

PROJEKTS



Enviroprojekts

SIA „Projekts EAE”
"Medulāji", Ziemeļp. pag.,
Alūksnes nov., LV-4332
Tīmekļvietne: www.projektseae.lv

SIA „Enviroprojekts”
Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002
Tālrunis: +371 29 277744
E-pasts: info@enviro.lv
Tīmekļvietne: www.enviro.lv



VALSTS GALVENĀ AUTOCEĻA A4 RĪGAS APVEDCEĻŠ (BALTEZERS-ŠAULKALNE) IESPĒJAMĀS PĀRBŪVES RISINĀJUMU AKTUALIZĀCIJAS ĀTRGAITAS CEĻA BŪVNICĪBAI IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS

Kopsavilkums

2022. gada novembris

SATURS

SATURS.....	1
IEVADS. RĪGAS APVEDCEĻA PĀRBŪVES PROJEKTA ATTĪSTĪBAS VĒSTURE.....	2
1.1. Gaisa piesārņojuma izmaiņu ietekmes novērtējums	6
1.2. Trokšņa izmaiņu ietekmes novērtējums.	8
1.3. Sabiedrības (arī pašvaldību) attieksme pret projekta realizāciju, Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un izvērtējums	21
1.4. Novērtēto alternatīvu raksturojums	115
1.5. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums	118
1.6. Izvēlēta varianta pamatojums un konkrētie piedāvātie risinājumi	119
1.7. Plānotā objekta nozīmīguma izvērtējums.....	119

IEVADS. RĪGAS APVEDCEĻA PĀRBŪVES PROJEKTA ATTĪSTĪBAS VĒSTURE

Valsts galvenais autoceļš A4, dēvēts arī par Rīgas apvedceļu (posmā Baltezers-Saulkalne), ir augstākās kategorijas Latvijas autoceļš. Autoceļš A4 ietilpst starptautiskajos maršrutos E67 (posmā starp Tallinu un Varšavu dēvēts arī par *Via Baltica*) un E77 (A klases ziemeļu-dienvidu Eiropas autoceļš, kas savieno Pleskavu ar Budapeštu). Eiropas autoceļš E67 ir autotransporta koridors, kas šķērso vairākas Austrumeiropas valstis, tostarp arī Latviju ziemeļu-dienvidu virzienā. Autoceļš sākas Helsinkos, Somijā, un tā maršruts ir Helsinki – Tallina – Rīga – Paņeveža – Kauņa – Varšava – Prāga. Šā ceļa kopgarums ir 1630 km, bet garums Latvijas teritorijā – 190 km. Eiropas autoceļa E77 garums ir 1690 km, un tas savieno Baltijas jūras piekrasti ar Centrāleiropu. Tas šķērso 7 valstis: Krieviju, Igauniju, Latviju, Lietuvu, Poliju, Slovākiju un Ungāriju.

Autoceļš A4 pieslēdzas diviem valsts galvenajiem autoceļiem (A2 "Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)" un A6 "Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki)") un krustojas ar trim valsts reģionālajiem autoceļiem (P2 „Juglas papīrfabrikas ciemats – Upesciems”, P4 „Rīga – Ērgļi” un P5 „Ulbroka – Ogre”), četriem valsts vietējiem autoceļiem (V31 „Pievedceļš Muceniekiem”, V52 „Pievedceļš Cekules stacijai”, V54 „Pievedceļš Langstiņiem” un V57 „Salaspils – Domeri”), vairākiem pašvaldības autoceļiem, uzņēmumu un māju ceļiem. Vairākas uzņēmumu un māju nobrauktuves nav reģistrētas.

Šis ietekmes uz vidi novērtējums (IVN) tiek veikts pārbūvējamajam A4 posmam no autoceļu A1, A2 un A4 divlīmeņu ceļu mezgla līdz pārvadam pār esošo dzelzceļa līniju Rīga – Daugavpils, kurš atrodas autoceļu A4 un A6 divlīmeņa ceļu mezgla tuvumā (skat. 1. attēlu). Esošajā situācijā autoceļš A4 ir vienbrauktuves ceļš ar vienu joslu katrā virzienā. Autoceļam A4 ir modificēts NP 10.5 normālprofils, kuram ir palielināts malas joslas platums no 0.25 m uz 0.50 m, veidojot kopējo asfalta segas platumu 8.00 m. Nomales izbūvētas 1.50 m platas, kā rezultātā autoceļa A4 klātnes platums ir 11.00 m. Autoceļa A4 segums ir asfaltbetons, kura stāvoklis ir labs, atsevišķās vietās segumā redzamas plaisas. Autoceļu šķērso un tam piekļaujas vairākas inženierkomunikācijas. Lielākās no tām ir 110 kV elektrolīnija, maģistrālie gāzesvadi, maģistrālie sakaru kabeli un maģistrālais ūdensvads.

Attīstoties Latvijas ekonomikai, pēdējās desmitgadēs būtiski pieaudzis transportlīdzekļu skaits uz vienu iedzīvotāju valstī. Importa un eksporta pieaugums vēl vairāk palielinājis kravu pārvadājumu apjomus cauri Latvijai no un uz citām Eiropas valstīm. Būtiski attīstījusies arī Pierīgas teritorija, kas pēdējo gadu laikā tiek intensīvi apbūvēta. Visi šie faktori radījuši ievērojamu satiksmes intensitātes pieaugumu.

Jau 2005. gadā tika uzsākta "Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) uzlabošanas un attīstības skiču projekta" izstrāde vienbrauktuves divjoslu ceļa pārbūvei par divbrauktuvi četrijoslu ceļu. Uz skiču projekta risinājumu pamata 2006./2007.gadā tika veikta ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) procedūra. Līdzekļu trūkuma dēļ skiču projekts netika virzīts tālākai attīstībai, līdz 2012.gadā tika veikta 2007.gadā apstiprinātā skiču projekta risinājumu aktualizācija un papildus detalizācija. Tā kā jaunie inženierbūves risinājumi skāra papildus teritorijas un atšķīrās no iepriekš izstrādātajiem, VAS "Latvijas valsts ceļi" 2017/2018 gadā jaunajiem projekta risinājumiem organizēja atkārtotu IVN procedūru. Paredzētā darbība bija Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma no ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūve.

Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējums



1.attēls. Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas ceļu paredzētais posms

Toreiz, izstrādājot Rīgas apvedceļa A4 Baltezers - Saulkalne grafisko sadaļu, par pamatu tika ņemti "Skiču projekta A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers — Saulkalne) uzlabošana un attīstība (A4 posma km 0,3 — 18,9) risinājumu aktualizācija un papildus detalizācija" (SIA „Polyroad”, 2013) risinājumi. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu veica vides konsultāciju uzņēmums SIA "Vides eksperti" sadarbībā ar SIA "PROJEKTS 3". Toreizējā IVN ziņojuma sagatavošanai, ievērojot desmit gadu laikā notikušās izmaiņas, tika plaši izmantota informācija no pirmā IVN ziņojuma, ko 2006./2007.gadā pēc AS "Latvijas valsts ceļi" pasūtījuma sagatavoja SIA "Eiropoprojekts" sadarbībā ar SIA "BRD projekts". Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par IVN tika izdots 2018. gada 29. novembrī un bija spēkā līdz 2021. gada 29. novembrim, kad nebija šķēršļu akceptēt paredzēto darbību un uzsākt tās īstenošanu. Tomēr atkal radās jauni apstākļi, kas lika projektu koriģēt.

2020. gadā tika izstrādāta un 2021. gada 29. jūnijā apstiprināta Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija no 2020. līdz 2040. gadam, kurā noteikts:

“Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūves projektam ir izstrādāts projekts "Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums", kura projekta risinājumi ir būvprojekta minimālā sastāvā stadijā un

autoceļa risinājums ir projektēts kā vispārīgas lietošanas autoceļš ar atļauto braukšanas ātrumu 90 km/h. Lai nodrošinātu autoceļa atbilstību ātrgaitas ceļa prasībām, ir jāveic šī projekta aktualizācija, kas ietver arī ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu un tālāka būvprojekta izstrādi, kas ilgs 2,5 gadus. Savukārt zemju atsavināšana paredzēta 2-3 gadu laikā un tiks uzsākta uzreiz pēc būvniecības ieceres apstiprināšanas. Agrākais būvdarbu uzsākšanas laiks – 2025.gads. Būvdarbu ilgums – 2-3 gadi.”

Līdz ar to vēl pirms jaunās stratēģijas apstiprināšanas 2021. gada 28. janvārī tika apstiprināts nolikums iepirkumam LVC2021/10/AC “Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums” risinājumu aktualizācija ātrgaitas ceļa būvniecībai (būvprojekts minimālā sastāvā) un ietekmes uz vidi novērtējums” ar mērķi jau apstiprināto projektu autoceļa A4 pārbūvei no divām uz četrām joslām aktualizēt atbilstoši ātrgaitas ceļa vajadzībām ar maksimālo atļauto ātrumu līdz 130 km/h, kā rezultātā 2021. gada 27.maijā VSIA “Latvijas valsts ceļi” (LVC) noslēdza līgumu ar konkursa uzvarētāju SIA “Projekts EAE” par šo projektu, kurā ietekmes uz vidi novērtējuma sadaļu izstrādā apakšuzņēmējs SIA “Enviroprojekts”. IVN ekspertu komandas kodols šajā darbā ir tas pats, kas SIA “Eiroprojekts” komandā pirmajā šā A4 posma pārbūves IVN 2006./2007.gadā.

būvdarbus organizē un veic tā, lai kaitējums videi būtu iespējami mazāks. Vides un dabas resursu aizsardzības, sanitārajās un drošības aizsargjoslās būvdarbus organizē un veic, ievērojot tiesību aktos noteiktos ierobežojumus un prasības. Dabas resursu patēriņam jābūt ekonomiski un sociāli pamatotam.

veicot ceļa un ielas atjaunošanu, pārbūvēšanu vai nojaukšanu, ja iespējams, veic būvniecībā radušos atkritumu pārstrādi un reģenerāciju. Visus būvniecībā radušos atkritumus, kas klasificējami kā bīstamie atkritumi, apsaimnieko atbilstoši normatīvajiem aktiem par bīstamo atkritumu apsaimniekošanu.

pirms zemes darbu uzsākšanas, kā arī veicot planēšanas darbus būvlaukumā, derīgo augsnes kārtu noņem un nebojātu uzglabā turpmākai izmantošanai.

urbšanas darbu procesā, sasniedzot ūdens nesējhorizontu, veic pasākumus pazemes ūdeņu nelietderīgas izplūšanas un ūdens nesējhorizonta piesārņošanas novēršanai.

veicot grunts pastiprināšanu, novērš pazemes ūdeņu un atklāto ūdenstilpju piesārņošanu. Nepieciešamie pasākumi jāparedz darbu veikšanas projektā.

būvdarbu procesā var mainīt dabisko reljefu un hidroģeoloģiskos apstākļus (piemēram, aizbērt gravas un karjerus, ierīkot drenāžu), ja minētie pasākumi paredzēti būvprojektā vai to nosaka ģeotehniskā kontrole (ģeotehnisko darbu kopums, ko veic būvniecības gaitā, lai noskaidrotu būvprojekta atbilstību faktiskajiem ģeotehniskajiem datiem un, ja nepieciešams, to koriģētu).

1.1. Gaisa piesārņojuma izmaiņu ietekmes novērtējums

Kā jau minēts, pārbūves rezultātā vienbrauktuves ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvi ceļu, krass satiksmes plūsmu sadalījums nav gaidāms. Līdz ar to aprēķinos satiksmes intensitāte 2025.gadā situācijās "ar" un "bez" autoceļa A4 rekonstrukcijas ir pieņemtas kā nemainīgas. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķins balstīts uz satiksmes intensitāti. Ņemot vērā, ka prognozētā satiksmes intensitāte 2025.gadā paliek nemainīga pēc autoceļa rekonstrukcijas, piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana ceļa posmam pēc pārbūves netika veikta, jo piesārņojošo vielu koncentrāciju apjomi paliek nemainīgi.

Juridiskajā teorijā un praksē ir tāds pierādījumu veids kā „vispārzināmi fakti”. Kriminālprocesa likuma 125.pantā ir noteikts: “(1) Bez papildu procesuālo darbību veikšanas par pierādītiem uzskatāmi šādi apstākļi: 1) vispārzināmi fakti”. Administratīvā procesa likuma 153.pantā un Civilprocesa 96.pantā ir noteikts: “(1) Ja tiesa atzīst faktu par vispārzināmu, tas nav jāpierāda.” Piedevām vēl Administratīvā un Civilprocesa likumā ir noteikts: “apliecinājums/zvērests kā pierādīšanas līdzeklis nav pieļaujams (..) vispārzināmu faktu apstiprināšanai vai atspēkošanai,” t.i., ar pēdējiem līdzekļiem, kad nav nekādu citu pierādījumu, var pierādīt/atspēkot jebko, tikai ne vispārzināmus faktus, kas ir visnegrozāmākie pierādījumi. Tieši tā arī ir šajā gadījumā: ja modelēšana skaitliski uzrādītu nepieļaujamu gaisa piesārņojumu, tā acīmredzami varētu būt tikai un vienīgi kļūda, kas nevarētu atspēkot vispārzināmu faktu. Ir uzkrāta pietiekama faktu bāze, lai varētu pēc analogijas juridiski korekti apgalvot, ka, kaut arī autosatiksmē nenoliedzami ir gaisa piesārņojuma avots, ir vispārzināms fakts, ka tās radītais gaisa piesārņojums uz ārpilsētas autoceļa ar cieto segumu pie tādām satiksmes intensitātēm, kādas līdzšinējā praksē Latvijā jebkad novērotas un prognozētas, ieskaitot šajā ietekmes uz vidi novērtējumā prognozētās, nevar radīt ne robežvērtības pārsniedzību, ne pat tam tuvu gaisa piesārņojumu nevienā parametrā nekādos meteoroloģiskajos apstākļos un nekādi pasākumi izmešu gaisā samazināšanai nav un nevar būt nepieciešami. To apstiprina Latvijas ietekmes uz vidi novērtējuma vēsturē kopš 1998. gada pabeigtie 24 IVN ārpilsētas autoceļu rekonstrukcijas un jaunbūves projekti:

1. Autoceļa A1 jaunais trases posms Lilaste-Skulde (2001)
2. Latgales autoceļa posms P32-Koknese (2001)
3. Autoceļš Ludza-Terehova (2003)
4. Latgales ātrsatiksmes autoceļa posms Koknese-Pļaviņas (2006)
5. Ķekavas apvedceļš (2006)
6. Autoceļš V1222 Nīca-Otaņķi-Grobiņa (2006)
7. Latgales autoceļa posms Pļaviņas-Jēkabpils (2007)
8. Autoceļa A4 posma Baltezers-Saulkalne rekonstrukcija (2007)
9. Autoceļa A2 posma Rīgas apvedceļš – Sēnīte rekonstrukcija (2007)
10. Baltezera rietumu apvedceļš (2008)
11. Autoceļa A8 Rīga-Jelgava-Meitene rekonstrukcija (2008)
12. Autoceļa A2 posma Inčukalns-Rīdzene rekonstrukcija (2009)
13. Autoceļš E67 Saulkalne-Ārce (2009)

14. Autoceļš E22 Kranciema karjers – Slāvu aplis (2010)
15. Autoceļa A5 posma A7 – A9 rekonstrukcija (2011)
16. Autoceļa A10 posma Priedaine-Ķemeri rekonstrukcija (2011)
17. Autoceļa A9 posma A5-P98 rekonstrukcija (2012)
18. Autoceļa A12 posma Rēzekne-Ludza būvniecība jaunā trasē (2015)
29. Valsts galvenā autoceļa A7 posma 7,90-25,0 km (Ķekavas apvedceļa) būvniecība (2017)
20. Saldus apvedceļa būvniecība jaunā trasē (2017)
21. Dobeles apvedceļa būvniecība jaunā trasē (2017)
22. Autoceļa A10 posma P130 – Veģi rekonstrukcija (2018)
23. Rīgas apvedceļa A4 Baltezers - Saulkalne posma no ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūve (2018)
24. Rēzeknes Dienvidu apvedceļa būvniecība (2019)

21 no šiem 24 IVN ir atkal un atkal vērtēti (mērīti, rēķināti un/vai modelēti) esošais gaisa piesārņojums un prognozējamais gaisa piesārņojums. Nevienā no šiem IVN nekad pie ārpilsētas autoceļiem nav konstatēta ne esošā, ne prognozējamā satiksmes radītā gaisa piesārņojuma tuvošanās normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām nevienā parametrā ne kopumā, ne atsevišķos lokālos punktos, nerunājot nemaz par iespējamu robežvērtību pārsniegšanas risku. Turklāt vienā no tiem (13. Autoceļš E67 Saulkalne-Ārce (2009) lielākā prognozētā satiksmes intensitāte bija 50 000 automašīnu diennaktī jeb caurmērā divreiz lielāka nekā šajā IVN, turklāt modelēts tika ar veciem EURO standartiem, kādi šobrīd jau tiek aizliegti, tomēr pārsniegumu nebija. Turklāt divi no šiem uzskaitītajiem IVN ir šim pašam autoceļa posmam analogiskai rekonstrukcijai (2007 un 2018), tomēr pārsniegumu nebija. Savukārt vienīgā būtiskā atšķirība no iepriekš vērtētajiem autoceļa A4 IVN rekonstrukcijas projektiem ir ātrsatiksmes režīms, par ko Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģijā no 2020. līdz 2040. gadam teikts: “Pārbūvējot valsts galvenos autoceļus par divu brauktuvi autoceļiem, uzlabosies braukšanas apstākļu kvalitāte, satiksmes plūsma būs vienmērīgāka un ievērojami samazināsies vai izzudīs gaidīšanas laiki atsevišķām satiksmes plūsmām. Vienmērīgu braukšanas režīmu raksturo zemāks degvielas patēriņš, kas ir SEG emisiju cēlonis. LVC aprēķini liecina, ka, izbūvējot ātrgaitas autoceļus valsts galveno autoceļu tīklā, ikgadējās autotransporta radītās SEG emisijas samazināsies par aptuveni 16%. Emisiju samazinājums veidojas no mazāka degvielas patēriņa, kas rodas no vienmērīga brauciena pa kvalitatīvu ceļu, kā arī izvairoties no dīkstāves vienlīmeņa mezglos”, un šis pats attiecas arī uz pārējo gaisu piesārņojošo vielu emisijām pēc pārbūves. Te papildus jāuzsver, ka autoceļa pārbūve nav satiksmes plūsmas cēlonis: pārbūvēts tiks esošs autoceļš, pa kuru pieaugoša satiksmes plūsma ir sagaidāma neatkarīgi no pārbūves, un bez pārbūves plūsma būs tikpat liela, tikai pārvietosies daudz nevēlamākā kustības režīmā, radot attiecīgi lielāku gaisa piesārņojumu.

1.2. Trokšņa izmaiņu ietekmes novērtējums.

Trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, kas konstatētas modelējot, norādītas jau VAS «Latvijas Valsts ceļi» izstrādātajā plāna projektā "Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam" (2018.gads). Secināts, ka jau tobrīd esošās satiksmes intensitātes (2017.gada) rada pārsniegumus autoceļam A4 piegulošajās atsevišķās zonas. Lai aktualizētu trokšņa situācijas ainu pirms A4 pārvēidošanas, ir veikta jauna esošās A4 satiksmes radītā trokšņa situācijas modelēšana ar pieejamo 2021. gada satiksmes intensitāti (skat. 13.pielikumu). Arī šīs modelēšanas rezultāti esošajā situācijā uzrāda pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumus. Vakara periodā ir lielākais pārsniegumu līmenis un skartās apbūves apjoms:

- Vālodzes ielas apbūve, 1ēka;
- Upesciema Ziedu ielas apbūve;
- Vecliepiņu ielas apbūve;
- Varavīksnes apbūve.

Esošajā situācijā nekādi mākslīgi A4 satiksmes trokšņa samazināšanas pasākumi nav veikti, izņemot regulējamus krustojumus ar nelielu ātruma samazināšanu pie tiem. Esošajā situācijā lielākie dabīgie trokšņa mazināšanas funkciju veicēji ir plašās meža audzes. Cilvēkam patīk laba satiksme un galvaspilsētas tuvums, tāpēc laika gaitā šie dabīgie trokšņa ekrāni tiek paretināti un to vietās parādās jauni dzīvojamie ciemati.

Šā ietekmes uz vidi novērtējuma vajadzībām visai pētāmajai teritorijai veikts prognozētā trokšņa līmeņa aprēķins, kas attēlots trokšņa līmeņu kartēs (skat. 13.pielikumu). Jaunās trases asfaltbetona segums ir pieņemts vienāds ar esošo, jo konkrētais veids tiks precizēts nākamajās projektēšanas stadijās, bet esošais ir bez speciālām prettrokšņa īpašībām, tāpat – pēc maksimālās piesardzības principa. Šis apstāklis ļauj objektīvāk novērtēt tieši A4 pārbūves (platums un ātrums), kā arī objektīvi pieaugošās intensitātes (maz atkarīga no pārbūves) radītās trokšņa līmeņa izmaiņas apkārtnes teritorijās.

Automaģistrāles A4 autotransporta radītā trokšņa novērtēšanai tiek piemēroti šādi trokšņa rādītāji:

- L_{diena} , – diennakts trokšņa rādītājs, kas raksturo diskomfortu dienas laikā;
- L_{vakars} , diennakts trokšņa rādītājs, kas raksturo vakarā radušos diskomfortu;
- L_{nakts} , diennakts trokšņa rādītājs, kas raksturo naktī radīto diskomfortu.

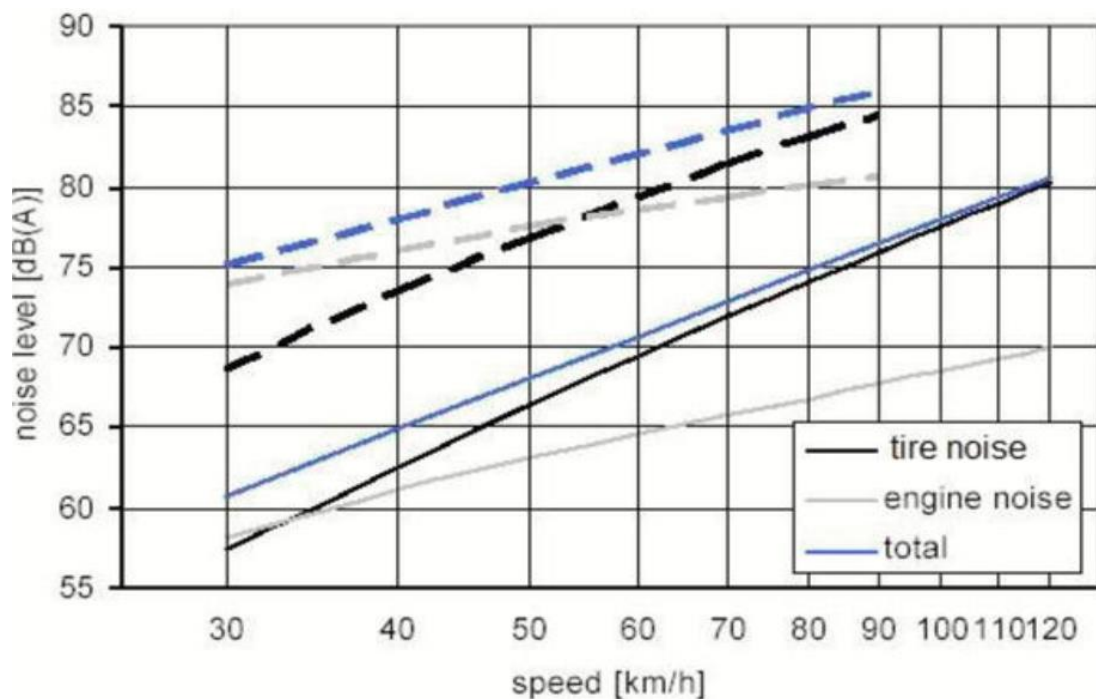
Modelējot jaunās automaģistrāles satiksmes radīto troksni, autotransporta kustības radītais troksnis tiek uzskatīts par galveno trokšņa avotu. Pēc pārbūves ieceres īstenošanas autoceļa A4 satiksmes intensitāte atsevišķos posmos būs:

- | | |
|--|----------------|
| • no A2 līdz ceļu krustojumam ar Upesciema un Skolas ielu | 32770 aut/dnn; |
| • no krustojuma ar Upesciema un Skolas ielu līdz krustojumam ar P2 | 33022 aut/dnn; |
| • no krustojumam ar P2 līdz krustojumam ar P4 | 24746 aut/dnn; |
| • no krustojumam ar P4 līdz krustojumam ar P5 | 20626 aut/dnn; |
| • no krustojumam ar P5 līdz A6 | 16014 aut/dnn. |

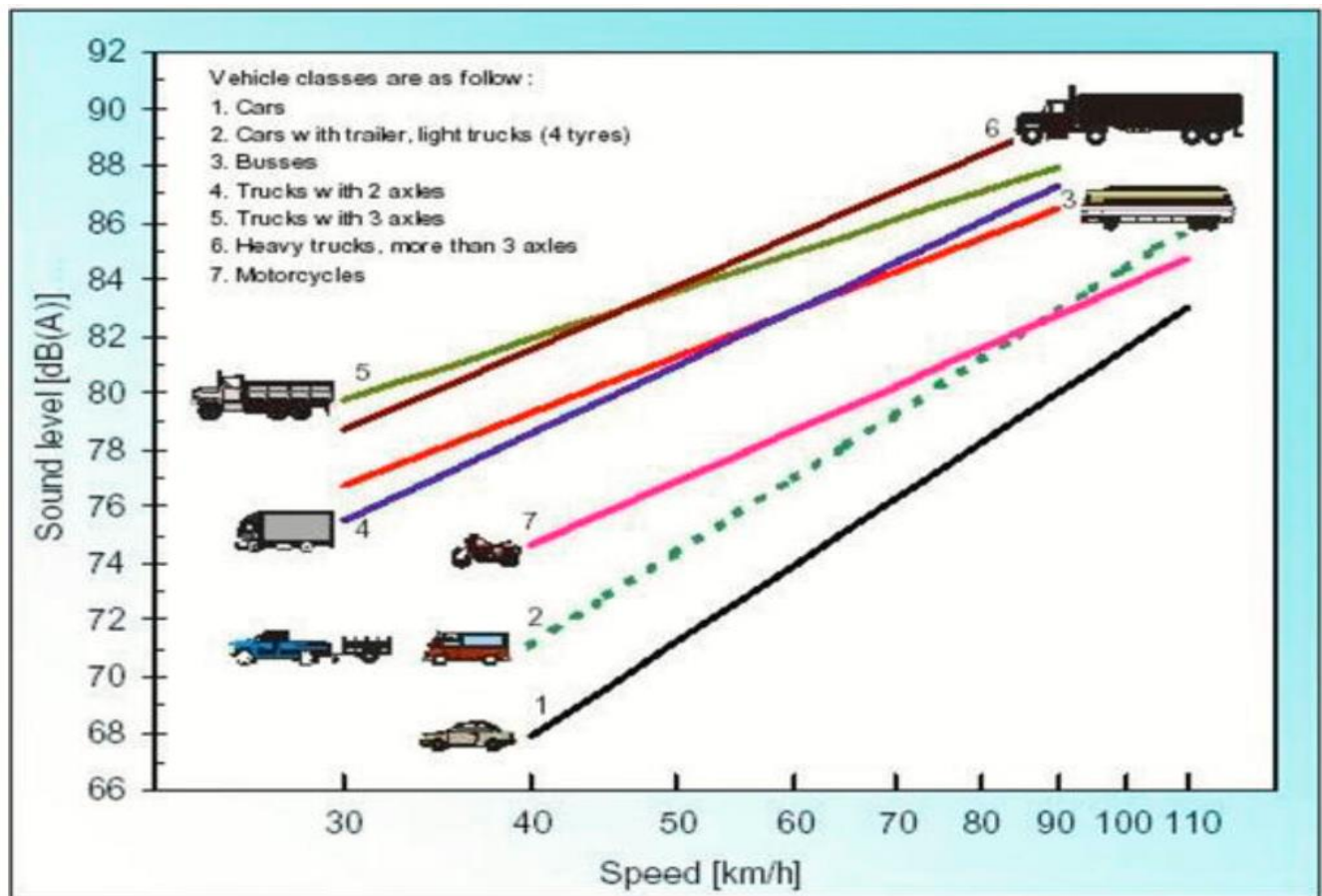
Sagatavojot šo prognozi, pieņemts, ka jaunā maģistrāle iet pa esošo A4 maršrutu. Prognozē ņemta vērā pārbūvētās A4 automaģistrāles 2050. g. satiksmes intensitāte dažādos diennakts posmos, kustības ātrums un trases platums. Tas ļauj objektīvāk novērtēt tieši pārbūves nosacījumu ietekmi uz trokšņa līmeņa izmaiņām apkārtējā apbūvē. Prognozē apskatīta autotransporta (vieglie un smagie) kustība pa jauno maģistrāli dažādos diennakts posmos un dažādos periodos 2050. gadā.

Lai novērtētu trokšņa līmeņa vērtības teritorijā, tiek modelēts un attēlots kartēs trokšņa līmenis ar vienādu līmeni un līmeņa atšķirību 5 dB, uztvērēju augstums aprēķinu punktos ir 1,5 m virs teritorijas. Visai pētāmajai teritorijai veikts trokšņa līmeņa aprēķins, kas attēlots trokšņa līmeņu kartēs. Trokšņa līmeņa solis visās kartēs ir 5 dB, pārsnieguma solis – 1 dB, un kartē tie attēloti kā attiecīgas krāsas robežlīnijas. Tāds modelēšanas rezultāts trokšņa izplatīšanās situācijai 1,5 m augstumā diennakts dienas, vakara un nakts periodiem ir attēlots kartēs (skat. 13.pielikumu).

Konstatējams 2050. gada trokšņa līmeņa pieaugums pret esošo (2021. gada) satiksmes radīto trokšņa līmeni vidēji par ~4-5 dB. Galvenie trokšņa līmeņa palielināšanās iemesli ir satiksmes intensitātes pieaugums ~1,85 reizes (kas pārsvarā nav paredzētās darbības rezultāts, bet gan no tās neatkarīgs objektīvs apstāklis) un kustības maksimālā ātruma palielināšana no 90 km/h uz 130 km/h (kas ir tiešs paredzētās darbības rezultāts). Transportlīdzeklim troksnis veidojas vairākās tā vietās: dzinēja bloks, dzesēšanas sistēma, transmisijas elementi, riteņi, bremzes un virsbūves aerodinamika, kā arī riepu saskare ar ceļa virsmu. Attīstoties autotransportam, samazinās transportlīdzekļu dzinēju un izplūdes sistēmas troksnis (piem. elektromobiļiem); riepu un seguma mijiedarbības troksnis sāk dominēt vieglajiem transportlīdzekļiem pie ātruma virs 40 km/h, kravas automobiļiem – pie ātruma virs 70 km/h. (skat. 28. un 29. attēlu).



28.attēls. Vieglā un kravas transporta kustības radītā trokšņa sastāvs atkarībā no braukšanas ātruma, nepārtrauktās līnijas - vieglās pasažieru mašīnas, raustītās līnijas - kravas transports



29.attēls. Dažādu transporta līdzekļu kustības radītie trokšņa līmeņi atkarībā no braukšanas ātruma

Satiksmes trokšņa līmenis ir proporcionāls ātruma kvadrātam, tāpēc, būvējot ātrgaitas automaģistrāles, vienmēr un viennozīmīgi ir jāreķinās ar trokšņa līmeņa pieaugumu tuvējā apkārtnē ap auto maģistrāli.

Pēc autoceļa A4 pārbūves apkārtnes teritorijās ievērojamākais trokšņa līmeņa pieaugums vērojams kā jau līdz šim esošajās, tā arī jaunās vietās :

- Mājas Rogas/ Silenieki +3 dB;
- Upesciems gar Ziedu ielu +4 dB;
- Sunīši, Vecleipiņu iela +5 dB;
- Sunīši, Upmalas iela +3 dB;
- Upeslejas, Sapņu iela +3 dB;
- Avoti, Varavīksnes 69-80 +3 dB;
- Purvs gar plānoto ceļu +3 dB

Bez šīm nosauktajām vietām ir daudzas nelielas teritorijas, kurās arī ir vērojams pieļaujamo trokšņa līmeņa robežvērtību pārsniegums (skat attiecīgās trokšņa izplatīšanās kartes 13.pielikumā).

Prettrokšņa pasākumu komplekss ir izstrādāts tā, lai tā realizācijas rezultātā visā automaģistrāles A4 garumā apkārtējās apbūves teritorijās nebūtu pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumu, un apkopots 22.tabulā (avots: 13.pielikums).

Satiksmes radītais troksnis tuvējās individuālo dzīvojamo māju apbūves teritorijās īslaicīgā periodā (stunda, diena vai vairākas dienas, kā arī, piem., ātrās palīdzības mašīna, motociklistu brauciens,

dažādi brīdinājuma signāli utt.) tik un tā paliks labi identificējams, taču tas nenozīmē, ka ilgtermiņā (ilgtermiņa trokšņa rādītājs) pieļaujamais trokšņa robežlielums attiecīgajā teritorijā var tikt pārsniegts.

Pēc piedāvāto satiksmes trokšņa mazināšanas pasākumu realizācijas, pārbūvētās auto maģistrāles malās uzstādot aprēķinātos trokšņa ekrānus, tuvējās apbūvju teritorijās, kas atrodas ārpus auto maģistrāles aizsargjoslas, ilgtermiņa trokšņa līmeņa rādītāji L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} ir samazināti un nepārsniedz MK Nr. 16 noteiktās ilgtermiņa trokšņa rādītāju robežvērtības.

Vietās, kur tiešā autoceļu tuvumā var rasties problēmas ar trokšņa ekrānu izvietojumu, jāparedz citi prettrokšņa pasākumi. Piemērots prettrokšņa pasākums prettrokšņa ekrānu vietā posmos, kur platība atļauj, var būt arī veģetācijas joslas (skat. 30.attēlu). Kokaugu stādījumi ir salīdzinoši vienkārši īstenojams un relatīvi lēts trokšņa samazināšanas pasākums gan dzīvojamo māju tuvumā, gan arī plašākās zonās. Skaņas dzišanas koeficienti dB(A)/m ir tieši atkarīgi no joslas dendroloģiskā sastāva un blīvuma. Dažādos literatūras avotos ir minēti dažādi rādītāji. Kā konservatīvs rādītājs varētu tikt uzskatīts trokšņa samazinājums 0,1 dB(A)/m¹. Tomēr ir arī citi pētījumi, kur dažu metru ļoti biezas veģetācijas joslas (dzīvžoga tipa) aiztur pat 4 dB(A), taču galvenokārt attiecībā uz augstāko frekvenču diapazonu².

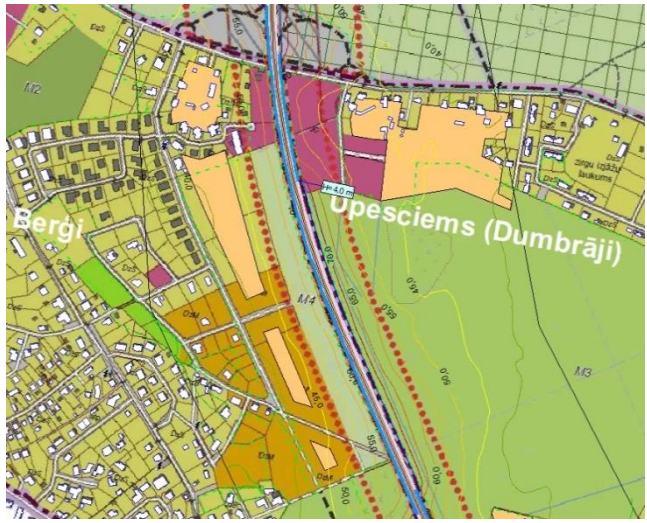
Savukārt 60 m bieza, augsta veģetācija (mežs) var samazināt trokšņa rādītājus pat par 10 dB(A)³.

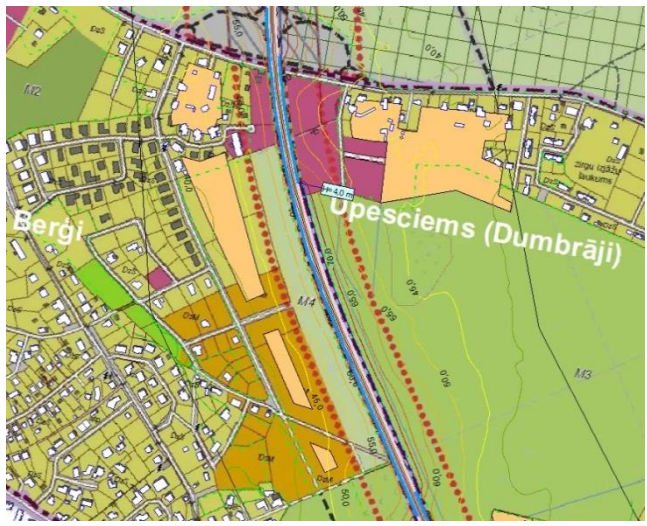
¹ Kiely, Gerard. Environmental Engineering, ISBN 0-07-709127-2, McGraw-Hill, 1997

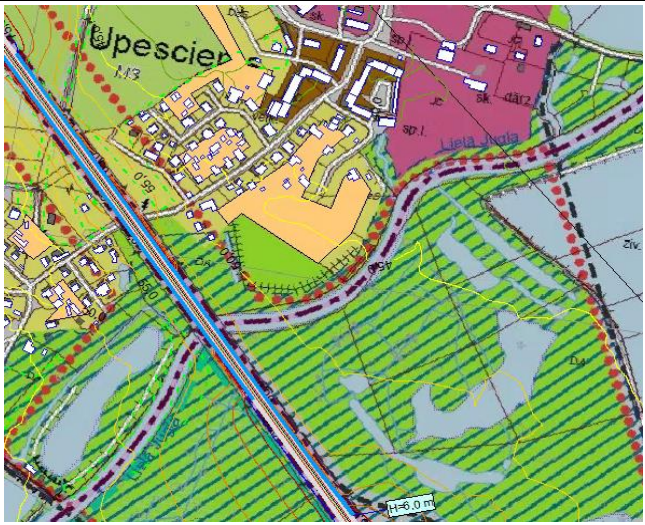
² Effect of roadside vegetation on the reduction of traffic noise levels. Proceedings of the Technical Sessions, 25 (2009) 1 -6, C.M. Kalansuriya, A.S. Pannila, D.UJ Sonnadara.

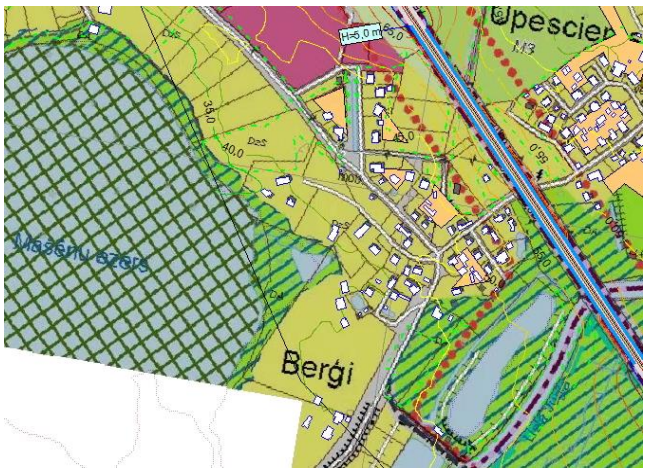
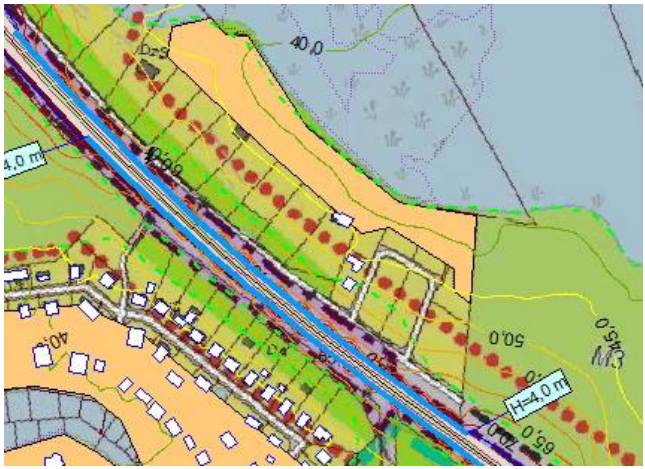
³ [https://www.fhwa.dot.gov/environment/noise/regulations and guidance/analysis and abatement guidance/polguide05.cfm](https://www.fhwa.dot.gov/environment/noise/regulations%20and%20guidance/analysis%20and%20abatement%20guidance/polguide05.cfm)

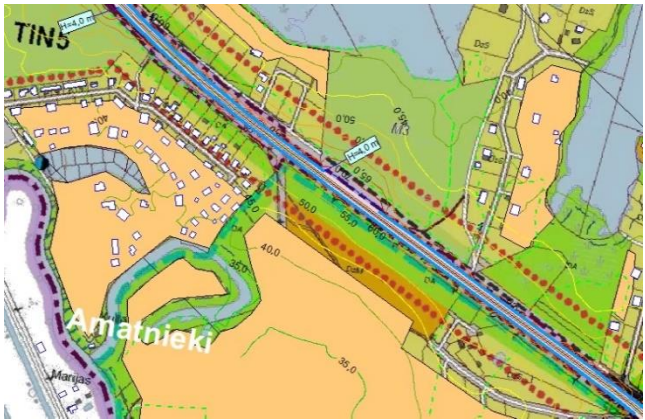
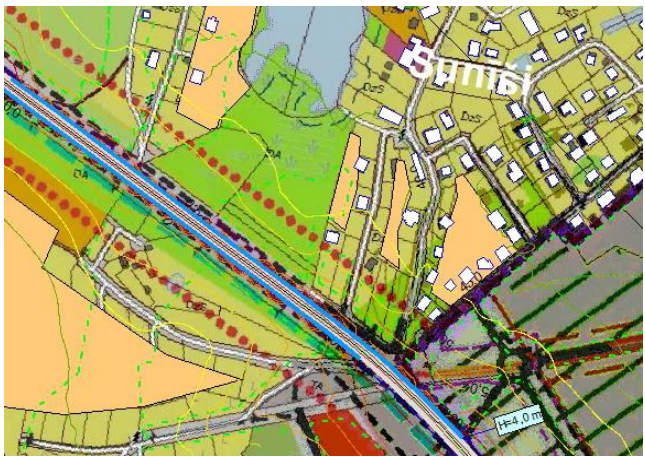
22.tabula. Trokšņa ekrānu tehniskie rādītāji ceļa A4 maršrutā

Trokšņa ekrāna apraksts un piemērošanas vieta.	Trokšņa ekrāna vertikālais augstums, m.	Trokšņa ekrāna papildus elementa daudzums (35-50° savērsums) m.		Trokšņa ekrāna garums, m.	Trokšņa ekrāna laukums, m ² .	Trokšņa ekrāna izvietojums kartē.	> DL _α , dB	> DL _R , dB
							saskaņā ar	saskaņā ar
		Pret trokšņa avotu	Pret aizsargājamo ēku un teritoriju.				LVS EN 1793-1	LVS EN 1793-2
Upesciems (Dumbrāji) A4	4	0	0	291	1163		7	28

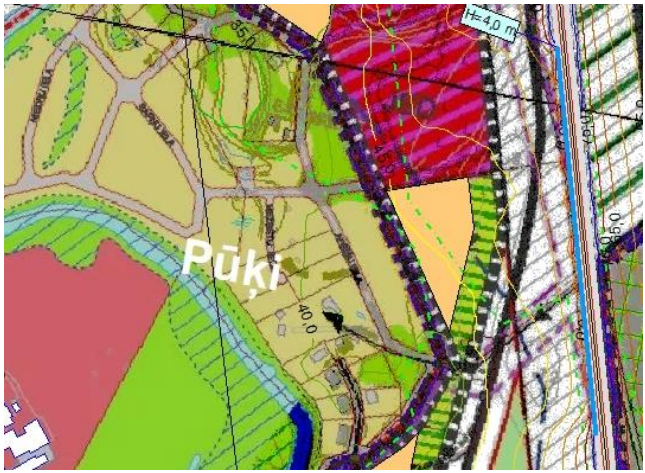
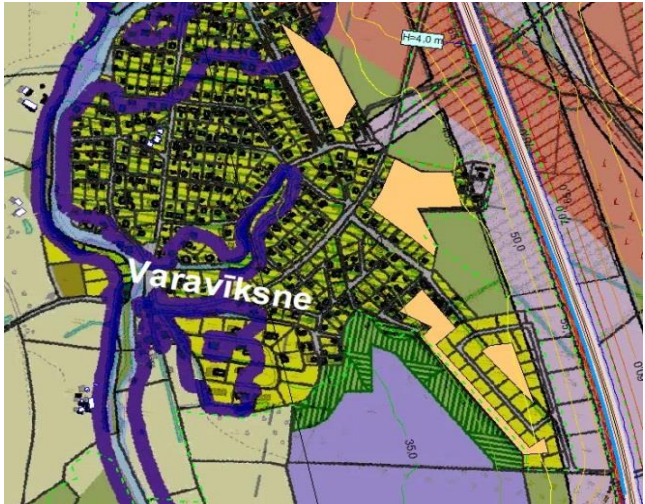
Berģi A4	4	0	0	1211	4845		7	28
Purvs A4	4	0	0	882	3527		7	28

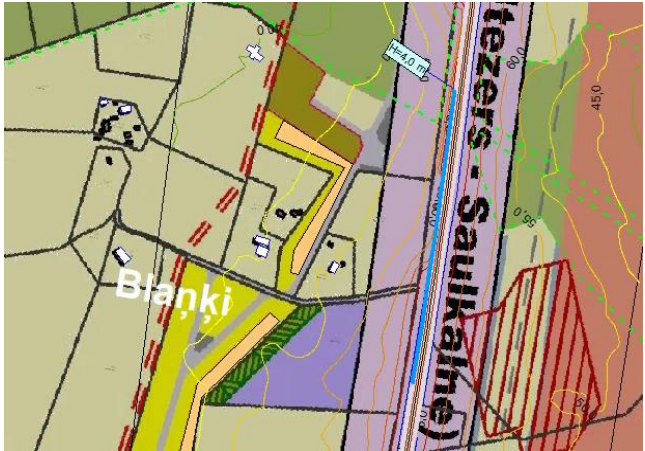
Vecnoriņas A4	4	0	0	664	2656		7	28
Upesciems A4	6	0	0	935	5609		7	28

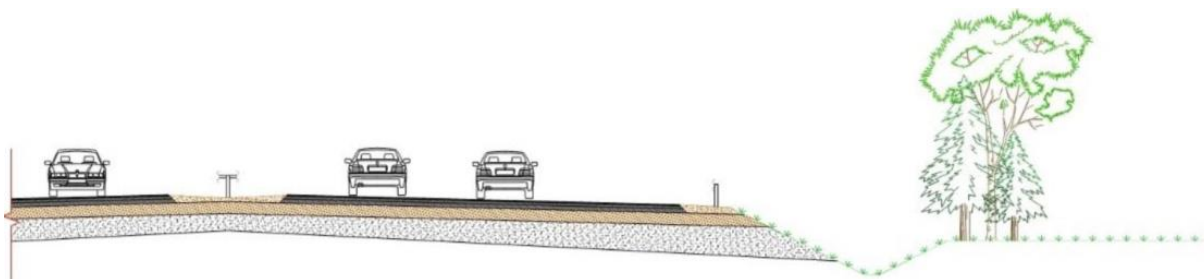
Mašēnu ezers, Bergi A4	5	0	0	706	3528		7	28
Sunīši 1 A4	4	0	0	684	2737		7	28

Amatnieki A4	4	0	0	1360	5441		7	28
Sunīši 2 A4	4	0	0	873	3491		7	28

Līči A4	4	0	0	485	1941		7	28
Ūlupji A4	4	0	0	404	1618		7	28

Upeslejas/Pūķi A4	4	0	0	485	1941		7	28
Varavīksne A4	4	0	0	909	3634		7	28

Blanķi A4	4	0	0	471	1885		7	28
-----------	---	---	---	-----	------	---	---	----



30.attēls. Prettrokšņu pasākums - veģetācijas joslas

Arī A. Zabrauskis⁴ parāda dažādu veģetācijas barjeru vidējās trokšņa slāpēšanas vērtības, kuras kopumā saskan ar citur literatūrā sniegtajiem lielumiem un ir apkopotas 23. tabulā.

23.tabula. Skaņas dzišanas koeficienti atkarībā no joslas dendroloģiskā sastāva

Stādījumu veids	Skaņas dzišanas koeficients, dB(A)/m
Biezs apaugums	0,1
Priežu mežs - priežu jaunaudze	0,08-0,12
Egļu mežs	0,16
Lapkoku mežs	0,14
Biezs dzīvžogs	0,26
Ļoti biezs dzīvžogs	2

Plānojot veģetācijas joslu stādījumus, Latvijas klimatiskajos apstākļos jāņem vērā lapkoku trokšņa aizsargspēju sezonālitate.

Vēl citi iespējamie prettrokšņa pasākumi ietver arī speciālu asfalta seguma izvēli (t.s. porasfalts, "klusais" asfalts), kā arī vēl neapbūvētās teritorijās piemērotu apbūves teritoriju, ēku izvietojuma, formas un konstrukciju plānošanu, ņemot vērā MK noteikumu Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 147.punkta prasības un LBN 016-15 "Būvakustika" prasības. Speciāla asfalta seguma izmantošana dos samazinājumu dažu decibelu robežās. Plānojot jaunu apbūvi, lielākas un funkcionāli tam piemērotas ēkas var novietot ceļa tuvumā, tādējādi izmantojot tās kā prettrokšņa barjeru. Tādējādi tehniskā projekta stadijā, detalizēti ņemot vērā katras vietas apstākļus, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju un prognozētos trokšņa rādītājus, iespējams izveidot vispiemērotāko, optimālo tehnisko risinājumu katrai konkrētai vietai, kur nepieciešami papildu troksni samazinoši pasākumi, lai nodrošinātu robežvērtību ievērošanu (skat. 13. pielikumu).

Eiropas Parlaments un Padome arī piekopj satiksmes trokšņa mazināšanas politiku un nepārtraukti uzliek aizvien stingrākas prasības transporta kustības radītajam troksnim: laika posmā no 2016. g. līdz 2026. g. prasības transporta līdzekļu radītajam troksnim tiek uzstādītas par 4 dB stingrākas prasības.

Konstatējams, ka, laikam ritot, būtiski pieaug dzīvojamās apbūves blīvums un apjoms tieši vietās ar

⁴ "Būvakustika. Teoriia un realitāte". A. Zabrauskis. (2007.gads)

nodrošinātu satiksmes infrastruktūru. Kā jau iepriekš minēts, šobrīd spēkā esošajā teritorijas plānojumā ir vairākas vietas, kur ir plānota dzīvojamā apbūve, taču patlaban tādas tur vēl nav. Tāpēc, lai nākotnē nepieaugtu troksnim pakļauto iedzīvotāju skaits, vajadzētu veikt atbilstošas izmaiņas spēkā esošajiem novadu teritoriju plānojumiem, neveidojot jaunu apbūvi vietās, kur jau a priori paredzamas problēmas ar esošiem vai drīzumā sagaidāmiem trokšņa robežlielumu pārsniegumiem.

1.3. Sabiedrības (arī pašvaldību) attieksme pret projekta realizāciju, Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un izvērtējums

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās 2022.gadā no 11. līdz 31. martam. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 24. martā plkst. 17:00 saskaņā ar "Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumā" noteikto: attālināti tiešsaistes videokonferencē. Pieejas saite un instrukcija tika publicēta paziņojumā; pret pieprasījumu e-pastā to varēja saņemt arī e-pastā. 21.-25. martā bija pieejama videoprezentācija un iespēja rakstīt jautājumus uz e-pastu un saņemt atbildes vienas darbdienu laikā. Par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas norisi iedzīvotāji tika informēti 2022.gada 11. martā laikrakstā "Rīgas Apmēģa Avīze". Tāpat individuāli pa pastu un elektroniski tika informēti tie nekustamo īpašumu īpašnieki/valdītāji, kuru nekustamais īpašums robežojas ar paredzētās darbības teritoriju: fiziskas un juridiskas personas kopskaitā 341. Sagatavotie materiāli un paziņojums par plānoto darbību tika ievietots VSIA "Latvijas valsts ceļi", SIA „Enviroprojekts”, Ropažu novada un Salaspils novada un Vides pārraudzības valsts biroja tīmekļa vietnēs.

SIA „Enviroprojekts” mājas lapā 11.-31. martā paziņojums par apspriešanu tika apmeklēts no 1044 unikālām IP adresēm. Savukārt, projekta materiāli 11.-31. martā tika apmeklēti no 549 unikālām IP adresēm un videoprezentācija 21.-25. martā – no 7 unikālām IP adresēm, kas ir uzskatāms par pilnu apmeklējumu skaitu, jo no visām publikācijām saites noveda uz šiem materiāliem tieši šajā mājas lapā.

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmē piedalījās 62 dalībnieki (pieslēgušos lietotājuvārdu skaits).

Kopumā sākotnējās apspriešanas procedūrā VPVB saņēma 90 iesniegumu, kas liecina par augstu sabiedrības interesi:

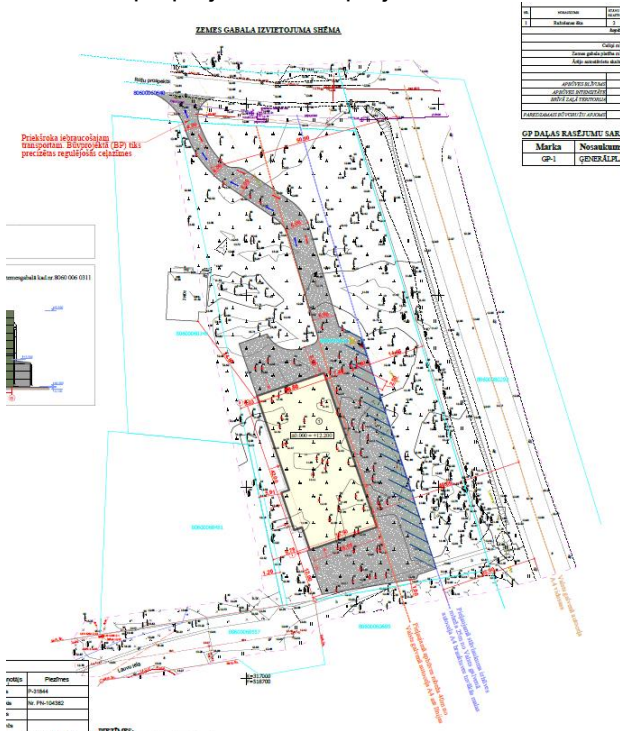
1. SIA "Knauf" 2022. gada 29. marta vēstule Nr. V 07/22, datne: V_07_2022.03.29_VPVB_IVN par A4 Rīgas apvedceļa pārbūves iecerē.edoc.
2. Salaspils novada domes 2022. gada 31. marta vēstule Nr. ADM/10-2.1/22/787, datne: Veidlapa.edoc.
3. Dabas aizsardzības pārvaldes 2022. gada 1. aprīļa vēstule Nr. 4.9/1912/2022-N, datne: Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš pārbūvei, Baltezers - Saulkalne.edoc.
4. SIA "Auto Truck Studio" 2022. gada 29. marta iesniegums Nr. 290322/01 (Biroja Reģ. Nr. 5-01/698) datne: Iesniegums_ATS.edoc
5. SIA "Baltika Tehnika Serviss" 2022. gada 25. marta iesniegums Nr. 250322/01. (Biroja Reģ. Nr. 5-01/673) datne: Iesniegums_A4.edoc.
6. LR Salaspils novada dārzkopības kooperatīvā sabiedrība "Avoti" 2022. gada 27. marta iesniegums Nr. 5(Biroja Reģ. Nr. 5-01/677), datne: Nr.5 Vides pārraudzības valsts birojam.pdf.
7. SIA "Zviedrijas mežu fondi" 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/759), datne: 759.pdf

8. SIA "Zviedrijas mežu fondi" 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/760), datne: 760.pdf
9. SIA "Magdalēnas" 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/761), datne: 761.pdf
10. 2022. gada 14. aprīļa programma Nr. 5-03/12/2022.
11. SIA "Microbiome" 2022. gada 17. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/606).
12. Fiziskas personas 2022. gada 18. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/612).
13. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 18. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/618).
14. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 21. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/626).
15. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/688).
16. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/689).
17. Fiziskas personas (DKS Avoti Nr.17) 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/690)
18. Fiziskas personas (DKS Avoti Nr.10) 2022. gada 25. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/691)
19. SIA "Projekts EAE" 2022. gada 25. marta iesniegums (71 paraksts) (Biroja Reģ. Nr. 5-01/692)
20. Fiziskas personas (DKS Avoti Nr.74) 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/699)
21. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/701).
22. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/702).
23. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/703).
24. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/710).
25. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/705).
26. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/706).
27. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/707).
28. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/711).
29. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/723).
30. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/728).
31. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/729).
32. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/722).
33. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/715).
34. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/713).
35. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/712).
36. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/704).
37. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/735).
38. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/738).
39. Fiziskas personas 2022. gada 25. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/673).
40. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/757).
41. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/757).
42. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/756).
43. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/754).
44. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/755).
45. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/683).
46. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums(3 paraksti) (Biroja Reģ. Nr. 5-01/679).
47. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/676).
48. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/675).
49. Fiziskas personas 2022. gada 24. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/666).
50. Fiziskas personas 2022. gada 23. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/653).
51. Fizisku personu 2022. gada 28. marta iesniegumi (15 paraksti) (Biroja Reģ. Nr. 5-01/682).
52. Fiziskas personas 2022. gada 22. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/651).
53. Fiziskas personas 2022. gada 22. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/641).
54. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/629).
55. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/625).
56. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/732).
57. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/726).
58. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (4 paraksti) (Biroja Reģ. Nr. 1-07/736).
59. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/737)
60. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/751)
61. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/746)
62. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (6 paraksti) (Biroja Reģ. Nr. 5-01/740).
63. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/741).
64. Fiziskas personas 2022. gada 25. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/674).

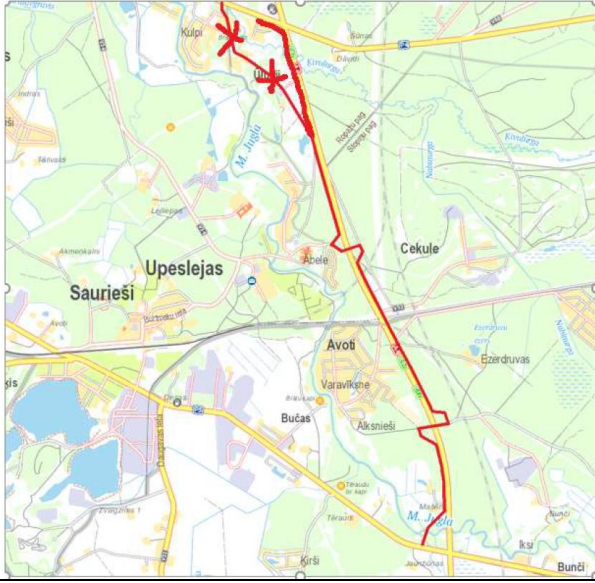
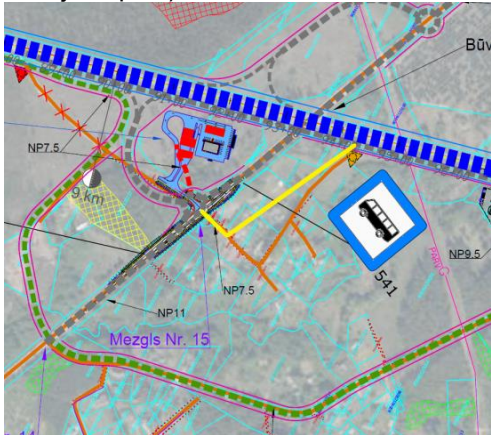
65. Fiziskas personas 2022. gada 23. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/659).
66. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/627).
67. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/723).
68. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/727).
69. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 1-07/752).
70. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/749).
71. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/742).
72. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/739).
73. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/731).
74. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/730).
75. Fizisku personu 2022. gada 30. marta iesniegums (20 paraksti) (Biroja Reģ. Nr. 5-01/758).
76. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/738).
77. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/735).
78. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/704).
79. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/712).
80. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/713).
81. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/715).
82. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/722).
83. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/728).
84. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/711).
85. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/707).
86. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/706).
87. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/705).
88. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/710).
89. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/703).
90. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja Reģ. Nr. 5-01/702).

Saņemto viedokļu detalizēta analīze ar tās rezultātā ieviestajām korekcijām sākotnēji piedāvātajos projekta risinājumos vai pamatojumu, kāpēc tāda nav ieviešama, sniegta nākamajā nodaļā 34.tabulā.

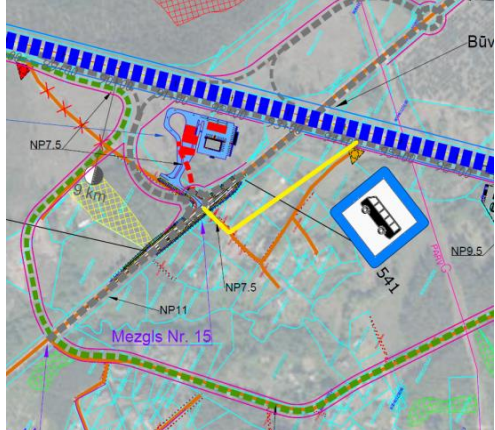
34.tabula. Autoceļa A4 iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze

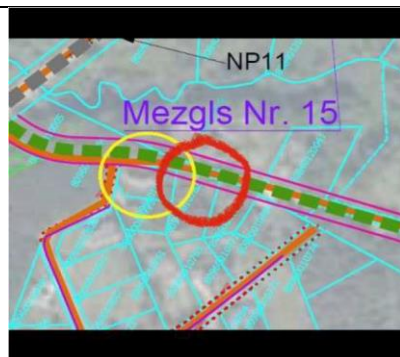
Nr.	Iesniedzējs	Dat./Nr.	Īss iesnieguma izklāsts	Izpildītāja atbildes	Ieviesta modifikācija
1.	SIA "Microbiome", "Rožukrogs", kad. apz. 80600060311	17.03.2022	1. Lūdzam sniegt atbildi ka tiks atrisināta iebraukšana ģīpašumam adresē "Rožukrogs", Ropažu nov. ar kadastra nr. 80600060311, no Rožu prospekta puses. Lūgums apliecināt ka mums netraucēs jūsu ielplānotie darbi ka arī mums nenāksies pārprojektēt savu projektu.  2. Lūdzu izsniegt ģīpašuma "Rožukrogs" pieslēguma autoceļam A4 risinājumu.	1. ģīpašuma "Rožukrogs" projekts netraucēs autoceļa A4 pārbūves projektam par ātrgaitas ceļu. Jūsu projekts tiks pievienots A4 būvprojektam minimālā sastāvā. Rezultātā autoceļa A4 būvprojekta izstrādes laikā būs skaidrs, ka ģīpašumam "Rožukrogs" ir paredzēta nobrauktuve no Rožu prospekta. Norādām, ka Rožu prospekts netiks pievienots autoceļam A4. 2. ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai" IV.2. nodaļā norādīts, ka attālums starp automaģistrāles ceļu mezgliem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļu mezgliem - 2 km. Līdz ar to ģīpašumu pieslēgumi autoceļam A4 netiek paredzēti. Rezultātā minētā ģīpašuma pieslēgums būs Rožu prospektam. Detalizētāki risinājumi tiks iekļauti būvprojektā minimālā sastāvā.	CD-1/1

2.	Langstiņmuižas ciema pārstāvis	VPVB Nr. 5-01/612	Labdien, Ņemot vērā piedāvātās 1. posma 1. varianta http://www.enviro.lv/A4_IVN/1.variants_1.posms.pdf un 1. posma 2. varianta http://www.enviro.lv/A4_IVN/2.variants_1.posms.pdf izmaiņas, un, ņemot vērā ka Latvijas valsts autoceļu attīstības plānā ir arī A2 pārbūve par ātrgaitas ceļu, tiks būtiski apgrūtināta Langstiņu iedzīvotāju iespēja nokļūt uz/no Rīgas centru. Attiecīgi, piedāvāju veikt A4 projekta 1. posma pārstrādei trīs variantus: 1. Paredzēt V54 pieslēgumu A4 tikai ar LABO pagriezieni, lai varētu braukt uz pa A4 Baltezers virzienā, lai varētu nokļūt uz Rīgu, vienlaicīgi saglabājot labu pagriezieni iebraukšanai Langstiņos no A2 2. Ja no A2 tiks likvidēts pieslēgums pa Elenburgas ielu, tad veidot tādu V54 pieslēgumu, lai būtu iespējams nokļūt pa to uz Langstiņiem, vai nu kā divu līmeņu pārvadu vai kā tuneli. 3. Sākt ātrgaitas ceļu pēc krustojuma ar V54, neveicot pārmaiņas esošajā konfigurācijā.	Piedāvāto variantu izvērtējums: 1. ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai" IV.2. nodaļā norādīts, ka attālums starp automaģistrāles ceļu mezgliem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļu mezgliem - 2 km. Rezultātā autoceļu V54 nevar pieslēgt autoceļam A4, jo ļoti tuvu atrodas autoceļu A2 un A4 divlīmeņu mezgls. 2. Gadījumā, ja autoceļa A2 pārbūves gadījumā par ātrgaitas ceļu tiks likvidēts pieslēgums uz Langstiņiem, Langstiņu iedzīvotāji varēs tikt jebkurā virzienā, izmantojot autoceļa A4, Upesciema un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezglu. Autoceļa A2 pārbūves par ātrgaitas ceļu projekta izstrādes laikā rekomendējams vēl atgriezties pie šī jautājuma par tuneļa vai pārvada izbūvi pāri autoceļam A2. 3. Šāds risinājums izraisīs daudz jautājumus Latvijas iedzīvotāju vidū, līdz ar to tie turpinās braukt uz 130 km/h, kas būs ļoti bīstami. Jāņem vērā, ka tas tā pat būs satiksmei bīstami, jo ceļu mezglā būs konfliktpunkti. Šāda risinājuma izbūve nav pamatojama. Valsts mērķis ir izbūvēt ātrgaitas ceļus pēc iespējas garākos posmos. Autoceļa V54 intensitāte ir 614 a/dnn, taču, A4 – 19069 a/dnn. Nedrīkst pakļaut šo lielo plūsmu nebūtiski noslogotam zemas kategorijas autoceļam.	-
3.	Ūlupju ciemata iedzīvotāji	VPVB Nr. 5-01/618	Ūlupju ciemata iedzīvotāji kategoriski iebilst pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju. Projektētāju pieņēmums (projekta 32.lpp.), ka ciemata iedzīvotāji pārvietojas tikai ar mehanizētajiem transporta līdzekļiem, ir absolūti aplams !!! Arī foto fiksācija (attēls 25) ir veikta nevis ciemata teritorijā, bet gan tālāk esošajā mežā – ļoti nekorekta projektētāju rīcība. Ciematā dzīvo daudzi skolas vecuma bērni un pusaudži, kas pa konkrēto ceļa posmu dodas ar kājām uz Ropažu novada	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atrodas blakus autoceļam A4 Ūlupju ciema pusē) ir piedāvātā paralēlā ceļa pieslēgšana projektā paredzētajam rotācijas aplim. Atbilstoši LVS 190-3 "Vienlīmeņa ceļu mezgli" leņķim starp blakus pieslēgumu asīm rotācijas aplī ir jābūt vismaz 69 grādos lielam. Tas nozīmē, ka pieslēdzot piedāvāto paralēlā ceļa variantu rotācijas aplim, būtu jānojauc dažas mājas Ūlupju ciematā, kas izraisītu lielu neapmierinātību	CD-1/2

		skolas autobusiem un uz autobusa pieturu “Juglas mežniecība”, lai brauktu uz Rīgas vidusskolām. Konkrētajā posmā nav projektēti gājēju celiņi, kas padarītu bērnu ceļu uz skolām neiespējamu. Satiksmes intensitāte būtiski palielināsies, jo šajā posmā tiks novirzīta arī Ābeles, Cekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma. Pārvietošanās pa ceļa nomali ir ārkārtīgi nedroša, it īpaši tumšajā ziemas un sniega periodā, kad ceļa nomaļos netiek tīrītas un tur tiek sastumts milzīgs sniega valnis. <u>Vienīgais risinājums, kā tas tiek praktizēts arī citos paralēlo ceļu posmos, ir ceļa projektēšana paralēli ātrgaitas ceļam (skatīt attēlu), neskarot ciemata blīvi apdzīvoto teritoriju.</u> 	no iedzīvotāju puses (zemāk attēlā ar dzeltenu ieskicēts piedāvātā varianta pieslēgums rotācijas aplim).  Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Par gājēju ietvi vai veloceliņu izbūvi Ūlupju ciemā vērsties pie pašvaldības. Izstrādājot autoceļa A4 būvprojektu minimālā sastāvā, risinājumos tiks paredzēta gājēju ietve no Ūlupju ciema pieslēguma P4 līdz autobusu pieturai “Juglas mežniecība” (skatīt zemāk attēlā ar melnu līniju ieskicēts).
--	--	--	--

					
4.	Īlupju ciemata iedzīvotāji	21.03.2022 VPVB Nr. 5-01/626	Īlupju ciemata iedzīvotāji kategoriski iebilst pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju. Uz ceļa, cauri Īlupju ciemam, atrodas ceļa zīme “Dzīvojamā zona”, kas nozīmē, ka gājēji un velosipēdisti drīkst pārvietoties pa brauktuvi visā tās platumā un atļautais braukšanas ātrums ir 20 km/h. Pēc MK noteikumu Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” 142.punkta prasībām – dzīvojamā zonā aizliegts iebraukt kravas automobiļiem, kuru pilna masa pārsniedz 5 tonnas un lēngaitas traktortehnikai. Un pēkšņi, pēc A4 ātrgaitas autoceļa pārbūves projekta, šī pati teritorija kļūst par autoceļu, kur gājēju un velosipēdistu kustība vispār nav paredzēta. Līdz ar to projektētais paralēlais ceļš ir pretrunā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem un būtiski pārkāpj vietējās sabiedrības intereses!!! No ietekmes uz vidi viedokļa, projektā nav izvērtēti arī dabas aizsardzības aspekti : 1. pie nobrauktuves no P4 ceļa atrodas iedzīvotāju ļoti iecienīts avotiņš, kurš paralēlā ceļa izbūves laikā tiks aizbērts un likvidēts; 2. nav pētīta paralēlā ceļa izbūves ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem, jo Īlupju ciemā nav centralizētās ūdens apgādes un visas mājas izmanto ūdens spices urbumus. Ņemot vērā, ka ceļa izbūve notiks praktiski māju	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atrodas blakus autoceļam A4 Īlupju ciema pusē) ir piedāvātā paralēlā ceļa pieslēgšana projektā paredzētajam rotācijas aplim. Atbilstoši LVS 190-3 “Vienlīmeņa ceļu mezgli” ienākim starp blakus pieslēgumu asīm rotācijas aplī ir jābūt vismaz 69 grādus lielam. Tas nozīmē, ka pieslēdzot piedāvāto paralēlā ceļa variantu rotācijas aplim, būtu jānojauc dažas mājas Īlupju ciemā, kas izraisītu lielu neapmierinātību no iedzīvotāju puses (zemāk attēlā ar dzeltenu ieskicēts piedāvātā varianta pieslēgums rotācijas aplim).	CD-1/2

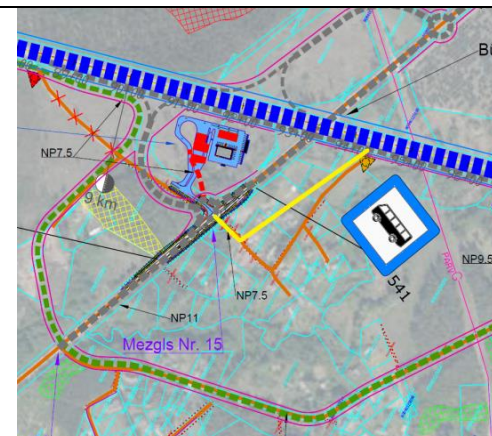
			pagalmos, ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem būs ārkārtīgi būtiska; 3. Ūlupju ciemā regulāri tiek novērots aizsargājams putns Pupuķis (Upupa epops). Regulāri pupuķis tiek novērots kadastra vienībās – 80840120054, 80840120018, 80840120229, 80840120045. Pupuķis ir Latvijā samērā reti sastopams putns un iekļauts MK noteikumu Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā, kam valsts ir garantējusi sugas aizsardzību. Jauna autoceļa izbūve apdraud īpaši aizsargājamās putnu sugas barošanās un ligzdošanas biotopu izplatību. Vienīgais risinājums, kā tas tiek praktizēts arī citos paralēlo ceļu posmos, ir ceļa projektēšana paralēli ātrgaitas ceļam, neskarot ciemata blīvi apdzīvoto teritoriju.	 Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00	
5.	4 Līču ciemata iedzīvotāju kopējs iesniegums	28.03.2022	Līču ciemata (no Ūlupju ciemata puses) iedzīvotāji, kurus tieši skars P4 šosejas būvniecība, kategoriski iebilst pret paralēla ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju. Projektētāju pieņēmums (projekta 32.lpp), ka ciemata iedzīvotāji pārvietojas tikai ar mehānizētajiem transporta līdzekļiem, ir absolūti aplams!!! Arī foto fiksācija (projekta attēls 25) ir veikta nevis ciemata teritorijā, bet gan tālāk esošajā mežā – ļoti nekorekta projektētāju rīcība. Foto ciematā. Mājas stāv uzreiz blakus ceļam (foto 1 (ar sarkano apli apzīmēts), 2, 3). 1.	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atrodas blakus autoceļam A4 Ūlupju ciema pusē) ir piedāvātā paralēlā ceļa pieslēgšana projektā paredzētajam rotācijas aplim. Atbilstoši LVS 190-3 “Vienlīmeņa ceļu mezgli” leņķim starp blakus pieslēgumu asīm rotācijas aplī ir jābūt vismaz 69 grādos lielam. Tas nozīmē, ka pieslēdzot piedāvāto paralēlā ceļa variantu rotācijas aplim, būtu jānojauc dažas mājas Ūlupju ciemā, kas izraisītu lielu neapmierinātību no iedzīvotāju puses (zemāk attēlā ar dzeltenu ieskicēts piedāvātā varianta pieslēgums rotācijas aplim).	CD-1/2



2.



3.



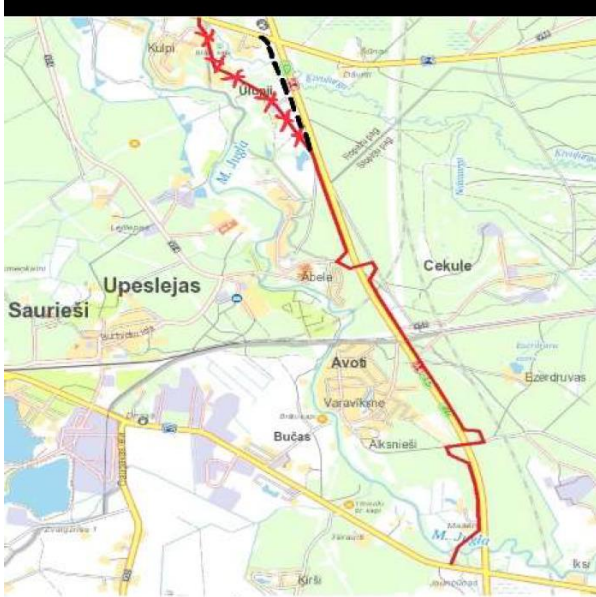
Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00.

Par gājēju ietvi vai veloseliņu izbūvi Ūlupju ciemā vērsties pie pašvaldības.

Izstrādājot autoceļa A4 būvprojektu minimālā sastāvā, risinājumos tiks paredzēta gājēju ietve no Ūlupju ciema pieslēguma P4 līdz autobusu pieturai "Juglas mežniecība" (skatīt zemāk attēlā ar melnu līniju ieskicēts).



			 Satiksmes intensitāte būtiski palielināsies, jo šajā posmā tiks novirzīta arī Ābeles, Cekules, Jauncekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma, kā arī visus, kas brauc uz Rīgu vai uzpildes staciju Circle K. Sakarā ar ko pārvietošanās pa ceļa nomali ir ārkārtīgi nedroša, it īpaši tumšajā ziemas un sniega periodā, kad ceļa nomaļos netiek tīrītas un tur tiek sastumts milzīgs sniega valnis, kā pēc pieredzes, mēs zinām noteikti būs. Cīematā dzīvo daudzi skolas vecuma bērni un pusaudži, kas pa konkrēto ceļa posmu dodas ar kājām uz Ropažu novada skolas autobusiem un uz autobusa pieturu “Juglas mežniecība”, lai brauktu uz Rīgas vidusskolām. Konkrētajā posmā nav projektēti gājēju celiņi, kas padarītu bērnu ceļu uz skolām neiespējamu, jo tiem vienkārši nav vietas šajā vietā. Mūsu māsaimniecībā ir 3 skolas vecuma bērni. Sakarā ar satiksmes intensitātes palielināšanu un šosejas paplašināšanu gandrīz līdz māju durvīm tiks radīti arī: - šķēršļi mājas uzturēšanai un apsaimniekošanai – t.sk. atkritumu izvešana, malkas piegāde, asinīzācija un citi; - grūtības iekļūt ar automašīnu māju pagalmos un izkļūt no tiem;		
--	--	--	--	--	--

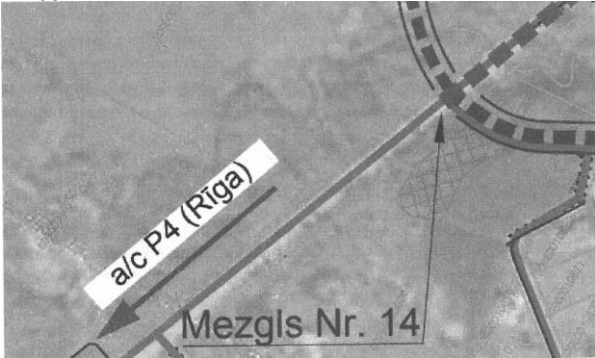
			- iedzīvotāju dzīves kvalitātes pasliktināšanās – vibrācija, troksnis, automašīnu gāzes, dzeramā ūdens kvalitātes pasliktināšanās, jo šajā vieta nav centrālās ūdensapgādes un visiem mājām ir ūdens urbumi. <u>Risinājums, kā tas tiek praktizēts arī citos paralēlo ceļu posmos, ir ceļa projektēšana paralēli apvedceļam A4 (skatīt 4.attēlu), neskarot ciemata blīvi apdzīvoto teritoriju.</u> 		
6.	Avotu iedzīvotājs	28.03.2022 VPVB Nr. 5-01/689	1. Nav pieņemams projektā iekļautais risinājums, paredzot nobrauktuvi uz blīvas apbūves teritorijām, (kurās kopējais deklarēto iedzīvotāju skaits 2022.g. janvārī – 180 personas, bet vasaras sezonā tas ir vismaz piekārtīgs), dks Avotos, dks Varavīksnē, uz savrupmāju teritoriju detālplānojumā “Alksnieši” pa privātām zemēm bez izbūvētas ceļa infrastruktūras, pie tam daļēji pa Mazās Juglas applūduma riskam pakļauto teritoriju - tā vietā, lai veicinātu esošā jau izbūvētā pašvaldības autoceļa C19 ar asfaltbetona klātni izmantošanu.	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē).	CD-1/3

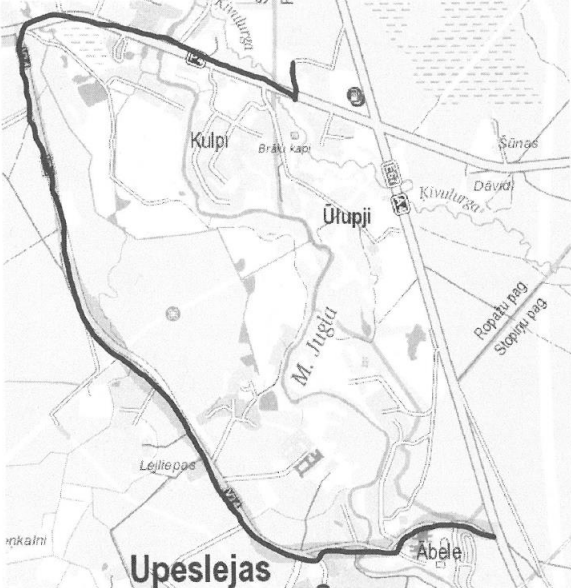
			2. Jauna ceļa izbūve pa projektā norādīto vietu ir saistāma ar nopietnām investīcijām, un uzlikt zemju īpašniekiem tērēt milzīgus līdzekļus par kaut ko, var tikai tad, ja tam ir juridisks pamats. Ne spēkā esošajā novada teritorijas plānojumā, ne investīciju plānā, ne novada attīstības stratēģijā pašvaldības ceļa izbūve pa šīm zemēm nav paredzēta, tādēļ aicinu pārskatīt piedāvāto risinājumu un aizstāt to ar: 1. variants - ātrgaitas ceļam paralēlas brauktuves izvietojumu valsts galvenā autoceļa A4 labajā pusē, ceļa ekspluatācijas aizsargjoslā posmā no nobrauktuves uz Upeslejām (km 11.4) līdz rotācijas aplim (km 13.2) 2. variants - ātrgaitas ceļam paralēlas brauktuves izvietojumu valsts galvenā autoceļa A4 abās pusēs iepriekš minētajā posmā. 3. No projekta materiāliem nav izprotams turpmākais sabiedriskā transporta iespējamo maršrutu izvietojums, kas ir būtisks abpus autoceļam A4 esošo dzīvojamās apbūves teritoriju iedzīvotājiem Jauncekulē, Avotos, Varavīksnē, arī Ropažu novada Stopiņu pagasta Cekulē, kā arī šo teritoriju sasaistei gan ar tuvākajām iedzīvotājiem nepieciešamo pakalpojumu saņemšanas vietām Upeslejās un Sauriešos, gan novada administratīvo centru, gan Rīgu. Tādēļ lūdzu izstrādāt risinājumu, ievērtējot arī sabiedriskā transporta kustības shēmu pa zemākas kategorijas autoceļiem, kas paredzēti vietējai satiksmei, iekļaujot arī gājēju, velosipēdistu pārvietošanās iespēju un iedzīvotājiem draudzīgu pieturvietu izvietojuma priekšlikumu.	Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā.	
7.	Avotu iedzīvotāji (saņemti 2 līdzīgi iesniegumi)	VPVB Nr. 5-01/690, Nr. 5-01/691	1. Nodrošināt iebraukšanu/izbraukšanu Avotos no Ziemeļu puses, izmantojot pašreiz projektā nesaimnieciski likvidēto, esošo iebraukšanas ceļu (3. posma karte) un veidojot piebraukšanas ceļu A4 maģistrāles Rietumu pusē (no 114+00 līdz 121-123+00). Tur varētu izbūvēt arī ieskriešanās ceļu Salaspils virzienā un sabiedriskā transporta pieturvietu. 2. Iekļaut projektā divpusēju pievedceļu savienojumu: Avotu iebraukšanas ceļš – iebraukšanas ceļš uz Upeslejām (Mezgli Nr. 19) (tur atrodas tuvākie sabiedriskie centri (veikals, aptieka, ārsts, pasts, skola, ātrā palīdzība u.t.t.)). 3. Lūdzam projektā iekļaut vienjoslas auto tilta izbūvi pār Mazo Juglu savienojot Avotus ar Akmens ielu un a/c P5	1. Satiksmes drošībai autoceļam A4 paredzēts pieslēgt tikai reģionālos autoceļus un galvenās ielas. Līdz ar to vietējās satiksmes plūsmas autoceļus nav paredzēts pieslēgt autoceļam A4, tai skaitā autoceļu no Avotiem. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa	CD-1/3

		patreizējā gājēju tilta vietā, nodrošinot iedzīvotājiem iebraukšanu/izbraukšanu uz Rīgu neizmantojot apvedceļa maģistrāli, tajā skaitā, radot iespēju bērniem nokļūt izglītības iestādēs Salaspilī vai Sauriešos. 4. Paredzēt sabiedriskā transporta pieturvietu izbūvi uz A4 maģistrāles pie esošā iebraucamā ceļa Avotos vai tā tuvumā. 5. Apsvērt ieskriešanās joslas Baltezers virzienā izveidi aiz plānotās caurbrauktuves Būve Nr. 11 (nevis posmā 116+00 – 130+00 A4 Austrumu pusē vēlreiz izvērtējot Austrumu puses pievedceļa 116-129 lietderību). Tas atrisinātu nokļūvi uz maģistrāles, ja Avotiem tiks nodrošināta nokļuve līdz pievedceļam uz Upeslejām un Būvei Nr. 11. 6. Piekļūšanu mežam A4 ceļa Austrumu pusē, braukšanu uz Jauncūkuli, citām apdzīvotām vietām austrumu pusē ir jārisina Rail Baltica ietvaros, jo visiem šiem ceļiem jāšķērso dzelzceļa trase. Pievedceļš Avotiem A4 Rietumu pusē novērstu Rail Baltica veidoto ceļu dublēšanu. 7. Paredzot projektā šos ierosinājumus tiks izmantota esošā infrastruktūra – iebraukšanas ceļš Avotos, un ar vien joslas tilta izbūvi pār Mazo Juglu tiks izveidota tiešām nākotnē orientēta ceļu infrastruktūra. Ap 400 apbūves vienību iedzīvotājiem tiks nodrošināta ērta nokļūšana tuvākajā sabiedriskajā centrā (veikals, ārsts, apsts u.t.t.) un paātrināta nokļūšana Rīgā pat daļēji atslogojot A4 maģistrāli (ātrā palīdzība uc. Avārijas transporti, skola). 8. Ja mūsu ierosinājumi netiek ņemti vērā un tiek atstāts ceļš caur Alksniešiem, kategoriski lūdzam nodrošināt to izbūvi par Valsts Ceļu līdzekļiem un iekļaut to izbūves projektā visā posmā: Mezglis Nr. 22 – ceļš uz Avotiem – vienjoslas tilts pār Mazo Juglu – Akmens iela a/c P5, jo tas būs VIENĪGAIS pievedceļš, kurš tiks izmantot transporta, kanalizācijas izvešanas, atkritumu apsaimniekošanas, kurināmā, dārzsaimniecības kravu u.c. pievešanas/aizvešanas vajadzībām. Bez tilta izbūves šī ceļa paredzēšana projektā nav pieņemama, jo sarežģīt un palēlina ātrās palīdzības, ugunsdzēsēju, apsardzes u.c. piekļūšanu uz mūsu dzīvesvietām, kā arī neatrisina piekļūvi – iebraukšanu Avotos ne no Baltezers, ne Salaspils puses.	pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 3. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļūvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības. Salaspilī vai Sauriešos būs iespēja nokļūt pa paralēlajiem ceļiem, izmantojot autoceļu A4 un P5 divlīmeņu ceļu mezglu. 4. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Uz autoceļa A4 pieturas netiek paredzētas šādu iemeslu dēļ: 1. Paredzēts, ka nākotnē autoceļš A4 varētu kļūt par automaģistrāli. Uz automaģistrālēm pieturas izvietot ir aizliegts, atbilstoši ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai". 2. Autobusi pārvietosies pa paralēlajiem ceļiem, lai "savāktu" iedzīvotājus no ciematiem un apdzīvotām zonām autoceļa A4 tuvumā. 5. Minētajā posmā nav paredzēta ieskriešanās josla, bet gan paralēlais ceļš. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00	
--	--	---	--	--

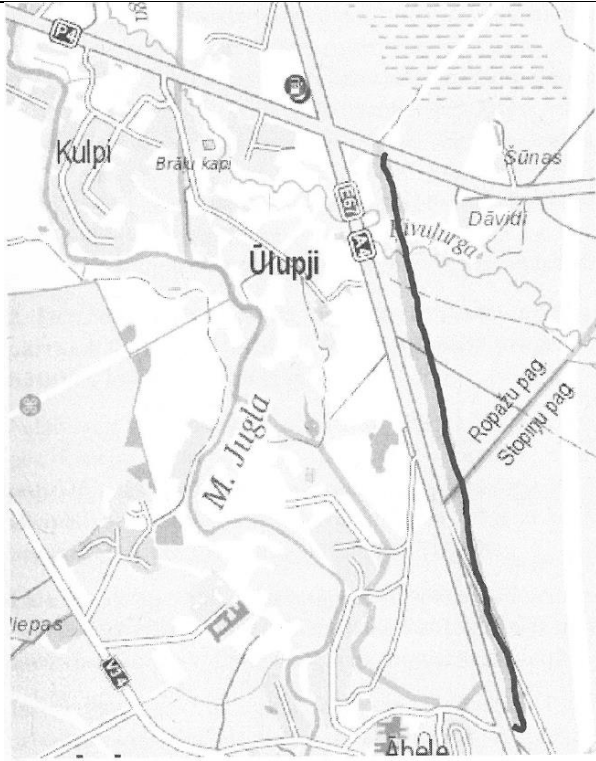
				paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Ar šo paralēlo ceļu DKS Avoti būs nodrošināta pieeja Upeslejām un būvei nr. 11. 6. Atsevišķi autoceļi arī tiks paredzēti Rail Baltica ietvaros, piemēram autoceļš uz Jauncekuli un Cekuli, kā arī tiks paredzētas atsevišķas piekļuves mežam A4 kreisajā pusē. Projekta izstrādes laikā A4 projekta risinājumi tiks salāgoti ar Rail Baltica risinājumiem. Gadījumā, ja autoceļš A4 tiks pārbūvēts ātrāk, nekā tiks realizēts Rail Baltica projekts, Cekulei un Jauncekulei tiks izbūvēti pagaidu paralēlie ceļi. 7. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības. 8. Tā kā atsevišķi iedzīvotāju ieteikumi tiek ņemti vērā, tad ceļu caur Alksniešiem (caur mežu) šī projekta ietvaros netiks paredzēts pārbūvēt. Ar lūgumu pārbūvēt ceļu caur Alksniešiem vērsties pie pašvaldības.	
8.	77 Ūlupju un Kulpju ciematu iedzīvotāju kopējs iesniegums	25.03.2022 VPVB Nr. 5-01/692	1. Mēs, Ropažu novada Ūlupju un Kulpju ciemata iedzīvotāji, kategoriski iebilstam minētā projekta ietvaros paredzētā izbūvējamā/pārbūvējamā ceļu posma apbraukšanas vajadzībām (abos izstrādātajos ātrgaitas autoceļa plānu variantos, turpmāk – Projekta plāns, ceļš iezīmēts ar zaļu	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00.	CD-1/2

		raustītu līniju) posmā no auto ceļa P4 (sākot no Projekta plānā ceļu mezglu Nr. 14) līdz Projekta plānā ceļu mezglam Nr. 19 projektēšanu, turpmāk – Apstrīdētais ceļa posms izbūvei, ņemot vērā turpmāk minētos apstākļus. Apstrīdētā ceļa izvietojums kartē redzams šajā attēlā.  Iedzīvotāji uzskata, ka Apstrīdētā ceļa posma izbūve nav nepieciešama, jo plānotā ātrgaitas ceļa apbraukšanas vajadzībām var izmantot esošo ceļu tīklu vai projektēt apbraucamo ceļu pa citu neapbūvētu teritoriju. Ropažu novada ciematu Ūlupji un Kulpji iedzīvotāji izmanto esošo pieslēgumu ar auto ceļu P4, citu jaunu ceļu izbūve nav nepieciešama. Apstrīdētā ceļa izbūve novedīs pie kaitējuma dabai un daudzu miljonu eiro valsts naudas nelietderīgas izšķērdēšanas. Iedzīvotāji kategoriski iebilst pret Apstrīdētajā ceļu posmā ir paredzēto mežu izciršanu. Iedzīvotājiem sniegtā informācijas nav iespējams pilnībā noskaidrot Apstrīdētā ceļa posma izbūves mērķi un tā lietderību. Sabiedriskās apspriešanas gaitā tika minēts, ka tas nepieciešams priekš lēni braucošas lauksaimniecības tehnikas un citas smagās tehniskas pārvietošanās vajadzībām. Darām jums zināmu, ka Ropažu novada ciematā Kulpji un Ūlupji šobrīd ir noteikta dzīvojamā zona par ko ir uzstādītas atbilstošas ceļa zīmes, līdz ar ko šāda Apstrīdētā ceļu posma izmantošana smagajai teknikai ir bīstama mums un mūsu bērniem. Apstrīdētā posma izbūve dzīvojamajā zonā radīs būtisku	2. Projekta risinājumi neparedz Mezgla Nr. 14 vietā izbūvēt rotācijas apli. Kreisais pagrieziens uz Ūlupjiem un Kulpjiem no autoceļa P4 virzienā no Ērgļiem tiks saglabāts. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. 3. Drošības uzlabošana gājējiem uz autoceļa P4 Rīga – Ērgļi virzienā uz Līčiem netiek risināta šā projekta ietvaros. 4. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Paralēlais ceļš nepieciešams blakus autoceļam A4 arī posmā no P4 līdz Pk. 114+00, lai nodrošinātu iespēju pārvietoties gar autoceļu A4 gan traktoristiem, gan velosipēdistiem un citiem transportlīdzekļiem, kuriem būs aizliegts atrasties uz autoceļa A4. Piemēram, velosipēdisti no DKS avoti varēs ātrāk nokļūt Muceniekos neizmantojot autoceļu V34, bet gan izmantojot paralēlos ceļus blakus autoceļam A4. 5. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. 6. Šī projekta ietvaros tiek veikta aktīva saziņa	
--	--	---	--	--

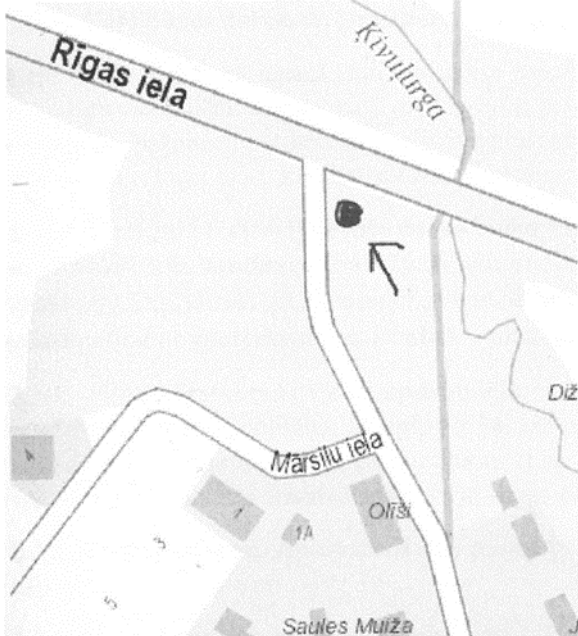
		satiksmes intensitāte pieaugumu, t. sk. liela izmēra smagās tehniskas pārvietošanos, kas radīs papildus bīstamību mūsu bērnu veselībai un dzīvībai, būtiski pasliktinās mūsu dzīves kvalitāti mūsu mājvietās, radīs troksni, vibrācijas, gaisa piesārņojumu, ierobežos dzeramā ūdens ņemšanas iespējas no avota, ierobežos mūsu pastaigu iespējas, novedīs pie mežu izciršanas, kā arī apdraudēs dabas daudzveidību. 2. Vēršam uzmanību, ka Projekta 2. posmā Megls Nr. 14, kur pēc projektētāja pārstāvja sniegtās informācijas ir paredzēta jauna rotācijas apļa izbūve, kas savienojas ar Apstrīdēto ceļa posmu, var izveidoties satiksmei bīstamas situācijas var veidoties satiksmei bīstama vieta (t.s. "Melnais punkts"), jo šeit no visām pusēm liels ceļu slīpums, it sevišķi braucot no Ūlupjiem un Kulpjiem, kur ziemā braucot no kalniņa ceļi apledojuši un bīstami kā rezultātā var rasties avārijas. Iebilstam pret Mezgla Nr. 14 izbūvi. No ceļa P4 virzienā no Ērgļiem ir jāsaglabā kreisais pagrieziens uz Ūlupjiem un Kulpjiem.  Mezgla Nr. 14 izbūve, tikai pasliktinās jau tā slikto ceļu satiksmes drošības situāciju šajā posmā, veidosies sastrēgumi, kas jau šobrīd dažkārt ir novērojami šajā ceļu posmā, kas Ūlupju un Kulpju iedzīvotājiem vēl vairāk sarežģīs slikto ceļu satiksmes drošības situāciju un nokļūšanas iespējas uz Līčiem. 3. Vēršam uzmanību, ka Ūlupju un Kulpju iedzīvotājiem, pēc nesenās alumīnija drošības barjeru uzstādīšanas uz ceļa P4 virzienā uz Līčiem ir problemātiski pārvietoties ar kājām gar	ar Rail Baltica projekta izstrādātājiem, lai savietotu risinājumus. Sadarbība notiek, valsts līdzekļi netiks izšķērdēti un projekti tiks savietoti. 7. Apstrīdētā ceļa posma novietojums ir izvērtēts un ir veikti labojumi projektā. Informāciju par pieņemto lēmumu iespējams saņemt būs ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanas laikā. 8. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. 9. Lūgums attiecas uz Ropažu novada pašvaldību. 10. Lūgums attiecas uz Pasūtītāju. 11. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 12. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to minētais avots netiks skarts. 13. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to gaisa piesārņojums
--	--	---	--

		šauro ceļa malu virzienā uz Līčiem, it sevišķi ziemā, kad ceļa malās ir sastumts sniega valnis un, it sevišķi jaunajām māmiņām ar ratiņiem, kuras bez savas un savu bērnu veselības un dzīvības apdraudējuma nevar nokļūt uz tuvāko veikalu un citiem galamērķiem Līčos. Turklāt bez alumīnija barjera pārkāpšanas cilvēki nevar nokļūt uz tilta pār upi “Mazā Jugla”. Tiem, kas fiziski nevar pārkāpt barjerai ir jāriskē ar savu veselību dzīvību un jāiet pa tilta braucamo daļu. Par šo problēmu tika veidots arī sižets satiksmes drošības raidījumā “Zebra”, iedzīvotāji ir informējuši par šo problēmu pašvaldību un ceļa uzturētājus, tomēr līdz šim brīdim nekādi uzlabojumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai šajā posmā nav veikti. 4. Variants Nr. 1. Apstrīdētā ceļa posma izbūve nav nepieciešama, jo plānotā ātrgaitas ceļa apbraukšanas vajadzībām var izmantot esošo ceļu tīklu, t.i. ceļu P4, nogriežoties uz ceļu V34 virzienā uz Upeslejām un savienojoties Projekta plānā iezīmēto ceļu mezglu Nr. 19.  (Att.Nr.3 variants Nr.1 apbraucamajam ceļam pa esošo ceļu tīklu.)	Ēlupju un Kulpju ciemos nepalielināsies. 14. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ēlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to satiksmes intensitāte Ēlupju un Kulpju ciemos nepalielināsies un gājēju un velobraucēju drošība nepasliktināsies. Par gājēju un velobraucēju drošības uzlabošanu Ēlupju un Kulpju ciemos vērsties pie pašvaldības. 15. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ēlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to autotransporta radītās vibrācijas Ēlupju un Kulpju ciemos nepalielināsies. 16. Mezglā Nr. 14 nav paredzēta rotācijas apļa izbūve. Līdz ar to ietekme uz vidi nepalielināsies. 17. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ēlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to meža ciršana Ēlupju un Kulpju ciemu tuvumā nenotiks. 18. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ēlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to netiks radīta negatīva ietekme uz dzīvniekiem Ēlupju un Kulpju ciemu tuvumā.	
--	--	---	---	--

			Piedāvātais risinājums ļautu būtiski ietaupīt valsts un Eiropas Savienības fondu līdzekļus, ja tādi projektam tiktu piesaistīti. Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3. panta 1. punkta noteikumi nosaka, ka publiskas personas rīcībai ir jābūt tādai, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu un mantas izlietojumu. 5. Variants Nr. 2. Ja pastāv tādi apstākļi, kuru rezultātā ātrgaitas ceļa apbraukšanas vajadzībām nevar izmantot esošo ceļu tīklu, ierosinām, ka apbraucamais ceļš tiek projektēts pa neapbūvētu teritoriju, tas ir, pa otru pusi jaunajam ātrgaitas ceļam, apbraucamo ceļu no Projekta plānā iezīmētā ceļu mezgla Nr. 20 savienojot ar autoceļu P4, turpmāk – Alternatīvais apbraucamais ceļš, kā rezultātā nevar rasties negatīva ietekme uz iedzīvotājiem un to tiesībām dzīvot ekoloģiski tīrā un drošā vidē.	19. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to netiks radīta negatīva ietekme uz putniem Ūlupju un Kulpju ciemu tuvumā.	
--	--	--	---	--	--

			 (Att.Nr.4 variants Nr.2 apbraucamajam ceļam.) 6. Tāpat vēršam jūsu uzmanību, ka Sabiedriskās apspriešanas gaitā tika konstatēti apstākļi par sliktu valsts institūciju un tādu valstiski nozīmīgu projektu kā Rail Baltic un projekta “Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūve par ātrgaitas autoceļu” sliktu savstarpējo sadarbību, līdz ar ko var rasties situācija, ka viena projekta izpildītājs nezina, ko dara otrs un šo projektu ietvaros vienlaicīgi tiek plānoti un projektēti vairāki šo projektu infrastruktūrai nepieciešamie ceļi un nav skaidra šo projektu attīstība kopsakarībā. Tas var novest pie situācijas, ka notiek nepareiza plānošana un nevajadzīgi izšķērdēti resursi un valsts līdzekļi. 7. Satiksmes ministriju un VSIA Latvijas Valsts ceļi, līdz	
--	--	--	---	--

			iepriekšminēto apstākļu izvērtēšanas pabeigšanai, apturēt Apstrīdēta ceļu posma plānošanas, projektēšanas un ietekmes uz vidi novērtēšanas procesu. Sniegt informāciju par savu pieņemto lēmumu. 8. Satiksmes ministriju un VSIA Latvijas Valsts ceļi sniegt ledzīvotājiem savu skaidrojumu par esošā ceļu tīkla izmantošanu apbraucamajam ceļam (t. sk. ledzīvotāju piedāvāto variantu) vai ledzīvotāju piedāvātā Alternatīvā apbraucamā ceļa projektēšanas iespējām. 9. Ropažu novada pašvaldībai sniegt savus iebildumus Satiksmes ministrijai un VSIA Latvijas Valsts ceļi pret Apstrīdēta ceļu posma projektēšanu, kā arī sniegt iedzīvotājiem savu viedokli par to, vai pašvaldība redz iespējas apbraucamajam ceļam izmantot esošo ceļu tīklu vai projektēt ledzīvotāju piedāvāto Alternatīvo apbraucamo ceļu. 10. Satiksmes ministriju un VSIA Latvijas Valsts ceļi, kopīgi ar Ropažu novada pašvaldību, sniegt ledzīvotājiem informāciju par plānotajām darbībām un to izpildes termiņiem, sliktās satiksmes drošības situācijas uzlabošanai, kas radusies pēc nesenās alumīnija drošības barjeru uzstādīšanas uz ceļa P4 virzienā no Ropažu novada Ūlupju un Kulpju ciematiem virzienā uz Ropažu novada Līčiem. 11. Troksnis. ledzīvotāji uzskata, ka ātrgaitas autoceļa troksnis radīs būtisku negatīvu ietekmi uz cilvēka veselību, it sevišķi nakts stundās, līdz ar ko kā obligāts priekšnosacījums ir troksni slāpējošu sienu izbūve. Tāpat arī Apstrīdētajā ceļa posmā braucošo transportlīdzekļu radītais troksnis radīs negatīvu ietekmi uz iedzīvotāju veselību. 12. Ūdens piesārņojums. Ropažu novada ciematu; Ūlupju, Kulpju, Līču un citu apdzīvotu vietu iedzīvotāji ņem dzeramo ūdeni no avota. Apstrīdētā ceļa posma izbūve tieši pār avotu, kas liedz iedzīvotājiem iespējas ņemt dzeramo ūdeni no avota, ka rada papildus piesārņojumu. Avota atrašanās vieta:	
--	--	--	---	--

			 Būtu jāizpēta Apstrīdētā ceļa posma izbūves ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem, jo Ūlupju un Kulpju ciematos nav centralizētās ūdens apgādes un visas mājas izmanto ūdens savus urbumus. Ņemot vērā, ka Apstrīdētā ceļa posma ceļa izbūve notiks praktiski māju pagalmos, ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem būs ārkārtīgi būtiska attiecībā uz ledzīvotāju veselību. 13. Gaisa piesārņojums. Satiksmes intensitāte būtiski palielināsies, jo Apstrīdētajā ceļa posmā tiks novirzīta arī Cekules, Jauncekules, Ābeles, Cekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma, kā arī lauksaimniecības un cita lēni braucoša smagā tehnika, kas ar transporta izplūdes gāzēm ļoti pasliktinās dzīves kvalitāti tieši pie Apstrīdētā ceļa posma dzīvojošiem iedzīvotājiem. 14. Iedzīvotāju pārvietošanās, atpūtas un pastaigu dabā iespēju ierobežošana. Izpildītāja SIA Projekts EAE pieņemums (Iedzīvotājiem sniegtās informācijas 32. lpp.), ka ciemata iedzīvotāji	
--	--	--	--	--

			pārvietojas tikai ar mehanizētajiem transporta līdzekļiem, ir absolūti aplams. Cilvēki pa apstrīdēto ceļa posmu daudz pārvietojas gan ar kājām, gan ar velosipēdistiem, gan dodoties peldēt uz upi Mazā Jugla un tuvumā esošo karjeras dīķi. Ciematos Ūlupji un Kulpji dzīvo daudzi skolas vecuma bērni un pusaudži, kas pa konkrēto ceļa posmu dodas ar kājām uz Ropažu novada skolas autobusiem un uz autobusa pieturu "Juglas mežniecība", lai brauktu uz Rīgas vidusskolām. Satiksmes intensitāte būtiski palielināsies, jo šajā posmā tiks novirzīta arī Ābeles, Cekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma. Pārvietošanās pa ceļa nomali ir ārkārtīgi nedroša, it īpaši tumšajā ziemas un sniega periodā, kad ceļa nomaļos netiek tīrītas un tur tiek sastumts milzīgs sniega valnis. 15. Ceļu būves darbu un transporta radītās vibrācijas. Ceļu būves darbi un smagā autotransporta kustība var nodarīt zaudējumus iedzīvotājiem no radītajām vibrācijām, kas var radīt plaisas ēkās, kas atrodas tieši apstrīdētajā ceļu posmā blakus esošajiem iedzīvotājiem, it sevišķi, no dzīvojamajai mājai Ropažu novads "Orhidejas" un kā arī 1875. gadā celtajai ēkai, Ropažu novads "Šmīzenes-2". 16. Nēģu nārstošanas vietas apdraudējums. Zem tilta pār upi "Kivulurga" pavasaros ir novērojama nēģu nārstošana. Mezgla Nr. 14. izbūve, kas ir rotācijas aplis var atstāt negatīvu ietekmi uz vidi un paaugstināt piesārņojumu (t. sk. eļļas noplūdes no autotransporta u.c.), kas var apdraudēt minētās aizsargājamās zivju sugas dabīgo nārstošanas vidi. 17. Meža izciršana. Apstrīdētajā ceļa posmā paredzēta meža izciršana, kas atstās vispārēju negatīvu ietekmi uz vidi. 18. Meža dzīvnieku apdraudējums. Apstrīdētajā ceļu posmā ledzīvotāji ir novērojuši meža dzīvniekus: Stirnas, lapsas, zaķus, u.c. Paredzētā darbība negatīvi ietekmēs šo dzīvnieku dabīgo dzīves vidi. 19. Īpaši aizsargājamo un citu putnu apdraudējums. Ūlupju ciemats atrodas tieši pie upes Mazā Jugla. 1919. gadā Līčos tika uzbūvēta hidroelektro stacija, kā rezultātā tika izveidota viena no dziļākajām mākslīgajām ūdens krātuvēm Latvijā. Pēc šīs ūdens krātuves nosusināšanas	
--	--	--	--	--

			dabīgi izveidojās “Mazās Juglas ieleja”, kas ir dabīga vide putnu dzīvei un ligzdošanai. Ūlupju ciemā regulāri tiek novērots aizsargājams putns Pupuķis (<i>Upupa epops</i>). Regulāri pupiķis tiek novērots kadastra vienībās – 80840120054, 80840120018, 80840120229, 80840120045. Pupuķis ir Latvijā samērā reti sastopams putns un iekļauts MK noteikumu Nr. 396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1. pielikumā, kam valsts ir garantējusi sugas aizsardzību. Jauna autoceļa izbūve draud īpaši aizsargājamās putnu sugas barošanās un ligzdošanas biotopu izplatību. Nebūtu pieļaujams, ja Apstrīdētā ceļu posma radītais troksnis un piesārņojums radītu neatgriezenisku kaitējumu īpaši aizsargājamajām sugām.		
9.	Avotu iedzīvotājas	29.03.2022 VPVB Nr. 5-01/699	Projekta sakarā izsaku savu neapmierinātību par iebraukšanas ceļa nenodrošināšanu DKS Avoti, kur atrodas mans privātīpašums - Salaspils lauku teritorija, Avoti Nr. 74. Lūdu projektu pārskatīt un ņemt vērā mūsu DKS Avoti Kooperatīva priekšsēdētājas vārdā nosūtītajiem priekšlikumiem.	Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts.	CD-1/3
10.	Salaspils novada iedzīvotāja, “Ķērpji”, kad. apz. 80310150480	VPVB Nr. 5-01/701	Iepazīstoties ar publiski pieejamo informāciju par autoceļa A4 pārbūvi un kā tas ietekmēs manu īpašumu “Ķērpji” (kadastra nr. 80310150480), es kategoriski iebilstu tam risinājumam ko Jūs piedāvājat publiskā apspriešanā. Jūsu piedāvātajā risinājumā “Ķērpji” ir visvairāk skartais īpašums. Jūsu jaunais ceļš uz Salaspili vedīs pāri manam īpašumam, kas tam atšķels vairs nekam neizmantojamu zemes stūri. Es vēlos redzēt variantus kā jaunizbūvējamo izbrauktuvi no apļa uz Salaspils virzienu varat izprojektēt maksimāli tuvu mana īpašuma robežai lai no tā netiktu ar jaunizbūvējamo ceļu atšķelta izmantošanai nederīga zemes strēle.	Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Līdz ar to īpašumu “Ķērpji” paredzēts skart mazāk, nekā tas bija uzrādīts uz sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.	CD-1/3

				 Informējam, ka rotācijas apli tiek projektēti atbilstoši LVS 190 - 3 "Vienlīmeņa ceļu mezgli". Tajā ir noteikts, ka satiksmes drošības apsvērumu dēļ leņķim starp pieslēgumu asīm jābūt vismaz 69 grādos lielam. Rezultātā pilnībā izvairīties no īpašuma skaršanas nav iespējams.	
11.	Amatnieku iedzīvotājs	31.03.2022 VPVB Nr. 5-01/757	1. Pašlaik ciematam "Amatnieki" ir divi piebraucamie ceļi – viens no Biķernieku ielas (ceļš P2) gar īpašumu Vecstārasti, otrs no apvedceļa A4 starp īpašumiem Ķiršu iela 13 un Ķiršu iela 15. Saskaņā ar projekta ieceru tiek likvidēts piebraucamais ceļš no apvedceļa A4. Esošais piebraucamais ceļš no P2 gar īpašumu Vecstārasti ir šaurs un ar ierobežotām iespējām apmainīties pretī braucošām automašīnām, slikti pārredzams dēļ reljefa un vairākiem līkumiem, tā kapacitāte ir/būs nepietiekoša, ņemot vērā jaunu dzīvojamo ēku būvniecību Lazdu, Alkšņu, Ābeļu un Ābeļdārza ielās. Atstājot ciematam vienu šauru piebraucamo ceļu, avāriju gadījumā palielinās piekļuves pārtraukuma risks uz/no ciematu, t.sk. operatīvajam transportam. Attiecīgi lūdzam uz ciematu izveidot jaunu papildus piebraucamo ceļu (piemēram, no P2 uz Ābeļdārzu ielu un tālāk Lazdu/Alkšņu ielas virzienā) un/vai paplašināt esošo piebraucamo ceļu.	1. Amatnieku pieslēguma autoceļam A4 slēgšana būtiski nepalielinās intensitāti autoceļa P2 pieslēgumā, jo autoceļa A4 pieslēgums tiek izmantots salīdzinoši reti. Tas, kas būtiskāk palielināts intensitāti uz Amatnieku pieslēguma autoceļam P2, ir Amatnieku ciema attīstība kā jau tika minēts priekšlikumā. Par esošā P2 pieslēguma paplašināšanu kā arī par vēl viena piebraucamā ceļa izbūvi vērsties pie pašvaldības. 2. Amatnieku ciema pieslēgums autoceļam P2 tiks paredzēts ar garenkritumu atbilstoši LVS 190-1 "Ceļa trase". Esošais Amatnieku ciema pieslēgums autoceļam P2 ir neatbilstošs LVS 190-3 "Vienlīmeņa ceļu mezgli", jo tas pieslēdzas autoceļam P2 aptuveni 41 grādu leņķī.	-

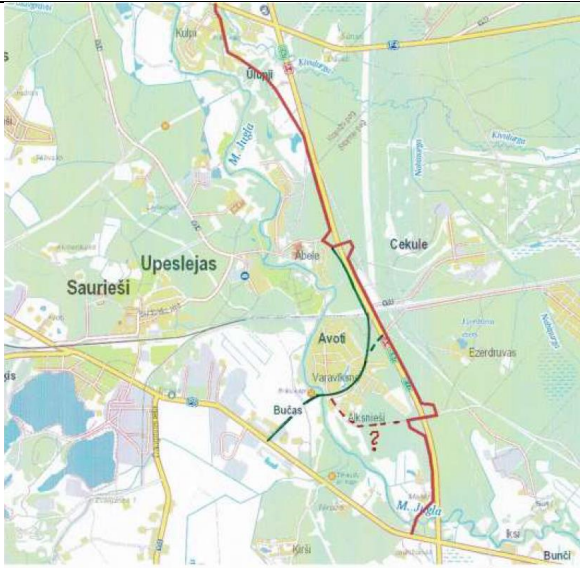
			2. Vienlaicīgi vēršu uzmanību, ka "1. varianta" projekta risinājumā ir paredzēts pārbūvēt esošo iebrauktuvi ciematā "Amatnieki" (skatīt izkopēto grafisko materiālu, atzīmēts kā NP7.5), kur no jauna izveidotajam ceļa posmam (NP7.5) ir: a) būtisks slīpums uz P2 dēļ reljefa konkrētajā vietā, b) izveidojas pagrieziens ~100 grādu leņķī ar esošo ceļu gar Vecstārastiem, praktiski reljefa augstākajā punktā. Abi minētie faktori būtiski pasliktina situāciju, jo jau pašreizējam iebraucamajam ceļam (kuram ir gan mazāks slīpums, gan ne tik ass pagrieziens) ir ierobežota pārredzamība un ziemas laikā palielināts avāriju risks dēļ slidenuma. Lūdzu apsekot situāciju dabā. Lūdzu izskatīt priekšlikumu iebraucamo ceļu izveidot kā turpinājumu Ābeļu ielai ar tiešu pieslēgumu plānotajai apļveida kustībai (vai pirms tās). Šādā risinājumā [manuprāt] tiks uzlabota satiksmes drošība ciematā "Amatnieki" arī novēršot ~90 grādu līkumu Ābeļu ielas galā, starp īpašumiem Vecstārasti un Ķiršu iela 1. Grafiskajā materiālā priekšlikuma orientējošais risinājums atzīmēts ar gaiši zaļu apzīmējumu. 	Rezultātā ar Amatnieku ciema pieslēguma autoceļam P2 pārbūvi tiek būtiski uzlabota satiksmes drošība. Jūsu piedāvātais pieslēguma risinājums arī pieslēdzas autoceļam P2 pārāk mazā leņķī, kas ir neatbilstošs LVS 190-3. Turklāt tas pieslēdzas klāt rotācijas apļa papildus nobrauktuves joslai, kas ir neatbilstoši LVS 190-3, satiksmei bīstami kā arī ar šādu risinājumu no Amatnieku ciema, lai nokļūtu Rīgā, būtu jābrauc caur Upesciemu, kas radītu papildus veiktā ceļa garumu un lielu neapmierinātību no Amatnieku ciema iedzīvotājiem.	
12.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/756	1. Iepazīstoties ar autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas autoceļu pieejamo dokumentāciju, man ir sekojoši komentāri un es kategoriski iebilstu pret: Ziedu ielas nobrauktuves atvēršanu. Patreiz Ziedu iela ir	1. Priekšlikums ņemts vērā. Projektā Ziedu iela netiks pieslēgta paralēlajam ceļam. 2. 1. autoceļa A4 varianta izbūves	CD-1/2

			slēgta izbraukšanai un iebraukšanai uz A4. Līdz ar nobrauktuves atvēršanu ievērojami palielināsies gājēju drošības apdraudējums un neizbēgami pasliktināsies iedzīvotāju dzīves kvalitāte attiecībā gan uz gaisa piesārņojumu, gan uz trokšņu līmeni. 2. Iebilstu pret paralēlā ceļa izbūvi no Briežiem uz Ēnas ielu. Ceļa izbūves gadījumā tiks ievērojami pasliktināta pieguļošu iedzīvotāju dzīves kvalitāte un komforts, jo kā norādījis projektētājs, uz šī ceļa prognozēta satiksmes diennakts intensitāte būs 8000 transportlīdzekļi diennaktī. 3. Kā arī vēršu uzmanību, ka paralēlā ceļa izbūve paredzēta aplūstošās Lielās Juglas palienas teritorijā. Vēlos zināt, vai ir veikta papildus izpēte uz plūdu risku pieaugumu Upesciemā teritorijā un vai šādu notikumu rezultātā pēc paralēlā ceļa izbūves valsts kompensēs zaudējumus no plūdu izraisītajām sekām? 4. Vēršu uzmanību, ka šis ceļš pēc projektētāja ieskata, ir paredzēts, lai nodrošinātu traktortehnikas piekļuvi Briežiem/Upesciemam, kas nevarēs pārvietoties par ātrgaitas ceļu. Tādējādi ierosinu alternatīvu ceļa izbūvi no Martinrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu. Šādā risinājuma gadījumā tiks maksimāli izmantota esošā ceļa tīklu satiksme un ievērojami samazinātas izmaksas izbūvējot īsāku ielas posmu, kā arī uz stabilākām pamatnēm, bez plūdu riska pieauguma.	gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no Briežiem uz Ēnas ielu būs 780 automašīnu diennaktī (no tiem 6% kravas transports). 2. autoceļa A4 variantā izbūves gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no Briežiem uz Ēnas ielu būs 8731 automašīnu diennaktī (no tiem 8% kravas transports). 1. variantā izbūves gadījumā intensitāte uz minētā paralēlā ceļa būs būtiski mazāka un tā neradīs būtiskas problēmas vietējiem iedzīvotājiem. Minētais paralēlais ceļš nepieciešams, lai transportlīdzekļi, kuriem būs aizliegts atrasties uz ātrgaitas ceļa, nodrošinātu pieeju no autoceļa P2 līdz Upesciemam un otrādi. 3. A4 pārbūves projekta izstrādes laikā tiks paredzēti visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu, ka jaunais paralēlais ceļš neapplūst (piemēram paralēlā ceļa izbūve aptuveni tādā pašā līmenī kā esošais autoceļš A4). Līdzīgi kā tas ir ar autoceļu A4, kurš esošajā situācijā neapplūst. 4. Jūsu piedāvātās alternatīvas izbūves gadījumā, kur ceļu izbūvē no Martinrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu, traktortehnikai (un citai dažāda veida tehnikai, kuri nedrīkstēs pārvietoties pa ātrgaitas ceļu) būtu jāpārvietojas gan pa Sunīšu ciema, gan pa Upesciema mazajām ielām gar privātmājām, tādā veidā tiktu ietekmēts lielāks iedzīvotāju skaits, nekā gadījumā, ja paralēlais ceļš no autoceļa P2 līdz Ēnu ielai tiek izbūvēts blakus autoceļam A4.	
13.	Ziedu ielas īpašumu īpašnieki	VPVB Nr. 1-07/754	1. Nepiekrītam ka tiek atvērts Ziedu ielas gals, kas agrāk bija izbrauktuve uz Tallinas apvedceļa, kurš šobrīd ir slēgts. Vēlamies, lai tas tā arī paliktu slēgts. 2. Pilnīgi noteikti esam pret ātrgaitas šosejas paralēlā ceļa izbūvei posmā no Ziedu ielas līdz Ēnas ielai. Jau šobrīd šoseja ir ļoti tuvu mūsu īpašumiem, un ja tiks izbūvētas vēl	1. Priekšlikums ņemts vērā. Projektā Ziedu iela netiks pieslēgta paralēlajam ceļam. 2. Norādām, ka minētā paralēlā ceļa attālums līdz tuvāk esošajai dzīvojamajai ēkai (Ziedu iela 15 ēka) ir aptuveni 45 metri (līdz autoceļa nomalei). Tas nozīmē, ka paralēlais ceļš nebūs	CD-1/2

			vismaz divas joslas ātrgaitas šosejai pluss vēl paralēlais ceļš tad tas jau būs praktiski gar logiem, pie kam, ja būs divlīmeņu mezgli gan tagadējā Berģu krustojumā, gan Biķernieku ielas gala krustojumā, tad pieņemam, ka ātrgaitas šosejas līmenis tiks stipri paaugstināts, kas savukārt vēl vairāk palielinās gan trokšņu līmeni gan putekļu daudzumu utt. Kas kopumā padarīs gan neveselīgus dzīves apstākļus, gan arī īpašumiem stipri kritīs to vērtība. Šeit arī gribam vērst uzmanību uz to, ka ja gadījumā tiešām šis projekts tiks attīstīts, tad noteikti pieprasām trokšņu slāpējošas sienas izbūvi.!!! 3. Tas vairāk kā ierosinājums, lai atslogotu apdzīvoto vietu ielas, Langstiņos un Upesciemā, tad tas ir izbūvēt paralēlo ceļu no Garās jūdzes krustojuma līdz Skolas ielas krustojumam.	pie pašiem ēku logiem. Norādām, ka ne vienmēr divlīmeņu ceļu mezglu izbūves gadījumā ir jāpaceļ autoceļš A4. Autoceļam A4 pāri var iet pieslēdzotie ceļu mezgli, līdz ar to autoceļš A4 netiek paaugstināts. Detalizētāki autoceļa A4 vertikālie risinājumi gan tiks pētīti nākošajās projektēšanas stadijās. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apmērā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 3. Tā kā Rožu prospekta un Garās jūdzes ceļu mezglu paredzēts slēgt, tad jūsu ierosinājums būtiskus atslogojumus Langstiņos un Upesciemā neradīs. Iemesls tam ir tāds, ka no Langstiņiem braukt caur Upesciemu sanāks īsāk, nekā izmantojot jūsu piedāvāto paralēlo ceļu. Tā pat arī Upesciema iedzīvotāji izmantos Elenburgas ielu, lai nokļūtu Langstiņos. Šāda paralēlā ceļa izbūve radīs niecīgus ieguvumus, salīdzinot ar izmaksām, kas tiks patērētas šāda ceļa izbūvei.	
--	--	--	---	--	--

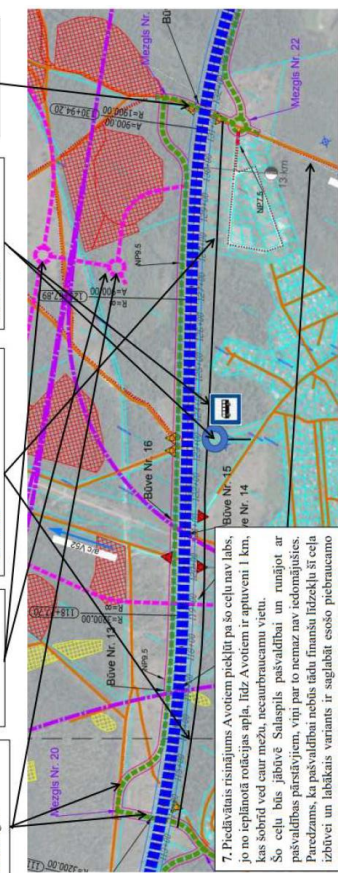


14.	Avotu iedzīvotājs, "Tilti"	VPVB Nr. 1-07/755	Jautājums par jauna izveidojama iebraucama/izbraucama ceļa no A4 uz ciematu Avoti gar Alksniešiem un mājām Tiltiņi un Tilti, ceļš domāts vienai mašīnai, ka brauks mašīnas satiekoties no abām pusēm? Ciemata katram īpašumam ir vismaz pa vienai mašīnai noslogojums būs liels, vai nav iespēju atrast vēl alternatīvu? Jo smagas mašīnas ar grūtībām brauc pa šo ceļu. Kāpēc ir jāslēdz labs asfaltēts ceļš no Avotiem uz A4 izbraukšanai un jātaisa pavisam jauns no nulles, ja var ielikt tuneli izbraukšanai uz šā ceļa. Vai gājēju tiltiņu pārtaisīt, lai var braukt mašīnas pāri, tas arī atrisinātu, jo tur ceļš no tiltiņa uz P5 ir izbraucams.	Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts.	CD-1/3
15.	Avotu iedzīvotājs, "Avoti 55"	28.03.2022 VPVB Nr. 5-01/683	1. Kā alternatīvu lūdzu izskatīt papildus A4 šķērsojumu pretī esošajam Jauncekules ceļam, - kas palīdzētu atrisināt arī iebraukšanas – izbraukšanas iespēju uz maģistrāles /paralēli esošajai elektrolīnijai/ un savienojuma izveidošanu ar esošo Avotu galveno ceļu, saglabājot to un nodrošinot iespēju nokļūt gan Upeslejas, gan caur Bučām Sauriešu – Salaspils virzienā. Tādā gadījumā esošo gājēju tiltu vajag pārbūvēt par vienvirziena tiltu autotransportam. Skatīt pielikumā pievienoto shēmu.	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam caur Bučām vērsties pie pašvaldības. Salaspilī vai Sauriešos būs iespēja nokļūt pa paralēlajiem ceļiem, izmantojot autoceļu A4 un P5 divlīmeņu ceļu mezglu. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Pieņemts zināšanai. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00	CD-1/3

			 2. Lūdzu paredzēt vietējā sabiedriskā autobusa pieturvietas tuvāk blīvai apbūvei, izvērtēt skolēnu autobusu maršruta iespējas līdz novada centram. 3. Caur Alksniešiem plānoto iebraukšanu – izbraukšanu Avotos uzskatu par tehniski – ekonomiski nepamatotu, jo netiek izmantota esošā Avotu galvenā ceļa infrastruktūra, nepieciešama privātu zemju atsavināšana un jaunas trases izbūve sarežģītos esošās apbūves apstākļos.	paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts.	
16.	3 Līču iedzīvotāju kopējs iesniegums	28.03.2022 VPVB Nr. 5-01/679	Mēs, Ropažu novada, Stopiņu pagasta, Līči, privātmājas “Upenes” iedzīvotāji esam pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju, sakarā ar to, ka pa izvēlēto ceļu pārvietojas ciemata iedzīvotāji ar kājām, kā arī bērni, ejot uz autobusa pieturu un atgriežoties atpakaļ, kā arī, pa šo ceļu staigā personas ar mājdzīvniekiem – suņiem, bērni, vecāki ar bērnu ratiņiem un pensionāri. Ņemot vērā, ka blakus ciematam jau atrodas autoceļš, no kura ir vides piesārņojums ciematā dzīvojošām personām, proti, dūmi no	Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00.	CD-1/2

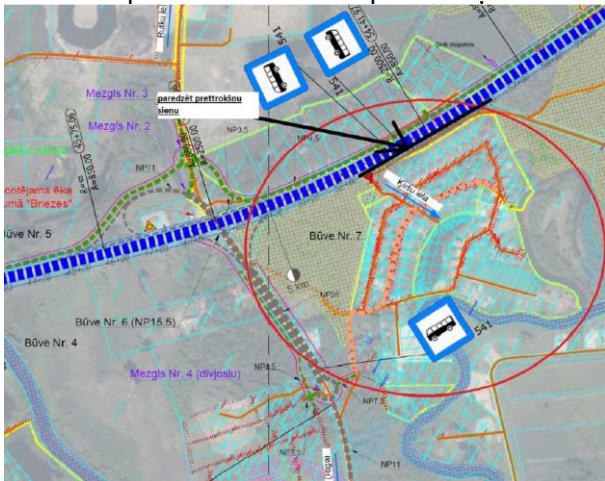
			mašīnām, saskaņā ar Vides aizsardzības likuma normām un ievērojot piesardzības principu, ceļa būvniecības nepieciešamības nozīmei ir jābūt augstākai nekā ietekmei uz vidi un personu veselību, kas dotajā situācijā nav pamatots. Papildus tam, šī ceļa uzbūve ir pretrunā ar Latvijas Republikas Satversmes 115. pantu, proti, valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu. Ceļa uzbūve blīvi apdzīvotā ciematā ierobežos ciemata iedzīvotāju tiesības dzīvot labvēlīgā vidē. No iepriekš minētā izriet, ka plānotais ceļš nodarīs kaitējumu videi un ciematu iedzīvotāju veselībai, kas nav samērīgs un ir pretrunā ar Vides aizsardzības likumu un Latvijas Republikas Satversmes 115. pantu, sakarā ar ko, saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 28. oktobra noteikumiem Nr. 671 "Būvniecības ieceres publiskas apspriešanas kārtība", Ropažu novada, Stopiņu pagasta, Līči, privātmājas "Upenes" iedzīvotāji, piedaloties publiskajā apspriešanā un izsakot savu viedokli ir pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju.		
17.	Ropažu novada iedzīvotājs, Rutku iela 11, Sunīši	27.03.2022 VPVB Nr. 5-01/676	1. Iepazīstoties ar projektu "Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš pārbūve", esmu secinājis, ka projekta realizācijas rezultātā Mucenieku un Sunīšu iedzīvotāju auto-, velo-, gājēju plūsma tiks virzīta pa Rutku ielu. Balstoties uz minēto un vērtējot nākotnes perspektīvu, kurā sagaidāms iedzīvotāju fiziskās aktivitātes pieaugums pārvietojoties ar velo vai pastaigājoties, lūdzu realizējot projektu ņemt vērā sekojošos ierosinājumus: Lūdzu ierīkot trokšņus izolējošo sienu starp Rutku ielu un ātrgaitas ceļu. 2. Lūdzu ierīkot uz Rutku ielas apgaismojumu. 3. Lūdzu 1.5m platā nomaļā vietā izbūvēt velo/gājēju celiņu, savienojot to ar jau esošo Bergos. 4. Lūdzu ierīkot "guļošos policistus" lai nodrošināt drošu izbraukšanu no mājās.	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Priekšlikums tiks izskatīts, veicot būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi (pēc ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes). 3. Gājēju un velosociālu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. 4. Tā kā paredzēts, ka sabiedriskais transports pārvietosies arī pa Rutku ielu, tad ātruma ierīkošana izbūve uz Rutku ielas nav ieteicama. Uz Rutku ielas tiks paredzēts uzstādīt maksimālā ātruma ierobežojošās ceļa zīmes, lai nodrošinātu drošāku izbraukšanu no mājām.	-

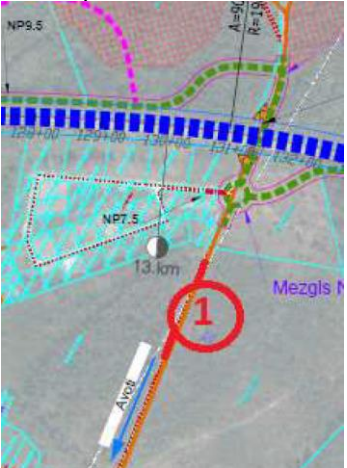
18.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/675	Man ir būtisks priekšlikums 1. un 2.varianta 3.posma izstrādātajam ceļa mezgliem no 12 līdz 13 km pie piekļuves Avotiem. Pielikumā esmu sagatavojis shēmu ar savu redzējumu un komentāriem, par esošo situāciju un piedāvājumu piebraucamā ceļa Avotu apdzīvotajai vietai izbūvēt autoceļa A4 rietumu pusē. Kā esmu aprakstījis pielikumā sagatavotajā shēmā, piedāvātais esošais risinājums ceļam uz Avotiem nav labākais, jo šo ceļu šobrīd nevar nosaukt par ceļu, jo tā ir aizaugusi vieta mežā, kur nav iespējams iebraukt ar auto un ir izejama tikai kājām, izbraucama ar riteni vai mopēdu. Attālums šim "neceļam" no apvedceļa līdz Avotiem ir aptuveni 1 km. Runājot ar Salaspils pašvaldības darbiniekiem - viņi nebija lietas kursā, ka pašvaldībai būs jābūvē ceļš un paredzams, ka finansējums jauna ceļa izbūvei pašvaldībai nebūs un Avotu apdzīvotā vieta (arī Alksnieši un Varavīkse) paliks bez iebraucamā ceļa, kur nevarēs iebraukt ne ātrā palīdzība, ne ugunsdzēsēji, neviens. Lūgums arī iekļaut plānotajā projektā sabiedriskā transporta pieturvietas, jo jau šobrīd sabiedriskais transports pa Rīgas apvedceļu kursē (no Cekules un Jauncekules ciemata uz Rīgu un no Upeslejas ciemata uz Rīgu) un tas, ka oficiālas pieturas pie esošā apvedceļa iebrauktuves Avots nav, nenozīmē, ka tur autobuss nepiestāj un neuzņem pasažierus. Esošais autobuss pietur arī jau uz iebrauktuves uz Cekuli. Jūs jau redziet, ka karu gadu pieaug apdzīvotība un jaunas mājas ceļas daudzviet Rīgas apvedceļa apkārtnē un tas ir tikai pašsaprotami, ka sabiedriskā transporta pieturvietas ir jāparedz un jāieplāno jau šajā projekta stadijā. 2020.gada decembrī Avotos bija 87 deklarētās personas, bet jau 2021.gada decembrī 107 personas, tas nozīmē, ka iedzīvotāju skaits pieaug. Pieskaitot vēl Alksniešu un Varavīksnes iedzīvotājus, tie jau varētu būt pie 200 deklarēto personu. Šajā gadā Avotu iedzīvotāji lūgs gan Salaspils pašvaldību, gan Auto transporta direkciju ieplānot oficiālu autobusa pieturvietas pie iebrauktuves uz Avotiem. Bērniem un citiem darba cilvēkiem ir droši jānokļūst uz skolu, uz darbu	Zemāk norādītas atbildes uz pielikumā sagatavotās shēmas priekšlikumiem (kur redzamas arī atbildes vēstules komentāriem): 1. Paralēlais ceļš blakus autoceļam A4 posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 autoceļa A4 kreisajā pusē netiks paredzēts. Būve Nr. 11 ir nepieciešama, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem autoceļa A4 kreisajā pusē kā arī lai savienotos ar paralēlo ceļu posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00, kurš tika paredzēts autoceļa A4 kreisajā pusē. 2. Piekļītam, ka piekļuves risinājumi Cekulei un Jauncekulei tiks risināti Rail Baltica projekta ietvaros. Gadījumā, ja autoceļš A4 tiks pārbūvēts ātrāk, nekā tiks realizēts Rail Baltica projekts, Cekulei un Jauncekulei tiks izbūvēti pagaidu paralēlie ceļi. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 4. Projektā rotācijas aplis DKS Avoti pieslēguma un paralēlā ceļa ceļu mežglā netiks paredzēts zemās intensitātes dēļ. 5. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 6. Būve Nr. 17 projekta risinājumus tiks saglabāta. 7. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem projektā tika paredzēta piekļuve DKS Avoti no esošās asfaltbetona seguma nobrauktuves. Piekļuve DKS Avoti tiks nodrošināta arī gadījumā, ja	CD-1/3
-----	-------------------	-------------------	--	--	--------

			un atpakaļ. Jau šobrīd tiek daudz runāts par sabiedriskā transporta attīstīšanu, lai Pierīgas iedzīvotāji varētu labāk nokļūt uz Rīgu. 1. Šī ceļa izbūve autoceļā A4 austrumu pusē nav lietderīga, jo piekļuves iespējas iedzīvotājiem, kas tiek risinātas Rīdī un Baltes ietvaros. Un būve Nr.11. nav nepieciešama, jo nav lietderīga. 2. Piekļuves risinājumi apdzīvotām vietām Jauncukule un Bunči, jau tiek risināti Rīdī un Baltes ietvaros. 3. piebraucamā ceļa izbūve autoceļā A4 rietumu pusē prasa tos pašus tehniskos risinājumus, kā ceļa izbūve austrumu pusē, bet tas atrisina daudz problēmas, piemēram, vieglo nokļūšanu uz Upeslejas ciematu (gan auto, velosipēdu un kājām). Upeslejas ciematā ir autobusa stāpšņs uz Rīgu, skola, veikals, pasta, vēlēšanu iecirknis, doktorāts. Piebraucamā ceļa izbūve autoceļā A4 rietumu pusē sagādā esošo piebraucamo ceļu un pašvaldībai nav jābūvē jauns ceļš uz Avotiem. (skatīt 7.punktu) 4. Piekļuves risinājums Avotiem: rotācijas aplis un pieslēgums, jau esošajam iebraucamajam ceļam. 5. Blakus aplim būtu nepieciešams paredzēt un iekļaut arī autobusa pieturu pasāžieru uzņemšanai, jo te gāriņ bruiks autobuss no Cēkules un Jauncukules mēstuā uz Rīgu. Tas nekās, ka šobrīd šeit oficiālls pietura nav, bet gan šobrīd, gan nākomē, tā ir un būs vajadzīga. 6. Būve Nr.17 ir nepieciešama un tā paliek, jo nodrošina piekļāvi apdzīvotām vietām Cēkule, Jauncukule un Bunči. Pa šo ceļu arī kursē autobuss Cēkulē – Rīga un Jauncukule – Rīga.  7. Piedāvātais risinājums Avotiem piekļūt pa šo ceļu nav labs, jo no iekļānotā rotācijas aplā, līdz Avotiem ir aptuveni 1 km, kas šobrīd ved caur mežu, neapbraucamu vietu. Šo ceļu būs jābūvē Salaspils pašvaldībai un runājot ar pašvaldības pārstāvjēiem, viņi par to nemaz nav iedomājušies. Paredzams, ka pašvaldībai nebūs tādu finanšu līdzekļu šī ceļa izbūvei un labākāis variants ir sagādāt esošo piebraucamo ceļu Avotiem, kuru uzlabojot, var panākt labāku efektu.	Salaspils novada pašvaldība neatradīs līdzekļus meža ceļa caur Alksniešiem pārbūvei.	
19.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/666	1. Uz doto brīdi pa A4 šoseju kursē autobusi, projekta es neredzu pieturvietas. Vai ir plāns atstāt mūs bez sabiedriskā transporta? 2. Vai ir iespējams lai tas paralēlais jaunais pašvaldības ceļš iet blakus jaunajam ceļam mūsu - Rietumu pusē - iezīmēts ar ZAĻU, nevis Austrumu pusē, kā ir tagad?	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti	CD-1/3

			3. Vai ir iespēja izmantot mūsu veco piebraukšanas ceļu un nebūvēt jaunu. Caurbrauktuves uz otru pusi paredzētajās vietās jau tāpat paliks. Arī tie iezīmētie īpašnieku gabali netiks aizskarti - mums vajag savienojumu no Upesleju ceļa līdz mūsu iebraucamajam ceļam šajā pusē nevis otrajā. 4. Kāda piekļuve pie Upeslejas mums būs ? 5. Par ceļu caur Alksnišiem, cik plata paredzēta, vai būs asfaltēta līdz tiltam pagaidām neizskatās ka plānot šo posmu paplašināt un asfaltēt lai ziemā tur vispār būs iespēja izbaukt? 6. Vai kāds no jums apsekoja tos ceļus pa kuriem jūs gribat lai mēs brauktu? Tur pat vasarā ir purvs, miskastes mašīna pabraukt trīs reizes un ceļa nebūs. Kā pēc tam varēs tikt ātra palīdzība, ugunsdzēsēji? Vai ir plānots to ceļu posmu asfaltēt? 	posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Līdz ar to būs iespējams izmantot veco piebraukšanas ceļu. Izmantojot šo paralēlo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 4. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 5. Šā projekta ietvaros nav paredzēts veikt meža ceļa līdz Alksniešiem pārbūvi. Minētos darbus veiks pašvaldība, ja tai būs finansējums meža ceļa pārbūvei. 6. Šā projekta ietvaros nav paredzēts veikt meža ceļa līdz Alksniešiem pārbūvi. Minētos darbus veiks pašvaldība, ja tai būs finansējums meža ceļa pārbūvei.	
20.	Upmalas 4 iedzīvotājs	23.03.2022 VPVB Nr. 5-01/653	1. Interesē tieši autoceļa A4 otrais posms no Garās ielas līdz Sunīšu ielai, īpaši izceļot Upmalas ielu Sunīšos. Pēdējo gadu laikā pa autoceļu A4 daudz vairāk pārvietojas kravas automašīnas, līdz ar to būtiski ir palielinājies trokšņa līmenis dzīvojamu māju tuvumā. Vēlos noskaidrot kādi trokšņa samazināšanas pasākumi tiks pielietoti, lai samazinātu trokšņa līmeni autoceļa posmā, kurš ved gar Upmalas ielu. 2. Kādi apzaļumošanas pasākumi paredzēti nododot autoceļu ekspluatācijai? 3. Kā tiks organizēta satiksme pēc autoceļu pieslēgumu	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Visas ar būvdarbiem skartās teritorijas paredzēts apzaļumot ar augu zemi 10 cm biežumā iesējot zālāju. Koku un krūmu stādīšana šā projekta ietvaros netiks paredzēta, ja vien tie netiks paredzēti kā prettrokšņa elementi. 3. Speciālus pasākumus šā projekta ietvaros	-

			likvidēšanas, lai nepalielinātos personīgā transporta skaits no Upmalas ielas 2 līdz Upmalas ielai 10?	Upmalas ielai nav paredzēts veikt. Gadījumā, ja radīsies sūdzības par strauju intensitātes palielināšanos Upmales ielā, ieteicams vērsties pašvaldībā ar lūgumu Upmales ielai uzstādīt 302. ceļa zīmes.	
21.	15 Garās ielas, Ezerkrasta ielas un Upmalas ielas iedzīvotāju kopējs iesniegums	24.03.2022 VPVB Nr. 5-01/682	1. Autoceļa A4 paplašināšanos veikt uz otru pusi, tālāk no Garās ielas, Ezerkrasta ielas un Upmalas ielas 2. Uzstādīt trokšņu mazinošās sētas, ne zemākas par 6m gar Garo ielu, Ezerkrasta ielu un Upmalas ielu. 3. Uz Garās ielas, Ezerkrasta ielas un Upmalas ielas uzstādīt ceļa zīmes "Dzīvojamā zona" un izvietot ātrumvaļņus, lai mazinātu braukšanas ātrumu gar īpašumiem.	1. Ieteikto projekta risinājumu autoceļa A4 paplašināšanos veikt uz otru pusi nav ieteicams īstenot. Plānotais maksimālais atļautais braukšanas ātrums 130 km/h pieprasa plāna līknes ar ievērojamiem rādusiem un šādas korekcijas Garās, Ezerkrasta un Upmalas ielu tuvumā radītu lielu ietekmi uz garu autoceļa trases posmu, radot citas negatīvas ietekmes, piemēram jaunu zemju skaršana, kas izraisītu neapmierinātību no citiem iedzīvotājiem. Ar risinājumu, ka autoceļš A4 tiek paplašināts uz abām pusēm konkrētajā vietā, tiek panākts kompromiss visiem iedzīvotājiem. 2. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 3. Informējam, ka ātrumvaļņu un ceļa zīmju "Dzīvojamā zona" uzstādīšana uz minētajām ielām ir pašvaldības uzdevums un iesakām jums vērsties Ropažu novada pašvaldībā.	-
22.	Upesciema iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/651	1. Rīgas apvedceļam (A4 Baltezers–Saulkalne) blakus Upesciemam (Parka iela, Ziedu iela) ir nepieciešams izbūvēt trokšņu slāpējošu sienu, barjeru, jo jau tagad trokšņu līmenis pārsniedz normatīvo līmeni. 2. Blakus A4 ceļu šķērsojošam ūdensvadam Baltezers - Rīga ir nepieciešams izbūvēt caurteku, kur novadīt ūdeni no nelielas upītes, kas agrāk ir ietecējusi Lielajā Juglas upē. Tagad šī teritorija līdz ceļam mēdz aplūst, tā pārpurvojas.	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Priekšlikums tiks izskatīts veicot būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi, kas sekos pēc ietekmes uz vidi novērtējuma procesa beigām.	-
23.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/641	1. Ezers Sunīši ar savu purvaino daļu pieguļ jau esošam autoceļam, paplašinot to kāda būs ietekme tam? Ka ezers tiks pasargāts no notekūdeņiem un īpaši no sāls nokļuves tanī? Šobrīd te mitinās baltie gārņi! 2. Vai šī posmā paredzēti skaņas nožogojumi, jo ciemata	1. Ietekme uz Sunīšu ezeru nemainīsies salīdzinājumā ar esošo. 2. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un	-

			Sunīši mājas cieši pieguļ jau esošam ceļam un satiksmes skaņa ir ievērojama, īpaši pie biežam militāro kolonnu pārvietošana gan dienās gan nakts laikos. 3. Pārveidojot privāto zemi par vietējiem ceļiem vai tiem paredzēti gājēju jostas, apgaismojums, nožogojumi privātam teritorijām?	parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 3. Gājēju ceļi un veloceļi tiek paredzēti atsevišķās vietās. Sīkāk skatīt plāna rasējumos. Apgaismojuma risinājumi tiks izskatīti izstrādājot būvprojektu minimālā sastāvā. Žogi privātajām teritorijām netiek paredzēti. Gadījumā, ja būs nepieciešama esošo žogu pārcelšana, žogu pārcelšana tiks veikta par valsts līdzekļiem.	
24.	Amatnieku iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/629	Satiksmes mezglā P2 ar A4 blakus atrodas ciems Amatnieki, kurš šobrīd robežojas ar esošo autoceļu A4, šobrīd ir tā ka autoceļu pie esošiem apstākļiem var dzirdēt ļoti labi, un paplašinot to, ciemā būs ļoti neērti atrastiem ātrgaitas ceļa tuvumā pie tādiem ātrumiem un satiksmes intensitāte skaņa būs vēl lielāka. Un projektā nekur neesmu atradis informāciju sakara ar to ka cīnīsies ar skaņas paaugstināšanos un kāda būs ietekme uz apkārtnē iedzīvotājiem. Lūdzu izvērtēt šo jautājumu un gribētos lai Amatnieku ciemam ka minimums paredz trokšņu sienu aizsardzību. Pielikumā piedāvātais variants prettrokšņu sienas izbūvei. 	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-

25.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/625	1. Atzīmētais ceļš kartē pēc projekta sanāk vienīgais piebraucamais ceļš uz apdzīvoto vietu Avoti, kur ir vairāki simti māju. Kartē šis ceļš ir atzīmēts, bet dabā tā ir šaura purvaina taciņa cauri mežam, kur vasarā var izbraukt vienīgi ar kvadraciklu vai velo. Projektā es neredzu apzīmējumu, ka tas pēc būtības ir jābūvē no jauna. Vai tas tiks darīts, cik tālu un ar kādu normālprofilu?  2. Atzīmētais krustojums pēc būtības tiks izmantots visiem transportlīdzekļiem kas brauks uz/no Avotiem. Dabā šī brauktuve ir ļoti stāva un pa grants segumu. Līdz šim to izmantoja tikai aptuveni desmit mājas, bet ņemot vērā jauno satiksmes intensitāti tā rudens sezonā vienkārši izjuks un ziemā pa to vairs nespēs uzbraukt smagais transports (piemēram atkritumu vedēji). Kāds ir plāns šo risināt? Kā vēl viens riska faktors šeit ir plūdi, kas pilnībā nogriezīs vienīgo ceļu uz visu ciematu. Pēdējo 10 gadu laikā bija 2 reizes, kad šis posms bija 0.5m zem ūdens.	1. Šā projekta ietvaros nav paredzēts veikt meža ceļa līdz Alksniešiem pārbūvi. Minētos darbus veiks pašvaldība, ja tai būs finansējums meža ceļa pārbūvei. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem projektā tika paredzēta piekļuve DKS Avoti no esošās asfaltbetona seguma piekļuves, kura esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4. 2. Šā projekta ietvaros nav paredzēts veikt meža ceļa līdz Alksniešiem pārbūvi. Minētos darbus veiks pašvaldība, ja tai būs finansējums meža ceļa pārbūvei. Lai nodrošinātu piekļuvi Avotiem jau šā projekta ietvaros, pēc iedzīvotāju ieteikumiem projektā tika paredzēta piekļuve DKS Avoti no esošās asfaltbetona seguma piekļuves, kura esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Līdz ar to priekšlikumā nr. 1 piedāvātais tunelis nav nepieciešams. Būves nr. 11 novietojums tiks saglabāts tajā pašā vietā, kur tas atradās uz sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem un paralēlajam ceļam posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00.	CD-1/3
-----	-------------------	-------------------	---	---	--------

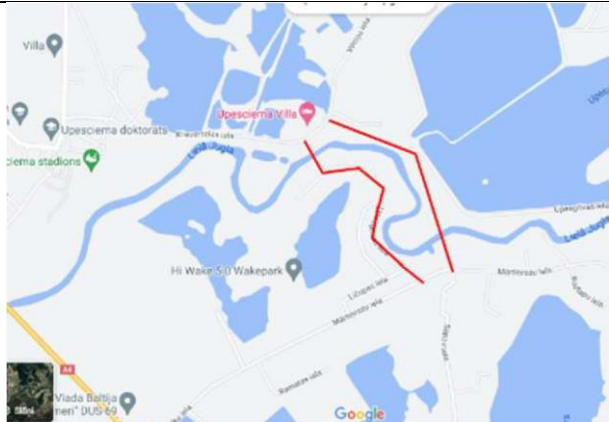
			 3. Priekšlikums 1: vai nebūtu lietderīgāk ar (3) atzīmētajā vietā izbūvēt tuneli, kas savienotu jau esošo asfaltbetona ceļu uz Avotiem ar projektējamo paralēlo brauktuvi? Tur jebkurā gadījumā būs tunelis vai pārvads priekš dzelzceļa sliedēm un droši vien eksistē kāds ekonomiski racionāls risinājums blakus palaist arī automašīnas. Pirms vairākiem gadiem es redzēju šī mezgla projektējumu un tur bija tunelis, diemžēl vairs neatrodu šo projektu. Priekšlikums 2: vai nebūtu lietderīgāk pārcelt būvi Nr.11 uz ar (3) atzīmēto vietu un attiecīgi paralēlo ceļu turpināt līdz (3) pa labo pusi. Tur nav nekādas apbūves un tas nemaina faktu, ka jāšķērso dzelzceļa trase (tā ir jāšķērso arī otrā pusē).		
--	--	--	--	--	--

					
26.	Upesciema iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/732	1. Iepazīstoties ar autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas autoceļu pieejamo dokumentāciju iebilstu pret Ziedu ielas nobrauktuves atvēršanu posma 4km. Patreiz Ziedu iela ir slēgta izbraukšanai, iebraukšanai uz A4 un apzīmēta ar 533 ceļa zīmi, dzīvojamā zona. Līdz ar nobrauktuves atvēršanu ievērojami palielināsies drošības riski uz gājējiem, kā arī neizbēgami pasliktināsies iedzīvotāju dzīves kvalitāte attiecībā uz gaisa piesārņojumu un trokšņu līmeni. Pirms pāris gadiem, kad posms bija atvērts iela tika izmantota tranzīta satiksmei rīta un vakara stundās, lai no pieguļošajiem rajoniem (Upesciems, Langstiņi u.c) nokļūtu uz autoceļa. 2. Kā arī iebilstu pret paralēlā ceļa izbūvi no Briezēm uz Ēnas ielu (no posma 3,5km līdz 4,8km). Ceļa izbūves gadījumā tiks ievērojami pasliktināta pieguļošu iedzīvotāju dzīves kvalitāte un komforts, jo kā norādījis projektētājs uz šī ceļa prognozēta satiksmes diennakts intensitāte būs 8000 transportlīdzekļi diennaktī. 3. Papildus norādu, ka paralēlā ceļa izbūve paredzēta aplūstošā Lielās Juglas palienas teritorijā. Vēlos norādīt, vai ir veikta papildus izpēte uz plūdu risku pieaugumu Upesciemā teritorijā un vai šādu notikumu rezultātā pēc paralēlā ceļa izbūves valsts kompensēs zaudējumus no plūdu izraisītajām sekām?	1. Priekšlikums ņemts vērā. Projektā Ziedu iela netiks pieslēgta paralēlajam ceļam. 2. 1. autoceļa A4 varianta izbūves gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no Briezēm uz Ēnas ielu būs 780 automašīnu diennaktī (no tiem 6% kravas transports). 2. autoceļa A4 varianta izbūves gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no Briezēm uz Ēnas ielu būs 8731 automašīnu diennaktī (no tiem 8% kravas transports). 1. varianta izbūves gadījumā intensitāte uz minētā paralēlā ceļa būs būtiski mazāka un tā neradīs būtiskas problēmas vietējiem iedzīvotājiem. Minētais paralēlais ceļš nepieciešams, lai transportlīdzekļi, kuriem būs aizliegts atrasties uz ātrgaitas ceļa, nodrošinātu pieeju no autoceļa P2 līdz Upesciemam un otrādi. 3. A4 MBP projekta izstrādes laikā tiks paredzēti visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu, ka jaunais paralēlais ceļš neapplūst (piemēram paralēlā ceļa izbūve aptuveni tādā pašā līmenī kā esošais autoceļš	CD-1/1

			4. Vēršu uzmanību, ka šis ceļš pēc projektētāja ieskata ir paredzēts, lai nodrošinātu traktortehnikas piekļuvi Briežēm/Upesciemam, kas nevarēs pārvietoties par ātrgaitas ceļu. Piedāvāju alternatīvu ceļa izbūvi no Martiņrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu. Šādā risinājuma gadījumā tiks maksimāli izmantota esošā ceļa tīklu satiksme un ievērojami samazinātas izmaksas izbūvējot tsāku ielas posmu un uz stabilākām pamatnēm, bez plūdu riska pieauguma.	A4). Līdzīgi kā tas ir ar autoceļu A4, kurš esošajā situācijā neapplūst. 4. Jūsu piedāvātās alternatīvas izbūves gadījumā, kur ceļu izbūvē no Martiņrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu, traktortehnikai (un citai dažāda veida tehnikai, kuri nedrīkstēs pārvietoties pa ātrgaitas ceļu) būtu jāpārvietojas gan pa Sunīšu ciema, gan pa Upesciema mazajām ielām gar privātmājām, tādā veidā tiktu ietekmēts lielāks iedzīvotāju skaits, nekā gadījumā, ja paralēlais ceļš no autoceļa P2 līdz Ēnu ielai tiek izbūvēts blakus autoceļam A4.	
27.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/726	Pārbūvējot A4 apvedceļu par ātrgaitas autoceļu palielināsies auto transporta radītais trokšņu līmenis. Šis apstāklis ļoti uztrauc Garās jūdzes, Vecdumbrāju un Ābrenes ielu māju iedzīvotājus. Tāpēc autoceļa posmā no p.k. 12+00 līdz 20+00 kreisajā pusē projektā nepieciešams paredzēt prettrokšņu valni vai sienu.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-
28.	4 Upesciema iedzīvotāju kopējs iesniegums	VPVB Nr. 1-07/736	Pārbūvējot A4 apvedceļu par ātrgaitas autoceļu palielināsies auto radītais trokšņu līmenis. Šis apstāklis ļoti uztrauc Garās jūdzes māju iedzīvotājus. Tāpēc autoceļa posmā no p.k. 12+00 līdz 20+00 kreisajā pusē projektā nepieciešams paredzēt prettrokšņu valni vai sienu. Lai tiktu mazināts troksnis no ātrgaitas autoceļa.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-
29.	2 DKS Varavīksne iedzīvotāju iesniegumi	31.03.2022 VPVB Nr. 5-01/737 30.03.2022 VPVB Nr. 5-01/723	Vēlos izteikt savu viedokli par piekļuves jautājumu manai dzīvesvietai Varavīksnē. Uzskatu, ka piebraucamiem ceļiem noteikti jābūt diviem un būvniecības laikā nedrīkst atstāt vietējos iedzīvotājus bez pilnvērtīgas piebraukšanas iespējas gan pašiem iedzīvotājiem, gan citam transportam. Piekļuves risinājums arī līdz šim projektam nebija tas labākais, jo ir tikai viens piekļuves ceļš no A4 autoceļa. Notiekot kādam neparedzētam gadījumam uz šī vienīgā ceļa (piem. ceļu satiksmes negadījums, dabas stihiskie posti) DKS Varavīksne un DKS Avoti iedzīvotājiem nav iespējas nokļūt līdz savam īpašumam. Vismaz vienam jaunam ceļam jābūt uzbūvētam noteikti pirms pagrieziena no A4 ceļa uz DKS Avoti un Varavīksne	Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Līdz ar to piekļūt DKS Avoti būs iespēja no esošā asfaltbetona seguma ceļa, kurš esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības.	CD-1/3

			slēgšanas, lai neietekmētu autotransporta kustību – privātais transports, operatīvai, pakalpojumu sniedzēji, atkritumu vedēji, kā arī celtniecības materiālu pievešanas ar smagām un lielgabarīta automašīnām. Vai tas būs pārbūvēts tilts vai ceļš no Alksniešu apļa vai arī cits variants no DKS priekšsēdētāju vēstulē izklāstītajiem variantiem, uzskatu, ka jāņem vērā, ka caurbraukšana var novest līdz tam, ka daudzi gribēs “nogriezt” ceļu un braukāt starp DKS Varavīksne un Avoti, lai nokļūtu uz A4 ceļu no P5. Jebkurā gadījumā jāparedz arī uzbūvēto un esošo ceļu nodrošināšanu ar ceļa zīmēm, kas apzīmētu DKS Varavīksne un Avoti dzīvojamo zonu un attiecīgo ātruma ierobežojumu un tā ievērošanas nodrošināšanu. Šobrīd ceļš no A4 līdz tiltam pār Mazo Juglu gājējiem nav drošs. Reti kas brauc saprātīgā ātrumā, ievēro ātruma ierobežošanas zīmi (30 km/st) un ar sapratni attiecās pret gājējiem, kuriem nav citas iespējas kā iet pa šo ceļu uz autobusa pieturu vai līdz tuvākajam veikalam Upeslejās vai nokļūt citur, vienkārši baudīt dabu. Jāatzīmē, ka vasaras periodā līdz upei nepārtraukti iet bērni. Jau pavasarī parādās riteņbraucēji, tostarp arī daudzi bērni. Pēdējo divu gadu laikā bērnu skaits, kas te dzīvo visu gadu vai atbrauc uz vasaras sezonu ir ievērojami palielinājies.	Šī projekta ietvaros nav paredzēts veikt drošības pasākumus dzīvojamās zonās. Par papildus ceļu drošības pasākumiem DKS Avotos un DKS Varavīksnē vērsties pie pašvaldības.	
30.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/751	Vēlējos ierosināt paredzēt projektā autoceļa posmā no p.k. 12+00 līdz 20+00 kreisajā pusē prettrokšņu/skaņu izolācijas sienu. Šīs sienas nepieciešamas ir dēļ aspekta, ka minētajā posmā atrodas Upesciema iedzīvotāji (konkrēti Garās jūdzes, Vecdumbrāju un Abrenes iela). Ņemot vērā auto joslu un ātruma palielinājumu, pieaugs satiksmes intensitāte un palielināsies auto transporta radītais trokšņu līmenis.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-
31.	Ropažu novada iedzīvotājs	30.03.2022 VPVB Nr. 5-01/746	1. Ziedu ielas nobrauktuvi paturēt aizvērtu posma 4km. Patreiz Ziedu iela ir slēgta izbraukšanai, iebraukšanai uz A4 autoceļu un apzīmēta ar 533 ceļa zīmi, dzīvojamā zona. Līdz ar nobrauktuves atvēršanu, kā tika publiski pausts, ievērojami palielināsies drošības riski uz gājējiem, kā arī neizbēgami pasliktināsies iedzīvotāju dzīves kvalitāte attiecībā uz gaisa piesārņojumu un trokšņu līmeni. Pirms pāris gadiem, kad posms bija atvērts, iela tika izmantota tranzīta satiksmei rīta un vakara stundās, lai no	1. Priekšlikums ņemts vērā. Projektā Ziedu iela netiks pieslēgta paralēlajam ceļam. 2. 1. autoceļa A4 varianta izbūves gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no Briezēm uz Ēnas ielu būs 780 automašīnu diennaktī (no tiem 6% kravas transports). 2. autoceļa A4 varianta izbūves gadījumā prognozēts, ka uz paralēlā ceļa no	CD-1/1

			pieguļošajiem rajoniem (Upesciems, Langstiņi u.c) nokļūtu uz autoceļa. 2. Iebilstu pret paralēlā ceļa izbūvi no Briežēm uz Ēnas ielu (no posma 3,5km līdz 4,8km). Ceļa izbūves gadījumā tiks ievērojami pasliktināta pieguļošo iedzīvotāju dzīves kvalitāte un komforts, jo kā norādījis projektētājs, uz šī ceļa prognozēta satiksmes diennakts intensitāte būs 8000 transportlīdzekļi diennaktī. 3. Papildus norādu, ka paralēlā ceļa izbūve ir paredzēta applūstošā Lielās Juglas palienas teritorijā. Vēlos uzzināt, vai ir veikta papildus izpēte uz plūdu risku pieaugumu Upesciema teritorijā, un vai šādu notikumu rezultātā pēc paralēlā ceļa izbūves valsts kompensēs zaudējumus no plūdu izraisītajām sekām? Vēršu uzmanību, ka šis ceļš pēc projektētāja ieskata ir paredzēts, lai nodrošinātu traktortehnikas piekļuvi Briežēm/Upesciemam, kas nevarēs pārvietoties par ātrgaitas ceļu. 4. Piedāvāju alternatīvu ceļa izbūvi no Mārtiņrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu. Šāda risinājuma gadījumā tiks maksimāli izmantota esošā ceļa tīklu satiksme un ievērojami samazinātas izmaksas, izbūvējot īsāku ielas posmu un uz stabilākām pamatnēm, bez plūdu riska pieauguma. Pielikumā pievienota karte ar iespējamo paralēlo ceļu. Šāds risinājums papildus samazinātu izmaksas, jo Mārtiņrožu iela ir iekļauta Ropažu novada domes 2022/2023 gada infrastruktūras projektā, kā rezultātā tiks pārbūvēta par asfaltbetona ceļu.	Briežēm uz Ēnas ielu būs 8731 automašīnu diennaktī (no tiem 8% kravas transports). 1. variantā izbūves gadījumā intensitāte uz minētā paralēlā ceļa būs būtiski mazāka un tā neradīs būtiskas problēmas vietējiem iedzīvotājiem. Minētais paralēlais ceļš nepieciešams, lai transportlīdzekļi, kuriem būs aizliegts atrasties uz ātrgaitas ceļa, nodrošinātu pieeju no autoceļa P2 līdz Upesciemam un otrādi. 3. A4 projekta izstrādes laikā tiks paredzēti visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu, ka jaunais paralēlais ceļš neapplūst (piemēram paralēlā ceļa izbūve aptuveni tādā pašā līmenī kā esošais autoceļš A4). Līdzīgi kā tas ir ar autoceļu A4, kurš esošajā situācijā neapplūst. 4. Jūsu piedāvātās alternatīvas izbūves gadījumā, kur ceļu izbūvē no Mārtiņrožu ielas uz Vilciņu/Klīversalas ielu šķērsojot Lielo Juglu, traktortehnikai (un citai dažāda veida tehnikai, kuri nedrīkstēs pārvietoties pa ātrgaitas ceļu) būtu jāpārvietojas gan pa Sunīšu ciema, gan pa Upesciema mazajām ielām gar privātmājām, tādā veidā tiktu ietekmēts lielāks iedzīvotāju skaits, nekā gadījumā, ja paralēlais ceļš no autoceļa P2 līdz Ēnu ielai tiek izbūvēts blakus autoceļam A4. Jāņem arī vērā, ka jūsu piedāvāto variantu izbūves gadījumā būtu jānojauc atsevišķas ēkas, kas ļoti neapmierinātu vietējos iedzīvotājus.	
--	--	--	--	---	--

					
32.	6 Upesciema iedzīvotāju kopējs iesniegums	31.03.2022 VPVB Nr. 5-01/740	Ar šo lūdzam pievērst uzmanību faktam, ka autotransporta radītais troksnis jau šobrīd ir liels un traucējošs, kaut arī atļautais maksimālais ātrums uz šosejas ir 90 km/h. Pārbūvējot A4 apvedceļu par ātrgaitas autoceļu ievērojami palielināsies auto transporta radītais trokšņu līmenis, kas mums, kā tuvāko māju iedzīvotājiem, laupīs iespēju baudīt mierīgu uzturēšanos savos īpašumos, kā arī būtiski traucēs naktsmieru. Ņemot vērā augstāk minēto lūdzam autoceļa posmā no p.k. 12+00 līdz 20+00 kreisajā pusē projektā iekļaut prettrokšņu valni vai sienu.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-
33.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/741	Pārbūvējot A4 apvedceļu par ātrgaitas autoceļu(Baltezers - Saulkalne) palielināsies auto transporta radītais trokšņu līmenis. Šis apstāklis ļoti uztrauc Garās jūdzes, Vecdumbrāju un Abrenes ielu māju iedzīvotājus. Tāpēc autoceļa posmā no p.k. 12+00 līdz 20+00 kreisajā pusē projektā nepieciešams paredzēt prettrokšņu valni vai sienu.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-
34.	Avotu iedzīvotāja, DKS Avoti valdes priekšsēdētāja	25.03.2022 VPVB Nr. 5-01/674 27.03.2022 Nr. 5	1. Nodrošināt iebraukšanu / izbraukšanu Avotos no A4 maģistrāles Rietumu pusē (3.posms no 114+00 līdz 121-123+00). Tur varētu izbūvēt arī ieskriešanās ceļu Salaspils virzienā un sabiedriskā transporta pieturvietu. 2. Iekļaut projektā divpusēju pievedceļu savienojumu: Avotu iebraukšanas ceļš - iebraukšanas ceļš uz Upeslejām (Mezgli Nr 19). (tur atrodas tuvākie sabiedriskie centri (veikals,	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Satiksmes drošībai autoceļam A4 paredzēts	CD-1/3

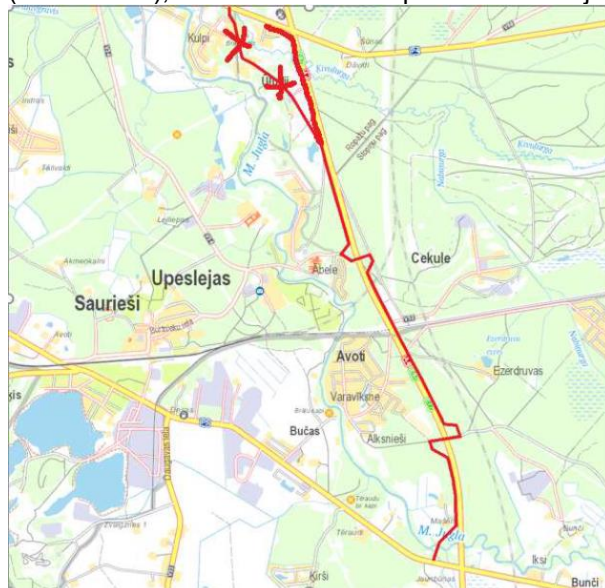
		aptieka, ārsts, pasts, skola, ātrā palīdzība utt.). 3. Lūdzam projektā iekļaut vienjoslas auto tilta izbūvi pār Mazo Juglu savienojot Avotus ar Akmens ielu un a/c P5 patreizējā gājēju tilta vietā, nodrošinot iedzīvotājiem iebraukšanu / izbraukšanu uz Rīgu neizmantojot apvedceļa maģistrāli, tajā skaitā, radot iespēju bērniem nokļūt izglītības iestādēs Salaspilī vai Sauriešos. 4. Paredzēt sabiedriskā transporta pieturvietu izbūvi uz A4 maģistrāles pie esošā iebraucamā ceļa Avotos vai tā tuvumā. 5. Apsvērt ieskriešanās joslas Baltezera virzienā izveidi aiz plānotās caurbrauktuves Būve Nr.11 vai izveidot papildus Caurbrauktuves Būvi (3.posms 123+00) – skat. attēlu. 	pieslēgt tikai reģionālos autoceļus un galvenās ielas. Līdz ar to vietējās satiksmes plūsmas autoceļus nav paredzēts pieslēgt autoceļam A4, tai skaitā autoceļu no Avotiem. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 3. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības. Salaspilī vai Sauriešos būs iespēja nokļūt pa paralēlajiem ceļiem, izmantojot autoceļu A4 un P5 divlīmeņu ceļu mezglu. 4. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Uz autoceļa A4 pieturas netiek paredzētas šādu iemeslu dēļ: 1. Paredzēts, ka nākotnē autoceļš A4 varētu kļūt par automaģistrāli. Uz automaģistrālēm pieturas izvietot ir aizliegts, atbilstoši ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai". 2. Autobusi pārvietosies pa paralēlajiem ceļiem, lai "savāktu" iedzīvotājus no ciematiem
--	--	--	--

				un apdzīvotām zonām autoceļa A4 tuvumā. 5. Minētajā posmā nav paredzēta ieskriešanās josla, bet gan paralēlais ceļš. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Ar šo paralēlo ceļu DKS Avoti būs nodrošināta pieeja Upeslejām un būvei nr. 11. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības.	
35.	Avotu iedzīvotāja	VPVB Nr. 1-07/659	1. Ceļu mezglu risinājumi "Visi intensīvāk izmantotie ceļu mezgli uz autoceļa A4 paredzēti divlīmeņu. " - šis tomēr neizpildās risinājumā, kas saistīts ar DKS Avoti. Mezglis nr 22 kartē (Saulesciema iela no A4 Rīgas apvedceļa uz Alksniešiem) nav intensīvi noslogots, jo nav saistīts ne ar vienu lielu ciemu, tas ir meža ceļš! Kādēļ tas ir ticis izvēlēts, lai veidotu divlīmeņu ceļu un kā vienīgo ceļu uz DKS Avoti? DKS Avoti, DKS Varavīksne un tie paši Alksnieši intensīvi lieto asfaltēto ceļu, kas ved tieši uz DKS Avoti (kartē šis ceļš iezīmējas, kur ir Būve nr 15). Šis ceļš uz DKS Avoti un citiem ciemiem tiek lietots intensīvi, tas ir asfaltēts, kā arī labi uzturēts (labots asfalta klājums regulāri, tiek veikti laicīgi visi nepieciešamie darbi, ceļš ir ļoti labā stāvoklī, ziemā tiek tīrīts sniegs, rudenī lapas, ceļš ir vienmēr bijis izbraucams). Kādēļ jāmaina iebraukšana DKS Avotos no jau mūsu izmantotā ceļa uz kaut kādu tālu esošu meža ceļu? Tas neatbilst projekta mērķim, tas autovadītāju dzīvi padara grūtāku, visiem iedzīvotājiem - pat bīstamu, jo pa tādu meža ceļu (ja tas tiek atstāts kā vienīgais iebraukšanas ceļš) ne ātrā palīdzība, ne arī ugunsdzēsības mašīnas nevar izbraukt cauri piem. pa sniegu, pavasara atkusni, un plūdiem, kas šajā rajonā ir bieža parādība. Meža ceļš no Mezgla nr 22 uz DKS Avotiem netiek uzturēts tādā līmenī, kāds nepieciešams esošajai satiksmes intensitātei. Ja notiek kāds nelaimes gadījums, tiek bloķēta visu šo ciemu	1. Konkrētajā vietā nav paredzēts divlīmeņu ceļu mezgls, bet gan autoceļa A4 divlīmeņu šķērsojums. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Līdz ar to piekļūt DKS Avoti būs iespēja no esošā asfaltbetona seguma ceļa, kurš esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums un risinājumi tiks precizēti būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā	CD-1/3

		kustība un tie ir arī drošības riski. Un ja šo meža ceļu ir paredzēts veidot no jauna par atbilstoša platuma asfaltētu ceļu, kādēļ tas jādara, ja turpat ir jau esošs ceļš, ko iedzīvotāji jau lieto, kas pieved pie DKS Avotiem un citiem ciemiem daudz tuvāk un ātrāk. 2. Autobusu pieturu novietojums Esošajā kartē nav iekļautas nevienas pieturvietas DKS Avoti iedzīvotājiem pieejamā vietā. Pieturvietā (uz P5 ceļa) nr 541 Autobusu pietura ir ārkārtīgi tālu. DKS Avoti un citu ciemu iedzīvotāji izmanto šobrīd Cekules pagrieziena un DKS Avoti pagrieziena pieturu, kas protams nav kartē, jo netika nekad izveidota kā oficiāla autobusu pieturvietā. Taču cilvēki to aktīvi izmanto! Lūdzu ieviest pieturvietu starppilsētu autobusiņiem uz Rīgu, uz Upeslejām, uz Salaspili. Un ja pieturvietā ir ceļa otra pusē, lūdzu izveidot gaisa vai pazemes pārvadu cilvēkiem, lai var tikt pie satiksmes autobusiņiem viegli. Pieturvietai jāatrodas maks. 10 min gājiena attālumā no ciemata DKS Avoti, DKS Varavīksne utt. un tam jābūt tādā attālumā, kas ir pieejams gan veciem cilvēkiem, gan cilvēkiem ar kustību traucējumiem, gan bērniem. Ceļam uz pieturvietu jābūt drošam, lai bērns to var veikt viens. Tas ir necienīgi atstāt tik daudz ciematu iedzīvotājus un īpašniekus bez autobusa pieturas normāli tuvā attālumā, jo šī ir Pierīga, šeit bērni brauc uz pulciņiem Rīgā, veci cilvēki brauc pie ārstiem uz Rīgu vai Salaspili vai pat tuvējo ciematu Upeslejas, jo daudziem aiziet uz Upeslejām ir par tālu, lai dotos ar kājām. Mūsu ciematiem draud iznīkšana, ja šeit nav tuvā attālumā sabiedriskā transporta pieturu. 3. Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās ceļi un nepieciešamā infrastruktūra Ceļa posms apbraukšanai ir jāizveido DKS Avoti pusē (šobrīd kartē ar zaļu krāsu iezīmēts tikai Cekules/Rail Baltica pusē). Tas varētu būt gan Rail Baltica posma pusē (kā kartē apzīmēts no Mezgla nr 20 uz Mezglu nr 21), gan DKS Avoti pusē, jo abās pusēs ir intensīva gan automašīnu satiksme, gan velosipēdu satiksme, gan kājāmgājēju satiksme. Šo satiksmes intensitāti izskaidro piemēram vienīgais veikals šajā teritorijā - Upeslejās. Upeslejas un tur pieejamie pakalpojumi (bērnu dārzs, skola, doktorāts, pasts, veikals,	paralēlais ceļš netiks paredzēts. Ar šo paralēlo ceļu DKS Avoti būs nodrošināta pieeja Upeslejām arī gājējiem un velobraucējiem. Par gājēju un/vai velosipēdu ceļu izbūvi vērsties pie pašvaldības.	
--	--	--	--	--

			pietura dažādiem autobusiem) ir ļoti svarīga, tādēļ uz Upeslejām jātiek gan ar kājām, gan ar autobusu, gan protams ar auto. Topošais Rail Baltica projekts jau ierobežos esošo satiksmi uz Upeslejām, lūdzu to atvieglot izveidojot izbraucamu posmu no piebraucamā ceļa no DKS Avoti līdz iebrucamajam ceļam Upaslejās, un lai pa to var kursēt arī autobusi. Arī no ciemata Cekule (kas ir no DKS Avoti A4 ceļa otrā pusē) cilvēki nāk ar kājām un velosipēdiem piem. peldēties uz upi, kā arī uz jau iepriekš pieminēto veikalu Upeslejās. Vēlreiz uzsveru, ka šajā rajonā cilvēki daudz staigā kājām no ciemata uz ciematu, uz autobusu pieturām, kas atrodas pie Cekules iebrucamā ceļa un DKS Avoti iebrucamā ceļa, kā arī uz veikaliem, pastu utt, un arī uz upi makšķerēt un peldēties. Tas ir jāņem vērā.		
36.	Ūlupju ciema iedzīvotāja, Šmīzenes iela 1-5, Ūlupji	21.03.2022 VPVB Nr. 5-01/627	Ūlupju ciemata iedzīvotāji kategoriski iebilst pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur apbūvēto ciemata teritoriju. Projektētāju pienēums (projekta 32.lpp.), ir nepareizs, jo daudz pārvietojamies ar kājām un lietojam sabiedrisko transportu, kā arī bērni paši iet ar kājām uz skolas autobusu un atgriežoties no skolas autobusa šoferis bērnus izlaiž ceļa galā un līdz mājām bērni nāk ar kājām(bērni pārvietojās pa dzīvojamo zonu pa kuru transports pārvietojās 20km/h)! Problēma vēl ir bērnudārzs, mazie jāved pašai un kā varēšu nokļūt līdz sabiedriskajam transportam ar mazu bērnu(īpaši tumšajos rudens vakaros)? Vēl būs problēma ar daudzajiem kreisajiem pagriezieniem šajā posmā, kā to risinās? Foto fiksācija (attēls 25) ir veikta nevis ciemata teritorijā, bet gan tālāk esošajā mežā – ļoti nekorekta projektētāju rīcība. Bez maniem 4 bērniem ciematā dzīvo pensionāri(kuri lieto sabiedrisko transportu un pa konkrēto ceļa posmu pārvietojas ar kājām, lai tiktu līdz autobusam, veikalam, aptiekai, poliklīnikai) un daudzi citi skolas vecuma bērni un pusaudži, kas pa konkrēto ceļa posmu dodas ar kājām uz Ropažu novada skolas autobusiem un uz autobusa pieturu “Juglas mežniecība”, lai brauktu uz Rīgas vidusskolām. Konkrētajā posmā nav projektēti gājēju celiņi, kas padarītu bērnu ceļu uz skolām neiespējamu. Satiksmes intensitāte būtiski	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atrodas blakus autoceļam A4 Ūlupju ciema pusē) ir piedāvātā paralēlā ceļa pieslēgšana projektā paredzētajam rotācijas aplim. Atbilstoši LVS 190-3 “Vienlīmeņa ceļu mezgli” leņķim starp blakus pieslēgumu asīm rotācijas aplī ir jābūt vismaz 69 grādos lielam. Tas nozīmē, ka pieslēdzot piedāvāto paralēlā ceļa variantu rotācijas aplim, būtu jānojauc dažas mājas Ūlupju ciemā, kas izraisītu lielu neapmierinātību no iedzīvotāju puses (zemāk attēlā ar dzeltenu ieskicēts piedāvātā variantā pieslēgums rotācijas aplim).	CD-1/2

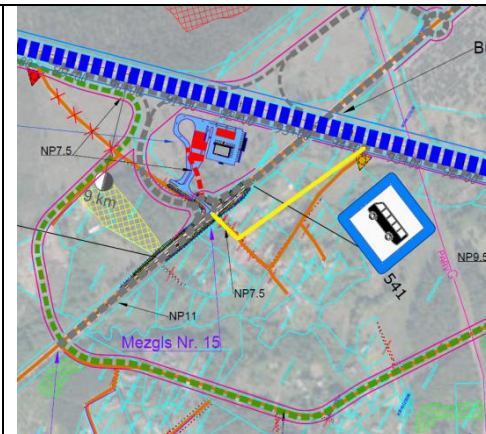
palielināsies, jo šajā posmā tiks novirzīta arī Ābeles, Cekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma. Pārvietošanās pa ceļa nomali ir ārkārtīgi nedroša, it īpaši tumšajā ziemas un sniega periodā, kad ceļa nomaļos netiek tīrītas un tur tiek sastumts milzīgs sniega valnis. Vienīgais risinājums, kā tas tiek praktizēts arī citos paralēlo ceļu posmos, ir ceļa projektēšana paralēli ātrgaitas ceļam (skatīt attēlu), neskarot ciemata apdzīvoto teritoriju.



No ietekmes uz vidi viedokļa, projektā nav izvērtēti arī dabas aizsardzības aspekti:

1. pie nobrauktuves no P4 ceļa atrodas iedzīvotāju ļoti iecienīts avotiņš, kurš paralēlā ceļa izbūves laikā tiks aizbērts un likvidēts;
2. nav pētīta paralēlā ceļa izbūves ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem, jo Ūlupju ciemā nav centralizētās ūdens apgādes un visas mājas izmanto ūdens spices urbumus. Ņemot vērā, ka ceļa izbūve notiks praktiski māju pagalmos, ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem būs ārkārtīgi būtiska;

Ūlupju ciemā regulāri tiek novērots aizsargājams putns



Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpu ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00.

Par gājēju ietvi vai veloseliņu izbūvi Ūlupju ciemā vērsties pie pašvaldības.

Izstrādājot autoceļa A4 būvprojektu minimālā sastāvā, risinājumos tiks paredzēta gājēju ietve no Ūlupju ciema pieslēguma P4 līdz autobusu pieturai "Juglas mežniecība" (skatīt zemāk attēlā ar melnu līniju ieskicēts).



Sakarā ar to, ka paralēlais ceļš ir mainījies

			Pupuķis (Upupa epops). Regulāri pupuķis tiek novērota kadastra vienībās – 80840120054, 80840120018, 80840120229, 80840120045. Pupuķis ir Latvijā samērā reti sastopams putns un iekļauts MK noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, kam valsts ir garantējusi sugas aizsardzību. Jauna autoceļa izbūve apdraud īpaši aizsargājamās putnu sugas barošanās un ligzdošanas biotopu izplatību	novietojumu, minētais avots netiks skarts, pazemes ūdens slāņi netiks skarti, netiks radīta negatīva ietekme uz putniem Ūlupju un Kulpju ciemu tuvumā.	
37.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/752	Rožu prospekta un Garās Jūdzes ceļu mezglā (Pk. 14+00) ir paredzēta divlīmeņu gājēju pāreja. Bet blakus a/c A4 posmā no Pk. 7+50 līdz Pk. 14+00 labajā pusē paredzēts paralēlais ceļš, lai nodrošinātu piekļuves iespējas īpašumam "Bērzkalni" (kad. apz. 80600060199). Rezultātā palielināsies vieglo automašīnu un kravas transportlīdzekļu intensitāte uz Rožu prospekta. Spundes ielas māju īpašnieki iebilst pret šādu risinājumu un tam ir vairāki iemesli: 1. Ja tiks veidota divlīmeņu gājēju pāreja, palielināsies gājēju un velosipēdistu skaits, pastāv risks ka palielinoties vieglo automašīnu un kravas transportlīdzekļu intensitātei Rožu prospektā, automašīnas var notriekt gājējus un velosipēdistus. 2. ~600 m Rožu prospekta segums ir ar nesaistītu minerālmateriālu klāts segums (6 – 8 m plats). Uz doto brīdi segumu stāvoklis uz Rožu prospekta ir apmierinošs, bet palielinoties vieglo automašīnu un kravas transportlīdzekļu intensitātei Rožu prospektā no īpašuma "Bērzkalni", šis ceļš nevarēs nodrošināt transporta kustību.	Lai nodrošinātu operatīvu autoceļa A4 uzturēšanu, kā arī lai samazinātu kravas transporta intensitāti uz Rožu prospekta, īpašumu "Bērzkalni" (kad. apz. 80600060199) paredzēts pieslēgt tieši pie autoceļa A4, atļaujot piekļuvi tikai VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" personālam.	CD-1/1

			 Lai nodrošinātu piekļuves iespējas īpašumam “Bērkalni” (kad. apz. 80600060199), piedāvājam izbūvēt ceļu līdz a/c A2. Izmaksas šim risinājuma būs mazākas.		
38.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/727	1.  Pievienotajā attēlā es vēlos demonstrēt attēla centrā esošo ciemu vajadzības (Avoti, Varavīksne, Alksieši). Šī nav maza apdzīvota vieta. Apskatoties citas A4 ceļam pieguļošās teritorijas, ir redzams, ka infrastruktūra ir daudz piemērotāka cilvēku vajadzībām pat daudz mazākiem ciematiņiem, pat piem. tikai kādām 8 mājām ir piedomāts par paralēlo (zaļo)	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 2. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Uz autoceļa A4 pieturas netiek paredzētas šādu iemeslu dēļ: Paredzēts, ka nākotnē autoceļš A4 varētu kļūt par automaģistrāli. Uz automaģistrālēm pieturas izvietot ir aizliegts, atbilstoši ICP “Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai”.	CD-1/3

		ceļu pie A4, kā arī ir autobusa pieturas abos virzienos. Vēlos, lai arī mūsu ciematiem ir iespēja tikt pie labas infrastruktūras. Pie pašreizējā Avoti DKS ceļa autobuss pietur un apkalpo visus, gan vecus, gan jaunus, ļoti žēl, ka nekad netika piedomāts pieturvietu izveidot oficiāli, ceru šo netaisnību var vēl labot jaunajā A4 Valsts ceļu projektā. 2. Pirmā prioritāte kājāmgājējiem ir autobusu pieturas (autobuss uz Rīgu vai Salaspili). Sakarā ar zaļo kursu, autobuss būs drīz vienīgais variants, kā tikt piem. uz Rīgas centru, arī benzīna cenu kāpums liek un liks daudziem izvēlēties sabiedrisko transportu. Lūdzu izveidot oficiālas autobusa pieturas tieši tur, kur tās faktiski notiek arī tagad (manā attēlā atzīmētas ar baltu krāsu - uz A4 maģistrāles - gan pie Avotu ceļa šajā pusē, gan otrā pusē pie Cekules ceļa). 3. Otrā prioritāte ir A4 maģistrāles šķērsošana kājāmgājējiem-velosipēdistiem. Tā kā vecais dzelzceļš tiek izmantots kā ceļš uz Upesleju ciema veikalu gan no Avotu DKS puses, gan arī no Cekules puses, lūdzu izveidot kājāmgājējiem un velosipēdu satiksmei piemērotu tiltiņu pāri A4 ātrgaitas maģistrālei tieši tur, kur ir vecā dzelzceļa līnija, lai pa to droši var pārvietoties gan uz autobusa pieturu, gan kā taisnāko ceļu uz Upesleju ciematu. Tilts pāri A4 tieši vietā, kur ir vecā dzelzceļa līnija - tā ir arī ērtākā vieta cilvēku satiksmei starp abām automaģistrāles pusēm (manā attēlā vecā dzelzceļa līnija atzīmēta ar melnu līniju un vietā, kur tā šķērso A4 - tur arī būtu vēlams tilts kājāmgājējiem un velosipēdistiem (iezīmēts ar dzeltenu krāsu manā attēlā). 4. Un trešā prioritāte ir velosipēdu satiksme starp ciemiem, it īpaši domājot par satiksmi uz vietējo sabiedrisko centru Upeslejās (manā attēlā atzīmēts ar baltu apli un tekstu: Veikals Upeslejās). Velosipēdu satiksme protams nevarēs braukt pa A4 maģistrāli, tiem būs jāizmanto paralēlie (zaļie) ceļi. Bet pa tiem brauks arī vietējo iedzīvotāju automašīnas, kam būs neizdevīgi izmantot A4 maģistrāli, jo, lai uz tiem tiktu tomēr ir jābrauc lieli ceļa gabali, un nobraukšana no tiem nav tik tuvu, kā katram nepieciešams. Nav nekādas jēgas A4 maģistrāli izmantot šiem ceļa gabaliem, ieskrieties līdz 130 km/h un tad uzreiz bremsēt, lai nogrieztos,	2. Autobusi pārvietosies pa paralēlajiem ceļiem, lai "savāktu" iedzīvotājus no ciematiem un apdzīvotām zonām autoceļa A4 tuvumā. 3. Gājējiem būs iespēja nokļūt autoceļa A4 otrā pusē, izmantojot divlīmeņu šķērsojumus Pk. 113+70 un Pk. 131+40. DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās, izmantojot projektā paredzēto paralēlo ceļu DKS Avoti pusē, kurš tika paredzēts pēc iedzīvotāju ieteikumiem. 4. Lielākoties plānotajiem paralēlajiem ceļiem paredzēts normālprofils NP9.5, kuram ir 1.5 m platā nomaļā. Pa šīm nomalēm būs iespēja pārvietoties gan gājējiem, gan velobraucējiem. Normālprofils NP9.5 labi raksturo valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu. Šādu ceļu Latvijā ir aptuveni 4650 km. Pašreiz pa šiem ceļiem pārvietojas gājēji un velosipēdisti gan ziemā, gan vasarā, un nav konstatēta īpaša bīstamība. Gājēju un velosipēdu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. 5. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Piekritam jūsu viedoklim, taču uz autoceļa A4 pieturas netiek paredzētas šādu iemeslu dēļ: - Paredzēts, ka nākotnē autoceļš A4 varētu kļūt par automaģistrāli. Uz automaģistrālēm pieturas izvietot ir aizliegts, atbilstoši ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai".
--	--	--	--

		kur vajag - lieka benzīna tērēšana, ja vajag tikai līdz tuvējam ciemam vai līdz pagriezienam uz Rīgu... Saprotot to, ka lielo A4 maģistrāli lietos tikai tālbraucēji, kas brauc uz citām lielpilsētām, bet mūsu ciematu iedzīvotāji dos priekšroku paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem - tāvad šie ceļi tiks aktīvi izmantoti un lielā satiksme uz tiem apdraud velosipēdistu dzīvības... Lūdzu pie A4 paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem izveidot arī atsevišķu joslu velosipēdu satiksmei, tādu, kas ir ar apzīmējumu vai barjeru norobežota no braucamās daļas. Velosipēdu satiksme uz un no Upeslejām šeit ir aktīva pavasaros, vasarās it īpaši un arī rudenos (ziemā arī varētu, bet līdz šim nav nokārtots ceļu tīrīšana no sniega, ko jaunais A4 maģistrāles projekts varētu atrisināt ar velojoslu, ko pašvaldība tīrītu arī ziemā). Ja velosipēdu satiksmei būtu atsevišķa josla, tad to varētu droši izmantot bērni braukšanai uz veikalu vai pat skolu utt. 5. Vietējas nozīmes sabiedriskajam transportam nepieciešamas pieturas arī uz A4 paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem. Piemēram, ja autobuss izbrauc no Upeslejām, tad piebrauc pie Cekules ciemata, tad pie Avotu DKS ciemata, tad Saleniekiem utt. Šāds vietējas nozīmes autobuss, kas apkalpo vietējos iedzīvotājus brauks pa A4 paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem, jo nav jau citas iespējas šādam sabiedriskajam transportam uzbraukt uz maģistrāles un nobraukt no maģistrāles pie katra ciemata. Un, ja veidotu tik biežas pieturas uz A4 maģistrāles, tad šādai maģistrālei vajadzēs trīs joslas katrā virzienā, jo visu laiku būs nepieciešama bremzēšanas un ieskriešanās papildjosla uz maģistrāles. 6. No šī es secinu, ka vietējas nozīmes pieturvietas uz A4 paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem vajag pie Avotu DKS iebraukšanas ceļa un ceļam otrā pusē ar tiltu pāri maģistrālei, kā lūgts iepriekš. Šis lūgums iet roku rokā ar jau Avotu DKS iedzīvotāju lūgumu izveidot A4 paralēlo (zaļo) ceļu mūsu pusē (pievienoju attēlu ar paralēlā ceļa lūgumu Avoti DKS pusē). Pie būves nr 15 kartē ; vajag arī izveidot apli, lai autobuss var apgriezties, lai turpinātu ceļu uz nākamo ciematu. Vai arī veidot paralēlo (zaļo) ceļu līdz pat Mezglam nr 22. Tad pa to varēs braukt autobuss taisni līdz nākamajam	• Autobusi pārvietosies pa paralēlajiem ceļiem, lai "savāktu" iedzīvotājus no ciematiem un apdzīvotām zonām autoceļa A4 tuvumā. 6. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. Otrā autoceļa A4 pusē pieturu būvniecību nav paredzēts veikt. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Projektā rotācijas aplis DKS Avoti pieslēguma un paralēlā ceļa ceļu mezglā netiks paredzēts zemās intensitātes dēļ. 7. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 8. Jūsu uzzīmēto ceļu kā arī rotācijas apli no rotācijas apla pie Būves Nr. 16 līdz autoceļam V52 būtu ļoti sarežģīti un ekonomiski neizdevīgi izbūvēt Rail Baltica trases novietojuma dēļ. Turklāt šāds ceļš nav nepieciešams, jo īpašumiem varēs piekļūt pa Rail Baltica projektā paredzētajiem ceļiem (attēlā ar rozā krāsu iezīmēti ceļi).	
--	--	---	---	--

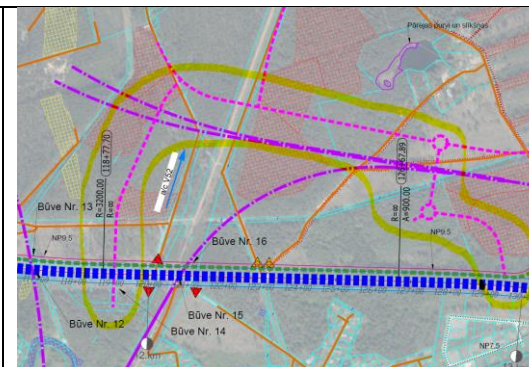
ciematam.



7. Bet ja šādu ceļu mums nebūvēs, tad vietējās nozīmes pieturvietas būs jāveido uz A4 maģistrāles paralēlā ceļa, kas ir ceļa otrā pusē un atkal būs vajadzīgs tilts, kā no šādām pieturām tikt uz Avoti DKS ciematam. Pievienoju attēlu ar pieturvietu iespējamo atrašanās vietu, ja A4 paralēlais (zaļais) ceļš ir no Avotiem otrā ceļa pusē. Un tilts pāri maģistrālei attēlā iezīmēts ar dzeltenu.



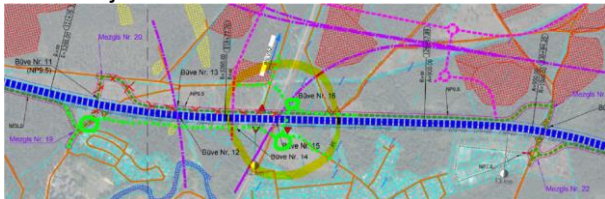
8. Vēl viena ideja: Tiltu kājāmgājējiem nevajadzētu gadījumā, ja no Avotiem uz Cekules iebraukšanas ceļu būtu divlīmeņu ceļu tunelis zem maģistrāles. Jo tad kājāmgājēju plūsmu uz un no ciematiem un autobusu pieturām, kā arī velosipēdu satiksmu varētu virzīt pa to pašu tuneli, kur brauktu automašīnas. Protams šim divlīmeņu šķērsojumam vajadzētu atsevišķu joslu velosipēdiem, kā arī kājāmgājēju ietvi, lai būtu droši. Lūdzu izvērtēt šo priekšlikumu par tuneli zem A4 maģistrāles automašīnām, velotransportam un kājāmgājējiem starp Avotiem un Cekuli. Uzzīmēju attēlā savu iztēloto ceļu izvietojumu: paralēlais ceļš no Mezgla nr 22 un Mezgla nr 21 ietu līdz Būvei 16, tur aplis un divlīmeņu šķērsojums pa tuneli uz Avotiem (kur Būve 15), tad ceļš no Avotiem līdz Mezglam nr 19. Šādā veidā tiktu atvieglota arī vietējo autobusu satiksme un pieturvietas varētu novietot tieši pie Avotu ceļa gan vienā, gan otrā virzienā, kur Būve 15 un kur Būve 14. Meža īpašumus starp Rail Baltica un A4 var apkalpot caur jau tur esošajiem ceļiem, kā cilvēki to ir darījuši līdz šim (ceļi ir redzami ar oranžo krāsu kartē), nav nepieciešami jauni ceļi, lai apsaimniekotu mežus. Svarīgākais, ka paralēlais (zaļais) ceļš savienojas un tiek

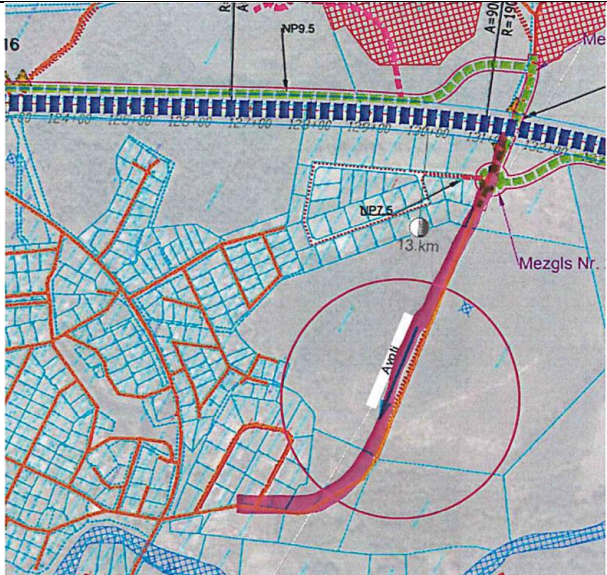
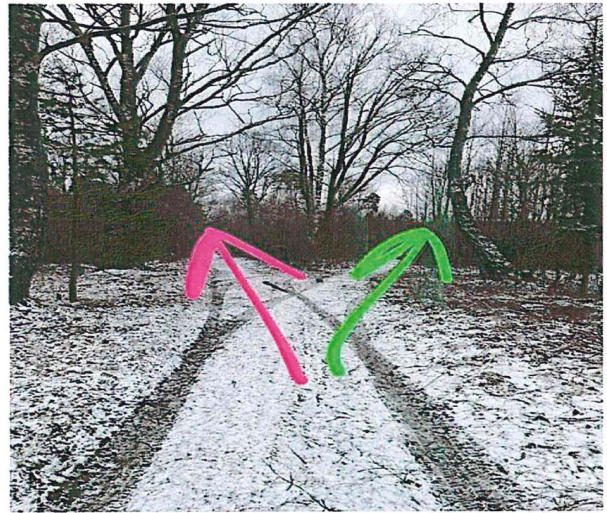


Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Līdz ar to būs iespējams izmantot veco piebraukšanas ceļu.

Projektā rotācijas aplis DKS Avoti pieslēguma un paralēlā ceļa ceļu mezglā netiks paredzēts zemās intensitātes dēļ.

9. Gājēju pārejas izbūves iespējas uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti tiks izskatītas būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā.

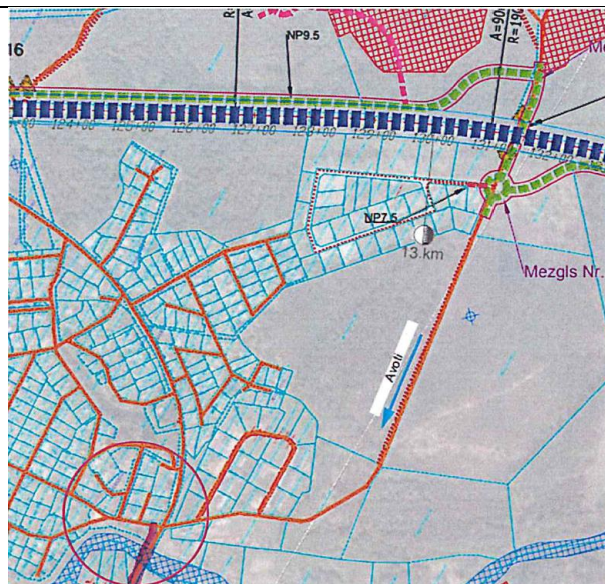
			izmantots ar Cekules, Jauncekules un Avotu piebraukšanas ceļiem, jo tie ir visintensīvāk lietotie krustojumi ar vislielāko iedzīvotāju skaitu un satiksmes intensitāti.  9. Drošība uz ceļa ir visa pamatā. Lūdzu izveidot ar zīmi apzīmētas gājēju pārejas uz A4 paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem, it sevišķi, kur būs autobusu pieturas, vai pagriezieni uz ciemata centru ar domu, ja cilvēks ar kājām iet no pieturas uz piem. Upeslejām, vai Cekuli vai Avotiem, lai var droši šķērsot ceļu. Kā jau minēju iepriekš satiksme uz šiem paralēlajiem (zaļajiem) ceļiem būs gaidāma intensīva un noslogota tieši no pieguļošo ciematu iedzīvotāju automašīnu satiksmes, tādēļ šo ceļu šķērsošanai tuvu pieturai vai pagriezieniem uz ciematiem vajag gājēju pārejas.		
39.	12 Alksniešu iedzīvotāju iesniegumi	Vides pārraudzības valsts biroja Nr. 5-01/728, Nr. 5-01/722, Nr. 5-01/715, Nr. 5-01/710, Nr. 5-01/705, Nr. 5-01/702, Nr. 5-01/703, Nr. 5-01/713,	1. Projektā piedāvātais risinājums paredz iebraukšanu un izbraukšanu no Alksniešiem organizēt pa ceļu, kas ved cauri mežam (skat. attēlojumu kartē pielikumā Nr. 1). Ceļa izbūve šī projekta ietvaros nav paredzēta, publiskās apspriedes laikā 24.03.2022. saņēmām apliecinājumu no Salaspils pašvaldības pārstāves, ka pašvaldība par šāda ceļa izbūves plāniem nav informēta.	1. Projekta izstrādātāji pirms risinājumu izstrādes veica objekta apsekošanu dabā (tai skaitā arī konkrēto meža ceļu). Saprotams, ka ceļš nav izbraucams, kā rezultātā to nepieciešams pārbūvēt. Paredzēts, ka minētā ceļa pārbūves darbus veiks pašvaldība gadījumā ja tā atradīs finansējumu pārbūves veikšanai. Tad arī tiks veiktas ģeoloģiskās izpētes, zemju atsavināšana, meža ciršana u.t.t. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Līdz ar to piekļūt DKS Avoti kā arī DKS Alksnieši būs iespēja no esošā asfaltbetona seguma ceļa, kurš esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4.	CD-1/3

		Nr. 5-01/712, Nr. 5-01/704, Nr. 5-01/735, Nr. 5-01/738.	 Bildes kā situācija izskatās dabā 	2. Projekta risinājumos netiek paredzēts veikt Mazās Juglas tilta pārbūvi, kurš atrodas DKS Avoti. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas DKS Avoti piekļuves nodrošināšanu vērsties pie pašvaldības. 3. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Līdz ar to piekļūt DKS Avoti kā arī DKS Alksnieši būs iespēja no esošā asfaltbetona seguma ceļa, kurš esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4. 4. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 5. Pupuķis ir izteikti urbānu vietu suga un barību meklē mazdārziņos (zemesvēži), rūpīgi pļautos zālienos (skudras) u.c. antropogonā vidē. Autoceļa nomales arī ir un arī turpmāk būs ļoti piemērotas. 6. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā	
--	--	--	---	--	--

				paralēlais ceļš netiks paredzēts. 7. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Risinājums nodrošinās ērtu iebraukšanu un izbraukšanu Alksniešu iedzīvotājiem. 8. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Risinājums nodrošinās pieņemt Alksniešiem glābšanas dienestu un komunālo dienestu pakalpojumus. 9. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 10. Gan Alksniešu, gan Avotu iedzīvotājiem piekļūt Salaspilij būs iespēja, izmantojot paralēlos ceļus un autoceļu A4. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības. 11. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā	
--	--	--	---	---	--

			  Mēs kategoriski iebilstam pret piedāvāto risinājumu, ņemot vērā sekojošus argumentus. 1. Ceļš piedāvātajā risinājumā ved cauri mežam. Cik noprotams, projektētāji nav iepazinušies ar to, kā izskatās šis ceļš dabā. Dabā tā ir daļēji iebraukāta taka, kuru no abām pusēm ieskauj vai nu grāvji, vai citi privātie īpašumi. Nedz šī	ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 12. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Satiksmes drošībai autoceļam A4 paredzēts pieslēgt tikai reģionālos autoceļus un galvenās ielas. Līdz ar to vietējās satiksmes plūsmas autoceļus nav paredzēts pieslēgt autoceļam A4, tai skaitā autoceļu no Avotiem. 13. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 14. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem uz paralēlā ceļa pretī DKS Avoti paredzēts veikt autobusu pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 15. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē).	
--	--	--	---	--	--

		nosacītā ceļa platums, kas knapi ļautu izbraukt pa to ar vieglo automašīnu, nedz stāvoklis un ģeoloģiskās īpatnības (t. sk. mitrums) mūsu ieskatā neļauj pārveidot to par pilnvērtīgu divvirzienu ceļu, kas būtu piemērots paredzētās intensitātes kustībai. 2. Piedāvātais ceļš ved cauri teritorijai, kam ir būtisks plūdu risks. Pēdējo 10 gadu pavasara palu laikā viens ceļa posms ir applūdis tādā mērā, ka pa to nav iespējas izbraukt ar transportlīdzekļiem (50 – 60 cm zem ūdens). Tas nogriezīs vienīgo piekļuvi visam ciematam. 3. Pieminētie fakti rada pamatotas bažas, ka piedāvātais risinājums neļaus Alksniešos un Avotos nepieciešamības gadījumā nokļūt glābšanas dienestiem (ugunsdzēsēji, ātrā palīdzība, avārijas dienests u.c.), asenizācijas pakalpojumu sniedzējiem, preču (tostarp pārtikas) piegādātājiem, ceļa tīrīšanas tehnikai u.tml., kas būtu mūsu kā iedzīvotāju pamattiesību pārkāpums. Cik bija noprotams no projekta pārstāvju teiktā publiskās apspriedes laikā, projektētāji nav saņēmuši nevienu izvērtējumus, kas apliecinātu, ka piedāvātais ceļš būtu piemērots šāda transporta kustībai. 4. Papildus vēlamies vērst jūsu uzmanību, ka mežs, kuram cauri projektētāji piedāvā izveidot jauno ceļu, atrodas privātpašumā. 2. Par piedāvāto risinājumu – tiltu Iepazīstoties ar projekta grafisko attēlojumu (skat. attēlu pielikumā Nr. 2) rodas priekšstats, ka projektētāji kā vienu no iekļūšanas/izkļūšanas iespējām Alksniešos un Avotos paredz tiltu pāri upei Mazajai Juglai. Šāds risinājums mūs kā Alksniešu iedzīvotājus pilnībā apmierinātu, ja vien būtu tehniski iespējams. Pašreiz šis tilts ir paredzēts vienīgi gājējiem – tā platums un tehniskais stāvoklis neļauj pa to pārvietoties ar automašīnu, nemaz nerunājot par glābšanas dienestu transportlīdzekļiem, komunālo un citu pakalpojumu lielgabarīta transportlīdzekļiem. Ja šāds risinājums tiek saglabāts, lūdzam iekļaut projektā un nodrošināt tilta nepieciešamo tehnisko pārbūvi.	Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Satiksmes drošībai autoceļam A4 paredzēts pieslēgt tikai reģionālos autoceļus un galvenās ielas. Līdz ar to vietējās satiksmes plūsmas autoceļus nav paredzēts pieslēgt autoceļam A4, tai skaitā autoceļu no Avotiem. 16. Minētos izvērtējumus veiks pašvaldība, veicot minētā meža ceļa pārbūves būvprojekta izstrādi gadījumā ja pašvaldība atradīs finansējumu meža ceļa pārbūvei. 17. Projekta risinājumi neparedz esošā tilta pār Mazo Juglu pārbūvi. Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Ar vēlmi par vēl vienas piekļuves nodrošināšanu Avotu ciemam vērsties pie pašvaldības. Avotos būs iespēja iebraukt no paralēlā ceļa, izmantojot esošo asfaltbetona seguma pieslēgumu (pieslēgums pašreiz pieslēdzas autoceļam A4). 18. Projekta izstrādes laikā A4 projekta risinājumi tiek un tiks salāgoti ar Rail Baltica risinājumiem.	
--	--	--	--	--



3. Citi iespējamie risinājumi

Piedāvājam nokļūšanai Avotos izmantot jau esošo ceļu Ziemeļu pusē, to savienojot ar ceļu, kas ies paralēli A4 automaģistrālei. Kā risinājums varētu būt paralēlā ceļa pārcelšana otrpus A4 (posmā no Upeslejām līdz Avotiem) vai arī izveidot piekļuvi paralēlajam ceļam caur tuneli/pār vadu pretī Avotu ceļam.

4. Sabiedriskais transports

Lai arī līdz šim pašos Alksniešos/Avotos nebija sabiedriskā transporta pieturvietas, mums sabiedriskais transports bija sasniedzams vairākos veidos. Pirmkārt, kājām vai ar velotransportu bija iespēja ātri nokļūt Upeslejās, kur ir sabiedriskā transporta pietura. Otrkārt, pretējā šosejas pusē atrodas Cekule, kur arī ar kājām vai velotransportu ir sasniedzama sabiedriskā transporta pietura. Visbeidzot, lai arī bez oficiālas pieturvietas, taču šosejas malā, pie pagrieziena uz Avotiem pietāja arī garām braucošie sabiedriskā transporta autobusi, kas ļāva to izmantot vietējiem iedzīvotājiem. Tāpat mūsu apdzīvotajā vietā ikdienu vairākkārtīgi iegriežas skolēnu autobuss, kas nogādā

			bērnus uz Salaspils skolām. Vēlamies atgādināt, ka tiesības uz izglītību arī ir mūsu pamattiesības, tādēļ jebkuram projekta ietvaros piedāvātajam risinājumam jābūt atbilstošam arī skolas autobusa drošai kustībai. Ņemot vērā, ka Alksniešos un Avotos dzīvo pietiekami daudz iedzīvotāju, tostarp bērnu, mums ir nepieciešams saglabāt piekļuvi gan sabiedriskajam transportam, gan skolas autobusam. 5. Ietekme uz dabu Alksniešu un Avotu teritorijā pēdējos gadus ir konstatēta Latvijā īpaši aizsargājama putnu suga (LV Sarkanajā grāmatā 2. kat.) Pupuķis (Upupa epops), vismaz divi pāri (novērojumi ir iesniegti Dabas dati mājas lapā), kuru ligzdošanas palielināšana jeb populācijas palielināšana ir bijusi neveiksmīga pēdējos gados. Tas ir saistīts ar faktu, ka šim putnam ir nepieciešams dobums, kur veidot ligzdu. Konkrētais putns ir Latvijas aizsargājamo putnu sarakstā, bet pēc MK noteikumiem (Nr. 940 un Nr. 350) nav iekļauts mikrolieguma teritoriālajā aizsardzībā. Tomēr uzskatām, ka dabas aizsardzības sakarā ir jāizvērtē iespējā ietekme uz pupuķu ligzdošanas teritoriju. 6. Ekonomiskie aspekti Lūdzam šī projekta īstenošanas gaitā neaizmirst arī par ekonomiskajiem aspektiem, ne tikai no valsts, bet arī no pašvaldības finanšu puses. Pašreiz iebraukšana Avotos un Alksniešos notiek pa asfaltētu, pietiekami kvalitatīvu ceļu (skat. attēlu pielikumā Nr. 3). Mūs kā Alksniešu iedzīvotājus pārsteidz gatavība pilnībā atteikties no šāda jau esoša ceļa, lai tā vietā citur būvētu kaut ko ļoti līdzīgu.		
--	--	--	--	--	--



7. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju piedāvātais risinājums nodrošinātu iespējami ātru un ērtu risinājumu iebraukšanai un izbraukšanai no Alksniešiem (tam nav obligāti jābūt tiešam savienojumam ar jauno ātrgaitas ceļu).

8. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju piedāvātais risinājums nodrošinātu drošu dzīves vidi, kas ietver arī nepieciešamības gadījumā saņemt glābšanas dienestu un komunālo dienestu pakalpojumus.

9. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju piedāvātais risinājums nodrošinātu savienojumu ar Upeslejām (tostarp arī kājāmgājējiem un velobraucējiem), kur atrodas tuvākais bērnudārzs, skola, veikals, pasta nodaļa, doktorāts un sabiedriskais transports.

10. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju piedāvātais risinājums nodrošinātu savienojumu ar Salaspili, kas ir mūsu pašvaldība un kur atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir paredzētas vietas bērnudārzos un skolās (kas paredz arī nepieciešamību Alksniešos un Avotos iebraukt skolas autobusam), atrodas ģimenes ārsti un citi ārstnieciskie un sabiedriskie pakalpojumi.

11. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju

			piedāvātais risinājums nodrošinātu piekļuvi sabiedriskajam transportam. 12. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, nodrošināt iebraukšanu/izbraukšanu Avotos no Ziemeļu puses, izmantojot pašreiz projektā nesaimnieciski likvidēto, esošo iebraukšanas ceļu (projekta 3. posma karte) un veidojot piebraukšanas ceļu A4 maģistrāles Rietumu pusē (no 114+00 līdz 121-123+00). Tur varētu izbūvēt arī ieskriešanās ceļu Salaspils virzienā un sabiedriskā transporta pieturvietu. 13. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām iekļaut projektā divpusēju pievedceļu savienojumu: Avotu iebraukšanas ceļš – iebraukšanas ceļš uz Upeslejām (mezglis Nr. 19) (tur atrodas tuvākie sabiedriskie centri (veikals, aptieka, ārsts, pasts, skola, ātrā palīdzība u.t.t.)). 14. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām paredzēt sabiedriskā transporta pieturvietu izbūvi uz A4 maģistrāles pie esošā iebraucamā ceļa Avotos vai tā tuvumā. 15. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām apsvērt ieskriešanās joslas Baltezers virzienā izveidi aiz plānotās caurbrauktuves Būve Nr. 11 (nevis posmā 116+00 – 130+00 A4 Austrumu pusē vēlreiz izvērtējot Austrumu puses pievedceļa 116-129 lietderību). Tas atrisinātu nokļuvi uz maģistrāles, ja Avotiem tiks nodrošināta piekļuve līdz pievedceļam uz Upeslejām un Būvei Nr. 11. 16. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām veikt Projektā piedāvātā risinājuma, kas paredz iebraukšanu un izbraukšanu no Alksniešiem pa ceļu, kas ved cauri mežam, vispusīgu izvērtējumu, proti, saņemt visus nepieciešamos atzinumus no Latvijas kompetentajām iestādēm par plānotā ceļa atbilstību esošā normatīvā regulējuma prasībām, proti, veikt ģeoloģisko izvērtējumu un ietekmes uz vidi novērtējumu, kā arī tehniski ekonomisko pamatojumu, kurā norādītas ceļa pievienojuma radītās satiksmes režīma izmaiņas un satiksmes negadījuma risku pieaugums. 17. Paredzot projektā mūsu ierosinājumus tiks izmantota esošā infrastruktūra – iebraukšanas ceļš Avotos, un ar vienzoslas tilta izbūvi pār Mazo Juglu, savienojot Avotus ar Akmens ielu un a/c P5 esošā gājēju tilta vietā. Tādējādi tiks izveidota tiešām nākotnē orientēta ceļu infrastruktūra. Ap	
--	--	--	---	--

			400 apbūves vienību iedzīvotājiem tiks nodrošināta ērta nokļūšana tuvākajā sabiedriskajā centrā (veikals, ārsts, pasts utt.) un paātrināta nokļūšana Rīgā pat daļēji atslogojot A4 maģistrāli. 18. Tāpat uzstājīgi lūdzam jūs nodrošināt šī projekta sasaisti ar Rail Baltic projektu, kuram arī viennozīmīgi būs liela ietekmes uz mūsu apdzīvojamo vietu. Publiskās apspriedes laikā projekta autori vairākkārtīgi pieminēja Rail Baltic projektu, taču paši atzina, ka reālas sasaistes starp projektiem pašreiz nav.		
40.	20 Upesciema iedzīvotāju kopīgs iesniegums	VPVB Nr. 5-01/758	1. Esam jau vairākus gadus sekojuši A4 rekonstrukcijas un paplašināšanās jautājumiem, arī rakstījuši un iesnieguši savus viedokļus un iesniegumus dažādām institūcijām sākot vismaz no 2006. gada, tostarp arī par to, ka mūsaprāt, posmā no tilta pār autoceļu A2 līdz krustojumam ar Upesciema ielu A4 paplašināšanas iecere tieši mūsu apdzīvotās vietas virzienā nav optimālākais risinājums, jo tādējādi tiek būtiski skarti nekustamie īpašumi – tiek samazināta to vērtība, iespējas tos izmantot noteiktajam mērķim – mazstāvu apbūvei un dzīvošanai, paredzama dzīves vides pasliktināšanās. Īpaši būtiski tiek skarti īpašumi “Kugri” un “Vecnoriņas”. No šogad piedāvātā ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma redzam, ka šie mūsu iebildumi nav tikuši ņemti vērā. 2. Trokšņus slāpējoša siena Ja ir iecerēts izveidot ātrgaitas autoceļu pa kuru iespējams braukt ar ātrumu līdz 130 km stundā, tas nozīmēs trokšņu līmeņa būtisku pieaugumu. Jau šobrīd trokšņa līmenis mūsu apdzīvotajā vietā ir ievērojami augsts. Tomēr attiecībā uz trokšņu sienu apspriešanai piedāvātais ietekmes uz vidi novērtējums neko neparedz. Attiecībā uz trokšņa aizsargsienu, norādām uz, piemēram Vācijā un Polijā izbūvētajām trokšņu slāpēšanas sienām gar autoceļiem, kas gar apdzīvotām vietām ir no necaurspīdīga, ilgmūžīga materiāla, turklāt to augstums un garums ir tāds, lai gan augstumā, gan garumā aizsegtu apdzīvoto vietu. Mūsu izpratne par trokšņa aizsargsienu ir tāda, ka tai jābūt tādai, kādas tās tiek izbūvētas Vācijā un Polijā. Trokšņu slāpēšanas siena ir jāizbūvē tā, lai visa apdzīvotā	1. Ieteikto projekta risinājumu autoceļa A4 paplašināšanos veikt uz otru pusi nav ieteicams īstenot. Plānotais maksimālais atļautais braukšanas ātrums 130 km/h pieprasa plāna līknes ar ievērojamiem rādusiem un šādas korekcijas Upesciema tuvumā radītu lielu ietekmi uz garu autoceļa trases posmu, radot citas negatīvas ietekmes. Ar risinājumu, ka autoceļš A4 tiek paplašināts uz abām pusēm konkrētajā vietā, tiek panākts kompromiss visiem iedzīvotājiem. 2. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. Trokšņu sienu caurspīdīgums un vizuālais izskats ir atkarīgs arī no nepieciešamās trokšņu sienu skaņas absorbcijas klases un akustiskās efektivitātes klases. Minētās klases katrā vietā var būt atšķirīgas. Tas tiks precizēts būvprojektā. 3. Plānotais 1. varianta autoceļa A4, Upesciema un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezgls būtiski neietekmēs dzīves kvalitāti. Minētais divlīmeņu ceļu mezgls ietekmēs īpašumu robežas ar kad. apz. 80600110178, 80600110646, 80600110642, 80600110251, 80600080082, 80600080497, 80600080018 salīdzinot ar otro variantu.	-

			vieta un it īpaši “Kugru” mājas tiek pasargātas no trokšņa un vibrācijas (ir paredzams, ka trokšņi un vibrācijas pieaugs, ceļa paplašināšanās un koku izciršanas dēļ). Trokšņu sienas garumam gar apvedceļu jābūt sākot no paša krustojuma ar Upesciema ielu līdz par īpašuma “Silenieki” galējam punktam virzienā uz tiltu pār autoceļu A2 (vismaz 350 m no krustojuma ar Upesciema ielu). 3. Mūsu apdzīvotās vietas nekustamo īpašumu īpašnieku un iedzīvotāju vairākums uzskata, ka krustojuma šķērsojuma 1. variants varētu būt labāks risinājums par 2. variantu. Tomēr tajā pašā laikā mēs neredzam detalizētāku skici, lai izprastu kā tieši šie varianti ietekmēs nekustamos īpašumus un mūsu dzīves kvalitāti. 4. Papildus tāda pat trokšņu siena jāizbūvē visā garumā no apla pie Kalna Mašēnu ielas līdz krustojumam uz Upesciema ielas, šo sienu savienojot ar to, kas tiks izbūvēta gar apvedceļu. Tas tādēļ, ka slēdzot citus krustojumus ar apvedceļu, braukšanas intensitāte pa Upesciema ielu būtiski palielināsies. 5. Plānotie paplašinājumi Upesciema ielas posmā novirzāmi pēc iespējas uz pretējo pusi nevis uz “Vecnoriņu” īpašumu, jo pretējā Upesciema ielas pusē nav dzīvojamās ēkas, kuras šāds risinājums būtiski ietekmētu. Līdz ar to arī samazinātos atsavināmā zemesgabala platība. 6. Saglabājams esošais iebraucamais ceļš uz “Kugriem” un “Sileniekiem” 7. Autobusa pieturvietas Upesciema ielā jāierīko ceļa posmā starp apli un krustojumu ar autoceļu A4, pēc iespējas tuvāk apdzīvotajai vietai – nodrošinot iedzīvotāju ērtāku nokļūšanu uz autobusa pieturvietu. 8. Jāparedz gājēju un riteņbraucēju ērta (apgaismota, asfaltēta seguma) pārvietošanās visos virzienos no un uz mūsu apdzīvoto vietu.	Detalizētāki ceļu mezglu risinājumi būs pieejami pēc autoceļa A4 pārbūves būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes. 4. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 5. Ieteikto projekta risinājumu autoceļa A4 paplašināšanos veikt uz otru pusi nav ieteicams īstenot. Plānotais maksimālais atļautais braukšanas ātrums 130 km/h pieprasa plāna līknes ar ievērojamiem rādusiem un šādas korekcijas īpašuma “Vecnoriņu” tuvumā radītu lielu ietekmi uz garu autoceļa trases posmu, radot citas negatīvas ietekmes. Ar risinājumu, ka autoceļš A4 tiek paplašināts uz abām pusēm konkrētajā vietā, tiek panākts kompromiss visiem iedzīvotājiem. 6. Projekta risinājumi paredz esošā ceļa uz “Kugriem” un “Sileniekiem” saglabāšanu. 7. Veicot būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi, tiks izskatīta iespēja abas autobusa pieturas “Šoseja” izbūvēt uz Skolas ielas starp autoceļu A4 un projektā paredzēto rotācijas apli. 8. Projekta risinājumi paredz veikt gājēju un/vai velosipēdu ceļa izbūvi blakus Upesciema un Skolas ielai. Apgaismojuma risinājumi tiks izskatīti veicot būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi. Pārējos virzienos par gājēju un/vai velosipēdu ceļu izbūvi kā arī apgaismojuma izbūvi vērsties pie pašvaldības.	
41.	6 Rutku ielas iedzīvotāju iesniegumi	VPVB Nr. 5-01/730, Nr. 5-01/739, Nr. 5-01/731,	1. Lai mazinātu trokšņu un piesārņojuma ietekmi, ierīkot trokšņus izolējošo sienu starp Rutku ielu/paralēlo ceļu un ātrgaitas ceļu. 2. Lai nodrošinātu kājām-gājējiem un velosipēdistiem drošu pieeju medicīnas pakalpojumiem, pirmās nepieciešamības precēm, skolai un bibliotēkai 1.5 m platā nomaļā vietā	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Plānotais šīs ielas normālprofils ir NP9,5, kas labi raksturo valsts reģionālo autoceļu ar melno	-

		Nr. 5-01/742, Nr. 5-01/749, Nr. 5-01/711.	izbūvēt velo/gājēju celiņu. Savienojot šo celiņu ar jau esošo veloceļu "Berģi – Upesciems - Langstiņi", tiks veicināta Sunīšu (tai skaitā Rutku ielas) un Mucenieku iedzīvotāju velomobilitāte gan novada ietvaros, gan virzienā uz Rīgu. 3. Lai nodrošinātu drošu izbraukšanu no mājām, ierīkot "guļošos policistus" paralēlā ceļa Rutku ielas posmā. 4. Lūdzu izskatīt arī iespēju autoceļa A4 paplašināšanu šajā posmā veikt A4 labajā (Rietumu) pusē. Tā mazāks kaitējums tiktu nodarīts autoceļa A4 kreisajā (Austrumu) pusē esošajam mitrāja biotopam un ģints staipekņim.	segumu. Šādu ceļu Latvijā ir aptuveni 4650 km un vidējā intensitāte uz tiem ir ~1810 a/dn, kas aptuveni atbilst Rutku ielas satiksmes noslodzei 2050. gadā. Pašreiz pa šiem ceļiem pārvietojas gājēji un velosipēdisti gan ziemā, gan vasarā, un nav konstatēta īpaša bīstamība. Gājēju un veloceļu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. 3. Tā kā paredzēts, ka sabiedriskais transports pārvietosies arī pa Rutku ielu, tad ātrumvaļņu izbūve uz Rutku ielas nav ieteicama. Uz Rutku ielas tiks paredzēts uzstādīt maksimālā ātruma ierobežojošās ceļa zīmes, lai nodrošinātu drošāku izbraukšanu no mājām. 4. Ieteikto projekta risinājumu autoceļa A4 paplašināšanos veikt uz otru pusi nav ieteicams īstenot. Plānotais maksimālais atļautais braukšanas ātrums 130 km/h pieprasa plāna līknes ar ievērojamiem rādusiem un šādas korekcijas īpašuma Rutku ielas tuvumā radītu lielu ietekmi uz garu autoceļa trases posmu, radot citas negatīvas ietekmes. Ar risinājumu, ka autoceļš A4 tiek paplašināts uz abām pusēm konkrētajā vietā, tiek panākts kompromiss visiem iedzīvotājiem.	
42.	Amatnieku iedzīvotājs	30.03.2022 VPVB Nr. 5-01/729	Sakarā ar to, ka esošā divu joslu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūve par ātrgaitas autoceļu, ievērojami palielināsies trokšņu līmenis manā īpašumā (adrese: Amtnieku iela 18, Amatnieki, Garkalnes pagasts, Ropažu novads, kadastra nr. 80600120965). Putekļu daudzums, smaka, kas tiks radīta riepu nodiluma rezultātā, automašīnu izplūdes gāzes arī ievērojami pasliktinās vidi manā īpašumā, jo autoceļš pēc rekonstrukcijas visticamāk būs noslogots vairāk kā tas ir šobrīd. Papildus lūgums ņemt vērā arī faktu, ka īpašums ar kadastra nr. 80600120101, kur šobrīd ir mežs, pēc Ropažu novada teritoriālā plānojuma nosacījumiem ir Dzīvojamo māju	Atbilstoši spēkā esošajam Garkalnes novada teritorijas plānojuma 2013.–2024.gadam teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, teritorijās, kur nepieciešama dzīvojamās un publiskās apbūves, vai atsevišķu objektu aizsardzība pret transporta radītajiem trokšņiem un piesārņojumu, jāizstrādā trokšņu mazināšanas plāns, un atbilstoši tam jāierīko prettrokšņa siena un šis darbs jāveic zemes īpašuma (pašreiz meža) ar kadastra nr. 80600120101 attīstītājam, tāpēc autoceļa A4 pārbūves projektā trokšņu siena mežam paredzēta netiks. Vēršam Jūsu	-

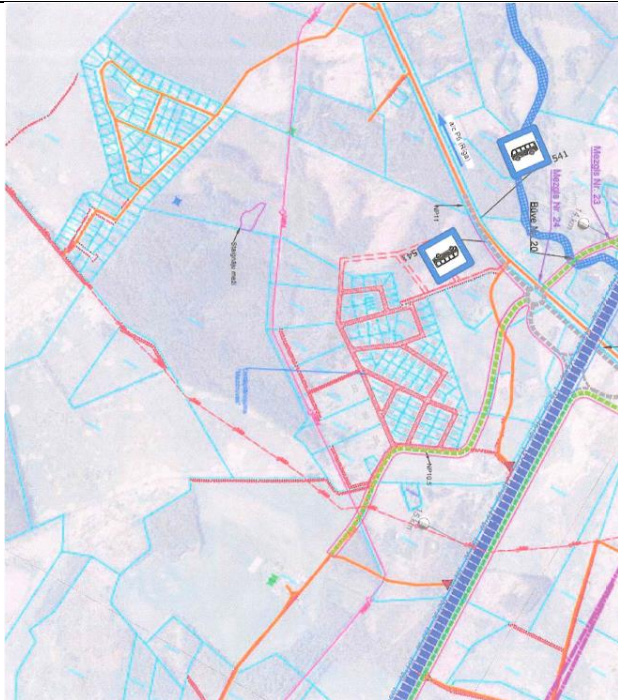
			apbūve. Ja trokšņu barjera netiks paredzēta minētā projekta ietvaros, tas nelabvēlīgi ietekmēs esošā Amatnieku ciema attīstību, proti, Dzīvojamo māju apbūve šajā teritorijā, visticamāk netiks attīstīta. Ņemot vērā augstāk minētos faktus, lūdzu plānotajā ietekmes uz vidi novērtējumā iekļaut kā obligātu nepieciešamību izbūvēt trokšņu sienu/barjeru visa norādītā posma garumā.	uzmanību, ka atbilstoši 30.04.2013. Ministru kabineta noteikumiem Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 147. un 1471. punktiem, teritorijās, kur ir izstrādātas stratēģiskās trokšņa kartes un kur ir konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi, dzīvojamā apbūve nebūtu jāplāno, lai pasargātu iedzīvotājus no trokšņa, smakām un cita veida piesārņojuma.	
--	--	--	---	---	--

					
43.	SIA "Zviedrijas mežu fondi", "Jaunliepiņas", kad. apz. 80600120023, "Amatnieki", kad.	29.03.2022 VPVB Nr. 5-01/759	SIA "Zviedrijas mežu fondi" (turpmāk tekstā – Sabiedrība) pieder nekustamie īpašumi "Jaunliepiņas", Garkalnes pag., Ropažu nov., kadastra numurs 80600120023, kas sastāv no zemes vienības ar kopējo platību 3.57 ha, un "Amatnieki", Garkalnes pag., Ropažu nov., kadastra nr. 80600120106, kas sastāv no zemes vienības ar kopējo platību 1.53 ha.	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-

	apz. 80600120106		Nekustamo īpašumu atļautā izmantošana ir “Dabas un apstādījumu teritorija”. Dabas un apstādījumu teritorijas galvenais izmantošanas veids ir rekreācija, sports, tūrisms, brīvā laika vai kvalitatīvas dabas un kultūrvides nodrošināšana, ietverot ar atbilstošo funkciju saistītās ēkas un būves, tai skaitā tirdzniecības vai pakalpojumu objektus (veikals, kiosks, kafejnīca, viesu māja u.tml.). Pēc Sabiedrības iniciatīvas ir uzsākta minētās teritorijas lokālplānojuma izstrāde, ar mērķi mainīt teritorijas izmantošanas veidu uz “Dzīvojamo māju apbūvi”. Minētie īpašumi robežojas ar autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne). Uz doto brīdi, notiek projekta izstrāde autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu, kura īstenošanas rezultātā esošais divjoslu Rīgas apvedceļš (A4) tiks pārbūvēts par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēn (4 braukšanas joslām) un atļauto maksimālo braukšanas ātrumu 130 km/h. Neatkarīgi no tā, vai Sabiedrībai piederošo nekustamo īpašumu teritorijai atļautā izmantošana paliks “Dabas un apstādījumu teritorija”, kas ļaus Sabiedrībai izveidot attiecīgajās teritorijās atpūtas kompleksu ar viesu mājām, atpūtas parku utml., vai arī atļautā izmantošana tiks mainīta uz “Dzīvojamo māju apbūvi”, kas ļaus sadalīt īpašumu apbūves zemes gabalos, un izbūvēt īpašumu teritorijā privātmāju ciematu, ātrgaitas autoceļa izbūve pie īpašumu robežas, būtiski palielinās trokšņa līmeni, radot diskomfortu, potenciālajiem privātmāju ciemata iedzīvotājiem, vai atpūtas kompleksa apmeklētājiem ietekmējot to dzirdi un traucējot akustisko saziņu. Ņemot vērā augstāk norādīto, kā arī to, ka blakus esošos īpašumos ir atļautā dzīvojamā apbūve, lūdzam paredzēt trokšņu barjeras izbūvi gar augstāk norādīto īpašumu robežām.		
44.	SIA “Zviedrijas mežu fondi”, “Aidas”, kad. apz. 80310070012	29.03.2022 VPVB Nr. 5-01/760	SIA “Zviedrijas mežu fondi” (turpmāk tekstā – Sabiedrība) pieder nekustamais īpašums “Aidas”, Salaspils pag., Salaspils nov., kadastra nr. 80310070012, kas sastāv no zemes vienības ar kopējo platību 6.59 ha. Minētais īpašums robežojas ar autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne). Uz doto brīdi notiek projekta izstrāde autoceļa A4	ICP “Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai” IV.2. nodaļā norādīts, ka attālums starp automaģistrāles ceļu mezgļiem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļa mezgļiem - 2 km. Rezultātā pieslēgumu minētajam īpašumam nevar izbūvēt, jo tuvu	-

			Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas ceļu, kura īstenošanas rezultātā esošais divjoslu Rīgas apvedceļš (A4) tiks pārbūvēts par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvmēm (4 braukšanas joslām) un atļauto maksimālo braukšanas ātrumu 130 km/h. Saskaņā ar Salaspils novada teritorijas plānojumu, nekustamā īpašuma "Aidas", kadastra nr. 80310070012, Salaspils pagastā, Salaspils novadā, daļā teritorijas funkcionālai zonējums ir noteikts rūpnieciskās apbūves teritorijas (R). Rūpnieciskās apbūves teritorijā, katrā zemes vienībā, ir atļauta vienas vai vairāku: • rūpnieciskās ražošanas ēku būvniecība, • rezervuāru, bunkuru, silosu un noliktavu ēku būvniecība, • elevatoru – noliktavu uzņēmumu būvju būvniecība, • automašīnu stāvlaukumu būvniecība, • rūpnieciskās ražošanas ēku, kas paredzētas auto remonta darbnīcām vai automazgātuvei, būvniecība. Savukārt Īpašuma teritorijas daļā, kura robežojas ar valsts autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) ir noteikta turpmākās plānošanas teritorija autoceļu attīstībai. Uz doto brīdi Sabiedrībai piederošam īpašumam nav nodrošināta piebraukšana, proti nav iespējas piebraukt no pašvaldības ceļa, kā arī nav nodrošināti servitūti pa pieguļošajiem nekustamiem īpašumiem, līdzīga situācija ir blakus esošām zemes vienībām, kas robežojas ar autoceļu A4. Projekta realizācijas gadījumā autoceļš kļūs par ātrgaitas autoceļu, kur atļautais maksimālais ātrums būs 130 km/h, kas atņems Sabiedrībai iespēju izmantot īpašumu Rūpnieciskās apbūves mērķiem, jo nebūs iespējams nodrošināt nobrauktuvi no ātrgaitas autoceļa. Ņemot vērā augstāk norādīto, kā arī to, ka Sabiedrībai piederošā īpašuma "Aidas" teritorijas daļai, kura robežojas ar valsts autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) ir noteikta turpmākās plānošanas teritorija autoceļu attīstībai lūdzam paredzēt nobrauktuvi no projektējamā ātrgaitas autoceļa uz Sabiedrībai piederošu īpašumu "Aidas", vai nodrošināt piebrauktuvi pa zemākas kategorijas autoceļiem.	atrodas autoceļu A4 un A6 divlīmeņu mezgls. Pieslēgumi privātipašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātipašumam satiksmes drošības apsvērumu dēļ. Jāņem vērā, ka minētajam īpašumam nav esoša reģistrēta nobrauktuve no autoceļa A4. Pētot ortofoto karti, īpašumam pašreiz tiek piekļūts, izmantojot esošo pašvaldības autoceļu ar kad. apz. 80310070043. Ar lūgumu izbūvēt pieslēgumu īpašumam no autoceļa V57 ar labāku segumu, vērsties pie pašvaldības.	
--	--	--	---	---	--

45.	SIA "Magdalēnas", "Magdalēnas", kad. apz. 80310070365	29.03.2022 VPVB Nr. 5-01/761	SIA "Magdalēnas" (turpmāk tekstā – Sabiedrība) pieder nekustamais īpašums "Magdalēnas", Jaunsaurieši, Salaspils pag., Salaspils nov., kadastra nr. 80310070365, kas sastāv no zemes vienības ar kopējo platību 28.9 ha. Minētam īpašumam ir izstrādāts un apstiprināts detālplānojums, kas paredz zemes vienības sadali 194 zemes vienībās, tai skaitā 190 apbūves zemes gabalos, kur paredzēta dzīvojamo māju apbūve. Piebraukšanai īpašumam ir noteikts ceļa servitūts, kas apgrūtinā vairākus citām personām piederošus nekustamos īpašumus. Uz doto brīdi notiek projekta izstrāde autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas ceļu, kura īstenošanas rezultātā esošais divjoslu Rīgas apvedceļš (A4) tiks pārbūvēts par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvmēm (4 braukšanas joslām) un atļauto maksimālo braukšanas ātrumu 130 km/h. Projekta ietvaros ir paredzēts izbūvēt pielikumā esošajā skicē ar zaļo krāsu iezīmētu ceļu līdz īpašumam "Leikas", Salaspils pag., Salaspils nov., kadastra nr. 80310150151, kas robežojas ar Sabiedrībai piederošo īpašumu "Magdalēnas". Iesniedzējs uzskata, ka minētais risinājums nav efektīvs, jo paredz ceļa izbūvi līdz īpašumam "Leikas", kurā atrodas viena viensēta un netiek plānota teritorijas izmantošanas paplašināšana, savukārt Sabiedrībai piederošā īpašuma "Magdalēnas", teritorijā, kas robežojas ar īpašumu "Leikas", ir paredzētas 180 dzīvojamo māju izbūve. Tāpat, ceļ servitūts, ar kuru ir nodrošināta piekļuve pie īpašuma "Magdalēnas", sākas blakus projektējamam ceļam, tad abi ceļi iet paralēli viens otram, un vidusceļā apvienojas, tādējādi esošais servitūta ceļš un autoceļa A4 pārbūves projektā plānotais ceļš līdz īpašumam "Leikas" faktiski dublē viens otru. Ņemot vērā minēto, lūdzam paredzēt ceļa izbūvi līdz Sabiedrībai piederošam īpašumam "Magdalēnas", tādējādi nodrošinot potenciāliem detālplānojuma teritorijā esošo 180 dzīvojamai apbūvei paredzēto zemes vienību iedzīvotājiem piekļuves iespējas pa pašvaldības ceļu, neapgrūtinot trešajām personām piederošus īpašumus.	Projekta mērķis ir, veicot autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas ceļu, nodrošināt piekļuvi visiem īpašumiem tā pat kā tas ir esošajā situācijā. Tā kā piekļuves īpašumam "Magdalēnas" no autoceļa A4 nav, tad šā projekta ietvaros jauna piekļuve minētajam īpašumam netiek paredzēta. Ar lūgumu izbūvēt piekļuvi īpašumam "Magdalēnas" vērsties pie pašvaldības.	-
-----	---	------------------------------------	--	--	---

					
46.	SIA "Balti Tehnika Serviss", "Jaunlauki A", kad. nr. 80310070381001	25.03.2022	SIA Balti Tehnika Serviss, (Reģ.nr. 50003633621), kā īpašuma "Jaunlauki A", (Salaspils pagasts, Salaspils novads (kadastra Nr. 80310070381001)) īpašnieks plāno "Smago automobiļu un traktoru tehniskās apkopes un remonta servisa centra" būvniecību un attīstību iepriekš minētajā īpašumā. Veicot mērķtiecīgus sagatavošanās darbus šim uzņēmuma attīstības plānam, esam saņēmuši būvatļauju N R. B I S - B V- 41 - 2 0 2 0 - 4 1 0 (B V / 1 - 1 1 / 2 0 / 9. legādājoties īpašumu "Jaunlauki A" un, plānojot augstāk minēto būvniecību, SIA BALTI TEHNIKA SERVISS savus uzņēmuma attīstības plānus balstīja uz autoceļa A4 attīstības iepriekšējo plānu (Pielikums Nr. 1), kurā plānots apbraucamais ceļš starp A4 autoceļu un mūsu zemes īpašumu "Jaunlauki A". Šāds plānojums nodrošinātu piekļuvi mūsu īpašumam, kā arī nodrošinātu iespēju piegādāt smago	ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai" IV.2. nodaļā norādīts, ka attālums starp automaģistrāles ceļu mezgliem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļa mezgliem - 2 km. Rezultātā pieslēgumu minētajam īpašumam nevar izbūvēt, jo tuvu atrodas autoceļu A4 un P5 divlīmeņu mezgls. Pieslēgumi privātipašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātipašumam satiksmes drošības apsvērumu dēļ. Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofils paredzēts NP5.5.	CD-1/3

			tehniku SIA BALTI TEHNIKA SERVISS servisa centrā remontu, apkopju un tirdzniecības darbību veikšanai, kas ir mūsu uzņēmuma pamatdarbības virziens. Veicot "Jaunlauki A" projekta attīstību jau sākuma stadijā SIA BALTI TEHNIKA SERVISS uz šo dienu ir ieguldījis ļoti lielus finanšu un darba līdzekļus šajā projektā. Nākotnē SIA BALTI TEHNIKA SERVISS servisa centra attīstība sniegs ievērojamu ieguldījumu gan Salaspils novada teritoriālā attīstībā, gan nodrošinām Salaspils novadam nodokļu maksājumus. SIA BALTI TEHNIKA SERVISS ir VID sudraba līmeņa nodokļu maksātāju padziļinātās sadarbības programmas dalībnieks. Jaunais (plānotais) A4 autoceļš (Pielikums Nr.2) ir pārveidots mums nepieņemamā veidā un neņemot vērā pieguļošo zemes īpašnieku īpašumu attīstības plānus. Piebraucamais ceļš no A4 autoceļa uz zemes gabalu "Jaunlauki A" ir likvidēts. Iespēja piekļūt pie zemes gabala "Jaunlauki A" ir plānota tikai caur dzīvojamo apbūvi pa zemes ceļiem, kas ir pretrunā ar SIA BALTI TEHNIKA SERVISS izsniegto būvatļauju, jo smagas tehnikas piegāde nav iespējama (zemes ceļa foto pielikumā Nr. 3) pa pievadceļiem kādi tie norādīti jaunajā plānā. Tāpat, izmantojot šo plānotāju izstrādāto piekļuves veidu mūsu īpašumam, nav ņemta vērā iespējamās transporta plūsmas (smagā tehnika, būvniecības tehnika u.c.) ietekme uz apkārtējo privātīpašnieku dzīves vides izmaiņu. Ar šo lēmumu autoceļa A4 attīstības plānotāji pilnībā likvidē, SIA BALTI TEHNIKA SERVISS iespēju izveidot, uzturēt un attīstīt smago automobiļu un traktoru tehniskās apkopes un remonta servisu īpašumā "Jaunlauki A". Uzskatu, ka no plānotāju puses, ir apzināti un rupji ignorēta Salaspils novada pašvaldības ("Salaspils novada Būvvalde") izsniegtā būvatļauja (NR. B I S - B V- 41 - 2 0 2 0 - 4 1 0 (B V / 1 - 1 1 / 2 0 / 9)) Ir radīta situācija, kurā SIA BALTI TEHNIKA SERVISS nav iespējas izmantot savu iegādāto īpašumu "Jaunlauki A", tam paredzētajam mērķim. Autoceļa attīstītāji ignorē mūsu tiesības attīstīt Salaspils novada teritoriju un sniegt savu nodokļu ieguldījumu Salaspils novada nākotnes attīstībā.	
--	--	--	---	--

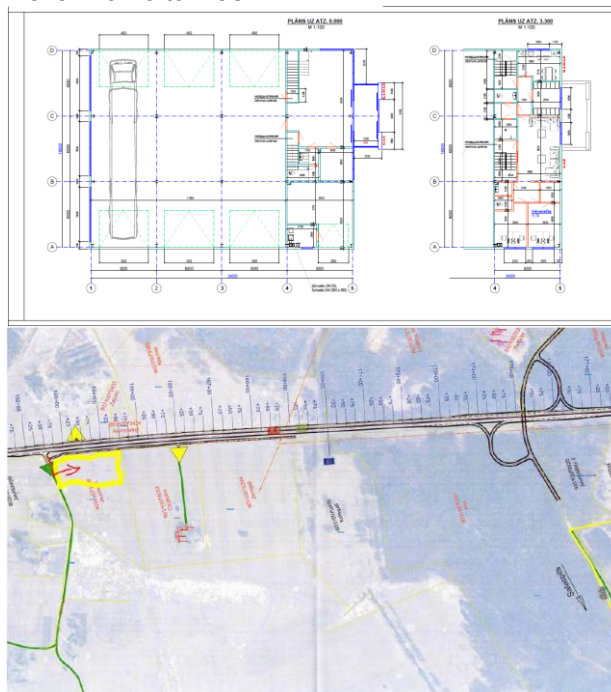
			Mēs, SIA Balti Tehnika Serviss, pieprasam: - pārskatīt autoceļa A4 plānošanu un atgriezties pie iepriekš plānotā apvdeceļa izveides starp A4 autoceļu un mūsu zemes īpašumu "Jaunlauki A", kas nodrošinātu piekļuvi zemes īpašumam, par ko nekavējoties informējot SIA BALTI TEHNIKA SERVISS, lai mēs varētu veikt "Jaunlauki A" tālāko būvniecības projekta attīstību; - norādīt precīzu ceļu, kas nodrošina piekļuvi zemes gabalam "Jaunlauki A" no/uz autoceļu A4 ar kravnesību ne mazāk kā 52 tonnas, saskaņā ar izsniegto Salaspils novada pašvaldības iestādes "Salaspils novada Būvvalde" izsniegto būvatļauju NR. B I S - B V- 41 - 2 0 2 0 - 4 1 0 (B V / 1 - 1 1 / 2 0 / 9) SIA BALTI TEHNIKA SERVISS darbības nodrošināšanai.		
--	--	--	--	--	--

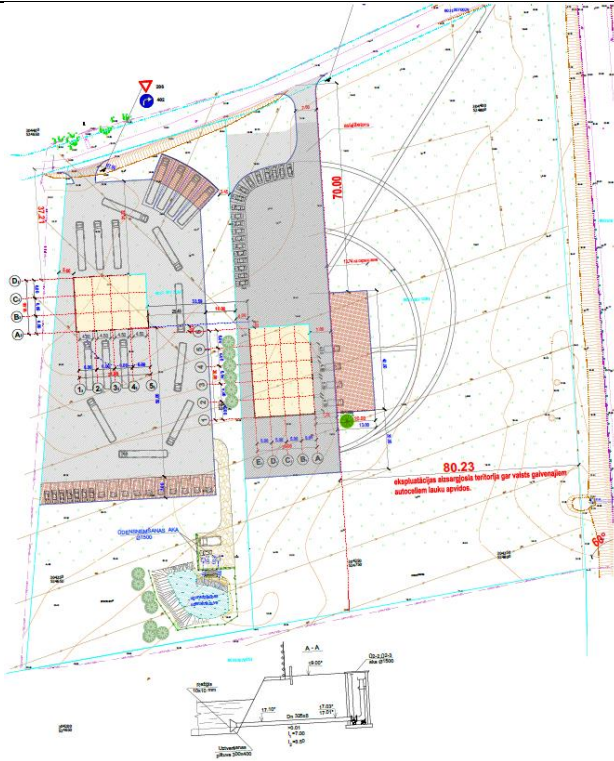


			 		
47.	SIA "Auto Truck Studio", "Jaunlauki", kad. apz. 80310070363, "Jaunlauki B", kad. apz. 80310070362	29.03.2022	SIA Auto Truck Studio, (Reģ. Nr. 40103909379), kā īpašumu "Jaunlauki" (Salaspils pagasts, Salaspils novads (kadastra Nr. 80310070363)) un "Jaunlauki B", (Salaspils pagasts, Salaspils novads (kadastra Nr. 80310070362)) īpašnieks, plāno "Smago automobiļu un tehniskās apkopes un remonta servisa centra" būvniecību un attīstību iepriekš minētajā īpašumā. Veicot mērķtiecīgus sagatavošanās darbus šim uzņēmuma attīstības plānam (pielikums Nr. 1 un pielikums Nr. 1_1), esam būvatļaujas saņemšanas procesā.	ICP "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai" IV.2. nodaļā norādīts, ka attālums starp automaģistrāles ceļu mezgliem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļa mezgliem - 2 km. Rezultātā pieslēgumu minētajam īpašumam nevar izbūvēt, jo tuvu atrodas autoceļu A4 un P5 divlīmeņu mezgls. Pieslēgumi privātipašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātipašumam	CD-1/3

		legādājoties īpašumus “Jaunlauki” un “Jaunlauki B”, plānojot augstāk minēto būvniecību, SIA AUTO TRUCK STUDIO savus uzņēmuma attīstības plānus balstīja uz autoceļa A4 attīstības iepriekšējo plānu (Pielikums Nr. 2), kurā plānots apbraucamais ceļš starp A4 autoceļu un mūsu zemes īpašumus “Jaunlauki” un “Jaunlauki B”. Šāds plānojums nodrošinātu piekļuvi mūsu īpašumam, kā arī nodrošinātu iespēju piegādāt smago tehniku SIA AUTO TRUCK STUDIO servisa centrā remontu, apkopju un tirdzniecības darbību veikšanai, kas ir mūsu uzņēmuma pamatdarbības virziens. Veicot “Jaunlauki” un “Jaunlauki B” projektu attīstību jau sākuma stadijā SIA AUTO TRUCK STUDIO uz šo dienu ir ieguldījis ļoti lielus finanšu un darba līdzekļus šajā projektā. Nākotnē SIA AUTO TRUCK STUDIO servisa centra attīstība sniegs ievērojamu ieguldījumu gan Salaspils novada teritoriālā attīstībā, gan nodrošinām Salaspils novadam nodokļu maksājumus. Jaunais (plānotais) A4 autoceļš (Pielikums Nr.3) ir pārveidots mums nepieņemamā veidā un neņemot vērā pieguļošo zemes īpašnieku īpašumu attīstības plānus. Piebraucamais ceļš no A4 autoceļa uz zemes gabaliem “Jaunlauki” un “Jaunlauki B” ir likvidēts. Iespēja piekļūt pie zemes gabaliem “Jaunlauki” un “Jaunlauki B” ir plānota tikai caur dzīvojamo apbūvi pa zemes ceļiem, kas ir pretrunā ar SIA AUTO TRUCK STUDIO izsniegto būvatļauju, jo smagas tehnikas piegāde nav iespējama (zemes ceļa foto pielikumā Nr. 4) pa pievadceļiem kādi tie norādīti jaunajā plānā. Tāpat, izmantojot šo plānotāju izstrādāto piekļuves veidu mūsu īpašumiem, nav ņemta vērā iespējamās transporta plūsmas (smagā tehnika, būvniecības tehnika u.c.) ietekme uz apkārtējo privātpašnieku dzīves vides izmaiņu. Ar šo lēmumu autoceļa A4 attīstības plānotāji pilnībā likvidē SIA AUTO TRUCK STUDIO iespēju izveidot, uzturēt un attīstīt smago automobiļu un tehniskās apkopes un remonta servisu īpašumos "Jaunlauki" un “Jaunlauki B”. Ir radīta situācija, kurā SIA AUTO TRUCK STUDIO nav iespējas izmantot savu iegādātus īpašumus “Jaunlauki” un “Jaunlauki B” tam paredzētajam mērķim. Autoceļa attīstītāji ignorē mūsu tiesības attīstīt Salaspils novada teritoriju un sniegt savu	satiksmes drošības apsvērumu dēļ. Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofils paredzēts NP5.5.	
--	--	---	---	--

			nodokļu ieguldījumu Salaspils novada nākotnes attīstībā. Mēs, SIA Auto Truck Studio, pieprasam: - pārskatīt autoceļa A4 plānošanu un atgriezties pie iepriekš plānotā apvdeceļa izveides starp A4 autoceļu un mūsu zemes īpašumiem “Jaunlauki” un “Jaunlauki B”, kas nodrošinātu piekļuvi zemes īpašumiem, par ko nekavējoties informējot SIA AUTO TRUCK STUDIO, lai mēs varētu veikt “Jaunlauki” un “Jaunlauki B” tālāko būvniecības projektu attīstību; - norādīt precīzu ceļu, kas nodrošina piekļuvi zemes gabalam “Jaunlauki” no/uz autoceļu A4 ar kravnesību ne mazāk kā 40 tonnas.		
--	--	--	--	--	--

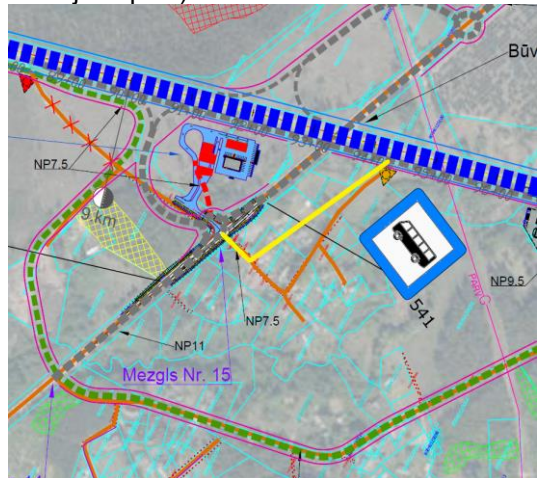


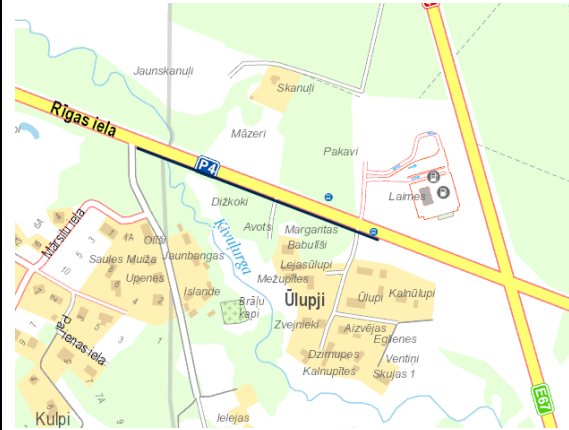
					
48.	SIA "KNAUF", "Puķes-2", kad. apz. 80310110138, "Daugvaidas", kad. apz. 80310110001	29.03.2022 Nr. V 07/22	1. Plānotajā autoceļa pārbūves teritorijā SIA "KNAUF" atrodas divi zemes gabali – "Puķes-2" kadastra nr. 80310110138 un "Daugvaidas" 80310110001, kā arī vairāki nekustamie īpašumi tālāk no A4, kas robežojas ar iepriekš nosauktajiem īpašumiem. Abos īpašumos – 80310110138 un 80310110001 SIA "KNAUF" ir aktīvas derīgo izrakteņu ieguves licences ģipšakmens ieguvei, kā arī faktiski notiek	1. Minētais pašvaldības autoceļa C9 pieslēgums autoceļam A4 netiks saglabāts neatkarīgi no Rail Baltica projekta risinājumiem, jo šādā gadījumā attālums starp divu līmeņu ceļu mezgliem neatbilstu ātrgaitas autoceļa konceptam, ka attālums starp diviem ceļu mezgliem ir vismaz 2 – 5 km.	-

		ģipšakmens ieguve. Uz sākotnējo IVN sabiedrisko apspriešanu sagatavotajos grafiskajos materiālos un kopumā sagatavotajos risinājumos nav iekļauti nekādi risinājumi attiecībā uz piekļuves nodrošināšanu šiem īpašumiem pēc pašvaldības autoceļa C9 – Apvedceļš – stacija “Saulkalne” pievienojuma pie A4 likvidēšanas. Materiālos un arī sākotnējā IVN publiskajā apspriešanā tiek minēts, ka autoceļa pārbūves daļa, kas robežojas ar SIA “KNAUF” īpašumiem, kā arī, kas būs Daugavas šķērsojuma sastāvdaļā, tiks risināta kopā ar Rail Baltica projektu. SIA “KNAUF” apzinās, ka abiem projektiem, gan Rail Baltica, gan A4 pārbūvei iepriekš minētajās teritorijās būs kopīgi risinājumi, taču šobrīd, ja tiek vērtēta A4 paplašināšanas ietekmes uz vidi novērtējums, nav iespējams apspriešanā piedāvāt ieceri, ka tiek likvidēts C9 pieslēgums A4 ceļam, nepiedāvājot potenciālos alternatīvos ceļus piekļuvei īpašumiem, kuriem piekļuve šobrīd notiek caur A4 un C9 pieslēgumu, jo jebkāda papildus ceļu izbūve arī rada ietekmes uz vidi, rada papildus apgrūtinājumus skartajiem īpašumiem un ietekmē saimniecisko darbību. Piemēram, kāda var būt investīciju plānošana ieguves vietas attīstīšanai, ja potenciāli nākotnē tai tiks likvidēta autotransporta piekļuve bez garantēta, ekonomiski pamatota un rentabla alternatīva piekļuves ceļa? Jebkuram alternatīvam pieslēguma ceļam arī jāizvērtē risinājumu ekonomiskais izdevīgums – kurš finansēs to būvniecību, kādas būs izmaksas, kāda būs ietekme uz saimniecisko darbību, kuras nodrošināšanai konkrētie ceļi nepieciešami. Lūdzam izstrādāt un novērtēt potenciālu risinājumu piekļuvei īpašumiem ar kadastra numuru 80310110138 un 80310110001, ņemot vērā, ka īpašumos šobrīd notiek derīgo izrakteņu ieguve, un ģipšakmens tiek izvests no karjera pa C9 uz A4 un tālāk pa P5 Rīga – Ogre nogādāts SIA “KNAUF” ražotnē Sauriešos, Daugavas ielā 4. Ģipšakmens no karjera uz ražotni tiek transportēts ar smagajām kravas automašīnām ar pilnu masu ~ 40 tonnas. 2. Sagatavotajos grafiskajos materiālos nav ietverta informācija par autoceļa augstuma līmeņa izmaiņām pēc pārbūves. Skaidrs, ka visi šķērsojumi būs divos līmeņos, bet	Rail Baltica projekta attīstītājs “Eiropas Dzelzceļa līnijas” ir sniedzis informāciju, ka piekļuve skartajiem īpašumiem tiks nodrošināta pārveidojot pašvaldības autoceļu tīklu. Iespējams, tiks veidots jauns A4 ceļa šķērsojums Salaspils Dienvidu ielas tuvumā, kura tehniskie parametri (brauktuves platums un vertikālais gabarīts) būs atbilstoši kravu pārvadājumiem. Aicinām vērsties pie pašvaldības vai Rail Baltica projekta izstrādātājiem ar lūgumu nodrošināt piekļuvi minētajiem īpašumiem. Iespējamais risinājums būtu veikt autoceļa C9 pārbūvi posmā no Rail Baltica sliežu trases līdz Saulesdārzam. Tādā veidā uz īpašumiem ar kad. apz. 80310110138 un 80310110001 būs iespējams nokļūt no autoceļa A6. 2. Pašreizējā projektēšanas stadijā precīzas augstuma atzīmes nav pieejamas. Tās būs zināmas, kad tiks veikta detalizētāka projektēšana - būvprojektā minimālā sastāvā, kas izvēlētajam ceļa trases ģenerālvariantam tiks veikts pēc ietekmes uz vidi novērtējuma beigām. 3. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” sniedza atbildi uz šo jautājumu.	
--	--	--	---	--

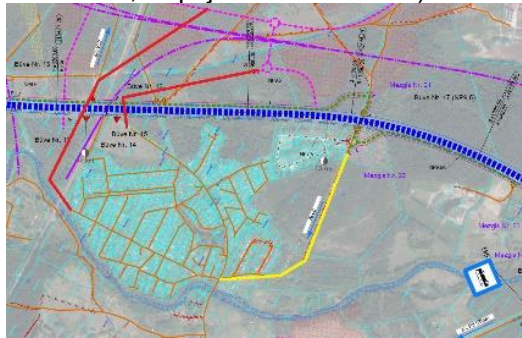
			būtiski jau šajā stadijā saprast, kuri ceļi būs esošajā līmenī, kuri otrajā, jo, gadījumā, ja ceļš tiek izbūvēts augstākā līmenī, par pamatu ņemot grunts uzbērumu, nevis estakādi, tad ceļa izbūvei nepieciešamā josla būs platāka kā šobrīd iezīmēts grafiskajos materiālos, kas automātiski nozīmē plašāku skarto ietekmes zonu, utt. Lūdzam risinājumos precizēt ceļa un šķērsojumu augstumus pēc pārbūves kā arī izbūvei nepieciešamās potenciālās teritorijas robežas. 3. Lūdzam mūs informēt par plānoto projekta realizācijas laiku – kad plānota projektēšana un kad provizoriski tiek plānota autoceļa A4 pārbūve.		
49.	Salaspils novada dome	31.03.2022 Nr. ADM/10-2. 1/22/787	1. Par pēctecības principu un tiesiskās palāvības principu ievērošanu 2018.gadā tika izstrādāta Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma 0,3km līdz 18,9 km pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma gala redakcija, ko veica SIA “Projekts 3” un SIA “Vides eksperti”. Lai gan šī projekta koncepcija bija balstīta uz vietējas nozīmes ceļu tiešo vienlīmeņa pievienojumu valsts galvenajam autoceļam skaita samazināšanu, nevis pilnīgu to likvidēšanu, vienlaicīgi tika risinātas paralēlo brauktuvi un nobrauktuvi novietnes atbilstoši Salaspils novada teritorijas plānojumā noteiktajām turpmākās plānošanas teritorijām nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras (autoceļu) attīstībai. Aicinām maksimāli pietuvināt arī šī projekta risinājumus paralēlo brauktuvi izvietojumam, neveidojot attālinātus, teritorijas plānojumā nebalstītus apbraucamos un pievadceļus Aicinām izvērt iespēju veidot paralēlo brauktuvi Salaspils virzienā valsts galvenā autoceļa A4 labajā pusē posmā 11,4km-13,1km, kā arī posmā starp valsts reģionālo autoceļu P5 līdz valsts vietējam autoceļam V57 Par savu tiesību aizskārumu saistībā ar plānotajiem risinājumiem šajā ceļa posmā, iesniegumā pašvaldībai norādījusi arī SIA “Balti Tehnika Serviss”, (Reģ.nr. 50003633621), norādot, ka ģeodēzijas attīstībai un normālai funkcionēšanai nav izmantojami privātie zemes ceļi, kā tas attēlots projekta risinājumā piekļuves nodrošināšanai ģeodēzijas “Jaunlauki A”.	1. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem ģeodēzijas posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofilis paredzēts NP5.5. 2. Projekta izstrādes laikā A4 projekta risinājumi tiek un tiks salāgoti ar Rail Baltica risinājumiem. 3. Informāciju par sabiedriskā transporta un skolēnu autobusu kustības maršrutiem būs iespējams saņemt ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanas laikā. 4. Sakarā ar to, ka Pasūtītājs ir norādījis, ka pēc paralēlo ceļu izbūves paralēlie ceļi varētu tikt nodoti pašvaldībām, tad apzīmējums “pašvaldības ceļš” paralēlajiem ceļiem tiks saglabāts. Rasējumos ar apzīmējumu “servitūta ceļš” tika paredzēts māju un komersantu ceļiem, kuriem	CD-1/3

		2. Par samērīguma principu Ievērojot TAPL (Teritorijas attīstības plānošanas likumā) noteikto nepārtrauktības principu, kas noteic, ka teritorijas attīstību plāno nepārtraukti, elastīgi un cikliski, uzraugot šo procesu un izvērtējot jaunāko informāciju, zināšanas, vajadzības un iespējamās risinājumus, iesakām paralēlo brauktuvju optimālu izvietojumu izvērtēt, ņemot vērā aktuālākos, ar Rail Baltica būvniecību saistītos tehniskos risinājumus. Situācijā, kad vēl nav vērtēta iespēja izmantot atsevišķus īpašumus, kas atrodas turpmākas plānošanas, lauksaimniecības un meža teritorijās tiešā ātrgaitas ceļa tuvumā, paralēlo ceļu izvietošana vairāku kilometru garumā, faktiski nekalpojot par piekļuvi īpašumiem, pašvaldības ieskatā nav atbalstāma, bet būtu meklējami kopēji, loģiski un tehniski realizējami risinājumi ar paredzēto Rail Baltica trasi un Salaspils kravu termināli. 3. Par sabiedriskā transporta un skolēnu autobusu kustības maršrutu ievērtēšanu projekta risinājumos Publiskajai apspriešanai nodotajos materiālos nav iekļauta informācija ne par sabiedriskā transporta, ne skolēnu autobusu kustības maršrutu integrēšanu vietējai satiksmei paredzētajos zemākas kategorijas ceļos, kā arī principiālu pieturvietu izvietojuma shēmu, kas nodrošinātu loģisku esošās un plānotās apdzīvotības struktūras sasaisti ar dažādu līmeņu pakalpojumu centriem – vietējiem, novada un Rīgas - iebilde ir attiecināma uz visu projektā iekļauto novada teritoriju, bet īpaši neskaidras šīs saites novada ziemeļu daļā 4. Par kļūdainu formulējumu precizēšanu Pašvaldība secina, ka projektā iekļautie risinājumi, nosakot jaunas piekļuves vietas novada teritorijas plānojumā attēlotajām dzīvojamās apbūves teritorijām, ir balstīti uz aplami izprastu informāciju par jēdziena “pašvaldības ceļš” interpretēšanu un aicina vērīgāk iepazīties ar Likuma “Par autoceļiem” 3.pantā noteikto ceļu iedalījumu, kā arī projekta grafiskajā daļā labot apzīmējumu “servitūta ceļš”, aizstājot to ar “komersantu vai māju ceļš”. 5. Par papildu informācijas iekļaušanu Izvērtējot ātrgaitas ceļa pievienojumu mežglus, konstatēts, ka grafiskajā materiālā trūkst jebkāda informācija par	ir nosakāms servitūts, nevis veicama zemju atsavināšana. Šos servitūta ceļus šī projekta ietvaros nav paredzēts izbūvēt. Paredzēts, ka ceļus, kas rasējumos apzīmēti ar “servitūta ceļš”, ierīkos pašvaldība un nodibinās servitūtu. Lai būtu mazāk pārpratumu apzīmējums “servitūta ceļš” tiks labots uz apzīmējumu “perspektīvais servitūta ceļš”. 5. Pasūtītājs ir norādījis, ka pārskatāmā nākotnē plānoto E22 (Austrumu ievadu Rīgā) nav plānots attīstīt kā rezultātā minētais projekts netiek uzrādīts autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu projektā. Pasūtītājs gan ir norādījis, ka A4 projekts būtiski nedrīkst ietekmēt E22 attīstību, kas ir ievērtēts. Veicot E22 projekta attīstību, būs iespējams izbūvēt A4 un E22 ceļu mezglu, veicot nelielus koriģējumus uz izbūvētā autoceļa A4 ātrgaitas ceļa.	
--	--	---	--	--

			Autoceļa E22 (Austrumu ievada Rīgā) šķērsojuma risinājumiem ar autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne), lai gan pašvaldība vairākkārt ir sniegusi pieprasītās ziņas AS “Ceļuprojekts”, kas VAS “Latvijas Valsts ceļi” uzdevumā veic būvprojekta minimālā sastāvā izstrādāšanu “Autoceļa E22 (Austrumu ievada Rīgā) posma autoceļš A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)-Tīnūži (Kranciema karjers) būvniecība”.		
50.	Līču iedzīvotāja	31.03.2022	Iepazīstoties ar autoceļa Rīgas apvedceļa (A4)(Baltezers–Saulkalne) pārbūves projektu par ātrgaitas autoceļu un ņemot vērā Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē, kas notika 2022.gada 24. martā projektētāja SIA „Projekts EAE” sniegto informāciju iebilstu par paralēlo ceļu izbūvi “Posmā no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam”. No projekta risinājuma izriet, ka tiek plānots novirzīt blakus esošo ciematu iedzīvotāju transporta plūsmu, kā arī transporta līdzekļu vadītājiem būs iespēja izmantojot a/c P4 ceļu, lai uzbrauktu uz ātrgaitas autoceļu, kas attiecīgi radīs intensīvāku satiksmi un ņemot vērā ka plānotā paralēlo ceļu izbūve krustosies ar Mārsilu iela, Līči, Stopiņu novadu, radīs apgrūtinājumu Mārsilu, Kulpi, Lejaskulpu un Palienas ielas iedzīvotājiem piekļuvi pie saviem privātpašumiem, kā arī transporta līdzekļu vadītājiem, tai skaitā Ulbrokas vidusskolas skolēnu autobusam, būs jāveic ļoti īsā posmā divas reizes kreisais pagrieziens no Mārsilu ielas uz jauno paralēlo izbūvēto ceļu un pēc tam uz a/c P4 ceļu, lai nokļūtu virzienā uz Rīgu. Šobrīd uz ceļa atrodas ceļu satiksmes zīme “Dzīvojamā zona” (533. ceļa zīme), kas nosaka, ka, pa dzīvojamo zonā braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 20 km/h, kā arī aizliegts, iebraukt kravas automobiļiem, kuru pilna masa pārsniedz 5 t, kā arī traktortehnikai. No projekta risinājuma izriet, ka netiek paredzēts veikt speciāla infrastruktūru, lai gājēji nokļūtu no ciemata Ūlupji (ciemats blakus a/c P4) līdz autobusa pieturai “Juglas mežniecība”, taču ņemot vērā, ka a/c P4 radīs intensīvāku satiksmi, līdz ar to nokļūšanā gājējam līdz autobusa pieturai “Juglas mežniecība” būs nedroša. Iedzīvotājiem būtu jārada drošāku ceļu infrastruktūra, nevis pretēji apdraudot gājēju, kā	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atrodas blakus autoceļam A4 Ūlupju ciema pusē) ir piedāvātā paralēlā ceļa pieslēgšana projektā paredzētajam rotācijas aplim. Atbilstoši LVS 190-3 “Vienlīmeņa ceļu mezgli” leņķim starp blakus pieslēgumu asīm rotācijas aplī ir jābūt vismaz 69 grādos lielam. Tas nozīmē, ka pieslēdzot piedāvāto paralēlā ceļa variantu rotācijas aplim, būtu jānojauc dažas mājas Ūlupju ciemā, kas izraisītu lielu neapmierinātību no iedzīvotāju puses (zemāk attēlā ar dzeltenu ieskicēts piedāvātā varianta pieslēgums rotācijas aplim).  Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpu ciemam,	CD-1/2

			arī transportlīdzekļu vadītāju drošību. Projektā nav pieejama informācija par plānotajām prettrokšņa sienu izbūvē un projekta kopējais risinājums ar plānotām izbūvēm Rail Baltica projekta ietvaros.  Nemot vērā augstāk norādīto, iebilstu par paralēlo ceļu izbūvi “Posmā no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam”, lūdzu veikt projektā risinājuma izmaiņas un informēt par projekta virzību.	projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Izstrādājot autoceļa A4 būvprojektu minimālā sastāvā, risinājumos tiks paredzēta gājēju ietve no Ūlupju ciema pieslēguma P4 līdz autobusu pieturai “Juglas mežniecība” (skatīt zemāk attēlā ar melnu līniju ieskicēts).  IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodalā 25. tabulā.	
51.	9 Salaspils novada iedzīvotāju kopīgs iesniegums	VPVB Nr. 5-01/914	Lūdzu pārskatīt A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers-Saulkalne) Salaspils piebraucamā ceļa 2022. gada marta projektu (VSIA “Latvijas Valsts ceļi”). Iedzīvotājiem nepieciešams apbraucamā ceļa turpinājums gar “Ozolkalniem” ar pieslēgumu Miera ielā. Piedāvātajā variantā jaunizbūvētais apbraucamais ceļš beidzas pirms mājām “Leikas”. Ceļu caur Knauf raktuvēm nevar izmantot, jo tam ir caurbraukšanas aizlieguma zīme un tur notiek aktīva saimnieciskā darbība – spridzināšana, to izmantot ir bīstami. Atbilstošāks ir 2013. gada Salaspils novada teritorijas funkcionālā zonējuma plāns, kas paredz ceļa pieslēgumu Miera ielai. Tas nodrošinātu piekļuvi Salaspils administratīvajam, izglītības,	Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofils paredzēts NP5.5.	CD-1/3

			kultūras, medicīnas un tirdzniecības centriem. Pielikumā: 1. 2013. gada Salaspils novada teritorijas funkcionālā zonējuma plāns.  2. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" A4 Rīgas apvedceļa pārbūves par ātrgaitas autoceļu plāns. 		
--	--	--	---	--	--

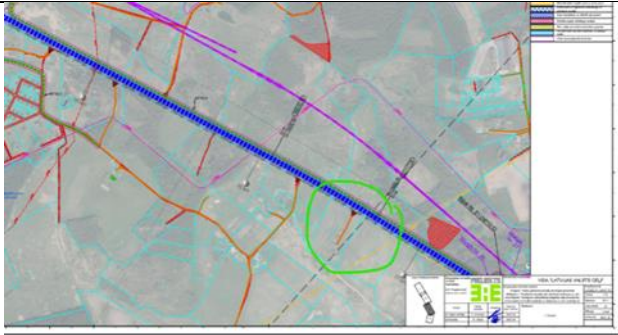
52.	Berģi, Dārzniecības iela 1 iedzīvotāja	24.04.2022	Lūdzu, dariet man zināmu, vai projektā ir ņemts vērā mūsu mājas skaņas izolācijas jautājums? Vai tiek nodrošināts skaņas necaurlaidīgs žogs vai līdzīga konstrukcija? Kā tiks attīstīta un labiekārtota zeme starp mūsu objektu un plānoto maršrutu?	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	
E-pastā saņemtie jautājumi/priekšlikumi					
53.	Salaspils novada, Varavīksnes 5 iedzīvotājs	30.03.2022	Sakarā ar lielā autoceļa pārbūvi kur būs piebraucamais ceļš pie D/K Varavīksne? Lai tur var nokļūt ar kravas auto, lai pievestu būvmateriālus būvniecībai.	<u>Atbilde e-pastā 2022.03.30</u> Jautājums par piekļuvi Avotiem un Varavīksnei vēl tiek risināts. Pielikumā pievienots attēls no projekta. Ar treknu dzeltenu līniju ir iezīmēts ceļš, kura būvniecību varēs veikt pašvaldība, lai nodrošinātu papildus piekļuvi. Ar treknām sarkanām līnijām ir iezīmēts ceļš, kuru izbūvi pēta Rail Baltica projektā (viens no variantiem, iespējams tiks izbūvēts).  Katrā ziņā piekļuves jautājums vēl tiek risināts. Liksim galvas kopā gan ar Latvijas Valsts ceļiem, pašvaldību un Rail Baltica projektētājiem, lai atrisinātu piekļuves jautājumu. Tiks nodrošināta kustība arī ugunsdzēsējiem un atkritumu vedējiem kā līdz šim. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti	CD-1/3

				posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Izmantojot šo paralēlo ceļu, DKS Varavīksne būs iespējams piekļūt, izmantojot esošo asfaltbetona seguma pieslēgumu, kurš esošajā situācijā pieslēdzas autoceļam A4.	
54.	Ropažu novada iedzīvotājs	25.03.2022	1. Uz kuru pusi ir plānota šosejas paplašināšana posmā no Rožu prospekta līdz Caunu ielai? 2. Kur projekta ietvaros var iepazīties vai ir paredzēts uzstādīt skaņas barjeras šajā pašā posmā.	1. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.25</u> Posmā no Rožu prospekta līdz Caunu ielai autoceļu A4 paredzēts paplašināt uz abām pusēm vienādi. 2. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.25</u> Trokšņu sienu pasākumi vēl nav pētīti. Tie tiks pētīti ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodalā 25. tabulā.	-
55.	Līču iedzīvotāja, īpašums "Saules muiža"	25.03.2022	1. Lūdzu informāciju par ceļa izbūves projektu sakarā ar manu īpašumu "Saules muiža". Vai projektā ir plānots šķērsot un pārvietot mana īpašuma sarkano līniju (ar sarkano apli uz foto)? 2. Kādas plānotās skaņas un trokšņa izolācijas pasākumi? 3. Kādas vispār tika plānotās izbauktuves no sava īpašuma?	1. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.25</u> Ar šo te violetīgi sarkano līniju tiek apzīmēta paredzētā ceļa nodalījuma josla. Sakarā ar to, ka esošajam ceļam abās pusēs ir dažādas apbūves, paredzēts pretī īpašumam "Saules muiža" novietot jaunā ceļa asi esošā ceļa ass vietā. Tas nozīmē, ka esošais ceļš paplašināsies vienādi uz abām pusēm. Nodalījuma joslu nav paredzēts pārvietot. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Sakarā ar iepriekš minēto projektā nav plānots pārvietot īpašuma "Saules	CD-1/2

				muiža” robežu jeb nav plānots veikt zemes atsavināšanu minētajā īpašumā. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.25 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 3. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Nobrauktuves uz īpašumiem vēl netika aplūkotas tādā detalizācijā, lai noteiktu nobrauktuvju rādījumus un platumus. Katrā ziņā šīs nobrauktuves uz īpašumiem tiks izbūvētas. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Sakarā ar to, ka pēc iedzīvotāju ieteikumiem cauri Ūlupju un Kulpju ciemam paralēlais ceļš netiks izbūvēts, nobrauktuve no īpašuma “Sauls muiža” tiks saglabāta esošā.	
56.	Rutku ielas 13 iedzīvotājs	25.03.2022	Piedalījāties sabiedriskās apspriešanas sanāksmē par “Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu” kas notika 24. martā. Radās vairāki jautājumi: 1. Vai ir ņemti vērā apstiprinātie Garkalnes pagasta lokālpārplānojumā (https://www.ropazi.lv/lv/garkalnes-pagasta-lokalplanojumi)? 2. Vai projektā var atrast plānoto velotransporta un gājēju kustības organizācijas aprakstu? Vai šie jautājumi nav pilnīgi aizmirsti? 3. Kur ir iespējams iepazīties ar projektējamā ātrgaitas autoceļa un paralēlo vietējās nozīmes ceļu šķēršļiem?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Projektā ir ņemti vērā Garkalnes pagasta lokālpārplānojumā. Sakarā ar to, ka Mārtiņrožu ielas lokālpārplānojumā tika izstrādāts pirms A4 pārbūves ieceres par ātrgaitas ceļu, tad tagadējam A4 pārbūves projektam risinājumi ir paredzēti atbilstoši ātrgaitas ceļam. Mārtiņrožu ielas lokālpārplānojumā redzami risinājumi kad A4 bija plānots pārbūvēt, taču ne par ātrgaitas ceļu. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.25 www.enviro.lv mājaslapā pieejama A4 projekta dokumentācija. Dokumentā ar nosaukumu "A4 informācija sabiedrībai.docx" 30. lpp ir informācija par gājēju un velosipēdistu	-

			4. Vai ir pētīta satiksmes intensitāte pa šobrīd esošajiem autoceļa A4 pievedceļiem? 5. Vai ir ņemts vērā, ka paralēlo vietējās nozīmes ceļu pašlaik esošās Rutku ielas posmā plānots būvēt ainaviski vērtīgā teritorijā (norādīta Upesciema, Sunīšu un Amatnieku ciema teritorijas funkcionālajā zonējumā; https://www.ropazi.lv/lv/media/4322/download), to pilnīgi iznīcinot?	pārvietošanās ceļiem un nepieciešamo infrastruktūru. 3. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Visos plāna rasējumos visiem ceļiem ir norādīti normālprofili. Normālprofilu platums nozīmē platums no vienas nogāzes šķautnes līdz otrai nogāzes šķautnei. Piemēram normālprofils NP9.5 ir 9.5 metrus plats autoceļš (ieskaitot šķembotās nomales). Precīzas šķēršprofilu detalizācijas vēl nav izstrādātas sakarā ar detalizācijas pakāpi uz sākotnējo apspriešanu. Šķēršprofili tiks izstrādāti uz būvprojektu minimālā sastāvā. 4. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Ir pētīta gan esošā, gan prognozētā satiksmes intensitāte visos plānotajos ceļos. 5. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Ir ņemts vērā. Šāda veida projektos vienmēr būs zonas, kurās tiks izcirsti koki.	
57.	Ropažu novada, ģipša "Olīši" iedzīvotājs	16.03.2022	1. Lūdzu sīkāku informāciju par zemākas kategorijas autoceļa izveidi gar ģipšu "Olīši" Ropažu novadā. 25. attēls ir nekorekts- kāpēc neparādāt, ka šis ceļš ies cauri apdzīvotai vietai, tuvu mājām??? 2. Vai ciematā ir plānota ietve?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Pielikumā pievienots izgriezumā no projekta, kurā redzams ģipša "Olīši". Ar zaļu, raustītu līniju apzīmēts jaunā ceļa novietojums, ar brūnu līniju apzīmēts esošā ceļa novietojums. Attēlā redzams, ka jaunais ceļš pavirzās nedaudz prom no ģipša "Olīši" salīdzinot ar esošo ceļu. Jāsaka gan, ka jaunā ceļa nodaļuma josla (ar violetu līniju apzīmēts) nedaudz atrodas ģipšumā "Olīši". Ģipšumu robežas apzīmētas ar gaiši zilu līniju. Jā uz šī ceļa intensitāte būs lielāka nekā esošā, taču tā nebūs tik liela kā uz autoceļa A4. Jauno ceļu pie Jūsu mājām izmantos vietējie lauksaimnieki/mežsaimnieki (jo tie nedrīkstēs pārvietoties pa ātrgaitas ceļu) kā arī vietējie iedzīvotāji, lai nokļūtu uz saviem ģipšumiem. Piekrītam, ka vietām jaunais ceļš atradīsies tuvu esošajām mājām.	CD-1/2

				 <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Rezultātā blakus īpašumam "Olīši" ceļš tiks saglabāts tāds, kāds tas ir esošajā situācijā. <u>2. Atbilde e-pastā 2022.03.25</u> Ciematā ietve nav plānota.	
58.	Salaspils novada iedzīvotājs, "Ozolkalni", kad. apz. 80310070053	25.03.2022	Sveiki! Pēc vakardienas sabiedriskās apspriešanas ir jautājums par zemes gabala kad.nr. 80310070053 piebraucamo ceļu kuram pēc projekta piebraucamais ceļš nav paredzēts. Kā un kur ir paredzēts piebraucamais ceļš šim īpašumam? Pielikumā attēls ar konkrēto īpašumu.	<u>Atbilde e-pastā 2022.03.25</u> Pielikumā pievienotajā bildē ar dzeltenu ir iezīmēts kā jūs varēsiet tikt no sava īpašuma uz jauno paralēlo ceļu. Saprotams, ka šis esošais ceļš ir faktiski neizbraucams. Zemāk redzamajā attēlā ar sarkanu raustītu līniju ir iezīmēts plānotais ceļš, atbilstoši Salaspils teritorijas plānojumam. Katrā ziņā par šo vietu tiks veiktas sarunas gan ar Salaspils novada pašvaldību, gan ar Latvijas Valsts ceļiem, lai vienlaicīgi tiktu attīstīti abi projekti un piekļuve jūsu īpašumam būtu pa normālu segumu.	CD-1/3

				  Papildinājums 2022.05.12 Lai nodrošinātu piekļuvi pieguļošajiem īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofils paredzēts NP5.5.
--	--	--	--	---

59.	Avotu iedzīvotājs	24.03.2022	1. Vai lūdzu nevar Būvi Nr. 11 pārcelt vai apvienot ar Būvi Nr. 14 pretī AcV52 un turpināt pašvaldības piebraukšanas ceļu no Mezgla Nr. 14 līdz iebraukšanas ceļam Avotos ceļa Rietumu pusē. Avotu un Varavīksnes iedzīvotājiem (ap 360 apbūves gabali) pašlaik plānota stipri sarežģīta nokļūšana Upeslejās - tuvākajā sabiedriskajā centrā. 2. Vai lūdzu ir kāds alternatīvs risinājums plānotajam jaunajam pašvaldības ceļam posmā - no Upesleju pagrieziena līdz pagriezienam uz Avotiem / Varavīksni. (blakus bijušajai Rīga -Ērgļi dzelzsceļa līnijai). Piemēram - ceļš A4 Rietumu pusē, vai abu šo pievadu savienojums. Vai lūdzu var iepazīties?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.24 Pašreiz Rail Baltica projektā tiek risināt jautājums par piekļuvi pie Avotiem. Rail Baltica savā projektā pētīs vai ir iespējams nodrošināt piekļuvi no vecā pieslēguma autoceļam A4, izbūvējot divlīmeņu šķērsojumu pāri autoceļam A4 un pieslēdzoties paralēlajiem ceļiem, lai nokļūtu uz autoceļu P5 vai P4. Būve Nr. 11 mums ir jā saglabā, lai nodrošinātu piekļuvi mežu īpašumiem. Katrā ziņā piekļuve Avotiem tiks paredzēta. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti un Varavīksne iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 2. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.24</u> Piekļūt Upeslejām varēs 3 dažādos veidos: - No autoceļa P5 (kā esošajā situācijā); - No autoceļa P4 (kā esošajā situācijā); - No projektā paredzētajiem zemākas kategorijas apbraucamajiem ceļiem (caur Būvi Nr. 11). <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem pretī DKS Avoti posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00 paredzēts veikt paralēlā ceļa būvniecību autoceļa A4 labajā pusē (DKS Avoti pusē). Autoceļa A4 kreisajā pusē minētajā posmā paralēlais ceļš netiks paredzēts. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās.	CD-1/3
60.	SIA "Petrol Property", "Ziemeļi", kad. apz.	24.03.2022	Lūdzu sniegt informāciju kā tiks plānota transpotra iebraukšana un izbraukšana no Degvielas uzpildes stacijas VIADA, kadastra nr.80600120189.	<u>Atbilde e-pastā 2022.03.24</u> Pielikumā bilde, kurā ar dzeltenām bultām apzīmēts kā tiks organizēta satiksme uz DUS VIADA.	-

	80600120189				
61.	Amatnieku iedzīvotājs	23.03.2022	1.Man kā nespeciālistam (un arī citiem ciema iedzīvotājiem) grūti saprast kāpēc šajā dokumentā nav pilnīgi nekas par trokšņu ierobežošanu - tēma par kuru 2018 gadā visas puses "lēja daudz sviedrus". Versijas vairākas, kāpēc tā, bet nebūtu korekti ar tām tagad spekulēt. 2.Vai sanāksmes ieraksts būs pieejams tiem, kuriem nav iespēja piedalīties norādītajā laikā?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.23 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.24 Sanāksmes ieraksts pieejams mājaslapā www.enviro.lv	-
62.	Upmalas iela 4 iedzīvotājs	23.03.2022	1. Interesē tieši autoceļa A4 otrais posms no Garās ielas līdz Sunīšu ielai, īpaši izceļot Upmalas ielu Sunīšos. Pēdējo gadu laikā pa autoceļu A4 daudz vairāk pārvietoas kravas automašīnas, līdz ar to būtiski ir palielinājies trokšņa līmenis dzīvojamo māju tuvumā. Vēlos noskaidrot kādi trokšņa samazināšanas pasākumi tiks pielietoti, lai samazinātu trokšņa līmeni autoceļa posmā, kurš ved gar Upmalas ielu. Kādi apzaļumošanas pasākumi paredzēti nododot autoceļu ekspluatācijai? 2. Kā tiks organizēta satiksme pēc autoceļu pieslēgumu likvidēšanas, lai nepalielinātos personīgā transporta skaits no Upmalas ielas 2 līdz Upmalas ielai 10?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.23 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.23 Uz Upmales ielas pastāv iespēja, ka nedaudz	-

				satiksmes intensitāte palielināsies, taču mainīta satiksmes organizācija netiks. Ja pēc autoceļa A4 pārbūves būs kādas pretenzijas par satiksmes palielinājumu, būs iespējams vēsties pie pašvaldības ar lūgumu uzstādīt 302. ceļa zīmes, kas atļaus iebraukt tikai rajonā dzīvojošajiem iedzīvotājiem.	
63.	Amatnieku iedzīvotājs	23.03.2022	1. Projektā nav iekļauta informācija par plānoto tehnisko risinājumu prettrokšņu sienai pie ciemata Amatnieki, kā arī noteikts projektēšanas uzdevums lai tāda tiktu iekļauta projektēšanas un izbūves apjomos kā A4 Rīgas apvedceļa sastāvdaļa (nevis novirzīta uz pašvaldības atbildību) Minētais jautājums jau tika aktualizēts 2018. gada apspriešanā, no šī gada dokumentiem tas ir "pazudis", lai gan tieši ietekmes uz vidi novērtējumā tam sākotnēji jābūt. Lūdzu sniegt informāciju par: 1.1. plānoto prettrokšņu sienas risinājumu starp A4 un ciematu Ainavas (protams, nesagaidām skiču vai tehnisko projektu, bet gan jēgpilnu atbildi pēc būtības); 1.2. kāda ir procedūra, lai Amatnieku iedzīvotāji jebkurā no projekta fāzēm var pārliecināties par prettrokšņu sienas esamību projektā (kā A4 Rīgas apvedceļa sastāvdaļa), un ka tā kādā no posmiem "nepazūd". 2. Cīematā Amatnieki Ābeļu iela ir iezīmēta kā "apbraukšanas maršruts pa esošo autoceļu". Lūdzu precizēt, kas šis ir par plānoto "maršrutu", ja tā ir tikai viena no ciemata iekšējām noslēgtajām ielām. 3. Kartē kā "Esošie ceļi" ir norādīts meža apjoms, kas pēc būtības nav ceļš, ziēmā tas ir 100% aizputināts un automašīnas tur nevar pārvietoties. Pie tam stiga zem elektrolīnijas beidzas ar strupceļu. Kartes autoram rekomendējam iepazīties ar situāciju dabā. Lai nebūtu pārpratumi, ka šo apjomu var izmantot kā alternatīvu iekļūšanai/izkļūšanai no ciemata, vai kartē var veikt korekcijas un noņemt apzīmējumu "Esošie ceļi"? 4. Cīematā Amatnieki plānota tikai viena iebrauktuve, jo otra uz A4 tiek likvidēta. Jautājums jau tika aktualizēts 2018. gada apspriešanā. Kāpēc nav izveidots jauns papildus piebraucamais ceļš	1. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> Ar šo apbraucamo maršrutu ir norādīts, ka Amatniekiem turpmāk būs piekļuve no autoceļa P2, nevis autoceļa A4. Apraucamais maršruts norādīts informatīvi un tā seguma stāvoklis netiks mainīts. 3. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> Esošie ceļi ir norādīti šādās vietās, lai redzētu ka kaut kāda piekļuve atsevišķiem īpašumiem ir. Šinī gadījumā piekļuve ir elektrolīnijai, kuru izmanto lielākoties elektrolīnijas uzturētāji. Šāda tipa ceļi netiek uzskatīti par ceļiem, kurus var izmantot kā piekļuves ceļus ciematam (ceļš ar lielu intensitāti). 4. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> Pievienot vairākus pieslēgumus autoceļam P2 būtu nedroši pašiem autoceļa P2 lietotājiem, jo rastos vairāk konfliktsituācijas. Par pieslēguma platuma nepietiekamību vērsties pie pašvaldības. Kā piemēru līdzīgai situācijai varam minēt ciema Avoti esošo pieslēgumu pie A4. Ciems ir daudz lielāks par Amatniekiem un	-

				prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 13.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	
66.	Ūlupju ciema iedzīvotāja, Šmīzenes 2, kad. apz. 80840120040	18.03.2022	Dzīvoju es Ropažu novadā Ropažu pagastā Ūlupju ciemā mājas Šmīzenes 2-2 un, dēls šai pašā mājā 2-1. Zemes kadastra Nr. 80840120040. Jā tieši par kuru zemi uzprojektējāt A4 Rīgas apvedceļu, skats 1 variants 2 posms mežgls Nr 14 Pēc projektu redzu, ka ies pa mūsu zemi šoseja ar aizsargjoslu (skats 1 variants 2 posms pārējo projektēto ceļu paredzētā nodalījuma josla) rozā nepārtrauktā līnija. Jautājums ir tādscik šoseja ar visu aizsargjoslu drīkst būt tuvu mūsu mājai, jo pēc saprojektētā redzu, ka diez vai 1 metrs ir, kad ieraudzīju matus stāvus slejas. Vai tad kad projektējāt ņēmāt vērā māja ir ļoti tuvu ceļam?	<u>Atbilde e-pastā 2022.03.20</u> Paredzēts pārbūvēt esošo ceļu gar jūsu mājām, izbūvējot to platāku. Ceļš gar Jūsu mājām nebūs šoseja, bet gan apbraucamais ceļš, kuru izmantos vietējie iedzīvotāji, lai nokļūtu uz saviem zemes gabaliem vai lai nokļūtu uz autoceļa A4. Arī daži lauksaimnieki izmantos šo ceļu. Tas nozīmē, ka intensitāte uz šī ceļa būs būtiski mazāka nekā uz autoceļa A4. Jaunajam ceļam paredzēts normālprofils NP 9.5 (ceļa platums, ieskaitot nomaļos 9.5 metri). Likuma "Par autoceļiem" 27.1 pants nosaka, ka šāda platuma autoceļam nodalījuma joslas platums ir 11 metri no autoceļa ass uz abām pusēm. Tā kā autoceļam abās pusēs atrodas kāda māja, tad paredzēts autoceļu izbūvēt apmēram pa vidu, lai īpašumi tiktu skarti līdzīgi. Jāņem vērā, ka esošajam ceļam pašreiz nodalījuma joslas platums neatbilst likumam "Par autoceļiem". Nodalījuma joslas platumam vajadzēja būt 9.5 metri no autoceļa ass uz abām pusēm. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Rezultātā blakus īpašumam "Šmīzenes 2" un īpašumam "Šmīzenes 1" ceļš tiks saglabāts tāds, kāds tas ir esošajā situācijā.	

Sabiedriskās apspriešanas laikā uzdotie jautājumi/priekšlikumi (uz kuriem netika atbildēts un kuri nav sūtīti vai iesniegti atsevišķi iesniegumos)					
67.	Rutku ielas iedzīvotājs	24.03.2022	Par Rutku ielu: visi ir kategoriski pret šo variantu, jo iela ir domāta tikai 8 mājām, gājēju zona, un vietējās nozīmes ceļš tas nedrīkst kļūt. Tas liedz mums pieeju īpašumiem. Pretenzija par zemes vērtības krišanos. Un dabā būs jānorok kāpa un jāizcērt simtgadīgu priežu mežs ar savvaļas orhidejām.	Paralēlais ceļš Rutku ielas vietā nepieciešams, lai iedzīvotāji no Sunīšiem varētu nokļūt uz autoceļu P2 kā arī uz autoceļa A4 Baltezera virzienā. Šis paralēlais ceļš nodrošinās arī iespēju pārvietoties gar autoceļu A4 transportlīdzekļiem, kuriem būs aizliegts atrasties uz ātrgaitas autoceļa. Paralēlo autoceļu Rutku ielas vietā izbūvēt ir ekonomiskākais risinājums, kas ietekmēs iespējami mazāku iedzīvotāju skaitu. Norādām, ka šāds paralēlais ceļš (cauri Rutku ielai) ir norādīts arī Garkalnes novada teritorijas plānojumā.	
68.	Salaspils novada teritorijas plānotāja	24.03.2022	1. Un kur ir projekta oficiāla juridiskā robeža? Projekts prasa lielas investīcijas tuvāk vai tālāk no A4, un jāzina, kas sagaida pašvaldību. Un tur būs Rail Baltica militāro kravu pārkraušanas terminālis, kura ietekme jāievērtē šajā projektā. No Avotu iedzīvotājas privātā skatu punkta papildus iepriekš teiktajam pievēršu uzmanību, ka ne visi pārvietojas ar autotransportu, un ir neapmierinošs autobusa pieturu piedāvājums uz A4 un autobusu kustības tīkls tam apkārt, citādi Salaspils kā pakalpojumu centrs kļūs nepievilcīgs. 2. Turpmāk vajag pieturas, jo te dzīvo cilvēki abās šosejas pusēs. Un pieturvietas ir sekundāri: mums jāredz viss areāls, ko aptvers sabiedriskais transports.	1. Par projekta juridisko robežu - ieteikums pašvaldībai jautāt LVC. Informāciju par sabiedriskā transporta un skolēnu autobusu kustības maršrutiem būs iespējams saņemt ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanas laikā. 2. Informāciju par sabiedriskā transporta un skolēnu autobusu kustības maršrutiem būs iespējams saņemt ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanas laikā.	

1.4. Novērtēto alternatīvu raksturojums

Atbilstoši likumam "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 8.pantam "Paredzēto darbību, kas minēta šā likuma 3.2 panta pirmajā daļā, ierosinātājs piesaka Valsts vides dienestam, iesniedzot rakstveida iesniegumu, kurā norāda vismaz divus dažādus risinājumus attiecībā uz šīs darbības vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem".

Tā paša likuma 17.pantā minēts: "Ziņojumā sniedz informāciju par: [...] paredzēto darbību un iespējamiem risinājumiem attiecībā uz tās vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem (arī par atteikšanos no paredzētās darbības)".

No augstāk minētā izriet, ka IVN ziņojumā jāizvērtē un jāsalīdzina 3 varianti - "0" alternatīva (nedarīt neko / atteikšanās no paredzētās darbības) un vismaz divas paredzētās darbības (atšķirīgas ar darbības vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem).

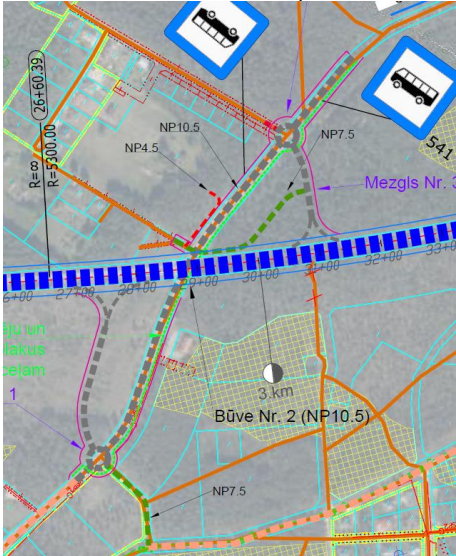
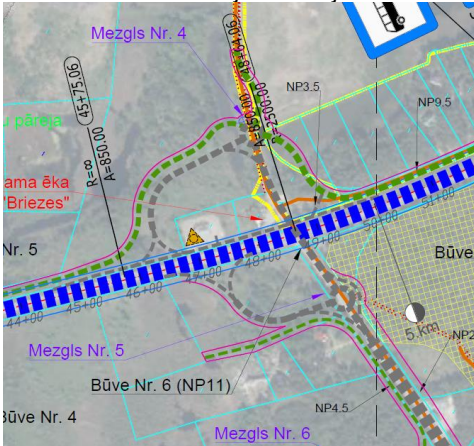
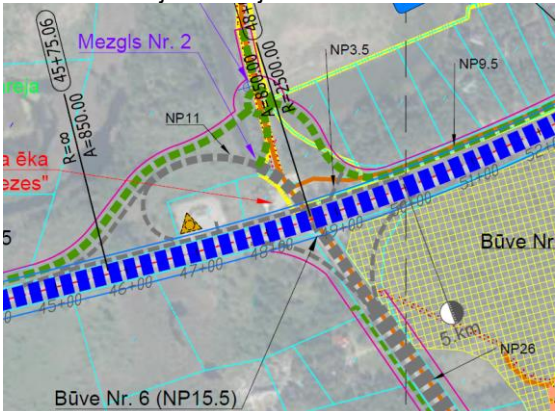
Līdz ar to Ziņojumā tiek apskatītas 2 piedāvātās alternatīvas:

- valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu 1.variants;
- valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu 2.variants;
- un salīdzinājumam: atteikšanās no paredzētās darbības - t.s. "0" alternatīva (nedarīt neko), kur tiek saglabāta esošā viena brauktuve ar esošo krustojumu konfigurāciju un satiksmes organizāciju: alternatīva, kas netiek piedāvāta, tomēr ir viens no reālistiskiem risinājumiem jebkurā gadījumā, jo ikvienam projektam pastāv riski netikt īstenotam (vai vismaz netikt īstenotam plānotajā termiņā un/vai apjomā).

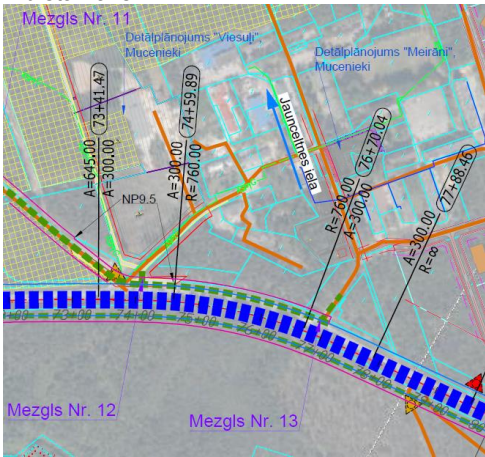
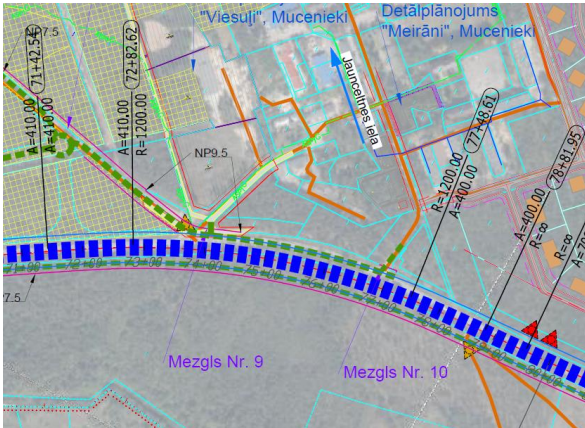
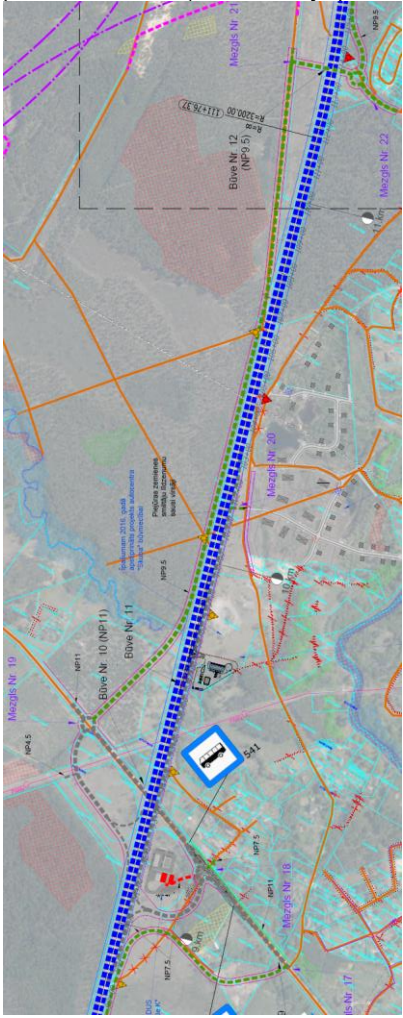
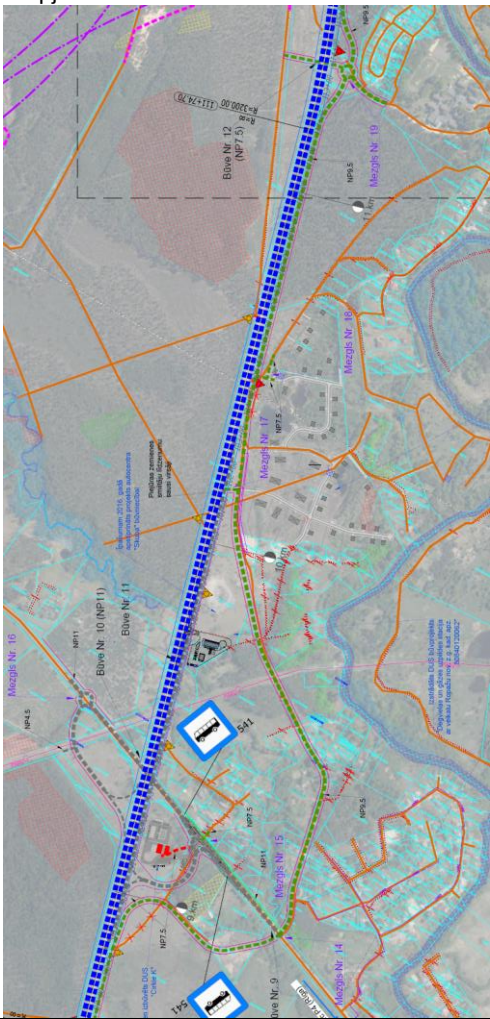
Detalizēta grafiska informācija par visām alternatīvām dota 5. pielikumā "Trašu variantu rasējumi". 0.alternatīvas raksturošanai tajā iekļauti rasējumi no Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma (SIA "Projekts 3", 2018)", kurā tā bija Alternatīva Nr.2 "Atteikšanās no paredzētās darbības", tāpēc šāds nosaukums lasāms neizmainīto SIA "Projekts 3" rasējumu raksta laukumā, bet šajā aktuālajā IVN tā ir 0.alternatīva.

35.tabulā apkopota informācija par piedāvātajiem autoceļa A4 pārbūves variantu atšķirībām. Abus variantus pilnā apjomā skat. 5.pielikumā: 1.alternatīva CD-1 rasējumos (kopā 4), 2.alternatīva CD-2 rasējumos (kopā 4).

35.tabula. Autoceļa A4 pārbūves variantu atšķirību analīze

Vieta	1. Variants	2. Variants
a/c A4 un Upesciem a ielas ceļu mezgls	Paredzēts divlīmeņa ceļu mezgls ar nepilnas shēmas rampu tipiem un ar diviem rotācijas apliem. Atļauta uzbraukšana un nobraukšana no a/c A4 uz Upesciema ielu. 	Ceļu mezglā paredzēts tikai divlīmeņa šķērsojums. Rezultātā liegta uzbraukšana un nobraukšana no a/c A4 uz Upesciema ielu, līdz ar to Langstiņu un Upesciema iedzīvotājiem būtu jāveic garāks ceļš, lai nokļūtu uz a/c A4. Būtiski palielinās satiksmes intensitāte a/c A4 un a/c P2 ceļu mezglā. 
a/c A4 un a/c P2 ceļu mezgls	Paredzēts divlīmeņa ceļu mezgls ar nepilnas shēmas rampu tipiem un ar diviem rotācijas apliem. Šāds risinājums nebūtu tik ērts a/c P2 izmantotājiem, taču būtu drošāks. A/c P2 posmā no rotācijas apla līdz ceļu mezglam uz ciematu Amatnieki paredzēts normālprofils NP20.5, atbilstoši prognozētajai intensitātei. Tālāk a/c P2 Rīgas virzienā paredzēts normālprofils NP11 atbilstoši esošajai situācijai. 	Paredzēts kreisais trompetveida divlīmeņa ceļu mezgls, kuram uz rampas tiek pieslēgts rotācijas aplis pievienojums. A/c P2 izmantotājiem šis variants ir ērtāks, taču šāds variants rada bīstamību Rutku ielas izmantotājiem. Šajā risinājumā paredzēts rotācijas aplis uz a/c P2. Rotācijas aplis uz a/c P2 varētu neparedzēt gadījumā, ja tiktu izbūvēts a/c A4, Upesciema un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezgls. Pretējā gadījumā šis aplis ir nepieciešams, lai Upesciema iedzīvotāji varētu nokļūt visos vēlamajos virzienos. A/c P2 posmā no trompetveida ceļu mezgla nobrauktuvēm līdz rotācijas aplim (pretī nobrauktuvei uz ciematu Amatnieki) paredzēts normālprofils NP26, atbilstoši prognozētajai intensitātei. Tālāk a/c P2 Rīgas virzienā paredzēts normālprofils NP11 atbilstoši esošajai situācijai. 

Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējums

a/c A4 līknes rādiuss posmā no Pk. 72+00 līdz Pk. 78+00	Līknes rādiuss paredzēts atbilstoši projektētajam ātrumam 120 km/h. Risinājums prasa izcirst mazāk meža, atsavināt mazāk privātpašumu zemes, taču ir bīstamāks. 	Līknes rādiuss paredzēts atbilstoši projektētajam ātrumam 140 km/h. Risinājums prasa izcirst vairāk meža, atsavināt vairāk privātpašumu zemes, taču ir drošāks. 
Paralēlais ceļš no autoceļa P4 līdz Upesleju ciemam	Paralēlais ceļš posmā no P4 līdz Pk. 113+70 paredzēts autoceļa A4 kreisajā pusē. 	Paralēlais ceļš posmā no P4 līdz Pk. 113+70 paredzēts autoceļa A4 labajā pusē cauri Ūlupju un Kulpju ciematiem. 

1.5. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums

Autoceļa A4 alternatīvu – 1. alternatīva, 2. alternatīva un 0.alternatīva – ietekmes uz vidi salīdzinājums apkopots 36.tabulā. Šis salīdzinājums ir relatīvs: 0.alternatīvai visas ietekmes ir "0" kā atskaites punkts, un abām pārbūves īstenošanas alternatīvām attiecīgi piešķirts salīdzinošs vērtējums, vai un kādā mērā tās izmaina ietekmes salīdzinājumā pret alternatīvu "neko nedarīt".

1. un 2.alternatīvai ietekmes uz dabisko atšķirības ir ļoti minimālas. Nevienam no šiem variantiem nav konstatētas tādas ietekmes, kas izslēgtu vai pat ierobežotu autoceļa būvniecības iespēju, pie nosacījuma, ja darbi tiek veikti atbilstoši likumdošanas prasībām un tiek realizēti plānotie ietekmju samazināšanas pasākumi. 1.variants ir drošāks un ērtāks no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāks neplānoti straujajam satiksmes intensitātes palielinājumam, kas gluži loģiski vieš savas korekcijas. Būtiski ir tas, ka procesā ir iesaistīti arī vietējie iedzīvotāji un uzņēmēji, kas aktīvi pauž savu viedokli un vēlmes un jau ir devuši savus ierosinājumus iespējamiem tālākiem autoceļu attīstības posmiem savā novadā.

Lai gan atsakoties no paredzētās darbības vairākos vides aspektos ir mazāka ietekme, tomēr neveicot esošā autoceļa rekonstrukciju, balstoties uz esošo situāciju, nav uzskatāma kā reāla alternatīva, jo pēc satiksmes intensitātes tempu pieauguma tā nerisina galveno problēmu - esošā ceļa ģeometriskie parametri un platumi ir praktiski izsmēluši savas transporta caurlaides iespējas un netiek novērsta neatbilstība ceļu nozares normatīvu prasībām.

36.tabula. Autoceļa A4 alternatīvu ietekme uz vidi

Kritērijs	1. alternatīva	2. alternatīva	0.alternatīva
Aizņemtās zemes platības	-1	-1	0
Ietekme uz gaisa kvalitāti autoceļa A4 apkārtnē	0	0	0
Ietekme uz trokšņa līmeni autoceļa A4 apkārtnē	+1	+1	0
Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem	0	0	0
Ietekme uz virszemes ūdens kvalitāti un ihtiofaunu	0	0	0
Ietekme uz individuālo ūdensapgādi	0	0	0
Ietekme uz mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņām	0	0	0
Ietekme uz biotopiem	-1	-1	0
Ietekme uz ornitofaunu	-1	-1	0
Ietekme uz aizsargājamām teritorijām	0	0	0
Ietekme uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi	0	0	0
Dabas resursu patēriņš	-1	-1	0
Ietekme uz sociāli-ekonomiskiem aspektiem	+2	+2	0
Ietekme uz teritorijas attīstību	+1	+1	0

kur, -1 ietekme nebūtiska, negatīva; -2 ietekme būtiska, negatīva; 0 - ietekmes nav; +1 ietekme nebūtiska, pozitīva; +2 ietekme būtiska, pozitīva)

1.6. Izvēlēta variantā pamatojums un konkrētie piedāvātie risinājumi

No iepriekšējās nodaļās paustā izriet, ka pārbūve ir nepieciešama un abi piedāvātie pārbūves risinājumi (1. un 2. alternatīva) ir pilnībā realizējami, neradot būtiskus draudus videi un cilvēkiem, bet kopumā sniedzot sabiedrībai ieguvumu.

Paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija pa esošo trasi, neradot jaunu satiksmes koridoru un neradot jaunu satiksmes plūsmu. Par paliekošajām ietekmēm autoceļa A4 rekonstrukcijas gadījumā var uzskatīt tikai tās ietekmes, ko izraisa autoceļa pārbūve. Apkārtējiem iedzīvotājiem jāērķinās ar arvien pieaugošu satiksmes intensitāti, kuras cēlonis nav pārbūve: tikai nelielā mērā pārbūve var veicināt šo pieaugumu tādējādi, ka pārbūvētais apvedceļš kļūs konkurētspējīgāks pret maršruti caur Rīgu, tāpēc lielāka daļa autovadītāju izvēlēties apvedceļu. Galvenās paliekošās ietekmes būs neatgriezeniski aizņemtā papildus zemes platība, trokšņa līmenis, kas pārbūves ar prettrokšņa sienām kā tās neatņemamas sastāvdaļas īstenošanas rezultātā samazināsies salīdzinājumā ar esošo situāciju, ietekme uz gaisa kvalitāti un ainavu, kā arī ceļa pārbūves izraisītās teritorijas attīstības tendences, jo šīs ietekmes būs nepārtrauktas. Paliekošu ietekmi rekonstrukcijas rezultātā radīs arī pastiprināts ceļa "barjeras" efekts un esošo teritoriju fragmentācija. Jāatzīmē, ka minētās ietekmes viskrasāk būs jūtamas būvniecības laikā un ekspluatācijas sākumā. Tomēr, veicot ietekmes samazinošos pasākumus, kas aprakstīti šajā ziņojumā, var uzskatīt, ka autoceļa rekonstrukcijas paliekošās ietekmes būs mazbūtiskas, salīdzinot ar neapšaubāmiem ieguvumiem, ko sniegs šī autoceļa rekonstrukcija.

1.7. Plānotā objekta nozīmīguma izvērtējums

Autoceļš A4 ir starptautiskā maršruta E67 (posmā starp Tallinu un Varšavu dēvēts arī par Via Baltica) sastāvdaļa. Eiropas autoceļš E67 ir autotransporta koridors, kas šķērso vairākas Austrumeiropas valstis, tostarp arī Latviju ziemeļu — dienvidu virzienā. Autoceļš sākas Helsinkos, Somijā un tā maršruts ir Helsinki — Tallina — Rīga — Panevėža — Kauņa — Varšava — Prāga⁵. Šā ceļa kopīgais garums ir 1630 km, bet garums Latvijas teritorijā — 190 km. Attīstoties Latvijas ekonomikai, pēdējos gados būtiski pieaudzistransporta līdzekļu skaits uz vienu iedzīvotāju valstī. Importa un eksporta pieaugums vēl vairāk palielinājis kravu pārvadājumu apjomus cauri Latvijai no / uz citām Eiropas valstīm. Būtiski attīstījusies arī Pierīgas teritorija, kas pēdējo gadu laikā tiek intensīvi apbūvēta. Visi šie faktori radījuši ievērojamu satiksmes intensitātes pieaugumu (~4.7% gadā). Saskaņā ar pašlaik novērotajiem braukšanas apstākļiem, esošā ceļa ģeometriskie parametri un platumi ir praktiski izsmēluši savas transporta caurlaides iespējas. Arī krustojumu, satiksmes mezglu neatbilstība ceļu nozares normatīvu prasībām padara cauri ejošās tranzītsatiksmes plūsmas saraustītas un nevienmērīgas intensīvākajās diennakts stundās. Intensitāte un ērtības līmenis D (ļoti slikts - D ērtības līmeni raksturo braukšana garās rindās aiz lēni braucošiem transporta līdzekļiem, apdzīšanas neiespējamība un braukšanas ātrums, kas sastāda ~ 80% no ātruma brīvos apstākļos, satiksmes negadījumu skaits nepārprotami pieaug) ir

⁵ Latvijai ir saistoša Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas nosaka - dalībvalstis nodrošina Eiropas transporta (TEN-T) tīkla ceļu infrastruktūras attīstību.

galvenais iemesls kā dēļ esošajam autoceļam A4 steidzami nepieciešama otras brauktuves izbūve.

Atbilstoši Latvijas Nacionālās attīstības plāna 2014.-2020.gadam (turpmāk - NAP2020) rīcības virziena "Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai" mērķa sasniegšanai noteiktajam uzdevumam - nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību, Ministru Kabineta 2013. gada 27. decembra rīkojumā Nr.683 "Par transporta attīstības pamatnostādņēm 2014- 2020.gadam" ir iekļauts pasākums 1.2.1. TEN-T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība. Šī pasākuma ietvaros ir paredzēta aktivitāte „1.2.1.3. E67/A4 Baltezers - Saulkalne (Rīgas apvedceļš) pārbūve par divbrauktuvi autoceļu projekta sagatavošana tā īstenošanas uzsākšanai pēc publiskās un privātās partnerības modeļa un īstenošanas uzsākšana, ja tiks pieņemts attiecīgs Ministru kabineta lēmums."