, trases ir parādītas gan uz teritorijas plānojuma, gan ortofoto kartes, lai ņemtu vērā un parādītu visus faktorus.

Jautājums: ja jūs neizstrādāsiet mums pieņemamu variantu, ja mēs pateiksim projektam nē, jūs tik uz tā vienkārši atņemsiet mums zemi un īstenosiet savu?

Valdis Felsbergs: visiem pieņemamu variantu principā nekad nav. Bet maksimāli tiek meklēti kompromisi starp vislielāko ieguvumu un vismazākajiem zaudējumiem. Es tagad nevaru pateikt, vai tas būs viens no šiem diviem variantiem, vai ar kādām korekcijām, tostarp jūsu ieteikumu rezultātā, bet vienmēr tas kādu skars un kāds būs neapmierināts.

Dace Škorņika: tad būtu jāapkopo visi šeit izskanējušie priekšlikumi un varbūt tomēr jāizmanto tā infrastruktūra, kas jau ir? Tomēr arī jāsaprot, ka pilsēta ir maza, apvedceļš ir vajadzīgs, paši redzat, kādas tehnikas vienības jau tagad brauc caur pilsētu. Līdz ar to es tomēr atbalstītu šo projektu, kaut arī es varbūt jau būšu mirusi, bet lai tas nepaliek tikai papīrā. Bet šobrīd tā ir galīgi zaļa iecere, un lauksaimniekiem galīgi nav, ko satraukties par saviem stādījumiem.

Valdis Felsbergs: atgādina, ka līdz 20. maijam tiek gaidīti sabiedrības un pašvaldību iesniegumi, atgādina par turpmāko IVN procedūru, un aicina sekot paziņojumiem par gaidāmo IVN ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.

Sanāksme noslēdzas ar individuāliem jautājumiem par atsevišķiem īpašumiem pie apaļā galda ar kartēm.

Sapulci vadīja un protokolēja

Valdis Felsbergs