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

SIA „Enviroprojekts”
Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002
Tālrunis: +371 29277744
E-pasts: info@enviro.lv
Tīmekļvietne: www.enviro.lv

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

2024.gada marts

SATURS

SATURS 1
IEVADS. RĪGAS APVEDCEĻA PĀRBŪVES PROJEKTA ATTĪSTĪBAS VĒSTURE 6
1. PAREDZĒTAJAI DARBĪBAI PIEMĒROJAMO VIDES AIZSARDZĪBAS NORMATĪVO AKTU PRASĪBU ANALĪZE....9
1.1. Vispārējā vides aizsardzība....9
1.2. Ietekmes uz vidi novērtējums 10
1.3. Piesārņojuma novēršana un kontrole 10
1.4. Dabas, sugu, biotopu un kultūras pieminekļu aizsardzība 12
1.5. Teritorijas attīstības plānošana....16
1.6. Meliorācija....16
1.7. Latvijai saistošie starptautiskie dokumenti 17
1.8. Autoceļu būvniecību reglamentējošie likumdošanas akti 18
2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS UN PAREDZĒTĀS DARBĪBAS RAKSTUROJUMS 22
2.1. Pārbūvējamā apvedceļa loma valsts un reģiona ceļu tīklā, esošo autoceļu tehniskais un noslodzes raksturojums 22
2.2. Esošā ceļu tīkla raksturojums. Satiksmes organizācijas un satiksmes drošības analīze....25
2.3. Paredzētās darbības īstenošanas plānotā vieta un tās izvēles pamatojums. Iespējamo būvniecības darbu norises laiks un ilgums....26
2.4. Plānotie jaunie infrastruktūras objekti. Plānotās inženiertehniskās būves. Citas ar paredzēto darbību saistītās aktivitātes un pasākumi....27
Paralēlo un apbraucamo ceļu risinājumi 27
2.5. Informācija par citiem plānotiem vai akceptētiem (bet vēl nerealizētiem) nozīmīgiem, tostarp satiksmes infrastruktūras objektiem 31
2.6. Objektam piegulošajās teritorijās izvietotās inženiertehniskās komunikācijas, būves un to raksturojums. 40
2.7. Nepieciešamo šķērsojumu un piegulošo autoceļu uzturēšana un nepieciešamās izmaiņas attiecībā pret esošo situāciju būvdarbu un turpmākas ekspluatācijas laikā 41
2.8. Perspektīvās vietējās satiksmes organizācijas, intensitātes un drošības analīze saistībā ar apvedceļa pārbūvi, autoceļu būvniecību un pieguļošo teritoriju plānoto attīstību....42
2.9. Paredzētās darbības iespējamās tiešās, netiešās un sekundārās ietekmes....42
3. VIDES STĀVOKĻA NOVĒRTĒJUMS APVEDCEĻA UN TĀ PIEVEDCEĻU BŪVNIECĪBAS APKĀRTNĒ....45
3.1. Piegulošo teritoriju novērtējums....45
3.1.1 Piegulošo teritoriju apraksts....45
3.1.2 Pārplūstošas, pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas....48
3.1.3 Augsnes, grunts un pazemes ūdeņu piesārņojuma novērtējums, piesārņojuma izplatības tendences, ja tādas tiek konstatētas 49
3.1.4 Esošā gaisa piesārņojuma līmeņa novērtējums 49

3.1.5 *Esošā trokšņa līmeņa novērtējums* 52

3.2. Hidroloģisko apstākļu raksturojums objektam paredzētajā un tam piegulošajās teritorijās....53

3.2.1 Lielās Juglas, Mazās Juglas un Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums....54

3.2.2 Citu tuvāko virszemes ūdensobjektu un applūstošu teritoriju raksturojums, kas var būt nozīmīgi paredzētās darbības kontekstā 61

3.2.3 Virszemes ūdens plūsmu, kas var ietekmēt plānoto būvniecību vai kuras var ietekmēt plānotā būvniecība, virzieni, līmeņi un to svārstības....62

3.2.4 Teritorijas dabīgās drenāžas un meliorācijas sistēmas raksturojums 62

3.3. Objektam paredzēto un tām piegulošo teritoriju ģeoloģiskais un inženierģeoloģiskais raksturojums. 62

3.3.1 Ģeoloģiskais raksturojums....62

3.3.2 Inženierģeoloģiskie apstākļi 65

3.3.3 Mūsdienu ģeoloģiskie procesi....66

3.4. Teritorijas hidroģeoloģiskais raksturojums....67

3.5. Teritorijas apkārtnes dabas vērtību raksturojums 72

3.5.1 Vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts....72

3.5.2 Īss piegulošās teritorijas raksturojums 72

3.5.3 Konstatētie Eiropas Savienības nozīmes un Latvijā īpaši aizsargājamie biotopi, biotopi ar specifiskām izplatības īpatnībām Latvijā un konstatēto biotopu kvalitāte 73

3.5.4 Konstatētās īpaši aizsargājamās putnu sugas un to izplatības īpatnības, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums 74

3.5.5 Konstatētās īpaši aizsargājamās vaskulāro augu sugas un to izplatības īpatnības, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums 81

3.5.6 Sikspārņu fauna....81

3.5.7 Citas apsekotās teritorijas bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanai nozīmīgas vērtības, piemēram, dižkoki, veci koki, alejas, zinātniski nozīmīgas sugu atradnes 83

3.5.8 Lielo zīdītāju pārvietošanās koridori 85

3.6. Ainaviskais un kultūrvēsturiskais teritorijas un apkārtnes nozīmīgums, teritorijas arheoloģisko vērtību novērtējums 90

3.7. Derīgo izrakteņu atradnes autoceļa posmiem piegulošajās teritorijās....92

3.8. Apkārtnē esošo citu vides problēmu un riska objektu raksturojums 94

4. IESPĒJAMĀ IETEKME UZ VIDI OBJEKTA IZBŪVES UN EKSPLUATĀCIJAS LAIKĀ 95

4.1. Paredzētās darbības (arī pievedceļu) īstenošanai nepieciešamā platība un nepieciešamās papildu zemes platības būvdarbu veikšanas laikā. Plānoto būvniecības darbu risinājumi 95

4.2. Ar Darbības vietas teritorijas sagatavošanu, arī tiltu būvniecību, infrastruktūras, inženierkomunikācijas objektu izveidi vai pārveidi saistīto darbu radīto ietekmju raksturojums un novērtējums....96

4.2.1 Informācija par meža platību, plānotu koku un krūmu izciršanu. Informācija par noņemamās zemsedzes, norokamās un uzberamās grunts un būvniecības laikā radušos

grunts un atkritumu daudzumiem 96

4.2.2 Jaunizveidojamo krustojumu, tiltu/ pārvadu un caurteku konstrukciju izbūves plānotie risinājumi 97

4.2.3 Fizisko izmaiņu, kas radīsies dabā, īstenojot Paredzēto darbību tās plānotajās vietās, raksturojums 97

4.2.4 Paredzētās darbības veikšanai nepieciešamo izejmateriālu veidi un apjomi 98

4.2.5 Iespējamie ierobežojošie nosacījumi minēto darbu veikšanai 98

4.3. Gaisa piesārņojuma izmaiņu ietekmes novērtējums 99

4.3.1 Gaisa piesārņojuma izmaiņas būvniecības laikā 101

4.3.2 Kopējā ietekme no citām paredzētām, bet vēl nerealizētām darbībām 101

4.4. Trokšņa izmaiņu ietekmes novērtējums. Vibrācijas ietekmes izvērtējums 102

4.4.1 Trokšņa izmaiņu ietekme 102

4.4.2 Vibrācijas ietekmes izvērtējums 111

4.5. Objekta ietekme uz Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas un citu šķērsojošo ūdensteču hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem 113

4.6. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti, arī individuālo ūdens apgādi 114

4.7. Paredzētās darbības rezultātā prognozējamo mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņu iespējamība un nozīmīgums 115

4.8. Mūsdienu ģeoloģisko procesu prognozējamās izmaiņas objekta izbūves rezultātā 116

4.9. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana; to ietekme uz atklātiem ūdens objektiem, nepieciešamība pēc papildus risinājumiem 116

4.10. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem gan būvdarbu laikā, gan ekspluatācijas periodā 117

4.10.1 Sagaidāmā ietekme uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem 118

4.10.2 Sagaidāma ietekme uz Ķivuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem 120

4.11. Objekta uzturēšanai nepieciešamais materiālu daudzums, to pielietošanas iespējamās ietekmes novērtējums 120

4.12. Iespējamo augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums paredzētās darbības piegulošajās teritorijās 121

4.13. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, dzīvnieku migrācijas koridoriem, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām novērtējums 121

4.13.1 Ietekme uz ES nozīmes un Latvijā īpaši aizsargājamiem biotopiem un ietekmi mazinošie pasākumi 121

4.13.2 Ietekme uz īpaši aizsargājamām putnu sugām un ietekmi mazinošie pasākumi 122

4.13.3 Ietekme uz īpaši aizsargājamām vaskulāro augu sugām un ietekmi mazinošie pasākumi 123

4.13.4 Ietekme uz sikspārņiem un ietekmi mazinošie pasākumi 124

4.13.5 Secinājumi par plānotās darbības vai pasākuma ietekmi uz konstatēto sugu un biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību, kā arī uz piegulošo teritoriju un nosacījumi darbības vai pasākuma veikšanai 128

4.13.6 Ietekme uz lielo zīdītāju migrāciju.....129

4.14. Prognoze par Paredzētās darbības un ar to saistīto iespējamo ietekmi uz ainavas daudzveidību, tās elementiem, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem 134

4.15. Notekūdeņi: to rašanās avoti, veidi un daudzums.....135

4.16. Atkritumu rašanās avoti, veidi un daudzums. Atkritumu apsaimniekošana un pasākumi piesārņojuma izplatīšanās novēršanai būvdarbu laikā 135

4.17. Ietekme uz derīgo izrakteņu atradnēm.....136

4.18. Ietekmju savstarpējā saistība 136

4.19. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi veidi 137

4.19.1 Paredzētās darbības ietekmju novērtējums laikā 138

4.19.2 Paredzētās darbības ietekmju būtiskuma novērtējums.....138

4.19.3 Iespējamo vides risku analīze 142

5. IESPĒJAMĀ IETEKME UZ SABIEDRĪBU.....143

5.1. Paredzētās darbības īstenošanas sociāli - ekonomiskais novērtējums.....143

5.1.1 Laika ieguvumi.....145

5.1.2 Autokilometru (brauciena izmaksu) ieguvumi.....147

5.2. Siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaiņas 152

5.3. Dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšanas nepieciešamības novērtējums, kā arī nepieciešamās zemes lietojuma maiņas un kompensāciju novērtējums. Iespējamās problēmsituācijas saistībā ar esošo un iespējamo turpmāko teritorijas izmantošanu ..156

5.4. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānošanas dokumentos saistībā ar plānoto darbību. Iespējamo objektam piegulošo teritoriju izmantošanas un īpašuma piederības izmaiņu raksturojums; iespējamo ietekmju uz ceļa joslai piegulošo zemju īpašumu attīstību novērtējums 158

5.4.1 Nepieciešamās izmaiņas teritorijas plānojumā.....158

5.4.2 Ietekme uz ceļa joslai piegulošo zemes īpašumu attīstību.....158

5.5. īpašumu sasniedzamības nodrošinājums. Satiksmes organizācija un transporta plūsmu izmaiņas.....159

5.6. Sabiedrības (arī pašvaldību) attieksme pret projekta realizāciju. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un izvērtējums. IVN izvērtēšanas gaitā saņemto institūciju norādījumu izvērtējums.....160

35.tabula. Autoceļa A4 iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze 163

34.tabula. Autoceļa A4 iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze 261

36.tabula. Atbildes uz IVN ziņojuma 1. redakcijas izvērtēšanas gaitā 2023. gadā sniegtajiem institūciju norādījumiem..... 291

37.tabula. Atbildes uz IVN ziņojuma 2. redakcijas izvērtēšanas gaitā sniegtajiem VPVB 17.01.2024 vēstules Nr.5-01/57/2024 norādījumiem 292

6. PASĀKUMI IETEKMES UZ VIDI NOVĒRŠANAI VAI SAMAZINĀŠANAI 299

6.1. Paredzētās darbības realizācijai iespējamie limitējošie faktori.....299

6.2. Ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumi.....303

6.2.1 Autoceļu projektēšanas un būvniecības gaitā veicamie pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai 304
6.2.2 Dižpriedes (dižkoka Nr.75796) pārstādīšana 307
1. Sagatavošanas darbi 308
1.1. Izpēte 308
1.2. Vainaga kopšanas darbi 308
1.3. Koka stumbra aizsardzība 308
1.4. Jaunās stādbedres sagatavošana 309
1.5. Sakņu kamola sagatavošanas darbi 309
1.6. Sakņu kamola sagatavošana pārcelšanai 311
2. Koka pārstādīšana jaunajā vietā 312
2.2. Ievietošana jaunajā stādbedrē 313
2.3. Koka izņemšanas vietas atjaunošana 313
3. Monitorings 314
6.2.3 Pasākumi autoceļa ekspluatācijas ietekmes uz vidi mazināšanai 315
7. APKOPOJUMS PAR NOVĒRTĒTAJĀM PAREDZĒTĀS DARBĪBAS ALTERNATĪVĀM, TO RAKSTUROJUMS UN SALĪDZINĀJUMS 316
7.1. Novērtēto alternatīvu raksturojums 316
7.2. Kritēriji alternatīvo risinājumu salīdzināšanai ietekmes uz vidi aspektā 319
7.3. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums 319
7.4. Izvēlētā varianta pamatojums un konkrētie piedāvātie risinājumi 321
7.5. Plānotā objekta nozīmīguma izvērtējums 322
8. VIDES KVALITĀTES NOVĒRTĒŠANAS MONITORINGS 323
9. IZMANTOTĀS NOVĒRTĒŠANAS METODES 325
9.1. Novērtēšanas un prognozēšanas metodes 325
9.2. Problēmas un risinājumi. 329
10. IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMU VEIKUŠIE EKSPERTI 330
PIELIKUMI 331

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 kabeļi 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 divbrauktuvju četrjoslu 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.

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 "Eiroprojekts" sadarbībā ar SIA "BRD projekts". Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par IVN tika izdots 2018. gada 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.

1. PAREDZĒTAJAI DARBĪBAI PIEMĒROJAMO VIDES AIZSARDZĪBAS NORMATĪVO AKTU PRASĪBU ANALĪZE

1.1. Vispārējā vides aizsardzība

Galvenais no normatīvajiem dokumentiem, kas reglamentē vides aizsardzību, ir Latvijas Republikas Saeimas (turpmāk tekstā - Saeima) 2006.gada 2.novembrī pieņemtais **„Vides aizsardzības likums"** (pēdējie grozījumi 2013.gada 18.aprīlī). Likuma mērķis ir nodrošināt vides kvalitātes saglabāšanu un atjaunošanu, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu. Tas nosaka vides aizsardzības principus, prasības ilgtspējīgas attīstības plānošanai, valsts un pašvaldību iestāžu funkcijas vides jomā, sabiedrības informēšanas un līdzdalības kārtību lēmumu pieņemšanā vides jomā, prasības vides aizsardzības kontroles nodrošināšanai, atbildību par kaitējumu videi, prasības brīvprātīgi pielietojamiem vides pārvaldības līdzekļiem un citas vispārīga rakstura vides prasības. Likums nosaka šādus galvenos vides aizsardzības principus, kuri tiek ņemti vērā arī ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanā:

princips "piesārņotājs maksā" - persona sedz izdevumus, kas saistīti ar tās darbības dēļ radīta piesārņojuma novērtēšanu, novēršanu, ierobežošanu un seku likvidēšanu;

piesardzības princips - ir pieļaujams ierobežot vai aizliegt darbību vai pasākumu, kurš var ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, bet kura ietekme nav pietiekami izvērtēta vai zinātniski pierādīta, ja aizliegums ir samērīgs līdzeklis, lai nodrošinātu vides vai cilvēku veselības aizsardzību. Principu neattiecina uz neatliekamiem pasākumiem, ko veic, lai novērstu kaitējuma draudus vai neatgriezenisku kaitējumu;

novēršanas princips - persona, cik iespējams, novērš piesārņojuma un citu videi vai cilvēku veselībai kaitīgu ietekmju rašanos, bet, ja tas nav iespējams, novērš to izplatīšanos un negatīvās sekas;

izvērtēšanas princips - jebkuras tādas darbības vai pasākuma sekas, kas var būtiski ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, jāizvērtē pirms attiecīgās darbības vai pasākuma atļaušanas vai uzsākšanas. Darbība vai pasākums, kas var negatīvi ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, arī tad, ja ievērotas visas vides aizsardzības prasības, ir pieļaujams tikai tad, ja paredzamais pozitīvais rezultāts sabiedrībai kopumā pārsniedz attiecīgās darbības vai pasākuma nodarīto kaitējumu videi un sabiedrībai.

Likums nosaka, ka ikvienai privātpersonai, kā arī personu apvienībām, organizācijām un grupām ir tiesības prasīt, lai valsts iestādes un pašvaldības, amatpersonas vai privātpersonas izbeidz tādu darbību vai bezdarbību, kas pasliktina vides kvalitāti, kaitē cilvēku veselībai vai apdraud viņu dzīvību, likumiskās intereses vai īpašumu, kā arī atbalstīt vides aizsardzības pasākumus un sadarboties ar valsts iestādēm un pašvaldībām, lai nepieļautu tādu darbību veikšanu, arī tādu lēmumu pieņemšanu, kas var pasliktināt vides kvalitāti vai ir pretrunā ar vides normatīvo aktu prasībām. Tāpat ikvienam ir tiesības sniegt informāciju valsts iestādēm un pašvaldībām par darbībām un pasākumiem, kas ietekmē vai var ietekmēt vides kvalitāti, kā arī saņemt ziņas par vidē novērotajām negatīvajām pārmaiņām, kas radušās šādu darbību vai pasākumu dēļ un iesniegt valsts iestādēm un pašvaldībām priekšlikumus par tiesisko regulējumu un izstrādātajiem dokumentu projektiem vides jomā.

„Vides aizsardzības likums" nosaka arī, ka sabiedrībai ir tiesības uz vides informāciju un ir tiesības piedalīties ar vidi saistītu lēmumu pieņemšanā, līdz ar to pirms lēmuma pieņemšanas sabiedrībai ir tiesības izteikt viedokli par paredzētās darbības ietekmi uz sabiedrību un vidi.

1.2. Ietekmes uz vidi novērtējums

Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veicama saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu", kas pieņemts 1998.gada 14.oktobrī. Likums izdots ar mērķi novērst vai samazināt fizisko un juridisko personu paredzēto darbību vai plānošanas dokumentu īstenošanas nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.

Apvedceļa būvniecības ietekmes novērtējums veikts saskaņā ar likumā noteiktajiem pamatprincipiem. Likums un tam pakārtotie noteikumi nosaka tās paredzētās darbības, kurām ir nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums, nosaka secību, kādā novērtējums tiek veikts, skaidro visu procedūrā iesaistīto pušu tiesības, pienākumus un arī atbildību, kā arī raksturo ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātu un tā ietekmi uz lēmuma pieņemšanas kārtību.

Šie dokumenti ir saskaņoti ar attiecīgajām Eiropas Savienības direktīvam. Likumā „Par ietekmes uz vidi novērtējumu" iekļautas tiesību normas, kas izriet no:

Eiropas Padomes (EP) 1985.gada 27.jūnija direktīvas 85/337/EEK par dažu valsts un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu;

EP 1997.gada 3.marta direktīvas 97/11/EK, ar kuru groza direktīvu 85/337/EEK par dažu valsts un privāto projektu ietekmes uz vidi novērtējumu;

EP 1992.gada 21.maija direktīvas 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību;

Eiropas Parlamenta un Padomes (EPP) 2009.gada 30.novembra direktīvas 2009/147/EK par savvaļas putnu aizsardzību;

EPP 2001gada 27.jūnija direktīvas 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu;

EPP 2003.gada 26.maija direktīvas 2003/35/EK, ar ko paredz sabiedrības līdzdalību dažu ar vidi saistītu plānu un programmu izstrādē un ar ko attiecībā uz sabiedrības līdzdalību un iespēju griezties tiesās groza Padomes direktīvas 85/337/EEK un 96/61/EK;

EPP 2009.gada 23.aprīļa direktīvas 2009/31/EK par oglekļa dioksīda ģeoloģisko uzglabāšanu un grozījumiem Padomes direktīvā 85/337/EEK, EPP direktīvās 2000/60/EK, 2001/80/EK, 2004/35/EK, 2006/12/EK, 2008/1/EK un regulā (EK) Nr. 1013/2006.

Balstoties uz likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2015.gada 13.janvārī izdoti MK noteikumi Nr.18 «Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību", kas nosaka kārtību, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi.

1.3. Piesārņojuma novēršana un kontrole

Lai novērstu un mazinātu piesārņojuma dēļ nodarīto kaitējumu cilvēku veselībai, īpašumam un videi un novērstu kaitējuma radītās sekas, 2001gada 15.martā pieņemts likums "Par piesārņojumu". Likuma papildu mērķi ir:

- novērst piesārņojošu darbību izraisīta piesārņojuma rašanos vai, ja tas nav iespējams, samazināt emisiju augsnē, ūdenī un gaisā;

- novērst vai, ja tas nav iespējams, samazināt neatjaunojamo dabas resursu un enerģijas izmantošanu, veicot piesārņojošas darbības;
- novērst vai, ja tas nav iespējams, samazināt atkritumu radīšanu;
- nodrošināt piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu apzināšanu valsts teritorijā un to reģistrāciju;
- noteikt pasākumus piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu izpētei un piesārņotu vietu sanācijai;
- noteikt personas, kuras sedz ar piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu izpēti un piesārņotu vietu
- sanāciju saistītos izdevumus;
- novērst vai samazināt vides trokšņa iedarbību uz cilvēkiem;
- samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, ņemot vērā izmaksu efektivitāti, un nodrošināt līdzdalību Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā;
- noteikt ikvienas fiziskās un juridiskās personas, kā arī šo personu apvienības, organizācijas un grupas (turpmāk — sabiedrība) tiesības piedalīties lēmuma pieņemšanas procesā attiecībā uz atļauju izsniegšanu piesārņojošu darbību veikšanai vai izmaiņai piesārņojošā darbībā vai šādu atļauju pārskatīšanu, kā arī attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu sadali un piešķiršanu.

Lai detalizēti regulētu piesārņojuma emisijas, pamatojoties uz likumu „Par piesārņojumu" izdota virkne Ministru kabineta noteikumu attiecībā uz dažādiem piesārņojuma veidiem. Zemāk apskatīti tie normatīvie akti, kas attiecināmi uz autoceļu būvniecību.

Gaisa piesārņojuma novēršana

2009.gada 3.novembra Ministru kabineta noteikumi Nr.1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" nosaka kvalitātes normatīvus ārtelpu gaisam troposfērā (neietverot darba vidi) Latvijas teritorijā, kā arī gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšanas termiņus, gaisu piesārņojošu vielu augstāko un zemāko pieļaujamo līmeni vidē un raksturlielumus, parametrus, monitoringa metodes un metodes, kuras izmanto, lai noteiktu attiecīgo gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumu un pasākumus, kas veicami, ja gaisa kvalitātes normatīvi tiek pārsniegti. Lai nodrošinātu cilvēka veselības un vides aizsardzību, noteikti gaisa kvalitātes normatīvi un raksturlielumi, kā arī mērījumu metodes un monitoringa nosacījumi.

Ūdens apsaimniekošana un piesārņojuma novēršana

Ņemot vērā, ka autoceļa būvniecība var ietekmēt virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti, jāņem vērā «Ūdens apsaimniekošanas likums", kas pieņemts 2012.gada 12.septembrī. Likums nosaka ūdens resursu lietotāju tiesības un pienākumus, lai sasniegtu mērķi izveidot tādu virszemes un pazemes ūdeņu aizsardzības un apsaimniekošanas sistēmu, kas:

- veicina ilgtspējīgu un racionālu ūdens resursu lietošanu, nodrošinot to ilgtermiņa aizsardzību un iedzīvotāju pietiekamu apgādi ar labas kvalitātes virszemes un pazemes ūdeni,

- novērš ūdens un no ūdens tieši atkarīgo sauszemes ekosistēmu un mitrāju stāvokļa pasliktināšanos, aizsargā šīs ekosistēmas un uzlabo to stāvokli, nodrošina pazemes ūdeņu piesārņojuma pakāpenisku samazināšanu un novērš to turpmāku piesārņošanu,
- nodrošina pazemes ūdens resursu atjaunošanu,
- nodrošina zemes aizsardzību pret applūšanu vai izkalšanu.

Izvērtējot paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz ūdens vidi (virszemes un pazemes ūdeņiem), tiek ņemts vērā ūdens apsaimniekošanas likumā un tam pakārtotajos normatīvajos aktos noteikti, kā arī definētie robežlielumi un citi kritēriji.

2002.gada 12.martā izdoti MK noteikumi Nr. 118 «Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti", kas nosaka kvalitātes normatīvus virszemes un pazemes ūdeņiem. Pasākumi, kas veikti noteikumu prasību īstenošanai, nedrīkst tieši vai netieši palielināt ūdens, gaisa vai augsnes piesārņojumu.

Augsnes un grunts piesārņojuma novēršana

Kvalitātes normatīvus augsnei un gruntij nosaka 2005.gada 25.oktobra MK noteikumi Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem". Augsnes un grunts kvalitātes normatīvi nedrīkst būt pārsniegti, uzsākot jaunu piesārņojošu darbību. Ja ir pārsniegts kāds no robežlielumiem, aizliegts veikt jebkādas darbības, kas izraisa augsnes un grunts kvalitātes pasliktināšanos.

Trokšņa emisiju novērtēšana

2014.gada 7.janvārī pieņemti MK noteikumi Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", kas nosaka trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes. Šo noteikumu 1.pielikumā noteikta trokšņa rādītāju piemērošanas kārtība un trokšņa rādītāju novērtēšanas metodes. 2.pielikumā noteikti trokšņa robežlielumi teritorijās ar dažādu lietošanas funkciju. Būtiski, ka aizsargjoslās gar autoceļiem vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Savukārt, 2002.gada 23.aprīļa MK noteikumi Nr.163 "Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām" nosaka būtiskās prasības tādu ārpus telpām izmantojamu iekārtu ražošanai, marķēšanai un atbilstības novērtēšanai, kuras emitē troksni. Šo noteikumu 2.pielikumā ir noteiktas iekārtu trokšņa emisijas robežvērtības. Iekārtām, ko izmantos autoceļa būvniecībai ir jāatbilst šo noteikumu prasībām.

Atkritumu apsaimniekošana

Atkritumu apsaimniekošanas kārtību, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī personu mantu un veicinātu atkritumu apsaimniekošanu nosaka «Atkritumu apsaimniekošanas likums". Likums nosaka, ka atkritumu apsaimniekošana jāveic tā, lai neapdraudētu cilvēku dzīvību un veselību. Atkritumu apsaimniekošana nedrīkst negatīvi ietekmēt vidi, tai skaitā radīt apdraudējumu ūdeņiem, gaisam, augsnei, kā arī augiem un dzīvniekiem; radīt traucējošus trokšņus vai smakas; nelabvēlīgi ietekmēt ainavas un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas; piesārņot un piegružot vidi.

1.4. Dabas, sugu, biotopu un kultūras pieminekļu aizsardzība

Likums „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" pieņemts 1993.gada 2.martā un tas nosaka īpaši aizsargājamo dabas teritoriju sistēmas pamatprincipus, veidošanas kārtību un pastāvēšanas

nodrošinājumu, pārvaldes, to stāvokļa kontroles un uzskaites kārtību, kā arī kārtību, kā savienot valsts, starptautiskās, reģionālās un privātās intereses īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izveidošanā, saglabāšanā, uzturēšanā un aizsardzībā.

Īpaši aizsargājamās teritorijas ir ģeogrāfiski noteiktas platības, kas atrodas īpašā valsts aizsardzībā saskaņā ar kompetentu valsts varas un pārvaldes institūciju lēmumu un tiek izveidotas, aizsargātas un apsaimniekotas nolūkā: aizsargāt un saglabāt dabas daudzveidību (retas un tipiskas dabas ekosistēmas, aizsargājamo sugu dzīves vidi, savdabīgas, skaistas un Latvijai raksturīgas ainavas, ģeoloģiskos un ģeomorfoloģiskos veidojumus utt.); nodrošināt zinātniskos pētījumus un vides pārraudzību; saglabāt sabiedrības atpūtai, izglītošanai un audzināšanai nozīmīgas teritorijas.

Aizsargājamās teritorijas iedala šādās kategorijās:

- dabas rezervāti,
- nacionālie parki,
- biosfēras rezervāti,
- dabas parki,
- dabas pieminekļi,
- dabas liegumi,
- aizsargājamās jūras teritorijas un
- aizsargājamo ainavu apvidi.

Likumā definētas Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas - NATURA 2000, kuras ir vienots Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju tīkls. Tas izveidots, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamo biotopu, īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu dzīvotņu aizsardzību vai, kur tas nepieciešams, atjaunošanu to dabiskās izplatības areāla robežās. Veicot paredzētās darbības IVN, tiek apzinātas darbības vietas tuvumā esošās aizsargājamās teritorijas, tai skaitā NATURA 2000 teritorijas, apkopota informācija par tajās noteiktajām dabas vērtībām, to aizsardzības statusu, kā arī izvērtētas paredzētās darbības īstenošanas iespējamās ietekmes uz teritoriju ekoloģiskajām funkcijām un integritāti.

Likums nosaka, ka, veicot tautsaimniecības un teritorijas plānošanu, zemes ierīcību, meža apsaimniekošanu un visu veidu projektēšanas darbus, jāievēro aizsargājamo teritoriju izvietojums, to aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kā arī dabas aizsardzības plāns.

Pamatojoties uz likumā ietvertajiem deleģējumiem ir izdota virkne tiesību aktu, kas detalizē aizsargājamo dabas teritoriju izveidi, aizsardzību un izmantošanu, kā arī individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi daudzām aizsargājamām teritorijām. Zemāk aprakstīti tie vispārīgie normatīvie akti, kas vistiešāk attiecas uz apskatāmo teritoriju.

2011. gada 19. aprīlī pieņemti MK noteikumi Nr.300 "Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)", kas nosaka kārtību, kādā novērtējama to paredzēto darbību ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), kuru īstenošanai nav jāveic ietekmes uz vidi novērtējums; ziņojuma par kompensējošo pasākumu

piemērošanu saturu, kā arī kārtību, kādā ziņojumu nosūta Eiropas Komisijai; kārtību, kādā sagatavo informatīvo ziņojumu par paredzēto darbību vai plānošanas dokumenta īstenošanu un iesniedz to Ministru kabinetā lēmuma pieņemšanai.

Dabas pieminekļiem nodarītā kaitējuma dēļ radīto zaudējumu aprēķināšanas kārtību nosaka 2008.gada 7jūlija MK noteikumi Nr.511 „Dabas pieminekļiem nodarītā kaitējuma novērtēšanas un sanācijas pasākumu izmaksu aprēķināšanas kārtība" īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējo aizsardzības un izmantošanas kārtību, tajā skaitā pieļaujamos un aizliegtos darbības veidus aizsargājamās teritorijās, kā arī aizsargājamo teritoriju apzīmēšanai dabā lietojamās speciālās informatīvās zīmes paraugu un tās lietošanas un izveidošanas kārtību nosaka 2010.gada 16.marta MK noteikumi Nr.264 "īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi"

Atsevišķi izdoti MK noteikumi par sekojošām īpaši aizsargājamām teritorijām:

- MK noteikumi Nr.674 „Par dabas liegumiem" (pieņemti 2023. gada 21. novembrī)
- MK noteikumi Nr.69 „Par aizsargājamo ainavu apvidiem" (pieņemti 1999.gada 23.februārī)
- MK noteikumi Nr.83 „Par dabas parkiem" (pieņemti 1999.gada 9.martā)

Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, apzinātas visas īpaši aizsargājamās teritorijas, kuras atrodas rekonstruējamā autoceļa teritorijas tiešā tuvumā, kā arī tuvākajā apkārtnē.

2000.gada 16.martā pieņemts „Sugu un biotopu aizsardzības likums", kura mērķis ir nodrošināt bioloģisko daudzveidību, saglabājot Latvijai raksturīgo faunu, floru un biotopus, regulēt sugu un biotopu aizsardzību, apsaimniekošanu un uzraudzību, veicināt populāciju un biotopu saglabāšanu atbilstoši ekonomiskajiem un sociālajiem priekšnoteikumiem, kā arī kultūrvēsturiskajām tradīcijām, regulēt īpaši aizsargājamo sugu un biotopu noteikšanas kārtību.

Likums nosaka, ka zemes īpašniekiem un pastāvīgajiem lietotājiem ir pienākums veicināt sugu un biotopu daudzveidības saglabāšanu, ziņot Valsts vides dienesta attiecīgajai reģionālajai vides pārvaldei par īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izmaiņām un faktoriem, kas pasliktina to stāvokli, kā arī par aizsardzības prasību neievērošanu, neierobežot īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izpēti, uzskaiti un kontroli, nodrošināt migrējošiem dzīvniekiem (arī putnu sugām, kas nav iekļautas īpaši aizsargājamo sugu sarakstos) netraucētu atpūtu un barošanos migrācijas sezonas laikā, ieviest saudzīgas ekoloģiskās metodes, lai novērstu dzīvnieku nodarītos postījumus.

Attiecībā uz īpaši aizsargājamo sugu dzīvniekiem, to skaitā putniem, visās to attīstības stadijās ir aizliegta apzināta traucēšana (īpaši vairošanās, mazuļu augšanas, spalvu mešanas, ziemas guļas un migrācijas laikā) un dzīvotņu postīšana, vairošanās vietu iznīcināšana vai bojāšana, putnu dzīvotņu piesārņošana, kaitējuma nodarīšana tām vai citāda putnu traucēšana.

Atbilstoši 2001. gada 8.maijā izdoto MK noteikumu Nr. 188 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" 9. punktam autoceļu un citu būvju zivsaimnieciskajā ekspertīzē ir jānovērtē šādu veidu iespējamie zaudējumi saimnieciski izmantojamiem zivju resursiem:

- zivju resursu tiešais zudums pieaugušu zivju, zivju mazuļu, zivju ikru un kāpuru bojāejas dēļ;
- zivju tiešās bojāejas izraisītā nārstojošo zivju skaita samazināšanās turpmākajos gados;

- zivju barības bāzes zudums, kas samazina attiecīgo ūdeņu zivju resursu biomasas pieaugumu;
- zivju dabīgo nārsta vietu zudums, zivju pirms nārsta un nārsta migrācijas laikā tiem pielīdzināmus traucējumi, kas samazina nārstojošo zivju skaitu un nārsta efektivitāti;
- zivju dzīvotņu un ziemošanas vietu zudums (ja ir zināmi precīzi dzīvotņu produktivitātes dati) vai potenciālās zivsaimnieciskās produktivitātes zudums ūdenstilpē vai tās ietekmētajā daļā zivju dzīvotņu degradēšanas dēļ (ja zivju resursiem nodarītā zaudējuma novērtējumu veic saskaņā ar 08.05.2001. MK noteikumu Nr. 188 pielikuma 5.2. apakšpunktu).

Vairākos tiesību aktos iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Padomes 1992.gada 21.maija Direktīvas 92/43/EEK par dabisko biotopu, savvaļas faunas un floras aizsardzību:

- MK noteikumos Nr.153 „Par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" (pieņemti 2006.gada 21.februārī)
- MK noteikumos, Nr.421 „Par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" (pieņemti 2000.gada 5.decembrī)
- MK noteikumos Nr.396 „Par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpašu aizsargājamo sugu sarakstu" (pieņemti 2000.gada 14.novembrī)

IVN procesā tiek izvērtēti dati par īpaši aizsargājamām sugām, biotopiem un mikroliegumiem apvedceļa būvniecības teritorijas tiešā tuvumā, kā arī tuvākajā apkārtnē.

Mežu aizsardzība

Mežu aizsardzību nodrošina 2000.gada 24.februārī pieņemtais "Meža likums". Likuma mērķis ir veicināt meža ekonomiski, ekoloģiski un sociāli ilgtspējīgu apsaimniekošanu un izmantošanu, visiem meža īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem nodrošinot vienādas tiesības, īpašuma tiesību neaizskaramību un saimnieciskās darbības patstāvību un nosakot vienādus pienākumus. Likums reglamentē valsts meža zemes pārvaldības un atsavināšanas nosacījumus.

Aizsargjoslas

Lai aizsargātu dabiskus un mākslīgus objektus no nevēlamas ārējās iedarbības, nodrošinātu to ekspluatāciju un drošību, kā arī pasargātu cilvēku un vidi kopumā no saimnieciskās darbības nelabvēlīgās ietekmes 1997.gada 5.februārī pieņemts «Aizsargjoslu likums".

Šī likuma galvenie uzdevumi ir noteikt aizsargjoslu veidus un funkcijas, izveidošanas pamatprincipus, uzturēšanas un stāvokļa kontroles kārtību, kā arī noteikt saimnieciskās darbības aprobežojumus aizsargjoslās.

Pēc likumā noteiktās kārtības tiek apskatīta aizsargjoslu izveides un uzturēšanas kārtība, kas skar esošā autoceļa rekonstrukcijas un apvedceļa būvniecības teritoriju, kā arī to objektu aizsargjoslu nosacījumus, kas atrodas paredzētās darbības teritorijas tiešā ietekmes zonā.

Saskaņā ar Aizsargjoslu likumu ir izdota virkne normatīvo aktu, bet Ziņojuma ietvaros (7.1.nodaļā) tiek veikta to normatīvo aktu analīze, kas attiecināma uz paredzēto darbību.

2001.gada 10.aprīlī pieņemti MK noteikumi Nr.162 «Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodika", kas nosaka autoceļu ekspluatācijas un drošības prasības, vides un cilvēka aizsardzības prasības autoceļu

aizsargjoslās, aizsargjoslu uzturēšanas un to stāvokļa kontroles mehānismu, kā arī ietver informāciju par servitūtiem un aprobežojumus, kas saistīti ar autoceļu aizsargjoslām. Lai aizsargātu autoceļu no nevēlamas ārējās iedarbības, zemes īpašniekam vai tiesiskajam valdītājam bez saskaņošanas ar autoceļa īpašnieku autoceļa aizsargjoslā aizliegts:

- veikt būvniecības darbus;
- veikt liela apjoma (virs 1000 m3) mehanizētus grunts rakšanas un uzbēršanas darbus;
- stādīt kokus un krūmus, cirst kokus.

Kultūras pieminekļu aizsardzība

Likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību" pieņemts 1992.gada 12.februārī. Kultūras pieminekļu aizsardzība ir pasākumu sistēma, kas nodrošina kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu un ietver tā uzskaiti, izpēti, praktisko saglabāšanu, kultūras pieminekļu izmantošanu un to popularizēšanu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tiek apzināti kultūras pieminekļi paredzētās darbības īstenošanas teritorijas tiešā tuvumā, kā arī izvērtēta paredzētās darbības īstenošanas iespējamā ietekme uz tiem.

1.5. Teritorijas attīstības plānošana

"Teritorijas attīstības plānošanas likums" pieņemts 2011.gada 12.februārī. Likuma mērķis ir panākt, ka teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

Pamatojoties uz likumu izdoti Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" (ar būtiskiem grozījumiem 2020. gada 13. oktobrī), kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei un teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju. Noteikumu 147.punkts nosaka, ka plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus. Izvērtējot paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi, tiks vērtēta arī tās atbilstība Ropažu un Salaspils novada teritorijas plānojumam, ņemot vērā likumā un tam pakārtotajos normatīvajos aktos noteikto.

1.6. Meliorācija

«Meliorācijas likums", kas pieņemts 2010.gada 14.janvārī nosaka kārtību, kādā ir veicama meliorācijas sistēmu būvniecība, ekspluatācija, uzturēšana un pārvaldīšana lauku apvidū, kā arī nosaka kārtību, kādā ir veicama meliorācijas sistēmu pārbūve.

2014.gada 16.septembrī izdotie Ministru kabineta noteikumi Nr.550 "Hidrotehnisko un meliorācijas būvju būvnoteikumi" nosaka hidrotehnisko un meliorācijas būvju būvniecības procesa kārtību, būvniecības procesā iesaistītās institūcijas un atbildīgos būvspeciālistus, kā arī būvniecības procesam nepieciešamos dokumentus, to saturu, būvatļaujā un paskaidrojuma rakstā iekļaujamos nosacījumu u.c. saistīto jautājumu kārtību.

MK noteikumi Nr.329 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 224-15 "Meliorācijas sistēmas un

hidrotehniskās būves" (pieņemti 2015.gada 30.jūnijā) apstiprina Latvijas būvnormatīvu LBN 224-05 "Meliorācijas sistēmas un hidrotehniskās būves". Būvnormatīvs nosaka prasības meliorācijas sistēmu un hidrotehnisko būvju projektēšanai un virszemes ūdensobjektu hidroloģiskajiem aprēķiniem.

1.7. Latvijai saistošie starptautiskie dokumenti

Likums „Par 1979.gada Bernes konvenciju par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu aizsardzību" (pieņemts 17.12.1996.) apstiprina un pieņem Bernes konvencija par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu aizsardzību, kuras mērķi ir aizsargāt savvaļas floru un faunu un to dabiskās dzīvotnes, īpaši tās sugas un dzīvotnes, kuru aizsardzībai nepieciešama vairāku valstu sadarbība, un arī veicināt šādu sadarbību. Īpašs uzsvars likts uz apdraudētajām un izzūdošajām sugām, tai skaitā apdraudētajām un izzūdošajām migrējošajām sugām. Konvencijas pielikumos uzskaitītas Eiropas īpaši aizsargājamās augu sugas, īpaši aizsargājamās dzīvnieku sugas, aizsargājamās dzīvnieku sugas, un aizliegtie nonāvēšanas, gūstīšanas un citādas izmantošanas līdzekļi un paņēmieni.

Likums „Par 1992.gada 5.jūnija Riodežaneiro Konvenciju par bioloģisko daudzveidību" (pieņemts 31.08.1995) apstiprina un pieņem Riodežaneiro Konvenciju par bioloģisko daudzveidību, kuras uzdevumi ir bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, dzīvās dabas ilgtspējīga izmantošana un godīga un līdztiesīga ģenētisko resursu patērēšanā iegūto labumu sadale, ietverot gan pienācīgu pieeju ģenētiskajiem resursiem, gan atbilstošu tehnoloģiju nodošanu, ņemot vērā visas tiesības uz šiem resursiem un tehnoloģijām, gan pienācīgu finansēšanu.

Likums „Par 1979.gada Bonnas konvenciju par migrējošo savvaļas dzīvnieku sugu aizsardzību" (pieņemts 11.03.1999) apstiprina un pieņem Bonnas konvenciju par migrējošo savvaļas dzīvnieku sugu aizsardzību. Tās mērķis ir migrējošu sugu aizsardzība visā to areālā, nodrošinot sugai labvēlīgus saglabāšanas un apsaimniekošanas nosacījumus. Konvencijas pielikumos uzskaitītas apdraudētās migrējošās sugas.

Likums „Par Konvenciju par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību" (pieņemts 17.02.1997) pieņem un apstiprina 1972. gada Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas Konvencija par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību. Tā paredz kultūras un dabas mantojuma apzināšanu un aizsargāšanas pasākumu ieviešanu.

Likums "Par 1998.gada 25.jūnija Orhūsas konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem" (pieņemts 25.06.1998). Konvencijas mērķis vides aizsardzības jomā ir plašāks un ir vērsts uz vides informācijas publiskas pieejamības nodrošināšanu, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespējām griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Atbilstošs normatīvais regulējums šajā jomā Latvijas nacionālajā līmenī iekļauts likumā "Par vides aizsardzību".

Latvijai ir saistoša Eiropas Padomes Direktīva 80/68/EEK „Par gruntsūdeņu aizsardzību pret dažu bīstamu vielu radītu piesārņojumu" (pieņemta 17.12.1979.) Direktīvas mērķis ir novērst gruntsūdeņu piesārņošanu ar vielām, kas pieder pie Direktīvas pielikumā dotajā I un II sarakstā uzskaitīto vielu saimēm un grupām Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā (pieņemta 23.10.2000). Direktīvas mērķis ir nodrošināt iekšējo virszemes ūdeņu, pārejas ūdeņu, piekrastes ūdeņu un gruntsūdeņu aizsardzību.

Eiropas dabas aizsardzības tiesību aktu stūrakmeņi ir 1979. gada 2. aprīļa Padomes Direktīva 79/409/EEK par savvaļas putnu aizsardzību (Putnu direktīva) un 1992. gada 21. maija Padomes Direktīva 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un flora (Biotopu direktīva). Šīs direktīvas ir vērienīgākā un visaptverošākā iniciatīva, kas jebkad uzsākta, lai saglabātu mūsu dabas mantojumu visā ES.

Putnu direktīvas mērķis ir aizsargāt visu savvaļas putnu sugas un to svarīgākos apdzīvotos biotopus visā ES. Direktīva pieliek punktu virknei darbību, piemēram, vietējo savvaļas putnu turēšanu nebrīvē un pārdošanu, ievieš tiesisku mehānismu citu aktivitāšu regulēšanai, piemēram, medību, lai nodrošinātu, ka tās ir ilgtspējīgas. Direktīva arī paredz, ka visām 28 dalībvalstīm jāaizsargā īpaši apdraudētas sugas un migrējošiem putniem svarīgākās vietas, pievēršot īpašu uzmanību starptautiskas nozīmes mitrājiem.

Biotopu direktīvas mērķis ir veicināt bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, ņemot vērā ekonomiskās, sociālās, kultūras un reģionālās prasības. Direktīva nosaka retu, apdraudētu vai endēmisku sugu, tostarp aptuveni 450 dzīvnieku un 500 augu sugu saglabāšanu.

Minētie starptautiski dokumenti ir integrēti Latvijas likumdošanā.

1.8. Autoceļu būvniecību reglamentējošie likumdošanas akti

I. Likumi:

Būvniecības likums, 09.07.2013. ar grozījumiem līdz 01.01.2016.;

• Likums "Par autoceļiem", 11.03.1992. ar grozījumiem līdz 01.01.2014.

II.MK noteikumi:

Vispārīgie būvnoteikumi, Nr.500,19.08.2014. ar grozījumiem līdz 01.01.2016;

Autoceļu un ielu būvnoteikumi, Nr.633,14.10.2014.

Pirms apskatīt ar ceļa izbūvi saistītos likumdošanas aktus, sākotnēji būtu lietderīgi apskatīt galvenos virzienus un mērķus saistībā ar **Latvijas Nacionālo attīstības plānu (2014. - 2020.g.)** un LR Satiksmes ministrijas izstrādātajām **Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.g.**

Latvijas Nacionālais attīstības plāns (2014. - 2020.g.) nosaka rīcības virzienu "Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai". Šī rīcības virziena viens no mērķiem ir "Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot 2020.gadā labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, un sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu." Šī mērķa sasniegšanai definēti vairāki uzdevumi:

- reģionālo autoceļu sakārtošana, priekšroku dodot autoceļiem, kuri savieno nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centrus;
- vietējo autoceļu un pievedceļu sakārtošana, priekšroku dodot autoceļiem, kuri savieno apdzīvotās vietas ar reģionālas nozīmes attīstības centriem, kā arī lauksaimniecības, pārtikas ražošanas un mežsaimniecības uzņēmumiem, un uz kuriem ir lielāka satiksmes intensitāte;

- nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras nodrošināšana un attīstība (TEN-T), tai skaitā pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu. Valsts galveno autoceļu seguma rekonstrukcija.

Savukārt Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.g. nosaka transporta politikas galvenos virzienus, uz kuru pamata tiek izstrādāti un saskaņoti atbilstošās nozares likumdošanas akti. Pamatnostādnes nosaka, ka transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

Dokuments nosaka, ka ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzija ir:

- kvalitatīva transporta infrastruktūra (labi ceļi, elektrificēts dzelzceļš, ērta TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta „Rīga" kā centrālais gaisa satiksmes centrs reģionā),
- augsts satiksmes drošības līmenis,
- transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā,
- pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību).

Kā viens no būtiskākajiem aspektiem pamatnostādnēs ir minēta kravu pārvadājumu caur Latvijas teritoriju apkalpošana A-R un Z-D virzienos, nodrošinot lielākās kravu plūsmas Baltijas valstīs, palielinot Latvijas transporta un loģistikas pakalpojumu konkurētspēju vienotajā ES tirgū un sekmējot Latvijas kā stabila ekonomiska partnera prestižu sadarbībai gan ar Eiropas Savienības (turpmāk - ES) dalībvalstīm, gan ar trešajām valstīm. Lai to panāktu, cita starpā risināmi šādi jautājumi:

- infrastruktūra - ilgtermiņa vajadzībām adekvāts un šodienas prasībām piemērots transporta tīkls un gudra tā izmantošana, lai nodrošinātu nepieciešamo mobilitāti;
- jaunas transportlīdzekļu tehnoloģijas un satiksmes organizācija, lai samazinātu transporta nozares radītos izmešus un palielinātu drošību, kvalitāti un komfortu.

Šādā aspektā A4 apvedceļa rekonstrukcija uzskatāma par būtisku soli šo mērķu sasniegšanā.

Būvniecības likums

Likuma mērķis ir kvalitatīvas dzīves vides radīšana, nosakot efektīvu būvniecības procesa regulējumu, lai nodrošinātu ilgtspējīgu valsts ekonomisko un sociālo attīstību, kultūrvēsturisko un vides vērtību saglabāšanu, kā arī energoresursu racionālu izmantošanu. Šis likums nosaka būvniecības dalībnieku savstarpējās attiecības, kā arī viņu tiesības un pienākumus būvniecības procesā un atbildību par būvniecības rezultātā tapušu būves atbilstību tās uzdevumam, ekonomiskajam izdevīgumam, paredzētam kalpošanas ilgumam un attiecīgajiem normatīvajiem aktiem, kā arī valsts pārvaldes un pašvaldību institūciju kompetenci attiecīgajā būvniecības jomā.

Tāpat šī likuma 5. panta 2.apakšpunkts nosaka to, ka šis likums attiecas uz visu veidu būvēm, t.sk., arī uz autoceļiem un ielām.

Likums par autoceļiem

Minētais likums reglamentē autoceļu lietošanu, pārvaldi, aizsardzību un attīstību. Tā 5. pantā ir noteikts, ka kārtību, kādā uz valsts autoceļiem un pagastu ceļiem aizliedzama vai ierobežojama transportlīdzekļu satiksme, nosaka Latvijas Republikas Satiksmes ministrija kopīgi ar pašvaldību iestādēm.

Likumā atrunātas sekojošas vides aizsardzības normas:

- saskaņā ar likuma 16.pantu, autoceļu būvniecības, rekonstrukcijas un uzturēšanas darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu autoceļu aizsargjoslā, kā arī traucēt ceļam blakus esošo un ceļu šķērsojošo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšanu,
- 24.pantā ir noteikts, ka autoceļu aizsargjoslā ir īpašas konstrukcijas, lai transportlīdzekļu izplūdes gāzu, trokšņu un citu kaitīgo faktoru ietekme uz apkārtējo vidi atbilstu sanitārajām normām.

Nepieciešams atzīmēt, ka autoceļa likuma 28.pants nosaka to, ka ceļu būvniecības, rekonstrukcijas un uzturēšanas vajadzībām nepieciešamos derīgos izrakteņus ceļa īpašnieks bez īpašas atļaujas un maksas drīkst iegūt ceļa zemes nodalījuma joslā.

Vispārīgie būvnoteikumi

Šie noteikumi nosaka vispārīgos būvniecības principus, noteikumus un prasības.

Tie nosaka, ka būvdarbu vadītājam ir pienākums ievērot būvdarbu secību un kvalitātes atbilstību būvprojektam, darbu organizēšanas projektam un darbu veikšanas projektam, kā arī būvniecību, vides aizsardzību, darba aizsardzību un ugunsdrošību reglamentējošos normatīvos aktus. Būvuzraugam ir pienākums pārbaudīt būvdarbu secības un kvalitātes atbilstību būvprojektam, darbu veikšanas projektam, kā arī būvniecību, darba aizsardzību, vides aizsardzību un ugunsdrošību reglamentējošiem normatīvajiem aktiem. Tāpat būvuzraugam ir tiesības pārtraukt būvdarbus uz laiku, ja konstatētas patvaļīgas atkāpes no būvprojekta vai netiek ievērotas Latvijas būvnormatīvos vai darba aizsardzību, vides aizsardzību un ugunsdrošību regulējošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības. Tāpat būvdarbus var apturēt arī būvvalde vai Būvniecības valsts kontroles birojs, gadījumos, kad būvlaukumā netiek ievērotas ugunsdrošības, darba aizsardzības vai vides aizsardzības normatīvo aktu prasības.

Autoceļu un ielu būvnoteikumi

Minētie noteikumi nosaka prasības autoceļu tīklā veicamiem darbiem, prasības autoceļu būvprojektēšanas sagatavošanai, autoceļu būvprojektēšanai, būvdarbiem un autoceļu pieņemšanai ekspluatācijā.

Noteikumu 3.5.4. daļā norādīti vides aizsardzības nosacījumi:

- 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).

2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS UN PAREDZĒTĀS DARBĪBAS RAKSTUROJUMS

2.1. Pārbūvējamā apvedceļa loma valsts un reģiona ceļu tīklā, esošo autoceļu tehniskais un noslodzes raksturojums

Autoceļš A4 ir starptautiskā maršruta E67 (posmā starp Tallinu un Varšavu dēvēts arī par Via Baltica) sastāvdaļa (skat. 2.attēlu). 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 – Panevēža – Kauņa – Varšava – Prāga[1]. Šā ceļa kopīgais garums ir 1630 km, bet garums Latvijas teritorijā — 190 km. Autoceļa A4 primārā funkcija ir:

- nodrošināt autoceļu A1 un A2 sasaisti ar autoceļu A6;
- kalpot kā Rīgas pilsētas apvedceļa daļai.

2.attēls. Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas ceļu paredzētais posms E67 maršruta fragmentā (*Kartes pamatne: Baltic maps)***

[1] 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.

Galvenie autoceļa A4 raksturojumi un parametri ziņojumā aplūkotajā posmā ir šādi:

- braukšanas joslu skaits - 2;
- joslas platums - 4m;
- nomales platums - 1.5m;
- plāna līknes parametri - 550 - 10 000 m.

Attīstoties Latvijas ekonomikai, pēdējos gados būtiski pieaudzis transporta 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). Esošās gada vidējās diennakts satiksmes intensitātes, kā arī transporta plūsmu sadalījums pa slodzes klasēm tiek noteikts VAS "Latvijas Valsts ceļi" automātiskās intensitātes uzskaites punktos, kuri izvietoti konkrētās mērījumu vietās a/c A4 km 1.132, km 7.800, km 12.774 un km 14.470.

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. Gaidīšanas laiks krustojumos rīta stundās pakārtotajām satiksme plūsmām ir vairāk par minūti. Intensitāte un ērtības līmenis D[2] ir galvenais iemesls kā dēļ esošajam autoceļam A4 steidzami nepieciešama otras brauktuves izbūve.

Saskaņā ar LVS 190-2:2007 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili" 6.attēlā norādīto, normālprofila NP10,5 (NP11) lietošanas robeža A1 un B1 kategorijas ceļam ir <16 000 - 18 000 trl./24h (<16 000 trl/24h ir ar augstu ticamības pakāpi, <18 000 trl./24h ticamību var ietekmēt smago automobiļu daudzums, ceļa garenslīpums un līkumotība). Tā kā uz autoceļa A4 ir ievērojams kravas transporta īpatsvars (aptuveni 1/4 – 1/3 ir kravas transportlīdzekļi) un satiksmes mezgli ar reģionālajiem autoceļiem veidoti kā regulējami krustojumi (ar luksoforiem), tad tiek pieņemts, ka normālprofila NP 10.5 lietošanas robeža A1 kategorijas ceļa m i r < 16 000 trl/24h. Pēdējā desmitgadē satiksmes intensitāte bīstami tuvojas normālprofila lietošanas robežai.

Satiksmes intensitātes dati ņemti no VAS “Latvijas Valsts ceļi” mājaslapā www.lvceli.lv publicētās informācijas (skat. 1.-4. tabulu). Satiksmes intensitātes mērījumi tika veikti no 2011. līdz 2020. gadam.

Galvenās kravu plūsmas, kas virzās pa autoceļu, ir starptautiskās kravas plūsmas virzienā Ziemeļeiropa – Centrālā un Austrumeiropa. Pārliecinoši lielāko īpatsvaru no kravas automašīnām sastāda Polijas, Latvijas, Igaunijas un Lietuvas autopārvadātāji (kopumā virs 85%). Mazāka nozīme ir Krievijā, Somijā un Nīderlandē reģistrētām kravas automašīnām, bet citās valstīs reģistrētu kravas automašīnu klātesamība ir neregulāra.

[2] Ļoti slikts - D ērtības līmeni raksturo braukšana garās rindās aiz lēni braucošiem transporta līdzekļiem, apdzīšanas neiespējamība un braukšanas ātrums, kas sastāda ~ 80% no atļautā ātruma brīvos apstākļos, satiksmes negadījumu skaits nepārprotami pieaugs

1.tabula. Autoceļa A4 satiksmes intensitātes un kravas transporta īpatsvara dinamika 2011-2020.

ceļa Nr.	ceļa nosaukums	no km	līdz km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A-4	Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)	0.000	4.875	7255	8927	9742	14453	13886	16992	14895	15475	17869	16684
		4.875	9.355	7659	7361	7925	8950	8914	10047	10091	9941	10835	10786
		9.355	14.294	6654	7670	7732	9492	9258	10732	10386	9769	12103	11848
		14.294	20.450	6535	7011	7120	7740	9214	10044	8958	8392	8856	8416
ceļa Nr.	**ceļa nosaukums**	**no km**	**līdz km**	**2011 KT%**	**2012 KT%**	**2013 KT%**	**2014 KT%**	**2015 KT%**	**2016 KT%**	**2017 KT%**	**2018 KT%**	**2019 KT%**	**2020 KT%**
A-4	Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)	0.000	4.875	37	26	27	24	25	23	27	26	26	25
		4.875	9.355	32	28	28	25	26	26	27	27	28	27
		9.355	14.294	32	30	30	28	26	26	30	25	29	29
		14.294	20.450	25	33	33	35	29	27	32	31	29	31

2.tabula. Autoceļa P2 satiksmes intensitātes un kravas transporta īpatsvara dinamika 2011-2020.

ceļa Nr.	ceļa nosaukums	no km	līdz km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P2	Juglas papīrfabrika - Upesciems	0.000	2.727	4063	5533	6019	7158	7752	10868	9639	9156	10865	11082
ceļa Nr.	**ceļa nosaukums**	**no km**	**līdz km**	**2011 KT%**	**2012 KT%**	**2013 KT%**	**2014 KT%**	**2015 KT%**	**2016 KT%**	**2017 KT%**	**2018 KT%**	**2019 KT%**	**2020 KT%**
P2	Juglas papīrfabrika - Upesciems	0.000	2.727	28	6	16	7	7	8	9	10	8	7

3.tabula. Autoceļa P4 satiksmes intensitātes un kravas transporta īpatsvara dinamika 2011-2020.

ceļa Nr.	ceļa nosaukums	no km	līdz km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P4	Rīga - Ērgļi	8.000	14.300	8219	6553		7981	6588	7712	7565	7075	7581	7581
		14.300	15.920	5794	6388	6540	7124	5261	5543	5842	5851	5884	7568
ceļa Nr.	**ceļa nosaukums**	**no km**	**līdz km**	**2011 KT%**	**2012 KT%**	**2013 KT%**	**2014 KT%**	**2015 KT%**	**2016 KT%**	**2017 KT%**	**2018 KT%**	**2019 KT%**	**2020 KT%**
P4	Rīga - Ērgļi	8.000	14.300	9	9		12	9	9	9	9	9	8
		14.300	15.920	10	10	10	11		11	12	10	10	9

4.tabula. Autoceļa P5 satiksmes intensitātes un kravas transporta īpatsvara dinamika 2011-2020.

ceļa Nr.	ceļa nosaukums	no km	līdz km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P5	Ulbroka - Ogre	6.480	9.450	4590	4566	4776	7354	8571	9132	8106	8764	8278	8595
		9.450	19.870	3539	3483	3658	8232	8180	8996	7925	9103	9028	9124
ceļa Nr.	**ceļa nosaukums**	**no km**	**līdz km**	**2011 KT%**	**2012 KT%**	**2013 KT%**	**2014 KT%**	**2015 KT%**	**2016 KT%**	**2017 KT%**	**2018 KT%**	**2019 KT%**	**2020 KT%**
P5	Ulbroka - Ogre	6.480	9.450	13	15	15	19	17	16	19	17	18	16
		9.450	19.870	10	9	11	21	20	18	21	18	20	20

Saskaņā ar LVC apkopotajiem datiem par kravas automašīnu GVDI uz autoceļa A4 ir iespējams secināt, ka kopējā tendence ir augoša un Covid-19 pandēmijai ilgtermiņa tendencēs ir bijusi nenozīmīga ietekme.

Balstoties uz datu analīzi, ir iespējams secināt, ka līdz pat 60% no kravas automašīnām jeb aptuveni 2 600 vienības diennaktī autoceļu A4 veic pilnā tā garumā. Lielākā daļa no šiem transportlīdzekļiem ir iesaistīti starptautiskās tirdzniecības procesos.

Uz 2022. gada vidu nav zināmi jauni izbūves stadijā esoši loģistikas projekti autoceļa A4 tiešā tuvumā. Tomēr esošie loģistikas centri, kas ir izvietoti A4 tiešā tuvumā, liecina par šī transporta kanāla nozīmību

arī Latvijā strādājošiem komersantiem. Galvenie šādi centri ir:

- loģistikas centrs "Berģi", kas ir izvietots pie autoceļa A2, taču tā mērķa orientācija ir kravu piegāde arī pa autoceļiem A1 un A4;
- vairāki mazāki loģistikas centri Rīgā un Stopiņu pagastā pie Granīta ielas (autoceļš P5), kas autoceļu A4 izmanto kā galveno loģistikas kanālu vairākos virzienos.

Ilgtermiņā nozīmīgākais projekts būs ar Rail Baltica saistītais loģistikas centrs Salaspilī, kura sasniedzamība, izmantojot autoceļus, tiks nodrošināta pa valsts galvenajiem autoceļiem A4, A5 un A6.

Tūrisma plūsmu kontekstā nozīmīgās tūrisma plūsmas saistās ar Baltijas valstu iedzīvotāju tūrismu ziemeļu vai dienvidu virzienā. Pārējo valstu iedzīvotāju tūrisma plūsmas Projekta attīstības kontekstā ir nenozīmīgas.

2.2. Esošā ceļu tīkla raksturojums. Satiksmes organizācijas un satiksmes drošības analīze

Valsts galvenais autoceļš A4 apskatāmajā posmā šķērso Ropažu un Salaspils novadus. Maršrutā ir šādi esošo ceļu šķērsojumi / pieslēgumi:

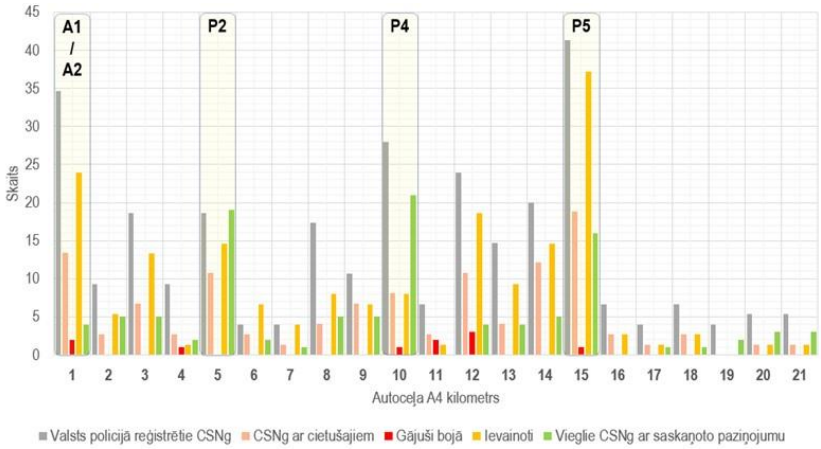
- valsts galvenie autoceļi - 2 šķērsojuma mezgli;
- valsts reģionālie autoceļi - 3 krustojumi;
- valsts vietējie autoceļi - 4 krustojumi;
- pašvaldības, uzņēmumu un māju ceļi.

Visi esošie ceļu šķērsojumi ir vienlīmeņa. Saistībā ar uzstādītajiem luksoforiem daudzviet pētāmajā ceļa posmā noteikts maksimālā braukšanas ātruma ierobežojums – 70 km/h. Sakarā ar ceļa ass līnijas liekumu daudzviet ir apgrūtināti veikt apdzīšanas manevru.

Autoceļā A4 vienlīmeņa satiksmes mezglos drošība ir relatīvi laba (tie gan joprojām ir uzskatāmi par t.s. "*melnajiem punktiem*") un tas pamatā ir panākts izveidojot 4 regulējamus krustojumus, kuri gan būtiski palielina brauciena laiku, gan arī samazina braukšanas komfortu. Lai arī visa autoceļa A4 20 km posmā regulējamos krustojumos ir augstāka CSNg intensitāte, tie lielākoties ir viegli un ar nelielu skaitu ievainotajiem.

3.attēlā parādīts CSNg skaitu autoceļā A4 laika posmā no 2016. līdz 2020. gadam[3]. Dati ir atspoguļoti saskaņā ar CSDD apkopoto statistiku no Valsts policijas. Kā papildus kolonna ir pievienoti dati no Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāja biroja datu bāzes par CSNg, kuri ir tikuši noformēti ar saskaņoto paziņojumu; šādu CSNg īpatsvars autoceļā A4 laika posmā no 2016. līdz 2020. gadam ir sasniedzis 27% no visiem CSNg.

[3] *Tie CSNg, kuri ir notikuši autoceļa A4 krustojumos vai tiešā to tuvumā uz reģionālajiem autoceļiem P2, P4 un P5 šajā IIA sadaļā ir iekļauti kopējā CSNg kopā un netiek atsevišķi izdalīti.*



3.attēls. CSNg skaits autoceļā A4 laika posmā no 2016. gada līdz 2020. gadam *(datu avots: CSDD[4] / LTAB[5])*

Jaunā satiksmes organizācija un drošība pēc apvedceļa izbūves ievērojami uzlabosies. Tranzīta transporta plūsmas, kas pašlaik virzās pa apvedceļu spiestas stāties pie luksoforiem, veidojot ievērojamus sastrēgumus un saraustītu satiksmes plūsmu. Tāpat ievērojams tiešo pieslēgumu skaits (tai skaitā nobrauktuves uz mājām, novadu ceļiem un ielām, uzņēmumiem) tiks likvidēts, pakārtoto satiksmi novirzot uz paralēlajiem ceļiem, ielām, valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem. Tāpat divlīmeņu satiksmes mezgli samazina tiešo konfliktpunktu skaitu un palielina drošību satiksmes mezglā. Arīdzan jāņem vērā, ka tajos paralēlo un novadu ceļu pievienojumos, kas tiek saglabāti, atļauti ir tikai labās nobraukšanas un labās uzbraukšanas manevri.

Visu nepieciešamo uzlabojumu rezultātā atļauto braukšanas ātrumu vieglajām automašīnām un motocikliem varēs palielināt līdz 130 km/h, kas būs būtisks šā autoceļa izmantošanas ērtības uzlabojums. Smagajām kravas automašīnām atļautais ātrums būs 90 km/h un autobusiem – 100 km/h, un sakarā ar četrām joslām un kreiso pagriezienu neesamību no kreisās joslas lēnākie transportlīdzekļi maz traucēs ātrākajiem baudīt atļauto kustības ātrumu, kā arī paši spēs uzturēt savu atļauto ātrumu. Trīs ziemas mēnešos (decembris-februāris) gan plānots ātruma ierobežojums visiem 90 km/h, tomēr satiksmes organizācija ir atkarīga no lēmumiem un pārbūvētā autoceļa ilgajā ekspluatācijas laikā pieeja var pagaidām neparedzami mainīties.

2.3. Paredzētās darbības īstenošanas plānotā vieta un tās izvēles pamatojums. Iespējamo būvniecības darbu norises laiks un ilgums

Paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija pa esošo trasi (vienbrauktuves divjoslu ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvju četrjoslu ceļu), neradot jaunu satiksmes koridoru un neradot jaunu satiksmes plūsmu. Ar paredzēto darbību saistītas papilddarbības ir vietējās satiksmes pievedceļu tīkla izveide, maksimāli izmantojot jau esošos valsts un pašvaldību ceļus, meža ceļus un stigas.

2005. gadā tika uzsākti "Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers — Saulkalne) uzlabošanas un

[4] https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaits
[5] https://www.ltab.lv/riki-autovaditajiem/csng-karte/

attīstības skiču projekta" izstrādes darbi. Uz skiču projekta risinājumu pamata 2006.gadā tika veikta ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) procedūra. Līdzekļu trūkumu dēļ skiču projekts netika virzīts tālākai attīstībai, kā rezultātā risinājumi novecoja un 2012.gadā tika veikta 2006.gadā apstiprinātā skiču projekta risinājumu aktualizācija un papildu detalizācija. Tā kā jaunie inženierbūves risinājumi skāra papildu teritorijas un atšķīrās no iepriekš izstrādātajiem, VAS "Latvijas valsts ceļi" 2017/2018 gadā jaunajiem projekta risinājumiem organizēja atkārtotu IVN procedūru. 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. Toreizējā IVN ziņojuma sagatavošanai, ievērojot desmit gadu laikā notikušās izmaiņas, tika plaši izmantota informācija no pirmā IVN ziņojuma 2006.gadā. Tomēr pēc tam 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 2021. gadā tika uzsākta jauna “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, kam VSIA “Latvijas valsts ceļi” (LVC) noslēdza līgumu ar iepirkuma konkursa uzvarētāju SIA “Projekts EAE”, bet ietekmes uz vidi novērtējuma sadaļu tajā izstrādā apakšuzņēmējs SIA “Enviroprojekts”. IVN ekspertu komandas kodols šajā darbā ir tas pats, kas SIA "Eiroprojekts" komandā pirmajā šā A4 posma pārbūves IVN 2006.gadā.

Informācija par plānoto automašīnu plūsmu sniegta ziņojuma 2.1. nodaļā.

2.4. Plānotie jaunie infrastruktūras objekti. Plānotās inženiertehniskās būves. Citas ar paredzēto darbību saistītās aktivitātes un pasākumi

Paralēlo un apbraucamo ceļu risinājumi

Autoceļa A4 trases posmā no a/c A4 un Upesciema un Skolas ielas ceļu mezgla līdz a/c A4 un a/c V57 ceļu mezglam tiek projektēti paralēlie ceļi, lai varētu nodrošināt piekļuves blakus a/c A4 esošajiem īpašumiem kā arī, lai varētu nodrošināt pārvietošanās iespējas gan gājējiem un velosipēdistiem, gan lēngaitas transportlīdzekļiem (piemēram, traktori, kombaini, mopēdi u.t.t.), kuriem atbilstoši PU 3.2.8.2. punktam un Ministru kabineta noteikumiem Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi”

276.47. punktam ir aizliegts pārvietoties pa ātrgaitas ceļu. Pārējā autoceļa A4 trases posmā tiek izmantoti esošie autoceļi kā apbraucamie ceļi. Gājējiem, velosipēdistiem un lēngaitas transportlīdzekļiem būs iespēja pa paralēlajiem ceļiem nokļūt no autoceļa A4 trases sākuma līdz beigām.

Zemāk norādīta informācija par paralēlajiem un apbraucamajiem ceļiem blakus autoceļam A4.

Posms no a/c A2 līdz Upesciema un Skolas ielas ceļu mezglam

Posmā no a/c A2 ceļu mezgla līdz Upesciema un Skolas ielas ceļu mezglam paredzēts izmantot divus esošos ceļus kā apbraucamos ceļus, lai nokļūtu no a/c A2 līdz a/c A4 ceļu mezglam ar Upesciema un Skolas ielu:

1. Berģu iela un Upesciema iela: abas ielas ir ar asfaltbetona segumu visā ielu garumā, ārpus Rīgas Upesciema ielas seguma stāvoklis ir labs, Rīgā abu ielu segumu stāvoklis ir apmierinošs, vidējais asfaltbetona seguma platums 6 m;
2. Skolas iela un Elenburgas iela: abas ielas ir ar asfaltbetona segumu visā ielu garumā, posmā no a/c A4 līdz Langstiņu ciemata beigām ielu segumu stāvoklis ir labs, pārējā posmā līdz a/c A2 ielas segumu stāvoklis ir apmierinošs.

Paredzams neliels transportlīdzekļu (arī lēngaitas transportlīdzekļu) skaita pieaugums abos iepriekšminētajos posmos pēc a/c A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu sakarā ar Rožu prospekta un Garās jūdzes pieslēgumu pie a/c A4 slēgšanu. Apkārtējā teritorijā pārsvarā ir meži, līdz ar to uz minētajiem posmiem neatradīsies liels skaits lauksaimniecības tehniku, piemēram kombaini. Mopēdu būtisks pieaugums nav paredzēts pēc a/c A4 pārbūves, jo minētos posmus izmanto jau tagad tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji, kuri pārvietojas ar mopēdiem.

Pēc autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu nedaudz palielināsies transportlīdzekļu intensitāte Upesciemā uz Skolas ielas pretī Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolai. Nepieciešamības gadījumā Izpildītājs ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā ir rekomendējis Ropažu novada pašvaldībai izbūvēt ceļu, kas savieno Skolas un Elenburgas ielas blakus īpašumam ar kad. apz. 80600080082 (rekomendācijas shēmu skatīt Attēls 23), tādā veidā samazinot intensitāti pretī Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolai.

Posms no Upesciema un Skolas ielas ceļu mezgla līdz a/c P2 ceļu mezglam

No Upesciema un Skolas ielas ceļu mezgla paredzēts izmantot esošo Skolas ielu līdz Skolas ielas un Ēnu ielas ceļu mezglam. Tālāk paredzēts izmantot Ēnu ielu līdz a/c A4. Ēnu ielu paredzēts pārbūvēt, jo esošajā situācijā tas ir neliels meža ceļš. No Ēnu ielas līdz Rutku ielai paredzēts izbūvēt paralēlo ceļu a/c A4 kreisajā pusē, nodrošinot lēngaitas transportlīdzekļiem pārvietošanās iespējas pāri Lielās Juglas upei. Paredzēts, ka lēngaitas transportlīdzekļi no zonas a/c A4 labajā pusē pārvietosies pa minēto paralēlo ceļu a/c A4 kreisajā pusē, lai tiktu pāri Lielās Juglas upei.

Posms no a/c P2 ceļu mezgla līdz a/c P4 ceļu mezglam

Sākot no Mārtiņrožu ielas līdz esošajam pieslēgumam Pk. 77+00 a/c A4 kreisajā pusē paredzēts izbūvēt paralēlo ceļu blakus vai netālu no a/c A4 tā kreisajā pusē. No Kalēju ielas (esošais pieslēgums a/c A4 Pk. 65+20) līdz a/c P4 paredzēts izbūvēt paralēlu ceļu a/c A4 labajā pusē. Zem a/c A4 Pk. 66+85 paredzēts izbūvēt tuneli, lai savienotu minētos paralēlos/apbraucamos ceļus, kas izvietoti

a/c A4 abās pusēs posmā no Kalēju ielas līdz Jaunceltnes ielai. Minētie paralēlie/apbraucamie ceļi nodrošinās piekļuves iespējas Sunīšu, Mucenieku, Līču ciemu iedzīvotājiem kā arī dažādiem blakus autoceļam A4 esošiem īpašumiem.

Posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam

No a/c P4 projektā paredzētā rotācijas apļa līdz Pk. 113+60 (Būve Nr. 8) paralēlo ceļu paredzēts izbūvēt blakus a/c A4 tā kreisajā pusē, atbilstoši iedzīvotāju iesniegtajiem priekšlikumiem, veicot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. No Pk. 107+00 līdz Pk. 113+70 paralēlo ceļu paredzēts izbūvēt esošā, nesaistīta minerālmateriāla seguma ceļa vietā.

Posmā no Pk. 113+60 līdz Pk. 124+20 paredzēts izbūvēt pagaidu apbraucamo ceļu, lai nodrošinātu piekļuvi Cekules iedzīvotājiem kā arī dažādiem citiem īpašumiem, kuriem tiek liegta tieša nokļūšana uz a/c A4 (skatīt Attēls 25 zilās krāsas līniju). Minētais ceļš tiek klasificēts kā pagaidu ceļš, jo pēc Rail Baltica projekta realizācijas to paredzēts likvidēt (tas vairs nebūs izmantojams Rail Baltica dz/c trases novietojuma dēļ).

No Pk. 113+60 līdz autoceļa P5 rotācijas aplim paralēlo/apbraucamo ceļu paredzēts izbūvēt blakus a/c A4 tā labajā pusē. Pk. 113+60 paredzēts tunelis, lai savienotu paralēlos ceļus. Tuvāk a/c P5 paralēlo/apbraucamo ceļu paredzēts izbūvēt nedaudz tālāk no a/c A4, lai būtu iespējams izbūvēt pievedceļu paralēli Mazajai Juglai, kurš pieved pie īpašumiem otrā autoceļa A4 pusē. Pretī Avotiem paredzēto paralēlo ceļu plānots izbūvēt a/c A4 labajā pusē atbilstoši iedzīvotāju iesniegtajiem priekšlikumiem, veicot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.

Posms no a/c P5 ceļu mezgla līdz a/c V57 ceļu šķērsojumam

No a/c P5 paredzēts paralēlais/apbraucamais ceļš blakus a/c A4 tā labajā pusē, lai nodrošinātu piekļuvi privātīpašumiem (skatīt Attēls 29 sarkanā līnija). Minēto paralēlo/apbraucamo ceļu paredzēts pieslēgt autoceļam V57, atbilstoši Pasūtītāja norādījumiem (skatīt sadaļu “VSIA “Latvijas Valsts ceļi” vēstules”).

No a/c P5 līdz īpašumam ar kad. apz. 80310070385 paredzēts pagaidu paralēlais ceļš blakus autoceļam A4 tā kreisajā pusē, lai nodrošinātu piekļuvi privātīpašumiem (skatīt Attēls 29 zilā līnija). Minēto pagaidu paralēlo ceļu paredzēts likvidēt pēc Rail Baltica projekta realizācijas (tas vairs nebūs izmantojams Rail Baltica dz/c trases novietojuma dēļ).

Posms a/c V57 ceļu šķērsojuma līdz a/c A6

No pašvaldības autoceļa pretī a/c V57 līdz pašvaldības autoceļam Pk. 186+10 KP paredzēts izbūvēt pagaidu paralēlo/apbraucamo ceļu autoceļa A4 kreisajā pusē, lai nodrošinātu piekļuvi privātīpašumiem un vietējiem uzņēmumiem. Minēto pagaidu paralēlo ceļu paredzēts likvidēt pēc Rail Baltica projekta realizācijas (tas vairs nebūs izmantojams Rail Baltica dz/c trases novietojuma dēļ).

Posmā no a/c V57 ceļu šķērsojuma līdz a/c A6 paredzēts izmantot divus esošos ceļus kā apbraucamos ceļus, lai nokļūtu no a/c V57 līdz a/c A6 (skatīt Attēls 33):

1. Autoceļi V57 un V33: abi autoceļi ir ar asfaltbetona segumu visā apbraucamā ceļa posma garumā, abu autoceļu segumu stāvoklis ir apmierinošs, a/c V57 asfaltbetona seguma platums ir no 5.5 m – 6 m, a/c V33 vidējais asfaltbetona seguma platums 8 m;

2. Priežavotu aleja, Apvedceļš – Lakstīgala un citi lauku autoceļi līdz a/c A6: no a/c A4 līdz ciemata Bajāri beigām esošajiem ceļiem ir asfaltbetona segums, tālāk līdz ciematam Saulesdārzs esošajiem ceļiem ir minerālmateriāla segums un no ciemata Saulesdārzs līdz a/c A6 esošajam ceļam ir asfaltbetona segums, asfaltbetonu segumu stāvoklis ir apmierinošs, taču nesaistīta minerālmateriāla seguma stāvoklis ir neapmierinošs.

Tiek prognozēts, ka esošos ceļus Priežavotu Aleja, Apvedceļš – Lakstīgala un citus lauku ceļus līdz a/c A6 izmantos tikai vietējie iedzīvotāji un lauksaimnieki, kuri jau izmanto minētos autoceļus, līdz ar to minētos ceļus nav paredzēts pārbūvēt. Iespējams, minētie autoceļi tiks pārbūvēti Rail Baltica projekta ietvaros, kurā paredzēts izbūvēt Salaspils termināli, jo minētos autoceļus varētu izmantot Salaspils termināļa darbinieki un apkalpotāji. Rezultātā tiek prognozēts, ka lēngaitas transportlīdzekļu skaits nedaudz palielināsies uz a/c V57 un a/c V33, jo vietējiem lauksaimniekiem no Salaspils būs nepieciešamība apsaimniekot savas lauksaimniecības zemes blakus a/c A4.

Kopējo būvapjomu provizorisku apkopojumu skat. 5.tabulā.

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. Tā kā starp pirmo un otro kā arī starp otro un trešo ceļu mezglu ir neatbilstošs attālums, alternatīvajā variantā tiek piedāvāts a/c A4 un Upesciema ielas (Skolas ielas) ceļu mezgla vietā izbūvēt Upesciema ielas (Skolas ielas) pārvadu (vai tuneli) pāri a/c A4 un liegt uzbraukšanu/nobraukšanu uz/no a/c A4. Bet tas būtiski palielinās intensitāti a/c A4 un a/c P2 ceļu mezglā, kā rezultātā pie perspektīvās intensitātes ceļu mezgls sasniegs caurlaides spējas robežas.

Pašreiz nav iegūtas Raila Baltica projekta ietvaros projektētā Salaspils termināļa prognozētās intensitātes, līdz ar to tiek pieņemts, ka uz paredzēto Salaspils terminālі intensitāte būs aptuveni 4000 aut/dnn. Šādu papildus intensitāti a/c A4 un a/c P5 ceļu mezgla risinājumi spēs nodrošināt pie perspektīvās intensitātes.

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi” 18.3. un 210.6. punktiem gājējiem un velosipēdistiem aizliegts atrasties uz ātrgaitas ceļiem. Līdz ar to tika pētīti gājēju un velosipēdistu pārvietošanās ceļi, lai iegūtu secinājumus par gājēju un velobraucēju infrastruktūras nepieciešamību.

Projekta izstrādes laikā tika secināts, ka gājēju un velosipēdu ceļi blakus autoceļam A4 nav plānoti, izvērtējot šādus dokumentus:

- Ropažu novada teritorijas plānojums;
- Salaspils novada teritorijas plānojums;
- Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā;
- Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai.

Autoceļš A4 neietilpst Eiropas velomaršrutos.

5.tabula. Kopējo būvapjomu provizorisks apkopojums

Nr.	Darbu veids	Parametrs	Mērv.	Apjoms	Vienības izmaksa (EUR)	Izmaksas kopā (EUR)	Komentāri
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Jaunu ceļu un ielu izbūve	NP26	km	19,255	3 296 600	63 476 000	n/a
2		NP20.5	km	0,356	2 021 500	719 700	n/a
3		NP11	km	0,139	832 900	115 800	n/a
4		NP10,5	km	0,055	832 900	45 800	n/a
5		NP9,5A	km	3,455	558 500	1 929 600	n/a
6		NP9,5	km	8,668	558 500	4 841 100	n/a
7		NP7,5	km	9,633	473 000	4 556 400	n/a
8		NP5,5	km	2,325	322 900	750 700	n/a
9		NP4,5	km	0,760	290 500	220 800	n/a
11	Ielu un ceļu pārbūve	NP11	km	0,836	715 800	598 400	n/a
12		NP10,5	km	0,581	715 800	415 900	n/a
13		NP9,5	km	0,060	430 400	25 800	n/a
14		NP7,5	km	0,290	376 000	109 000	n/a
15	Tilti/pārvadi	Jauni	m^2	9 610	3 400	32 674 000	Šeit nav ieskaitīti pārvadi divlīmeņu mezglos.
16		Atjaunoti	m^2	123	1 000	123 000	n/a
17		Demontēti	m^2	1 474	100	147 400	n/a
18	Tuneļu izbūve	n/a	m^2	3 845	11 600	44 602 000	Šeit nav ieskaitīti tuneļi divlīmeņu mezglos.
19	Divlīmeņu mezgli	n/a	gab.	4	9 645 400	38 581 600	Ietilpst - divlīmeņu mezgla rotācijas apļi, rampas un A4 šķērsojošais ceļš starp rotācijas apļiem. A4 ceļa apjoms divlīmeņu mezglos ir ieskaitīts pie NP26. Šeit ietilpst arī A4 pārvadi un tuneļi.
20	Rotācijas apļi	d>30	gab.	4	931 500	3 726 000	Ārējais apļa diametrs
21	Lielizmēra caurteka	n/a	m	109	300	32 700	n/a
22	Prettrokšņa sienas	n/a	m / m2	10578 / 44887	1 025	11 698 400	
23	**Kopā**					**209 390 100**	

2.5. Informācija par citiem plānotiem vai akceptētiem (bet vēl nerealizētiem) nozīmīgiem, tostarp satiksmes infrastruktūras objektiem

Valsts galvenā autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecība

2006. gada 17. maijā tika uzsākts valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējums. 2009. gada 6. novembrī tika saņemts Vides pārraudzības

valsts biroja atzinums Nr. 16 par valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. 2009.-2010. gadā tika pieņemti visu novadu pašvaldību, kuru teritorijas šķērso paredzētā darbība, akcepti.

Saskaņā ar IVN ziņojumu paredzētās darbības - valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecība - maršruts un perspektīvās trases varianti šķērso Salaspils, Daugmales, Ķekavas, Baldones, Olaines, Iecavas, Codes, Bauskas, Ceraukstes, Mežotnes, Pilsrundāles, Īslīces un Gailīšu pašvaldību teritorijas.

Sākotnēji tika izstrādāti četri izvērtējami trases varianti, tomēr pēc sākotnējās sabiedriskās apspriešanas, ņemot vērā pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus, tika nolemts vērtēt tikai divus izvēlētos variantus - 1. un 3. variants -, no kuru posmiem tika izveidoti deviņi trašu apakšvarianti.

Ņemot vērā IVN noslēguma ziņojumā sniegto informāciju, VPVB nolēma, ka:

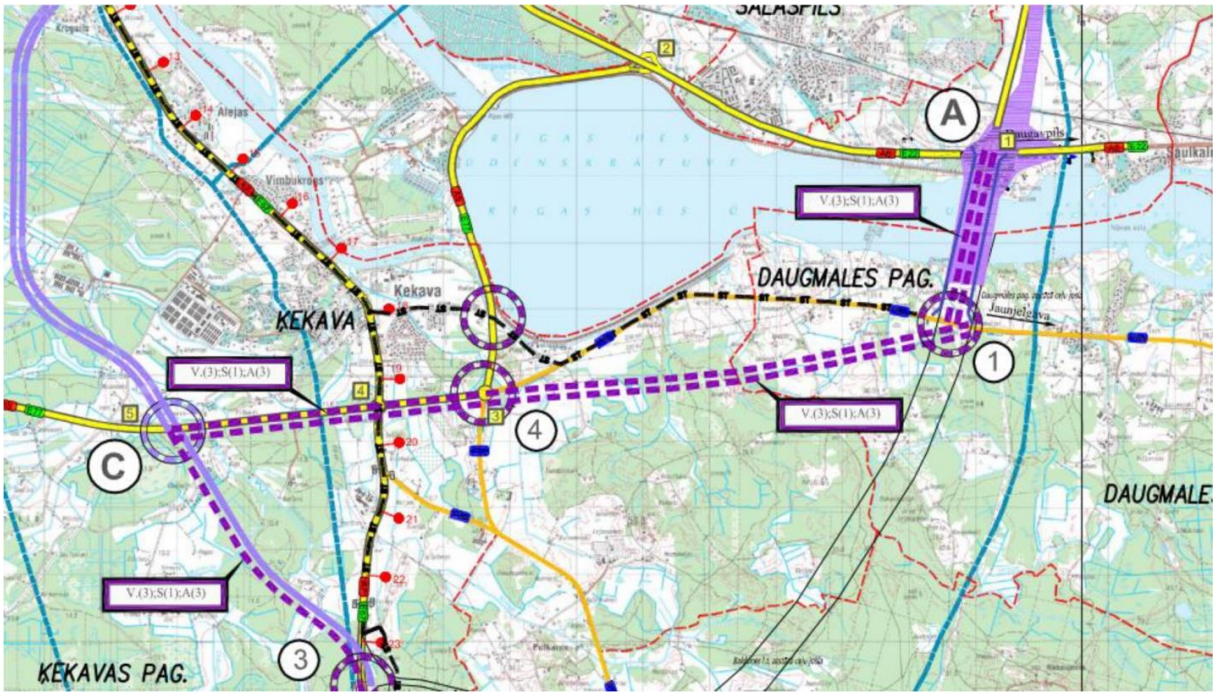
- Turpmākā izstrāde vienam no valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecības piedāvātajiem alternatīvo variantu posmiem 3. sekcijā - dabas parka "Bauska" teritoriju šķērsojošajam variantu posmam ar tilta izbūvi pār Lielupi ir aizliedzama saskaņā ar likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43. panta (6) daļu, jo tas nav vienīgais risinājums un noslēguma ziņojumā konstatēta tā paliekoša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un putnu populācijām, kā arī NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko vienotību kopumā.
- Ir pieļaujama VAS "Latvijas Valsts ceļi" piedāvātā valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecības ģenerālvarianta projekta turpmākā izstrāde, kā arī nepieciešamības gadījumā citu izvērtēto variantu posmu projektu izstrāde, izņemot 1. punktā minēto, atbilstoši noslēguma ziņojumā paredzētajiem risinājumiem un atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, VAS "Latvijas Valsts ceļi" vienojoties normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ar atbilstošajām pašvaldībām par konkrētā risinājuma akceptu.

A/c A4 Rīgas apvedceļa pārbūves zona pārklājas ar autoceļa E67 posma a/c A4 - Bauska trases 1.sekcijas posmu (skat. 4.attēlu). 1.sekcijā paredzamie rekonstrukcijas un jaunbūves darbi paredz:

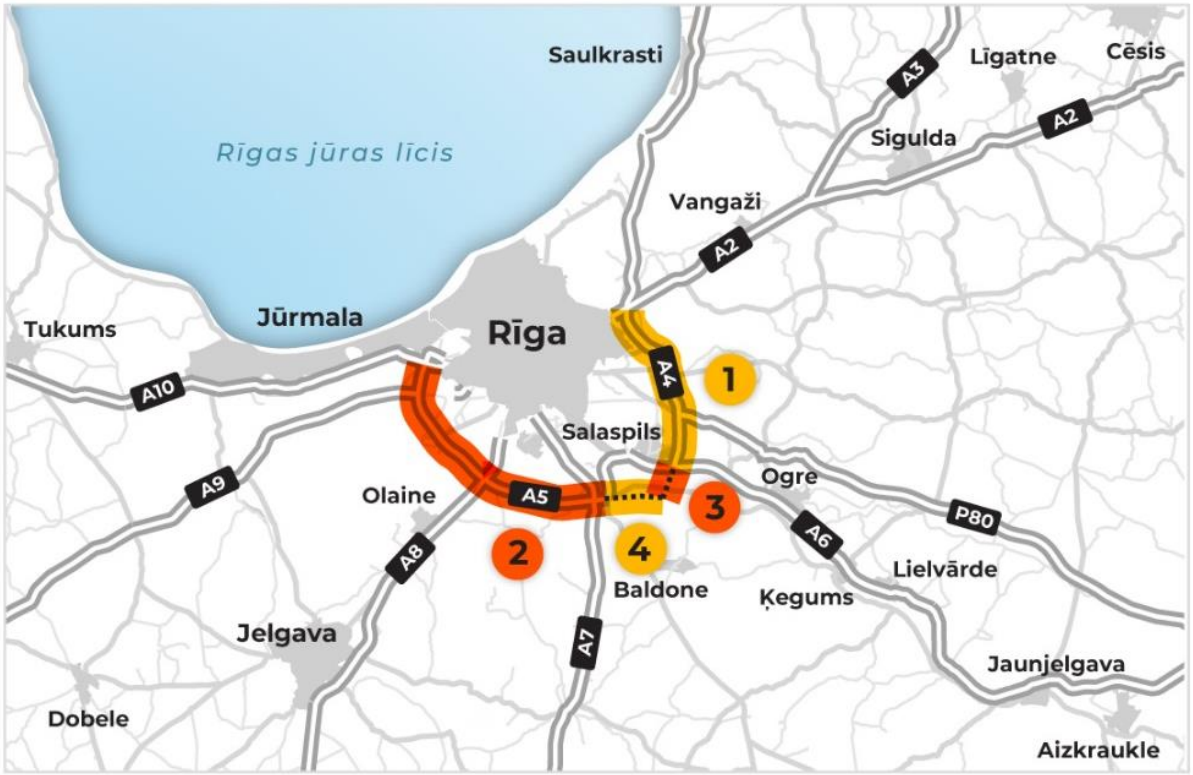
- Jauns 4 joslu tilts pār Daugavu (pirms Rīgas HES ūdenskrātuves);
- 4 joslu autoceļa izbūve jaunā vietā, šķērsojot Ķekavas novadu un pieslēdzoties autoceļam A5 (esošā apļa - a/c A8, P90 un P85 mezgls - vietā);
- esošā a/c A5 paplašināšana uz 4 joslām (posmā no esošā a/c A5, P90 un P85 mezgla līdz Ķekavas apvedceļam.

Atbilstoši VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izstrādātajam informatīvajam ziņojumam “Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam” no 2020. gada līdz 2030. gadam 1. posma prioritārais jeb pirmais attīstības virziens ir Rīgas apvedceļa pārbūve, kura ietvaros plānots īstenot šādus projektus (skat. 5.attēlu):

1. projekts – “Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve” - 20,5 km (Izpildītāja izstrādātais būvprojekts minimālā sastāvā);



4.attēls. Autoceļa E67 trase (1.sekcija) a/c A4 zonā *(avots: www.lvceli.lv)*



5.attēls. 1. posma prioritārā jeb pirmā attīstības virziena 4 projektu posmi *(avots: www.lvceli.lv)*

2. projekts – "Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve" - 26,5 km;

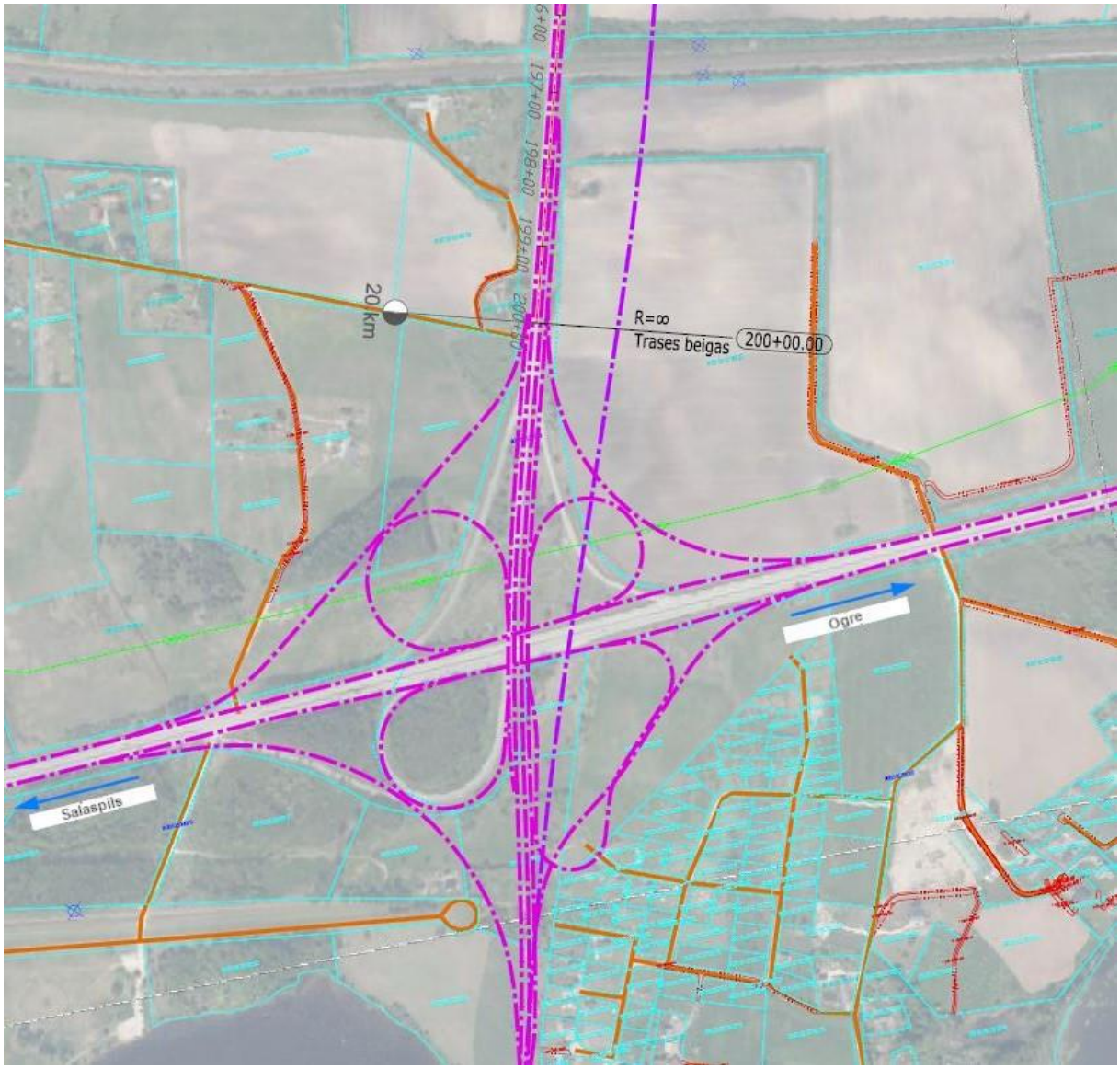
3. projekts – "Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība". Šī projekta ietvaros tiks izbūvēts jauns apvienotais tilts pār Daugavu un ar to saistītā ceļu infrastruktūra – tilta pieejas ar divām brauktuvēm, vairāklīmeņu ceļa mezgla A4/A6

pārbūve, jauns pievienojums esošajam valsts reģionālajam autoceļam P85, paralēlie vietējie ceļi un nepieciešamais aprīkojums (apgaismojums, prettrokšņa sienas u.c.);

4. projekts – "Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve" - 12,0 km.

Liels skaits autobraucēju, lai no autoceļiem A1, A2, P80, A6 nokļūtu uz autoceļiem A7, A8, A9, A10, brauc cauri Rīgai un neizmanto Rīgas apvedceļu, jo atsevišķās diennakts stundās cauri Rīgai ir iespējams nokļūt ātrāk gala mērķī, nekā izmantojot Rīgas apvedceļu. Iepriekš minēto objektu pārbūve par ātrgaitas ceļiem ļaus nonākt līdz gala mērķim ātrāk nekā caur Rīgu arī nakts stundās, līdz ar to būtiski paaugstināsies intensitāte uz autoceļa A4.

Paredzēts, ka Rail Baltica projekta (skat. nākamo projektu) ietvaros tiks izbūvēts apvienotais autoceļa un dzelzceļa līnijas tilts pāri Daugavai, kura ietvaros tiks paredzēti pārbūves darbi a/c A4 un a/c A6 divlīmeņu ceļu mezglā (skat. 6.attēlu). Precīzāk Rail Baltica un autoceļu A4/A6 ceļumezgla risinājumi iekļauti 4.pielikuma rasējumos: A4 ātrgaitas ceļu paredzēts pieslēgt Rail Baltica projektā paredzētajam a/c A6 divlīmeņu ceļu mezglam.



6.attēls. 1. posma prioritārā jeb pirmā attīstības virziena 4 projektu posmi *(avots: RB Rail)*

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" būvniecība

Ietekmes uz vidi novērtējums Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" būvniecībai tika uzsākts 2014. gada 29.oktobrī. 2016. gada 30.maijā tika saņemts Vides pārraudzības valsts biroja atzinums Nr. 5 par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "*Rail Baltica*" būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. 2016.gada 24.augustā tika saņemts Ministru kabineta rīkojums Nr.467 par paredzētās darbības akceptu. *Rail Baltica* ir dzelzceļa transporta projekts, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā un tas aptver četras Eiropas Savienības valstis - Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, netieši - arī Somiju, pagarinot maršrutu ar savienojumu Tallina - Helsinki.

Rail Baltica dzelzceļa līnijas principiālais novietojums tika izvēlēts un sociālekonomiskais pamatojums tika izstrādāts Baltijas valstu kopīgi pasūtītajā priekšizpētē "Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors)", ko 2010. - 2011. gadā veica Lielbritānijas konsultāciju kompānija "AECOM Ltd.".

Paredzētajai darbībai ir izvirzītas divas pamatalternatīvas (A un B alternatīvas), kas sākas pie Igaunijas - Latvijas robežas, turpinās caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadiem, Rīgu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadiem līdz Latvijas - Lietuvas robežai (novadu uzskaitījums atbilstoši 2011. gada teritoriāli administratīvajam iedalījumam).

Ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai tika izvēlētas trašu novietojuma alternatīvas, analizējot sākotnēji izvirzītos gandrīz 50 trašu variantus, kas tika izstrādāti, pamatojoties uz līdzšinējām. Lai analizētu un salīdzinātu trašu variantus, tika veikta daudzkritēriju analīze, kvantitatīvi un kvalitatīvi vērtējot vides, ekonomisko, tehnisko un juridisko aspektu ietekmi uz četrām galvenajām interešu grupām (lietotājiem (pasažieriem, kravu pārvadātājiem), infrastruktūras pārvaldītājiem, vidi un sabiedrību, valsti un pašvaldībām).

IVN ietvaros paredzētā darbība iekļauj: dzelzceļa līnijas infrastruktūras būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tai skaitā nodrošinot Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūras pieslēgumu Rīgas pasažieru stacijai un starptautiskajai lidostai "Rīga", citas saistītās infrastruktūras (dzelzceļa stacijas, kravu terminālis, apkopes objekti u.c.) būvniecību, dzelzceļa infrastruktūras energoapgādes būvniecību, citas infrastruktūras pārbūvi šķērsojumu vietās (ceļi, gāzes vadi, u.c.). Plānotā dzelzceļa līnija šķērso Daugavu divās vietās - Rīgas pilsētā un pie Saulkalnes Salaspils novadā un Ķekavas novadā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika vērtēts aptuveni 300 m plats koridors, izņemot Rīgu, kur tiek vērtēts 50 m plats koridors, kura platums atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām, naftas vadu, nepieciešamajām teritorijām apkopes termināļa, vagonu depo un multimodālā termināļa izbūvei) ir paplašināts, lai paralēli varētu izstrādāt optimālus tehniskos risinājumus gan infrastruktūras šķērsojumiem (ar ceļu tīklu, energopārvades un gāzes maģistrālajām līnijām), gan atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai, gan piekļuves nodrošināšanai.

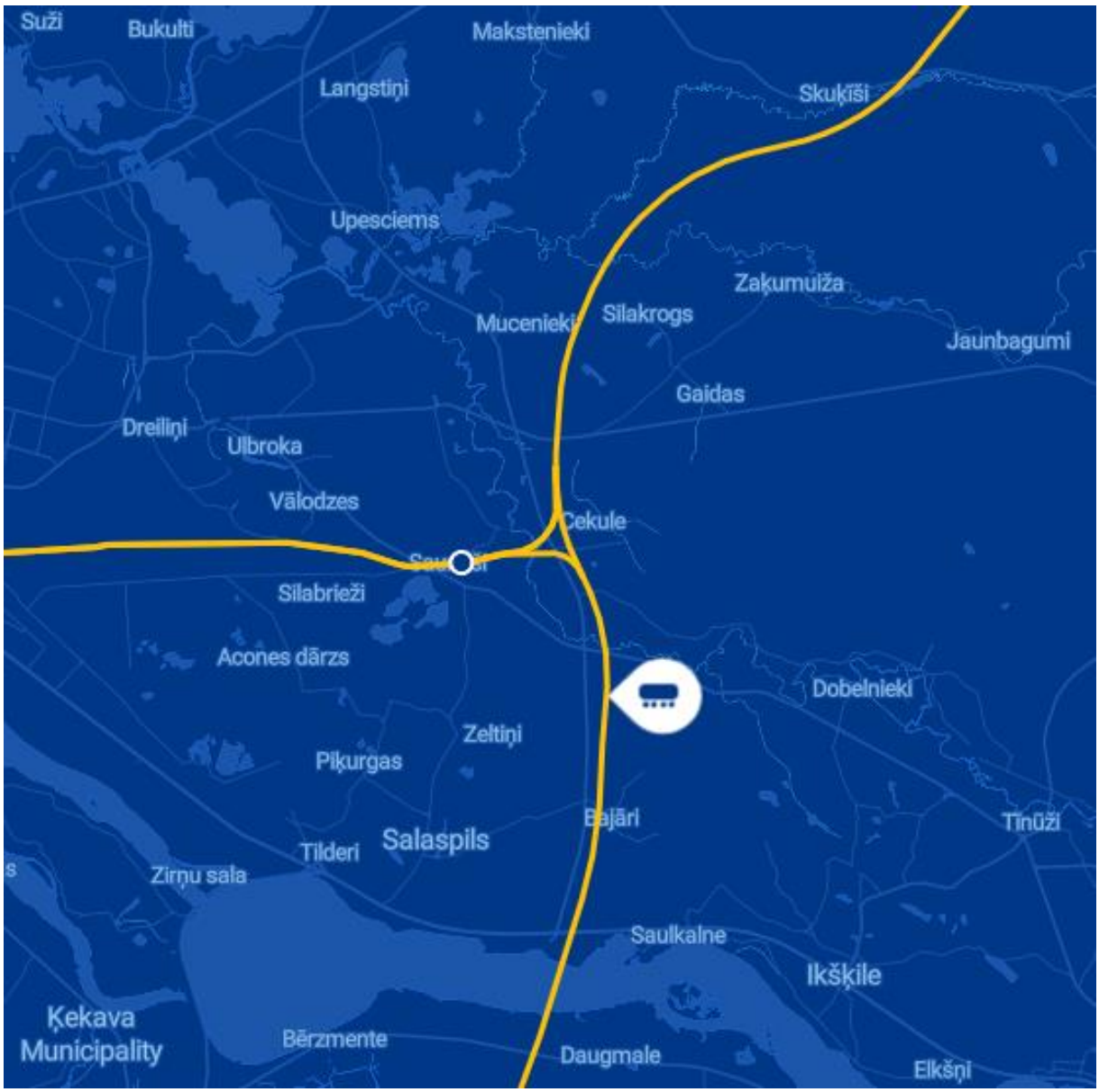
Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izstrādāts 60 m plats Rail Baltica dzelzceļa nodalījuma joslas koridors (izņemot staciju, depo un citu infrastruktūras objektu vietas, t.sk. saistībā ar Rīgas pasažieru

stacijas un Salaspils kravu terminmāla izpētēm, kur teritorija ir lielāka). Pēc paredzētās darbības akcepta Rail Baltica koridora platums apstiprinātajai trasei atsevišķās vietās, ņemot vērā reljefu, īpašumu struktūru, piekļūšanu īpašumiem un apbūves blīvumu, specifiskus tehniskos risinājumus u.c. apstākļus, precizēs.

Rail Baltica trase ir tuvināta a/c A4 Rīgas apvedceļa pārbūves zonai, kā arī Rail Baltica Rīgas atzars šķērso a/c A4 (skat. 7. un 8. attēlu). Detalizētāk Rail Baltica risinājumi Rīgas apvedceļa pārbūves zonā parādīti 9. un 10. attēlā, un vēl tuvākā plānā – 4.pielikuma rasējumos ar piedāvātajiem pārbūves risinājumiem saistībā arī ar Rail Baltica.

Autoceļa A4 kreisajā pusē (Austrumu pusē) paredzēts izbūvēt daļu no Rail Baltica dzelzceļa trases posmā no Muceniekiem līdz autoceļa A4 trases beigām. Netālu no autoceļa P4 atradīsies Salaspils intermodālais kravu terminmāls (skat. 7.attēlu). Minētais terminālis būtiski ietekmēs kravas automašīnu intensitāti uz autoceļa A4 neatkarīgi no tā pārbūves. Rail Baltica trase šķērsos autoceļu A4 divās vietās.

7.attēls. Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūra Latvijas centrālajā posmā *(avots: www.edzl.lv).*



8.attēls. Rail Baltica pamattrases posms gar a/c A4 ar Rīgas atzaru, kas šķērso a/c A4 *(avots: www.edzl.lv)*

Automaģistrāles E22 posma Kranciems - Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība

Ietekmes uz vidi novērtējums Automaģistrāles E22 posma Kranciems - Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecībai tika uzsākts 2006.gada 20.aprīlī (Vides pārraudzības valsts biroja lēmums par IVN procedūras piemērošanu). 2009. gada 11.maijā tika saņemts Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par Automaģistrāles E22 posma Kranciems - Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. Šis projekts paredz pagarināt esošo reģionālo autoceļu Tīnūži - Koknese (P80), izveidojot ievadu Rīgā līdz Slāvu aplim. Tas nozīmē, ka posmā no Dreiliņu apļa Rīgā līdz Kranciema karjeram tiks izveidots jauns ceļš, kas savienos jau izbūvēto E22 posmu.

Kranciema karjers - Koknese ar Rīgas pilsētas maģistrālajām ielām. Posmā no Rīgas apvedceļa (Baltezers - Saulkalne) (A4) līdz Kranciema karjeram ir paredzēts uzbūvēt vienas brauktuves (divu joslu) ātrsatiksmes autoceļu 16,95 km garumā. Savukārt turpinājumā - no Dreiliņu apļa Rīgā līdz apvedceļam

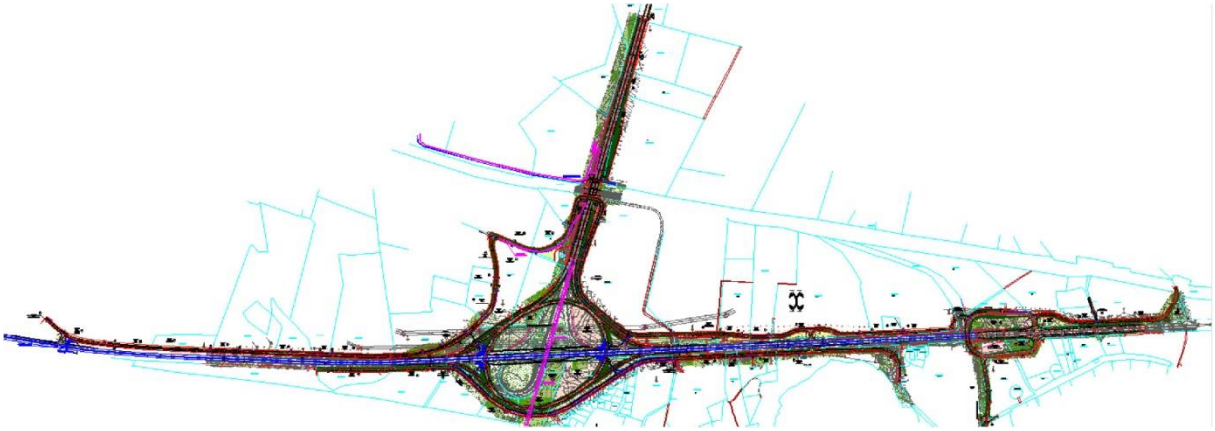
- divu brauktuvju (četru joslu) ātrsatiksmes autoceļu 12,05 km garumā. Posms ir sadalīts divās daļās. Un 1daļai - posmam no Dreiliņu apļa Rīgā līdz Rīgas apvedceļam - tiek izstrādāts skiču projekts, kas varētu būt gatavs līdz 2020. gadam. Paralēli 2.daļai, no Rīgas apvedceļa līdz Kranciema karjeram skiču projektu sāks izstrādāt 2018. gadā.

Šī projekta rezultātā tiks izveidots vienots E22 maršruta posms no Rīgas līdz Koknesei. Jaunās trases posms Rīgas apvedceļa A4 apkaimē parādīts 9.attēlā. Tomēr pārskatāmā nākotnē projekts netiks attīstīts.

9.attēls. Autoceļa Tīnūži - Koknese (P80) pagarinājums, jeb E22 Austrumu ievads Rīgā *(avots: www.lvceli.lv)*

Ceļu projekts A6/A4

2011.gadā tika uzsākta būvprojekta "Tehniskā projekta "TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, 2.projekts, 5.daļa" (A4 posms no km 18.9 līdz A6, A4/A6 ceļu mezgls, A6 ceļu mezgls Saulkalnē, autoceļam A6 "paralēlie" ceļi) risinājumu aktualizācija un papildus detalizācija" (A/S „Ceļuprojekts") izstrāde. Šie risinājumi tiek iestrādāti Salaspils novada teritorijas plānojumā. Ievērojamo platību un finanšu trūkuma dēļ, projekts netika īstenots. Tāpat neattaisnojās prognozes par satiksmes intensitātes pieaugumu un, līdz ar to, esošā satiksmes mezgla caurlaides spējas izsmelšanu. Šis projektētais risinājums (skat. 10.attēlu) joprojām ietilpst aktuālajā Salaspils novada teritorijas plānojumā. Tomēr to vajadzēs koriģēt sakarā ar vēlāko Rail Baltica projektu un ar to saistīto jauno A4/A6 saslēguma risinājumu kopsakarībā ar jauno tiltu pār Rīgas HES ūdenskrātuvi, kas jau parādīts iepriekš 6.attēlā.

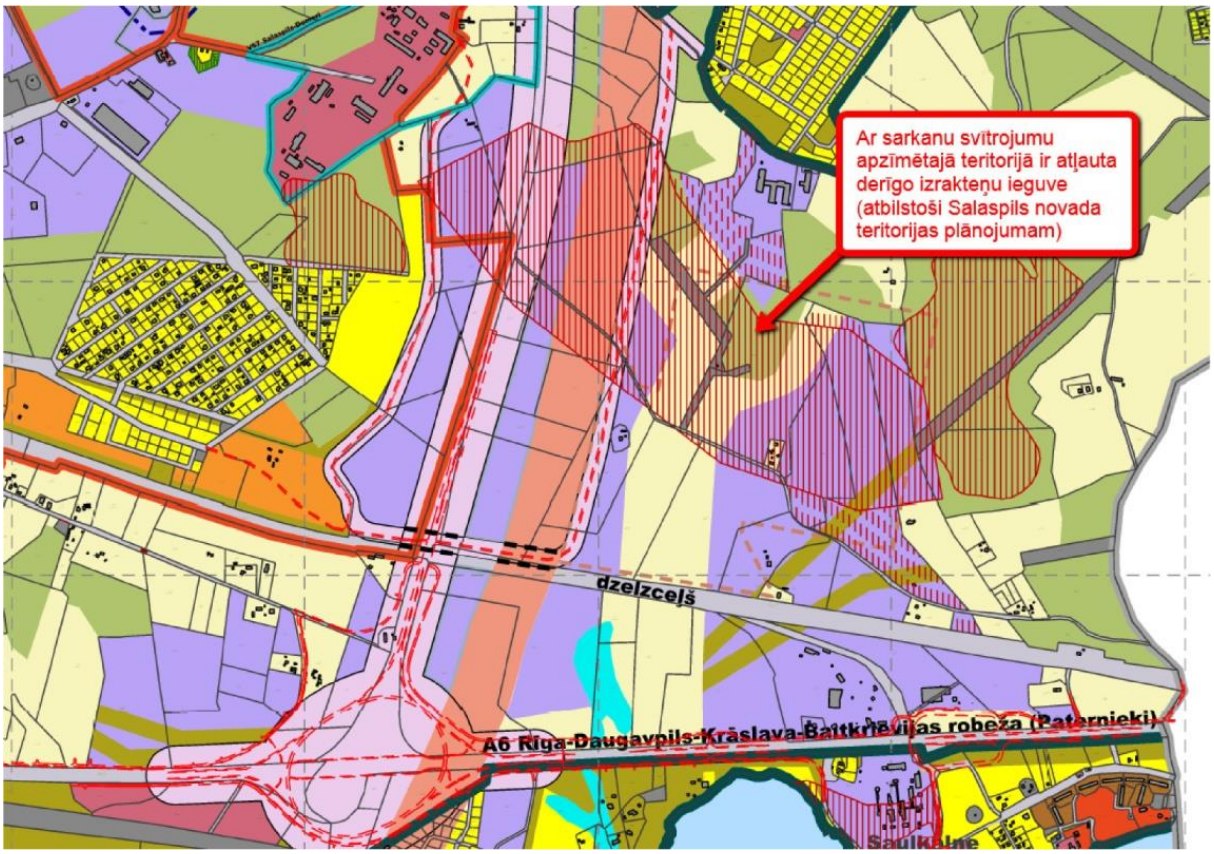


10.attēls. Plānotais A4/A6 ceļu mezgla risinājums

Ģipšakmens ieguve atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā

Ietekmes uz vidi novērtējums Ģipšakmens ieguvei un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanai atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā (SIA "Knauf") tika uzsākts 2015.gada 5.februārī (Vides pārraudzības valsts biroja lēmums par IVN nepieciešamību). 2016. gada 11.jūlijā tika saņemts Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par Ģipšakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanu atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā (SIA "Knauf) ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu.

Tagad jau akceptētā un uzsāktā darbība ir derīgo izrakteņu – ģipšakmens ieguve atradnē "Saulkalne" 74,79 ha platībā (skat. 11. attēlu) un ar derīgo izrakteņu procesu saistīto nederīgo iežu atbērtņu izvietošana 8,4 ha platībā.



11.attēls. Derīgo izrakteņu ieguves zona Salaspils novada teritorijas plānojumā

Ģipšakmeni iegūst atklāta tipa virszemes raktuvēs. Plānotais ieguves apjoms ir no 300 tūkst, t/gadā līdz 600 tūkst, t/gadā (skat, arī 3.7. nodaļu un 27. attēlu tajā).

2.6. Objektam piegulošajās teritorijās izvietotās inženiertehniskās komunikācijas, būves un to raksturojums.

Rīgas apvedceļa nodalījuma joslas un tā mezglu zonā atrodas inženierkomunikācijas: maģistrālais ūdensvads, maģistrālais gāzes vads, augstsprieguma līnija (110kV un 330kV) u.c.. Piedāvātie projekta risinājumi neprasa šo komunikāciju pārbūvi.

Sadzīves kanalizācija

Satiksmes mezgla a/c A6 un a/c A4 tuvumā atrodas divas sadzīves kanalizācijas spiedvada līnijas, kas izbūvētas paralēli a/c A6 Daugavas pusē. Papildus esošajām komunikācijām to aizsargjoslā, paredzēta vēl vienas sadzīves kanalizācijas spiedvada līnijas izbūve, kura būs izvietota tuvāk a/c A6.

2016.gada 21.novembrī Salaspils novada domei tika izsniegti nosacījumi lokālplānojuma izstrādei objektam " Eiropas standarta platuma dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība Salaspils novada teritorijas daļā", kur kā perspektīvā pieslēguma vieta pie Salaspils pilsētas centralizētajām ūdensapgādes un sadzīves kanalizācijas sistēmām norādīts satiksmes mezgls a/c A4 un a/c V57.

Tāpat sadzīves kanalizācijas spiedvada līnijas šķērso a/c A4 km 1.35 (Rožu prospekta / Garās jūdzes satiksmes mezgls).

Elektropārvades līnijas

Atsevišķās vietās Rīgas apvedceļa pārbūves zonu šķērso maģistrālās elektropārvades līnijas ar spriegumu 110kV un 330kV. A/c A4 km 16,9 esošo trasi šķērso 110 kV elektropārvades gaisvadu līnija. Tieši pie trases šķērsojuma vietas notiek elektropārvades līniju sadale; viens no atzariem virzīts uz dienvidiem paralēli trasei (līdz aptuveni 19,150 kilometram). Attālums starp autoceļu un elektropārvades līniju nepārsniedz 50 metrus. Divas 330kV elektropārvades līnijas šķērso a/c A4 arī km 20,3 un km 20,35 (līnijas virzītas paralēli a/c A6).

Tāpat vairākās vietās a/c A4 šķērso 20kV elektropārvades līnijas - km 2,9 (Upesciema iela / Skolas iela), km 5,55, km 6,6, km 9,1, km 10,7, km 11,7, km 12,30, km14,8, km 19,15 un km 19,9. Arīdzan vairākās vietās a/c A4 km 1,35 a/c A4 šķērso pazemes eletropārvades kabelis.

Satiksmes uzskaites punkti

Satiksmes uzskaites punkti atrodas a/c A4 km 1,132, km 7,800, km 12,774 un km 14,470.

Gāzes vads

Esošā trase šķērso maģistrālo gāzesvadu Rīga - Inčukalna pazemes gāzes krātuve -1 (km 9,5) (diametrs 700 mm; spiediens vienāds vai mazāks par 55 bar) ar sakaru kabeļiem un maģistrālo gāzesvadu Rīga - Paņeveža (km 15,95) (diametrs 700 mm; spiediens mazāks par 55 bar) ar sakaru kabeļiem. Šo gāzesvadu aizsargjosla ir 200 metru.

Bez tam, divas reizes esošo trasi šķērso vidēja spiediena (spiediens vienāds vai mazāks ar 4 bar)

gāzesvads (diametrs 125 mm) apdzīvotajās vietās Upesciems (~5,3. kilometrs) un "Sunīšu ezers" (~6,5. kilometrs). Vidējā spiediena sadales gāzesvads posmā starp šiem diviem šķērsojumiem virzās paralēli esošajai trasei (pa tās labo malu, skatoties virzienā uz Berģiem). Gāzes apgādes tīkli šķērso a/c A4 arī km 4.0 (Ziedu iela).

Elektronisko sakaru tīkli

Gar autoceļa A4 kreiso malu posmā no a/c A2 līdz a/c P4 stiepjas pazemes sakaru kabeļi. Tāpat vairākās vietās a/c A4 šķērso pazemes sakaru kabeļi (km 2,9, km 4,85, km 5,25, km 7,9, km 8,3, km 9,4, km 9,55, km 17,5, km 19,150, km 20,05, km 20,4), kā arī vairākās vietās a/c A4 šķērso sakaru gaisvadu līnijas - km 9,35, km 12,1, km 19,15.

Drenāžas tīkli

Uz dienvidiem no aptuveni 18,20. kilometra ceļa abās pusēs stiepjas drenētas platības, kur kādreiz bija plānots ierīkot dārzeņu audzētavu. Tā kā bija paredzēta šīs teritorijas laistīšana, pazemē izvietoja stacionārus spiedvadus. Meliorācijas vajadzībām ir ierīkots segtais vads MSV-1, kas aptuveni 50 m pirms 19. kilometra šķērso esošo trasi.

Ūdensvads

Ūdens apgādes tīkli šķērso a/c A4 km 2.9 (Upesciema iela / Skolas iela), km 4.0 (Ziedu iela).

Luksofori

Regulēti satiksmes mezgli (aprīkoti ar luksoforiem un to komunikācijām) ir km 2.9 (Upesciema iela / Skolas iela), km 4.85 (a/c P2), km 9.35 (a/c P4), km 14.3 (a/c P5).

Apgaismojums

Ar apgaismojumu aprīkoti satiksmes mezgli ir km 2.9 (Upesciema iela / Skolas iela), km 4.85 (a/c P2), km 9.35 (a/c P4), km 14.3 (a/c P5).

2.7. Nepieciešamo šķērsojumu un piegulošo autoceļu uzturēšana un nepieciešamās izmaiņas attiecībā pret esošo situāciju būvdarbu un turpmākas ekspluatācijas laikā

Ceļu un ielu uzturēšana tiks veikta atbilstoši Ministru kabineta noteikumi Nr.224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli".

Esošajā situācijā a/c A4 uzturēšanu nodrošina VAS "Latvijas Valsts ceļi". VAS "Latvijas Valsts ceļi" tāpat nodrošina arī pieslēdzošo valsts galveno, reģionālo un vietējo ceļu uzturēšanu. Esošo pašvaldības ceļu un ielu uzturēšanu nodrošina pašvaldība. Pēc a/c A4 pārbūves tā (un pārējo Valsts galveno, reģionālo un vietējo autoceļu) uzturēšana joprojām būs VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā.

A/c A4 Rīgas apvedceļš tiks uzturēts atbilstoši augstākās uzturēšanas klases prasībām Latvijā (A klase, MK noteikumi Nr.224).A/c A4 Rīgas apvedceļa būvdarbu ietvaros izbūvēto jauno vietējo ceļu un ielu posmu uzturēšanu nodrošinās atbilstošā novada pašvaldība, uzturēšanas klasi nosakot novada Domes saistošajos noteikumos.

2.8. Perspektīvās vietējās satiksmes organizācijas, intensitātes un drošības analīze saistībā ar apvedceļa pārbūvi, autoceļu būvniecību un pieguļošo teritoriju plānoto attīstību

Lai gan pārbūves rezultātā vienbrauktuves ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvju ātrgaitas ceļu, krass satiksmes plūsmu pārdalījums nav gaidāms, jo tiek saglabāta a/c A4 esošā trase, uzlabojot tā caurlaides spēju (klātnes paplašinājums no 2 joslām uz 4 joslām un palielināts ātrums) un satiksmes drošību (izbūvējot divlīmeņu satiksmes mezglus un sadalošo joslu, likvidējot atsevišķus pieslēgumus, satiksmi virzot uz augstākas nozīmes pieslēgumiem). Lielākās satiksmes organizācijas izmaiņas skars atsevišķu īpašumu pieslēgumi a/c A4, kā arī notiks atsevišķu ielu pieslēgumu likvidēšana, bet, kā jau minēts, šīs plūsmas tiks virzītas caur paralēliem ceļiem un vietējo ielu / ceļu tīklu. Pieslēdzošo ceļu un ielu satiksmes plūsmas viennozīmīgi ietekmēs arī divlīmeņu satiksmes mezgli, nodrošinot netraucētu plūsmu, samazinot sastrēgumus un visas ar tiem saistītās sekas (troksnis, smakas, gaisa piesārņojums utt.).

Vietējo ceļu un ielu tīklu satiksmes pieaugums gaidāms uz dabiskā satiksmes pieauguma pamata un teritorijas attīstības pamata, kā arī uzņemot tās satiksmes plūsmas, kuru tiešie pieslēgumi a/c A4 tiek likvidēti.

2.9. Paredzētās darbības iespējamās tiešās, netiešās un sekundārās ietekmes

Iespēju robežās nepieciešams saglabāt atsevišķus kokus un esošās alejas gar autoceļa malām. Saprotams, ka tas ir iespējams posmos, kur koki netraucē koriģēt ceļa profilu un neapdraud satiksmes drošību.

Līdztekus vispārīgajām labas būvniecības prakses normām ieteicams organizēt būvdarbus tā, lai tieša fiziska ietekme uz grunti neizietu ārpus autoceļa nodalījuma joslas. Būvdarbus pēc iespējas vajadzētu plānot tā, lai jaunos ceļa posmus ārpus esošās ceļa klātnes nebūvētu putnu ligzdošanas visaktīvākajā periodā (31. marts līdz 31. jūlijs).

Lielā Jugla, Mazā Jugla un Ķivuļurga ir nozīmīgs ekoloģisks koridors ūdens organismu migrācijai, tāpēc tiltu un caurteku būvniecības laikā jācenšas nepiesārņot upju gultnes ar būvmateriāliem, piemēram, granti.

Gadījumā, ja ģeotehniskās izpētes darbu gaitā noskaidrojas, ka karsta procesi var apdraudēt satiksmes drošību, nepieciešams veikt virkni pasākumu, lai izslēgtu karsta ietekmi. Šādā gadījumā kā vienu no inženiertehniskajiem risinājumiem varētu ieteikt nepārtrauktu betona plātņu pārklājumu autoceļa pamatnē, jeb tiltveida konstrukciju ierīkošanu uz pāļiem, kas balstīti stabilās gruntīs - augšdevona Pļaviņu svītas dolomītos.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums

Analizējot paredzēto darbību, iespējams izšķirt tās īstenošanas pasākumu un rezultātu tiešās, netiešās, kā arī pozitīvās un negatīvās ietekmes uz dabas vidi, cilvēku veselību un ekonomisko attīstību.

<u>Tiešās ietekmes</u>

Transporta infrastruktūras pārbūve pati par sevi jau ir tieša ietekme uz teritorijas dabas vidi un tajā dzīvojošajiem cilvēkiem. Paredzētās darbības īstenošana būtiski neietekmēs transporta kustībā iesaistīto transporta līdzekļu skaitu, taču palielinās autotransporta plūsmas.

Pozitīvā ietekme ir tā, ka satiksmes mezglu un pašas brauktuves pārbūve ievērojami izlabos ceļa caurlaides spēju, samazinot sastrēgumus un, līdz ar to – arī gaisa un trokšņu piesārņojumu piegulošajās teritorijās. Tāpat tiks uzlabota ceļu satiksmes drošību šajā teritorijā.

Negatīvā ietekme ir saistīta ar autotransporta radītā trokšņa palielināšanos teritorijā, kā arī augu un dzīvnieku sugu apdzīvoto teritoriju samazināšanos, meža zemes, purvu samazināšanos un to fragmentāciju.

Negatīva ietekme gaisa piesārņojuma palielināšanās veidā tieši no autoceļa pārbūves nav sagaidāma, gluži otrādi: satiksmes plūsmas vienmērīgums gaisa piesārņojumu drīzāk samazinās. Tas pats attiecas uz SEG izmešiem. Tomēr kopumā līdz 2050. gadam gaisa piesārņojuma un SEG izmešu pieauguma virzienā darbosies nevis autoceļa pārbūves, bet gan objektīvi pieaugošā satiksmes plūsma neatkarīgi no pārbūves. No otras puses, transportlīdzekļu vides standartu nemitīgā uzlabošanās (tostarp elektromobiļu īpatsvara pieaugums, kas līdz 2050.gadam var būt būtisks) savukārt samazina gaisa piesārņojumu, t.i., darbojas pretēji satiksmes plūsmas pieauguma ietekmei, tātad nav viennozīmīgas atbildes, vai pārskata periodā gaisa piesārņojums palielināsies, Jebkurā gadījumā gaisa piesārņojuma robežlielumu pārsniegumi ap ārpilsētas autoceļiem Latvijā nepastāv patlaban un nav sagaidāmi arī pārskatāmā nākotnē (līdz 2050.gadam).

Netiešās ietekmes

Netiešās ietekmes, ko radīs paredzētās darbības īstenošana, saistītas ar jau minēto autotransporta radīto trokšņa piesārņojumu, kurš savukārt tiks novērsts ar prettrokšņa pasākumiem (ekrāniem, vaļņiem, stādījumiem), kuru nepieciešamība un sekojošā atrašanās vidē ar no tās izrietošām zināmām neērtībām ir netieša ietekme.

Paredzētās darbības ietekmju novērtējums būvniecības laikā

Pēc ietekmes ilguma ceļu būvniecība un rekonstrukcijas darbus var iedalīt īslaicīgas, vidēji ilgas un ilglaicīgas (paliekošas) ietekmes darbībās. Autotransporta infrastruktūras attīstību parasti saistās ar šo ietekmju kombināciju.

Īslaicīgās ietekmes

Tieši autoceļu būvdarbu veikšanu var uzskatīt par īslaicīgas ietekmes darbību. Ja būvdarbi tiek veikti kvalitatīvi, tie rada relatīvi īslaicīgu ietekmi uz vidi, un pēc to pabeigšanas parasti nerodas nozīmīgi pēcefekti. Būvdarbu laikā galvenās problēmas var sagādāt troksnis, augsnes transformēšana, putekļi, būvgruži u.c. Šīs problēmas zūd līdz ar ceļa būvdarbu beigām.

Vidēji ilgas ietekmes

Vidēji ilgās ietekmes būs saistītas ar hidroloģiskā režīma izmaiņām būvdarbu gaitā un mežizstrādi, kas būs nepieciešama pirms otras brauktuves un satiksmes mezglu izbūves. Minēto ietekmju rezultātā var izmainīties zivju barības bāze un migrācijas iespējas, kā arī samazināties atsevišķu biotopu teritorijas mežā.

Tomēr sakarā ar pamattrases saglabāšanu autoceļa A4 rekonstrukcijas gaitā nekādas jaunas ietekmes uz hidroloģisko režīmu salīdzinājumā ar esošo situāciju nav paredzamas, ja vien tiek pilnībā saglabāta esošā noteces nodrošināšanas sistēma.

Ilglaicīgas ietekmes

Ilglaicīgās ietekmes, pirmkārt, saistītas ar zemes transformēšanu no viena izmantošanas veida citā. Ceļa būvdarbu un rekonstrukcijas darbu rezultātā būs nepieciešama mežsaimniecības un lauksaimniecības zemes transformēšana ceļa zemēs. Transformēšana gan neprasīs milzīgas zemes platības, tomēr izmaiņas būs, turklāt paliekošas.

Par ilglaicīgām (paliekošajām) ietekmēm apvedceļa pārbūves gadījuma var uzskatīt visas tās ietekmes, kas saistītas ar pārbūvētā autoceļa ekspluatāciju. Par galvenajām ilglaicīgajām (paliekošajām) ietekmēm uzskatāms troksnis, kā arī ceļa būvniecības izraisītās teritorijas attīstības tendences, jo šīs ietekmes būs nepārtrauktas. Paliekoša būs arī ietekme uz ainavu un dabas resursiem. Autoceļa pārbūve radīs tādas paliekošas ietekmes kā atsevišķu būvju nojaukšana un dabas resursu (smilts, grants, dolomīta, augsnes) izmantošana. Jāatzīmē, ka minētās ietekmes viskrasāk būs jūtamas autoceļa rekonstrukcijas laikā un ekspluatācijas sākumā. Šīs ietekmes pamatā saistītas ar vienreizēju pasākumu veikšanu.

3. VIDES STĀVOKĻA NOVĒRTĒJUMS APVEDCEĻA UN TĀ PIEVEDCEĻU BŪVNIECĪBAS APKĀRTNĒ

3.1. Piegulošo teritoriju novērtējums

3.1.1 Piegulošo teritoriju apraksts

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā aplūkotais autoceļa A4 Baltezers - Saulkalne posms (no aptuveni 0,3 km līdz 18,9 km) šķērso Ropažu un Salaspils novadu un skar vairākas apdzīvotas vietas: ciemus Upesciems, Berģi, Amatnieki, Sunīši, Mucenieki un Salaspils pilsētu.

Ropažu novadā šobrīd spēkā esošs ir Ropažu novada teritorijas plānojums 2020.-2031. gadam. Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos noteiktas Līnijbūvju teritorijas: zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā. Šīs teritorijas ietver arī autoceļa A4 rekonstrukcijas posmu.

Salaspils novadā šobrīd spēkā esošs ir «Salaspils novada teritorijas plānojums" (apstiprināts ar Salaspils novada domes lēmumu 2013. gada 19.jūlijā). Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas ir noteiktas kā turpmākās plānošanas teritorijas. Teritorijas ietver dzelzceļa un autoceļu attīstību, tai skaitā autoceļa A4 rekonstrukciju. Stopiņu pagastā šobrīd spēkā esošs ir "Stopiņi novada teritorijas plānojums" (apstiprināts ar Stopiņu novada domes 2016.gada 30.novembra lēmumu). Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos noteiktas valsts autoceļu attīstībai nepieciešamās teritorijas TIN72, kas ietver autoceļa A4 posma Baltezers - Saulkalne rekonstrukcijai nepieciešamās teritorijas.

Ropažu novadā autoceļš A4 pamatā virzās gar mežu teritoriju un jauktas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām; Upesciemā, Amatnieku un Sunīšu ciemā – gar savrupmāju apbūves teritorijām. Ciemu teritorijās daudzviet tiešā autoceļa tuvumā ir noteikta dabas un apstādījumu teritorijas. Saskaņā ar Salaspils novada teritorijas plānojumu autoceļa A4 trase šķērso gan lauksaimniecības teritorijas, gan mežu teritorijas, gan rūpnieciskās apbūves teritorijas.

Lielākā daļa (90%) autoceļa A4 rekonstrukcijas projekta skarto zemju ir fizisku personu īpašums, pārējās - juridisku personu (5%) un pašvaldību vai valsts (vai arī tām piederošu uzņēmumu) īpašums (5%).

Autoceļa A4 rekonstrukcija ir plānota tā, lai pēc iespējas mazāk skartu dzīvojamās un sabiedriskās ēkas. 6.tabulā raksturotas paredzētajai darbībai tuvākās dzīvojamās ēkas autoceļa A4 rekonstruējamam posmam līdz 100 m attālumā uz katru pusi no tā.

Kā redzams 6.tabulā, autoceļa A4 posma tiešā tuvumā (līdz 100 m attālumam) atrodas 43 dzīvojamās ēkas, no tām viena atrodas tuvāk par 10 m no autoceļa. Vairums minēto ēku atrodas aptuveni 30 līdz 80 metru attālumā no ceļa. Ropažu novadā ārpus apdzīvotām vietām autoceļa A4 tiešā tuvumā (100 m attālumā) dzīvojamās mājas neatrodas.

6.tabula. Autoceļam A4 tuvākās dzīvojamās ēkas

Nr.p.k.	Kadastra numurs	īpašuma nosaukums	Attālums no ceļa līdz dzīvojamām ēkām, m
1	80600060349	Rožu prospekts 80, Berģi, Ropažu nov.	63
2	80600060451	Lauvu iela 31, Berģi, Ropažu nov.	76
3	80600110058	Karpu iela 18, Upesciems, Ropažu nov.	100
4	80600110520	Ziedu iela 18A, Upesciems, Ropažu nov.	100
5	80600110075	Ziedu iela 16, Upesciems, Ropažu nov.	35
6	80600110068	Ziedu iela 17, Upesciems, Ropažu nov.	35
7	80600110107	Ziedu iela 19, Upesciems, Ropažu nov.	100
8	80600110035	Dārzniecības iela 1, Upesciems, Ropažu nov.	100
9	80600120475	Ķiršu iela 13, Amatnieki, Ropažu nov.	92
10	80600120478	Ķiršu iela 15, Amatnieki, Ropažu nov.	83
11	80600120479	Ķiršu iela 17, Amatnieki, Ropažu nov.	74
12	80600120480	Ķiršu iela 19, Amatnieki, Ropažu nov.	60
13	80600120481	Ķiršu iela 21, Amatnieki, Ropažu nov.	73
14	80600120482	Ķiršu iela 23, Amatnieki, Ropažu nov.	69
15	80600120483	Ķiršu iela 25, Amatnieki, Ropažu nov.	71
16	80600120484	Ķiršu iela 27, Amatnieki, Ropažu nov.	70
17	80600120485	Ķiršu iela 29, Amatnieki, Ropažu nov.	70
18	80600120486	Ķiršu iela 31, Amatnieki, Ropažu nov.	70
19	80600120487	Ķiršu iela 33, Amatnieki, Ropažu nov.	70
20	80600120488	Ķiršu iela 35, Amatnieki, Ropažu nov.	74
21	80600120105	Amatnieku iela 8, Amatnieki, Ropažu nov.	100
22	80600120370	Amatnieku iela 2, Amatnieki, Ropažu nov.	60
23	80600120192	Rutku iela 25, Sunīši, Ropažu nov.	96
24	80600120166	Rutku iela 9, Sunīši, Ropažu nov.	86
25	80600110050	Ziedu iela 15, Upesciems, Ropažu nov.	72
26	80600110104	Ziedu iela 12, Upesciems, Ropažu nov.	92
27	80600110042	Parka iela 7, Upesciems, Ropažu nov.	100
28	80600110106	Ziedu iela 14, Upesciems, Ropažu nov.	79
29	80600110105	Ziedu iela 14A, Upesciems, Ropažu nov.	76
30	80600110060	Ziedu iela 14B, Upesciems, Ropažu nov.	76
31	80600080030	"Kugri", Upesciems, Ropažu nov.	39
32	80600080119	"Tomi", Upesciems, Ropažu nov.	97
33	80310150081	"Varavīksne 80", Salaspils pag., Salaspils nov.	60

34	80310150432	"Varavīksne 81", Salaspils pag., Salaspils nov.	85
35	80310150082	"Varavīksne 82", Salaspils pag., Salaspils nov.	100
36	80310150080	"Varavīksne 79", Salaspils pag., Salaspils nov.	66
37	80310150079	"Varavīksne 78", Salaspils pag., Salaspils nov.	78
38	80310150446	"Mašēni", Salaspils pag., Salaspils nov.	88
39	80310150170	"Riekstiņcīrulīši", Salaspils pag., Salaspils nov.	97
40	80310150019	"Lielbūņas", Salaspils pag., Salaspils nov.	55
41	80310070021	"Augšskabrenes", Salaspils pag., Salaspils nov.	77
42	80310100031	"Rosmes", Salaspils pag., Salaspils nov.	83
43	80310170023	"Virši", Salaspils pag., Salaspils nov.	3

Esošā autoceļa posms virzās gar: "Latvijas Nafta" degvielas uzpildes staciju, kafejnīcu "Briezes", Armanda Lauku jātnieku klubu. Mazliet tālāk no autoceļa A4 (līdz 250 m attālumam) atrodas viesu māja "Valdmeisteri" un Garkalnes pamatskola. Līdz 380 m attālumā atrodas "Virši-A" degvielas uzpildes stacijas, Mucenieku patvēruma meklētāju izmitināšanās centrs, Mucenieku namu pārvalde, Upesleju internātpamatskola - rehabilitācijas centrs, Latvijas autoceļu uzturētājs "Berģi", viesnīca "Ezerkrasts". Tuvākie rūpniecības uzņēmumi un iestādes, kam izsniegtas B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas, autoceļa A4 tuvumā ir SIA "KNAUF" (Daugavas iela 4, Saurieši) - ģipšakmens izstrādājumu ražošana (-2,4 km attālumā), Ropažu (bij. Stopiņu) novada pašvaldības aģentūra «Saimnieks", Upesleju ciemata notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (-1.25 km) un Līču ciemata notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (-1.5 km), SIA «Rīgas Austrumu klīniskā universitātes slimnīca" (Stopiņu pagasts, Upeslejas; -0.75 km), SIA "Sal-Energo" (Miera iela 31A, Salaspils) - koģenerācijas iekārta (-1.75 km), SIA "Salaspils siltums" (Miera iela 31A, Salaspils) - katlu māja (-1.75 km), SIA "CEMEX" («Rudeņi-4", Salaspils pagastā, Salaspils novadā) - Betona un betona izstrādājumu ražošana (-1.9 km).Tuvākais uzņēmums, kam izsniegtas A kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas, autoceļa A4 tuvumā ir SIA "ANCERS" (Ferma "Bunči 1", Salaspils novads) - cūkkopības uzņēmums (~ 0.53 km), SIA "SAULKALNE S" (Saulkalne, Salaspils pagasts, Salaspils novads) - dolomīta pārstrādes uzņēmums (1.7 km).

Detalizēts atpērkamo zemju saraksts paredzētās darbības vajadzībām dots 7.pielikumā: sarkanā krāsā iekrāsotas divas ēkas, kuras nepieciešams nojaukt.

Tuvākās dabas teritorijas aprakstītas 3.5.nodaļā.

Rīgas apvedceļa nodalījuma joslas un tā mezglu zonā atrodas vairums inženierkomunikāciju, kuras būs nepieciešams pārbūvēt apvedceļa realizācijas laikā - tādas kā maģistrālais ūdensvads un maģistrālais gāzes vads. Šķērsojumu vietās veicama vai nu esošo komunikāciju aizsardzība (piemēram, ar aizsargcaurulēm) vai pārbūve (iznešana ārpus trases zonas). Inženierkomunikācijas aprakstītas 2.6.nodaļā.

Pēc Pārtikas un veterinārā dienesta publiski pieejamās informācijas Ropažu un Salaspils novados uz

16.04.2018. reģistrēti 27 bioloģiskās lauksaimniecības uzņēmumi[6]. Reģistrētie uzņēmumi darbojas vairumtirdzniecībā, dažāda veida ražošanu (augļkopība, piena lopkopība, putnkopība, biškopība, kazkopība, savvaļas augu vākšana), kā arī augu izcelsmes produktu pārstrāde un piena produktu ražošana mājas apstākļos. Bioloģiskās lauksaimniecības uzņēmumi neatrodas tiešā paredzētās darbības teritorijas tuvumā.

Tuvākais rūpniecisko avāriju riska objekts ir SIA «Sprādziens" (Daugavas iela 8, Saurieši, Stopiņu pagasts), Aptuveni 2,3 km attālumā no autoceļa A4.

Saskaņā ar LVĢMC datu bāzes «Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs" datiem[7] autoceļa tuvumā (līdz 500 m attālumā) atrodas viena potenciāli piesārņotas vieta (skat. 7.tabulu). Bijušās armijas daļas garāžas atrodas ~ 180 m no autoceļa A4. Autoceļa A4 tiešā tuvumā neatrodas neviena piesārņota vieta.

7.tabula. Autoceļam A4 tuvākā potenciāli piesārņotā vieta

Nr. p.k.	Reģistrācijas numurs	Vietas nosaukums	Vietas kategorija	Darbības nozare
1.	80848/1919	Bijušās armijas daļas garāžas, Ropažu par.	Potenciāli piesārņota vieta	Bijušās armijas daļas garāžas

3.1.2 Pārplūstošas, pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas

VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" 2021. gadā ir izstrādājis Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plānu un plūdu riska pārvaldības plānu 2022.-2027.gadam[8]. Saskaņā ar šo plānu, Daugavas upju baseinu apgabala plūdu riska teritoriju objektu sarakstā atbilstoši sākotnējam plūdu riska novērtējumam iekļautās upes (ūdensobjekti) apvedceļa A4 teritorijas zonā ir Lielā Jugla (D406), Mazā Jugla (D410) (skat. 14.attēlu, kā arī 8.pielikumu)

Trase divos posmos atbilstoši Plūdu riska informācijas sistēmas datiem ietilpst applūduma teritorijā ar varbūtību 1 reizi 10 gados. Pirmā no tām ir Lielās Juglas ieleja pie Upesciema - applūstošais upes posms ir aptuveni 0,6 kilometri garš, un tikai nedaudz lielāks tas ir ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados. Otra teritorija ir šķērsojums pār Mazo Juglu, kur applūstošais upes posms ir aptuveni 0,1 kilometru garš, bet ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados posma garums pieaug vismaz 3 reizes. Trešais posms, kura applūšana ir ar varbūtību reizi 100 un 200 gados, ir šķērsojums pār Ķivuļurgu - posma garums aptuveni 0,08 kilometri.

Applūstošajās teritorijās jāievēro Aizsargjoslu likuma 37.pantā noteiktie ierobežojumi, kuri nosaka virkni būvju un darbību, ko nedrīkst būvēt vai veikt virszemes ūdensobjektu aizsargjoslās-tātad arī applūstošajās teritorijās. Šie ierobežojumi vērsti uz to, lai nepieļautu ūdensobjekta piesārņojumu plūdu rezultātā, kā arī nenodarītu materiālus zaudējumus, ja šajā zonā būtu uzbūvētas būves. Kā arī ierobežojumi vērsti uz to, lai nepalielinātu plūdu varbūtību un applūstošās teritorijas lielumu. Paredzētā darbība nedrīkst pasliktināt esošo vides kvalitāti, tādēļ projektēšanas stadijā nepieciešams paredzēt

[6] https://registri.pvd.gov.lv/cr
[7] http://oas.vdc.lv:7779/p_ppv.html
[8] https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/udens-apsaimniekosana-un-pludu-parvaldiba

teritoriju šķērsojošo meliorācijas sistēmu rekonstrukciju vai arī papildu meliorācijas sistēmu izveidošanu.

Gruntsūdeņu ieguluma dziļums autoceļam pieguļošajās teritorijās lielākoties ir 2 - 6 metru dziļumā no zemes virsmas, atsevišķās vietās upju palienēs vai pie ūdenstilpēm tas var būt arī mazāks par 1 metru. Līmeņa svārstības gada griezumā ir nelielas, galvenokārt līdz 1,5 metriem, un tās ir tiešā veidā saistītas ar nokrišņu apjomu. Līdz ar to, dabiski gruntsūdens horizonts ir relatīvi vāji aizsargāts vai arī pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma tiešas iekļūšanas tajā.

3.1.3 Augsnes, grunts un pazemes ūdeņu piesārņojuma novērtējums, piesārņojuma izplatības tendences, ja tādas tiek konstatētas

Rekonstruējamās trases tuvākā apkārtne nav rūpniecības zonu, arī vēsturisku. Trases lielākā daļa nešķērso arī lauksaimniecībā intensīvi izmantojamas zemes. Esošais autoceļš galvenokārt virzās gar meža zemēm un tikai pašos dienvidos - gar lauksaimniecībā izmantojamām zemēm. Līdz ar to līdz šim nav bijis pamata veikt augsnes un grunts analīzes tiešā autoceļa A4 tuvumā. Potenciālais piesārņojums tiešā apvedceļa A4 tuvumā apkopots VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" datu bāzē "Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs". Autoceļa tuvumā (līdz 500 m attālumā) atrodas viena potenciāli piesārņota vieta (skat. 7.tabulu). Bijušās armijas daļas garāžas atrodas ~ 180 m no autoceļa A4. Autoceļa A4 tiešā tuvumā neatrodas neviena piesārņota vieta.

3.1.4 Esošā gaisa piesārņojuma līmeņa novērtējums

Rīgas apvedceļa A4 Baltezers - Saulkalne posma no ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūves ietekmes uz vidi novērtējumā (SIA “Vides eksperti”, 2018) gaisu piesārņojošo vielu emisijas daudzuma aprēķinus esošajai situācijai veikusi VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", izmantojot COPERT V (*Computer programme to calculate emissions from road transport*) modeli, kas ir pēc Eiropas Vides aģentūras pasūtījuma izveidota un akceptēta transporta emisiju aprēķinu datorprogramma, par pamatu ņemot atmosfēras emisiju krājuma *CORINAIR* emisiju faktoru datubāzi (metodiku) – skat. LVĢMC izziņas 13.pielikumā. Norādītajā datu bāzē iekļauti emisijas faktori atkarībā no automašīnas tipa, dzinēja tipa un darba tilpuma, atbilstības ES likumdošanas prasībām, kā arī braukšanas ātruma. Saskaņā ar šo datu bāzi ir noteikts oglekļa oksīda CO, slāpekļa dioksīda NO_2, daļiņu PM_{10}, daļiņu $PM_{2.5}$ un sēra dioksīda SO_2 emisiju daudzums. Patiesībā kā “esošā situācija” vērtēta nevis 2017. gada situācija, bet gan 2025. gadā prognozēta situācija, ja projekts netiek īstenots, Autotransporta sadalījums pa degvielas tipiem prognozēts balstoties uz LR Satiksmes ministrijas datiem par degvielas patēriņu.

LVĢMC gaisu piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanu (aprēķinus) veikusi ar datorprogrammu *EnviMan* (beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007, versija Beta 3.0D), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Datorprogrammas izstrādātājs ir OPSIS AB (Zviedrija). Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums. Meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Novērtējuma ietvaros autotransporta radītais gaisa piesārņojums summēts ar esošo fona piesārņojumu - aprēķinos iekļauti Valsts statistiskajā datu bāzē "2-Gaiss" iekļautie rūpnieciskie piesārņojuma avoti.

Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti vielām, kurām saskaņā ar MK 2009.gada 3.novembra noteikumiem Nr.1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" noteikti gaisa kvalitātes normatīvi. Novērtējumā izmantotie robežlielumi apkopoti 8.tabulā.

8. tabula. Gaisa kvalitātes normatīvi

Nr.p.k.	Piesārņojošā viela	Robežlieluma veids	Noteikšanas periods	Robežlielums
1.	Oglekļa oksīds	Astoņu stundu robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	Maksimālā piesārņojuma koncentrācija diennakts astoņu stundu laikā	10 mg/m^3
2.	Slāpekļa dioksīds	Gada robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	Kalendārais gads	40 µg/m^3
		Stundas robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	1 stunda	200 µg/m^3 (nedrīkst pārsniegt vairāk kā 18 reizes kalendāra gadā)
3.	Daļiņas PM10	Gada robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	Kalendārais gads	40 µg/m^3
		Dienas robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	24 stundas	50 µg/m^3 (nedrīkst pārsniegt vairāk kā 35 reizes kalendāra gadā)
4.	Daļiņas PM2,5	Gada robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	Kalendārais gads	20 µg/m^3
5.	Sēra dioksīds	Stundas robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	1 stunda	350 µg/m^3 (nedrīkst pārsniegt vairāk kā 24 reizes kalendāra gadā)
		Dienas robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai	24 stundas	125 µg/m^3 (nedrīkst pārsniegt vairāk kā trīs reizes kalendāra gadā)

Saskaņā ar 2009. gada 3. novembra noteikumu Nr. 1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" 11. pielikumu, atbilstība cilvēku veselības aizsardzībai paredzētajiem robežlielumiem nav jāpārbauda šādās vietās:

- jebkurā vietā, kas atrodas teritorijā, kura sabiedrības pārstāvjiem nav pieejama un kur nav pastāvīgu dzīvesvietu;
- rūpnīcu teritorijās vai rūpnieciskajās iekārtās, uz kurām attiecas visi darba drošības un veselības aizsardzības noteikumi;
- uz ceļu brauktuvēm un brauktuvju starpjoslās, izņemot vietas, kur paredzēta gājēju piekļuve starpjoslām.

Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultāti, kas raksturo prognozēto situāciju paredzētās darbības ietekmes zonā tās neīstenošanas gadījumā (saglabājot esošo situāciju) 2025. gadā apkopoti 9.tabulā.

9. tabula. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultāti un to novērtējums

Nr.p.k.	Piesārņojošā viela	Maksimālā summārā koncentrācija, µg/m3	Aprēķinu periods / laika intervāls	Piesārņojuma koncentrācija attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu, %
1.	Oglekļa oksīds	371.5	8h	3,7
2.	Slāpekļa dioksīds	28.57	gads	71,4
3.	Slāpekļa dioksīds	28.58	1 h	14,3
4.	Daļiņas PM_{10}	25.26	gads	63,2
5.	Daļiņas PM_{10}	25.27	24 h	50,5
6.	Daļiņas $PM_{2.5}$	12.56	gads	62,7
7.	Sēra dioksīds	1.59678	1 h	0,5
8.	Sēra dioksīds	1.59675	24 h	1,3

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 182 "Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi" 34. punktam piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultāti grafiskā formā ir attēloti tiem aprēķinu variantiem, kuros maksimālā aprēķinātā piesārņojošo vielu summārā koncentrācija pārsniedz 30% no gaisa kvalitātes normatīva - grafiski attēlotas slāpekļa dioksīda gada koncentrācijas, daļiņu PM_{10} 36. augstākās diennakts un gada koncentrācijas, daļiņu $PM_{2,5}$ gada koncentrācijas (skat. 14.pielikumu).

Izvērtējot piesārņojošo vielu izkliedes rezultātus secināms, ka 13.pielikumā pievienotajās LVĢMC izziņās piesārņojošo vielu koncentrācijas raksturo nevis autoceļa radīto un ietekmējamo gaisa piesārņojumu, bet tā maksimālās vērtības citās vietās ārpus autoceļa ietekmes zonas. Lielāko gaisa piesārņojumu tuvākajā apkārtnē veido gaisu piesārņojošo vielu emisija no stacionāriem piesārņojuma avotiem un reģionālie un valsts nozīmes autoceļi, kas atrodas autoceļa A4 tiešā tuvumā. Uz reģionālās nozīmes autoceļiem P2, P4, P5 un autoceļu A6, A2 un A1 tiešā tuvumā ir novērojamas augstākas piesārņojošo vielu koncentrācijas nekā uz autoceļa A4. Līdz ar to arī krustojumos ar šiem autoceļiem koncentrācijas ir augstākas.

Piesārņojuma koncentrācija attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu autoceļa A4 tuvumā ir robežās no 0.2 % - 41.5 % (skat. 9.tabulu). Secināms, ka autoceļa A4 prognozējamais satiksmes radītais gaisa piesārņojuma līmenis netuvojas normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām nevienā parametrā, ne kopumā, ne atsevišķos lokālos punktos. Mobilo piesārņojuma avotu (autotransporta) ietekme uz gaisa kvalitāti autoceļa A4 zonā nav vērtējama kā būtiska. Nebūtiska ietekme[9] uz gaisa kvalitāti ir konstatēta visos līdz šim veiktajos ietekmes uz vidi novērtējumos Latvijas teritorijā, kas veikti ārpilsētas autoceļu rekonstrukcijas un jaunbūves projektiem.

[9] Nav konstatēta ne esošā, ne prognozējamā satiksmes radītā gaisa piesārņojuma tuvošanās normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām nevienā parametrā ne kopumā, ne atsevišķos lokālos punktos.

3.1.5 *Esošā trokšņa līmeņa novērtējums*

Esošā un prognozētā trokšņa līmeņa novērtējums pievienots 12.pielikumā.

MK noteikumu Nr.16 (07.01.2015.) 2.pielikumā ir definēti satiksmes trokšņa robežlielumi (skat. 10. tabulu). Autoceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai un kartēšanai tika piemēroti šādi trokšņa rādītāji:

- L_{diena}, kas raksturo diskomfortu dienas laikā;
- L_{vakars}, kas raksturo vakarā radušos diskomfortu;
- L_{nakts}, kas raksturo naktī radušos diskomfortu, tai skaitā miega traucējumus.

Aizsargjoslās gar autoceļiem (tai skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā) vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

10. tabula. Satiksmes vides trokšņa robežlielumi

Ldiena, dB(A)	Lvakars, dB(A)	Lnakts, dB(A)
65	60	55

Valsts galvenais autoceļš A4 ir Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne), kas savieno divus valsts galvenos autoceļus: A2 un A6. Autoceļa A4 maršruts šķērso galvenokārt meža teritorijas, taču laika gaitā tā tuvumā ir izveidojušās vairākas apdzīvotas vietas. Virzienā no A2 uz dienvidiem ceļš A4 šķērso trīs novadu teritorijas: Ropažu (ieskaitot tam pievienoto bijušo Garkalnes), Stopiņu un Salaspils. Lielākās apdzīvotās vietas ceļa A4 tuvumā ir Berģi, Upesciems, Amatnieki, Sunīši, Mucenieki, Ābele, Avoti. Lielākā daļa dzīvojamo māju šajās apdzīvotās vietās atrodas aiz ceļa A4 aizsargjoslas, taču atsevišķas ēkas un pat ēku grupas (Amatnieki) atrodas ceļa A4 aizsargjoslā. Teritorijas apvedceļa A4 posmā P5-A6 ir mazāk apdzīvotas, un šī situācija būtu jāsaglabā arī turpmāk, plānojot jaunās apbūves teritorijas.

Esošajā situācijā autoceļam A4 (Rīgas apvedceļš, Baltezers-Saulkalne) ir viena braukšanas josla katrā virzienā. Autoceļu A4 šķērso divi reģionālas nozīmes ceļi P4 un P5, vairākās vietās noteikts maksimālā ātruma ierobežojums 70 km/h. Pēdējos gados (2012.-2021.) attīstoties ekonomikai, transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis: posmā A2–4,875 km – vairāk nekā divkārt, trases vidusdaļā – 1,6 reizes, posmā P5–A6 – 1,27 reizes (VSIA "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā pieejamajā informācija). Kravas transporta apjoms pa autoceļu A4 ir ievērojams un šajā laika periodā ir bijis samērā pastāvīgs: svārstījies ap 28% no kopējās plūsmas.

2022. gadā valsts autoceļam A4 tika izstrādātas un apstiprinātas trokšņa stratēģiskās kartes. Trokšņa modelēšanas rezultāti arī esošajā situācijā uzrāda pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumu. Nakts periodā ir lielākais robežlielumu pārsniegums un plašākais pārsniegumu apbūves apjoms. Saskaņā ar izstrādāto trokšņa stratēģisko karti lielākie pārsniegumi vērojami posmā Berģi-Sunīši un atsevišķās

vietās ap krustojumu ar ceļu P5. Taču šī stratēģiskā karte veidota saskaņā ar iepriekšējo MK Nr.16 redakciju, kad pieļaujamie satiksmes trokšņa līmeņi savrupmāju apbūves teritorijām bija par 10 dB zemāki, nekā tas ir šobrīd, un nebija Vides pārraudzības valsts biroja vēstules 27.04.2023 Nr.5-01/560/2023 par trokšņa situācijas nepasliktināšanu: kaut arī ceļa aizsargjoslā trokšņa robežlieluma pārsniegums nav aizliegts (tas ir tikai mērķlielums), nedrīkst vēl pasliktināt esošo situāciju gadījumos, kad mērķlielums ir jau pārsniegts.

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 tuvumā esoša laba satiksme un galvaspilsētas tuvums, tāpēc laika gaitā šie dabīgie trokšņa ekrāni (meža audzes) tiek paretināti un to vietās parādās jauni dzīvojamie ciemati.

3.2. Hidroloģisko apstākļu raksturojums objektam paredzētajā un tam piegulošajās teritorijās

Autoceļš A4 atrodas Rīgas smiltāju līdzenumā Baltijas jūras lielbaseinā.

Apskatāmā rajona upju noteci veido pārsvarā sniega kušanas ūdeņi (30 - 35 %) un pieplūde no pazemes ūdeņiem (10-20 %), pārējo noteci veido nokrišņi. 60 % no noteces tiek aiznesta uz jūru, 40 % iztvaiko.

Saskaņā ar Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra (turpmāk LVĢMC) novērojumu datiem par periodu no 1961. līdz 2010. gadam, ilggadīgais vidējais nokrišņu daudzums ir 695 mm. Nokrišņu minimums novērots februāra un marta mēnešos.

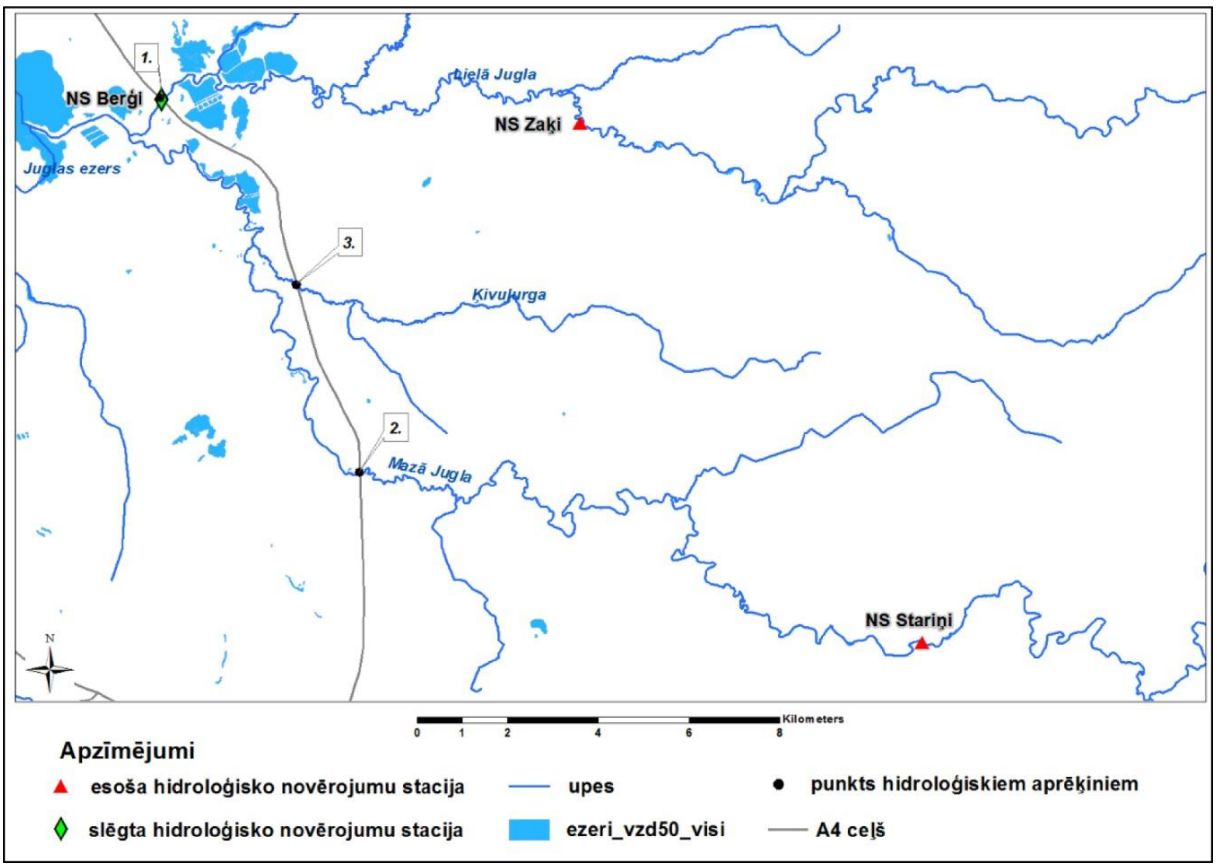
Stabila ledus sega ziemā izveidojas vidēji 20 dienu laikā un turas 2,5 līdz 3,0 mēnešus (parasti no janvāra līdz martam). Vidējais ledus biezums ir 20 līdz 40 cm, bet sevišķi aukstās ziemās mazākās upes var aizsalt līdz dibenam. Pastāvīga sniega sega izveidojas līdz decembra 1. dekādei un turas 3 mēnešus (vidēji 60 līdz 65 dienas). Ziemas sezonā atkušņu laikā ir bijuši plūdi ar ledus un vižņu iešanu. Straujas pavasara procesa attīstības apstākļos ir novērota ledus iešana ar sastrēgumiem.

Sniega segas vidējais biezums ir 15 līdz 20 cm (biežo atkušņu dēļ). Zemes sasaluma dziļums ir 40 līdz 70 cm, reti līdz 1,0 m. Zemes sasalšana sākās decembra beigās.

Pavasara palu periods sākas marta vidū un ilgst līdz maija sākumam, maksimālo fāzi sasniedzot marta beigās. Ledus iešana tiek novērota palu periodā. Pavasara palu periods parasti ilgst 55 līdz 60 dienas, kad aiztek aptuveni 35 - 40% no gada vidējā noteces daudzuma. Gada vidējais noteces modulis sastāda 9 līdz 10 l/s • km^2.

Vasaras mazūdens perioda notece ir stipri mainīga. Upju mazūdens periodi var mainīties ar izteiktiem lietus periodiem, kad upju caurplūdums var sasniegt 70 - 80 % no pavasara palu caurplūduma. Raksturīgākie mazūdens perioda mēneši - jūlijs un augusts.

Virszemes ūdeņi tiek aizvadīti uz Lielo Juglu un Mazo Juglu (skat. 12. attēlu), tālāk – uz Daugavu un Baltijas jūru.



12.attēls. Upju un ezeru ūdens objektu karte rekonstruējamā autoceļa A4 posmā

3.2.1 Lielās Juglas, Mazās Juglas un Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums

Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums

Rekonstruējamā autoceļa A4 posma trase šķērso trīs upes - Lielo Juglu, Mazo Juglu un Ķivuļurgu (skat. 8.pielikumu). Mazajai Juglai un Lielajai Juglai aizsargjoslas platums ir atkarīgs no applūšanas zonas platuma, Ķivuļurgai - 50 m. Pēc MK noteikumu Nr. 858 "Noteikumi par virszemes ūdensobjektu tipu raksturojumu, klasifikāciju, kvalitātes kritērijiem un antropogēno slodžu noteikšanas kārtību" (19.10.2004.) 1.pielikumā dotajiem upju tipiem Lielā un Mazā Jugla pieder pie potamāla tipa vidējām upēm, savukārt Ķivuļurga - pie potamāla tipa mazām upēm.

Aptuveni 400 m uz R no rekonstruējamā autoceļa atrodas Mašēnu ezers, tā aizsargjoslas platums ir 100 m. Aptuveni 200 m uz ZA no autoceļa ir Sunīšu ezers, arī tā aizsargjoslas platums ir 100 m, savukārt ~200 m attālumā no ceļa esošajiem Upesciema zivju dīķiem aizsargjoslas platums ir 10 m. Nevienu no iepriekš pieminētajām aizsargjoslām autoceļa rekonstrukcija neskar.

Lielā Jugla

Savu tecējumu Lielā Jugla (skat. 13. attēlu) sāk netālu no Mālpils, satekot kopā Sudai un Mergupei Kopējais garums līdz ietekai Juglas ezerā - 65 km. Sateces baseina platība pie ietekas - 970 km^2.

13. attēls. Autoceļa A4 šķērsojuma vieta pār Lielo Juglu.

Izejas dati hidroloģiskiem aprēķiniem Lielajai Juglai aprēķina profila vietā (tilts uz apvedceļa, 1,3 km no Mazās un Lielās Juglas satekas):

Sateces baseina platība aprēķina vietā - A = 969 km^2;

Upes platums grīvas posmā - līdz 50 m;

Vidējs dziļums upes grīvas posmā - līdz 3 m;

Straumes ātrums - 0,1 - 0,2 m/s.;

Palienes platība upes grīvas posmā - 0,5 - 1,0 km.

Lielās Juglas hidroloģiskie aprēķini tilta uz apvedceļa vietā (1. punkts kartē; skat. 14. attēlu) veikti pēc LVĢMC novērojumu stacijas "Lielā Jugla - Zaķi" (turpmāk NS Zaķi) datiem laika periodā no 1960. līdz 2017. gadam. Sateces baseina platība NS Zaķi vietā - A = 663 km2.

Gada vidējās noteces apjoms: W = 303 • 10^6 m^3.

Gada vidējais noteces slānis: R = 315 mm.

Gada vidējais caurplūdums: Q = 9,61 m^3/s.

Gada vidējo noteces sadalījumu pa mēnešiem skatīt 11. tabulā.

Pavasara palu maksimālais caurplūdums ar pārsniegšanas varbūtību 1% (1 reizi 100 gados) pēc Gumbela sadalījuma:

Q1% = 117m^3/s.

Ar pārējo atkārtošanu

Q2% = 108 m^3/s;

Q5% = 95,5 m^3/s;

Q10% = 86,6 m^3/s;

Q25% = 73,1 m^3/s.

Vasaras perioda minimālais 30 dienu (sanitārais) caurplūdums:

$Q_{min.\ 95\%}$= 0,67 m^3/s.

11.tabula. Lielās Juglas gada vidējā caurplūduma sadalījums pa mēnešiem rekonstruējamā autoceļa A4 tilta šķērsojuma vietā

Sezona	Pavasaris			Vasara			Rudens			Ziema		
Mēnesis	**III**	**IV**	**V**	**VI**	**VII**	**VIII**	**IX**	**X**	**XI**	**XII**	**I**	**II**
Vidējais caurplūdums, m^3/s	13,2	22,4	7,73	4,03	3,70	4,51	6,05	9,19	12,7	12,3	10,7	8,87
Gada noteces % sadalījums	11,7	19,7	6,8	3,6	3,3	4,0	5,3	8,1	11,2	10,8	9,4	7,8
Vidējā gada notece, $10^6 \cdot m^3$	35,5	60,0	20,7	10,8	9,92	12,1	16,2	24,6	34,0	32,8	28,7	23,8

Lielās Juglas pavasara palu maksimālo ūdens līmeņu aprēķiniem tilta profilā (1. punkts kartē; skat. 14. attēlu) tika izmantoti NS Berģi ūdens līmeņa dati novērojumu periodā no 1930. līdz 1944. gadam, ņemot vērā jūras vējuzplūdu ietekmi uz Juglas ezera un Juglas upes ūdens līmeņa režīmu. Aprēķina rezultāti apkopoti 12. tabulā.

12.tabula. Lielās Juglas upes maksimālie ūdens līmeņi

Nr.p.k.	Nodrošinājums	Maksimālais ūdens līmenis Lielajā Juglā aprēķina profilā, m Latvijas Augstumu Sistēmā (m LAS)
1	1%	2,30
2	2%	2,20
3	5%	1,99

Mazā Jugla

Savu tecējumu Mazā Jugla (skat. 14. attēlu) sāk Vidzemes augstienē. Kopējais garums līdz ietekai Lielajā Juglā - 129 km, kopējais sateces baseins - 671 km^2.

14.attēls. Autoceļa A4 šķērsojuma vieta pār Mazo Juglu.

Mazās Juglas hidroloģiskie aprēķini tilta uz apvedceļa vietā (2. punkts kartē; skat. 14. attēlu) veikti pēc LVĢMC novērojumu stacijas "Mazā Jugla - Stariņi" (turpmāk NS Stariņi) datiem 1960. – 1995., 2013. - 2017. gadu periodā. Sateces baseina platība NS Stariņi vietā - A = 492 km^2.

Izejas dati hidroloģiskiem aprēķiniem Mazajai Juglai aprēķina profila vietā (tilts uz apvedceļa, 14.5 km no Mazās un Lielās Juglas satekas):

- sateces baseina platība aprēķina vietā - A = 588 km^2;
- upes platums aprēķina posmā - līdz 40 m;
- vidējais dziļums aprēķina posmā - līdz 2 m;
- straumes ātrums - līdz 0.7 m/s.;
- palienes platība aprēķina posmā - 60 -100 m;
- gada vidējās noteces apjoms: W = 194 • 10^6 m^3;
- gada vidējais caurplūdums: Q = 6,14 m^3/s

Gada vidējās noteces sadalījumu pa mēnešiem skatīt 13. tabulā. Pavasara palu maksimālais caurplūdums ar pārsniegšanas varbūtību 1% (1 reizi 100 gados) pēc Gumbela sadalījuma:

- Q1% = 124 m^3/s.
- Ar pārējo atkārtošanu
- Q2% = 113 m^3/s;
- Q5% = 97,7 m^3/s;
- Q10% = 86,4 m^3/s;
- Q25% = 70,3 m/s.

13.tabula. Mazās Juglas gada vidējā caurplūduma sadalījums pa mēnešiem rekonstruējamā autoceļa A4 tilta šķērsojuma vietā

Sezona	Pavasaris			Vasara			Rudens			Ziema		
Mēnesis	**III**	**IV**	**V**	**VI**	**VII**	**VIII**	**IX**	**X**	**XI**	**XII**	**I**	**II**
Vidējais caurplūdums, m^3/s	9,29	17,2	5,02	2,06	1,69	2,55	4,05	5,49	7,36	7,10	6,48	4,51
Gada noteces % sadalījums	11,6	20,8	6,3	2,5	2,1	3,2	4,9	6,9	8,9	8,9	8,1	5,1
Vidējā gada notece, $10^6 \cdot m^3$	24,9	44,5	13,5	5,33	4,52	6,83	10,5	14,7	19,1	19,0	17,4	10,9

Vasaras perioda minimālais 30 dienu (sanitārais) caurplūdums:

- $Q_{min.95\%\ 30d.vas.} \sim 0{,}24\ m^3/s$.

Pēc 2005. gada veiktajiem Mazās Juglas pavasara palu maksimālo ūdens līmeņu mērījumiem 6 km posmā augšpus ietekas Lielajā Juglā un ūdens virsmas slīpuma posmā no 6. līdz 14,5. km aprēķiniem, noteikti ūdens līmeņi aprēķina profilā. Aprēķina rezultāti apkopoti 14. tabulā.

14. tabula. Mazās Juglas upes maksimālie ūdens līmeņi

Nr. p.k.	Nodrošinājums	Maksimālais ūdens līmenis Mazajā Juglā aprēķina profilā, m Latvijas Augstumu Sistēmā (m LAS)
1	1%	7,94
2	2%	7,71
3	5%	7,40

Ķivuļurga

Savu tecējumu Ķivuļurga (skat. 15. attēlu) sāk Ropažu novadā. Kopējais garums līdz ietekai Mazajā Juglā ir 18.5 km. Sateces baseina platība pie ietekas Mazajā Juglā - 46,33 km^2. Upes lielākā pieteka ir Nabiņurga, pārējās Ķivuļurgā ietekošās upes un grāvji ir pavisam nelieli. Ķivuļurgu sauc arī par Kalnupīti, lejtecē par Skujupīti. Ķivuļurgas sateces baseinā nav ezeru, taču ir daži virszemes ūdens objekti, kas kopā veido apmēram 0,01 km^2 atklātu ūdens virsmu, kas var tikt pielīdzināta maziem ezeriņiem.

Izejas nokrišņu daudzuma un iztvaikošanas dati hidroloģiskiem aprēķiniem Ķivuļurgai aprēķina profila vietā (A4 autoceļa šķērsojuma vieta, skatīt kartē 3.punktu) ir iegūti pēc LVĢMC meteoroloģiskiem novērojumiem periodā no 1961. līdz 2010. gadam, bet noteces lielums - pēc LVĢMC novērojumu stacijas "Mazā Jugla - Stariņi" (turpmāk NS Stariņi) datiem iepriekš minētajā novērojumu periodā:

- ilggadīgais vidējais nokrišņu slānis - P = 695 mm,

- ilggadīgais vidējais noteces slānis - R = 320 mm,
- ilggadīgais vidējais iztvaikošanas slānis - E = 360 mm.
- sateces baseina platība aprēķina vietā - A = 45,37 km^2; mežainība - Am = 80 %; purvainība - Ap = 3 %.

15. attēls. Autoceļa A4 šķērsojuma vieta pār Ķivuļurgu

Sateces baseinā nav ezeru.

Ķivuļurgas hidroloģiskie aprēķini A4 autoceļa šķērsojuma vietā (skatīt kartē 3.punktu) veikti pēc Latvijas būvnormatīvā LBN 224 - 15 "Meliorācijas sistēmas un hidrotehniskās būves" sniegtajām formulām, tabulām un nomogrammām.

Gada vidējās noteces apjoms: $W = 10^3 \cdot R \cdot A$,

kur:

- R - ilggadīgais vidējais gada noteces slānis = 320 mm,
- A - sateces baseins 45,37 km^2.
- $W= 10^3 \cdot 320 \cdot 45,37= 15 \cdot 10^6 m^3$.

Gada vidējais caurplūdums:

- $Q = W / 31,56 \cdot 10^6 = 15 \cdot 10^6 / 31,56 \cdot 10^6 = 0,48\ m^3/s$.

Gada vidējās noteces sadalījumu pa mēnešiem skatīt 16. tabulā. Pavasara palu maksimālais caurplūdums:

- $Q1\% = k1\% \cdot \delta1 \cdot \delta2 \cdot \delta \cdot (A+1) - 0,14 \cdot A,\ m^3/s$,
- Q1 % - pavasara palu caurplūdums ar pārsniegšanas varbūtību 1 % (1 reizi 100 gados),

kur:

- k1 % = 1.00 - pavasara palu ietekmes koeficients,

- δ1 = (Am+1) -0,22 - mežu ietekmes koeficients,
- δ1 =(80+ 1)-0,22 = 0,380.
- δ2 = 1 - 0,7 • lg (0,1 • Ap + 1) - purvu ietekmes koeficients,
- δ2 = 1 -0,7lg (0,1 • 3 + 1) = 0.921,
- δ - koeficients, kas ievērtē ūdenstilpju regulējošo ietekmi,
- δ = 0.970,

(A + 1)-0,14 = (45,37 + 1)-0,14 = 0,584.

Q1% = 1,00 • 0,970 • 0,380 • 0,921 • 0,584 • 45,37 = 8,99 m^3/s.

Ar pārejas koeficientiem:

- Q2% = 8,99 • 0.88 = 7,91 m^3/s,
- Q5% = 8,99 • 0,66 = 6,66 m^3/s,
- Q10% = 8,99 • 0,63 = 5,67 m^3/s,
- Q25% = 8,99 • 0,49 = 4,41 m^3/s.

Vasaras perioda minimālais 30 dienu (sanitārais) caurplūdums:

- $Q_{min.30d.vas.} = 10^{-3} \cdot a (A - C)^{1.22}$

kur:

- a = g (a1 • R1 + a2 • R2 + a3 • R3 + a4 • R4),
- $c = 7.6 (a1 \cdot R1 + a2 \cdot R2 + a3 \cdot R3 + a4 \cdot R4)^{-1}$

Aprēķina profila vieta atrodas otrajā (R2) zonā, tādēļ pie nodrošinājuma p = 95%:

- a_2 = 0,0013, g = 0,6,
- R_2= 100,
- $a = g \cdot a_2 \cdot R_2 = 0,6 \cdot 0,0013 \cdot 100 = 0,078$,
- $c = 7,6 \cdot a_2 \cdot R_2 = 7,6 \cdot (0,0013 \cdot 100) -1 = 58,44$.

$Q_{min.95\% 30d. vas.} = 10^{-3} \cdot 0,078 \cdot (45,37 - 58,44)^{1.22} = 0$ m^3/s.

Ķivuļurgas maksimālā ūdens līmeņa atzīmes vietā, kur Ķivuļurga ietek Mazajā Juglā un vietā, kur Ķivuļurgu šķērso autoceļš A4 (skat. 3.punktu kartē 14.attēlā), tika iegūtas, veicot teorētiskos aprēķinus, kas balstīti uz NS Stariņi datiem un ūdens virsmas slīpuma datiem no kartēm 1:10000 mērogā. Aprēķina rezultāti apkopoti 15. tabulā. Ķivuļurgas gada vidējā caurplūduma un noteces sadalījums pa mēnešiem autoceļa A-4 šķērsojuma vietā dots 16.tabulā.

15.tabula. Ķivuļurgas hidraulisko aprēķinu rezultāti

Nr. p.k.	Nodrošinājums	Maksimālais ūdens līmenis Ķivuļurgā pie ietekas Mazajā Juglā, m LAS	Maksimālais ūdens līmenis Ķivuļurgā autoceļa A4 šķērsojuma vietā, m LAS
1	1%	3,27	3,71
2	2%	3,14	3,48
3	5%	2,52	3,17

16.tabula. Ķivuļurgas gada vidējā caurplūduma un noteces sadalījums pa mēnešiem autoceļa A-4 šķērsojuma vietā

Sezona	Pavasaris			Vasara			Rudens			Ziema		
Mēnesis	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II
Vidējais caurplūdums, m^3/s	0,73	1,22	0,25	0,17	0,22	0,28	0,41	0,28	0,46	0,78	0,50	0,40
Gada noteces % sadalījums	13,0	21,0	4,5	3,0	4,0	5,0	7,0	5,0	8,0	14,0	9,0	6,5
Vidējā gada notece, $10^6 \cdot m^3$	1,95	3,15	0,68	0,45	0,60	0,75	1,05	0,75	1,20	2,10	1,35	0,98

3.2.2 Citu tuvāko virszemes ūdensobjektu un applūstošu teritoriju raksturojums, kas var būt nozīmīgi paredzētās darbības kontekstā

Vēl rekonstruējamā autoceļa trases tuvumā ir Sunīšu ezers un Upesciema zivju dīķi. Sunīšu ezera sateces baseins ir 1,96 km2, spoguļlaukums - 25,6 ha.

Sunīšu ezera raksturīgie ūdens līmeņi:

- maksimālais - 0,60 m;
- normālais - 0,40 m;
- minimālais - 0,20 m.

Upesciema zivju dīķiem normālais ūdens uzstādinājuma līmenis ir 2,00 līdz 2,20 m ar noteci uz Lielo Juglu.

Ūdens bilances vienādojums rekonstruējamā ceļa baseinam ir:

- P - E - R = 0,

kur projektētā autoceļa teritoriju raksturo šādi gada vidēji lielumi:

- nokrišņi P = 695 mm;
- iztvaikošana E = 360 mm;
- notece R = 315 mm.

Ievietojot formulā: 695 - 360 - 315 ≠ 0; + 20 ≠ 0. Tā kā baseina ūdens bilances vienādojums ir pozitīvs, var secināt, ka pat mazūdens periodā neliela notece saglabājas.

3.2.3 Virszemes ūdens plūsmu, kas var ietekmēt plānoto būvniecību vai kuras var ietekmēt plānotā būvniecība, virzieni, līmeņi un to svārstības

Kā jau minēts, nozīmīgākās ūdensteces ir Lielā Jugla, Mazā Jugla un Ķivuļurga. Šīs ir nozīmīgākās ūdensteces, kuras var ietekmēt apvedceļa rekonstrukciju, vai kuras var tikt ietekmētas no apvedceļa rekonstrukcijas, un to raksturojums ir sniegts 3.2.1. nodaļā. Virszemes ūdeņi tiek aizvadīti uz Lielās Juglas un Mazās Juglas upēm un tālāk - uz Baltijas jūru. Tātad visām iepriekšminētajām ūdenstecēm plūsmas virziens ir uz ziemeļrietumiem, rietumiem, virzienā uz Baltijas jūru (skat. 8.pielikumu).

Bez jau iepriekš apskatītajām ūdenstecēm, virszemes noteci apvedceļa apkārtnē veido meliorācijas sistēmu tīkls. Uz dienvidiem no aptuveni 18,20. kilometra ceļa abās pusēs stiepjas drenētas platības, kur kādreiz bija plānots ierīkot dārzeņu audzētavu.

Hidroloģisko apstākļu raksturojums autoceļa A4 apkārtnē sniegts 3.2. nodaļā. Pirms tehniskā projekta izstrādes, projektējot rekonstruējamo apvedceļa augstumu, jāņem vērā 3.2.nodaļā sniegtie hidroloģiskie aprēķini, lai nepieļautu autoceļa applūšanu un neradītu kaitējumu videi vai ceļa segumam.

3.2.4 Teritorijas dabīgās drenāžas un meliorācijas sistēmas raksturojums

Lielākā daļa plānotās darbības teritorija un tai piegulošās platības ir meliorētas. Galvenokārt autoceļa A4 rekonstrukcijas teritorijā Salaspils novadā atrodas samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls. Saskaņā ar sniegto informāciju autoceļš A4 šķērso vairākas koplietošanas ūdens notekas, drenu kolektorus un meliorācijas objektus (skat. 4. pielikums). Pēc VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Zemgales reģiona meliorācijas nodaļas sniegtās informācijas (skat.3.pielikumu) autoceļa A4 trase šķērso valsts nozīmes ūdensnotekas:

- Mazā Jugla (ŪSIK kods 412345:01;
- Ķivuļurga (ŪSIK kods 41234542:01).

Autoceļš šķērso arī valsts nozīmes ūdensnoteku Lielā Jugla (ŪSIK kods 4123452:01).

Uz dienvidiem no aptuveni 18,20. kilometra ceļa abās pusēs stiepjas drenētas platības, kur kādreiz bija plānots ierīkot dārzeņu audzētavu. Tā kā bija paredzēta šīs teritorijas laistīšana, pazemē izvietoja stacionārus spiedvadus. Meliorācijas vajadzībām ir ierīkots segtais vads MSV-1, kas aptuveni 50 m pirms 19. kilometra šķērso esošo trasi.

3.3. Objektam paredzēto un tām piegulošo teritoriju ģeoloģiskais un inženierģeoloģiskais raksturojums.

3.3.1 Ģeoloģiskais raksturojums

Rekonstruējamais Rīgas apvedceļa posms atrodas Viduslatvijas zemienē - Ropažu, kas izveidojies dažādu Baltijas baseinu abrāzijas un akumulācijas procesu rezultātā, rietumu daļā. Autoceļa A4

sākumposms (krustojums ar autoceļu A2 - Juglas ezera dienviddaļa) atrodas uz Ropažu un Rīgavas līdzenumu robežas. Trases beigu daļa (pieslēgums pie Rīgas - Daugavpils šosejas) izvietots Daugavas ielejas tuvumā.

Mūsdienu reljefs ir lēzeni viļņots, galveno virsmas artikulāciju trases ziemeļu daļā veido Baltijas ledus ezera krasta zonas akumulatīvās un abrāzijas reljefa formas, iekšzemes kāpas un kāpu masīvi, kā arī Mazās un Lielās Juglas ielejveida pazeminājumi. Glaciolimniskā līdzenuma virsma pakāpeniski pazeminās rietumu, ziemeļrietumu virzienā (uz Rīgas līča dienvidu daļu). Lokālās zemes virsmas izmaiņas trases teritorijā nav vienmērīgas, minimālās reljefa atzīmes (0,5 -5m vjl.) raksturīgas Mazās un Lielās Juglas upju ielejām pie to sateces un tuvējo ūdenstilpju pieguļošajām teritorijām, maksimālās - līdz 27 m vjl. fiksētas Salaspils apkārtnē trases dienviddaļā. Rekonstruējamās trases posmā virsmas absolūtā augstuma atzīmes lielākoties ir 7 - 20 m vjl. robežās. Tipiska raksturojamās teritorijas ainava redzama 16. attēlā.

16.attēls. Tipiska Ropažu līdzenuma ainava

Ģeoloģiskā griezuma augšējo daļu, veido (no apakšas uz augšu) vēlā devona Gaujas, Amatas, Pļaviņu, Salaspils, Daugavas un Katlešu svītu nogulumieži, kā arī kvartāra perioda nogulumi: vēlā pleistocēna Latvijas svītas glacigēnie, glaciofluviālie un glaciolimniskie nogulumi, kā arī vēja un upju darbības jeb eolie un aluviālie nogulumi. Plaši izplatīti arī holocēna ieži - limniskie, biogēnie, eolie un aluviālie nogulumi. Zemvartāra virsmā atsegto pamatiežu vecums pieaug virzienā uz ziemeļiem.

Kvartāra nogulumu kopējais biezums ir ļoti mainīgs. Pārbūvējamā autoceļa trases zonā nogulumu biezums pieaug dienvidu - ziemeļu virzienā. Trases dienvidu daļā līdz šķērsojumam ar Mazo Juglu

kvartāra nogulumu biezums nepārsniedz 10 metrus, atsevišķos posmos biezums ir tikai daži metri. Trases vidusdaļā kvartāra nogulumu biezums lielākoties ir 20 - 40 metri, bet ziemeļu daļā aiz šķērsojuma ar Lielo Juglu biezums var sasniegt jau 60 metrus. Atsevišķos pamatiežu ielejveida pazeminājumos visā trases posmā kvartāra nogulumu biezums var būt vēl lielāks.

Pārbūvējamā autoceļa posmā pamatiežu virsma ir relatīvi nelīdzena, tā pazeminās ziemeļrietumu virzienā no aptuveni 10-20 m vjl. posmā starp Saulkalni un Salaspili līdz 20-40 m zjl. Lielās un Mazās Juglas sateces rajonā un 40 - 50 metriem zjl. Lielā Baltezera tuvumā.

Augšdevona Gaujas svīta pārstāvēta ar dzeltenpelēkiem smilšakmeņiem, sarkanbrūniem un raibiem aleirolītiem un māliem. Savukārt, Amatas svītu veido dzeltenpelēki smilšakmeņi ar sarkanbrūnu aleirolītu un mālu starpslāņiem. Pļaviņu svītas nogulumieži pārstāvēti ar pelēkiem un zalganpelēkiem dolomītiemun karbonātiskiem māliem. Salaspils svītu veido pelēki un zaļganpelēki māli, dolomītmāli, dolomīti un ģipši, bet Daugavas svītai raksturīgi dolomīti, zaļganpelēki domerīti, māli, dažkārt arī smilšaini dolomīti. Katlešu svītu pārstāv sarkanbrūni māli, aleirolīti un smalkgraudaini smilšakmeņi.

Kvartāra nogulumu uzbūve Ropažu līdzenumā ir relatīvi vienkārša. Griezuma augšējo daļu veido dažāda graudainuma (pārsvarā smalkas) smilts sega, kas izgulsnējusies gan Baltijas Ledus ezera, gan ledāja kušanas ūdeņu veidotos baseinos.

Pēdējā (Latvijas) leduslaikmeta glacigēnie nogulumi (morēna) veido kvartāra segas pamatni. Tās sastāvs ir daudzveidīgs. Galvenokārt sastopama sarkanbrūna vai brūna mālsmilts - plastiska, ar paaugstinātu (līdz 10 - 15 %) grants, oļu un laukakmeņu piejaukumu. Raksturīgas dažāda biezuma smilts vai aleirīta starpkārtas un/vai lēcas. Zemes virspusē glacigēnie nogulumi atsedzas tikai atsevišķos iecirkņos starp Sauriešiem un Saulkalni. Glacigēnie nogulumi neveido nepārtrauktu slāni, vairākos apgabalos tie ir pilnīgi erodēti. Parasti šo nogulumu biezums svārstās no 3 līdz 5-6 metriem. Atsevišķos iecirkņos, kur šo nogulumu biezums ir mazāks par 1 metru, tie ir stipri izskaloti (māla frakcijas saturs nepārsniedz 30 %) un sastāv no mālainas, grantainas smilts ar oļiem.

Glaciofluviālie nogulumi izplatīti relatīvi reti, zemes virspusē tie sastopami apskatāmās teritorijas dienvidaustrumos. Šie nogulumi sastāv no vāji šķirotas dažādgraudainas, galvenokārt vidēji graudainas un rupjgraudainas smilts ar ievērojamu grants un oļu piejaukumu. Nogulumiem raksturīgas krasas granulometriskā sastāva izmaiņas gan griezumā, gan plānā. Glaciofluviālo nogulumu biezums ir mainīgs un parasti svārstās no 2 līdz 5 m, palielinoties līdz 5 - 8 m morēnas virsmas pazeminājumos.

Glaciolimniskie nogulumi zemes virskārtā izplatīti gandrīz visā pārbūvējamā autoceļa posmā. Trases dienviddaļā izplatīti pieledāja sprostezeru nogulumi, bet pārējā teritorijā Baltijas ledus ezera nogulumi, kas ir nedaudz rupjgraudaināki par iepriekš minētajiem. Kopuma glaciolimnisko nogulumu slāņkopu galvenokārt veido smalka, vietām aleirītiska smilts. To biezums ir no dažiem metriem trases dienviddaļā līdz 30 - 40 m tās ziemeļos.

Augšpleistocēna aluviālie nogulumi veidojušies Daugavas upes darbības rezultātā un ir pārstāvēti ar dažādgraudainu smilti ar grants un oļu piejaukumu. Tie izplatīti sporādiski, galvenokārt Daugavas upes labajā krastā iepretim Salaspilij.

Eolie nogulumi (gan Pleistocēna, gan Holocēna), kas ģeoloģiskā griezuma virspusē plaši izplatīti pārbūvējamā autoceļa trases vidusdaļā un ziemeļos, veidojušies vējam pārpūšot limnoglaciālo smilšu

augšējo daļu.Tie sastāv no labi šķirotas smalkgraudainas un vidēji graudainas smilts (frakcijas 0,1 -0,5 mm saturs atrodas 85 - 90 % robežās). Nogulumu biezums aptuveni sakrīt ar kāpu augstumu un mainās no 2 - 3 m zemākajās kāpās līdz 10 - 15 m atsevišķos kāpu masīvos. Citi Holocēna nogulumi apskatāmajā Ropažu līdzenuma daļā ir ezeru veidojumi jeb limniskie nogulumi (veidoti no smalkgraudainām smiltīm, minerālajām dūņām un sapropeļiem). Smilšainie nogulumi izplatīti gar ezeru krastiem, savukārt gultnē sastopamas mineralizētas dūņas un sapropelis. Ezera nogulumu biezums nav liels un visticamāk nepārsniedz 2-3 metrus.

Garā posmā trases vidusdaļā uz rietumiem no autoceļa A4 un aptuveni 1 kilometru garā posmā zem esošās trases šķērsojumā ar Lielo Juglu zemes virskārtā izplatīts alūvijs jeb upju veidotie nogulumi. Alūvijs veidojas gan lielāko reģiona upju - Daugavas, Lielās un Mazās Juglas -, gan arī mazāko - Tumšupes, Krievupes un Piķurgas - ielejās. Parasti alūviju veido dažādgraudaina smilts ar oļu un grants piejaukumu, kā arī aleirītu. Alūvija biezums nav liels un parasti nepārsniedz 2-3 metrus, Daugavas ielejā – 4-7 metrus.

Kopumā Ropažu līdzenumā purvi ir plaši izplatīti, bet tiešā autoceļa A4 tuvumā lielu kūdras iegulu nav.

Nelieli purvi netālu no trases atrodami gandrīz visā posmā. Kūdras biezums reti pārsniedz 3 metrus.

Ciematos ģeoloģiskā griezuma pašu augšējo daļu veido tehnogēnie nogulumi jeb uzbērums un/vai caurrakta grunts. Šie nogulumi veido arī esošā autoceļa uzbērumu.

3.3.2 Inženierģeoloģiskie apstākļi

Pēc Rīgas rajona teritorijas inženierģeoloģisko apstākļu izvērtējuma celtniecības vajadzībām [10], pārbūvējamā autoceļa posms gandrīz visā garumā izvietots uz labas nestspējas gruntīm, kuras veido dažāda rupjuma (putekļainas, smalkas, vidēji rupjas, rupjas) smiltis, grunts vidēji blīva līdz blīva. Atsevišķos ceļa posmos, kur tas šķērso Mazo Juglu, Lielo Juglu un Ķivuļurgu, izplatītas vājas nestspējas gruntis - irdenas un vidēji blīvas dažāda rupjuma smiltis ar organikas piemaisījumu un dūņu starpkārtām. Šo upju ielejveida pazeminājumos, palieņu teritorijās iespējami arī kūdras nogulumi, kas ir ļoti vājas nestspējas grunts, un ir pilnībā jāizņem, veicot kapitālus ceļa pārbūves darbus. Pavisam nelielos posmos trases pašos dienvidos zemes virskārtā var būt sastopamas mālaini granšainas, putekļainas (morēnas) gruntis, kuras raksturojas ar labām nestspējas īpašībām. Šīs gruntis var būt no mīksti plastiskām līdz cietām, lielākoties ūdeni necaurlaidīgas.

Autoceļa A4 trase uz dienvidiem no šķērsojumā ar Mazo Juglu šķērso teritoriju, kurā kvartāra nogulumu biezums ir mazāks par 10 metriem, atsevišķās vietās tas var būt tikai 1 metrs. Šajā teritorijā izplatīts arī karbonātu un sulfātu (dolomīta un ģipša) karsts.

2006.gadā plānotajai autoceļa A4 posma Baltezers - Saulkalne uzlabošanai un pārbūvei veikta ģeoloģiskā un ģeotehniskā priekšizpēte, kuras laikā izurbti 40 urbumi 1-15 metru dziļumā (kopējā metrāža 151 metrs). Šo izpētes darbu laikā noteiktās grunšu fizikāli-mehāniskās īpašības apkopotas 17. tabulā.

[10] Līduma, 1994. Rīgas pilsētas un Rīgas rajona teritorijas inženierģeoloģisko apstākļu izvērtējums celtniecības vajadzībām. Ģeoserviss, Rīga

17. tabula. Grunšu fizikāli-mehāniskās īpašības

Grunts apraksts	Blīvums, Pn g/cm^3	Porainības koeficients, e	Filtrācijas koeficients, Kf m/dnn	Saiste, Cn kPa	Iekšējās berzes leņķis, φ◦n	Deformācijas modulis, En MPa	Aprēķina pretestība, Ro kPa
Asfaltbetons	2,30-2,50					45	
Dolomītšķembas, grants, smilts	1,80-2,20	0,50-0,55	>3			38	
Smilts smalka, sabērta	1,60-1,65	0,70	>1		22	8-10	<100
Augsne	1,35-1,45	0,90-0,70				2-4	<100
Kūdra labi sadalījusies	0,80-1,00	70-90		T=15		0,20-0,30	<100
Dūņas mīksti plastiskas ar smilts starpkārtām	1,10-1,30	0,85			25	6-8	<100
Smilts putekļaina, vidēji blīva	1,60-1,80	0,75-0,65	<1	1-2	27	16-18	100-150
Smilts smalka, vidēji blīva	1,80-1,90	0,65	1-3		30	20-22	200-220
Smilts vidēji rupja, vidēji blīva	1,90-1,95	0,65	>5		35	22	220
Mālsmilts plastiska	1,90	0,65		10-12	19	14	140
Morēnas mālsmilts Plastiska	1,90-2,00	0,65		10-14	19	14	140-150
Morēnas smilšmāls mīksti plastisks	2,00-2,05	0,65		22-25	21	17-19	150-180

3.3.3 Mūsdienu ģeoloģiskie procesi

Apskatāmā teritorija nav reģions, kurā mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem būtu intensīvs raksturs. Pārpurvošanās procesi galvenokārt izplatīti tikai vāji drenētās starp pauguru ieplakās un vecupēs, jo meži gar abām trases pusēm galvenokārt ir dabīgi sausi. Lauksaimniecībā izmantojamās zemes ir meliorētas (nosusinātas).

Autoceļa A4 trases dienvidu posms izvietots karsta izplatības rajonā. Karsts ir karbonātus un sulfātus saturošu minerālu un nogulumiežu ķīmiska izskalošana, kuras rezultātā iežos veidojas pazemінātas izturības zonas un tukšumi, kuros var iebrukt augstāk sagulošie nogulumi. Šie procesi raksturīgi augšdevona Pļaviņu un Daugavas, bet jo īpaši - Salaspils svītu nogulumiem, iegruvumi dažkārt novērojami mūsdienu reljefā, veidojot kritenes.

Piemēram, ir zināms, ka dzelzceļa līnija Saulkalnes dzelzceļa stacijas tuvumā pagājušā gadsimta vidū ir tikusi bojāta (deformēta) karsta procesu pastiprinātas darbības rezultātā, iegruvumi, kas saistīti ar karstu, Saulkalnes stacijas tuvumā fiksēti reizi 3-28 gados (1917., 1927., 1932., 1935., 1938., 1940., 1947., 1957. un 1985. gadā), iegruvumiem bija konusveida piltuvju forma, iegruvumu diametrs sasniedza 4 metrus, parasti - no 1,5 līdz 2,5 metriem. 1958. gadā Saulkalnes dzelzceļa stacijas tuvumā fiksētas 28 kritenes[11]. Karsta kriteņu blīvums Salaspils apkārtnē atkarībā no literatūras avotiem ir no

[11] Tracevskaya L.P., Venska V.K., Tikhonenok A.P. un citi 1985. Ziņojums par eksogēno ģeoloģisko

22-24 līdz pat 80 formām uz km^2. Mazākās kritenes ir 5-8 m platas un 1-3 m dziļas, bet pašas lielākās ir 80-100 m platas un līdz 1 m dziļas. Ņemot vērā visus apstākļus, teritoriju, kas piekļaujas rekonstruējamās trases dienviddaļas posmam uz austrumiem no Salaspils, var uzskatīt par paaugstināta ģeoloģiskā riska nogabalu.

Jāatzīmē, ka Rīgas hidroelektrostacijas ūdenskrātuves aizpildīšana ir bremzējusi karsta procesu intensitāti, jo ir izveidojušies hidroģeoloģiskie apstākļi, kas aizkavē virszemes ūdeņu un gruntsūdens pārteci uz augšdevona Salaspils horizontu. Līdz ar to var pieņemt, ka sulfātiežu un karbonātu izskalošanas procesu intensitāte ir samazinājusies. Tomēr šobrīd Salaspils ģipšakmens atradnē notiek aktīvi ieguves darbi, kuru ietvaros tiek veikta gruntsūdens līmeņa pazemināšana, veidojot depresijas piltuvi. Šīs depresijas piltuves ietekmes areāls var sasniegt 2 - 3 km no atradnes, bet autoceļš A4 no atradnes ir tikai aptuveni 1 km attālumā. Depresijas piltuves esamība ir karsta procesu veicinošs apstāklis.

Pārbūvējamās trases posmā reljefs ir relatīvi līdzens, bez izteiktām krasām augstuma izmaiņām, tomēr atsevišķās vietās posma ziemeļu daļā, kur tiek šķērsotas kāpu grēdas un upju ielejas, kā arī posmos, kur trase piekļaujas Mazās Juglas stāvajiem ielejas krastiem, pastāv mākslīgas un dabīgi veidojušās izteikti slīpas nogāzes, kurās potenciāli var aktivizēties nogāžu procesi. Arī pats autoceļa uzbēruma valnis daudzviet ir ar stāvām nogāzēm, uz kurām, neievērojot visus būvniecības nosacījumus, var veidoties izskalojumi, noslīdējumi un krīps.

Trase vairākos posmos šķērso upes, kurās noris ūdens plūsmu virzīti mūsdienu ģeoloģiskie procesi - materiāla erozija, trasports un nogulsnēšana jeb akumulācija. Galvenie aspekti, kam upju darbības sakarā konkrētajā teritorijā būtu jāpievērš uzmanība, ir saistīti ar iepriekš minēto nogāžu stabilitāti. Ģeoloģisko, ģeomorfoloģisko un klimatisko apstākļu kopums neliecina, ka upju darbībai trases teritorijā būtu liela nozīme, tomēr atsevišķos posmos jāņem vērā applūšanas riski un ar tiem saistītie būvniecības risinājumi (skat. 3.1.2. nodaļu).

Kā jau minēts 3.1.2.nodaļā, trase divos posmos atbilstoši Plūdu riska informācijas sistēmas datiem ietilpst applūduma teritorijā ar varbūtību 1 reizi 10 gados. Pirmā no tām ir Lielās Juglas ieleja pie Upesciema - applūstošais posms ir aptuveni 0,6 kilometri garš, un tikai nedaudz lielāks tas ir ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados. Otra teritorija ir šķērsojums pār Mazo Juglu, kur applūstošais posms ir aptuveni 0,1 kilometru garš, bet ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados posma garums pieaug vismaz 3 reizes. Trešais posms, kura applūšana ir ar varbūtību reizi 100 un 200 gados, ir šķērsojums pār Ķivuļurgu - posma garums aptuveni 0,08 kilometri.

Citu mūsdienu ģeoloģisko procesu norise pārbūvējamā ceļa posmā nav novērojama, vai arī to intensitāte ir nebūtiska.

3.4. Teritorijas hidroģeoloģiskais raksturojums

Apskatāmās teritorijas aktīvās ūdens apmaiņas zonu veido kvartāra, Pļaviņu - Amulas un Arukilas -

procesu izpēti (II posms). Latvijas PSR ģeoloģijas katedra, Rīga

Amatas ūdens kompleksi (no augšas uz leju)[12] [13].

Kvartāra ūdens kompleksu veido gan gruntsūdens jeb pirmais bezspiediena ūdens horizonts, gan pusspiediena vai spiediena ūdens horizonti limnoglaciālo nogulumu griezuma apakšējā daļā. Kvartāra pusspiediena un spiediena ūdeņi izplatīti sporādiski, tāpēc tiem apskatītajā reģionā nav praktiskas nozīmes.

Galvenais gruntsūdeņu papildināšanās avots, kā pārbūvējamās trases teritorijā, tā arī visā Latvijas teritorijā, ir atmosfēras nokrišņi. Nokrišņu ūdeņi infiltrējas kvartāra nogulumos un parasti izvietojas glaciolimniskas un glaciofluviālas izcelsmes labi caurlaidīgajās (ar labām filtrācijas īpašībām) smiltīs. Lielais nokrišņu daudzums (kas pārsniedz iztvaikošanu), gaisa temperatūra, salīdzinoši ierobežotās ūdens noteces iespējas (daudzviet sarežģīto ģeoloģisko un ģeomorfoloģisko apstākļu dēļ) un smilšainās grunts plašā izplatība sekmē nepārtrauktu nokrišņu infiltrāciju gandrīz visa gada garumā. Vidējais atmosfēras nokrišņu daudzums ir 775 mm/gadā, bet to iztvaikošana - aptuveni 500 mm/gadā. Vidēji gruntsūdeņos infiltrējas 2 - 47 % no gada nokrišņu daudzuma[14].

Gruntsūdens līmeņa dziļumu galvenokārt nosaka reljefa artikulācijas pakāpe, purvu un pārpurvotu iecirkņu esamība, kā arī teritorijas augšējās daļas ģeoloģiskās uzbūves īpatnības (it sevišķi - iecirkņu bez bieza glacigēno nogulumu slāņa izplatības areāli). Gruntsūdens līmeņa dziļums lielākajā teritorijas daļā ir 2-6 m no zemes virsmas. Visdziļāk gruntsūdens līmenis var būt izteiktos reljefa paaugstinājumos, piemēram kāpu masīvos, kur tas var sasniegt 8 un pat vairāk metru dziļumu. Savukārt, purvu tuvumā (kas ir lokālas gruntsūdeņu barošanās vietas) tas atrodas tuvu zemes virsmai (seklāk par 1,5 metriem). Arī reljefa pazeminājumos un vietās, kur notiek gruntsūdeņu atslogošanās - pie ūdenstecēm, ūdenstilpēm un meliorācijas ietaisēm - gruntsūdens līmenis var būt zems (seklāk par 1 metru). Līdz ar to, dabiski gruntsūdens horizonts ir vāji aizsargāts vai arī pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma tiešas iekļūšanas tajā. Gruntsūdens horizonta biezums svārstās no 1 līdz 8 metriem, tomēr, ņemot vērā, ka ļoti plašās teritorijās kvartāra smilšainie nogulumi krietni lielākā biezumā (10-20 metri) ir granulometriski vienveidīgi, neveidojot ūdens necaurlaidīgas vai mazcaurlaidīgas robežas, horizonta biezums var pārsniegt 10 un vairāk metrus.

Lai gan dabiskā gruntsūdens plūsma ir relatīvi maz ietekmēta, tā ir sarežģīta un atkarīga no reljefa īpatnībām, lokālām dabiskām (mazas upītes, purvaini reljefa pazeminājumi u.tml.) un mākslīgi izveidotām drenāžas sistēmām. Tāpēc aplūkojamajā teritorijā nepastāv viens konkrēts gruntsūdeņu plūsmas virziens, drīzāk tas ir mozaīkveida, galvenokārt vērsts uz Daugavu, Mazo un Lielo Juglu, vai kādu ezeru - kopumā eksistē vairākas reģionāla rakstura ūdenssšķirtnes. Tajā pat laikā ietekme ir arī tam, ka Pļaviņu - Amulas ūdens kompleksam ir hidrauliska saistība ar kvartāra horizontu, jo starp tiem šajā teritorijā nepastāv vienmērīgs mazcaurlaidīgs robežslānis, kā arī iepriekš minētā kompleksa reģionālajai plūsmai, kas vērsta dienvidrietumu virzienā - no Vidzemes augstienes. Ūdenssšķirtnei starp Daugavu un Mazo Juglu nav īpašas nozīmes, jo uz Daugavu (dienvidiem - dienvidrietumiem) gruntsūdens plūsma ir virzīta tikai pavisam šaurā joslā, kuras platums nepārsniedz 2,0 - 2,5 km gar pašu

[12] Levina N., Levins I., Prols J„ Straume J. Dzeramie pazemes ūdeņi Latvijā. Izmantošana un monitorings. Ģeoloģijas dienests. Rīga, 1995.
[13] Levins L, Levina N„ Gavena I. Latvijas pazemes ūdeņu resursi. Valsts ģeoloģijas dienests. Rīga, 1998.
[14] Levins L, Levina N„ Gavena I. Latvijas pazemes ūdeņu resursi. Valsts ģeoloģijas dienests. Rīga, 1998.

upi. Mazās Juglas baseinā gruntsūdens plūsma ir orientēta ziemeļu, ziemeļrietumu un rietumu virzienā. Kopējo ainu sarežģī atsevišķas Mazās Juglas pietekas, piemēram, Ķivuļurga un Kalējgrāvis. Savukārt, Lielās Juglas baseinā gruntsūdens galvenokārt plūst uz ziemeļiem - ziemeļrietumiem (uz dienvidiem no Lielās Juglas) un dienvidiem - dienvidrietumiem teritorijā uz ziemeļiem no upes. Autoceļu A2 un A4 pieslēguma iecirknī gruntsūdens plūst gan uz ziemeļiem - ziemeļrietumiem, t.i., uz Lielo Baltezeru, gan uz dienvidiem - dienvidrietumiem, t.i, uz Juglas ezeru.

Gruntsūdens horizontu veidojošo nogulumu - smalkas līdz vidēji graudainas smilts filtrācijas koeficients mainās no 5 līdz 11 m/dnn (pēc SIA „Baltec Associates" un SIA „Geoconsultants" datiem), kas raksturojams kā vidējs.

Absolūtajās atzīmēs visaugstākie gruntsūdens līmeņi raksturīgi trases dienvidu posmam - līdz pat 20 - 23 m vjl, zemākie - Mazās un Lielās Juglas sateces rajonā un Upesciema dīķu apkārtnē - 0,2 - 2,2 m vij. Gruntsūdens krituma gradients galvenokārt mainās no 0,001 līdz 0,005.

Apskatāmās teritorijas tuvumā izvietojas vislielākās Latvijas pazemes ūdens atradnes, kas saistītas ar kvartāra ūdens horizontu. Ne velti, kvartāra ūdens horizonta resursi šajā vietā uzskatāmi par lieliem (gruntsūdeni saturošo slāņu biezums sasniedz 20-40 un vairāk metrus), pārējā trases teritorijā par vidējiem (10-20 m), bet ūdensgūtņu maksimālais ražīgums var pārsniegt 100 un pat 1 000 m3/dienn[15]. Tikai dažu kilometru attālumā no rekonstruējamā autoceļa izvietotas Rīgas centralizētās ūdensapgādes atradnes Baltezers - 2 un Zaķumuiža. Pati trase neietilpst šo ūdensgūtņu ķīmiskajā aizsargjoslā (visām atradnēm kopīgā). Vērtējot teritoriju aptuveni 500 metrus uz katru pusi no trases, ietilpst pavisam neliela daļa, aptuveni 150 tūkst.m2 no kopējās vairāku tūkstošu hektāru lielās ķīmiskās aizsargjoslas.

Aktīvās ūdens apmaiņas zonas spiedienūdeņus autoceļa A4 posmā veido Pļaviņu - Amulas un Arukilas - Amatas ūdens kompleksi. Pļaviņu - Amulas ūdens komplekss izplatīts teritorijā uz dienvidiem no tilta pār Mazo Juglu un pārstāvēts ar tā apakšējo daļu - Pļaviņu, Salaspils, Daugavas un Katlešu horizontiem. Visus minētos horizontus, izņemot Salaspils, izmanto decentralizētajā ūdensapgādē. Horizontu statiskie līmeņi atrodas 5 - 15 m dziļumā no zemes virsmas. Pazemes ūdens kompleksa plūsma orientēta galvenokārt ziemeļrietumu - rietumu virzienā - uz Rīgas jūras līča un Daugavas grīvas pusi.

Teritorijā uz ziemeļiem no tilta pār Mazo Juglu zemkvartāra virsmā atsedzas Arukilas - Amatas ūdens komplekss, kuru plaši izmanto vietējā ūdensapgādē. Minētajā teritorijā izplatīta kompleksa augšējā daļa - Gaujas un Amatas horizonti.

Nedaudz vienkāršojot, no hidroģeoloģiskā viedokļa Gaujas svītu (svarīgāko pazemes ūdens horizontu) var iedalīt 3 slāņkopās:

augšējais smilšakmeņu slānis, kuru veido vāji līdz vidēji cementēts smilšakmens ar sīkām (20 - 30 cm) aleirolīta un māla starpkārtām. Šis ir dominējošais ūdens nesošais slānis griezumā, kura dinamika lielā mērā nosaka visas pazemes ūdeņu sistēmas darbību;

mazcaurlaidīgs mālu slānis, kas Gaujas svītas smilšakmeņus sadala divās daļās. Slānis ir relatīvi izturēts un filtrācijas īpašību ziņā uzskatāms par reģionālu sprostslāni;

[15] Levins I., Levina N., Gavena I. Latvijas pazemes ūdeņu resursi. Valsts ģeoloģijas dienests. Rīga, 1998.

apakšējā smilšakmeņu slāņkopa pēc savas uzbūves ir līdzīga augšējam smilšakmeņu slānim, tikai ar sliktākām filtrācijas īpašībām un mazāku biezumu.

Artēzisko ūdeņu plūsmas virzienu nosaka hidrauliskais gradients. Gaujas spiedienūdens horizonta līmeņi atrodas aptuveni 1 - 15 m dziļumā, absolūtajās atzīmēs iegulas dziļums mainās no aptuveni 14 m virs jūras līmeņa līdz 1 m zem jūras līmeņa. Atsevišķi urbumi fontanē, to statiskais līmenis atrodas augstāk par mūsdienu zemes virsmu.

Atšķirībā no centralizētajām ūdensgūtnēm, decentralizētajā ūdensapgādē izmanto galvenokārt augšdevona Gaujas un Amatas horizontus, daudz retāk kvartāra ūdens horizontu un pavisam reti - Pļaviņu un Daugavas ūdens horizontus.

Ilgstoša un intensīva artēzisko ūdeņu izmantošana var novest pie ļoti nopietnām ūdensapgādes problēmām - kā tas notika pagājušā gadsimta 80.gados, kad Arukilas - Amatas ūdens kompleksa (kas ir Latvijā visplašāk izmantotais dzeramā ūdens ieguves komplekss) artēzisko ūdeņu līmenis Liepājā un Rīgā pazemājas pat par 30 metriem, veidojot ļoti lielu (līdz pat 7000 kvadrātkilometru plašu) depresijas piltuvi. Šādi apstākļi ir labvēlīgi dzeramā ūdens kvalitātes prasībām neatbilstoša pazemes vai jūras ūdens infiltrācijai šajos horizontos.

Līmeņu pazemināšanās spiedienūdeņu horizontos iespaido arī gruntsūdens līmeņus, izsaucot to krišanos. Tas savukārt var izraisīt pastiprinātu virsūdeņu un gruntsūdeņu infiltrāciju dziļākajos pazemes ūdeņu horizontos. Sevišķi potenciāli bīstams šis process ir teritorijās, kur tūlīt zem kvartāra nogulumiem ieguļ augšdevona Salaspils svītas nogulumieži, jo šiem veidojumiem raksturīgie izskalošanās procesi var ievērojami pastiprināties. Tas, savukārt, var novest pie karsta procesu aktivizēšanās.

Trases ziemeļu daļā artēzisko un pat gruntsūdeņu kvalitāti būtiski ietekmē palēninātās un stagnantās ūdens apmaiņas zonas ūdeņu vertikālās intrūzijas. Hlorīdu ūdeņi pa tektoniskajiem lūzumiem nonāk līdz pat augšējiem ūdens horizontiem, kas ļoti apgrūtina individuālo dzeramā ūdens apgādi, piemēram Upesciemā.

Artēziskie ūdeņi barojas no gruntsūdeņiem (tātad, arī no nokrišņiem), aptuveni 7000 - 8000 tūkst.m^3 gruntsūdeņu diennaktī infiltrējas dziļākajos artēzisko ūdeņu horizontos[16]. Jāatzīmē, ka aktīvās ūdens apmaiņas zonas spiedienūdeņu papildināšanās Latvijas teritorijā notiek galvenokārt augstieņu teritorijās. Reģionālā mēroga artēzisko ūdeņu atslogošanās notiek Baltijas jūrā, bet lokālā mērogā atslogošanās vērojama arī upju ielejās, kurās upes gultne ir iegrauzusies pamatiežos.

Gruntsūdens līmeņu svārstības var iedalīt četros ciklos, kuri atbilst visiem gadalaikiem (atbilstoši nokrišņu un temperatūras režīmam): ziemas kritums, pavasara celšanās, vasaras kritums un rudens celšanās. Tomēr ne vienmēr šie režīmi ir izdalāmi, ja līmeņu izmaņas nav izteiktas[17]. Atbilstoši valsts pazemes ūdeņu monitoringa tīklā veiktajiem mērījumiem (dati par visu Latviju kopumā) 2016.gadā (jaunākie dati, par kuriem šobrīd pieejama atskaite) ziemas krituma amplitūda bija 0,22 - 1,66 metri, pavasara celšanās amplitūda bija 0,22 - 1,18 metri, vasaras krituma amplitūda bija 0,10 - 1,14 metri un rudens celšanās amplitūda bija 0,04 - 0,77 metri.

Kā piemēri minami valsts monitoringa posteņa „Upesciems" urbumi Nr. 370 un 371: visa gada kopējā

[16] Levins I., Levina N., Gavena I. Latvijas pazemes ūdeņu resursi. Valsts ģeoloģijas dienests. Rīga, 1998.
[17] Pārskats par virszemes un pazemes ūdeņu stāvokli 2016.gadā

līmeņa svārstību amplitūda ir ~1,7-1,3 metri. Abi urbumi ierīkoti kvartāra nogulumos, bet katram no tiem filtrs ierīkots atšķirīgā dziļumā: urbumam Nr. 370 aptuveni 34 metru dziļumā no zemes virsmas, bet urbumam Nr. 371 - aptuveni 9 metru dziļumā.

Daudzgadīgā gruntsūdens līmeņa režīma izmaiņu attēlošanai izmantots piemērs no monitoringa posteņa "Mazā Jugla" [18] (skat. 18.tabulu).

18. tabula. Daudzgadīgā gruntsūdens līmeņa režīma izmaiņas monitoringa postenī "Mazā Jugla"

Urbuma Nr.	Novērojumu sākums, gads	2016.g. vidējais līmenis, m no z.v.	Vidējais daudzgadīgais līmenis, m no z.v.	2016.g. izmaiņas pret 2015.g.	2016.g. izmaiņas pret vidējo daudzgadīgo līmeni	Gada amplitūda, m
9576	1971	0,85	0,93	0,02	0,08	0,75

Kopumā nav novērojamas būtiskas daudzgadīgo līmeņu novērojumu izmaiņas. Galvenās atšķirības iezīmējas regulāros daudzūdens un mazūdens periodos, kad katrs no tiem var ilgt dažus gadus. Pastāv arī lokāla mēroga nesakritības, kuras nosaka konkrēti fizģeogrāfiskie apstākļi un antropogēnā ietekme (ūdenskrātuves, depresijas piltuves u.c.). Arī iežu litoloģiskais sastāvs ietekmē gruntsūdens līmeņu izmaiņu tendences, piemēram - mālainos iežos līmeņu mainība būs ar lielāku laika nobīdi nekā rupjgraudainā smiltī. Kopējās dabiskās gruntsūdeņu līmeņa izmaiņas vienmēr ir ciešā saistībā ar nokrišņu daudzumu un temperatūras režīmu. Pēdējo gadu novērojumos parādās tendence līmeņu cikliem novirzīties, kas skaidrojams ar kopējām klimatiskajām izmaiņām.

Spiedienūdeņu līmeņu izmaiņas galvenokārt ir ar līdzīgu izmaiņu raksturu kā gruntsūdeņiem. Gruntsūdeņu un spiedienūdeņu līmeņu izmaiņas var būt nobīdītas laikā. To ietekmē horizonta ieguluma dziļums un to iežu litoloģiskais sastāvs, kas norobežo gruntsūdeņus saturošo ūdens horizontu no spiedienūdeņu horizonta. Augšējā stāva spiedienūdeņu horizontu līmeņu izmaiņas lielā mērā nosaka gruntsūdeņu līmeņa režīms, savukārt apakšējā stāva ūdens horizontu līmeņus lielākoties ietekmē reģionālās likumsakarības[19].

Ņemot vērā to, ka apskatāmajā teritorijā kvartāra ūdens komplekss ir samērā cieši saistīts ar tam paguļošajiem pamatiežu ūdens kompleksiem, līdzīgas līmeņu svārstība sagaidāmas virsējo spiedienūdeņu horizontu pjezometriskajiem līmeņiem. Kā piemērs minams monitoringa posteņa "Salaspils" urbums Nr. 395, kurā filtrs ierīkots Daugavas svītas iežos aptuveni 15 metru dziļumā no zemes virsmas. Gada līmeņa svārstību amplitūda ir aptuveni 1,5 metri.

Kopumā pārbūvējamā ceļa posmā spiedienūdeņu līmeņu režīms vēsturiski ir ļoti būtiski ietekmēts. Kopš 90.gadu sākuma sākusies līmeņu nostabilizēšanās un dabiskā režīma atjaunošanās, tomēr šīs process nav beidzies un noris vēl šobrīd. Ņemot to vērā, pēdējās desmitgadēs iegūtie spiedienūdeņu līmeņu dati Rīgas apkārtnē nevar tikt uzskatīti par normu, pieļaujot un ņemot vērā turpmākas līmeņu izmaiņas. Tāpat ir antropogēni apstākļi, kas ietekmē arī gruntsūdeņu līmeni - apskatāmajā teritorijā tādi ir Salaspils ģipšakmens atradne un Rīgas ūdenskrātuve. Šo objektu ietekmes zonā gruntsūdens līmeņu svārstības var nebūt dabīgu cēloņu (galvenokārt nokrišņu un temperatūras režīma) ietekmētas un var nesakrist ar

[18] Pārskats par virszemes un pazemes ūdeņu stāvokli 2016.gadā
[19] Pārskats par virszemes un pazemes ūdeņu stāvokli 2016.gadā

kopējām reģionālām tendencēm.

Apskatāmā ceļa posma teritorijā, aptuveni 500 metrus uz katru pusi no trases, atrodas šādu pazemes ūdeņu atradņu ķīmiskās aizsargjoslas (aktīvas uz 2016.gadu - jaunākie dati, par kuriem pieejama pazemes ūdeņu krājumu bilance): apvienotā atradņu Baltezers, Baltezersl, Baltezersll, Rembergi, Zaķumuiža (m, I, lgQ3ltvb- Q4+lgQ3ltvb, D3gj); Mucenieki (D3gj; ietilpst arī atradne); Upeslejas (D3gj); Jaunbajāri (D3gj); Ķesterciems (D3gj+am). 100 metru attālumā no autoceļa A4 atrodas tikai atradnes Ķesterciems un Mucenieki.

3.5. Teritorijas apkārtnes dabas vērtību raksturojums

3.5.1 Vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts

Esošajā situācijā autoceļš A4 ir vienbrauktuves ceļš ar vienu joslu katrā virzienā. Autoceļam A4 malas joslas platums ir 0.5 m, veidojot kopējo asfalta segas platumu 8.m. Nomales izbūvētas 1.50 m platas, kā rezultātā autoceļa A4 klātnes platums ir 11 m.

Paredzētā darbība, ietver vienbrauktuves divjoslu autoceļa A4 pārveidi par divbrauktuvju četrjoslu autoceļu posmā no A2 līdz A6 apmēram 19 km garumā (no km 0,3 krustojumā ar A2 līdz km 19,0 virzienā uz A6).

Plānotās darbības tiešās ietekmes zona A4 autoceļa trasei ir 25 m uz ketru pusi jeb josla, kura tieši tiks izmantota autoceļa būvniecībai un tās aizsargjosla. Papildus autoceļa A4 pārbūvei paredzēts pārbūvēt vai izbūvēt autoceļa A4 tiešā apkārtnē esošo infrastruktūru: pievedceļi, paralēlie ceļi, rotācijas apļi u.c.

Apsekojamā teritorija atrodas Garkalnes, Ropažu, Stopiņu un Salaspils pagastos, antropogēnās darbības būtiski ietekmētās platībās. Reljefs līdzens līdz viegli viļņains. Autoceļa A4 trase pie Upesciema šķērso Lielo Juglu, bet pie Ūlupjiem – Ķivuļurgu. Trases ietekmes zonā ietilpst arī Mazās Juglas posms.

Teritorijā atrodas gan mežu, gan krūmāju platības, aizaugošas un intensīvi apsaimniekotas lauksaimniecības zemes, kā arī atsevišķas apbūvētas teritorijas. Teritorijas hidroloģisko tīklu veido samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls, kas ierīkots meža un lauksaimniecības platību nosusināšanai.

3.5.2 Īss piegulošās teritorijas raksturojums

Tuvākais mikroliegums, kas izveidots lielā ķīra ligzdošanas vietas aizsardzībai Māšēnu ezerā, atrodas aptuveni 400 m attālumā no autoceļa A4 trases.

Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija, N2000 teritorija ir dabas liegums “Lielā Baltezera salas” (teritorijas kods LV0513000), kas atrodas aptuveni 2,3 km attālumā uz ZA no paredzētās darbības vietas.

Lielākoties plānotās darbības teritorijas apkārtnē ir mežu teritorijas, aramzemes un apdzīvotas vietas un transporta infrastruktūras objekti.Autoceļu šķērso un tam piekļaujas vairākas inženierkomunikācijas. Lielākās no tām ir 110 kV elektrolīnija, maģistrālie gāzesvadi, maģistrālie sakaru kabeļi un maģistrālais ūdensvads.

Autoceļa A4 kreisajā pusē (Austrumu pusē) paredzēts izbūvēt daļu no Rail Baltica dzelzceļa trases posmā no Muceniekiem līdz autoceļa A4 trases beigām. Pēc Rail Baltic oficiālās mājaslapā pieejamās informācijas netālu no autoceļa P5 atradīsies Salaspils intermodālais kravu terminmāls.

3.5.3 Konstatētie Eiropas Savienības nozīmes un Latvijā īpaši aizsargājamie biotopi, biotopi ar specifiskām izplatības īpatnībām Latvijā un konstatēto biotopu kvalitāte

Saskaņā ar DDPS "Ozols" pieejamo informāciju, paredzētās darbības iespējamās ietekmes zonā (līdz 50 m no paredzētās darbības vietas) ir konstatēti ES nozīmes biotopi (skat. 1.4.pielikumu).

ES nozīmes biotopu raksturojums, paredzētās darbības iespējamā ietekme un ietekmes mazinoši pasākumi apkopoti tabulā 1.4.pielikumā.

Kopumā paredzētās darbības ietekmes zonā konstatēti sekojoši ES nozīmes biotopu veidi: *Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji, 2320; Mežainas piejūras kāpas, 2180; Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*; Aluviāli meži, 91E0; Nogāžu un gravu meži, 9180*; Mitri zālāji periodiski izžūstošās augsnēs, 6410; Palieņu zālāji, 6450; Upju straujteces un dabiski upju posmi, 3260*.

Konstatētas atšķirības ar DDPS "Ozols" pieejamo informāciju, un šā IVN sagatavošanas laikā ievākto informāciju.

Saskaņā ar DDPS "Ozols" pieejamo informāciju zemes vienībās ar kadastra numuru 80840120205 un 80840120094 konstatēts ES nozīmes biotopa *Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji, 2320*, poligons ar kopējo platību 0,2 ha. Konstatēts biotopa 1. variants (veidojas, aizaugot smiltājiem) labā kvalitātē. Biotopam mākslīga izcelsme, atrodas zem elektrolīnijas.

Biotopa poligons robežojas ar A4 apbraukšanas vajadzībām pārbūvējama ceļa posmu, ceļa pārbūve biotopa teritorijā netiek plānota. Hidroloģiskie apstākļi paredzētās darbības rezultātā biotopā neizmainīsies un nav sagaidāma tā kvalitātes pasliktināšanās.

Zemes vienībā ar kadastra numuru 80840120094 biotops iznīcināts aptuveni 500 m² platībā biotopa Z daļā.

Saskaņā ar DDPS "Ozols" pieejamo informāciju zemes vienībā ar kadastra numuru 80960011157 daļā 1. kvartāla 5.nogabala konstatēts ES nozīmes biotopa *Nogāžu un gravu meži, 9180** poligons ar kopējo platību 0,2 ha. Biotops konstatēts labā kvalitātē.

Veicot apsekošanu dabā, konstatēts, ka biotopa poligons neatbilst biotopa noteikšanas minimālajiem kritērijiem.

Zemes vienībā ar kadastra numuru 80600070541, 604. kvartāla 2. un 6. nogabalā konstatēts ES nozīmes biotopa *Mežainas piejūras kāpas, 2180* poligons ar kopējo platību 1,04 ha, kas piekļaujas jau esošam ES nozīmes biotopa *Mežainas piejūras kāpas, 2180* poligonam. Biotops konstatēts labā kvalitātē.

Zemes vienībā ar kadastra numuru 80600080082, 253. kvartāla 1. un 2. nogabalā konstatēts ES nozīmes biotopa *Mežainas piejūras kāpas, 2180* poligons ar kopējo platību 3,4 ha. Biotops pārklājas arī ar ES nozīmes biotopu *Veci vai dabiski boreāli meži, 9010** (1. variants). Biotops konstatēts labā kvalitātē un atbilst DMB noteikšanas kritērijiem. Konstatēta DMB indikatorsuga priežu cietpiepe, Latvijā

īpaši aizsargājamas vaskulāro augu sugas pļavas silpurene, gada staipeknis, vālīšu staipeknis. Biotopu negatīvi ietekmē nelegāla mirušās koksnes izvākšana.

Visbiežāk paredzētās darbības vietas apkārtnē konstatēts ES nozīmes biotops *Mežainas piejūras kāpas, 2180*, kas Latvijā sastopams tikai Piejūras zemienē. Biotopi bieži konstatēti vidējā un zemā kvalitātē, antropogēni būtiski ietekmēti. Antropogēnās darbības un eitrofikācijas ietekmē Pierīgas novadu mežos novērojama augsnes auglības palielināšanās, krūmu īptasvara pieaugums. Biotopu kvalitāti pazemina sugu ar agresīvu izplatīšanās tendenci sastopamība, bieži konstatējama vārpainā korinte.

Visos ES nozīmes mežu biotopos kā biotopus negatīvi ietekmējošs faktors konstatēta nelegāla mirušās koksnes izvākšana.

ES nozīmes zālāju biotopos *(Mitri zālāji periodiski izžūstošās augsnēs, 6410; Palieņu zālāji, 6450)*, kas konstatēti Mazās Juglas apkārtnē, to apsaimniekošana sen pārtraukta kā rezultātā pasliktinās to kvalitāte. Strauji izplatās invazīva augu suga Kanādas zeltgalvīte.

3.5.4 Konstatētās īpaši aizsargājamās putnu sugas un to izplatības īpatnības, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums

Paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē (līdz 500 m attālumā no paredzētās darbības vietas) konstatēto Latvijā un ES īpaši aizsargājamo putnu sugu atradnes attēlotas kartoshēmās 1.4.pielikuma pielikumos.

Pamatojoties uz "Apodziņa *Glaucidium passerinum*, bikšainā apoga *Aegolius funereus*, meža pūces *Strix aluco*, urālpūces *Strix uralensis*, ausainās pūces *Asio otus* un ūpja *Bubo bubo* aizsardzības plāns" (Avotiņš 2019) ietverto informāciju, paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē atrodas pūču sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas.

Mežaudzes daļā paredzētās darbības vietas apkārtnē (aptuveni 300 m attālumā no A4 autoceļa trases) ir novērtētas kā apodziņa aizsardzībai prioritāri nozīmīga teritorija. Šā IVN sagatavošanas laikā, veicot apodziņa uzskaiti ar provocēšanas metodi sugai piemērotos biotopos paredzētās darbības vietas apkārtnē, suga nav konstatēta.

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr. 396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 18.decembra noteikumiem Nr. 940 „Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" apodziņa ligzdošanas vietu aizsardzības nodrošināšanai var tikt veidoti mikroliegumi 2 – 10 ha platībā.

Apodziņš uzskatāms par lietussarga sugu bioloģiskās daudzveidības aizsardzībā mežos. Apdzīvo galvenokārt vidēja vecuma un vecus lapu koku vai jauktu koku mežus ar atsevišķiem, veciem, dobumainiem kokiem (Avotiņš 2019). Paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā esošās mežaudzes, kas atbilst ES nozīmes biotopu noteikšanas kritērijiem, ir uzskatāmas par sugas ligzdošanai piemērotām.

Laika gaitā, mežaudzēm paliekot vecākām vai pēc dabiskiem traucējumiem, sugas ligzdošana ir iespējama.

Sugas populācijai konstatēta negatīva ilgtermiņa tendence (2003. – 2018. gadu periods) un negatīva īstermiņa tendence (2007. – 2018. gadu periods) Latvijā un, atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Avotiņš 2019) novērtēta kā jutīga *(VU, Vulnerable)*.

Daļa mežaudžu pārbūvējamā autoceļa tiešā tuvumā ir novērtētas kā ūpja aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas – mežaudzes atbilst sugas ligzdošanas prasībām un teorētiski ir iespējama šīs sugas sastopamība.

Sugas populācijai Latvijā nav zināma ilgtermiņa tendence (1980. – 2018. gadu periods) un konstatēta negatīva īstermiņa tendence (2007. – 2018. gadu periods) Latvijā Atbilstoši starptautiski atzītajiem Starptautiskās Dabas un dabas resursu aizsardzības savienības (*International Union for Conservation of Nature*, turpmāk tekstā IUCN) kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Avotiņš 2019) novērtēta kā kritiski apdraudēta *(CR, Critically Endangered)*. Latvijā ligzdojošās populācijas lielums tiek vērtēts 8 – 73 pāru robežās.

Veicot uzskaiti ar provocēšanu, 2022. gadā veikto pētījumu laikā ūpis vai tā darbības pēdas (sugai raksturīgie plūkumi, spalvas) netika konstatēts. Pārbūvējamajam autoceļam tuvākās ūpja ligzdošanas teritorijas ir zināmas Sauriešu karjera apkārtnē un Zaķumuižas apkārtnē, aptuveni 4 km attālumā. Ūpja ligzdošana pārbūvējamā autoceļa trases tiešā tuvumā ir maz iespējama.

Pamatojoties uz "Mazā dzeņa *Dryobates minor*, vidējā dzeņa *Leiopicus medius*, baltmugurdzeņa *Dendrocopos leucotos*, dižraibā dzeņa *Dendrocopos major*, trīspirkstu dzeņa *Picoides tridactylus*, melnās dzilnas *Dryocopus martius* un pelēkās dzilnas *Picus canus* aizsardzības plāns" (Bergmanis u.c. 2021) ietverto informāciju, paredzētās darbības vietas apkārtnē atrodas īpaši aizsargājamu dzeņu sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas.

Mežaudzes paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā, Mazās Juglas apkārtnē, ir novērtētas kā baltmugurdzeņa aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas. Ir informācija par sugas ligzdošanas teritorijām Upesciema dīķu apkārtnē pie Amatniekiem un Mazajai Juglai piegulošajā teritorijā uz Z no Upeslejām.

2022. gadā veikto pētījumu laikā izpētes teritorijā baltmugurdzenis nav konstatēts, tomēr sugas ligzdošana būvējamā meža autoceļa tiešā tuvumā ir iespējama ES nozīmes biotopu teritorijā, kur dominē lapu koki.

Suga iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 18.decembra noteikumiem Nr. 940 „Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" vidējā dzeņa ligzdošanas vietu aizsardzības nodrošināšanai var tikt veidoti mikroliegumi 2 – 10 ha platībā.

Suga apdzīvo tādus mežu biotopus, kuros ir sastopams liels atmirstošās koksnes daudzums. Baltmugurdzeņi ir uzskatāmi par lietussarga sugām, jo, nodrošinot to aizsardzību, tiek pasargātas arī

citas, sevišķi no atmirstošās lapu koku koksnes atkarīgās bezmugurkaulnieku sugas. Sugas populācijai konstatēta pieaugoša īstermiņa tendence (2008. – 2018. gadu periods) un pieaugoša ilgtermiņa tendence (1991. – 2018. gadu periods) Latvijā Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Autoceļa pārbūves laikā netiks būtiski negatīvi ietekmēti baltmugurdzeņa ligzdošanai piemēroti biotopi; netiks būtiski negatīvi ietekmēti baltmugurdzeņa barošanās apstākļi.

Daļa mežaudžu pārbūvējamā autoceļa tiešā tuvumā (Ūlupju apkārtnē) ir novērtētas kā vidējā dzeņa aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas

Vidējais dzenis ir ekoloģiski saistīts ar platlapju kokiem un apšu audzēm. Atšķirībā no citām dzeņu sugām, vidējais dzenis nav izteikti saistīts ar lielu mirušās koksnes daudzumu to apdzīvotajos biotopos. Ligzdu dobumu kalšanai bieži tiek izmantoti arī relatīvi nelieli, nokaltuši zari. Literatūrā aprakstīta liela diametra, saules apspīdētu un savstarpēji nesaslēgušos platlapju koku (ozolu) vainagu nozīmība (Bergmanis u.c. 2021).

Latvijā suga atrodas tuvu izplatības areāla ziemeļu robežai, un vidējais dzenis ir uzskatāms par jaunienācēju Latvijas faunā. Suga pirmo reizi Latvijā konstatēta 1923. gada marta sākumā Pilsblīdenē, otrais pierādītais novērojums bija tikai 1979/80. gadu ziemā. Šobrīd vidējais dzenis piemērotos biotopos Latvijā uzskatāms par samērā parastu sugu un regulāri ligzdo vecu koku grupās ap viensētām, parkos, kapsētās, alejās un citās urbanizētās vietās. Sugai gan Latvijā, gan visā Eiropas izplatības areālā konstatēts skaita pieaugums gan ilgtermiņā (kopš 1980. gada), gan laika periodā no 2000. – 2017. gadam Skaita pieaugums konstatēts visa vidējā dzeņa izplatības areālā. Pēc jaunākās pieejamās informācijas vidējā dzeņa ligzdojošās populācijas lielums Latvijā ir robežās no 5000 līdz 10000 ligzdojošiem pāriem (Bergmanis u.c. 2021). Suga iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 18.decembra noteikumiem Nr. 940 „Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" vidējā dzeņa ligzdošanas vietu aizsardzības nodrošināšanai var tikt veidoti mikroliegumi 2 – 10 ha platībā. Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma (LC, Least Concern).

2022. gadā veikto pētījumu laikā vidējo dzeņu pāris ligzdošanai piemērotā biotopā konstatēts platlapju koku grupas apkārtnē pie Upesleju sākumskolas, aptuveni 400 m attālumā no pārbūvējamās autoceļa trases. Paredzētās darbības vietas apkārtnē iespējama vidējo dzeņu ligzdošanas teritorija zināma arī Avotu mazdārziņu rajona apkārtnē.

Autoceļa pārbūves laikā netiks būtiski negatīvi ietekmēti vidējā dzeņa ligzdošanai piemēroti biotopi; netiks būtiski negatīvi ietekmēti vidējā dzeņa barošanās apstākļi.

Paredzētās darbības vietas tuvumā 2022. gada ligzdošanas sezonas laikā vairākās vietās ir konstatēti teritoriāli melno dzilnu pāri ligzdošanai piemērotā biotopā vai novēroti melno dzilnu īpatņi ligzdošanai piemērotos biotopos. Sugas darbības pēdas – raksturīgie kalumi, nelielā skaitā konstatēti arī citviet paredzētās darbības vietas teritorijā un tās apkārtnē, īpaši ES nozīmes biotopu teritorijā.

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Melnā dzilna ir samērā plastiska attiecībā uz apdzīvoto vidi – tai ir plašas ligzdošanas teritorijas (200 – 300 ha), kurās ir nepieciešams liels daudzums lielu dimensiju vecu koku, tomēr nav obligāti nepieciešamas vienlaidus vecas vai tikai no lieliem kokiem sastāvošas mežaudzes. Ligzdošanai izmanto arī izcirtumos atstātos kokus, tomēr izcirtumu un jaunaudžu platības ainavā samazina dzīvotnes piemērotību (Bergmanis u.c. 2021).

Sugas populācijai konstatēta stabila īstermiņa tendence (2008. – 2018. gadu periods) un negatīva ilgtermiņa tendence (1991. – 2018. gadu periods) Latvijā Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem melno dzilnu populācija 2005. – 2021. gadu periodā tiek vērtēta kā stabila, bet 2011. – 2021. gadu periodā konstatēts mērens pieaugums (Auniņš, Mārdega 2021). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Paredzētās darbības rezultātā tiks samazināta melnās dzilnas ligzdošanai piemērotu biotopu platība, tomēr ņemot vērā sugas plašās ligzdošanas teritorijas, ietekme uz melnās dzilnas ligzdošanas un barošanās apstākļiem uzskatāma par nebūtisku.

Vokalizējošs pelēkās dzilnas tēviņš ligzdošanai piemērotā biotopā 2022. gadā konstatēts ES nozīmes biotopa Aluviāli meži, 91E0* poligona teritorijā Upesleju apkārtnē, aptuveni 400 m attālumā no paredzētās darbības vietas. DDPS "Ozols" pelēkajai dzilnai paredzētās darbības vietā ir reģistrētas vēl vairākas atradnes.

Suga ir samēra plastiska attiecībā uz apdzīvoto vidi – tai ir plašas ligzdošanas teritorijas (ap 100 – 200 ha), kurās var būt dažāda mežainība, tomēr ir nepieciešami gan lielu dimensiju koki un vecākas mežaudzes, gan skudrām bagātas vietas (Bergmanis u.c. 2021).

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Sugas populācijai konstatēta stabila īstermiņa tendence (2008 – 2018) Latvijā Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma (LC, Least Concern).

Autoceļa pārbūves laikā netiks būtiski negatīvi ietekmēti pelēkās dzilnas ligzdošanai piemēroti biotopi; netiks būtiski negatīvi ietekmēti vidējā dzeņa barošanās apstākļi.

Vairākās vietās aizaugošos izcirtumos un antropogēni ietekmētos, ruderālos biotopos konstatēta brūnā čakste.

Brūnā čakste ir Latvijā samērā bieži sastopama putnu suga; apdzīvo aizaugošus izcirtumus, krūmainas ceļmalas, augļu dārzus, mežmalas, mitras krūmainas ieplakas lauksaimniecības zemēs, aizaugošas pļavas, retumis arī augstos sūnu purvus ar koku grupām (LOB 1998). Vēsturiski suga ir specializējusies dzīvei lauksaimniecības zemēs, tomēr pēdējos gadu desmitos sekmīgi sākusi apdzīvot meža izcirtumus, jo tie pēc sava izmēra un struktūras bieži atgādina krūmainas lauksaimniecības zemes.

Brūnā čakste iekļauta putniem bioloģiski vērtīgu zālāju indikatorsugu sarakstā (Auniņš 2013).

Latvijā ligzdojošās populācijas lielums tiek vērtēts kā 34608 – 90346 pāri Sugas populācijas izmaiņu tendence gan ilgtermiņā (1995. – 2018. gadu periods), gan īstermiņā (2005. – 2018. gadu periods) ir sarūkoša Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem brūno čakstu populācijai 2005. – 2021. gadu periodā konstatēts mērens samazinājums, bet 2011. – 2021. gadu periodā konstatēts straujš samazinājums (Auniņš, Mārdega 2021). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā jutīga *(VU, Vulnerable)*.

Šā IVN sagatavošanas vajadzībām veikto putnu uzskaišu laikā, vokalizējoši meža baloži konstatēti vairākās vietās līdz 500 m attālumā no paredzētās darbības vietas (bet ne tuvāk par 300 m). DDPS "Ozols" reģistrētie sugas novērojumi autoceļa trases tiešā tuvumā visticamāk ir attiecināmi uz neligzdojošiem īpatņiem.

Suga ir Latvijā īpaši aizsargājama (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"), saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 18.decembra noteikumiem Nr. 940 „Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" meža baloža ligzdošanas vietu aizsardzības nodrošināšanai var tikt veidoti mikroliegumi 2 – 10 ha platībā un noteikta mikroliegumu buferzona līdz 100 ha platībā (ieskaitot mikrolieguma teritoriju).

Dobumperētājs, pārsvarā ligzdo melnās dzilnas kaltos dobumos. Suga regulāri ligzdo izcirtumos saglabātajos dobumainajos kokos vai to grupās.

Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem meža baložu populācijai 2005. – 2021. gadu periodā konstatēts mērens pieaugums, bet 2011. – 2021. gadu periodā populācijai konstatēts straujš pieaugums (Auniņš, Mārdega 2021). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā nav konstatētas meža baložu ligzdošanai piemērotas vietas (lielu dimensiju koku dobumi). Paredzētā darbība būtiski neietekmēs meža baložu ligzdošanas apstākļus.

Paredzētās darbības vietas tiešā apkārtnē esošie sausie un skrajie priežu meži, izcirtumi un citas atklātas teritorijas ir piemērotas sila cīruļa ligzdošanai; konstatēta vairāku pāru iespējama ligzdošana.

Latvijā samērā bieži sastopama putnu suga; ligzdo sausos, smilšainos zālājos, arī izcirtumos un jaunaudzēs (LOB 2002). Sugas populācijas izmaiņu tendence ilgtermiņā (1991. – 2016. gadu periods) ir pieaugoša, bet īstermiņā (2005. – 2018. gadu periods) tiek vērtēta kā stabila Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Realizējot paredzēto darbību, daļēji tiks iznīcināta sila cīruļa ligzdošanai piemērotas dzīvotnes platība. Ietekme uz sila cīruļa ligzdošanas apstākļiem uzskatāma par nebūtisku. Sugu nelabvēlīgi ietekmē paredzētās darbības vietas apkārtnē esošo priežu mežu aizaugšana ar krūmu stāvu vides eitrofikācijas rezultātā. Veicot mežsaimniecisko darbību (atjaunošanas un izlases cirtes, jaunaudžu kopšanas pasākumi mežaudzēs, kur valdošā koku suga ir priede) paredzētās darbības vietas tuvumā regulāri tiek

nodrošināti sila cīruļa ligzdošanai piemēroti biotopi un sugai nākotnē pastāv pārcelšanās iespējas.

Aptuveni 200 m attālumā no pārbūvējamā ceļa pamattrases, 251. kvartāla 9. nogabalā 30.03.2022. konstatēta mežirbe ligzdošanai piemērotā biotopā.

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr. 396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā. Mežirbei īpaši piemērotas antropogēnās darbības maz traucētas mežaudzes ar blīvu pameža stāvu, dabiskiem meža biotopiem raksturīgām struktūrām un izteiktu mikroreljefu. Suga ir izteikts nometnieks. Mežirbes Latvijas populācija vērtējama kā stipri apdraudēta un pēdējos desmit gados sarukusi pat par 78% (Strazds, Ķerus 2017). Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem mežirbes populācija 2005. – 2021. gadu periodā ir strauji sarūkoša; īstermiņā (2016. – 2021. gadu periods) populācija ir strauji sarūkoša (Auniņš, Mārdega 2021). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā apdraudēta *(EN, Endangared)*.

Mitrājos Lielā un Mazās Juglas, Upesciema zivju dīķu apkārtnē konstatēta vairāku somzīlīšu ligzdošana.

Suga ir Latvijā īpaši aizsargājama (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Somzīlīte Latvijā atrodas uz tās izplatības areāla ziemeļu robežas; nevienā no izplatības areāla daļām suga nav apdraudēta un notiek pakāpeniska sugas izplatības areāla pārvietošanās ziemeļu virzienā. Suga apdzīvo dažādus krūmājus tiešā ūdenstilpju tuvumā.

Koku un krūmu apauguma novākšana neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz somzīlītes Latvijā ligzdojošo populāciju. Apkārtējā teritorijā ir daudz šai sugas piemērotu ligzdošanas vietu un tās apdzīvotais biotops pēc plānotās saimnieciskās darbības veikšanas laika gaitā pakāpeniski atjaunosies.

Paredzētās darbības vietas apkārtnē, apdzīvotās vietās un mazdārziņu teritorijā ir reģistrēti pupuķu novērojumi. Novēroti arī īpatņi, kas ir barojušies uz pārbūvējamā autoceļa A4 nomales.

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"). Paredzētās darbības vietas apkārtnē esošās dzīvotnes ir novērtētas kā sugas ligzdošanai piemērotas. Pupuķis ligzdo koku dobumos, putnu būros, kā arī dažādās spraugās ēkās u.c. Suga ir Latvijā samērā reti sastopama, populācijas lielums Latvijā: 250 – 450 ligzdojoši pāri Pierīgas apkārtnē ir konstatēts viens no augstākajiem pupuķu ligzdošanas blīvumiem Latvijā. Paredzētā darbība būtiski neietekmēs sugas barošanas apstākļus, netiks iznīcinātas sugai piemērotas ligzdošanas vietas. Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā gandrīz apdraudēta *(NT, Near Threatened)*.

24.07.2017. Salaspils novada Avotu apkārtnē novērots ķīķis ligzdošanai piemērotā biotopā (Kārļa Millera eksperta atzinuma informācija).

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr. 396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā.

Sugas populācijai konstatēta pieaugoša ilgtermiņa tendence (1991. – 2016. gadu periods) un pieaugoša īstermiņa tendence (2007. – 2018. gadu periods) Latvijā Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Apdzīvo dažāda vecuma mežaudzes, kas mijas ar atklātām vietām: izcirtumiem, pļavām, laukiem u.c. Visai plastisks pret ligzdošanas vietu, katru gadu būvē jaunu ligzdu (Latvijas Ornitoloģijas biedrība 2002). Sugas ligzdošanas tiešā paredzētās darbības vietas tuvumā ir maz iespējama.

Zālājos Upesciema dīķu apkārtnē, mitrā zālājā autoceļa A4 un autoceļa P5 krustojuma apkārtnē, Blaņķu apkārtnē konstatēti vokalizējoši griežu tēviņi.

Suga ir iekļauta Latvijā īpaši aizsargājamu sugu sarakstā (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā.

Latvijā samērā bieži sastopama suga dažāda veida atklātā ainavā. Pēc skaita pieauguma pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados (liels daudzums atmatu, neintensīva un neefektīva lauksaimniecības prakse) sugas īstermiņa (2006. – 2018. gadu periods) populācijas tendence ir negatīva Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā gandrīz apdraudēta *(NT, Near Threatened)*.

Paredzētā darbība var lokāli negatīvi ietekmēt (daļēji iznīcināt) sugas ligzdošanai piemērotu dzīvotni mitrā zālājā autoceļa A4 un autoceļa P5 krustojuma apkārtnē, tomēr ietekme kopumā vērtējama kā nebūtiska.

Mitrājos Upesciema dīķu, Sunīšu ezera apkārtnē un mitrā zālājā autoceļa A4 un autoceļa P5 krustojuma apkārtnē konstatēta iespējama dzērvju ligzdošana.

Dzērve ir Latvijā īpaši aizsargājama (Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumi Nr.396 „Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu") suga, kā arī iekļauta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību 1. pielikumā.

Sugas populācijai konstatēta pieaugoša ilgtermiņa tendence (1980. – 2017. gadu periods) un pieaugoša īstermiņa tendence (2005. – 2018. gadu periods) Latvijā Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem dzērvju populācijai 2005. – 2021. gadu periodā konstatēts mērens pieaugums, bet 2011. – 2021. gadu periodā populācija raksturota kā stabila (Auniņš, Mārdega 2020). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least Concern)*.

Mitrājos Upesciema dīķu un Sunīšu ezera apkārtnē konstatēta iespējama niedru lija ligzdošana. Niedru lija apdzīvo niedrājiem aizaugušas ūdenstilpes: ezerus, dīķus, karjerus, bebru uzpludinājumus, arī

purvus ar blīvākām niedru audzēm vai niedrēm aizaugušas pļavas. Barojas arī klajā lauku ainavā vai purvos (LOB 1999). Sugai raksturīgi tāli (vairāku kilometru attālumā) barošanās lidojumi no ligzdošanas vietas.

Latvijā ligzdojošās populācijas skaita vērtējums ir 12774 ligzdojošas mātītes *(best single value, Birdlife International 2019)*; sugas populācijas īstermiņa tendence (2007. – 2018. gadu periods) ir neskaidra, bet ilgtermiņa tendence (1980. – 2018. gadu periods) ir nezināma Pēc dienas putnu fona monitoringa rezultātiem niedru liju populācijai 2015. – 2020. gadu periodā konstatēts straujš samazinājums, bet 2009. – 2019. gadu periodā konstatēts mērens samazinājums (Auniņš, Mārdega 2020). Atbilstoši IUCN kritērijiem, sugas apdraudētības pakāpe Latvijā (Ķerus u.c. 2021) novērtēta kā zemākā apdraudējuma *(LC, Least concern)*.

Paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā konstatēta pierādīta baltā stārķa Ciconia ciconia ligzdošana: Upesciemā Ziedu ielas apkārtnē, Salaspils pagasta Mazdruvu apkārtnē.

Paredzētā darbība būtiski neietekmēs baltā stārķa ligzdošanas un barošanās apstākļus.

3.5.5 Konstatētās īpaši aizsargājamās vaskulāro augu sugas un to izplatības īpatnības, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums

Saskaņā ar DDPS “Ozols” pieejamo informāciju, paredzētās darbības vietā un tās iespējamās ietekmes zonā (līdz 50 m no paredzētās darbības vietas) ir konstatētas Latvijā īpaši aizsargājamu vaskulāro augu sugas.

Vairākās vietās autoceļa A4 trases tiešā tuvumā konstatēts gada staipeknis. Suga iekļauta arī Eiropas Padomes 21.05.1992. direktīvas "Par dabīgo biotopu, savvaļas augu un dzīvnieku sugu aizsardzību" V pielikumā. Sastopamības novērtējums Latvijā: U1 – kopējais vērtējums – sugu aizsardzības stāvoklis nelabvēlīgs – nepietiekams (staipekņu klasei).

Latvijā gada staipeknis sastopams diezgan bieži visā teritorijā, parasti veido klājeniskas dažāda lieluma audzes sausieņu un nosusinātajos mežos diezgan bieži veido tīraudzes. Analizējot gada staipekņa izplatību LVM valdījumā esošajos mežos, konstatēts, ka sugai ir vienmērīga izplatība visos fizioģeogrāfiskajos un ģeobotāniskajos rajonos, tā sastopama gan dabiskos, gan ietekmētos un pārveidotos biotopos, pie tam nosusinātos mežos tai nereti ir ekspansīvs raksturs (Rove u.c. 2015) un suga ir viens no vides susināšanas ietekmē notiekošas degradācijas rādītājiem.

Tuvākās pļavas silpurenes atradnes konstatētas aptuveni 140 m attālumā no pārbūvējamās A4 autoceļa trases.

Tuvākā jumstiņu gladiolas atradne 2022. gadā veikto pētījumu laikā konstatēta zemes vienībā ar kadastra numuru 80310150429, aptuveni 150 m attālumā no pārbūvējamās A4 autoceļa trases.

3.5.6 Sikspārņu fauna

Rīgas apvedceļa A4 posms lielākoties šķērso meža biotopus, galvenokārt Pierīgai raksturīgos priežu mežus. Kaut gan Pierīgas meži ir salīdzinoši jauni un vienveidīgi, tie ir piemēroti kā dzīves vieta vairākām sikspārņu sugām, kā arī var kalpot kā barošanās vietas citām sugām, kuru mītnes atrodas

citur. A4 posms šķērso vairākas sikspārņiem potenciāli nozīmīgas prāvas ūdensteces (Lielo un Mazo Juglu), kā arī mazākas upītes vai grāvjus, no kurām nozīmīgākā ir Ķivuļurga. Autoceļa tuvumā sikspārņiem viegli aizsniedzamā attālumā (vienas nakts laikā) ir arī vairākas citas sikspārņiem kā barošanās vietas nozīmīgas ūdenstilpes: Upesciema dīķi, Sunīšu, Māšēnu un Langstiņu ezeri, kā arī Lielais un Mazais Baltezers. Sikspārņi var lidot uz šīm barošanās vietām, šķērsojot autoceļa trasi, vai izmantojot to kā vadlīniju dabā. Klajas lauksaimniecības zemes, kas uzskatāmas par sikspārņiem maz piemērotiem biotopiem, atrodamas tikai ceļa posma dienvidu daļā no Mazās Juglas līdz krustojumam ar autoceļu A6, tomēr arī šajā posmā klajumi mijas ar nelielām mežu joslām. Posma ziemeļu daļā tiešā autoceļa tuvumā vai salīdzinoši netālu ir arī apbūves teritorijas ar pārsvarā privātmāju apbūvi, kas ir potenciāli vērtīgs sikspārņu mītņu vietu rajons (Baltezers, Berģi, Upesciems un citi Pierīgas ciemi). Šo ciemu teritorijās atrastas vairākas sikspārņu kolonijas, kā arī regulāri tiek saņemti iedzīvotāju ziņojumi par mājās atrastiem vai citādi novērotiem sikspārņiem. Kopumā ainavas līmenī autoceļa A4 ziemeļu daļa (Baltezers – Mazā Jugla) šķērso teritorijas ar salīdzinoši lielu sikspārņiem piemēroto biotopu īpatsvaru.

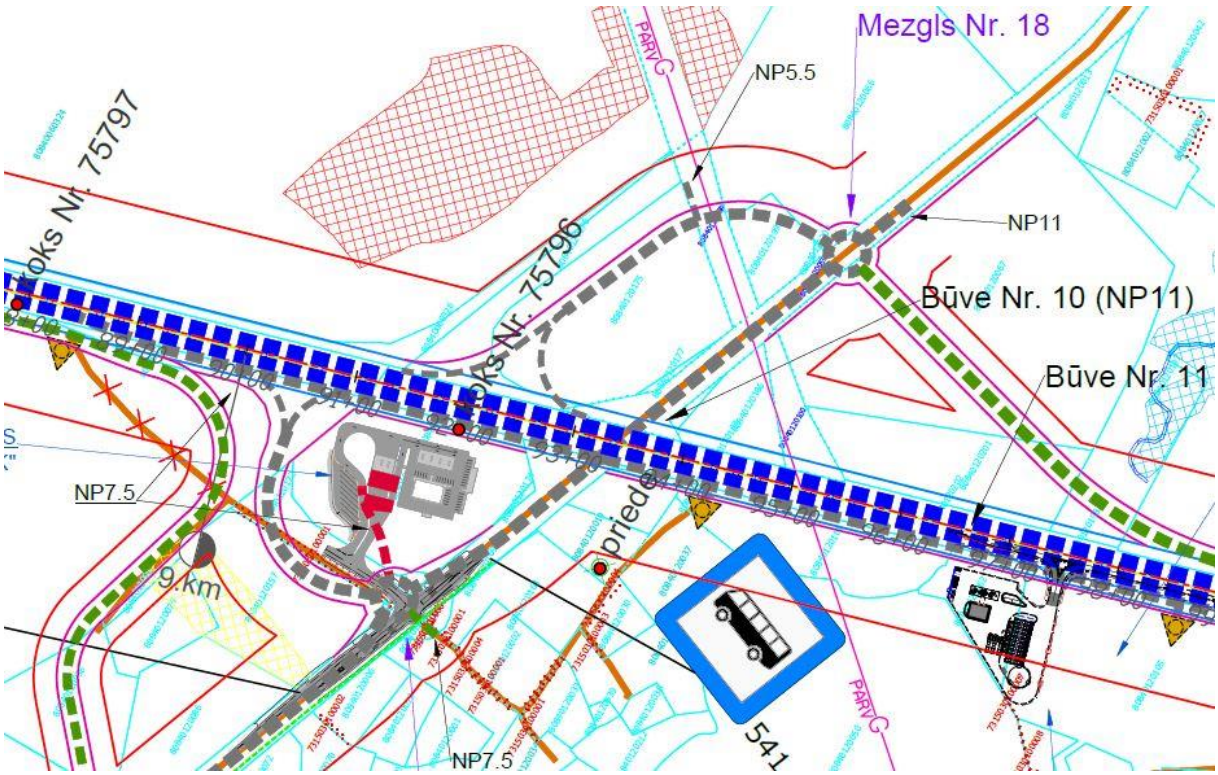
Attiecībā uz autoceļu A4 tikpat kā nav informācijas par sikspārņu sugu sastopamību šajā teritorijā, jo speciāla teritorijas apsekošana nav veikta. Balstoties uz informāciju no apkārtējām teritorijām, kur veikta vismaz fragmentāra sikspārņu izpēte vai monitorings (Rīgas pilsētas perifērija, Garkalnes meži), var secināt, ka autoceļam piegulošajā teritorijā kopumā sastopamas vismaz 6-8 sikspārņu sugas, no kurām dominējošās divas sugas ir ziemeļu sikspārnis un Natūza sikspārnis. Abām šīm sugām salīdzinoši netālu no autoceļa A4 zināmas vairākas vairošanās kolonijas (ziemeļu sikspārnim tuvākās zināmās ir Langstiņos un Upeskalnos) vai netālu esoši pārošanās rajoni (Natūza sikspārnim būrīšos Pierīgas mežos pie Langstiņiem, Līčiem u.c.). Abām sugām zināmi arī dažādi gadījuma novērojumi 1-3 km attālumā no autoceļa A4, kas liecina arī par citām, nezināmām vairošanās kolonijām vai cita veida apmešanās vietām. Gan ziemeļu, gan Natūza sikspārņi barojas gan uz ūdeņiem, gan mežu klajumos, t.sk. ļoti bieži arī uz ceļu stigām, īpaši ziemeļu sikspārnis. No citām sugām, kas reģistrētas autoceļa A4 tuvumā (attālumā, ko attiecīgās sugas indivīdi var veikt vienā naktī, medījot ap savu mītni; atkarībā no sugas šis attālums var būt 1-15 km robežās), atzīmējami rūsganais vakarsikspārnis, ūdeņu un dīķu naktssikspārņi, brūnais garausainis jeb garausainais sikspārnis, kā arī potenciāli – divkrāsainais sikspārnis un Naterera naktssikspārnis. Pirmās trīs no pieminētajām sugām galvenokārt barojas virs ūdeņiem – ezeriem un upēm, uz kuriem var veikt ievērojamus attālumus vienas nakts laikā, īpaši rūsganais vakarsikspārnis un dīķu naktssikspārnis. Rūsganais vakarsikspārnis ir arī viena no sugām, kura var baroties mežu klajumos, t.sk. arī virs autoceļiem, savukārt dīķu naktssikspārnis var izmantot autoceļa trases kā vadlīnijas tranzīta pārlidojumos. Piemēram, automašīnas notriekts dīķu naktssikspārnis atrasts Upesciemā. Garausainie sikspārņi atrasti būrīšos Pierīgas mežos, kā arī ticams, ka šī suga (un arī ziemeļu sikspārnis) nelielā skaitā izklaidus ziemo piemāju pagrabos visā autoceļam A4 piegulošajā teritorijā. Divkrāsainie sikspārņi visai bieži sastopami Rīgas perifērijā, īpaši daudzstāvu ēku mikrorajonos; šī suga nakts laikā medījot var veikt ievērojamus attālumus, kā arī baroties dažādos sauszemes klajumos, t.sk. virs ceļiem. Naterera naktssikspārnis atrasts Garkalnē zaļās vārnas būrītī, kā arī vairākkārt reģistrēts ilggadīgi apsekotā sikspārņu ziemošanas vietā pie Jaunciema, kas liecina, ka šī retā un grūti konstatējamā suga Pierīgas mežos ir sastopama.

3.5.7 Citas apsekotās teritorijas bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanai nozīmīgas vērtības, piemēram, dižkoki, veci koki, alejas, zinātniski nozīmīgas sugu atradnes

Saskaņā ar DDPS "Ozols" pieejamo informāciju, paredzētās darbības vietas apkārtnē konstatētie dižkoki atrodas attālumā, kas ir lielāks par 100 m no pārbūvējamās autoceļa trases.

Veicot teritorijas apsekošanu šā IVN sagatavošanas vajadzībām vajadzībām, paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā (līdz 50 m attālumā no pārbūvējamās autoceļa trases) konstatētas astoņas parastās priedes – potenciāli dižkoki (tuvākajā laikā var sasniegt dižkoka parametrus). Autoceļa pārbūves iespējamā ietekmes zonā konstatētie dižkoki vai potenciālie dižkoki, to parametri un novietojums apkopoti 1.4.pielikumā.

Sakarā ar šiem atradumiem ir veikts padziļināts dižkoku novērtējums: skat. SIA "LABIE KOKI eksperti" atzinumu 1.6.pielikumā ar bagātīgu un detalizētu kartogrāfisko materiālu, kurš šajā nodaļā nav dublēts, ir sniegts tikai lakonisks konstatējumu izvilkums.



17.attēls. Pārvietojamās valsts nozīmes dižpriedes Nr.75796 atrašanās vieta pie autoceļa A4 kontekstā ar izstrādātajiem pārbūves risinājumiem.

Paredzētās darbības ietekmes zonā ir konstatēti šādi vērtīgi koki:

1) koki ar numuriem 75790 75796 (parastā priede) saskaņā ar 2010. gada 16. marta MK noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 2.pielikumu ir aizsargājami koki – valsts nozīmes dižkoki –, kam noteikta aizsargzona vainaga projekcijas platībā, kā arī 10 metru platā joslā no tās (mērot no aizsargājamā koka vainaga projekcijas ārējās malas),

18.attēls. Pārvietojamā valsts nozīmes dižpriede Nr.75796 pie autoceļa A4.

2) koki ar numuriem 75791, 75792, 75793, 75794, 75795, 75797, 75798, 75799 ir potenciāli valsts nozīmes dižkoki, kas iespēju robežās ir jāsaglabā.

Atbilstoši izstrādātajiem Rīgas apvedceļa A4 pārbūves risinājumiem:

1) kokiem Nr. 75791, 75792, 75798 autoceļa pārbūvei nepieciešamajiem būvdarbiem nav jāietiecas koku kritiskajā un/vai minimālajā sakņu aizsardzības zonā, tāpēc kokus ir iespējams un nepieciešams saglabāt,

2) kokus Nr. 75793, 75794, 75795, 75796, 75797, 75799 nav iespējams saglabāt, tomēr tie ir tikai potenciāli dižkoki, kurus ir pieļaujams upurēt sabiedriski nozīmīgam mērķim,

3) koki Nr. 75790 un 75796 ir valsts nozīmes dižkoki, no kuriem Nr.75790 ir iespējams un nepieciešams saglabāt (izpildot visas 2010. gada 16. marta MK noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" prasības: skat. 1.6.pielikumu), bet Nr.75796 (skat. 17. un 18. attēlu) nav iespējams saglabāt esošajā vietā (faktiski nav iespēju atbilstoši modificēt autoceļa A4 pārbūves projektu: koka saglabāšanai nepieciešams to aizstāt ar jauna autoceļa A4 būves projektu jaunā trasē). Tā kā koks ir valsts nozīmes dižkoks, tā saglabāšanai tomēr ir jābūt iespējamai, un vienīgā metode ir koka pārstādīšana (skat. 6.2.3. apakšnodaļu un 1.6.pielikumu).

3.5.8 Lielo zīdītāju pārvietošanās koridori

Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmas "Ozols" datiem, plānotās darbības vietā ~15 m attālumā no autoceļa Mazās Juglas apkārtnē ir konstatētas Eirāzijas ūdru Lutra lutra darbības pazīmes (1. tabula). Apvedceļš A4 šķērso Lielo un Mazo Juglu un Ķivuļurgu, kas uzskatāmas par potenciālām ūdru dzīvotnēm.

19. tabula. Pētāmajā teritorijā konstatētās īpaši aizsargājamās zīdītāju sugas un informācija par to aizsardzības status un sastopamību.

Sugas nosaukums	**Aizsardzības statuss**	**Sugas sastopamība Latvijā**	**Sugas sastopamība pētāmā teritorijā**	**Esošās un potenciālās ietekmes vērtējums**
Eirāzijas ūdrs *Lutra lutra*	ĪAS ES BD II, IV BK II	FV, vienmērīgi izplatīts, ņemot vērā ūdensteču un ūdenstilpju pieejamību	Konstatētas darbības pazīmes Mazās Juglas apkārtnē, iespējama klātbūtne arī pārējās ūdenstecēs (Lielajā Juglā, Ķivuļurgā)	Neliela nelabvēlīga ietekme, ņemot vērā iespējamās sadursmes ar transportlīdzekļiem

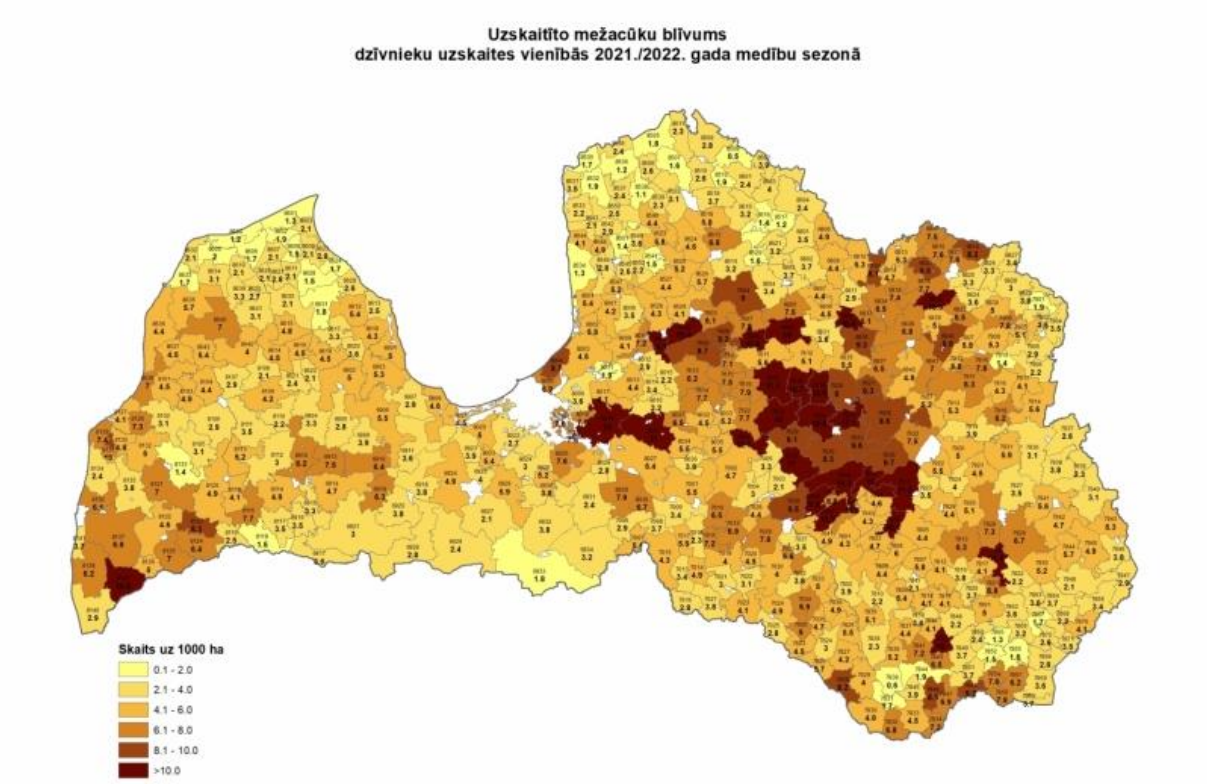
Pēc Valsts mežu dienesta sniegtās informācijas[20], teritorijā, kuru šķērsos apvedceļš A4, pārnadžu blīvums ir salīdzinoši neliels (skat. 19.-22. attēlu), tomēr tuvāko 10-20km attālumā no pilsētas robežas tas norādīts jau kā vismaz divkārt lielāks, kas var veicināt zīdītāju nonākšanu autoceļa tiešā tuvumā. Tālāka dzīvnieku pārvietošanās pilsētas virzienā ir stipri ierobežota, jo šeit praktiski nav migrācijai piemērotu meža koridoru, bet ir teritorijas var salīdzinoši blīvu apdzīvotību. Visvairāk no lielajiem zīdītājiem ir stirnu (*Capreolus capreolus*), kuras apmetušās arī Rīgas zaļajā zonā. Pēdējos gados stirnu skaits visā Latvijā un arī Rīgas apkārtnē turpina pieaugt. Teritorijā uzturas arī daudz meža cūku (*Sus scrofa*). Lai arī to skaitu pēdējos gados būtiski samazinājis Āfrikas cūku mēris un tā izplatības mazināšanai veiktā mērķtiecīgā depopulācija, platībās uz austrumiem no Rīgas meža cūku joprojām ir pat vairāk nekā lielākajā valsts teritorijā. Aļņi (*Alces alces*) pilsētas tuvumā novērojami nepastāvīgi, tomēr dažkārt šķērso autoceļus un ienāk Rīgas apbūves rajonos gandrīz līdz pilsētas centram. Stirnas, meža cūkas un aļņi arī visbiežāk izraisa sadursmes ar transporta līdzekļiem uz A4 autoceļa, tomēr, salīdzinot ar ļoti intensīvo satiksmi uz A4 autoceļa, sadursmju skaits ir neliels, taču tās var nodarīt lielākus zaudējumus transportlīdzekļu īpašniekiem un autoceļa infrastruktūrai nekā vietās ar mazāku satiksmes intensitāti. Pēc Valsts mežu dienesta sniegtās informācijas, laika posmā no 2015.gada līdz 2017.gadam uz autoceļa A4 ir notikušas 29 sadursmes ar meža dzīvniekiem. Sadursmes ar alni notikušas 3 reizes, 11 gadījumos sadursmes ir izraisījušas stirnas un 12 gadījumos sadursmes ir izraisījušas mežacūkas. Visbiežākās sadursmju vietas ir posms Mucenieku apkārtnē, kā arī Salaspils novada teritorijā (2 - 4 km attālumā no krustojuma ar autoceļu A6).

Medījamo pārnadžu populāciju blīvuma un to pārvietošanās ieradumu veidošanā būtiska nozīme ir medību tiesību lietotāju saimnieciskajai darbībai savās līgumplatībās, tādēļ nākotnē zemju īpašniekiem un to likumīgiem valdītājiem autoceļa A4 teritorijā ne mazāk kā 1km platā joslā no brauktuves iežogotās daļas būtu jānosaka vienoti vispārēji ierobežojumi medību saimniecībai, īpaši dzīvnieku piebarošanai un dzinēju izmantošanai medībās.

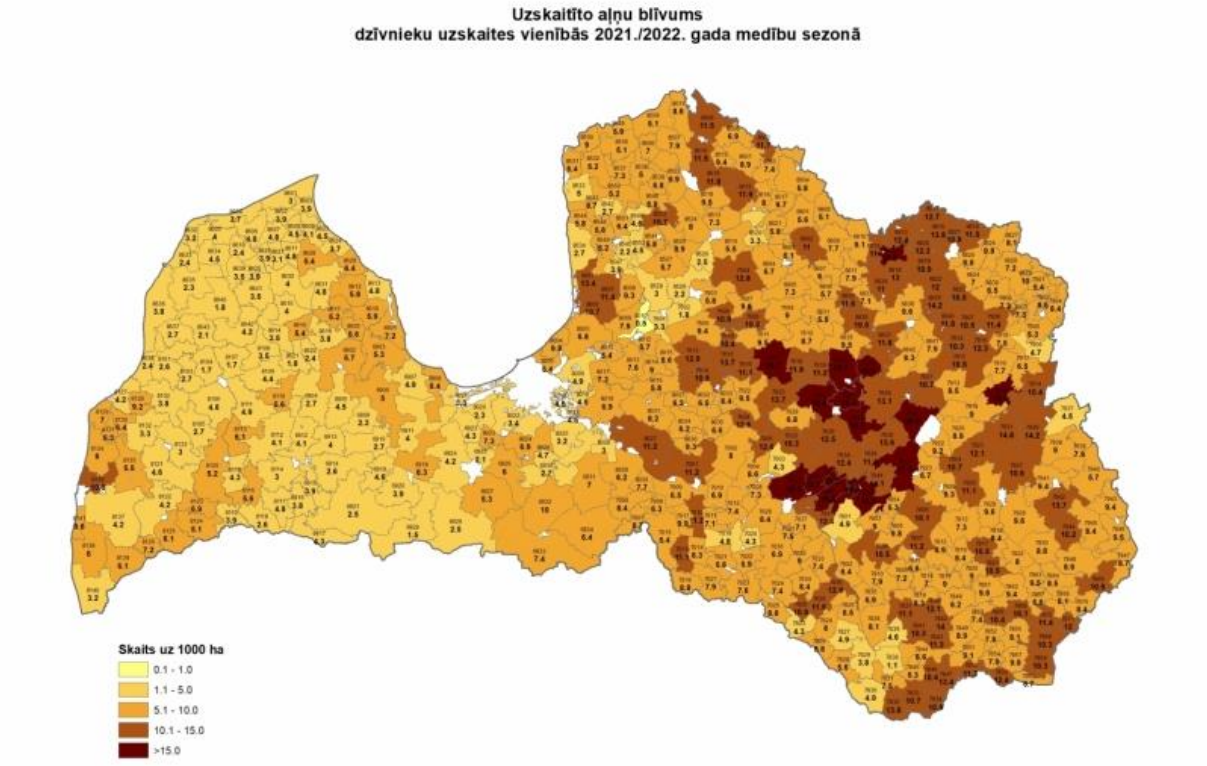
Citu zīdītāju, piemēram, ūdru (*Lutra lutra*) izplatībai ūdens tuvumā ir būtisks lielo un vidējo upju tīkls, kas savienojoties, veido labvēlīgus apstākļus dzīvnieku migrācijai. Apvedceļš A4 šķērso Lielo un Mazo Juglu un Ķivuļurgu, kas uzskatāmas par potenciālām ūdru dzīvotnēm. Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmas "Ozols" datiem, plānotās darbības vietā ~15 m attālumā no autoceļa Mazās Juglas apkārtnē konstatētas ūdru darbības pazīmes

Spriežot pēc Valsts meža dienesta uzskaišu datiem, teritorijā iespējama pelēko vilku *Canis lupus* un Eirāzijas lūšu *Lynx lynx* klātbūtne. Kopš 2021. gada lūšu medības Latvijā nenotiek, tādēļ prognozējams vismaz īslaicīgs lūšu skaita un izplatības pieaugums, kas var izraisīt arī šo plēsēju, īpaši jauno dzīvnieku, biežāku ieklīšanu A4 autoceļa tuvumā izvietotajos meža masīvos, kā arī pastiprinātu šī ceļa šķērsošanu. Pēc Valsts mežu dienesta sniegtās informācijas lūšu (*Lynx lynx*) un vilku (*Canis lupus*) skaita blīvumi netiek aprēķināti, tomēr pēc uzskaites datiem dotajā vietā vilku un lūšu klātbūtne ir iespējama (skat. 23. un 24. attēlu). Kopš 2021. gada lūšu medības Latvijā nenotiek, tādēļ prognozējams vismaz īslaicīgs lūšu skaita un izplatības pieaugums, kas var izraisīt arī šo plēsēju, īpaši jauno dzīvnieku, biežāku ieklīšanu A4 autoceļa tuvumā izvietotajos meža masīvos, kā arī pastiprinātu šī ceļa šķērsošanu.

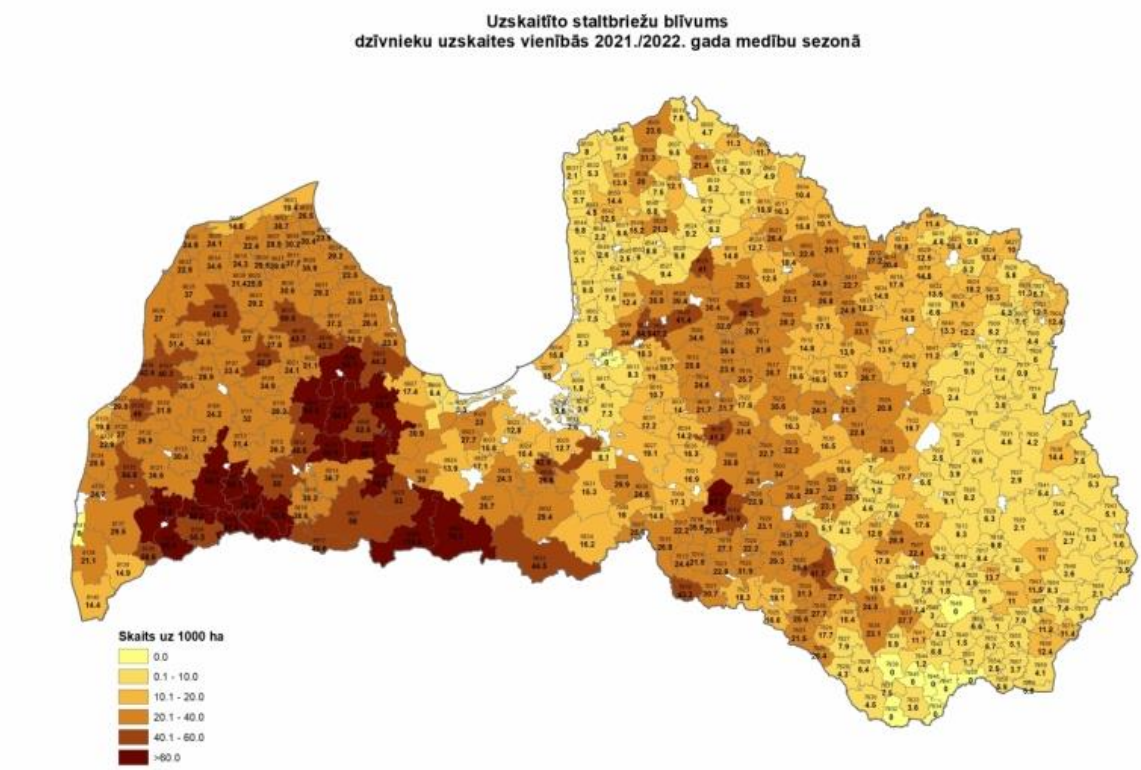
[20] http://www.vmd.gov.lv/valsts-meza-dienests/statiskas-lapas/medibas/valsts-meza-dienests/statiskas-lapas/skaitli-un-fakti?id=766#jump



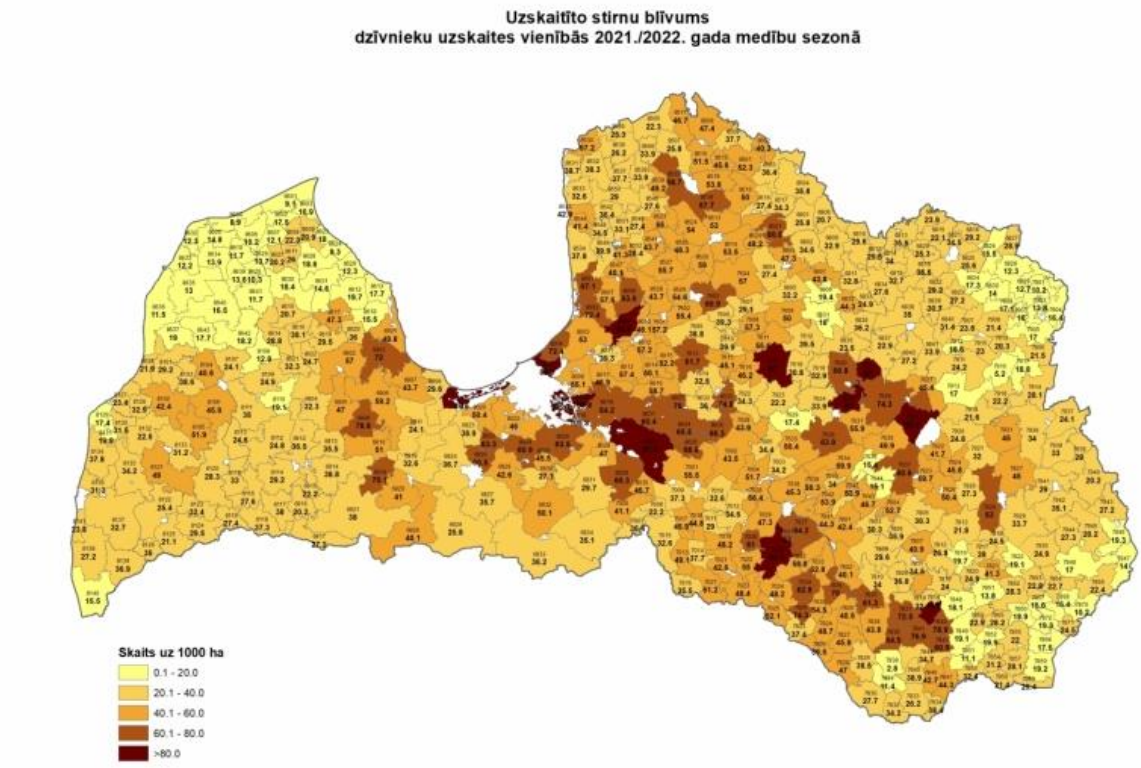
19. attēls. Meža cūku skaita blīvums uz 1000 ha apmedījamās platības medījamo dzīvnieku uzskaites vienībāss *(VMD, 2021)*



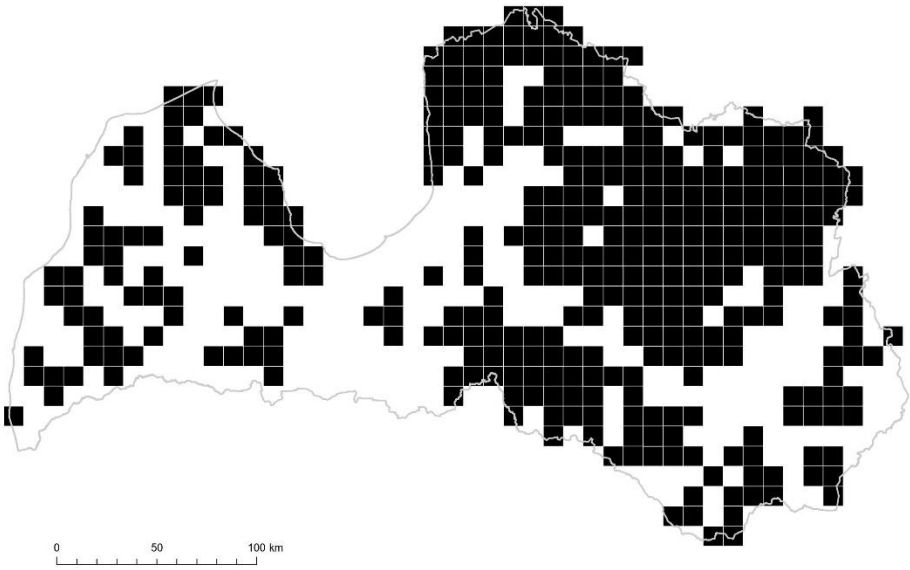
20. attēls. Aļņu skaita blīvums uz 1000 ha meža medījamo dzīvnieku uzskaites vienībās *(VMD, 2021)*



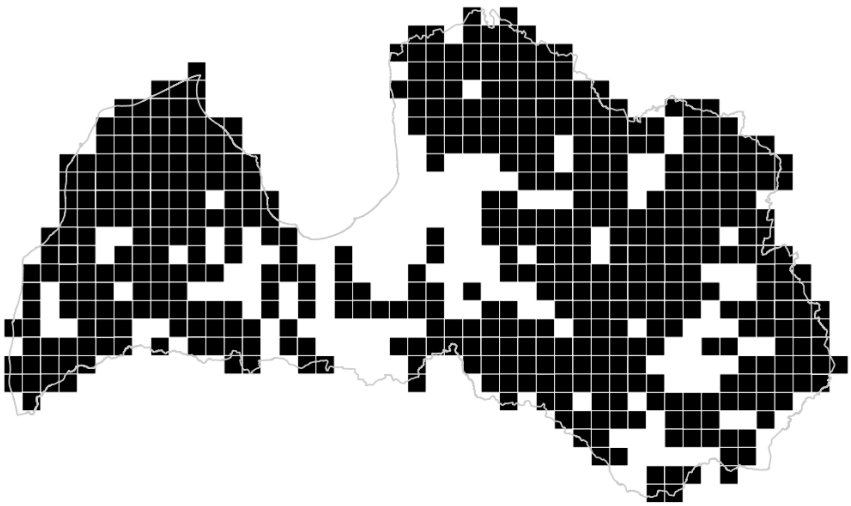
21. attēls. Staltbriežu skaita blīvums uz 1000 ha meža medījamo dzīvnieku uzskaites vienībās *(VMD, 2021)*



22. attēls. Stirnu skaita blīvums uz 1000 ha apmedījamo platību medījamo dzīvnieku uzskaites vienībās *(VMD, 2021)*



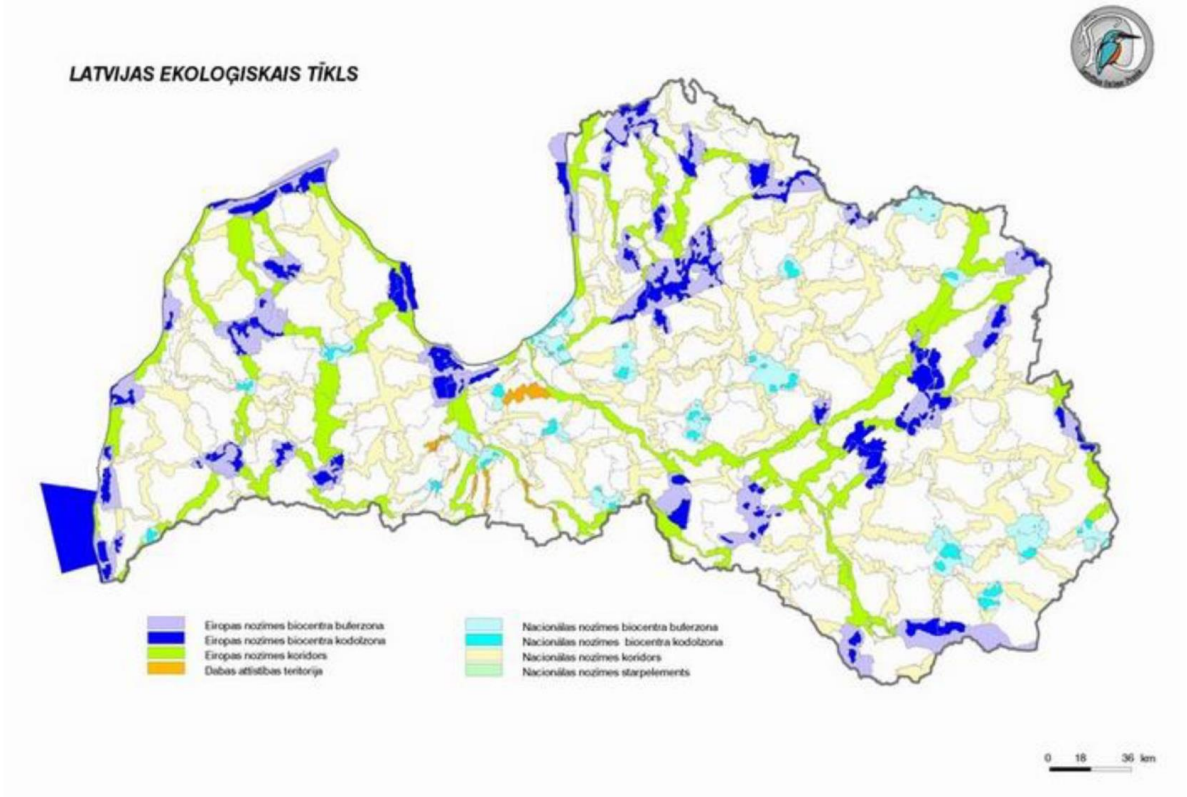
23. attēls. Lūšu izplatība 2021 gadā pēc VMD apkopotajām pēdu uzskaitēm un lūšu nomedīšanas vietām 2020./2021. gada medību sezonā *(Ozoliņš J., Bagrade G., Männil P. & Balčiauskas L. 2022. Eurasian lynx in Latvia: experience gained and future challenges at a population level. Cat News 75, 37–41.)*



24. attēls. 2021./2022. gada medību sezonā pēc klātbūtnes pazīmēm un medību rezultātiem VMD uzskaitīto vilku izplatība *(http://www.silava.lv/userfiles/file/Projektu%20parskati/2022_MSAF_Ozolins_vilki.pdf.)*

Sakarā ar Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju sugu monitoringu autoceļa A4 apsaimniekotājiem sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi un Valsts meža dienestu būtu jānodrošina bojāgājušo vilku, lūšu, brūno lāču (*Ursus arctos*) un ūdru ķermeņu vai to atlieku uzrādīšana to nogādei zinātniskai izpētei (http://www.daba.gov.lv/lv/speciala-monitoringa-metodikas; http://www.daba.gov.lv/lv/fona-monitoringa-metodikas).

Saskaņā ar Latvijas Dabas fonda izstrādāto ekoloģisko koridoru tīklu Latvijā (2004.gads), apvedceļš A4 atrodas starp diviem Eiropas nozīmes ekoloģiskiem koridoriem: Gaujas un Daugavas ieleju. Gaujas ielejas koridors atrodas ziemeļaustrumu virzienā no apvedceļa A4 sākuma posma, savukārt Daugavas ielejas koridors atrodas - dienvidu virzienā no apvedceļa beigu posma. Apvedceļa A4 trase šķērso Nacionālās nozīmes ekoloģiskos koridorus - Lielās un Mazās Juglas ielejas (skat. 25.attēlu).



25.attēls. Latvijas ekoloģiskais tīkls pēc Latvijas dabas fonda datiem (2004.gads).

Pētāmajā teritorijā nav augsts migrējošo dzīvnieku blīvums. Tomēr jāņem vērā, ka rajoni ar zemu populācijas blīvumu var piesaistīt jaunus, mazāk pieredzējušus dzīvniekus, kas devušies savu teritoriju meklējumos. Dzīvnieki biežāk šķērso ceļus, kuru braucamā daļa atrodas vienā līmenī ar tuvāko apkārtni. Medījamo pārnadžu populāciju blīvuma un to pārvietošanās ieradumu veidošanā būtiska nozīme ir medību tiesību lietotāju saimnieciskajai darbībai savās līgumplatībās.

Dzīvnieku pārvietošanos pār autoceļiem nodrošina pārejas (ekoloģiskie tilti) vai ekoloģiskie tuneļi, kas bieži tiek apvienoti ar tiltu būvi pār upēm, atstājot pietiekami platas apaugušas un neapplūstošas piekrastes joslas.

3.6. Ainaviskais un kultūrvēsturiskais teritorijas un apkārtnes nozīmīgums, teritorijas arheoloģisko vērtību novērtējums

Plānotā apvedceļa rekonstrukcijas trase pamatā virzās pa zemieni, kurā galvenokārt priežu meži mijas ar kultivētiem laukiem, pļavām, klajumiem un krūmājiem (skat. 3.1.1. nodaļu). Pēc tipoloģijas šo ainavu var raksturot kā ceļa joslas ainavu, kurai līdzenums piešķir liela mēroga atvērtību, ienesot

lauksaimnieciski apstrādātas līdzenuma agrārainavas un mežu elementus, ko papildina viensētu un apdzīvotu vietu akcenti ar agrobūvju un augstsprieguma pārvadu siluetiem un dzelzceļa līnijām (skat. 26.attēlu). Salīdzinoši vienmuļajā vidē zināmu akcentu ienes Lielās un Mazās Juglas šķērsošanas vietas, kur skatam paveras upju meandras. Tuvākajā apkaimē nozīmīgās I pasaules kara laikā notikušās kaujas par Rīgas pilsētu imagināriainavai piešķir vēsturisko elementu. Mūsdienās arvien vairāk šajā apmežotajā galvaspilsētas pierobežas ainavā ienāk dzīvojamo ēku un industriālo objektu jaunbūves. Pēc nozīmīguma pakāpes šo ainavu varētu raksturot kā vidēju - ar vietējo nozīmi.

Tuvākais no minētajiem vēstures un arheoloģijas pieminekļiem, kas atrodas apvedceļa A4 tuvumā, ir Dzelzceļa tilts pār Mazās Juglas upi, kas atrodas aptuveni 350 m no ceļa. Mūku kalns (Spolīšukalns) - pilskalns atrodas ~800 m attālumā no apvedceļa A4. Sunīšu viduslaiku kapsēta un Dizaina objekts robežzīme RĪGA atrodas vairāk kā 1 km attālumā (skat. 11pielikumu).

26.attēls. Autoceļa A4 apvidus ainava.

Saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sniegto informāciju, autoceļa A4 plānoto darbu teritorijā neatrodas valsts aizsardzībā esoši kultūras pieminekļi vai to aizsardzības zonas. 20.tabulā ir uzskaitīti autoceļa A4 tuvumā esošie kultūrvēsturiskie pieminekļi (skat. 11pielikumu).

20. tabula. Autoceļa A4 tuvumā esošie kultūrvēsturiskie pieminekļi

Valsts aizsardz. Nr.	Pieminekļu vērtības grupa	Pieminekļu veids	Pieminekļu nosaukums	Pieminekļu atrašanās vieta
2091	Vietējās nozīmes	Arheoloģija	Sunīšu viduslaiku kapsēta	Garkalnes pag., Sunīši
9015	Valsts nozīmes	Mākslas	Dizaina objekts robežzīme RĪGA	Garkalnes pag.., pie autoceļa A10
9802	Vietējas nozīmes	Industriālais	Dzelzceļa tilts pār Mazās Juglas upi	Stopiņu pag., dzelzceļa līnijā Rīga - Ērgļi, pie Upeslejām
2136	Valsts nozīmes	Arheoloģija	Mūku kalns (Spolīšukalns) - pilskalns	Salaspils nov., pie Spolīšu fermas

Autoceļa A4 tuvumā atrodas vairākas ar I pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas. Salaspils novadā īpaši aizsargājamas ir divas piemiņas vietas. I pasaules kara Brāļu kapi pie Blanku mājām, ir piemiņas akmens. Piemiņas vieta atrodas apmēram 150 m uz R no autoceļa A4 (skat. 10.pielikumu) un ir starpvalstu līguma aizsardzībā, apvedceļa rekonstrukcijas darbus vēlams saskaņot ar Latvijas Brāļu kapu komiteju. Igauņu karavīru Brāļu kapi, 70 - 80 m uz R no autoceļa A4 Augšskabreņu māju tuvumā (ja par pamatu ņem skatupunktu, kas atrodas apmēram 300 m uz priekšu Rīgas Daugavpils šosejas virzienā no apvedceļa krustojuma ar Salaspils - Bajāru ceļu) (skat. 10.pielikumu). Brāļu kapus aizsargā kopīga Latvijas Brāļu kapu komitejas un Igaunijas Brāļu kapu komitejas vienošanās.

Saskaņā ar novadu teritorijas plānojumiem apvedceļa A4 tiešā tuvumā Ropažu novadā atrodas rekreācijai nozīmīgie saudzējamie meži (M4). M4 teritorijā atļauts ierīkot transporta infrastruktūras objektus. Tuvākā rekreācijas un tūrisma attīstības teritorija ir Ropažu novadā Muceniekos, ~400 m no autoceļa.

Saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sniegto informāciju un izvērtējot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras karšu pārlūkā pieejamās LIDAR reljefa modeļa kartes, autoceļa A4 posmā no Sunīšiem līdz Avotiem abpus autoceļam ir redzami mākslīgi veidoti uzkalniņi, kas varētu būt arheoloģiski nozīmīgi objekti - senās kokogļu ieguves vietas vai, iespējams, senkapu uzkalniņi. Līdz ar to, saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, pirms būvdarbu veikšanas nepieciešams apzināt būvniecības zonā esošos uzkalniņus un veikt nepieciešamas darbības, lai neparedzētu uzkalniņu iznīcināšanu, veicot autoceļa rekonstrukcijas darbus. Ja veicot autoceļa A4 rekonstrukcijas plānošanu nebūs iespējams izvairīties no atsevišķu arheoloģiski nozīmīgu uzkalniņu skaršanas, pirms būvdarbu veikšanas tos būs nepieciešams pilnībā arheoloģiski izpētīt.

3.7. Derīgo izrakteņu atradnes autoceļa posmiem piegulošajās teritorijās

Ropažu un Salaspils novadu teritorijās atrodas 13 derīgo izrakteņu atradnes. Ģipšakmens atradnei "Salaspils" ir valsts nozīmes derīgā izrakteņa atradnes statuss. Ģipšakmens atradne atrodas ~800 m attālumā no autoceļa A4. Izvērstāks derīgo izrakteņu atradņu raksturojums sniegts 21. tabulā.

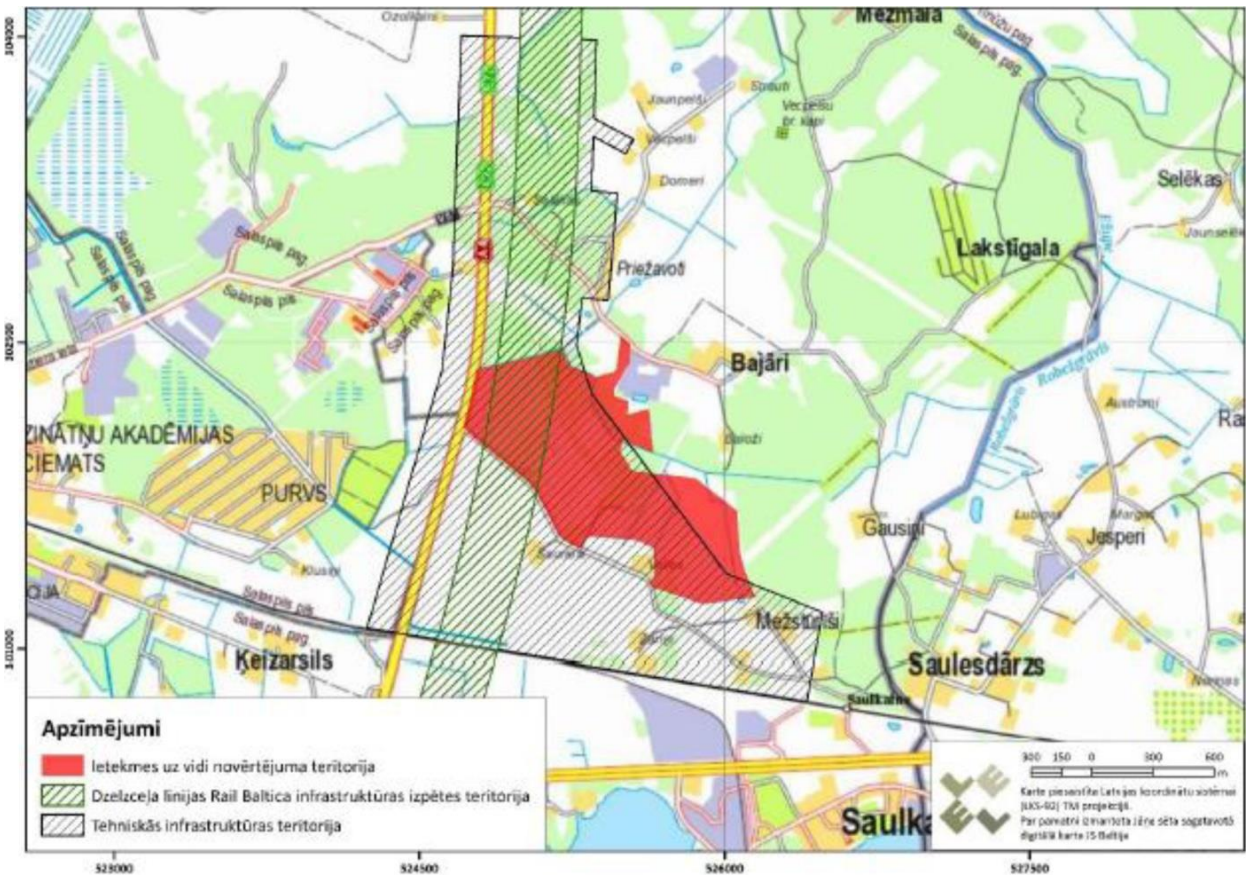
Ģipšakmens atradnē "Saulkalne" (SIA “KNAUF”) ieguves platība ir 74,79 h, un ar derīgo izrakteņu procesu saistīto nederīgo iežu atbērtņu izvietošanas platība – 8,4 ha. Ieguves apjoms ir 300-600 tūkst, t/gadā. likvidēšanas. Lielākā daļa atradnes teritorijas pārklājas ar *Rail Baltica* izpētes teritoriju: gan dzelzceļa līnijas infrastruktūras izpētes teritorija, gan tehniskās infrastruktūras izpētes teritorija (skat. 27.attēlu). Ģipšakmens atradni plānots izstrādāt, pirms tiek uzsākta Rail Baltica būvniecība.

Esošā autoceļa posma rekonstrukcijas teritorija nešķērso nevienu no minētajām atradnēm.

21. tabula. Ropažu un Salaspils novadu teritorijās esošās derīgo izrakteņu atradnes[21]

Atradnes nosaukums	Derīgā izrakteņa veids	Derīgā izrakteņa izmantošanas veids	Kopējais krājumas daudzums uz 2017.gada 1. janvāri, tūkst. m^3
Garkalnes pagasts			
Garkalne (1992.g. iecirknis)	Smilts-grants un smilts	Būvniecībai	Smilts-grants - 2588.82 Smilts - 3524.92
Ropažu pagasts			
Torfa (Mežragu) purvs	Kūdra	Lauksaimniecībā	Kūdra - 82.88
Dutkas	Dolomīts	Šķembām	Dolomīts - 2429.37
Jaundutkas	Dolomīts	Šķembām, ceļu būvei	Dolomīts - 3033.13
Kalngrāvīši	Dolomīts	Šķembām	Dolomīts - 1560.25
Sienāži	Dolomīts	Šķembām, būvniecībai	Dolomīts - 187.12
Bajārgravas	Smilts	Būvniecībai	Smilts-321.62
Sienāži	Smilts	Būvniecībai	Smilts - 20.49
Stopiņu pagasts			
Ciņi	Smilts	Būvniecībai	Smilts-71.52
Salaspils novads			
Salaspils	Ģipšakmens	Būvģipsim, ģipša un cementa ražošanai	Ģipšakmens - 4910.21
Jaunšķelti	Smilts	Būvniecībai	Smilts - 360.52
Eniņi	Smilts	Būvniecībai	Smilts - 695.92
Getliņu purvs	Kūdra	Lauksaimniecībā, kūdras substrātu ražošanai	Kūdra - 256.78

[21] https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Geologija/DER_IZR_KRAJ_BILANCES/Derigo_izraktenu_krajumu_bilace_2014.pdf



27.attēls. Autoceļa A4, Rail Baltica un ģipšakmens atradnes (sarkanais laukums) "Saulkalne" savstarpējais novietojums[22]

3.8. Apkārtnē esošo citu vides problēmu un riska objektu raksturojums

Saskaņā ar Ropažu novada teritorijas plānojumu par ugunsgrēka riska teritorijām ir uzskatāmas mežu teritorijas gar autoceļu A4, bet sausos klimatiskos apstākļos par ugunsbīstamiem praktiski var uzskatīt visus uz sausām minerālaugsnēm augošos mežus.

Bez iepriekšējās nodaļās aprakstītajiem aspektiem, plānotās darbības teritorijā nav konstatētas citas vides problēmas vai riska objekti.

[22] Izkopējams no "Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai"

4. IESPĒJAMĀ IETEKME UZ VIDI OBJEKTA IZBŪVES UN EKSPLUATĀCIJAS LAIKĀ

4.1. Paredzētās darbības (arī pievedceļu) īstenošanai nepieciešamā platība un nepieciešamās papildu zemes platības būvdarbu veikšanas laikā. Plānoto būvniecības darbu risinājumi

Autoceļa A4 rekonstrukcijas ietvaros tiks veidoti šķērsojumi ar citām infrastruktūrām (divlīmeņu ceļu mezgli - satiksmes pārvadi un tuneļi, tilti) un vietējais (paralēlo, pašvaldības) ceļu tīkls, kas nodrošinās piekļuvi īpašumiem un sasaisti ar novados esošajiem ciemiem; kur nepieciešams - tiks veikta esošo inženiertīklu pārbūve vai aizsardzība.

Veicamie darbi rekonstruējamajam autoceļam A4:

- sagatavošanas darbi;
- vecā ceļa seguma noņemšana;
- zemes klātnes izbūve;
- salturīgās kārtas izbūve;
- nesošās kārtas un ceļa seguma izbūve;
- pārvadu, estakāžu, tiltu un caurteku izbūve;
- inženiertīku izbūve;
- labiekārtošana.

Pagaidām provizoriski novērtētās vajadzīgās atsavināmās zemju platības (ieskaitot valsts un pašvaldību zemes) 1. alternatīvā ir 896 963 m², 2. alternatīvā – 849 106 m² (par 5,3% mazāk, kas vērtējama kā nebūtiska atšķirība).

Sagatavošanas darbu ietvaros tiek veikta uzmērīšanas un nospraušanas darbi, koku un krūmu zāģēšana, grāvju rakšana un tīrīšana, zemes virskārtas norakšana.

Zemes klātnes izbūves darbu ietvaros tiek veikti pamatnes profilēšana un planēšana, pakāpju veidošana, uzbērumu un/vai ierakumu veidošana.

Pēc pamatnes sagatavošanas tiek veikta salturīgās kārtas izbūve vienā vai vairākos slāņos. Tam seko asfaltbetona seguma ieklāšana.

Satiksmes mezglos tiks veikta pārvadu un estakāžu būvniecība, jaunas brauktuves būvniecība, bet pār Lielo un Mazo Juglu plānota tiltu rekonstrukcija. Šie darbi norit trīs posmos: pamatu un konstrukciju izbūve gruntī, balstu un atbalsta sienu izbūve un laiduma konstrukciju izbūve. Pārējās ūdensteces un meliorācijas grāvji ceļa šķērsojuma vietā tiks aprīkoti ar caurtekām. Tāpat tiks veikta inženiertīklu (apgaismes, elektropārvades līniju, gāzes vadu u.tml.) pārkārtošana. Darbu noslēgumā tiks veikta nogāžu apzaļumošana, ceļa norāžu, barjeru, kā arī žogu ierīkošana.

Pirms būvdarbu uzsākšanas, atbilstoši būvprojektā izstrādātajam darbu organizēšanas projektam,

būvdarbu veicējs izstrādās darbu veikšanas projektu, kurā tiks paredzēti risinājumi būvlaukuma ierīkošanai, esošās infrastruktūras un inženiertīklu darbības nodrošināšanai. Šie pasākumi un jebkuras to izmaiņas, kas radīsies darbu procesā, tiks saskaņoti ar atbilstošo infrastruktūras un inženiertīklu īpašniekiem vai valdītājiem. Pēc būvdarbu pabeigšanas esošā infrastruktūra un inženiertīkli ir jāatjauno būvprojektā paredzētajā stāvoklī, bet ja attiecībā uz to būvprojektā īpašas prasības nav noteiktas, tad infrastruktūra un inženiertīkli ir jāatjauno ne sliktākā stāvoklī, kāds bija būvdarbu uzsākšanas brīdī.

Ierasta prakse ceļu būvniecībā ir autoceļu nodalījuma joslās atklātās vietās izveidot laukumus būvtehnikas un materiālu izvietošanai, kā arī personāla sadzīves vajadzībām. Šādi laukumi tiks ierīkoti arī tuneļu, pārvadu, tiltu izbūves vietās, kur nepieciešamības gadījumā tiks veikti arī montāžas u.c. darbi atbilstoši būvdarbu tehnoloģijas vajadzībām. Laukumu, kas paredzēti būvtehnikas un materiālu izvietošanai, novietojums neatšķirsies starp alternatīvajiem variantiem. Arī šīs teritorijas pēc būvdarbu pabeigšanas ir jāsakārto ne sliktākā stāvoklī, kāds bija būvdarbu uzsākšanas brīdī.

4.2. Ar Darbības vietas teritorijas sagatavošanu, arī tiltu būvniecību, infrastruktūras, inženierkomunikācijas objektu izveidi vai pārveidi saistīto darbu radīto ietekmju raksturojums un novērtējums

4.2.1 Informācija par meža platību, plānotu koku un krūmu izciršanu. Informācija par noņemamās zemsedzes, norokamās un uzberamās grunts un būvniecības laikā radušos grunts un atkritumu daudzumiem

Provizoriski ir aprēķinātas izcērtamo mežu un krūmu platības. Aprēķins balstīts uz skarto zemju īpašumu sarakstu (skat. 7. pielikumu) un plānoto atsavināmo zemes platību. Balstoties pēc esošās situācijas:

- izcērtamās meža platības - 36.3 ha;
- izcērtamo krūmu platības - 7.8 ha.

Autoceļa A4 trase meža zemes šķērso visos novados. Tiešā tuvumā plašākās mežu platības ir Garkalnes pagastā.

Paredzams, ka apvedceļa A4 rekonstrukcijas rezultātā būs ievērojams nerokamās grunts, augsnes, kā arī kokmateriālu apjoms. Provizoriski aprēķināts aptuvenais apjoms dots tālāk 21.tabulā. Precīzs apjoms šī brīža projekta attīstības stadijā nav aprēķināms. Tas tiks veikts tehniskā projekta izstrādes stadijā.

Norokamo grunti būvniecības laikā paredzēts deponēt rekonstruētā ceļa posmu uzbērumos un jaunās brauktuves izbūves vajadzībām, t.i., izmantot atkārtoti. Arī vecais ceļa segums tiks izmantots jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai. Nerokamā augsnes virskārta tiks izmantota jaunveidojamā ceļa uzbēruma un - pārpalikuma gadījumā — arī piegulošās joslas pārklāšanai ar auglīgo slāni. Noraktās augsnes virskārtu būs iespējams izmantot jaunveidojamā ceļa uzbēruma pārklāšanai ar auglīgo slāni.

Apraksts par būvniecības laikā radušos grunti un atkritumiem aprakstīts 4.16.nodaļā. Paredzams, ka

autoceļu būvdarbu laikā radīsies šādi materiāli un atkritumi:

- noraktā grunts - autoceļa zemes klātnes paplašināšanas rezultātā;
- augsne - autoceļa zemes klātnes paplašināšanas rezultātā;
- kokmateriāls - mežu un atsevišķi augošu koku ciršanas rezultātā;
- koksnes atkritumi - krūmāju ciršanas rezultātā;
- būvgruži - rekonstruējot esošo autoceļu, noņemot veco brauktuvi, nojaucot vecās nobrauktuves un estakādes.

4.2.2 Jaunizveidojamo krustojumu, tiltu/ pārvadu un caurteku konstrukciju izbūves plānotie risinājumi

Plānotie izbūves darbi un to secība ir aprakstīti šī ziņojuma 4.1. nodaļā. Tiltu/ pārvadu un caurteku konstrukciju izbūves plānotie risinājumi apkopoti 2.4.nodaļā.

Būvdarbu laikā braukšanas ierobežojumi sagaidāmi visās autoceļa A4 posma rekonstrukcijas vietā, kur jau tagad ik dienas ir novērojami ievērojami satiksmes sastrēgumi. Būvdarbu laikā tie vēl vairāk intensificēsies, jo tiks noteikti dažādi satiksmes ierobežojumi. Svarīgi, lai par šiem ierobežojumiem gan vietējie, gan arī citi satiksmes dalībnieki tiktu laikus informēti pēc iespējas plašākā mērogā (plašsaziņas līdzekļi, atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā būvdarbu veikšanas vietā, bet pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties atbilstošus apbraucamos ceļus). Tomēr jāatzīmē, ka šie ierobežojumi būs pārejoši un salīdzinoši īslaicīgi.

Darbu veikšanas projektā tiks iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļūt saviem īpašumiem un objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā.

Inženiertīklu pārbūves laikā iespējami piegāžu (piemēram, elektroenerģijas) pārtraukumi gala patērētājiem, par ko tie laicīgi jāinformē. Tehniskie risinājumi tiks saskaņoti ar attiecīgajiem inženiertīklu īpašniekiem darbu veikšanas projektu izstrādes laikā.

Esošais autoceļš A4 jau šobrīd ir veicinājis esošo teritoriju fragmentāciju. Ceļa "barjeras" efekts arī pēc autoceļa A4 pārbūves saglabāsies kā paliekoša ietekme, vēl būtiski palielinoties sakarā ar ceļa platuma pieaugumu un iežogotiem posmiem.

4.2.3 Fizisko izmaiņu, kas radīsies dabā, īstenojot Paredzēto darbību tās plānotajās vietās, raksturojums

Autoceļa A4 rekonstrukcija pa esošo trasi, saglabājot un rekonstruējot visus līdzšinējos virszemes ūdeņu noteces kanālus, nekādas izmaiņas salīdzinājumā ar esošo situāciju nevar radīt. Tas pats attiecas uz piedāvāto vietējās satiksmes ceļu tīklu vietās, kur tam izmantoti jau esoši ceļi. Hidroloģiskā režīma saglabāšana, veidojot vietējās satiksmes ceļus pa jaunām trasēm, ir tehniskās projektēšanas jautājums, kas izriet no likumdošanas un būvnormatīviem. Pareizas projektēšanas un ceļu izbūves gadījumā nevēlama ietekme uz teritorijas drenāžas apstākļiem nav prognozējama.

Līdztekus vispārīgajām labas būvniecības prakses normām ieteicams organizēt būvdarbus tā, lai tieša fiziska ietekme uz grunti neizietu ārpus autoceļa nodalījuma joslas.

Lielā Jugla, Mazā Jugla un Ķivuļurga ir nozīmīgs ekoloģisks koridors ūdens organismu migrācijai, tāpēc tiltu un caurteku būvniecības laikā jācenšas nepiesārņot upju gultnes ar būvmateriāliem, piemēram, granti.

Gadījumā, ja ģeotehniskās izpētes darbu gaitā noskaidrojas, ka karsta procesi var apdraudēt satiksmes drošību, nepieciešams veikt virkni pasākumu, lai izslēgtu karsta ietekmi. Šādā gadījumā kā vienu no inženiertehniskajiem risinājumiem varētu ieteikt nepārtrauktu betona plātņu pārklājumu autoceļa pamatnē, jeb tiltveida konstrukciju ierīkošanu uz pāļiem, kas balstīti stabilās gruntīs - augšdevona Pļaviņu svītas dolomītos.

Biotopu veidi, to platības un ietekme aprakstīta 4.13.nodaļā.

4.2.4 Paredzētās darbības veikšanai nepieciešamo izejmateriālu veidi un apjomi

Autoceļa rekonstrukcijas darbiem nepieciešamo galveno izejvielu aplēstie aptuvenie apjomi sniegti 22. tabulā.

22.tabula. Būvniecības darbiem nepieciešamo galveno izejvielu aptuvenais apjoms tūkst.m³

Izejviela	Avots	Apjoms
Grunts (autoceļa uzbērumu izbūvei)	No vietējām smilts - grants atradnēm	400
Smilts (drenējošā slāņa izbūvei)	No vietējām smilts - grants atradnēm	400
Grants	No vietējām grants atradnēm	40
Dolomīta šķembas (ceļa pamatiem un nomaļu nostiprināšanai)	No vietējām atradnēm	100
Granīta šķembas		200
Asfaltbetons (3 kārtas)	Būvuzņēmēja ražotne	400

Tuvākās izpētītās un izmantojamās smilts un smilts - grants materiāla atradnes ir apskatītas 3.18. nodaļā. Atbilstoši Latvijas Vides, Ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras datiem, 2016.gadā oficiāla smilts un smilts un smilts - grants materiāla ieguve notika vairākās atradnēs (skat. 20. tabulu). Attālums no atradnēm līdz rekonstruējamajai trasei ir neliels un svārstās no 800 m līdz dažiem desmitiem kilometru (atkarībā no tā, uz kuru no trases posmiem nepieciešams nogādāt būvmateriālus).

Smilts un smilts - grants materiāla pievešana tiks organizēta pa jau esošiem ceļiem. Tā kā augstāk minētajās atradnēs būvmateriālu izejvielu ieguve pašreiz jau notiek, pievedceļi tām ir normālā kārtībā un nodrošina drošu smilts un grants piegādi patērētājiem. Nevar arī izslēgt iespēju, ka ekonomiski pamatota var būt jaunu atradņu izpēte un apgūšana, pamatojoties uz ģeoloģiskās kartēšanas un derīgo izrakteņu meklēšanas darbu datiem.

4.2.5 Iespējamie ierobežojošie nosacījumi minēto darbu veikšanai

Kā jau minēts, būvdarbu laikā ierobežojumi sagaidāmi visās autoceļa A4 posma rekonstrukcijas vietās, kur jau tagad ik dienas ir novērojami ievērojami satiksmes sastrēgumi. Būvdarbu laikā tie vēl vairāk

intensificēsies, jo tiks noteikti dažādi satiksmes ierobežojumi. Svarīgi, lai par šiem ierobežojumiem gan vietējie, gan arī citi satiksmes dalībnieki tiktu laikus informēti pēc iespējas plašākā mērogā (plašsaziņas līdzekļi, atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā būvdarbu veikšanas vietā, bet pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties atbilstošus apbraucamos ceļus). Tomēr jāatzīmē, ka šie ierobežojumi būs pārejoši un salīdzinoši īslaicīgi. Salīdzinoši daudz mazāka ietekme būs jaunā apvedceļa, kā jauna ceļa izbūves vietā, kur satiksmes ierobežojumi skars galvenokārt krustojumus ar esošajiem autoceļiem.

Darbu veikšanas projektā tiks iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļūt saviem īpašumiem un objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā.

4.3. Gaisa piesārņojuma izmaiņu ietekmes novērtējums

Kā jau minēts, pārbūves rezultātā vienbrauktuves ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvju 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 analoģijas juridiski korekti apgalvot, ka, kaut arī autosatiksme 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 jelkad novērotas un prognozētas, ieskaitot šajā ietekmes uz vidi novērtējumā prognozētās, nevar radīt ne robežvērtības pārsniedzošu, 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-Skulte (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 vērtēts (mērīts, rēķināts un/vai modelēts) 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 še uzskaitītajiem IVN ir šim pašam autoceļa posmam analoģiskai 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 brauktuvju 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.

4.3.1 Gaisa piesārņojuma izmaiņas būvniecības laikā

Autoceļu būvniecība Latvijā līdz šim nav radījusi tādu gaisa piesārņojumu, kas prasītu paredzēt pasākumus emisiju gaisā samazināšanai. Apvedceļa A4 rekonstrukcijas laikā piesārņojošo vielu emisijas paredzamas no augsnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtnēs, birstošo materiālu izkraušanas un no būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Būvniecības darbu ietekme vērtējama kā lokāla un īslaicīga (vērtējot gada un ilgākā periodā), arī saistītās ietekmes un iespējamās neērtības iedzīvotājiem vērtējamas kā īslaicīgas.

4.3.2 Kopējā ietekme no citām paredzētām, bet vēl nerealizētām darbībām

Ziņojuma 2.5. nodaļā sniegta informācija par citiem plānotiem, bet vēl nerealizētiem projektiem:

- Valsts galvenā autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecība;
- Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" būvniecība;
- Automaģistrāles E22 posma Kranciems - Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība;
- Ģipšakmens ieguve atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā.

Valsts galvenā autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecības projekts paredz 4 joslu autoceļa izbūvi jaunā vietā, šķērsojot Ķekavas novadu un pieslēdzoties autoceļam A5 (esošā apļa - a/c A8, P90 un P85 mezgls - vietā); esošā a/c A5 paplašināšanu uz 4 joslām (posmā no esošā a/c A5, P90 un P85 mezgla līdz Ķekavas apvedceļam. Pēc plānotās izbūves darbu secības, kopēja būvniecības darbu ietekme nav paredzama. Realizējot autoceļa E67 posma a/c A4 (Saulkalne) - Bauska (Ārce) būvniecību, būtiskas autotransporta plūsmas izmaiņas vērtētajā autoceļa A4 posmā nav prognozējamas.

Autoceļa A4 rekonstrukcijas zona daļēji pārklājas ar *Rail Baltica* trasi - abi objekti tiek plānoti vienā koridorā. *Rail Baltica būvniecības* ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā[23] ietekme uz gaisa kvalitāti no vilcienu kustības vērtēta kā nenozīmīga. Daļiņu PM_{10} un daļiņu $PM_{2.5}$ emisijas plānotās dzelzceļa trases ekspluatācijas laikā radīs nebūtisku piesārņojuma pieaugumu. Daļiņu PM_{10} 36. augstākās diennakts

[23] Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā redakcija. Pilnsabiedrība "RB Latvija", SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"; 2016. gada marts.

koncentrācijas maksimālā vērtība, kas noteiktas 20 metrus no trases līnijas, var sasniegt 0,23 μg/m^3, savukārt 50 metru attālumā no trases ass līnijas maksimālā aprēķinātā daļiņu PM_{10} diennakts koncentrācija ir 0,12 μg/m^3. Daļiņu PM_{10} un daļiņu $PM_{2.5}$ gada vidējās koncentrācijas 20 metru attālumā no trases ass līnijas var sasniegt 0,10 μg/m^3, 50 metru attālumā - 0,05 μg/m^3. Prognozētais piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugums 20 m attālumā no dzelzceļa trases ass līnijas ir mazāks nekā 1% no attiecīgā gaisa kvalitātes normatīva, tātad faktiski šajā attālumā šā piesārņojuma vairs nav.

Automaģistrāles E22 posma Kranciems - Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība paredz pagarināt esošo reģionālo autoceļu Tīnūži - Koknese (P80), izveidojot ievadu Rīgā līdz Slāvu aplim. Tas nozīmē, ka posmā no Dreiliņu apļa Rīgā līdz Kranciema karjeram tiks izveidots jauns ceļš, kas savienos jau izbūvēto E22 posmu. Ir izstrādāti a/c E22 tehniskie risinājumi posmā Slāvu aplis – a/c A4. Šie risinājumi ir uznesti arī plāna rasējumos. Pēc projekta realizācijas būtiskas autotransporta plūsmas izmaiņas, kas ietekmētu piesārņojuma līmeņa izmaiņas, vērtētajā autoceļa A4 posmā nav prognozējamas. Tomēr pārskatāmā nākotnē projekts netiks attīstīts.

Veicot prognozētās satiksmes intensitātes izmaiņu ietekmes analīzi uz gaisa kvalitāti, secināms, ka autoceļa A4 posmā, kas ir tiešā ģipšakmens ieguves atradnes "Saulkalne" tuvumā, piesārņojuma koncentrācija attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu ir 0.2 - 42 %. Vērtējot summāro ietekmi uz gaisa kvalitāti no ģipšakmens ieguves atradnē "Saulkalne" un autoceļa A4, nav prognozējama būtiska summārā ietekme, kas veicinātu gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumus.

4.4. Trokšņa izmaiņu ietekmes novērtējums. Vibrācijas ietekmes izvērtējums

4.4.1 Trokšņa izmaiņu ietekme

Modelējot A4 automaģistrāles satiksmes radīto troksni pēc pārbūves, autotransporta kustības radītais troksnis tiek modelēts kopā ar 2050. gadā plānotajiem infrastruktūras un satiksmes objektiem A4 tuvējā apkārtnē. Saskaņā ar *Rail Baltica* dzelzceļa attīstības plānu līdz 2050. gadam automaģistrālei A4 posmā no ceļa P4 līdz ceļam P5, ceļam A4 pietuvojas *Rail Baltica* dzelzceļa trase. Dzelzceļš krusto ceļu A4 un virzās Rīgas virzienā. No Rīgas dzelzceļš atgriežas atpakaļ, vēlreiz šķērso A4 un tālāk paralēli un blakus ceļam A4 virzās dienvidu virzienā. A4 posmā no ceļa P5 uz dienvidiem *Rail Baltica* dzelzceļam tiek plānots *Rail Baltica* Salaspils intermodālais kravu terminmāls. Visi šie objekti atrodas A4 tuvumā, to radītie trokšņa līmeņi summējas un veido kopēju trokšņa situāciju ap automaģistrāli A4. A4 pārbūvei un *Rail Baltica* objektiem – dzelzceļam un terminālam –, ir vienāds realizācijas termiņš, tāpēc ir veikta šo nozīmīgo trokšņa avotu, kā arī šķērsojošo un paralēlo ceļu satiksmes radītā trokšņa kopēja modelēšana. *Rail Baltica* trases un Salaspils intermodālā kravu termināla modelēšanas dati ir ņemti no iepriekš veiktaās objektu darbības radītā trokšņa modelēšanas kopā ar plānotajiem prettrokšņa pasākumiem: ietekmes uz vidi novērtējuma Jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa) (skat. arī tālāk šajā nodaļā 33.-35. att.) un Salaspils intermodālā loģistikas centra infrastruktūras izbūves ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma. Šā IVN laikā nav informācijas par citiem nozīmīgiem trokšņa avotiem A4 trases tuvumā līdz 2050. gadam.

Šā ietekmes uz vidi novērtējuma vajadzībām visai pētāmajai teritorijai veikts prognozētā trokšņa līmeņa aprēķins, kas attēlots trokšņa līmeņu kartēs (skat. 12.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, tātad – 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.

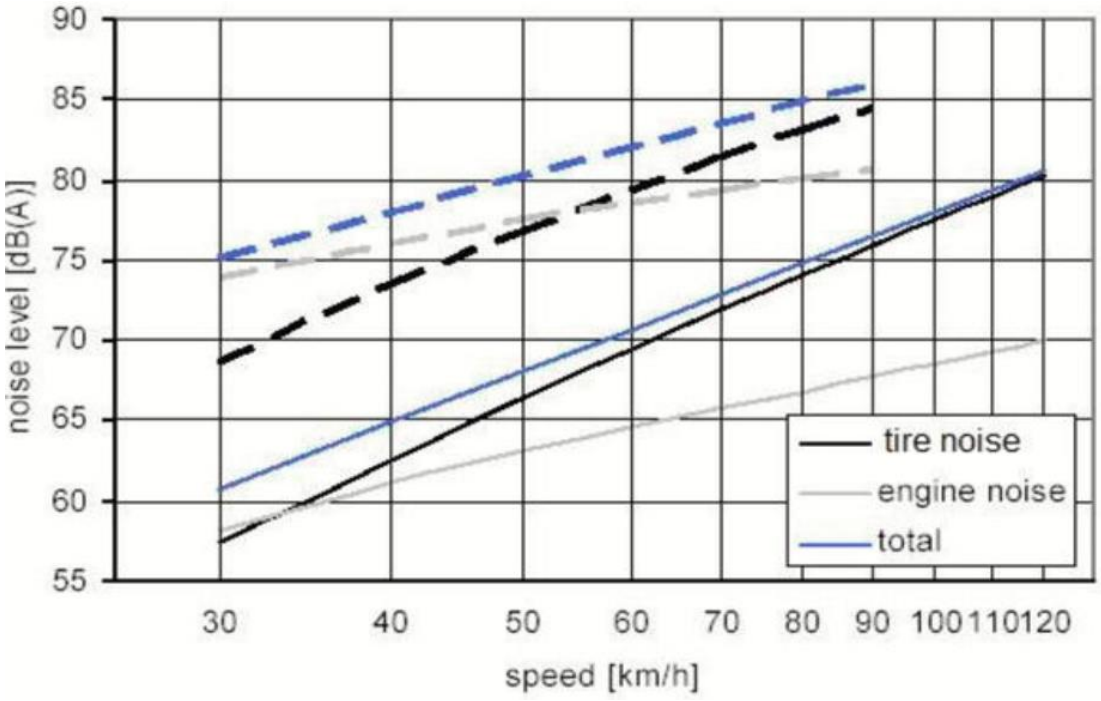
Sagatavojot šo prognozi, pieņemts, ka jaunā maģistrāle iet pa esošo A4 maršrutu. Prognozē ņemta vērā pārbūvētās A4 automaģistrāles 2050. g. satiksmes intensitāte dažādos diennakts posmos, kustības ātrums un trases platums. Tas ļauj objektīvāk novērtēt tieši pārbūves nosacījumu ietekmi uz trokšņa līmeņa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

Autoceļa A4 pārbūvei tiek izskatītas divas alternatīvas, kuras atšķiras detaļās, konkrēti, ar nebūtiski atšķirīgu piegulošo vietējās satiksmes ceļu tīklu ar mazām satiksmes intensitātēm un mazu kustības ātrumu, jo pārbūvējamā ceļa pamattrase nemainās. Projektētāji SIA "EaE Projekts" detalizētu trīsdimensiju modeli ar ceļu un divlīmeņu pārvadu augstumiem ir sagatavojuši tikai 1. alternatīvai, un uz tās pamata arī ir veikta trokšņa modelēšana. Šo satiksmes intensitāšu mazās vērtības norāda, ka nekādu būtiski atšķirību trokšņa situācijā starp alternatīvām nav un visi secinājumi par 1. alternatīvu attiecas arī uz otro alternatīvu: nebūtiskas atšķirības iespējamas tikai trokšņa ekrānu izvietojumā gar vietējās satiksmes ceļiem (nevis pamattrasi), panākot to pašu rezultātu – trokšņa robežlielumu nepārsniegšanu. Trokšņa ekrānu precīzie parametri nav IVN uzdevums, tas ir būvprojekta uzdevums. Likuma *"Par ietekmes uz vidi novērtējumu"* 3.pantā "Ietekmes novērtējuma principi" noteikts : *"1) ietekmes novērtējums izdarāms pēc iespējas agrākā paredzētās darbības plānošanas, projektēšanas un lēmumu pieņemšanas stadijā"*, kas pilnībā izslēdz uzdevumu IVN stadijā noteikt precīzos prettrokšņa ekrānu būvprojekta parametrus. IVN uzdevums ir tikai konstatēt, ka paredzētā darbība ir iespējama veidā, kas nerada trokšņa robežlielumu pārsniegumus, un šis konstatējums vienlīdz attiecas uz abām alternatīvām.

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 4 m virs teritorijas.

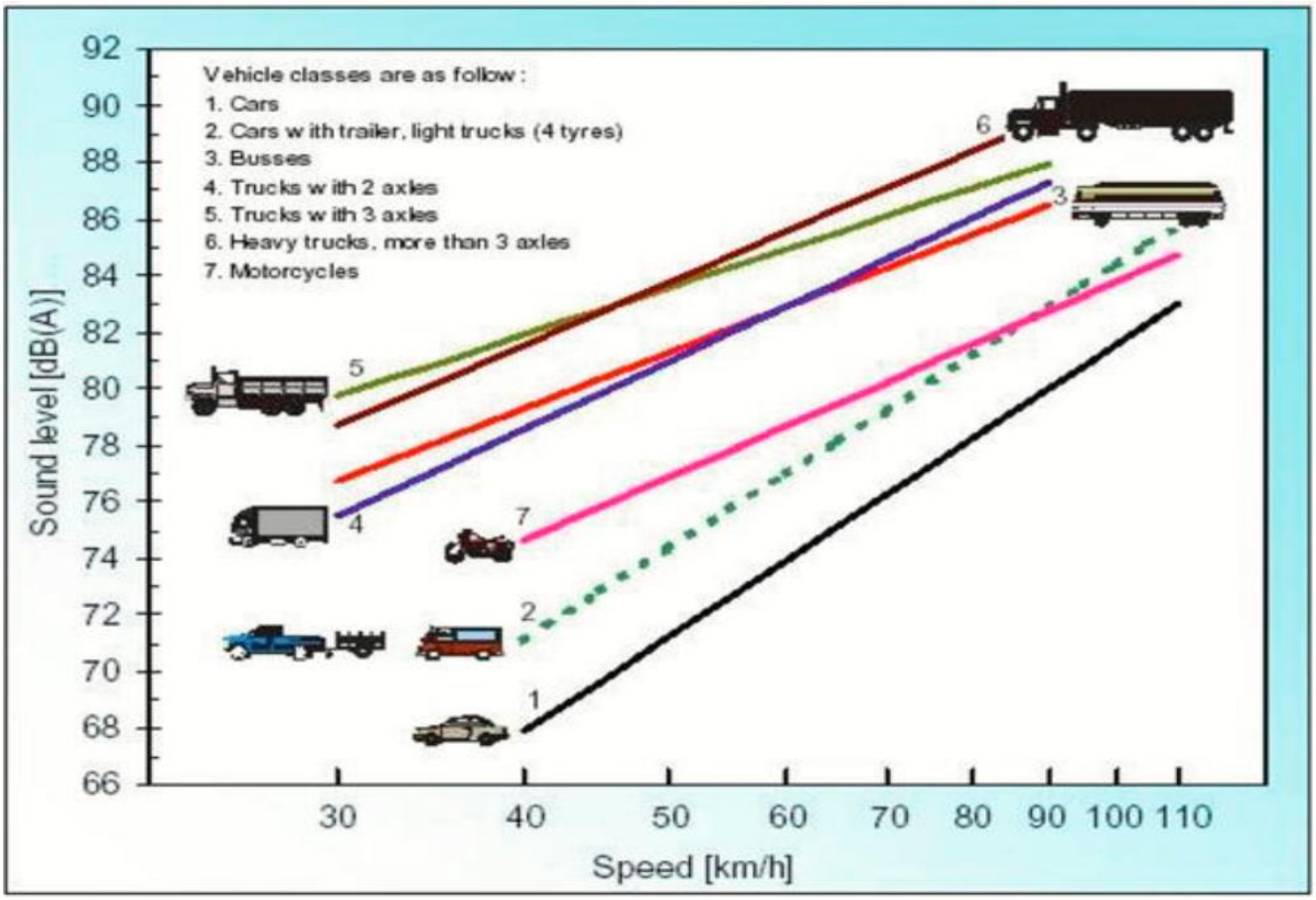
Visai pētāmajai teritorijai veikts trokšņa līmeņa aprēķins, kas attēlots trokšņa līmeņu kartēs. Trokšņa līmeņa solis visās kartēs ir 5 dB, pārsnieguma solis – 1 dB, un kartē tie attēloti kā attiecīgas krāsas robežlīnijas. Tāds modelēšanas rezultāts trokšņa izplatīšanās situācijai 4 m augstumā diennakts dienas, vakara un nakts periodiem ir attēlots kartēs (skat. 12.pielikumu[24]).

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

[24] Jau pēc pārmodelēšanas 4.pielikuma trašu variantu karšu 4. lapās ir nācis klāt viens jauns blakusceļš Salaspils novadā no mezgla Nr.27 ar a/c V57 līdz projekta posma beigām. Ceļa vienīgā funkcija ir piekļuve 10 īpašumiem, no kuriem tikai divos ir mājas, maksimālā prognozētā satiksmes plūsma 2050. gadā ir 40 automašīnu diennaktī (skat. 2. pielikuma 4. lapās), attiecīgi kā trokšņa avots uzskatāms par nulli un modelī nav iekļauts.



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 jārēķinās 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, Vecliepiņu 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 12.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 Autoceļa A4 (Rīgas apvedceļš, Baltezers-Saulkalne) no autoceļa A2 līdz A6 iespējamās pārbūves trokšņa līmeņa prognozes un prettrokšņa pasākumu pārskatā Nr. 656/2022-KM2.1 (R&D Akustika, 2023) 12.pielikumā. Veicot satiksmes radītā trokšņa līmeņa samazināšanas prettrokšņa pasākumus,

plānots nodrošināt MK Nr.16 trokšņa robežlielumu ievērošanu automaģistrāles A4 aizsargjoslas esošajās piecās apbūves teritorijās. Netiek izskatīta esošo ēku fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošana (ēku logu maiņa u.c. nav plānota). Lai panāktu nepieciešamo trokšņa līmeni, pie autoceļa A4 plānots pielietot trokšņa ekrānus, kuri izvietoti saskaņā ar trokšņa izplatīšanās karti nakts periodam, kad trokšņa pārsniegumu apjoms ir vislielākais.

Trokšņa mazināšanai plānots izmantot dažādus ekrānus, kuriem jāatbilst standartā LVS EN 1793–1:2013 „Ceļu satiksmes trokšņa samazināšanas iekārtas. Akustiskās efektivitātes noteikšanas metode. 1. daļa: Skaņas absorbcijas raksturīgie parametri" noteiktajai „A2" vai augstākai klasei un standartā LVS EN 1793–2:2013 „Ceļu satiksmes trokšņa samazināšanas iekārtas. Akustiskās efektivitātes noteikšanas metode. 2. daļa: Skaņas, kas izplatās pāri prettrokšņa barjerai, izolācijas raksturīgie parametri" noteiktajai „B3" vai augstākai klasei. Katra konkrētā trokšņa ekrāna izvietojums ir jāsaskaņo veicot detalizētu autoceļa pārbūvi, ņemot vērā jaunās trases pārējo infrastruktūras konstrukciju un instalāciju izvietojumu. Ar matemātiskās modelēšanas palīdzību panākts minimāli nepieciešamais trokšņa ekrānu apjoms, kas nodrošina MK Nr. 16 trokšņa līmeņa prasības teritorijā ap pārbūvēto autoceļu A4.

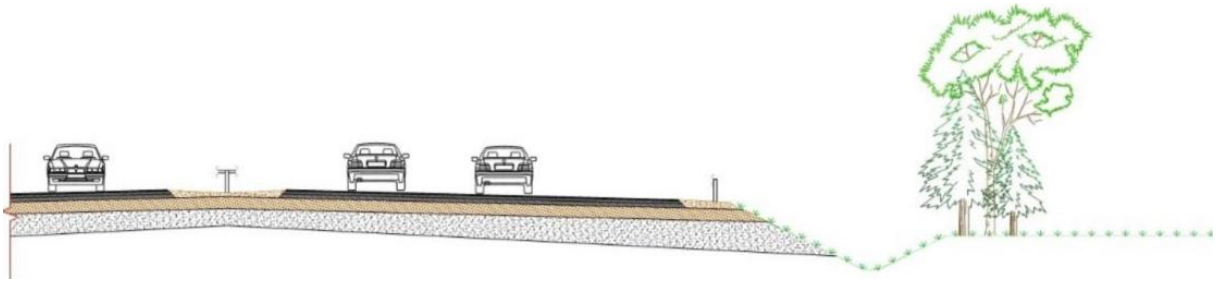
Satiksmes radītais troksnis tuvējās individuālo dzīvojamo māju apbūves teritorijās īslaicīgā periodā (stunda, diena vai vairākas dienas, kā arī, piem., ātrās palīdzības mašīna, motociklistu brauciens, dažādi brīdinājuma signāli utt.) tik un tā paliks labi identificējams, taču tas nenozīmē, ka ilgtermiņā (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} būs samazināti un nepārsniegs MK Nr. 16 noteiktās ilgtermiņa trokšņa rādītāju robežvērtības.

Vietās, kur tiešā autoceļu tuvumā var rasties problēmas ar trokšņa ekrānu izvietošanu, 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)/m[25]. 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 diapazonu[26].

Savukārt 60 m bieza, augsta veģetācija (mežs) var samazināt trokšņa rādītājus pat par 10 dB(A)[27].

[25] Kiely, Gerard. Environmental Engineering, ISBN 0-07-709127-2, McGraw-Hill, 1997
[26] 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.
[27] https://www.fhwa.dot.gov/environment/noise/regulations and guidance/analysis and abatement guidance/polguide05.cfm



30.attēls. Prettrokšņu pasākums - veģetācijas joslas

Arī A. Zabrauskis[28] 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 sezonalitāte.

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. 12. 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

[28] "Būvakustika. Teorija 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 sagaidāmies trokšņa robežlielumu pārsniegumiem.

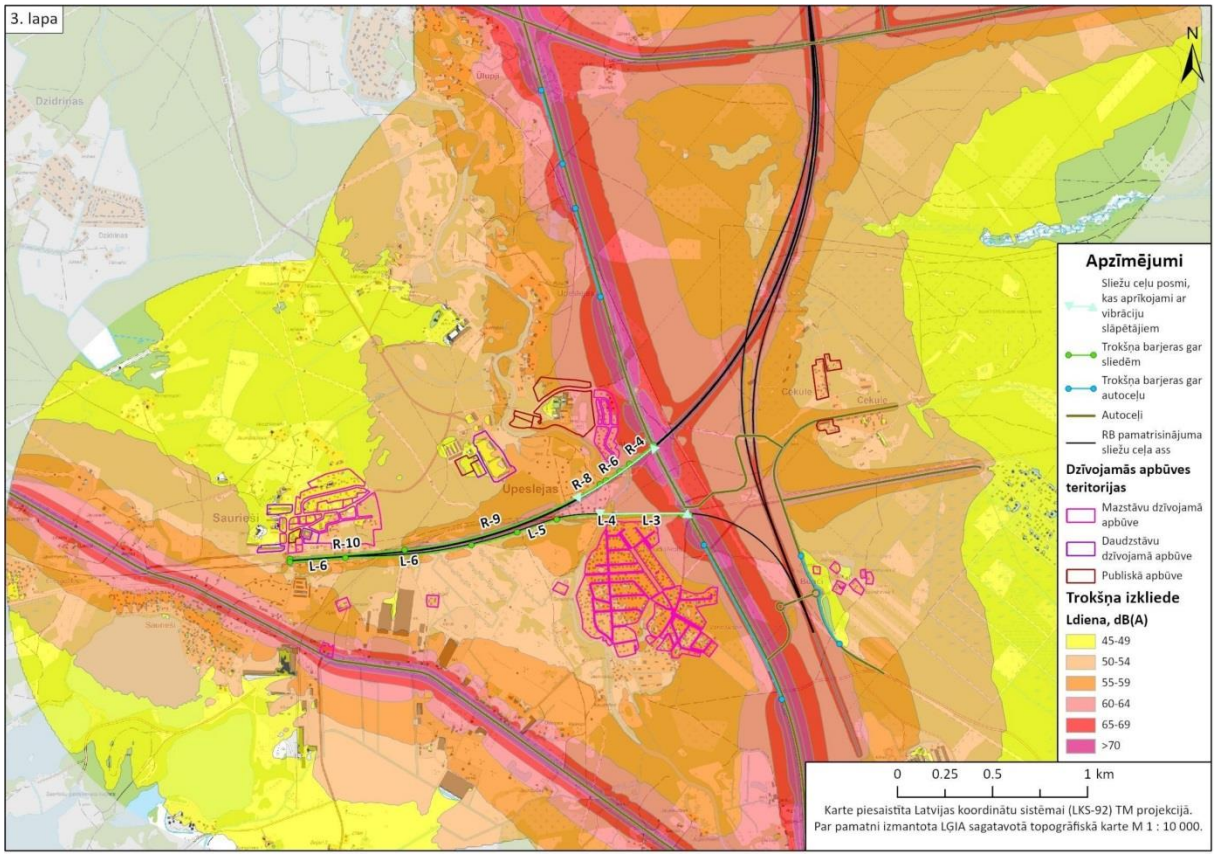
Trokšņa līmeņa izmaiņas būvniecības laikā

Rīgas apvedceļa pārbūves laikā trokšņa līmeņa izmaiņas saistītas ar būvdarbiem nepieciešamās tehnikas un materiālu transportēšanas tehnikas izmantošanu, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes pagaidu izmaiņām. Ņemot vērā autoceļu būvniecības pieredzi Latvijā līdz šim, nav pamata uzskatīt, ka būvniecības darbu veikšanas laikā varētu tikt pārsniegti Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktie trokšņa robežlielumi trokšņa rādītājam L_{diena}. Ar īslaicīgiem trokšņa traucējumiem dienas periodā autoceļa būvniecības laikā varētu saskarties trasei tuvāko dzīvojamo ēku iedzīvotāji. Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” nelimitē trokšņa robežlielumus būvniecības laikā, ja darbi ir saskaņoti ar vietējo pašvaldību. Tā kā šāda rakstura un apjoma darbi noteikti tiek veikti, saskaņojot darbus ar pašvaldībām, šis jautājums nevar radīt problēmas.

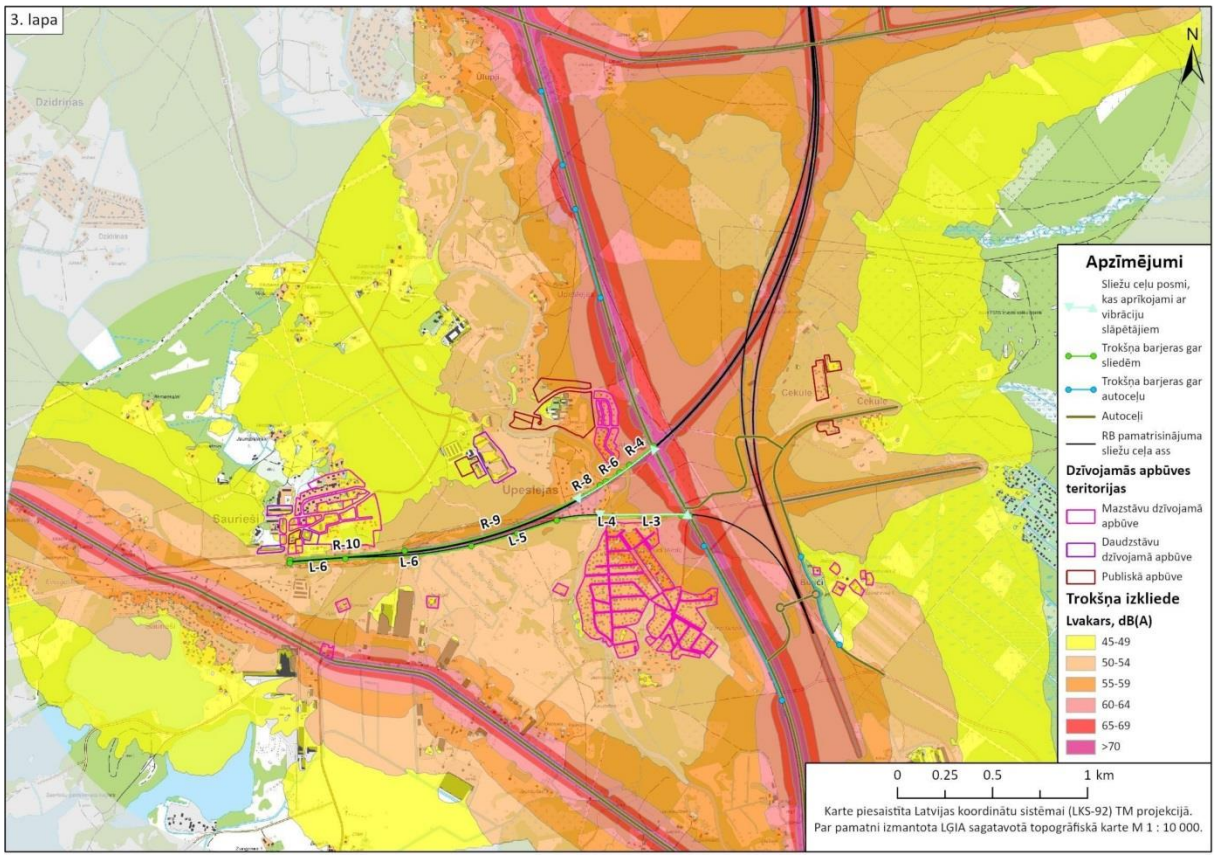
Kopējā ietekme no citām paredzētām, bet vēl nerealizētām darbībām

Prognozējot trokšņa ietekmi no transporta plūsmas uz Rīgas apvedceļa, veikts trokšņa ietekmes novērtējums no transporta plūsmas uz autoceļa A2, A6 un citiem nozīmīgākajiem autoceļiem piegulošajā teritorijā.

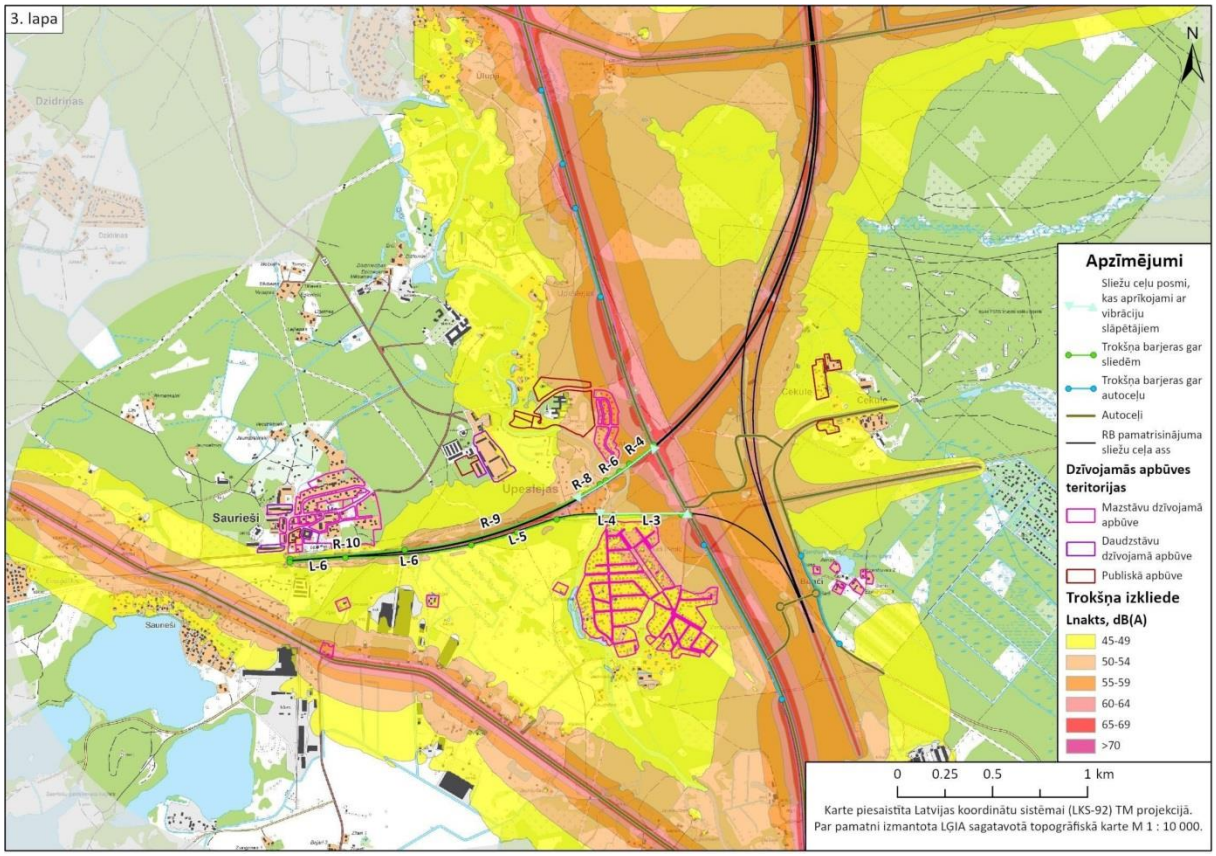
Kā būtiskākā summārā ietekme uz trokšņa līmeni prognozējama pēc *Rail Baltica* izbūves. Posmā, kur Rīgas apvedceļa izbūves zona pietuvojas Rail Baltica trasei, 2023. gadā ir modelēts 2046. gadā prognozējamais *Rail Baltica* un A4 kopīgais troksnis ietekmes uz vidi novērtējumā Jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa), skat. 31.-33. attēlu, kas tuvu sasaucas ar šajā IVN pārmodelēto A4 un *Rail Baltica* kopīgo troksni (skat. 12. pielikumu).



31.attēls. RailBaltica + A4 dienas dienas trokšņa karte



32.attēls. RailBaltica + A4 dienas vakara trokšņa karte



33.attēls. RailBaltica + A4 dienas nakts trokšņa karte

Secinājumi un rekomendācijas

1. 2050. gadā A4 automaģistrāles apkārtnē paredzams trokšņa līmeņa pieaugums pret esošo (2021. g.) satiksmes radīto trokšņa līmeni – vidēji par ~4-5 dB. Galvenie trokšņa līmeņa palielināšanās cēloņi ir satiksmes intensitātes pieaugums ~1,9 reizes, kustības maksimālā ātruma palielināšana no 90 km/h uz 130 km/h (tikai vieglajiem auto un motocikliem un izņemot ziemas periodu), *Rail Baltica* dzelzceļa un Salaspils intermodālā kravu termināla parādīšanās.

2. Pēc automaģistrāles pārbūves apkārtnes teritorijās trokšņa līmeņa pieaugums vērojams atsevišķās viensētu teritorijās, un tās uzrādītas vērtības apkopotas 24. tabulā. Bez šīm nosauktajām viensētām trokšņa līmeņa pārsniegumi saskaņā ar MK Nr.16 ir arī satiksmes trokšņa robežlielumu novērtējamās teritorijas, kurās saskaņā ar MK Nr.16 ir jau vērojams pieļaujamā trokšņa līmeņa robežlielumu pārsniegums. Saskaņā ar "LVC" satiksmes sadalījuma rokasgrāmatu uz Latvijas ceļiem diennakts atsevišķos periodos, diena, vakars, nakts, lielākie satiksmes trokšņa līmeņa pārsniegumi vērojami nakts periodā, un to pašu uzrāda šajā IVN veiktā modelēšana ar prognozētajām satiksmes intensitātēm. Tāpēc esošās situācijas (2021. g.) un prognozētās situācijas (2050. g.) satiksmes radītās trokšņa līmeņa vērtības salīdzinātas, lai noteiktu nepieciešamos prettrokšņa pasākumus, nakts periodā.

3. Pēc piedāvātā satiksmes trokšņa samazināšanas pasākumu realizācijas, pārbūvētās auto maģistrāles malās uzstādot aprēķinātos trokšņa ekrānus, tuvējās apbūvju teritorijās, ilgtermiņa trokšņa līmeņa rādītāji L_{diena}, L_{vakars} un L_{nakts} ir samazināti un nepārsniedz MK Nr.16 noteiktos ilgtermiņa trokšņa rādītāju robežlielumus, vai nu nepasliktina esošo trokšņa situāciju teritorijās.

24.tabula.

Trokšņa līmeņa izmainas pie atsevišķajām viensētām 2022. g. un 2050, g., nakts periodā.					
N.P.K	Vērtējamā viensētas teritorija	Lnakts, dB(A) 2021. g.	Lnakts, dB(A) 2050. g.	Trokšņa līmeņa pieaugums 2050.g.,dB	Komentārs
1	Augšskabrenes, Salaspils pag., Salaspils nov.	49	58,3	9,3	Nav Salaspils teminalis
2	Blaņķi, Salaspils pag., Salaspils nov.	45	55,3	10,3	Nav Salaspils teminalis
3	Iksi 4 Salaspils pag., Salaspils nov.,	37	59,4	22,4	Nav prognozts P5
4	Jaunbūņas`, Salaspils pag., Salaspils nov.	42	54,6	12,6	Nav prognozts P5
5	Jaunpelši, Bajāri, Salaspils pag., Salaspils nov	34	44,2	10,2	
6	Lielbūņas, Salaspils pag., Salaspils nov.	53	60,3	7,3	
7	Mašēni, Salaspils pag., Salaspils nov.	48	52,4	4,4	
8	Paulas, Salaspils pag., Salaspils nov	37	53,5	16,5	Nav prognozts P5
9	Riekstiņcīrulīši, Salaspils pag., Salaspils no	50	58,1	8,1	
10	Rosmes, Salaspils pag., Salaspils nov.	48	54,2	6,2	
11	Saurieši, Salaspils pag., Salaspils nov	31	47,7	16,7	Nav Salaspils teminalis
12	Varavīksne 80, Salaspils pag., Salaspils nov	53	57,9	4,9	Māja aizsargjoslā
13	Vizbuļi 1, Salaspils pag., Salaspils nov.	28	50,8	22,8	Nav prognozts P5
14	Vizbuļi 1, Salaspils pag., Salaspils nov.	28	41,5	13,5	Nav prognozts P5

4. Vietās, kur tiešā autoceļu tuvumā var rasties problēmas ar trokšņa ekrānu izvietošanu, jāparedz citi prettrokšņa pasākumi: grunts aizsargvaļņu izbūve, dabisku veģetācijas joslu veidošana (maksimālā aizsargjoslas platumā) vai klusā asfalta izmantošana.

5. Laikam ritot, būtiski pieaug dzīvojamās apbūves blīvums un apjoms tieši vietās ar 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 esošajos novadu teritoriju plānojumos.

6. Trokšņa līmeņa izmaiņas būvniecības laikā saistītas ar būvdarbiem nepieciešamās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” nelimitē trokšņa robežlielumus būvdarbu laikā, ja darbi ir saskaņoti ar vietējo pašvaldību. Tā kā šāda rakstura un apjoma darbi noteikti tiek veikti, saskaņojot darbus ar pašvaldībām, šis jautājums nevar radīt problēmas.

7. 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.) ir labi identificējams, taču tas nenozīmē, ka ilgtermiņā (ilgtermiņa trokšņa rādītājs) pieļaujamais trokšņa robežlielums attiecīgajā teritorijā var tikt pārsniegts.

4.4.2 Vibrācijas ietekmes izvērtējums

Paaugstināts vibrācijas līmenis tuvākajā apkārtnē sagaidāms gan autoceļa būvniecības laikā, gan ekspluatācijas laikā. Par vibrācijas ietekmes subjektiem būvniecības darbu veikšanas laikā tiek uzskatīti cilvēki, bet par objektiem - ēkas un būves, dažkārt arī jutīga aparatūra. Vibrācijas pakāpe, uz ko cilvēks reaģē, ir atkarīga no ietekmes brīdī veiktajām darbībām.

Ilgums un amplitūda vibrācijām, ko rada celtniecības un tehnoloģiskās iekārtas, ievērojami atšķiras

atkarībā no iekārtas tipa un tās izmantošanas mērķa. Vibrācijai, ko izraisa spēcīgi sitieni ar pāļdzini, veicot pāļu dzīšanu, ir augsta amplitūda un īss darbības laika intervāls. Turpretī vibrācijai, ko rada vibropāļdzinis vai blietējamā mašīna, ir mazāka amplitūda, bet tā ir ilgāka. Izvērtējot būvniecības un tehnoloģisko iekārtu vibrāciju, ir ērti sadalīt to kategorijās pēc vibrācijas formēšanās mehānisma. Pie iekārtām vai darbībām, kam piemīt ilgstoša ietekme, iekļautas iekārtas grunts ieguvei (ekskavatori), iekārtas dinamiskai blīvēšanai, iekārtas pāļu iedzīšanai, iekārtas segumu nojaukšanai, vibroblietējamās iekārtas.

Gadījumos, kad vibrācijas avots ietekmē grunti, iedarbība izplatās no avota. Tiek izšķirti divu veidu viļņi - tie, kas izplatās gruntī, un tā saucamie virspusējie jeb Releja viļņi. Viļņi izplatās dažādi. Garenie jeb transversālie viļņi, kas izplatās gruntī, attālinoties no vibrācijas avota, norimst ātrāk. Releja viļņi, kas parasti pārnes apmēram divas trešdaļas svārstību enerģijas, izplatās ievērojami lielākā attālumā. Līdz ar to Releja viļņiem ir lielāka iedarbība uz zemes virsmu, un svārstības var būt jūtamas tālāk no avota. Šīs īpatnības dēļ būvniecībā izmantojamo iekārtu vibrācija vislabāk izplatās tur, kur virsma ir blīva, klāta ar asfaltu vai betonu. Būvniecības objektu ietekmi var novērtēt izmantojot tādu parametru kā vibrācijas ātrums, ko mēra mm/s. Normatīvi, pēc kuriem tiek kontrolēta vibrācija būtiski atšķiras dažādās Eiropas valstīs. Latvijā normatīvie akti nenosaka robežlielumus vibrācijai.

Vibrācijas ietekmes zonas lielums autoceļa ekspluatācijas laikā ir atkarīgs no vairākiem faktoriem: autoceļa virsmas seguma, autotransporta braukšanas ātruma, transportlīdzekļa masas un piekares sistēmas, autoceļa un tā apkārtnē esošās grunts sastāva un tās elastības, kā arī sezonāliem laika apstākļiem.

25.tabulā apkopota tipiska cilvēka reakcija uz vibrāciju[29]. Kā redzams, augstākos vibrācijas līmeņus rada iekārtas blīvēšanai, vibrējošie veltņi un urbšanas agregāti. Tomēr izraisīto vibrāciju līmeņi ir pārāk zemi, lai vairāk kā 25 m attālumā no būvniecības aktivitāšu zonas tie radītu ēku un celtņu bojājumus.

Informācija par aptuveniem izraisīto vibrāciju līmeņiem no dažādiem avotiem apkopota 26.tabulā[30].

25.tabula. Vibrācija un cilvēku reakcija

Vibrācijas līmenis, mm/s	Uztveres pakāpe
0,10	Nav jūtama
0,15	Uztveres slieksnis
0,35	Viegli jūtams
1,0	Manāmi jūtams
2,2	Ievērojami jūtams
6,0	Stipri jūtams

[29] Northern Expressway Environmental Reports. Volume 2. Agency of the Government of South Australia http://www.infrastructure.sa.gov.au/ data/assets/file/0003/13746/15._Vibration.pdf
[30] Northern Expressway Environmental Reports. Volume 2. Agency of the Government of South Australia
http://www.infrastructure.sa.gov.au/__data/assets/file/0003/13746/15._Vibration.pdf

26.tabula. Aptuvenie izraisīto vibrāciju līmeņu dažādiem avotiem

Aktivitāte	Tipiskie grunts vibrācijas līmeņi
Vibrējoši veltņi	Līdz 1,5 mm/s 25 m attālumā. Nav sagaidāmi ēku, būvju bojājumi attālumā lielākā par 12 m.
Hidrauliskie iežu drupinātāji	4,50 mm/s 5 m attālumā. 1,30 mm/s 10 m attālumā. 0,4 mm/s 20 m attālumā. 0,10 mm/s 50 m attālumā.
Iekārtas blīvēšanai	20 mm/s 5 m attālumā. 2 mm/s 15 m attālumā. < 0,3 mm/s attālumā lielākā par 30 m.
Iekārtas pāļu iedzīšanai vai izvilkšanai	1 - 3 mm/s 25 - 50 m attālumā atkarībā no grunts sastāva un iekārtas jaudas.
Buldozeri	1 - 2 mm/s 5 m attālumā. < 0,2 mm/s attālumā lielākā par 20 m.
Urbšanas agregāts	4-5 mm/s 5 m attālumā. 1,5 mms 10 m attālumā. 0,6 mm/s attālumā lielākā par 25 m. 0,1 mm/s attālumā lielākā par 50 m.
Automašīnu satiksme pa gludām ceļa virsmām	0,01 - 0,2 mm/s pie būvju pamatiem 10 - 20 m attālumā no braucamās daļas.
Automašīnu satiksme pa nelīdzenām ceļa virsmām	0,1 - 2 mm/s pie būvju pamatiem 10 - 20 m attālumā no braucamās daļas.

4.5. Objekta ietekme uz Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas un citu šķērsojošo ūdensteču hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Autoceļu rekonstrukcijas laikā var rasties sekojošas ietekmes uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu:

- virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūdumu izmaiņas;
- virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas.

Virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūduma izmaiņas var rasties izveidojot neatbilstoša diametra caurtekas ceļa uzbērumā. Tehniskā projekta stadijā jāveic pareizi caurteku izplānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums), nepieciešamības gadījumā, paredzot arī piegulošo meliorācijas sistēmu rekonstrukciju. Tehniskā projekta sagatavošanas gaitā jāparedz teritorijai atbilstošs caurteku iebūves dziļums, lai virs ūdens līmeņa paliek brīva telpa, tādējādi nepasliktinot ūdensteču hidroloģisko režīmu un caurplūdumus.

Lielā Jugla, Mazā Jugla un Ķivuļurga līdz ar to krastiem un ielejām ir nozīmīgs ekoloģisks koridors ūdens organismu migrācijai, kā arī ar mitrājiem, lapkoku mežiem un slapjām pļavām saistītu sauszemes dzīvnieku un augu izplatībai, tomēr paredzētā darbība nerada jaunus ūdensteču šķērsojumus jaunās vietās, tikai nomaina esošos tiltus ar jauniem vai rekonstruētiem, tāpēc jau notikušajām izmaiņām upju un palieņu šķērsojumu vietās ekspluatācijas fāzē nav pamata vēl tālāk izmainīties. Nekāda ietekme uz hidroloģisko režīmu nav paredzama, jo upju šķērsgriezums netiek mainīts (sašaurināts, padziļināts

u.tml.). Upju nogāzes šķērsojumu vietās netiks sašaurinātas, lai nesamazinātu upes caurplūdumu un neveicinātu krastu eroziju. Lietus un sniega kušanas ūdeņu notece no autoceļa asfaltētās daļas, kur nav iespējama nokrišņu infiltrācija gruntī, palielina kopējo virszemes noteces apjomu, tāpēc gar autoceļiem tiek veidoti grāvji. Rekonstruētā autoceļa ietekmei uz ūdens kvalitāti pēc rekonstrukcijas nav pamata būt citādai nekā esošā autoceļa ietekmei. Īslaicīga ietekme bez paliekošām sekām var būt tikai būvniecības fāzē, ja netiek ievērota laba būvniecības prakse, tiek pieļauta grunts un citu materiālu nokļuve ūdenī.

4.6. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti, arī individuālo ūdens apgādi

Trases izbūves un arī ekspluatācijas laikā būtiskas hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas nav paredzamas. Tehniskai ietekmei būs pakļauts tikai pirmais pazemes ūdens horizonts - gruntsūdeņi (gan to līmeņi, gan ķīmiskais sastāvs un kvalitāte).

Neskatoties uz to, ka pirmais pazemes ūdens horizonts dabiski ir relatīvi vāji aizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma iekļūšanas tajā, autoceļa A4 rekonstrukcija faktiski nevar pasliktināt vietējos ūdensapgādes apstākļus, jo trases ietekme uz kvartāra ūdens horizonta saguluma apstākļiem un gruntsūdens kvalitāti sen jau ir stabilizējusies. Trases ietekmes zonā atrodas tikai dažas viensētas, kuras turklāt ūdens apgādē izmanto nevis grodu akas, bet gan dziļurbumus.

Gruntsūdens līmeņi tiks lokāli pazemināti gar visu trasi reljefa pacēlumu vietās un nedaudz pieaugs (absolūtās atzīmēs) reljefa pazemінājumos, paceļot zemes virsas līmeni, vai pazemināsies, ja grunts (piemēram, purvainā apvidū) tiks izrakta un pārvietota. Tomēr minētās izmaiņas būs lokālas un stāvoklis autoceļa ekspluatācijas laikā relatīvi ātri stabilizēsies, veidojot jaunas (nedaudz atšķirīgas) gruntsūdens līmeņa atzīmes. Līmeņa izmaiņas prognozējamas tikai ierobežotā zonā paralēli trasei bez jebkādas būtiskas ietekmes uz meža vai lauksaimnieciskās zemes kvalitāti un izmantošanas iespējām tieši šā faktora dēļ. Turklāt, ievērojamas izmaiņas gruntsūdens režīmā nevar notikt, ņemot vērā nelielās zemes virsmas reljefa svārstības. Gruntsūdens līmeņa izmaiņas visticamāk nepārsniegs dažus desmitus centimetru.

Veicot pārbūvi atbilstoši projektam un stingri ievērojot darbu tehnoloģiju, trasei nevajadzētu radīt nelabvēlīgu ietekmi uz gruntsūdeņu kvalitāti. Tomēr, dažādu neparedzētu gadījumu vai avāriju, kā arī nolaidības rezultātā piesārņojums var nokļūt gruntsūdens horizontā, jo horizonta dabiskā aizsargātība ir vāja. Būvdarbu periodā lielāko kaitējumu gruntsūdeņiem var radīt mašīnu un mehānismu nepareiza izmantošana un degvielas un smērvielu, arī šķidru būvmateriālu (krāsu, laku, bituma utt.) noplūdes. Arī materiālu izvietošanas laukumos esošie būvmateriāli, kas laikapstākļu ietekmē var tikt šķīdināti un/vai noskaloti ir attiecīgi jāuzglabā, lai nenotiktu materiālu ieskalošanās gruntī. Tā pat būtiski, būvdarbu laikā atsedzot ūdensnesošos horizontus, nepieļaut būvniecības laikā radušos šķidrumu vai tehnisko ūdeņu kā arī būvniecības agregātu un autotransporta uzturēšanai un darbināšanai paredzēto vielu noplūdi un nonākšanu gruntsūdeņos.

Ņemot vērā to, ka tiks veikta arī inženiertīklu pārkārtošana, pastāv riski dažādām avārijām, tajā skaitā vielu noplūdēm. Tāpēc ir jāpievērš liela uzmanība darbu drošībai un jāizvērtē visi iespējamie riski. Lai minimizētu gruntsūdens horizonta piesārņošanu vai to novērstu pilnībā, ir jābūt izstrādātam attiecīgam

plānam darbībai ārkārtas situācijās, ir jānozīmē atbildīgais par šī plāna realizāciju. Svarīgi visus piesardzības pasākumus ievērot ne tikai pašā būvniecības procesā uz ceļa trases, bet arī būvtehnikas un materiālu izvietošanas laukumos.

Veicot tiltu, pārvadu un citu lielo infrastruktūras mezglu izbūvi, kur nepieciešama pamatu veidošana gruntī, īpaši jākontrolē, lai pa šiem atvērumiem netiek piesārņoti dziļāki gruntsūdens vai pat spiedienūdeņu horizonti. Būvniecības materiālu izvēlē ir jāņem vērā konkrēto teritoriju pazemes ūdeņu ķīmiskais sastāvs, jo atsevišķās vietās tie var būt agresīvi pret betona konstrukcijām. Provizoriski ir aprēķināts aptuvenais būvniecības materiālu apjoms un veidi 21.tabulā. Precīzi dati šī brīža projekta attīstības stadijā nav nosakāms. Tas tiks veikts tehniskā projekta izstrādes stadijā.

Atbilstoši Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu informācijas sistēmas datiem pārbūvējamās trases tiešā tuvumā atrodas viens potenciāli piesārņots objekts - Bijušās armijas daļas garāžas (Mucenieku ciems), apmēram 300 m attālumā no autoceļa A4. Potenciālā piesārņojuma veids - naftas produkti. Veicot būvniecības, rakšanas un grunts pārvietošanas darbus, būtu jāņem vērā šī objekta iespējamie riski, piemēram, ja tiek konstatēta piesārņota grunts.

Izslēdzot visus ārkārtas gadījumus un iespējamo normu neievērošanu, autoceļa pārbūve nevar pasliktināt pazemes ūdeņu kvalitāti ne reģionālā, ne lokālā mērogā, iespējamais kaitējums varētu būt punktveida - nenozīmīgs.

4.7. Paredzētās darbības rezultātā prognozējamo mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņu iespējamība un nozīmīgums

Autoceļa izbūves laikā, tā izbūves rezultātā un uzturēšanas gaitā var prognozēt sekojošo:

mākslīgi izveidoto nogāžu un dabīgu pārslogoto (ja pārsniegta vai samazināta esošā noturība) nogāžu eroziju;

upes dinamikas izmaiņas tiltu plānotās pārbūves rezultātā;

pārpurvošanās procesu aktivizēšanos vietās, kur var tikt aizšķērsota dabiskā notece, vai arī aizbērti, piegružoti vai kā citādi traucēta drenāža, kā arī izjauktas esošās meliorācijas sistēmas.

Nepasliktinot kādas teritorijas noteces/drenāžas apstākļus (norobežojot un noslēdzot noteces ceļus) pārpurvošanās intensitātes pieaugums nav sagaidāms. Tieši otrādi, intensitāte var arī samazināties, atjaunojot pārbūvējamā autoceļa pieguļošās teritorijas meliorācijas sistēmas.

Tā kā dabiskais reljefs ir vāji viļņotas līdz līdzens, erozijas procesi var attīstīties tikai mākslīgi izveidotās nogāzēs. Stingri ievērojot darbu tehnoloģiju, t.i., pareizi nostiprinot nogāzes ar augsni, betona blokiem, ierīkojot apstādījumus u.tml., erozijas procesu intensitāte nevar būt augsta.

Nogāžu procesu novēršanai būtiski ievērot materiālu (atbilstoši struktūrai un daļiņu izmēram) dabiskos nobiruma leņķus. Ja tie konkrētos apstākļos tiek pārsniegti, tad pastāv liels risks saaktivizēties nogāžu procesiem. Mākslīgi veidotās nogāzēs, kur dabiskā nobiruma leņķis tiek pārsniegts, jādomā par papildu nogāžu stiprināšanu, piemēram, ar ģeotekstilu. Dabiskās stāvās nogāzēs, kurās nogāžu procesi ir aprimuši, svarīgi saglabāt apstākļus, kas nodrošina nogāžu stabilitāti - nenoņemt apaugumu, noslogot

nogāzes kroti, nenorakt nogāzes pakāji vai nobirumu ķermeņa pēdu u.c.. Vairākos trases posmos starp Ūlupjiem un Amatniekiem autoceļš piekļaujas Mazās Juglas ielejas krastiem. Šajās vietās tehniskajā projektā jāizvērtē radītās slodzes un to iespējamā ietekme uz dabīgo krasta nogāzi. Pārsniedzot nogāzes noturību, radīsies noslīdeņi vai stiepes deformācijas.

Rekonstruējot divus tiltus pār Lielo un Mazo Juglu tāpat nav paredzamas nopietnas mūsdienu ģeoloģisko procesu intensitātes izmaiņas, jo upes tecējums ir lēns, bet krasti - lēzeni un apauguši. Ņemot vērā plūdu riskus un prognozējamos maksimālos ūdens līmeņus, jāveic atbilstoša uzbērumu nostiprināšana, tai skaitā būvniecības materiālu izvēle, lai infrastruktūras objekta konstrukcijas netiktu izskalotas.

Celtniecības darbu pieredze karsta skartajos rajonos rāda, ka karsta process būvniecībai nav šķērslis, tomēr ar to noteikti ir jārēķinās. Līdz šim apskatāmās teritorijas dienviddaļā novēroto karsta procesu intensitāte ir relatīvi zema (it īpaši pēc Rīgas HES izbūves un ūdenskrātuves aizpildīšanas) un tās ievērojama pastiprināšanās, t.sk. arī esošās trases izbūves un ekspluatācijas gaitā, nav fiksēta. Var prognozēt, ka šo procesu intensitātes pieaugums nenotiks arī trases rekonstrukcijas darbu rezultātā, jo autoceļa būves gaitā plašas un dziļas būvbedres netiek ierīkotas un stabilizējies hidroloģiskais režīms pilnībā neizjūk. Tomēr, karsta procesu pierimšana nenozīmē, ka tie ir izslēgti pilnībā. Līdz ar to, rekonstruējamās trases inženierģeoloģiskajai izpētei ir jāveltī paaugstināta uzmanība. Būvdarbu gaitā nepieciešams strikti sekot projekta noteikumu precīzai izpildei un nekādā gadījumā nepieļaut hidroloģiskā režīma ievērojamas izmaiņas, t.sk. arī bezatbildīgas rīcības rezultātā (piemēram, aizsprostojot dabiskas vai mākslīgas ūdens teces). Nedrīkst pieļaut pamatiežu atsegšanu būvdarbu gaitā. Tāpat nav pieļaujama nekādu ķīmisko vielu noplūde pazemes ūdens horizontos, jo tās var aktivizēt iežu šķīšanu.

Jāatzīmē, ka esošā ceļa izbūve un līdzšinējā ekspluatācija nav radījusi arī citu mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju, un kopumā to intensitāte ir zema.

4.8. Mūsdienu ģeoloģisko procesu prognozējamās izmaiņas objekta izbūves rezultātā

Tiltu būvniecība nevar īpaši palielināt plūdu risku, jo šajā teritorijā pastāv citi plūdus veicinošie apstākļi. Lielās Juglas šķērsojuma vietā plūdu iespējamību galvenokārt nosaka Juglas ezera-Ķīšezera-Daugavas- Rīgas līča hidroloģiskā saistība. Upju caurteces šķērsgriezuma laukuma samazināšana netiks veikta, jo plūdu laikā šāda konstrukcija kopā ar autoceļa uzbērumiem var veidot «pudeles kakla" stāvokli, palielinot plūdu risku un apmērus teritorijās pirms šķērsojuma.

4.9. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana; to ietekme uz atklātiem ūdens objektiem, nepieciešamība pēc papildus risinājumiem

Virszemes noteces ūdeņi no Latvijas ārpilsētas autoceļiem tiek paštecē novadīti ceļmalas grāvjos. No tiem šie ūdeņi infiltrējas zemē, grāvjos ūdens uzkrāties un veidot straumi uz kādu ūdenstilpi nemēdz. Nekādas citas prakses līdz šim nav, nekādu pētījumu, ka šī prakse radītu kaitējumu videi, kura dēļ tā būtu jāaizstāj ar citādiem, sarežģītākiem tehniskiem risinājumiem, arī nav.

Galvenais ietekmes faktors uz virszemes ūdeņu kvalitāti ceļa izbūves rezultātā varētu būt pretapledošanas līdzekļu (sāls) izmantošana. Ziemas periodā autoceļu slīdamības novēršanai tiek izmantots nātrija hlorīds (NaCl) jeb t.s. baltā tehniskā sāls vai sāls-smilts maisījums. Pētījums par sāls šķīduma ietekmi uz apstādījumiem līdz šim veikts tikai Rīgas pilsētā. Šajā pētījumā tika konstatēts, ka nātrija hlorīda lietošana ledus atsaldēšanai un sniega kausēšanai negatīvi ietekmē ielu apstādījumu augsnes struktūru, tā kļūst putekļaina. Konstatēts, ka kalcija hlorīds ir nekaitīgāks par nātrija hlorīdu, turklāt kausē ledu un sniegu arī pie temperatūras -20°C, atšķirībā no nātrija hlorīda, kas iedarbojas līdz temperatūrai -6°C. Taču kalcija hlorīda izmantošanu ierobežo tā salīdzinoši lielās izmaksas[31]. Savukārt ārvalstu pētījumi liecina, ka piesārņojums ar sāli ietekmē apkārtējo teritoriju tikai dažu metru attālumā no ceļa un tādējādi nevar būtiski ietekmēt virszemes ūdeņu kvalitāti.

Sakarā ar pamattrases saglabāšanu autoceļa A4 rekonstrukcijas gaitā, nekādas jaunas ietekmes uz hidroloģisko režīmu salīdzinājumā ar esošo situāciju nav paredzamas, saglabājot esošo noteces nodrošināšanas sistēmu.

4.10. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem gan būvdarbu laikā, gan ekspluatācijas periodā

Autoceļa A4 pārbūves posms šķērso Lielo Juglu, Mazo Juglu, Ķivuļurgu un meliorācijas sistēmu ūdensnotekas. Pēc bioloģiskās daudzveidības un zivsaimnieciskās nozīmes tās ir ļoti atšķirīgas ūdensteces. Lielās Juglas un Mazās Juglas zivju faunu autoceļa A4 šķērsojuma tuvumā nosaka gan abu ūdensteču raksturlielumi, gan Juglas ezera tuvums, gan citi apstākļi. Abās upēs autoceļa A4 šķērsojuma tuvumā dominē lēnteces un šo posmu ihtiofaunas veidošanā liela nozīme ir zivju ienākšanai no zivju sugām bagātā Juglas ezera. Uz Lielo Juglu un Mazo Juglu norisinās arī ceļotājzivju nārsta migrācija, turklāt augšpus autoceļa A4 abās ūdenstecēs ir ceļotājzivju nārstam piemērotas straujteces. Ķivuļurgā dominē saimnieciski maznozīmīgu sugu zivis - bārdainie akmeņgrauži, grunduļi u.c., bet saimnieciski nozīmīgo zivju fauna ir salīdzinoši trūcīga. Kopumā Ķivuļurgas zivsaimnieciskais potenciāls ir vērtējams kā salīdzinoši neliels.

Veicot ietekmes uz zivju resursiem novērtējumu, būtiski ņemt vērā šķērsojuma tipu konkrētā vietā, kas saskaņā ar projekta materiāliem paredzēti:

- tilts Lielajā Juglā un Mazajā Juglā;
- caurtekas Ķivuļurgā un meliorācijas sistēmu notekās.
- Tiltu izbūve zivis un zivju resursus var ietekmēt tieši un netieši, tie atkarīgi no tilta veida, būvniecības laika un izmantotās tehnoloģijas un tehnikas. Potenciālā tilta celtniecības ietekme saistīta ar:
- traucējums zivju migrācijai;
- sedimentācijas procesu pastiprināšana, sedimentu ienese upes ekosistēmā;
- zivju mirstība celtniecības laikā;

[31] http://www.tvnet.lv/zala zeme/daba/165736-parsalitie pilsetas koki

- piesārņojuma risks;
- ietekme uz zivju dzīvotnēm līdz pat to zaudēšanai.

4.10.1 Sagaidāmā ietekme uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem

Autoceļa A4 šķērsojumu pārbūves nozīmīgākie zivju faunu potenciāli ietekmējošie faktori ir ūdens kvalitātes pazemināšanās un zivju dzīvotņu pārveidošana. Abu faktoru ietekme var būt gan īslaicīga, gan ilgstoša. Īslaicīgu ietekmi var atstāt arī būvdarbu tieša mehāniska iedarbība. Ūdens kvalitātes pazemināšanās īslaicīgā ietekme ir saistīta galvenokārt ar rakšanas un līdzīgu darbu radīto uzduļķojumu, taču nav izslēdzama arī naftas produktu, celtniecības ķimikāliju vai cita veida piesārņojuma nonākšana ūdenī. Ilgstošo ietekmi uz ūdens kvalitāti var atstāt galvenokārt putekļu un neattīrīta lietus ūdens nonākšana no tilta upē. Dzīvotņu pārveidošanas īslaicīgā ietekme ir saistīta galvenokārt ar upes gultnes pārveidošanu rakšana darbu laikā un iespējamu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, būvbedres u.c.) veidošanu ūdensteču gultnē un to sekojošu demontāžu. Šķērsojumiem nav paredzēta caurteku izbūve vai citu upes tecējumu būtiski ietekmējošu konstrukciju izveidošana ūdensteču gultnē. Attiecīgi šķērsojuma ekspluatācijas ilgstošā ietekme ir saistīta galvenokārt ar tilta laiduma mesto ēnu, iespējamu ūdensteču gultnes izgaismošanu diennakts tumšajā laikā, kā arī ar tilta ekspluatācijas saistīto troksni un vibrāciju. Būvdarbu tiešā mehāniskā iedarbība ir potenciāli saistīta galvenokārt ar zivju un nēģu ikru, kāpuru un mazuļu, kā arī zivju barības organismu izrakšanu no upes vai apbēršanu.

Vadoties pēc dažādu zivju sugu bioloģijas un ekoloģijas īpatnībām un šķērsojumu pārbūves iespējamās ietekmes gan zivsaimnieciski nozīmīgās, gan aizsargājamās, gan arī pārējās zivju sugas var nosacīti iedalīt trīs grupās. Pirmajā grupā var iekļaut saldūdens zivis, kuras uzturas galvenokārt upju straujtecēs (platgalve, alata, strauta forele u.c.). Autoceļa A4 šķērsojumu tuvumā dominē lēnteces, savukārt nozīmīgākie straujteču kompleksi atrodas augšpus autoceļa A4 šķērsojuma (Lielajā Juglā - ap Ropažiem, kā arī pie Ķezberu un Upessužu mājām; Mazajā Juglā - Dobelnieku tuvumā, kā arī pie Kranciema un Ķieģeļcepļa)[32] [33]. Lai arī atsevišķu straujtecēm raksturīgo zivju sugu īpatņu sastopamība ir iespējama arī autoceļa A4 tuvumā, vērā ņemamu ilgstošo vai īslaicīgo ietekmi uz šīm zivju sugām autoceļa šķērsojumu pārbūve neatstās.

Otrā grupā var apvienot saldūdens zivju sugas (līdaka, asaris, lielākā daļa karpveidīgo zivju u.c.), kuras uzturas galvenokārt stāvošos un lēni tekošos ūdeņos. Šajā grupā iekļaujas gandrīz visas no Lielās Juglas un Mazās Juglas lejtecē sastopamajām saimnieciski nozīmīgajām saldūdens zivju sugām, taču tajā ir iekļaujami arī spidiļķi un auslejas, kā arī visu sugu nēģu kāpuri, kas ir aizsargājamas sugas un zuši. Šīs grupas zivis Lielajā Juglā un Mazajā Juglā dominē gan pārbūvējamo autoceļa A4 šķērsojuma tuvumā, gan lejpus tiem, gan arī Juglas upē un Juglas ezerā. Lēnāk tekošiem vai stāvošies ūdeņiem

[32] Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais institūts BIOR. 2014. Gala atskaite pētījumam „Ceļotājzivju un upes nēģu populāciju stāvoklis, to noteicošie faktori un uzlabošanas iespējas Lielajā un Mazajā Juglā". Rīgas brīvostas pārvalde, Rīga, 2014.

[33] Birzaks, J„ Abersons K„ Strūģis M„ Bajinskis J. 2015. Ceļotājzivju populāciju stāvoklis un tā uzlabošanas iespējas Juglas baseina upēs. No: Latvijas ūdeņu vides pētījumi un aizsardzība. *Latvijas ūdeņu vides pētījumi un aizsardzība.* Latvijas Universitātes 73. zinātniskā konference, Rīga, Latvija, 13.-18. Ipp

raksturīgāszivis var ietekmēt gan ūdens kvalitātes pazemināšanās, gan dzīvotņu pārveidošana. Tomēr šīm sugām piemēroto dzīvotņu lielās platības un šo sugu zivju plašās izplatības dēļ pārbūves darbu ietekme uz tām būs lokāla un īslaicīga. Ārpus tieši ietekmētajiem posmiem izmaiņas šo sugu izplatībā ne Lielajā Juglā, ne Mazajā Juglā nav sagaidāmas. Plašāka mēroga ietekmi uz šīm zivju sugām var atstāt galvenokārt tikai avārijas izraisīta būtiska ūdens piesārņošana. Zivju ikri, kāpuri un mazuļi pirmajās dzīves nedēļās parasti ir jutīgāki pret vides izmaiņām, turklāt to patstāvīgas pārvietošanās iespējas ir minimālas. Minētā iemesla dēļ tiešas un netiešas nelabvēlīgās ietekmes risks palielinās zivju nārsta laikā un dažas nedēļas pēc tā. Lielākā daļa no lēntecēm raksturīgajām zivju sugām nārsto periodā no aprīļa līdz jūnijam.

Trešajā sugu grupā ir iekļaujamas anadromās ceļotājzivis (lasis, taimiņš, upes nēģis un vimba). Lielākā daļa no Lielajā Juglā un Mazajā Juglā sastopamajām ceļotājzivīm (izņemot vimbu) vienlaicīgi ir gan aizsargājamas, gan zivsaimnieciski nozīmīgas sugas. Anadromo ceļotājzivju nārsts norisinās upju straujtecēs, taču intensīva barošanās un dzimumproduktu nobriešana notiekjūrā. Nozīmīgākās ceļotājzivju nārsta vietas atrodas augšup pa straumi no autoceļa A4 šķērsojumiem, un autoceļa tuvumā esošā ūdensteču daļa ir nozīmīga galvenokārt kā ceļotājzivju migrācijas ceļš. Migrācija starp nārsta un barošanās vietām ir ļoti nozīmīga ceļotājzivju dzīves cikla daļa, migrācijas kavēšana var būtiski samazināt gan ceļotājzivju izplatību, gan īpatņu blīvumu. Lielā Juglā un Mazā Juglā ir potenciāli nozīmīgākās lašveidīgo zivju dabiskās atražošanās vietas Daugavas baseinā[34] un ietekme uz šīm ceļotājzivīm šajās ūdenstecēs var būt jūtama visa Daugavas baseina mērogā. Ceļotājzivju migrācija norisinās gandrīz visu gadu, taču vislielākā nozīme ir rudens (oktobris - novembris) un pavasara (aprīlis - maijs) migrācijas maksimuma periodiem. Īslaicīgo ietekmi uz ceļotājzivju migrāciju var atstāt galvenokārt tādu darbu, kas var kavēt to migrācijas norisi, veikšana ceļotājzivju migrācijas laikā. Migrāciju var kavēt gan darbi, kuru rezultātā pazemināsūdens kvalitāte, gan arī darbi, kas saistīti ar lielu troksni, vai kuru veikšanai nepieciešama būtiska ūdensteču gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā. Īslaicīgu ietekmi var atstāt arī dažādu pagaidu konstrukciju atrašanās ūdensteču gultnē, ja to ietekmē upēs veidojas augšupmigrējošajām zivīm grūti pārvarama spēcīga vienlaidu straume.

Caurteku, aizsprostu vai citu zivju migrāciju būtiski kavējošu veidojumu izbūve autoceļa A4 šķērsojuma pārbūves ietvaros ne Lielajā Juglā, ne Mazajā Juglā netiek plānota. Attiecīgi ilgstošo ietekmi uz ceļotājzivīm var atstāt galvenokārt ūdens kvalitātes pazemināšanās, kā arī tilta ekspluatācijas radītā trokšņa, vibrācijas un gultnes izgaismošanas ietekme uz ceļotājzivju migrāciju. Lai arī šādu ietekmi izslēgt nav iespējams, ir jāņem vērā, ka būtiska tiltu ekspluatācijas ietekme uz ceļotājzivīm Latvijā līdz šim nav tikusi novērota. Gan Lielo Juglu, gan Mazo Juglu arī pašlaik šķērso autoceļš A4 un vairāku citu autoceļu tilti un līdz šim veiktajos pētījumos tie nav atzīti par ceļotājzivju populāciju stāvokli ietekmējošu faktoru[35 36 37]. Jāņem vērā, ka negatīva tiltu ekspluatācijas ietekme uz ceļotājzivju populāciju stāvokli līdz

[34] Birzaks J., Abersons K. 2015. Dabīgā lašu un taimiņu populācija Daugavas baseinā: būt vai nebūt? No: Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2015. Rīga, Latvijas Lauku konsultācijas un izglītības centrs 70.-76. lpp.

[35] Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais institūts BIOR. 2014. Gala atskaite pētījumam «Ceļotājzivju un upes nēģu populāciju stāvoklis, to noteicošie faktori un uzlabošanas iespējas Lielajā un Mazajā Juglā". Rīgas brīvostas pārvalde, Rīga, 2014.

[36] Birzaks, J., Abersons K., Strūģis M., Bajinskis J. 2015. Ceļotājzivju populāciju stāvoklis un tā uzlabošanas iespējas Juglas baseina upēs. No: Latvijas ūdeņu vides pētījumi un aizsardzība. *Latvijas ūdeņu vides pētījumi un aizsardzība.* Latvijas Universitātes 73. zinātniskā konference, Rīga, Latvija, 13.-18. Lpp

šim nav konstatēta arī citās Latvijas ūdenstecēs.

Vimbām un upes nēģiem šķērsojumu tuvumā ir iespējama arī to mazuļu (nēģiem - kāpuru) uzturēšanās. Līdzīgi kā citām lēni tekošiem vai stāvošiem ūdeņiem raksturīgām sugām, iespējamā pārbūves darbu ietekme uz vimbu mazuļiem un nēģu kāpuriem var būt tikai lokāla un īslaicīga.

4.10.2 Sagaidāma ietekme uz Ķivuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem

Caurtekas izbūvei Ķivuļurgā ir paredzama gan īslaicīgā (būvdarbu veikšana), gan arī ilgstošā (turpmākās caurtekas atrašanās upes gultnē) ietekme uz zivju resursiem.

Īslaicīgajai ietekmei ir šādi nozīmīgākie zivsaimniecisko zaudējumu riska faktori:

- zivju un citu ūdens organismu dzīvotņu pārveidošana, kas uz laiku, līdz dzīvotnes atjaunojas, samazina darbu tieši ietekmētās ūdenstilpes daļas potenciālo zivsaimniecisko produktivitāti;
- zivju barības (zooplanktona un zoobentosa) organismu bojāeja, kas samazina zivīm pieejamās barības daudzumu un, līdz ar to, arī zivju biomasas pieaugumu. Zivju barības organismu bojāeju var izraisīt gan to mehāniska traumēšana, apbēršana un izņemšana no vides, gan arī ūdens piesārņojuma (uzduļķojums, naftas produkti, celtniecības atkritumi u.c.) iedarbība;
- zivju (arī zivju ikru, kāpuru un mazuļu) bojāeja, kas zivju resursiem var nodarīt tiešus zaudējumus. Arī zivju bojāeju var izraisīt gan to traumēšana, apbēršana un izņemšana no vides, gan arī ūdenī nonākušā piesārņojuma nelabvēlīgā iedarbība.

Papildu zaudējumu risks ir saistīts ar iespējamo Ķivuļurgas gultnes izmainīšanu un ūdens plūsmas Ķivuļurgas gultnē samazināšanu darbu veikšanas laikā.

4.11. Objekta uzturēšanai nepieciešamais materiālu daudzums, to pielietošanas iespējamās ietekmes novērtējums

Saskaņā ar VAS "Latvijas Valsts ceļi" informāciju, ziemas periodā (no novembra līdz aprīlim) autoceļu slīdamības novēršanai tiek izmantotas mitrā sāls un smilts-sāls maisījumu tehnoloģijas. Ņemot vērā informāciju par iepriekšējās ziemas sezonās patērēto sāls daudzumu uz valsts autoceļiem, aprēķināts, ka autoceļa apstrādei ar mitrā sāls tehnoloģiju uz vienu kilometru vidēji ziemas sezonā būs nepieciešamas apmēram 3 t sāls.

Ceļiem ārpus pilsētām netiek paredzēta lietusūdens kanalizācija - tāda nav un netiek ierīkota nekur uz esošajiem valsts galvenajiem ceļiem. To neparedz arī spēkā esoši Latvijas standarti, ko pielieto ceļu būvniecībā. Līdz ar to visi noteces ūdeņi no ceļa (lietus ūdeņi un sniega kušanas ūdeņi) nonāk trasei piegulošo teritoriju gruntīs.

Pētījums par sāls šķīduma ietekmi uz apstādījumiem līdz šim veikts tikai Rīgas pilsētā. Šajā pētījumā tika konstatēts, ka nātrija hlorīda lietošana ledus atsaldēšanai un sniega kausēšanai negatīvi ietekmē

[37] Birzaks J., Abersons K. 2015. Dabīgā lašu un taimiņu populācija Daugavas baseinā: būt vai nebūt? No: Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2015. Rīga, Latvijas Lauku konsultācijas un izglītības centrs 70.-76. lpp.

ielu apstādījumu augsnes struktūru, tā kļūst putekļaina. Savukārt attiecībā uz valsts galvenajiem autoceļiem piegulošo dabas teritoriju vides stāvokli, Latvijā nav dokumentētu novērojumu, kas liecinātu, ka augājs gar ceļiem, kur ziemas periodā ceļu uzturēšanai lieto sāls maisījumus, nonīktu vai ceļa tiešā tuvumā atšķirtos no tālākajā joslā esošā augāja pēc sāli mīlošo augu (halofītu) daudzuma. Nātrija hlorīdu saturoša pretslīdes maisījuma izkliede uz brauktuves un ceļu apmalēm piesaista atgremotājus pārnadžus un rosina to iznākšanu uz brauktuves, tāpēc nepieciešami papildus pasākumi saistībā ar satiksmes drošību ziemā: ātrsatiksmes autoceļa iežogojums ir pietiekams pasākums šā riska novēršanai.

4.12. Iespējamo augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums paredzētās darbības piegulošajās teritorijās

Vērtējot autoceļa būvniecības un ekspluatācijas ietekmi uz augsni, var secināt, ka tā var izpausties sekojošos veidos:

fizikālas izmaiņas - ar augsnes pārvietošanu, sablīvēšanu u.tml. darbību saistītas izmaiņas;

ķīmiskas izmaiņas - ķīmisko vielu akumulācija augsnē;

izmaiņas zemes lietošanā (zemes transformācija no viena lietošanas veida citā).

Autoceļa ekspluatācijas laikā augsnes piesārņojumu var veidot transportlīdzekļu izplūdes gāzēs esošās piesārņojošās vielas. Ietekmi uz augsnes kvalitāti rada arī ķīmisko vielu (galvenokārt sāls) izmantošana ceļu uzturēšanai (kaisīšanai) ziemas periodā. Šiem piesārņojuma veidiem ir lokāls raksturs un tie parasti izpaužas nelielā attālumā ceļam piegulošā teritorijā.

Būvniecības darbu laikā tiks veikta augsnes noņemšana, tās pārvietošana un pagaidu uzglabāšana atsevišķās krautnēs. Ceļa rekonstrukcijas beigu posmā augsni izmanos trases labiekārtošanas darbos - uzbērto posmu apzaļumošanai. Iepriekš minēto darbību rezultātā notiek gan augsnes sajaukšana ar cilmiezi, gan dažādu veidu augsnes tipu savstarpēja sajaukšana un augsnes sablīvēšana. Līdz ar to var mainīties augsnes ķīmiskais sastāvs, tās fizikālās īpašības, kā rezultātā var būt apgrūtināta veģetācijas atjaunošana. Tomēr jāatzīmē, ka trases rekonstrukcijas gadījumā ietekme uz augsni var būt novērojama tikai nelielā attālumā (dažu metru plata josla) ceļam piegulošā teritorijā.

Rekonstrukcijas gaitā ir iespējama augsnes virskārtas piegružošana ar būvniecības atkritumiem un piesārņošana ar naftas produktiem, un autoceļa ekspluatācijas laikā - piegružošana ar sadzīves atkritumiem un piesārņošana.

4.13. Objekta iespējamās ietekmes uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, dzīvnieku migrācijas koridoriem, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām novērtējums

4.13.1 Ietekme uz ES nozīmes un Latvijā īpaši aizsargājamiem biotopiem un ietekmi mazinošie pasākumi

Realizējot paredzēto darbību, tiks iznīcināts ES nozīmes biotops Mežainas piejūras kāpas, 2180

aptuveni 9,4 ha platībā (pārsvarā vidējas un zemas kvalitātes, antropogēnās darbības būtiski ietekmēti biotopi), kas atbilst 0,018% no konkrētā biotopa platības Latvijā.

Saskaņā ar aktuālo informāciju – "Ziņojums Eiropas Komisijai par ES nozīmes biotopu (dzīvotņu) un sugu aizsardzības stāvokli Latvijā, novērtējums par 2013.-2018.gada periodu",

ES nozīmes biotopa Mežainas piejūras kāpas, 2180 sastopamība valstī ir no 51 342 līdz 60 000 ha, sastopamības areāls valstī vērtēts kā labvēlīgs, tendences – stabilas. Konkrētā biotopa aizņemtā platība valstī vērtēta kā – aizsardzības stāvoklis labvēlīgs. Biotopa struktūru un funkciju, kā arī kopējais vērtējums atzīts kā "aizsardzības stāvoklis nelabvēlīgs – nepietiekams", nākotnes perspektīvu vērtējums – "aizsardzības stāvoklis nelabvēlīgs – nepietiekams".

Realizējot paredzēto darbību, tiks iznīcināts ES nozīmes biotops Veci vai dabiski boreāli meži, 9010* aptuveni 2,3 ha platībā (pārsvarā vidējas un zemas kvalitātes, antropogēnās darbības būtiski ietekmēti biotopi), kas atbilst 0,005% no konkrētā biotopa platības Latvijā.

Saskaņā ar aktuālo informāciju – "Ziņojums Eiropas Komisijai par ES nozīmes biotopu (dzīvotņu) un sugu aizsardzības stāvokli Latvijā, novērtējums par 2013.-2018.gada periodu", ES nozīmes biotopa Veci vai dabiski boreāli meži 9010* sastopamība valstī ir no 49 633 līdz 75 000 ha, sastopamības areāls valstī vērtēts kā labvēlīgs, tendences – nezināmas. Konkrētā biotopa aizņemtā platība valstī vērtēta kā – aizsardzības stāvoklis nezināms. Biotopa struktūru un funkciju, kā arī kopējais vērtējums atzīts kā "aizsardzības stāvoklis nelabvēlīgs – slikts", nākotnes perspektīvu vērtējums – "aizsardzības stāvoklis nezināms.

Zemes vienībās ar kadastra numuru 80840120205 un 80840120094 konstatēts ES nozīmes biotopa Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji, 2320 poligons ar kopējo platību 0,15 ha. Konstatēts biotopa 1. variants (veidojas, aizaugot smiltājiem) labā kvalitātē. Biotopam mākslīga izcelsme, atrodas zem elektrolīnijas.

Biotopa poligons robežojas ar A4 apbraukšanas vajadzībām pārbūvējama ceļa posmu, ceļa pārbūve biotopa teritorijā (elektrolīnija) netiek plānota. Hidroloģiskie apstākļi paredzētās darbības rezultātā biotopā neizmainīsies un nav sagaidāma tā kvalitātes pasliktināšanās.

Nodrošinot izlīdzinātu ūdens režīmu Ķivuļurgas šķērsojuma vietā netiks negatīvi ietekmēts hidroloģiskais režīms ES nozīmes biotopa Aluviāli meži, 91E0 teritorijā zemes vienībā ar kadastra numuriem 80840120197, 80840120027, 80840120025.

ES nozīmes biotopu platība un kvalitāte būtiski nesamazināsies. Paredzētajai darbībai netiek prognozēta būtiska ietekme uz esošajiem hidroloģiskajiem apstākļiem apkārtējās mežaudzēs.

Nelabvēlīgu ietekmi uz biotopiem var izraisīt ūdens un augsnes piesārņojums vai fiziska iedarbība. Projektēšanas un būvdarbu laikā ir ieteicams nepieļaut ūdens un augsnes piesārņojumu.

4.13.2 Ietekme uz īpaši aizsargājamām putnu sugām un ietekmi mazinošie pasākumi

Paredzētās darbības vietas teritorijā un tās apkārtnē ir konstatētas Latvijā vai ES īpaši aizsargājamas putnu sugas.

Pamatojoties uz ekoloģiskās nišas analīzes rezultātiem (Avotiņš 2019; Bergmanis u.c. 2021),

paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē definētas apodziņa, vidējā dzeņa, baltmugurdzeņa un ūpja aizsardzībai prioritāras teritorijas.

Kā nozīmīgākais meža biotopus apdzīvojošo īpaši aizsargājamo putnu sugu ietekmējošais faktors tiek minēta mežizstrāde, kuras laikā var tikt fiziski iznīcinātas putnu ligzdas un to mazuļi, vai dzīvotņu fragmentācijas rezultātā samazinās piemērotas dzīvotnes platība un ligzdošanas iecirkņa kvalitāte (Avotiņš 2019; Bergmanis u.c. 2021). Tāpat, tiek norādīta antropogēnas izcelsmes trokšņa radītā traucējuma negatīvā ietekme (Avotiņš 2019; Strazds, Ķerus 2017).

Veicot saimniecisko darbību īpaši aizsargājamu putnu sugu ligzdošanai potenciāli nozīmīgajos meža nogabalos (īpaši ES nozīmes biotopu teritorijā, kas atbilst DMB noteikšanas kritērijiem), tiks samazināta īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai piemērotu dzīvotņu platība. Paaugstināts antropogēnas izcelsmes traucējums plānoto būvdarbu laikā un objekta ekspluatācijas laikā var lokāli negatīvi ietekmēt īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas un barošanās apstākļus. Tomēr jāņem vērā, ka paredzētās darbības vietā ir jau esošs, augsts antropogēnas izcelsmes traucējums (tajā skaitā paaugstināts trokšņa līmenis).

Pēc piesardzības principa, lai samazinātu iespējamo ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanu, darbības, kas saistītas ar pārbūvējamā autoceļa trases attīrīšanu no mežaudzes, krūmājiem u.c. neveic laika periodā no 1. marta līdz 31. jūlijam.

Sākot no jūlija beigām, lielākās daļas Latvijā īpaši aizsargājamo putnu sugu mazuļi ir sasnieguši lidotspēju vai ir pietiekami termostabili, lai tie neaizietu bojā, pieaugušo putnu iztraucēšanas gadījumā.

4.13.3 Ietekme uz īpaši aizsargājamām vaskulāro augu sugām un ietekmi mazinošie pasākumi

Paredzētās darbības vietas teritorijā un tās apkārtnē ir konstatētas Latvijā īpaši aizsargājamas vaskulāro augu sugas.

Sugu ziņojumā Eiropas Komisijai apdzira, gada un vālīšu staipeknis tiek ziņotas kā sugu grupa ar nosaukumu ‘Lycopodium spp.’, kas paskaidrota plašāk kā staipekņu klase (Ziņojums EK, 2019). Kopējais izplatības areāls Latvijā ir visa valsts - 64611 km2, staipekņi saskaitīti 4234 kvadrātos (1x1 km), maksimālā populācija valstī vērtēta kā 7120 atradnes, Natura 2000 teritorijās 2183 kvadrātos (1x1km). Datu novērtējumā kopējais Lycopodium spp. sugu populāciju stāvoklis, dzīvotne, nākotnes izredzes un aizsardzības stāvoklis novērtēts kā nelabvēlīgs – nepietiekams, bet stabils (U1). Kopējā staipekņu grupas aizsardzība tiks pietiekami nodrošināta, aizsargājot ES nozīmes mežu biotopos.

Gada staipeknis, vālīšu staipeknis un apdzira ir Latvijā bieži satopamas sugas un konkrēto atradņu potenciāla iznīcināšana neatstās uz sugu kopējo populāciju būtiski negatīvu ietekmi ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā.

Parastā plakanstaipekņa atradne atrodas aptuveni 80 m attālumā no pārbūvējamā V31 autoceļa posma. Sugas atradnē netiks veikta saimnieciskā darbība un negatīva ietekme uz sugas atradni nav prognozējama.

Plānojot ceļa pārbūvi, nepieciešams saglabāt neizmainītu hidroloģisko režīmu mitrājā Sunīšu ezera apkārtnē, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 80600120106, kur zināma ilggadīga jumstiņu

gladiolas atradne. Neveicot saimniecisko darbību jumstiņu gladiolas atradnē un nodrošinot neizmainītus mitruma apstākļus, negatīva ietekme uz sugas atradni nav prognozējama.

Naktsvijoļu atradņu potenciāla iznīcināšana paredzētās darbības veikšanas rezultātā neatstās uz sugu kopējo populāciju būtiski negatīvu ietekmi ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā. Naktsvijoles ir ekoloģiski plastiskas sugas un bieži sastopamas visā Latvijas teritorijā.

Fuksa dzegužpirkstītes atradne paredzētās darbības rezultātā var tikt iznīcināta, kā arī var tikt pasliktināta sugas dzīvotnes kvalitāte 182. kvartāla 12. nogabalā (potenciāli izmainīts hidroloģiskais režīms). Suga ir Latvijā bieži sastopama un atradnes potenciāla iznīcināšana neatstās uz sugas kopējo populāciju būtiski negatīvu ietekmi reģionālā vai nacionālā mērogā. Tomēr aizsargājamu sugu atradņu iznīcināšanu var veikt tikai tad, ja saņemta DAP atļauja.

Paredzētās darbības veikšanai pļavas silpurenes atradnēs zemes vienībās ar kadastra numuru 80600121079, 80600120994 un 80600120067 prognozējama būtiska negatīva ietekme uz sugas populāciju lokālā un reģionālā mērogā. Lai arī sugas atradnes ir antropogēni būtiski ietekmētas, tās ir vitālas un piemērotas sugas ilglaicīgai pastāvēšanai.

Sugas atradnes šķērso gan ceļa trases 1. variants, gan ceļa trases 2. variants. Rekomendējams pārbīdīt plānoto autoceļa trasi ārpus sugas atradnēm, neveicot saimniecisko darbību sugas dzīvotnēs.

Mazākā skaitā suga konstatēta arī citās atradnēs pārbūvējamā autoceļa tiešas ietekmes zonā.

Ja nav iespējams izvairīties no paredzētās darbības veikšanas pļavas silpurenes nozīmīgajās atradnēs, pļavas silpureni ir iespējams saglabāt, veicot augu pārstādīšanu piemērotā biotopā ārpus paredzētās darbības vietas. Sugas pārstādīšanai piemērotākās vietas apkārtējā teritorijā ir vismaz labas kvalitātes ES nozīmes biotopu Mežainas piejūras kāpas, 2180 teritorijas. Īpaši piemēroti biotopi, kur jau ir zināmas esošas sugas atradnes un kas var nodrošināt sugas ilglaicīgu pastāvēšanu un saglabāšanos nākotnē lokālā mērogā.

Pārstādāmos augus kopā ar esošo substrātu un pavadītājaugiem vismaz 50 cm rādiusā no katra auga vasas un vismaz 30 cm dziļumā, jāpārvieto uz ES nozīmes biotopa Mežainas piejūras kāpas, 2180 teritoriju, tādējādi mākslīgi izveidojot īpaši aizsargājamas augu sugas atradni. Aizsargājamo augu sugu pārstādīšanai jāsaņem DAP atļauja. Pārstādīšanas pasākumi veicami. Sugas indivīdu pārstādīšanas pasākumi veicami Dabas aizsardzības pārvaldes sertificēta vaskulāro augu eksperta uzraudzībā.

4.13.4 Ietekme uz sikspārņiem un ietekmi mazinošie pasākumi

Autoceļu un to infrastruktūras tiešā ietekme uz sikspārņiem var būt gan pozitīva, gan negatīva. Pozitīvā ietekme izpaužas autoceļiem esot potenciāli piemērotām barošanās vietām: tie ir salīdzinoši šauri, no vēja pasargāti atvērumi mežā, kas piemēroti vairākām sikspārņu sugām, kuras šāda veida nelielos meža klajumos barojas (t.s. “klajumu sugas”: ziemeļu sikspārnis, rūsganais vakarsikspārnis, retāk arī divkrāsainais sikspārnis, kā arī Natūza sikspārnis). Šīs un arī citas sikspārņu sugas ceļu trases un ar tām saistītos vertikālos ainavas elementus (ceļa uzbērums, grāvji, meža mala vai koku/krūmu rindas gar ceļu) var izmantot arī kā vadlīnijas tranzīta pārlidojumos no mītnēm uz barošanās vietām, vai arī kā migrācijas trases pavasara un rudens migrāciju laikā. Dažas sikspārņu sugas oportūnistiski var izmantot arī ceļu apgaismojumu kā kukaiņus koncentrējošu faktoru aukstās rudens naktīs, tomēr kopumā

apgaismojuma ietekme vērtējama kā negatīva (sk. tālāk).

Tiešā negatīvā ietekme galvenokārt saistīta ar notriekšanas risku, kas atšķiras dažādām sugām. Augstu lidojošās sugas (rūsganais vakarsikspārnis, divkrāsainais sikspārnis, daļēji arī ziemeļu sikspārnis) šajā ziņā ir mazāk apdraudētas, jo lielākoties medījot un tranzītā lido virs zonas, kurās iespējama sadursme ar automašīnām, tomēr arī šīs sugas reizēm uzturas augstumā, kur tās var notriekt kravas automašīnas. Notriekšanas riskam (t.sk. ar vieglajām automašīnām) vairāk pakļautas zemu un/vai lēni lidojošās sugas – visi naktssikspārņi, garausainais sikspārnis, kā arī t.s. "klajumu sugas", kuras barojas salīdzinoši tuvu zemei, piemēram, Natūza sikspārnis, daļēji arī ziemeļu sikspārnis. Sikspārņi var tikt notriekti gan barojoties (ceļa trasei darbojoties kā ekoloģiskajam slazdam), gan zemu šķērsojot autoceļu, piemēram tranzītā uz barošanās vietām.

Papildus negatīvā ietekme ir arī automašīnu radītais troksnis, kas samazina sikspārņu izdotās ultraskaņas eholokācijas efektivitāti, un gaismas piesārņojums (gan automašīnu, gan ceļa infrastruktūras radītais. Gan 2009. g. pētījumā pie autoceļa A5, gan citos pētījumos pie autoceļiem un Rīgas pilsētā konstatēts, ka virs intensīvas satiksmes ceļiem un ielām sikspārņi barojas lielākoties vēlākās nakts stundās, kad satiksmes intensitāte (trokšņa un gaismas traucējums) ir mazāka.

Autoceļa pārbūves ietekme uz sikspārņiem piemērotajiem biotopiem izpaudīsies gan kā tiešais biotopu zaudējums, paplašinot autoceļa trasi, gan pastiprināta autoceļa un tā infrastruktūras radītā ietekme uz piegulošajām teritorijām pēc rekonstrukcijas.

Biotopu zudums pārbūves rezultātā visbūtiskākais ir mežu biotopos, jo tiek zaudētas vai izmainītas gan barošanās vietas, gan potenciāli mītņu koki. Autoceļu paplašināšanas gadījumā palielinās vēja ietekme ceļa joslā, izmainās dabiskā apgaismojuma režīms (vakarā ilgāk gaišs, mazāk efektīvs koku aizsegs), kā arī četru joslu autoceļš var izrādīties bīstamāks šķērslis zemu lidojošajām sugām, kuras to šķērso tranzītā no mītnēm uz barošanās vietām piegulošajās teritorijās. Šīs sugas plašāku ceļa trasi atbilstoši cenšas pārlidot pēc iespējas tuvu zemei, lai izvairītos no plēsējiem, bet tādējādi tiek palielināts sadursmju risks. Tranzīta ceļu pārrāvums var būt saistīts arī ar caurteku un tiltu rekonstrukciju, tās padarot nepiemērotas caurlidojošām sugām (pārāk zemas mazajām upēm un grāvjiem vai apgaismotas tiltu gadījumā).

Bez jau pieminētā, pārbūvēts autoceļš ar paaugstinātu kustības ātrumu potenciāli var palielināt troksni, tomēr šajā gadījumā ar jau esošu intensīvu satiksmi ar paaugstinātu troksni šā trokšņa nelielās izmaiņas ietekmes būtiskums ir apšaubāms: traucējums ir jau esošs, un tāds tas arī paliek. Mākslīgā apgaismojuma uzstādīšana visos gadījumos rada t.s. gaismas piesārņojumu, kas ir viens no būtiskiem sikspārņu populācijas ietekmējošiem faktoriem: vairums sikspārņu sugu izvairās no apgaismotām vietām, tikai dažas oportūnistiskas sugas, piemēram, ziemeļu sikspārnis, to netieši izmanto, ķerot gaismas pievilinātos kukaiņus, tomēr arī izvairoties lidot tiešā apgaismojumā. Savukārt citām sugām apgaismojuma uzstādīšana samazina gan piemēroto/izmantojamo biotopu platības, gan šo biotopu kvalitāti (gaismas piesaista kukaiņus no blakus teritorijām, kas ilgtermiņā samazina šo kukaiņu skaitu). Ilgtermiņā intensīva gaismas piesārņojuma ietekme var pilnībā izmainīt sikspārņu sugu sastāvu par labu oportūnistiskajām sugām. Tomēr autoceļa A4 pārbūve neparedz tā apgaismojumu, izņemot atsevišķus lokālus mezglus apdzīvotās vietās, tāpēc šādas nelabvēlīgas ietekmes būtiskums ir apšaubāms.

Kopumā sagaidāms, ka autoceļš A4 pēc rekonstrukcijas kļūs sikspārņiem mazāk piemērots vai

nepiemērots kā barošanās vieta (kas toties samazinās notriekšanas gadījumu skaitu), kā arī potenciāli vismaz lokāli atstās ietekmi uz blakus teritorijām, kuru nepieciešams pēc iespējas samazināt. Lai samazinātu potenciāli iespējamo negatīvo paredzētās darbības ietekmi jeb nodrošinātu sikspārņiem labvēlīgu aizsardzības statusu, būtu jāievēro sekojošie vispārīgie nosacījumi/rekomendācijas.

1. Izveidojot caurtekas mazajām upītēm (Ķivuļurga u.tml.) un lielākajiem novadgrāvjiem, nodrošināt, lai attālums no caurtekas griestiem līdz ūdens virsmai arī lielūdens periodā būtu vismaz 1 m, kas nodrošinātu tranzīta iespējas zemu virs ūdens lidojošajām sikspārņu sugām.

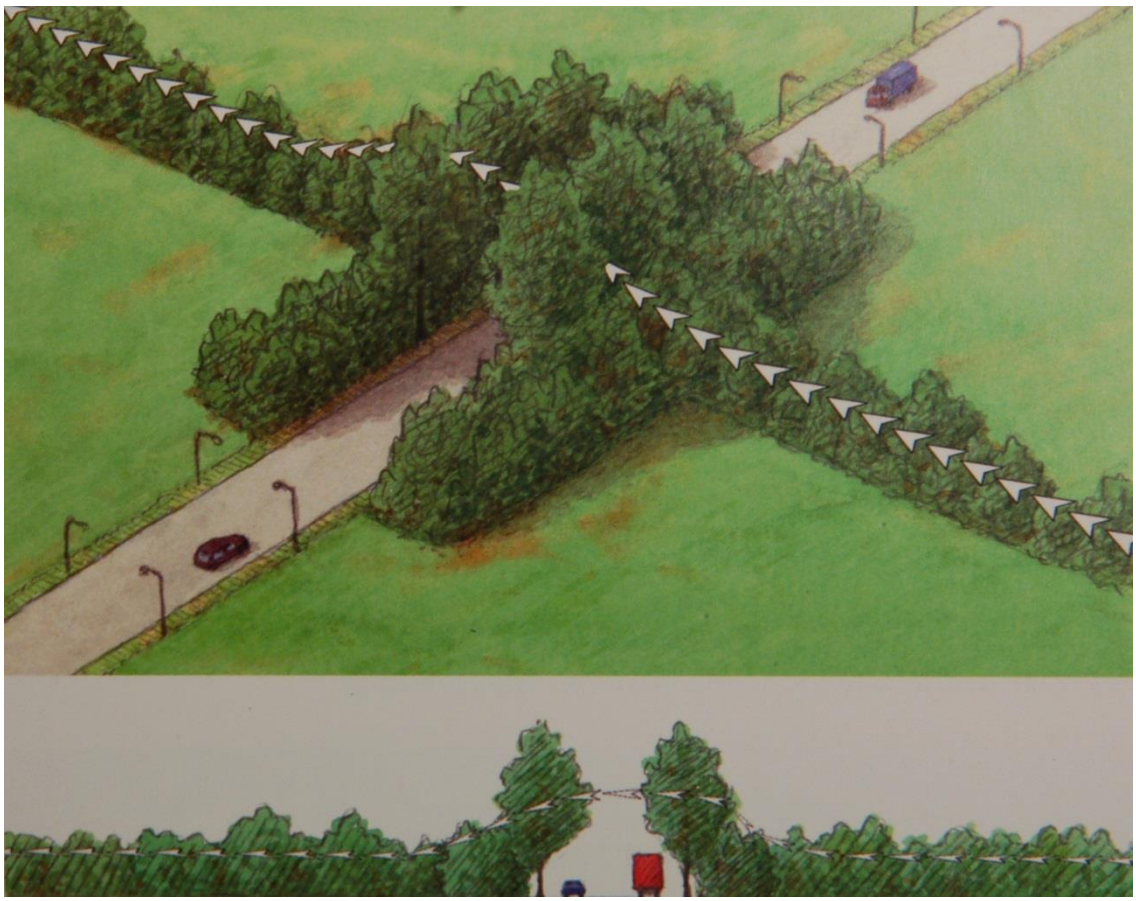
2. Neapgaismot caurtekas un tiltus no sāniem un apakšas; apgaismojuma intensitātei 0-3 m augstumā virs ūdens būtu jāsaglabājas ≤ 0,1 lx, kas aptuveni atbilst pilnmēness nakts dabiskajai apgaismojuma intensitātei. Īpaši nozīmīgi tas ir lielajām upēm, piem., Lielās un Mazās Juglas tiltu gadījumā.

3. Uzstādot mākslīgo apgaismojumu, izmantot tikai uz zemi, ceļu (un/vai gājēju ietvi, ja tāda tiktu veidota) fokusētas lampas. Maksimāli jānovērš gaismas noplūde blakus biotopos, īpaši mežu biotopos.

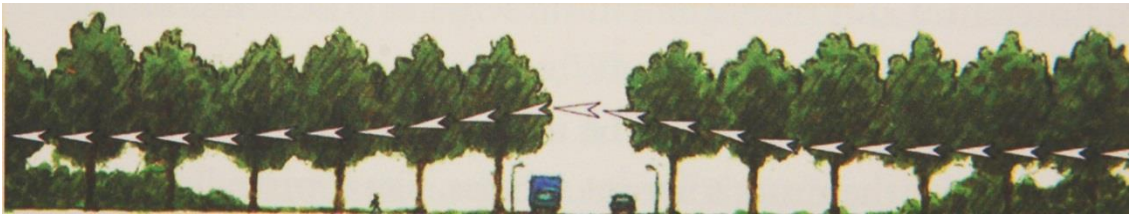
4. Vietās, kur to pieļauj normatīvie akti, apgaismojumam izmantot oranžā spektra gaismas, kas ir relatīvi mazāk traucējošas: ar gaismas viļņa garumu >540 nm un CCK *(Correlated colour temperature)* <2700 K. Vēlams izvietot apgaismojuma lampas pēc iespējas reti, lai starp tām saglabātos tumšāki noēnoti "koridori" (vēlams - ar apgaismojuma intensitāti tuvu 0,1 lx), vai, alternatīvi – sikspārņu vairošanās laikā vasaras mēnešos (maijs, jūnijs, jūlijs) būtu vēlams apgaismojumu izslēgt ne vēlāk kā 2 stundas pēc saulrieta, saglabājot nakts lielākajā daļā dabisko apgaismojumu. Pārējos gadalaikos, sevišķi ziemā, īpaši piesardzības pasākumi attiecībā uz apgaismojumu nav nepieciešami. Ja iespējams uzstādīt uz sensoriem/releja darbināmu apgaismojumu, kurš īslaicīgi ieslēdzas tikai nepieciešamīgas gadījumā, šādam risinājumam no sikspārņu un to barības bāzes (kukaiņu) aizsardzības viedokļa dodama priekšroka.

5. Autoceļa posmos mežā vēlams veidot blīvu krūmāja sienu mežmalā, kas samazinātu trokšņa un automašīnu radītā apgaismojuma izplatīšanos, kā arī potenciāli novirzītu sikspārņus lidot augstāk. Pieļaujams, kur tas nepieciešams vadoties no citām prasībām, veidot arī mākslīgos trokšņu aizsegus, kuri arī novirzītu ceļu šķērsojošos sikspārņu lielākā augstumā. Izbūvējot divstāvu pārvadus, jānodrošina, ka to tiltus sikspārņi var izmantot kā aizsegu-vadlīniju ceļu šķērsošanai – attiecīgi jānodrošina neapgaismota/noēnota zona vismaz vienā pārvada pusē. Lai nodrošinātu sikspārņiem ceļa šķērsošanas iespējas vietās, kur autoceļa trase šķērso meža masīvus:

- jāsaglabā augsta veģetācija tieši ceļa malā abās ceļa pusēs, kas nodrošinātu bioloģisko tiltu sikspārņiem uz otru autoceļa pusi;
- lai panāktu, ka sikspārņi tiešām šķērso autoceļu vainagu līmenī, iepretī šķērsošanas vietām ceļa malās jāieaudzē blīvu krūmāju līdz 6 m augstumam vai jāuzstāda atbilstošas novirzošas aizsargsienas (vismaz 30-50 m abpus sikspārņu „tiltam", skat. 34. un 35. attēlu);



34. attēls. Sikspārņu "tilts" atklātā ainavā, kur autoceļš šķērso sikspārņu tranzīttrasi; lai izvairītos no dzīvnieku notriekšanas, ceļa malā atstāti augsti koki; blīvi krūmi "ekranē" ceļu līdz 6 m augstumam *(attēls no bukleta "Bats and Road Construction", Nīderlande)*



35. attēls. Risinājums, kā novirzīt sikspārņu pārvietošanos augstāk – koku vainagu līmenī jeb vismaz 6 m augstumā, ja konkrētajā vietā nav iespējama blīvas krūmu veģetācijas vai aizsargsienu izveidošana pašā autoceļa malā: sikspārņu pārvietošanos aizsargsienas vietā ietekmē uzstādītais apgaismojums *(attēls no bukleta "Bats and Road Construction", Nīderlande)*

- atklātās vietās vismaz vienā ceļa pusē jāsaglabā augstās veģetācijas (koki, krūmi) joslas, ja tādas ir; šādu joslu atstāšana nodrošina migrācijas ceļu saglabāšanu ne tikai sikspārņiem, bet arī sīkajiem dziedātājputniem, grauzējiem u.c. mazu izmēru dzīvniekiem.

Lai novērtētu četrjoslu ātrsatiksmes autoceļu ietekmi uz sikspārņu faunu zinātnisko datu uzkrāšanai Latvijā, ko turpmāk pielietot valsts attīstībā, veidojot jaunus ātrsatiksmes ceļus, būtu nepieciešams veikt sikspārņu monitoringu, kas aprakstīts turpinājumā 8. daļā.

4.13.5 Secinājumi par plānotās darbības vai pasākuma ietekmi uz konstatēto sugu un biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību, kā arī uz piegulošo teritoriju un nosacījumi darbības vai pasākuma veikšanai

1. Paredzētās darbības vietā un tās iespējamā ietekmes zonā (līdz 50 m no paredzētās darbības vietas robežas) ir konstatēti ES nozīmes vai Latvijā īpaši aizsargājami biotopi.

2. Paredzētajai darbībai būtiskas negatīvas ietekmes uz ES nozīmes biotopu teritoriju nebūs; ES nozīmes biotopu platība, kvalitāte un ekoloģiskās funkcijas būtiski nesamazināsies.

3. Paredzētās darbības vietā un tās iespējamā ietekmes zonā (līdz 50 m no paredzētās darbības vietas robežas) ir konstatētas Latvijā īpaši aizsargājamas vaskulāro augu sugas: gada staipeknis, vālīšu staipeknis, apdzira, Fuksa dzegužpirkstīte, nenoteiktas sugas naktsvijole, jumstiņu gladiola, pļavas silpurene.

4. Nepieciešams saglabāt pļavas silpureņu vitālās atradnes, novirzot plānoto ceļa pārbūves un izbūves darbus vai veicot sugas pārstādīšanas pasākumus piemērotos biotopos saskaņā ar 7.3. nodaļā sniegtajām rekomendācijām.

5. Plānojot ceļa pārbūvi, nepieciešams saglabāt neizmainītu hidroloģisko režīmu mitrājā Sunīšu ezera apkārtnē un neveikt saimniecisko darbību zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 80600120106, kur zināma ilggadīga jumstiņu gladiolas atradne.

6. Paredzētās darbības veikšanas rezultātā ietekme uz gada staipekņa, valīšu staipekņa, apdziras, Fuksa dzegužpirkstītes un naktsvijoļu atradnēm vērtējama kā nebūtiska; konkrēto atradņu potenciāla iznīcināšana neatstās uz sugu kopējo populāciju būtiski negatīvu ietekmi ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā.

7. Pamatojoties uz ekoloģiskās nišas analīzes rezultātiem (Avotiņš 2019; Bergmanis u.c. 2021), paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē definētas apodziņa, vidējā dzeņa, baltmugurdzeņa un ūpja aizsardzībai prioritāras teritorijas.

8. Potenciāli negatīvā ietekme uz paredzētās darbības vietas apkārtnē konstatēto Latvijā un ES īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas un barošanās apstākļiem (tajā skaitā potenciāls trokšņa līmeņa pieaugums), ievērojot 7.2. nodaļā ieteiktos ietekmi mazinošos pasākumus, vērtējama kā nebūtiska.

9. Iespējamā kaitējuma apmēru uz konstatētajām dabas vērtībām īstenojot plānoto darbību, samazina apstāklis, ka galvenokārt netiek būvēts jauns ceļš, bet gan paplašināta jau esošā infrastruktūra vai būvniecība tiek plānota izmantojot esošas dabisko brauktuvju vietas, antropogēnās darbības būtiski ietekmētas vietas.

10. Veicot paredzēto darbību, pēc iespējas saglabāt dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecās, lielu dimensiju priedes visā paredzētās darbības teritorijā.

11. Pēc būvdarbu veikšanas gan ES nozīmes biotopu platībās, gan pārējā paredzētās darbības teritorijā, kas klasificēta kā meža zeme, nav pieļaujams izmantot auglīgas melnzemes materiālu ar zāliena piesēju, kas veicinās augsnes bagātināšanos un raksturīgās veģetācijas samazināšanos (potenciāli arī invazīvu un ekspansīvu augu sugu izplatību).

12. Paredzētās darbības vietas teritorijā konstatēti vairāki parastās priedes dižkoki vai potenciāli dižkoki, kas potenciāli var tikt iznīcināti.

4.13.6 Ietekme uz lielo zīdītāju migrāciju

Kā jau minēts 3.5.8. apakšnodaļā, izpētes teritorijā nav blīvs migrējošo dzīvnieku īpatsvars, jo teritorija veido robežu pirms blīvi apdzīvotām teritorijām.

Tomēr jāņem vērā, ka rajoni ar zemu populācijas blīvumu var piesaistīt jaunus, mazāk pieredzējušus dzīvniekus, kas devušies savu teritoriju meklējumos. Dzīvnieki biežāk šķērso ceļus, kuru braucamā daļa atrodas vienā līmenī ar tuvāko apkārtni.

Dzīvnieku pārvietošanos pār autoceļiem nodrošina pārejas (ekoloģiskie tilti) vai ekoloģiskie tuneļi, kas bieži tiek apvienoti ar tiltu izbūvi pār upēm, atstājot pietiekami platas apaugušas un neapplūstošas piekrastes joslas.

Līdz šim Latvijā ekoloģisko tiltu būvniecība nav veikta. Ekoloģiskos tiltus, kurus ierīko virs brauktuves, dzīvnieki izmantos tad, ja, pārvietojoties pa vidusdaļu, nebūs redzama brauktuve. Lielajiem zīdītājiem tiek rekomendētas ne mazāk kā 40–50 m platas pārejas. Platums attiecas uz to šaurāko daļu. Pāreju galus vēlams būvēt ar piltuvveida paplašinājumiem. Pārejas nedrīkst izmantot cilvēku un transporta satiksmei. Ekoloģiskā tilta augstums virs brauktuves plānojams tā, lai to naktī neapspīdētu braucošo automašīnu tālās gaismas. Ainavās ar līdzenu reljefu šādām pārejām izvēlas vietas, kur abās pusēs brauktuvei atrodas paaugstinājumi. Konkrētā situācijā tā dēvētie ekoloģiskie tilti nav izmantojami, jo apkārtne ir līdzena bez dabiskiem reljefa paaugstinājumiem brauktuves malās. Ekoloģiskā tilta būvei nāktos izmantot plašu meža joslu abpus ceļam, turklāt visticamāk dzīvnieki baidītos izmantot mākslīgi veidotu paaugstinājumu līdzenā apvidū. Galu galā ekoloģiskā tilta piemērotību dzīvniekiem nosaka daudz un dažādu faktoru kopums. Jāņem arī vērā samērīguma princips, jo ekoloģisko tiltu izmaksas lēšamas vairāku miljonu eiro apmērā, taču garantiju, ka dzīvnieki šos tiltus izmantotu, praktiski nav.

Ekoloģiskos tiltus, kurus ierīko virs brauktuves, dzīvnieki izmantos tad, ja, pārvietojoties pa vidusdaļu, nebūs redzama brauktuve. Lielajiem zīdītājiem tiek rekomendētas ne mazāk kā 40-50 m platas pārejas. Platums attiecas uz to šaurāko daļu. Pāreju galus vēlams būvēt ar paplašinājumiem - piltuvjveida. Pārejas nedrīkst izmantot cilvēku un transporta satiksmei. Tiltam jāatrodas arī tik augstu virs brauktuves, lai to naktī neapspīdētu braucošo automašīnu tālās gaismas. Ainavās ar salīdzinoši līdzenu reljefu šādām pārejām izvēlas vietas, kur abās pusēs brauktuvei atrodas paaugstinājumi. Konkrētajā situācijā tā dēvētie ekoloģiskie tilti nav izmantojami, jo apkārtne ir līdzena, bez dabiskiem reljefa paaugstinājumiem brauktuves malās. Ekoloģiskā tilta būvei nāktos izmantot plašu meža joslu abpus ceļam, piedevām visticamāk dzīvnieki baidītos izmantot mākslīgi veidotu paaugstinājumu līdzenā apvidū. Jāņem arī vērā samērīguma princips, jo ekoloģisko tiltu izmaksas lēšamas vairāku miljonu eiro apmērā, taču garantiju, ka šie tilti tiešām tiks izmantoti praktiski nav, jo to, vai tilts būs piemērots dzīvniekiem nosaka daudz un dažādu faktoru kopums. Ne velti Latvijā ekoloģisko tiltu būvniecība līdz šim nav veikta.

Vērtējot autoceļa A4 potenciālās dzīvnieku pārejas, jāņem vērā autoceļa A4 tuvumā plānotie infrastruktūras projekti. Saskaņā ar izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Eiropas standarta

platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai autoceļa A4 tuvējā apkārtnē tika iekļautas potenciālās dzīvnieku pārejas (ekoloģiskie tilti). Norādītās pārejas tiks paredzētas, ja dzelzceļa trases tilts pār Lielo Juglu tiktu būvēts ar uzbērumu pār palienes pļavām upes krastos. Tāpēc secināms, ka netālu no autoceļa A4 tiks ierīkotas dzīvnieku pārejas pār dzelzceļu. Tomēr *Rail Baltica* attālums no A4 ir pārāk liels, lai būtu iespējams un vēlams tās pašas pārejas turpināt pār A4, tāpēc risinājums ir katram projektam patstāvīgs.

Lielā un Mazā Jugla un Ķivuļurga ir dabiski savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas koridori, lai šķērsotu lineārus šķēršļus (pārvietojoties zem tilta gar upes krastiem). Lai nodrošinātu migrācijas koridorus, upju ieleju šķērsojumus var tikt veidoti kā tilti ar estakādi vai brīvtelpu vismaz vienā upes krastā. Papildus ūdensteču šķērsojumus var paredzēt kā kastveida tiltus nevis caurtekas ar brīvtelpu katrā krastā, ko mazie savvaļas zīdītājdzīvnieki var izmantot periodos, kad nav paaugstināts ūdens līmenis. Arī caurtekas gada sausajos periodos, kad mazajās ūdenstecēs nav ūdens, var izmantot kā migrācijas koridorus.

Norādītās pārejas tiks paredzētas, ja dzelzceļa trases tilts pār Lielo Juglu tiek būvēts ar uzbērumu pār palienes pļavām upes krastos. Līdz ar to secināms, ka netālu no autoceļa A4 tiks ierīkotas dzīvnieku pārejas pār dzelzceļu. Tomēr Rail Baltica attālums no A4 ir pārāk liels, lai būtu iespējams un vēlams tās pašas pārejas turpināt pār A4, tāpēc risinājums ir citāds.

Lielā un Mazā Jugla un Ķivuļurga ir dabiski savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas koridori, lai šķērsotu lineārus šķēršļus (pārvietojoties zem tilta, gar upes krastiem). Lai nodrošinātu migrācijas koridorus, upju ieleju šķērsojumus var tikt veidoti kā tilti ar estakādi vai brīvtelpu vismaz vienā upes krastā. Papildus ūdensteču šķērsojumus var paredzēt kā kastveida tiltus, nevis caurtekas, ar brīvtelpu katrā krastā, ko mazie savvaļas zīdītājdzīvnieki var izmantot periodos, kad nav paaugstināts ūdens līmenis. Arī caurtekas gada sausajos periodos, kad mazajās ūdenstecēs nav ūdens, var izmantot kā migrācijas koridorus.

Pašreizējā tilta konstrukcija pāri Lielajai Juglai ir pārāk zema un īsa, lai kalpotu kā ekoloģiskais tunelis (skat. 36.attēlu). Apvedceļa A4 rekonstrukcija ietver tilta pārbūvi. Pēc pārbūves tiltam jākļūst par migrācijas koridoru.

Esošā konstrukcija Ķivuļurgas caurtekai zem brauktuves (skat. 37.attēlu) nav piemērota, lai zīdītāji varētu šķērsot brauktuvi gar upītes krastiem. Caurteku plānots pagarināt un konstrukciju veidot līdzīgu kā pašreizējai caurtekai: ~2,5 m augsta un 4 m plata. Arī pēc pārbūves zīdītājiem nebūs iespējams šķērsot brauktuvi gar upītes krastiem. Līdz ar to šajā vietā pastāv paaugstināts risks, ka uz brauktuves var iznākt ūdri un bebri, īpaši paaugstināta ūdens līmeņa un paātrinātas straumes periodos, kad šie dzīvnieki izvairās šķērsot zemu tiltu apakšu peldus.

Esošajam tiltam pāri Mazajai Juglai (skat. 38.attēlu) augstums un garums šobrīd ir pietiekams, lai zem tilta ceļu LV-454848 varētu šķērsot stirnas un mazāki zīdītājdzīvnieki. Apvedceļa A4 rekonstrukcija ietver tilta pārbūvi. Šobrīd tilta tuvumā esošā kafejnīcas ēka netiek izmantota.

Gar mežu masīviem pārbūvējamajā autoceļa A4 posmā paredzami iežogojumi, tostarp lai samazinātu sadursmju ar meža dzīvniekiem risku.

36.attēls. Tilts pāri Lielajai Juglai.

37.attēls. Ķivuļurgas caurteka.

38.attēls. Tilts pāri Mazajai Juglai.

Dabas aizsardzības pārvaldes 21.08.2023. vēstulē Nr.4.9/5153/2023-N Vides pārraudzības valsts birojam norādīts: "Ziņojumā sīkāk jāanalizē iespējamie migrācijas koridoru risinājumi kopsakarā ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas trases plānotajiem dzīvnieku pāreju risinājumiem". Te vēlreiz jāuzsver, ka *Rail Baltica* risinājumi ir primāri un šajā A4 pārbūves projektā tiem ir jāpieskaņojas. Tāpēc šīs nodaļas turpinājumā/nobeigumā citēta Jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecības DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa) Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma (2023. gada jūnijs) 4.1.6.nodaļa "Dzīvnieku šķērsojumi un pārejas" ar attēliem, saglabājot to numerāciju oriģinālajā avotā.

Iespējamie tehniskie risinājumi dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai ietver:

• dzīvnieku pārvadus, kas pielāgoti lielajiem zīdītājdzīvniekiem un ir speciāli šim mērķim projektētas un pielāgotas inženierbūves. Piemēri parādīti 39. attēlā – 3 attēlu grupā.

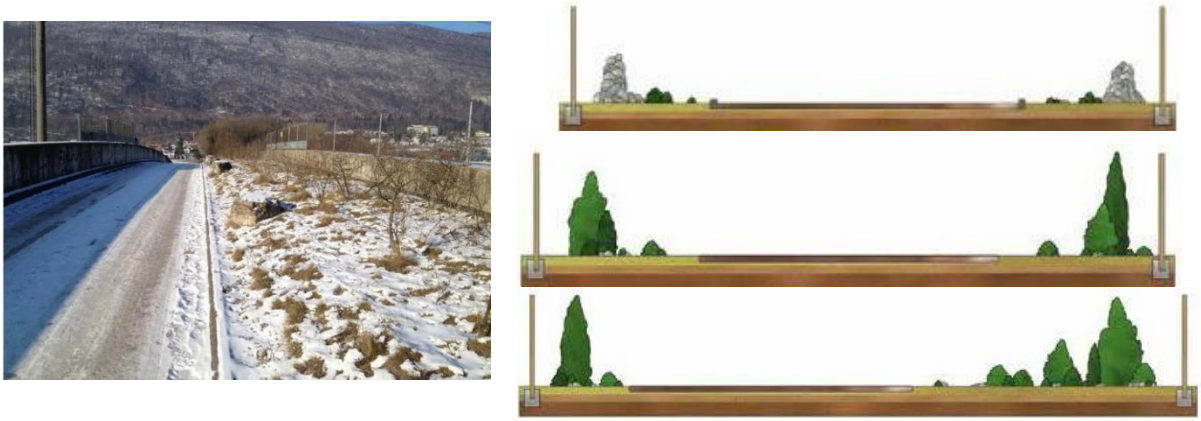
39.attēls – 3 attēlu grupa. Dzīvnieku pāreju piemēri

Dzīvnieku pārvadiem rekomendētais platums ir 40–50 m tā šaurākajā vietā. To malās jāparedz pietiekami augsts (vismaz 2,5 m) nožogojums, lai mazinātu vilcienu satiksmes radītos traucējumus un novērstu dzīvnieku nokļūšanu uz sliedēm. Dzīvnieku pārejas apzaļumošanas risinājumi izstrādājami tehniskās projektēšanas laikā. Iespēju robežās jāizmanto auglīgā zemes virskārta, kas tiks noņemta no dzelzceļa koridora, kā arī jāparedz koku, krūmu, augu sugas, kas raksturīgas apkārtējiem biotopiem.

• dzīvnieku pārvadus, kas kombinēti ar ceļa pārvadiem. Piemēri parādīti 40. attēlā – 4 attēlu grupā.

Šādi risinājumi ir piemēroti tikai nomaļiem ceļiem ar nelielu satiksmes intensitāti (parasti pieņem, ka satiksmes intensitātei jābūt mazākai par 100 automašīnām diennaktī). Joslas dzīvnieku kustībai paredz vienā vai abās pārvada malās. No brauktuves tās tiek atdalītas ar piemērotu barjeru.

Rekomendētais pārvadu platums ir 10 – 20 m, paredzot vismaz 1 m platu zaļo joslu pārvada malās. *Rail Baltica* projektā rekomendētais zaļo joslu platums pārvadiem, kas atrodas atklātās teritorijās, ir 2 m un pārvadiem, kas atrodas mežu teritorijās, 3 m. Pārvada malās jābūt līdzīgam žogam kā dzīvnieku pārejām. Brauktuve var atrasties gan pa vidu, gan vienā malā atkarībā no kopējā pārvada platuma.

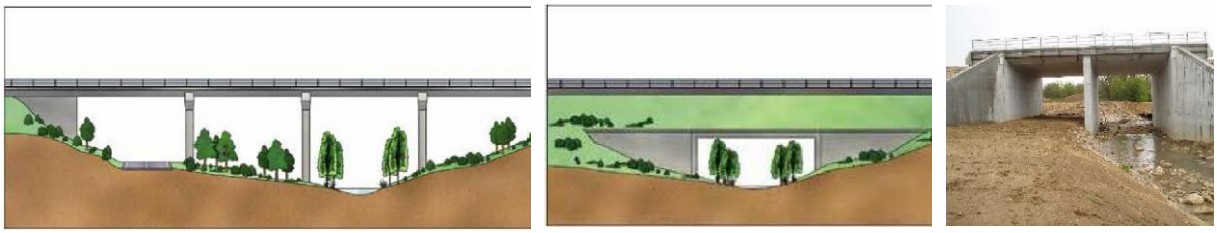


40.attēls – 4 attēlu grupa. Kombinēta pārvada piemēri

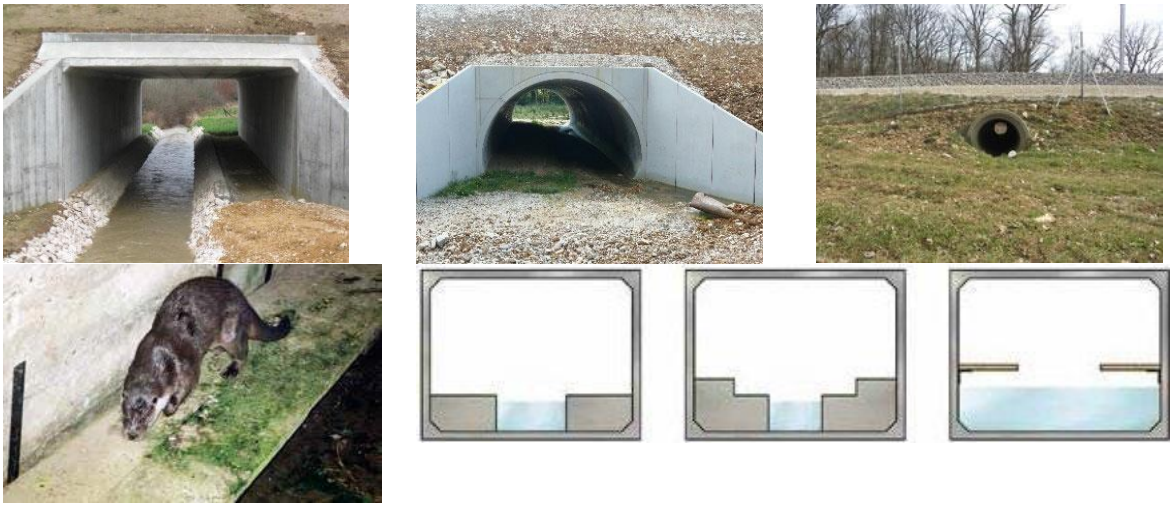
• tilti pār upēm ar pietiekamu brīvtelpu upes vienā vai abos krastos.

Rekomendētie raksturparametri ir 5 m plata un 3,5 m augsta brīvtelpa. Vienlaikus nepieciešamās brīvtelpas raksturparametri ir jāvērtē katrā šķērsojumā atsevišķi, pielāgojot tos konkrētiem vietējiem apstākļiem un sastopamajai faunai. Piemēri parādīti 41. attēlā – 3 attēlu grupā.

• lai nodrošinātu mazo zīdītāju, abinieku un rāpuļu pārvietošanos, var piemērot gan hidroloģiskās caurtekas, to sānu malās paredzot sausas ejas, gan izbūvēt speciālas caurtekas dzīvniekiem. Piemēri parādīti 42. attēlā – 7 attēlu grupā.



41.attēls – 3 attēlu grupa. Piemēri tiltiem ar pietiekamu brīvtelpu, kas saglabā dzīvnieku pārvietošanās ceļus gar upi.



42. attēls – 7 attēlu grupa. Piemēri caurteku pielāgošanai, lai pa tām nodrošinātu mazo zīdītāju, abinieku un rāpuļu pārvietošanos.

4.14. Prognoze par Paredzētās darbības un ar to saistīto iespējamo ietekmi uz ainavas daudzveidību, tās elementiem, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem

Uzlabojot transporta kustības kvalitāti un drošību, kā arī intensificējoties transporta plūsmai 2025.gadā, nedaudz palielināsies šīs plūsmas emisiju un vizuālās klātesamības radītā psiholoģiskā spriedze ainavā. Tomēr jāpiezīmē, ka jau šobrīd apvedceļš ir transporta plūsmas noslogots un salīdzinājumā ar esošās situācijas fonu augšminētais transporta plūsmas pieaugums nākotnē būtiskas izmaiņas ainavā neradīs. Kā papildus elements ainavā varētu parādīties satiksmes drošību garantējošais ceļmalas nožogojums, kurš būtu jāveido saskaņā ar ainavas arhitektūras principiem.

Autoceļa A4 tiešā tuvumā un nelielā attālumā no tā atrodas ar I pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas (skat. 3.6. nodaļu un 10. pielikumu). Apvedceļa rekonstrukcijas darbus vēlams saskaņot ar Latvijas Brāļu kapu komiteju.

Vērtējot tūrisma un rekreācijas attīstības perspektīvas teritorijā ap apvedceļu ir jāsecina, ka šeit trūkst tūrisma motīvu - pievilcīgu ainavu, kas būtu bagātinātas ar peldvietām vai citām rekreācijas iespējām. Neizteikta un vienveidīga ir arī kultūrvide. Tūrisma plūsma, kas potenciāli varētu pārvietoties ar autotransportu pa šo apvedceļu, galvenokārt par ceļojuma mērķi izvēlēsies galvaspilsētu visu loģistiku pakārtojot Rīgai - virzoties uz pilsētas centru un attiecīgi prom no tā, šajā gadījumā neizmantojot apvedceļu, kā rezultātā apvedceļa teritorijā ir zema tūrisma industrijas intensitāte un nav īpašu indikatoru, kas varētu prognozēt šeit tūrisma plūsmas radikālu pieaugumu.

Ceļa posmā pie tilta pār Mazo Juglu atrodas ēkās, kas kādreiz tika izmantota kā kafejnīca ar vasaras terasēm upes krastā, netālu tiek piedāvātas zirgu izjādes. Ja kafejnīca atsāktu darbību, tiktu traucēts potenciālais dzīvnieku migrācijas koridors. Upe šajā vietā veido izteiktus meandru līkumus, kas perspektīvā varētu būt arī atraktīvi elementi upmalas tūristu dabas takas ierīkošanai. Peldvietu izvēles un labiekārtošanas perspektīvas mazina upes dūksnainā gultne. Tāpat ātrgaitas autoceļa ekspluatācijas laikā radīsies papildus negatīvā slodze uz tilta tuvumā esošo ēdināšanas iestādi un esošajām un potenciālajām rekreācijas vietām transporta trokšņa, izplūdes gāzu izmešu un psiholoģiski traucējošās vizuālās ātrgaitas transporta plūsmas veidā, kas viennozīmīgi mazinās šo piedāvāto pakalpojumu kvalitāti. Autoceļa A4 tuvākā apkārtne, t.sk. gan Mazās, gan Lielās Juglas upju ielejas tiltu tuvumā, nav arī ainaviski tik pievilcīgas un atraktīvas, ka varētu novērst uzmanību ātrgaitas satiksmes dalībniekiem no eventuālajiem mērķiem Vidzemes jūrmalā, Siguldā vai Daugavas upes krastos.

Abas Juglas upes dažkārt tiek izmantotas ūdens tūrismam, kura norisi autoceļa rekonstrukcija neietekmēs. Problēmu vienīgi var radīt autoceļa nožogojumi, kas eventuāli varētu traucēt ūdens tūristiem pieeju pie upes - iekāpšanu, izkāpšanu. Taču šo problēmu var atrisināt ar upes tuvumā esošo autoceļa pievedceļu un celiņu izbūvi.

Kopumā vērtējot esošo situāciju ir jāsecina, ka paredzētā apvedceļa pārbūve un rekonstrukcija būtiski neietekmēs šeit esošā mazattīstītā tūrisma darbību un rekreācijas resursus.

4.15. Notekūdeņi: to rašanās avoti, veidi un daudzums

Būvniecības laikā radušos sadzīves notekūdeņus iespējams novadīt esošajās centralizētajās notekūdeņu kanalizācijas sistēmās, izbūvēt pagaidu pieslēgumus centralizētām notekūdeņu kanalizācijas sistēmām, vai paredzēt lokālus risinājumus, kas nodrošina to savākšanu un apsaimniekošanu videi drošā veidā. Sadzīves notekūdeņu savākšana un novadīšana neradīs būtisku ietekmi uz vidi.

Šie ūdeņi papildus piesārņojumu neradīs, jo būvniecības laikā nav paredzēta neattīrītu notekūdeņu ievadīšana virszemes ūdensobjektos.

4.16. Atkritumu rašanās avoti, veidi un daudzums. Atkritumu apsaimniekošana un pasākumi piesārņojuma izplatīšanās novēršanai būvdarbu laikā

Kā jau tika uzskaitīts 4.2.1.nodaļā, paredzams, ka autoceļu būvdarbu laikā radīsies šādi materiāli un atkritumi:

- noraktā grunts - autoceļa zemes klātnes paplašināšanas rezultātā;
- augsne - autoceļa zemes klātnes paplašināšanas rezultātā;
- kokmateriāls - mežu un atsevišķi augošu koku ciršanas rezultātā;
- koksnes atkritumi - krūmāju ciršanas rezultātā;
- būvgruži - rekonstruējot esošo autoceļu, noņemot veco brauktuvi, nojaucot vecās nobrauktuves

un estakādes.

Paredzams, ka apvedceļa A4 rekonstrukcijas rezultātā būs ievērojams norokamās grunts, augsnes, kā arī kokmateriālu apjoms. Provizoriski ir aprēķināts aptuvenais apjoms 21.tabulā. Precīzs apjoms šī brīža projekta attīstības stadijā nav aprēķināms. Tas tiks veikts tehniskā projekta izstrādes stadijā.

Noraktās augsnes virskārtu būs iespējams izmantot ceļa uzbēruma pārklāšanai ar auglīgo slāni.

Kokmateriāli tiks realizēti saskaņā ar būvdarbu līgumu, bet radītie koksnes atkritumi tiks sadedzināti, kā arī izmantoti šķeldas ražošanai.

Rekonstrukcijas rezultātā radītos būvgružus no ceļa uzbēruma būs iespējams izmantot citu autoceļu klātnes izbūvei, kā arī uzbērumu veidošanai, bet tas būs atkarīgs no būvuzņēmēja un noslēgtā būvdarbu līguma nosacījumiem. Nofrēzētās ceļa klātnes materiāls tiks izvests uz atbērtni un tālāk izmantots (otrreiz izmantots, pārstrādāts, deponēts), saskaņā ar būvdarbu līgumu. Otrreizēji neizmantojamie atkritumi tiks nodoti licencētiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem.

Lai novērstu naftas produktu noplūdes riskus no darbos iesaistītajām tehnikas vienībām tiks veikta to tehniskā stāvokļa regulāra kontrole, kā arī tās tiks aprīkotas ar nepieciešamajiem absorbcijas materiāliem, kas tiks izmantoti naftas produktu noplūdes gadījumos.

4.17. Ietekme uz derīgo izrakteņu atradnēm

Ģipšakmens atradne "Salaspils" ar valsts nozīmes derīgā izrakteņa atradnes statuss ~800 m attālumā no autoceļa A4 ir vienīgā, piekļuve kurai ir saistīta ar pārbūvējamo A4 posmu. Tajā atrodas divi zemes gabali – “Puķes-2” (kad.Nr.80310110138) un “Daugvaidas” (kad.Nr.80310110001) –, kuros notiek ģipšakmens ieguve. Šiem īpašumiem piekļūst pa maršrutu: pašvaldības autoceļš C9 – apvedceļš A4 – stacija “Saulkalne”. C9 pieslēgums A4 netiks saglabāts neatkarīgi no *Rail Baltica* projekta risinājumiem, lai attālums starp ātrgaitas ceļa divlīmeņu mezgliem atbilstu prasībai, ka attālums vismaz 2 km. *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 šķērsojums Salaspils Dienvidu ielas tuvumā, kura tehniskie parametri (brauktuves platums un vertikālais gabarīts) būs atbilstoši kravu pārvadājumiem.

4.18. Ietekmju savstarpējā saistība

Iepriekš minēto ietekmju savstarpējo saistību raksturo kopīgā ietekme. Kopīga ietekme ir ietekme, kas darbojas kopā ar citu ietekmi un ietekmē tos pašus resursus un/vai ietekmētos objektus saistībā ar paredzēto darbību.

Autoceļa A4 rekonstrukcija tiek plānota vienotā transporta koridorā ar citiem ceļu būvniecības/rekonstrukcijas projektiem un Rail Baltica dzelzceļa trasi. Sagaidāmas ar trokšņa un gaisa piesārņojuma izplatību saistītās kopīgās ietekmes, kā arī kopīgā ietekme uz ainavu. Iespējamās

kopīgas ietekmes saistībā ar gaisa piesārņojuma un trokšņa izplatības izmaiņām raksturotas Ziņojuma 4.3. un 4.4. nodaļās. Transporta infrastruktūras plānošanai vienā koridorā ir arī pozitīvs aspekts, jo tieši un netieši skarto īpašumu un iedzīvotāju skaits ir mazāks. Samazināta šādā gadījumā ir arī teritorijas fragmentācija.

Savukārt, ja raugāmies tikai no paredzētās darbības īstenošanas viedokļa, ietekmju savstarpējai saistībai jeb mijiedarbībai pamatā būs sociālas dabas raksturs. Rekonstruējamā autoceļa tuvumā dzīvojošos cilvēkus sagaida pirmkārt vizuāli uztveramas izmaiņas - tuvējās ainavas izmaiņas, ko papildinās fizikālā ietekme - troksnis un vibrācijas, kā arī psiholoģiskais faktors - drošības apsvērumi uz autoceļa. Iepriekšminētais cilvēkiem var radīt diskomfortu un stresu.

Ievērojama aprakstīto ietekmju mijiedarbība paredzama "mezglu punktos" - apvedceļa šķērsojuma vietās ar vietējās un reģionālās nozīmes autoceļiem. Šajās vietās būs paaugstināta transporta intensitāte, jo krustosies vairāki ceļi. Paaugstināts autotransporta avāriju risks, jo vienmērīgā transporta plūsma, kas novērojama starp "mezglu punktiem" dalīsies un mainīsies transporta līdzekļu ātrums. Iepriekš minētais veicinās gaisa un trokšņa piesārņojuma paaugstinātas ietekmes teritorijas, kā jau tas aprakstīts 4.3. un 4.4.nodaļās.

4.19. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi veidi

Analizējot paredzēto darbību, iespējams izšķirt tās īstenošanas pasākumu un rezultātu tiešās, netiešās, kā arī pozitīvās un negatīvās ietekmes uz dabas vidi, cilvēku veselību un ekonomisko attīstību.

Tiešās ietekmes

Autoceļa A4 rekonstrukcija pati par sevi jau ir tieša ietekme uz teritorijas dabas vidi un tajā dzīvojošajiem cilvēkiem. Paredzētās darbības īstenošana būtiski neietekmēs transporta kustībā iesaistīto transporta līdzekļu skaitu, taču palielinās autotransporta plūsmas. Pozitīvā ietekme ir tā, ka satiksmes mezglu un pašas brauktuves pārbūve ievērojami izlabos ceļa caurlaides spēju, samazinot sastrēgumus un, līdz ar to - arī gaisa un trokšņu piesārņojumu piegulošajās teritorijās. Tāpat tiks uzlabota ceļu satiksmes drošību šajā teritorijā. Negatīvā ietekme ir saistīta ar autotransporta radītā piesārņojuma (gaisa un trokšņa piesārņojums) palielināšanos. Autoceļa A4 rekonstrukcijas rezultātā ietekme uz gaisa un trokšņa palielināšanos ir nebūtiska, jo satiksmes intensitātes pieaugums prognozējams neatkarīgi no autoceļa rekonstrukcijas. Autoceļa rekonstrukcijas rezultātā samazināsies meža zemes, pastiprināsies zemju fragmentācija.

Netiešās ietekmes

Netiešās ietekmes, ko radīs paredzētās darbības īstenošana, saistītas ar jau minēto autotransporta radīto gaisa un trokšņa piesārņojumu.

Nozīmīga netiešā ietekme, kas saistīta ar paredzētajiem transporta infrastruktūras uzlabojumiem, ir iedzīvotāju skaita izmaiņas novados, kurus šķērso autoceļš A4. Pieaugot iedzīvotāju skaitam teritorijā, palielināsies slodze uz dabas vidi. Transporta infrastruktūras attīstība, neveicot atbilstošu vides infrastruktūras uzlabošanu, veicinās apdzīvojuma struktūras pieaugumu un nelabvēlīgi ietekmēs dabas vidi. Iedzīvotāju skaita pieaugums teritorijā kopā ar transporta infrastruktūras attīstību veicinās

transporta plūsmas palielināšanos.

Pozitīvā ietekme ir tā, ka viss iepriekšminētais, iedzīvotājiem nodrošina ātru un ērtu satiksmi starp mājām un darbavietu vai mācību iestādi, savukārt negatīvā - samazina ainavas ekoloģisko un vizuālo kvalitāti, kā arī paaugstina piesārņojuma līmeni.

4.19.1 Paredzētās darbības ietekmju novērtējums laikā

Pēc ietekmes ilguma ceļu rekonstrukcijas darbus var iedalīt īslaicīgas, vidēji ilgas un ilglaicīgas (paliekošas) ietekmes darbībās. Autotransporta infrastruktūras attīstība parasti saistās ar šo ietekmju kombināciju.

Īslaicīgās ietekmes

Tieši autoceļu būvdarbu veikšana var tikt uzskatīta par īslaicīgas ietekmes darbību. Ja būvdarbi tiek veikti kvalitatīvi, tad tie rada relatīvu īslaicīgu ietekmi uz vidi, un pēc to pabeigšanas parasti nerodas nozīmīgi pēcefekti. Būvdarbu laikā galvenās problēmas var sagādāt troksnis, augsnes transformēšana, putekļi, būvgruži u.c. Lielākā daļa šo problēmu atrisinās līdz ar ceļa būvdarbu beigām.

Vidēji ilgas ietekmes

Vidēji ilgās ietekmes būs saistītas ar hidroloģiskā režīma izmaiņām būvdarbu gaitā un mežizstrādi, kas būs nepieciešama pirms A4 apvedceļa rekonstrukcijas. Minēto ietekmju rezultātā var tikt izmainīta zivju barības bāze un migrācijas iespējas, kā arī samazinātas atsevišķu biotopu teritorijas mežā.

Ilglaicīgas (paliekošas) ietekmes

Ilglaicīgās ietekmes, pirmkārt, saistītas ar zemes transformēšanu no viena izmantošanas veida citā. Ceļa būvdarbu un rekonstrukcijas darbu rezultātā būs nepieciešama mežsaimniecības un lauksaimniecības zemes transformēšana ceļa zemēs. Transformēšana gan neprasīs milzīgas zemes platības, tomēr izmaiņas būs, turklāt paliekošas.

Par ilglaicīgām (paliekošajām) ietekmēm apvedceļa pārbūves gadījuma var uzskatīt visas tās ietekmes, kas saistītas ar pārbūvētā autoceļa ekspluatāciju. Apkārtējiem iedzīvotājiem jārēķinās ar arvien pieaugošu satiksmes intensitāti, līdz ar to iedzīvotājiem jāievēro dažādi piesardzības pasākumi. Par galvenajām ilglaicīgajām (paliekošajām) ietekmēm uzskatāms troksnis, ietekme uz gaisa kvalitāti, kā arī ceļa būvniecības izraisītās teritorijas attīstības tendences, jo šīs ietekmes būs nepārtrauktas. Paliekoša būs arī ietekme uz ainavu un dabas resursiem. Autoceļa rekonstrukcija radīs tādas paliekošas ietekmes kā ēkas nojaukšana un dabas resursu (smilts, grants, dolomītu, augsnes) izmantošana. Jāatzīmē, ka no minētajām ietekmēm, viskrasāk tās būs jūtamas autoceļa būvniecības laikā un ekspluatācijas sākumā. Šīs ietekmes pamatā saistītas ar vienreizēju pasākumu veikšanu.

4.19.2 Paredzētās darbības ietekmju būtiskuma novērtējums

Gaisa kvalitātes izmaiņas

Plānotajai darbībai nebūs būtiskas ietekmes uz kopējo piesārņojuma līmeni paredzētās darbības iespējamā ietekmes zonā (2000 m attālumā no autoceļu nodalījuma joslas ass). Nav paredzamas

maksimālo summāro koncentrāciju palielināšanās paredzētās darbības rezultātā.

Gan plānotajā, gan alternatīvajā variantā autoceļa A4 pamatbrauktuves ass paliek nemainīga. Ietekme uz gaisa kvalitāti ir nebūtiska un alternatīvu gadījumā būtiskas atšķirības nav prognozējamas.

Trokšņa līmeņa izmaiņas

Rīgas apvedceļa A4 rekonstrukcijas rezultātā kopējā transportlīdzekļu gada vidējā diennakts intensitāte nemainīsies, jo tiek rekonstruēts jau esošs ceļa posms. Līdz ar to trokšņa līmenis šajā posmā būtiski nemainīsies un normatīviem neatbilstoši trokšņa līmeņi dienas periodā nelabvēlīgākā gadījumā būs līdz 240 m attālumā no autoceļa nodalījuma joslas ass, vakara un nakts periodā - 260 - 270 m attālumā (skatīt 12. pielikumu), t.i. trokšņa līmenis saglabāsies. Savukārt ar ieteiktajiem prettrokšņa pasākumiem (skat. 22. tabulu) trokšņa robežlielumu pārsniegumu nebūs, un attiecīgi trokšņa situācija pēc pārbūves uzlabosies salīdzinājumā ar pašreizējo.

Vietās, kur noteiktas diskomforta zonas, papildus trokšņa sienu vai grunts aizsargvaļņu izbūvei, var tikt izveidota dabiska veģetācijas joslu kā trokšņa slāpētāju ierīkošana, vai porasfalta jeb t.s. "klusā" asfalta izmantošana, vai šo pasākumu komplekss. Konkrēti risinājumi tiks izstrādāti tehniskā projekta izstrādes laikā.

Būtiska ietekme, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūduma izmaiņas var rasties izveidojot neatbilstoša diametra caurtekas ceļa uzbērumā. Nekāda ietekme uz hidroloģisko režīmu nav paredzama, jo upju šķērsgriezums netiek mainīts (sašaurināts, padziļināts u.tml.). Rekonstruētā autoceļa ietekmei uz ūdens kvalitāti pēc rekonstrukcijas nav pamata būt citādai nekā esošā autoceļa ietekmei. Īslaicīga ietekme bez paliekošām sekām var būt tikai būvniecības fāzē, ja netiek ievērota laba būvniecības prakse, tiek pieļauta grunts un citu materiālu nokļuve ūdenī. Nepieciešamie pasākumi ir uzskaitīti 4.5.1. un 7. nodaļā. To izpildes gadījumā nav pamata uzskatīt, ka izmainīsies apkaimes hidroloģiskais režīms un drenāžas apstākļi. Nav arī konstatējamas nekādas atšķirības starp alternatīvām.

Ietekmes nav, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz virszemes ūdens kvalitāti uņ ihtiofaunu.

Virszemes noteces ūdeņi no Latvijas ārpilsētas autoceļiem tiek paštecē novadīti ceļmalas grāvjos. No tiem šie ūdeņi infiltrējas zemē, grāvjos ūdens uzkrāties un veidot straumi uz kādu ūdenstilpi nemēdz. Nekādas citas prakses līdz šim nav, nekādu pētījumu, ka šī prakse radītu kaitējumu videi, kura dēļ tā būtu jāaizstāj ar citādiem, sarežģītākiem tehniskiem risinājumiem, arī nav. Būvdarbu un ekspluatācijas laukā, nav ieteicama ūdensteču gultnes izgaismošanu diennakts tumšajā laikā. Līdz šim zivju monitoringa rezultāti Latvijas upēs neliecina, ka autoceļu būve un ekspluatācija būtiski ietekmētu upju ihtiofaunu. Nav arī konstatējamas nekādas atšķirības starp alternatīvām.

Ietekmes nav, alternatīvas neatšķiras.

Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas uņ ietekme uz iņdividuālo ūdensapgādi viensētās

Trases izbūves un arī ekspluatācijas laikā būtiskas hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas nav paredzamas.

Tehniskai ietekmei būs pakļauts tikai pirmais pazemes ūdens horizonts - gruntsūdeņi (gan to līmeņi, gan ķīmiskais sastāvs un kvalitāte).

Neskatoties uz to, ka pirmais pazemes ūdens horizonts dabiski ir relatīvi vāji aizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma iekļūšanas tajā, autoceļa A4 rekonstrukcija faktiski nevar pasliktināt vietējos ūdensapgādes apstākļus, jo trases ietekme uz kvartāra ūdens horizonta saguluma apstākļiem un gruntsūdens kvalitāti sen jau ir stabilizējusies. Trases ietekmes zonā atrodas tikai dažas viensētas, kuras turklāt ūdens apgādē izmanto nevis grodu akas, bet gan dziļurbumus.

Nepieciešamie pasākumi ietekmju samazināšanai ir uzskaitīti 7.2. nodaļā. To izpildes gadījumā nav pamata uzskatīt, ka izmainīsies apkaimes gruntsūdens plūsmas un individuālā ūdens apgāde viensētās. Nav arī konstatējamas nekādas atšķirības starp alternatīvām.

Ietekmes nav, alternatīvas neatšķiras.

Mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas

Apskatāmā teritorija nav reģions, kurā mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem būtu intensīvs raksturs. Pārpurvošanās procesi galvenokārt izplatīti tikai vāji drenētās starppauguru ieplakās un vecupēs, jo meži gar abām trases pusēm galvenokārt ir dabīgi sausi. Lauksaimniecībā izmantojamās zemes ir meliorētas (nosusinātas). Autoceļa A4 trases dienvidu posms izvietots karsta izplatības rajonā. Līdz ar to, rekonstruējamās trases inženierģeoloģiskajai izpētei ir jāveltī paaugstināta uzmanība. Būvdarbu gaitā nepieciešams strikti sekot projekta noteikumu precīzai izpildei un nekādā gadījumā nepieļaut hidroloģiskā režīma ievērojamas izmaiņas, t.sk. arī bezatbildīgas rīcības rezultātā (piemēram, aizsprostojot dabiskas vai mākslīgas ūdens teces). Nedrīkst pieļaut pamatiežu atsegšanu būvdarbu gaitā. Tāpat nav pieļaujama nekādu ķīmisko vielu noplūde pazemes ūdens horizontos, jo tās var aktivizēt iežu šķīšanu.

Nepasliktinot kādas teritorijas noteces/drenāžas apstākļus (norobežojot un noslēdzot noteces ceļus) pārpurvošanās intensitātes pieaugums nav sagaidāms. Tieši otrādi, intensitāte var arī samazināties, atjaunojot pārbūvējamā autoceļa pieguļošās teritorijas meliorācijas sistēmas.

Tā kā dabiskais reljefs ir vāji viļņotas līdz līdzens, erozijas procesi var attīstīties tikai mākslīgi izveidotās nogāzēs. Stingri ievērojot darbu tehnoloģiju, t.i., pareizi nostiprinot nogāzes ar augsni, betona blokiem, ierīkojot apstādījumus u.tml., erozijas procesu intensitāte nevar būt augsta.

Jāatzīmē, ka esošā ceļa izbūve un līdzšinējā ekspluatācija nav radījusi arī citu mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizāciju, un kopumā to intensitāte ir zema.

Nav arī konstatējamas nekādas atšķirības starp alternatīvām.

Ietekmes nav, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz biotopiem, aizsargājamiem augiem

Paredzētās darbības teritorijā neatrodas neviena īpaši aizsargājama dabas teritorija, tajā skaitā mikroliegumi.

Rekonstruējot autoceļu, par 7,8 ha tiks samazināta īpaši aizsargājama biotopa "2180 Mežainas piejūras kāpas" sastopamība.

Izpētes teritorijā vairākās vietās konstatētas īpaši aizsargājamas vaskulāro augu sugas: gada staipeknis *Lycopodium annotium* un pļavas silpurene *Pulsatilla pratensis*. Plānotās darbības ietekme uz šīm sugām vērtējama kā neitrāla (lai gan jaunveidojamā ceļa trase šķērso gada staipekņu un pļavas silpureņu izplatības apgabalu, tās izbūves ietekme kopumā neapdraud gada staipekņu un pļavas silpureņu populācijas ilgtspējīgu saglabāšanos apvidū).

Iespējamā kaitējuma apmēru īstenojot plānoto darbību samazina apstāklis, ka netiek būvēts jauns ceļš, bet gan paplašināta jau esošā infrastruktūra. Kopumā plānotā Rīgas apvedceļa A4 Baltezers - Saulkalne posma no krustojuma ar autoceļu A2 (0,3 km) līdz 19,0 km pārbūve neradīs būtisku kaitējumu Trases apkārtnē esošajās īpaši aizsargājamajām augus sugām un biotopiem.

Ietekme ir nebūtiska, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz omitofaunu un sikspārņiem

Īpaši aizsargājamās teritorijas paredzētās darbības vietā un tās ietekmes zonā neatrodas. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija, dabas liegums "Lielā Baltezera salas", atrodas 2 km uz ziemeļiem no autoceļa A4 pieslēguma autoceļam A2. Kā arī lielā ķīra *Chroicocephalus ridibundus* mikroliegums Mašēnu ezerā apmēram 400 m uz rietumiem no A4/Trases Upesciema apkārtnē.

Trases attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas, t.i. no 31. jūlija līdz 31. martam. Iespēju robežās būvdarbus organizēt ārpus putnu ligzdošanas sezonas.

Nav arī paredzams, ka apvedceļa paplašināšana radīs būtisku negatīvu ietekmi konstatēto aizsargājamo sugu populācijām.

Ietekme ir nebūtiska, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz Natura 2000 teritoriju

Paredzētās darbības teritorijā neatrodas neviena īpaši aizsargājama dabas teritorija, tajā skaitā mikroliegumi.

Vairāk kā 4 km attālumā uz A no trases vietas atrodas 2017. gadā 12,4 ha platībā izveidots mikroliegums sugai parastais plakanstaipeknis *Diphasiastrum complanatum*.

Apmēram 265 m attālumā R virzienā no trases vietas atrodas teritorija, kurā 2016. gada nodibināts un tajā pašā gadā likvidēts mikroliegums biotopa "Mežainas piejūras kāpas" aizsardzībai. Atbilstoši mikroliegumu novērtējušā eksperta viedoklim, mikrolieguma platībai izdalītajā 5,69 ha lielajā teritorijā Mašēnu ezera A malā sastopamas dabiskas mežaudzes ar bioloģiski vecām priedēm un dabisku mežu biotopu indikatorsugām, konstatētas īpaši aizsargājamās augus sugas pļavas silpurene *Pulsatill apratensis* atradnes.

Mašēnu ezerā izveidots mikroliegums putnu sugas lielais ķīris aizsardzībai. Ezers atrodas vairāk kā 400 m attālumā uz A no plānotās trases vietas.

Trases izbūvei prognozējama neitrāla ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un bioloģiski vērtīgajām teritoriju kurās veidoti mikroliegumi.

Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija "Lielā Baltezera salas", atrodas 2 km uz ziemeļiem no autoceļa A4 pieslēguma autoceļam A2.

Ietekmes nav, alternatīvas neatšķiras.

Ietekme uz ainavu un ķultūrvēsturiskajiem objektiem

Salīdzinājumā ar esošās situācijas fonu transporta plūsmas pieaugums nākotnē būtiskas izmaiņas ainavā neradīs. Kā papildus elements ainavā varētu parādīties satiksmes drošību garantējošais ceļmalas nožogojums, kurš būtu jāveido saskaņā ar ainavas arhitektūras principiem.

Rekonstruējamā autoceļa posma ziemeļu daļa pamatā virzās cauri Rīgas zaļā loka daļai, kurai palielinātu negatīvo slodzi izraisīs jau minētie ātrgaitas ekspluatācijas faktori - transporta trokšņi, izplūdes gāzu izmeši un psiholoģiski traucējošā vizuālā ātrgaitas transporta plūsma.

Kopumā vērtējot esošo situāciju ir jāsecina, ka paredzētā apvedceļa pārbūve un rekonstrukcija būtiski neietekmēs šeit esošā mazattīstītā tūrisma un rekreatīvo darbību.

Ietekme neliela, nebūtiskas alternatīvu atšķirības.

4.19.3 Iespējamo vides risku analīze

Pie autoceļa rekonstrukcijas riskiem papildus iepriekšminētajam būtu jāmin arī iespējamās ražošanas iekārtu un būvdarbus nodrošinošo transportlīdzekļu avārijas, nepareizi veicot darbu organizāciju būvobjektā. Šādas avārijas var izraisīt lokālu grunts, gruntsūdeņu, kā arī virszemes ūdensteču piesārņojumu ar naftas produktiem. Tas pats attiecas uz autotransporta avāriju gadījumiem autoceļu ekspluatācijā laikā. Nevar izslēgt bīstamu kravu avārijas, tai skaitā pie upēm vai tieši uz tiltiem.

Avāriju gadījumā iespējami ātri ir jāveic piesārņojuma lokalizācija - izlieto produktu, kā arī piesārņotās grunts savākšana, lai piesārņojums nenonāktu virszemes un pazemes ūdeņos.

Autoceļu ekspluatācijā par bīstamākajām zonām uz aplūkotajiem ceļiem jāuzskata satiksmes mezgli (krustojumi, nobrauktuves, pieslēgumi). Šo zonu paaugstinātās bīstamības pakāpe skaidrojama ar satiksmes plūsmas ātruma izmaiņām un iespējamo kustības nevienmērību. Lai mazinātu satiksmes negadījumu skaitu un paaugstinātu kustības drošību, mezglu zonu nepieciešams izgaismot, aprīkot ar atbilstošām ceļa zīmēm un citiem satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem.

Vietās, kur autoceļi šķērso reljefa pazeminājumus un ūdensteces, būs augstāks autoceļa uzbērums. Šajos posmos uz autoceļa nepieciešams izbūvēt metāla drošības barjeras, kas pasargātu apkārtnes teritorijas no iespējamā piesārņojuma avārijas gadījumā. Metāla drošības barjeras dažādās vietās paredzēts uzstādīt arī uz esošā autoceļa, kur tas virzās caur apdzīvotām teritorijām.

5. IESPĒJAMĀ IETEKME UZ SABIEDRĪBU

5.1. Paredzētās darbības īstenošanas sociāli - ekonomiskais novērtējums

Rīgas apvedceļa A4 rekonstrukcijas projektam ir izstrādāta izmaksu - ieguvumu analīze (skat. 1.pielikumu), kuras ietvaros ir izmantoti vairāki vispārīgi pieņēmumi:

1) Projektam tiek noteikts dzīves cikls 30 gadu apmērā. Pirmie četri Projekta dzīves cikla gadi tiek paredzēti projektēšanai un būvniecībai, bet atlikušie 26 – Projekta rezultātu pieejamības nodrošināšanai sabiedrībai, kā arī Projekta rezultātu uzturēšanai labā tehniskā kārtībā. Ņemot vērā faktisko reālāko autoceļa A4 pārbūves scenāriju, Projekta dzīves cikls IIA aprēķinu vajadzībām ir pieņemts no 2024. līdz 2053. gadam;

2) Aprēķinos netiek piemērota inflācija, t.i. visi ieguvumi un izmaksas tiek aprēķināti reālajās cenās, par bāzes cenu gadu nosakot 2022. gadu;

3) Visiem sociāli – ekonomiskās analīzes aprēķiniem ir piemērota diskonta likme 5% apmērā;

4) IIA iekļautā autoceļa A4 uzturēšanas izmaksu un sociāli-ekonomisko ieguvumu plūsmu vērtība tiek noteikta ar papildus izmaksu (*inkrementālo*) metodi. Tiek pieņemts, ka situācijā „bez projekta" satiksmes dalībnieki turpina izmantot esošo autoceļu A4, kurš tiek uzturēti labā tehniskā stāvoklī, taču netiek veikta tā pārbūve par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēm un četrām joslām. Situācijā "ar projektu" autoceļš A4 tiek pārbūvēts par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēm un četrām joslām. Situācija "bez projekta" tiek izmantots kā atskaites punkts, un situācijas "ar projektu" investīciju/uzturēšanas naudas plūsma un ekonomiskie ieguvumi tiek salīdzināti ar šo "bez projekta" situāciju;

5) Nākotnes sociāli – ekonomiskie ieguvumi un izmaksas tiek indeksēti atbilstoši tai metodoloģijai, kuru paredz LVC Metodiskie norādījumi, atsevišķām pozīcijām, kur tas ir attiecināms, indeksējot daļu izmaksas un ieguvumus ar sagaidāmajiem darba algas izaugsmes koeficientiem salīdzināmajās cenās[38]. LVC Metodiskajos norādījumos norādītās vienību izmaksas un vienību ieguvumi ir indeksēti uz 2022. gada cenām, ņemot vērā būtisko energoresursu sadārdzinājumu 2021. gada nogalē un 2022. gada pirmajā pusgadā;

6) Autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas autoceļu atlikusī vērtība ir noteikta Projekta dzīves cikla pēdējā gadā 40% apmērā no sākotnējām investīciju izmaksām jeb 96,3 milj. EUR.

7) Sociāli – ekonomiskās analīzes ietvaros ir veiktas fiskālās korekcijas no aprēķiniem izslēdzot pievienotās vērtības nodokli (21%) un darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas (23,59%). Darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas ir aprēķinātas, pieņemot, ka būvniecības izmaksās darbaspēka īpatsvars veido 25% no izmaksām, bet pakalpojumu izmaksās – 60% no to izmaksām;

8) Ņemot vērā, ka nacionālajā līmenī nav noteikts ēnu cenu konversijas faktora lielums, un nav arī

[38] *Makroekonomisko pieņēmumu un prognožu skaitliskās vērtības. https://www.fm.gov.lv/lv/media/7682/download.)Pēdējo reizi apmeklēts 28.06.2022.)*

publiski pieejamu datu, kas ļautu to aprēķināt, šajā IIA ir izdarīts pieņēmums, ka konversijas faktors ir 1.

Galvenās sociāli-ekonomisko ieguvumu vai izmaksu grupas, kuras radīs autoceļa A4 pārbūve par ātrgaitas autoceļu, ir šādas:

1) Satiksmes dalībnieku laika ieguvumi, kas rodas gan esot lielākam braukšanas ātrumam (nav papildus ātruma ierobežojumu dažādu krustojumu tiešā tuvumā), gan arī dēļ mazākiem satiksmes sastrēgumiem krustojumos, kuri esošajā situācijā tiek regulēti ar luksoforiem. Ieguvumi tiks attiecināti gan uz satiksmes dalībniekiem, kas gan izmanto tikai autoceļu A4, gan arī tiem satiksmes dalībniekiem, kuri A4 pievienojās vai to šķērso, izmantojot valsts reģionālos autoceļus P2, P4 un P5, kā arī Skolas un Upesciema ielas Ropažu novada Berģu un Upesciema ciematos;
2) Satiksmes dalībnieku autokilometru (brauciena izmaksu) ieguvumi vai izmaksas. Šajā grupā ir iekļauti satiksmes dalībnieku braucienu izmaksu (degvielas, automašīnas nodiluma un tml. izmaksas) ietaupījumi. Projekta gadījumā atsevišķos autoceļa A4 posmos var veidoties papildus autokilometru izmaksas, kas ir saistītas ar papildus degvielas patēriņu, kas rodas, braucot ar lielāku ātrumu nekā esošajā situācijā;
3) Satiksmes dalībnieku risku samazinājumi vai pieaugumi, kas ir saistīti ar iekļūšanu ceļu satiksmes negadījumos (CSNg);
4) Siltumnīcas efekta gāzu (SEG) emisiju samazinājumi un ietekme uz klimata pārmaiņu tempu samazināšanu. Posmā, kurā jau ir brīva un komfortabla satiksme (A4 posms “P5 – A6” virzienā uz A6), pārbūvējot autoceļu A4 par ātrgaitas autoceļu, var veidoties papildus SEG emisijas, kas ir saistītas ar augstāku degvielas patēriņu, braucot ar būtiski lielāku vidējo ātrumu nekā esošajā situācijā.

Aprēķinātie sociāli-ekonomiskie ieguvumi un izmaksas ir balstītas uz esošajām un plānotajām satiksmes plūsmām, respektīvi, nav ņemta vērā tā pozitīvā sociāli-ekonomiskā ietekme, ko varētu radīt braucienu maršrutu maiņa vai braucienu paradumu maiņa, kā arī papildus inducētie braucieni. Šo ieguvumu novērtējums saistās ar augstu kļūdas varbūtību un, ievērojot piesardzīgus plānošanas principus, šie ieguvumi IIA aprēķinos nav tikuši iekļauti. Tomēr vienlaikus ir skaidrs, ka šādi ieguvumi sabiedrībai pastāvēs.

Ņemot vērā arī to, ka nacionālā līmenī nav aprobētas metodoloģijas citu ieguvumu un izmaksu novērtēšanai (satiksmes radīto trokšņu samazināšana vai palielināšana, sabiedrības mobilitātes uzlabošanās, pozitīvā un negatīvā ietekme uz komercdarbību u.c.), šie ieguvumi un izmaksas IIA ietvaros ir novērtēti tikai kvalitatīvi, kaut arī ir skaidrs, ka tie eksistē. Šo ieguvumu un izmaksu apmērs monetārā izteiksmē gan būtu relatīvi neliels un, visdrīzāk, ka neietekmētu kopējo secinājumu par autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu ekonomisko lietderību.

5.1.1 Laika ieguvumi

Uz esošā autoceļa A4 posma atļautais braukšanas ātrums ir noteikts dažāds. Lielākoties tas ir 90 km/h kamēr pirms vairākiem regulētiem un neregulētiem krustojumiem ir noteikti ātruma ierobežojumi 70 km/h. Bet dažādos posmos ir dažāds vidējais satiksmes ātrums, kas ir atkarīgs gan no maksimālā ātruma ierobežojumiem, gan arī satiksmes aizkavējumiem, ko rada pārlieku augstā satiksmes intensitāte konkrētajā autoceļā, pārsniedzot autoceļa maksimālo caurlaides spēju, kā arī ar luksoforiem regulētie četri krustojumi.

Atbilstoši projektēšanas uzdevumam paredzēts autoceļu A4 pārbūvēt par ātrgaitas ceļu, uz kura atļautais braukšanas ātrums ir līdz 130 km/h. Satiksmes dalībnieku patērētā laika ietaupījums, tiek panākts, būtiski palielinot brauciena ātrumu esošajiem satiksmes dalībniekiem, kas izmantos ātrgaitas autoceļu A4. Tādējādi aprēķinu vajadzībām pieņemts, ka atļautais maksimālais ātrums būs sekojošs:

1) Vieglajām automašīnām un kravas transportam ar masu līdz 3,5 t– 130 km/h vasaras sezonā (1. marts – 30. novembris) un 90 km/h ziemas sezonā (1. decembris – 28. februāris). Vidēji svērtais maksimālais teorētiskais ātrums gada griezumā – 120 km/h. Aprēķinos pieņemts, ka vieglo automašīnu vidējais ātrums sasniegs 116 km/h;
2) Kravas automašīnām 90 km/h visa gada laikā;
3) Autobusiem – maksimālais ātrums 90km (ziemā) līdz 100 km/h (vasarā).

27.tabula. Vidējie braukšanas ātrumi (km/h) dažādos autoceļa A4 posmos

Nr.	Transport-līdzekļa veids	Ātrgaitas autoceļš A4 (NP26)	Esošā situācija								
			A1 – P2		P2 – P4		P4 – P5		P5 – A6		
			Virzienā uz A1	Virzienā uz A6	Virzienā uz A1	Virzienā uz A6	Virzienā uz A1	Virzienā uz A6	Virzienā uz A1	Virzienā uz A6	
										GVD I < 8000	GVD I > 8000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	13
1	Vieglie automobiļi	116	61,6	65,2	56,0	60,2	56,2	58,6	54,0	90	76
2	Kravas transports (m < 3,5 t)	100								85	74
3	Kravas transports (m >3,5 t)	90								80	66
4	Kravas transports (Vilcēji un ar piekabi)	80								75	58
5	Autobusi	90								80	70
Vidēji posmā abos virzienos[39]			**63,3**		**58,0**		**57,4**		**54,0**	**n/a**	

Reģionālos autoceļus P2, P4 un P5, kā arī Skolas un Upesciema ielas izmantojošiem satiksmes dalībniekiem radīsies laika ieguvumi dēļ tā, ka esošie vienlīmeņa satiksmes mezgli tiks pārbūvēti par divu līmeņa satiksmes mezgliem, atsakoties no luksoforu izmantošanas. Tas nodrošinās iespēju samazināt laiku, kas ir nepieciešams uzbraukšanai uz autoceļa A4 vai tā šķērsošanai.

Vidējais svērtais satiksmes plūsmas ātrums (skat. 28.tabulu) ir noteikts visiem transportlīdzekļiem kopumā, ņemot vērā niecīgās iespējas veikt apdzīšanas manevrus tiešā šo krustojumu tuvumā. Vidējais

[39] *Lai pārlieku nesadrumstalotu IIA aprēķinus, šīs vērtības tiks izmantotas IIA aprēķinos par visu katru konkrēto posmu kopumā, attiecinot šo vidējo ātrumu uz visu kopējo GVDI konkrētajā autoceļa A4 posmā.*

svērtais satiksmes plūsmas ātrums ir noteikts, balstoties uz satiksmes plūsmas aizkavējumu analīzi dažādos diennakts laikos kontekstā ar šajā laikā krustojumus šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu.

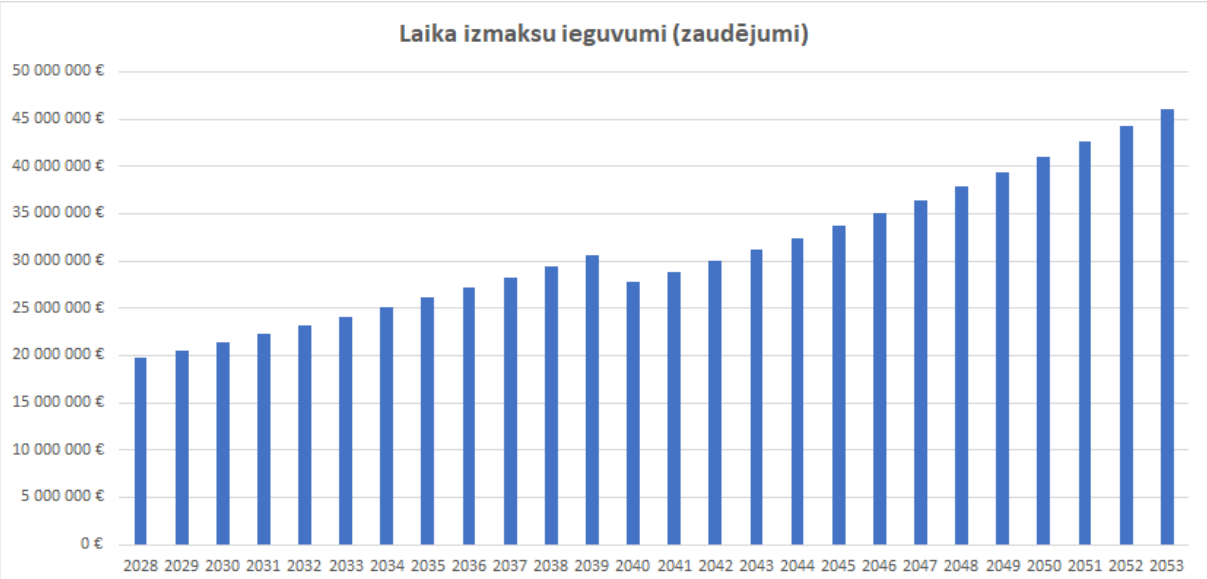
Situācijā pēc Projekta ir pieņemts, ka pēdējā 1 km posmu pirms A4 šķērsošanas vai pirms uzbraukšanas uz A4 automašīnas veiks ar vidējo ātrumu 50 km/h. Vidējā ātruma pieaugums saistīts ar vienlīmeņa regulējama krustojuma likvidēšanu, kas būtiski samazinās aizkavējumus maksimuma stundās. Tomēr, ņemot vērā piedāvāto tehnisko risinājumu, ir jāievērtē nepieciešamība tuvoties rotācijas apļiem (samazinot ātrumu) un izbraukt tos. Maksimuma stundās pie rotācijas apļiem arī varētu veidoties īslaicīgi satiksmes aizkavējumi. Šo iemeslu dēļ ir kvalitatīvi ticis pieņemts, ka vidējais ātrums nepārsniegs 50 km/h visiem satiksmes dalībniekiem.

28.tabula. Vidējie braukšanas ātrumi autoceļa A4 regulēto krustojumu pievedceļos pirms uzbraukšanas uz A4 vai tā šķērsošanas situācijās pirms un pēc Projekta

Nr.	Regulētais krustojums	Vidējais svērtais satiksmes plūsmas ātrums (km/h)		
		Pirms projekta		Pēc projekta
		Virzienā prom no Rīgas	Virzienā uz Rīgu	
1	2	3	4	5
1	Skolas un Upesciema ielu krustojums ar autoceļu A4 Ropažu novadā	30,0	32,2	50,0
2	Autoceļa A4 krustojums ar autoceļu P2	30,3	n/a	50,0
3	Autoceļa A4 krustojums ar autoceļu P4	42,1	42,3	50,0
4	Autoceļa A4 krustojums ar autoceļu P5	37,6	33,7	50,0

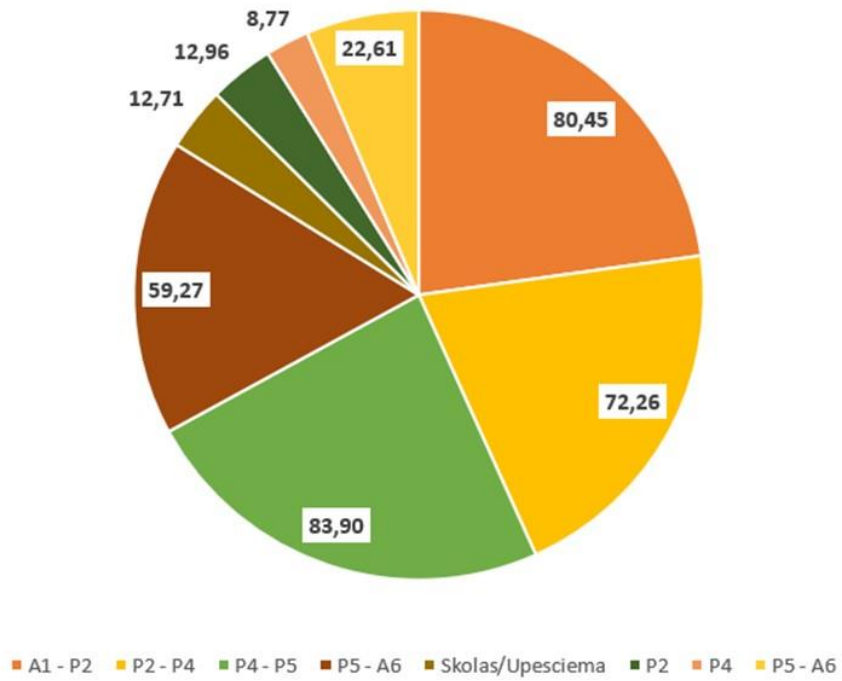
41.attēlā ir atspoguļoti projekta laika izmaksu ieguvumi projekta dzīves cikla posmā no 2028. gada līdz 2053. gadam. Detalizētajā finanšu modelī, kas ir neatņemama šī Ziņojuma sastāvdaļa, ir norādīti arī laika ieguvumi sadalījumā pa atsevišķiem autoceļa A4 posmiem.

Diskontētie laika izmaksu rezultāti Projekta dzīves cikla laikā līdz 2053. gadam veido monetāros ieguvumus EUR 352,9 milj. apmērā. Detalizētajā finanšu modelī, kas ir neatņemama šī Ziņojuma sastāvdaļa, ir norādīti arī brauciena laika izmaksu ieguvumi sadalījumā pa atsevišķiem autoceļa A4 posmiem (skat. 43.att.).



43.attēls. Projekta laika izmaksu ieguvumi (EUR gadā)

Saskaņā ar 44.attēlā parādītajiem datiem secināms, ka aptuveni 84% no Projekta radītajiem sabiedrības laika ieguvumiem veidosies pa ātrgaitas autoceļa A4 pamattrasi braucošajiem transportlīdzekļiem, bet 16% - tiem transportlīdzekļiem, kuri pa reģionālajiem autoceļiem šķērso autoceļu A4 dažādos satiksmes mezglos.



44.attēls. Laika izmaksu ieguvumu struktūra sadalījumā pa posmiem Projekta dzīves cikla laikā (diskontētie EUR milj.)

5.1.2 Autokilometru (brauciena izmaksu) ieguvumi

Autokilometra (brauciena) izmaksas ir tiešā veidā saistītas ar autoceļa seguma tehnisko stāvokli, tā normālprofilu, nobraukto attālumu un brauciena komfortu (nepieciešamība veikt apdzīšanas manevrus vai arī mainīt braukšanas ātrumu gan dēļ noteiktajiem ātruma ierobežojumiem, gan arī dēļ satiksmes blīvuma).

Autokilometra (brauciena) izmaksas (EUR uz 1 km izteiksmē) sastāv no vairākiem faktoriem – automašīnas amortizācijas (riepu un kustīgo detaļu nolietojums), patērētās degvielas un eļļas, remonta, apkopes un citām līdzīgām izmaksām. Vienmērīgāka braukšana nodrošina būtisku šo izmaksu samazināšanos. Vienlaikus vidējā ātruma pieaugums var stimulēt papildus degvielas patēriņu; tas jo sevišķi svarīgi ir ātrgaitas autoceļu kontekstā vietās, kur esošajā situācijā ir brīva satiksmes plūsma.

29.tabulā atspoguļotas satiksmes dalībnieku autokilometru (brauciena) izmaksas (neieskaitot PVN un darba devēja VSAOI) (EUR/km) pie esošā normālprofiliem un intensitātēm. IIA aprēķinos ir ticis izdarīts pieņēmums, ka gan A4 ātrgaitas autoceļš ceļi situācijā ar Projektu, gan esošais A4 autoceļš situācijā bez Projekta (ja tā pārbūve par ātrgaitas autoceļu netiek veikta) saglabājas labā vai teicamā tehniskā stāvoklī.

LVC Metodiskajos norādījumos norādītās autokilometru izmaksas ir indeksētas uz 2022. gada cenām, izmantojot LVC Metodiskajos norādījumos norādīto algoritmu, t.i.:

1) 40% no autokilometru izmaksām ir indeksētas ar degvielas cenu izmaiņām laika periodā no 2019. gada līdz 2022. gada maijam. Saskaņā ar CSP datiem degvielas cenu pieaugums šajā laika periodā ir sasniedzis 54,3%[40].
2) 15% no autokilometru izmaksām ir indeksētas ar vidējo darba algas pieaugumu laika periodā no 2019. gada līdz 2022. gada martam. Vidējā darba alga šajā laika posmā saskaņā ar CSP datiem[41] ir pieaugusi 26,0%;
3) 45% no autokilometru izmaksām ir indeksētas ar patēriņa cenu indeksiem laika periodā no 2019. gada līdz 2022. gada maijam. Saskaņā ar CSP datiem patēriņa cenu indekss šajā laika periodā ir sasniedzis 19,9%[42].

Tādējādi, kumulatīvais vidēji svērtais autokilometru izmaksu indekss sastāda 34,6%.

LVC Metodiskajos norādījumos norādītās cenas NP10,5 / NP11 autoceļam esošās situācijas aprēķiniem ir koriģētas, balstoties uz satiksmes plūsmu aizkavējumu esamību un tiem papildus degvielas patēriņa koeficientiem[43].

29.tabula. Satiksmes dalībnieku autokilometru (brauciena) izmaksas (EUR/km) pie dažādiem normālprofiliem un intensitātēm

Normālprofils un intensitāte	2019. gada cenās					2022. gada cenās				
	NP 10,5 / 11 GVDI >8 000 A/24h		NP 26 - 29,5 GVDI <30 000 A/24h	NP 26 -29,5 GVDI >30 000 A/24h	NP 26-29 ātrgaitas <30 000 A/24h	NP 10,5 / 11 GVDI >8 000 A/24h		NP 26 - 29,5 GVDI <30 000 A/24h	NP 26 -29,5 GVDI >30 000 A/24h	NP 26-29 ātrgaitas <30 000 A/24h
	Ar aizka-vē jumu.	Bez aizkavē-juma.				Ar aizka-vē jumu.	Bez aizkavē-j uma.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Vieglie automobiļi	0,199	0,177	0,194	0,179	0,201	0,268	0,238	0,261	0,241	0,271
Kravas transports <3,5t	0,290	0,247	0,258	0,248	0,277	0,390	0,332	0,347	0,334	0,373
Kravas transports >3,5t	0,539	0,515	0,517	0,511	0,517	0,725	0,693	0,696	0,688	0,696
Kravas transports – vilcēji un ar piekabēm	0,795	0,737	0,708	0,717	0,708	1,069	0,992	0,953	0,965	0,953
Autobusi	0,720	0,663	0,673	0,663	0,673	0,969	0,892	0,906	0,892	0,906

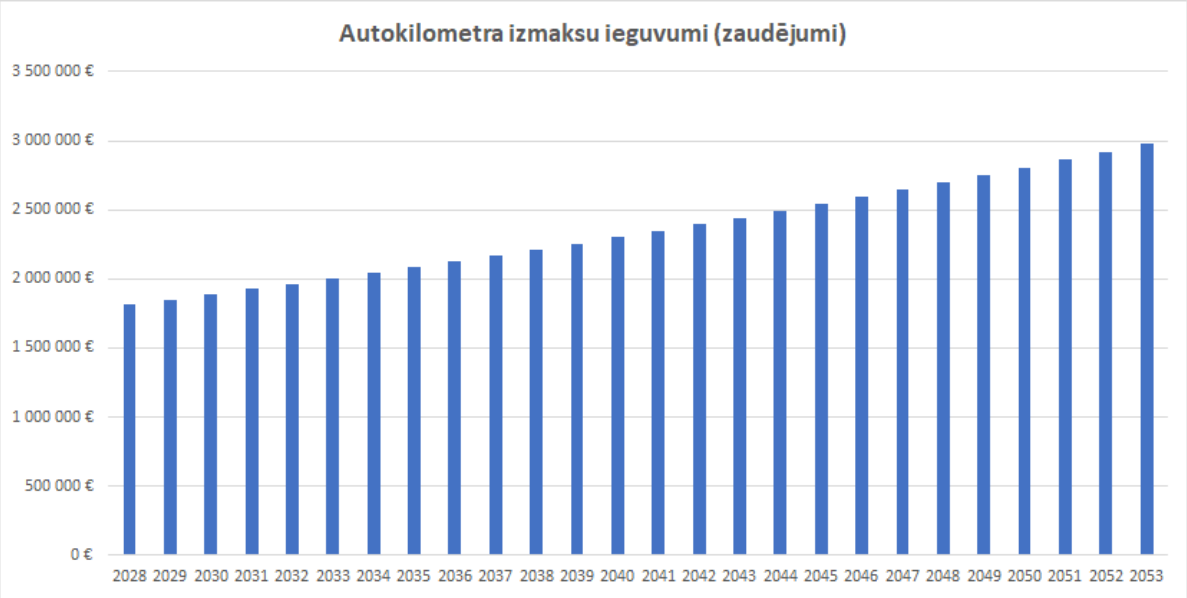
Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi (2019. gada cenās)

Autokilometra izmaksu samazinājumu vai pieaugumu (atkarībā no posma un transportlīdzekļa veida) Projekta ieviešanas rezultātā aprēķina kā starpību starp autokilometra izmaksām situācijām bez un ar Projektu, katra scenārija izmaksu aprēķinot kā katra transportlīdzekļa veida rezultātu summu, katra atsevišķā transportlīdzekļa veida rezultātu aprēķinot katram autoceļa posmam kā GVDI*365 (dienu skaits gadā) *autokilometra izmaksas (EUR/km)*posma garums (km). Visu aprēķinu posmu iegūtie

[40] *CSP atsauces indekss PCI020m. Patēriņa cenu indeksi un pārmaiņas grupās un apakšgrupās (ECOICOP).*
[41] *CSP atsauces indekss DSV010c. Strādājošo mēneša vidējā darba samaksa un mediāna.*
[42] *CSP atsauces indekss PCI020m. Patēriņa cenu indeksi un pārmaiņas grupās un apakšgrupās (ECOICOP).*
[43] *Ņemot vērā šos apsvērumus, vieglajiem automobiļiem papildus ir pievienotas izmaksas EUR 0,022 apmērā uz 1 km, KT <3,5t - 0,043 EUR/km, KT >3,5t - 0,024 EUR/km, Vilcēji un ar piekabēm - EUR 0,058/km, autobusi – EUR 0,057/km*

rezultāti tiek summēti.

45.attēlā ir atspoguļoti projekta autokilometru izmaksu ieguvumi Projekta dzīves cikla posmā no 2028. gada līdz 2053. gadam. Detalizētajā finanšu modelī, kas ir neatņemama šī Ziņojuma sastāvdaļa, ir norādīti arī autokilometra izmaksu ieguvumi un/vai izmaksas sadalījumā pa atsevišķiem autoceļa A4 posmiem. Diskontētie autokilometru izmaksu ieguvumu rezultāti Projekta dzīves cikla laikā līdz 2053. gadam ir noteikti EUR 27.7 milj. apmērā.

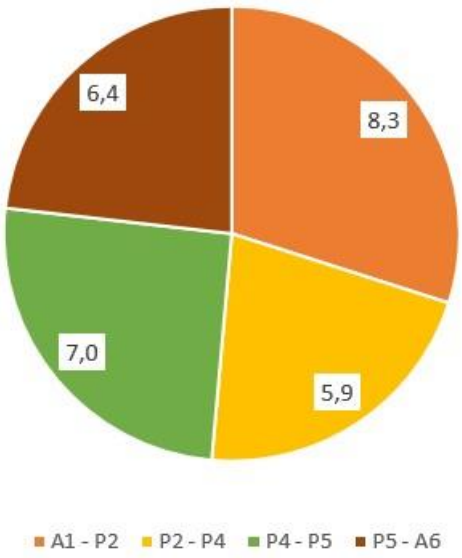


45.attēls. Projekta autokilometru izmaksu ieguvumi (EUR gadā)

Saskaņā ar 46.attēlā parādītajiem datiem ir iespējams secināt, ka gandrīz puse no autokilometru ieguvumiem veidojas posmā no autoceļa A1 līdz autoceļam P2. Jāuzsver, ka vieglajām automašīnām ieguvums neveidojas; dēļ pieaugušā ātruma pieaugušais degvielas patēriņš nekompensē tās degvielas izmaksas, kas rodas sastrēgumos esošajā situācijā.

Ietaupījums pamatā ir attiecināms uz kravas transportu un autobusiem, kuriem vienmērīgāka satiksme pa ātrgaitas autoceļu A4 nodrošinās degvielas patēriņa samazināšanos.

Jāuzsver, ka saistībā ar augsto nenoteiktību un grūtībām veikt daudzmaz precīzu kvantifikāciju, nav veikta autokilometru izmaksu kvantifikācija reģionālo autoceļu P2, P4 un P5 posmos pirms autoceļa A4 krustošanas. Tomēr ir skaidrs, ka šādi ieguvumi nelielā apmērā pastāv.



46.attēls. Autokilometru izmaksu ieguvumu struktūra sadalījumā pa posmiem Projekta dzīves cikla laikā (diskontētie EUR milj.)

Ceļu satiksmes negadījumu ieguvumi

Indeksētās ceļu satiksmes negadījumu izmaksas 2022. gada cenās atbilstoši LVC Metodiskajiem norādījumiem[44] sasniedz sekojošus lielumus:

1) viena cilvēka bojāeja - EUR 713’234;
2) zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem (viegls CSNg bez ievainotajiem, tikai materiālie zaudējumi) – EUR 2’838;
3) ekonomiskie zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais – EUR 3’759;
4) ekonomiskie zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais - EUR 21’662.

Turpmākajiem gadiem CSNg izmaksas ir indeksētas atbilstoši LVC Metodiskajos norādījumos noteiktajam algoritmam.

Ņemot vērā to, ka ātrgaitas A4 autoceļa:

1) novietojums projektēšanas fāzē vēl var nedaudz mainīties;
2) garenslīpumi un plāna līknes rādiusi vēl var nedaudz mainīties;
3) Latvijā ir salīdzinoši nelieli datu apjomi, kas varētu tikt tuvināti uzskatāmi par atbilstoši ātrgaitas autoceļam,

situācijai pēc autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas autoceļu IIA aprēķinos ir piemērots tas iespējamo CSNg gadījumu skaits uz 1 miljonu autokilometru atkarībā no ceļa garenslīpuma un plāna līknes rādiusa, kurš ir norādīts LVC Metodiskajos norādījumos. Autoceļiem ar plāna līknes rādiusu lielāku par 3 000 metriem, kā arī garenslīpumu no 0% līdz 40%, iespējamo CSNg apjoms svārstās 0,2 līdz 0,42 CSNg apmērā uz 1 miljonu autokilometru. Tādējādi, IIA aprēķinos ir izdarīts pieņēmums, ka uz ātrgaitas autoceļa A4 uz 1 miljonu autokilometriem notiks 0,25 CSNg, no kuriem:

(1) 21,4% būs smagie CSNg;

[44] *CSNg izmaksas indeksētas ar vidējo darba algas pieaugumu laika periodā no 2019. gada līdz 2022. gada martam par 26%. Datu avota - CSP atsauces kods DSV010c..*

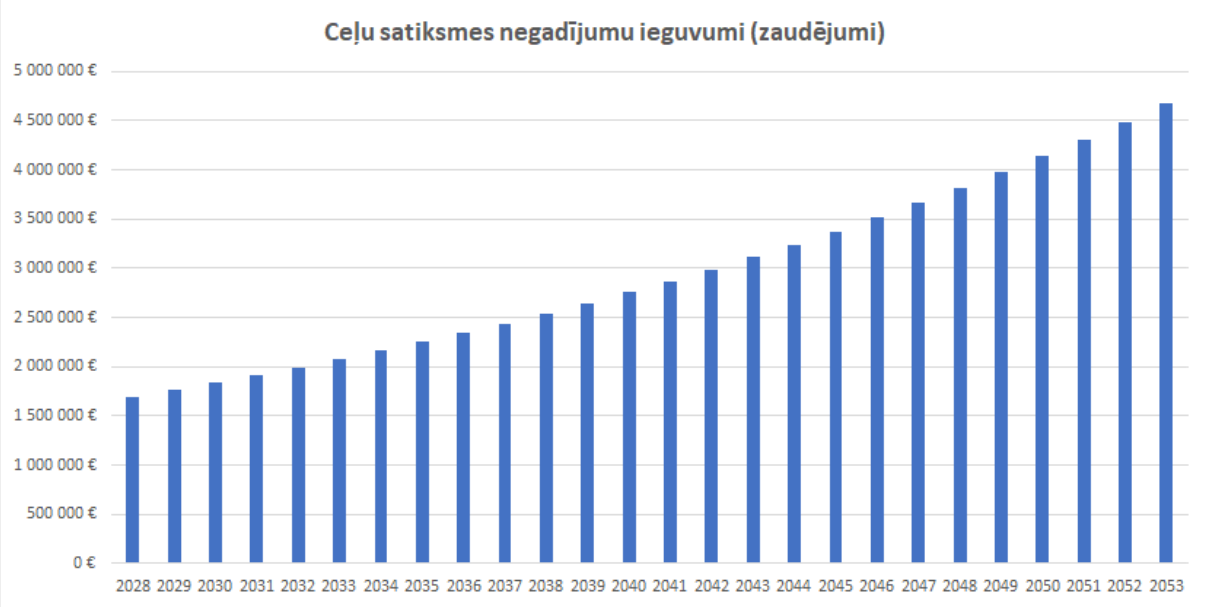
(2) Uz 1 smagu CSNg būs vidēji 0,14 bojā gājušie;

(3) Uz 1 smagu CSNg būs vidēji 1,44 viegli ievainotie un 0,26 smagi ievainotie.

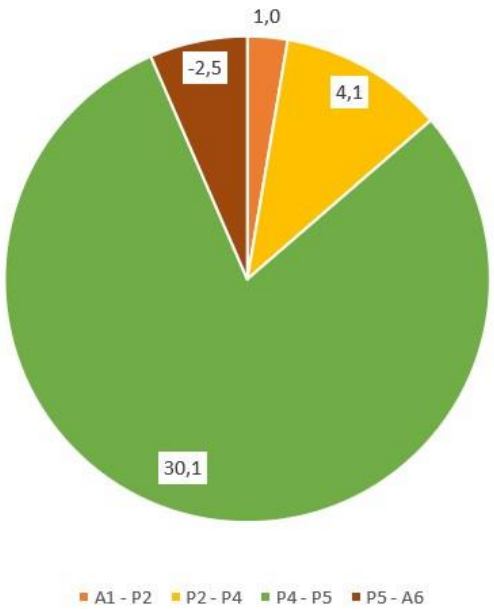
Esošās situācijas dati izvērsti ir norādīti IIA sadaļā 1.5. Saskaņā ar apkopotajiem datiem, esošajā situācijā autoceļā A4 vidēji gadā notiek 80,2 CSNg, no kuriem 23,4 ir smagi CSNg un tajos tiek vidēji ievainoti 36,4 cilvēki, bet bojā iet 2,0 cilvēki gadā.

47.attēlā ir atspoguļoti CSNg izmaksu ieguvumi projekta dzīves cikla posmā no 2028. gada līdz 2053. gadam: diskontētie CSNg izmaksu ieguvumu rezultāti Projekta dzīves cikla laikā veido monetāros ieguvumus EUR 32.9 milj. apmērā.

48.attēlā ir parādīta CSNg ieguvumu struktūra sadalījumā pa autoceļa A4 posmiem: lielākā daļa ieguvumu veidojas posmā P4 – P5, bet posmā P5 – A6 CSNg izmaksām ir risks palielināties (esošajā situācijā ir zems CSNg līmenis un CSNg krustojumā ar P5 ir pieskaitīti posmam P4 – P5.



47.attēls. Projekta CSNg izmaksu ieguvumi (EUR gadā)



48.attēls. CSNg izmaksu ieguvumu struktūra sadalījumā pa posmiem Projekta dzīves cikla laikā (diskontētie EUR milj.)

5.2. Siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaiņas

Rīgas apvedceļa A4 rekonstrukcijas projektam ir izstrādāta izmaksu - ieguvumu analīze, kuras ietvaros ir novērtētas arī siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaiņas.

SEG emisiju apjoma izmaiņas transporta projektiem aprēķina katrai transportlīdzekļa veida grupai un atsevišķi katram autoceļa posmam saskaņā ar katra transportlīdzekļa veida individuālo GVDI konkrētajā posmā, un atbilstoši katra transportlīdzekļa veida sagaidāmajām degvielas patēriņa izmaiņām.

Ņemot vērā to, ka iespējamās SEG emisiju izmaiņas uz reģionālajiem autoceļiem P2, P4 un P5, visdrīzāk, ka ir nenozīmīgas Projekta kopējo rezultātu kontekstā, un to aprēķins saistās ar augstu kļūdas varbūtību, IIA ietvaros nav veikti aprēķini par iespējamajām SEG emisiju izmaiņām minētajos valsts reģionālās nozīmes autoceļos.

SEG emisiju aprēķini ir balstīti uz esošo situāciju un spēkā esošo metodiku. IIA veiktajos SEG emisiju ietaupījumu aprēķinos nav ņemts vērā tas, ka:

(1) aizvien lielāku īpatsvaru no autoparka nākotnē varētu aizņemt automašīnas ar elektrodzinējiem;

(2) mainoties sabiedrības autoparkam (un paliekot tam jaunākam), samazinās arī SEG emisiju apmērs, kuru rada viena automašīna.

Ņemot vērā šos apsvērumus, var izteikt apgalvojumu, ka SEG emisiju ietaupījumi vai papildus emisijas, kas ir aprēķinātas šajā IIA ir uzskatāmas par maksimāli iespējamajām un, visdrīzāk, ka to faktiskās izmaiņas tieši dēļ autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas autoceļu realitātē būs nedaudz mazākas nekā šajā IIA ir ticis aprēķināts.

SEG emisiju apjoma izmaiņas (tonnās/gadā), pārbūvējot autoceļu A4 par ātrgaitas autoceļu, ir aprēķinātas saskaņā ar Ministru kabineta noteikumos Nr. 42 (apstiprināti 23.01.2018) "Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika" definēto formulu:

$$m_{SEG\ izm} = \frac{(L_{pirms} \times C_{pirms}) - (L_{pēc} \times C_{pēc})}{1000} \times \rho \times Q_z^d \times K_{CO2}$$ [45]

LVC Metodiskie norādījumi nosaka degvielas patēriņu (C_{pirms} un $C_{pēc}$) braukšanas apstākļiem pa esošo un LVC apsaimniekoto Latvijas autoceļu tīklu (nav ātrgaitas autoceļu), nosakot degvielas patēriņus pie dažādiem normālprofiliem un asfaltbetona tehniskajiem stāvokļiem ar pieņēmumu, ka autoceļa caurlaidība nav pārsniegta un satiksmes dalībnieku brauciens ir vienmērīgs un komfortabls.

Ātrgaitas autoceļa izbūve aizvietos esošo A4 maršrutu, kur brauciena apstākļi ir mainīgi – dažkārt satiksmes plūsma ir vienmērīga, bet vairākos būtiskos posmos ir vērojams satiksmes plūsmas ātrums un degvielas patēriņš, kurš vairāk ir raksturīgs pilsētas režīmam. Savukārt, pilsētas režīmā degvielas patēriņš un, līdz ar to, CO_2 emisijas ir daudz augstākas nekā vienmērīgā brauciena režīmā ārpus pilsētas.

Saskaņā ar EK transporta un vides datu bāzi un politikas veidošanas modeli TREMOVE, klimata pārmaiņu izmaksas, kas saistās ar papildus degvielas patēriņu, ir atšķirīgas pilsētas ielām, lauku apvidu

[45] *Skaidrojumi par aprēķinu metodoloģiju pieejami https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika*

autoceļiem un ātrgaitas šosejām. Sadalījums TREMOVE datu bāzē ir ticis norādīts pa transportlīdzekļu tipiem, degvielas patēriņa veidiem un dzinēju tilpumiem. Šīs IIA vajadzībām ir apkopotas vidējās šo datu vērtības. Tiek izdarīts pieņēmums, ka esošajā situācijā, kuros braukšana pa autoceļu A4 ir apgrūtināta, esošās SEG emisijas tiek noteikts kā vidējais lielums starp pilsētas apstākļiem un brīvas satiksmes apstākļiem uz autoceļa. Balstoties uz šiem augstāk minētajiem apsvērumiem, LVC Metodiskajos norādījumos norādītās SEG emisijas ir koriģētas, piemērojot degvielas patēriņa korekcijas koeficientus, kuri ir norādīti 30.tabulā.

30.tabula. Degvielas patēriņa korekcijas koeficienti

Nr.	Tips	Esošā situācija (NP11)						Ātrgaitas A4 autoceļš (NP26) situācijā pēc Projekta ieviešanas	
		Pilsētas režīms		NP11 (brīvi braukšanas apstākļi)		NP11 (apgrūtināti braukšanas apstākļi)			
		Benzīns	DD	Benzīns	DD	Benzīns	DD	Benzīns	DD
1	2	3	4	5	6	7=5+(3-5)*50%	8=6+(4-6)*50%	9	10
1	Vieglās automašīnas	170,3%	132,9%	92,0%	90,9%	135,1%	111,9%	100,0%	100,0%
2	Kravas transports < 3,5 t	148,3%	109,7%	90,6%	59,6%	119,5%	84,7%	100,0%	100,0%
3	Kravas transports >3,5t[46]	n/a	122,9%	n/a	99,5%	n/a	111,2%	n/a	100,0%
4	Kravas transports. Vilcēji un KT ar piekabēm.	n/a	154,0%	n/a	115,9%	n/a	134,9%	n/a	100,0%
5	Autobusi	n/a	152,6%	n/a	109,5%	n/a	131,1%	n/a	100,0%

Datu avots: Uz LVC Metodiskajiem norādījumiem, TREMOVE datubāzes un Eiropas Vides aģentūras datiem balstīti aprēķini

Balstoties uz noteiktajiem degvielas patēriņa korekcijas koeficientiem, IIA aprēķinos ir izmantoti sekojoši vidējie degvielas patēriņi (skat. 31.tabulu) dažādām transportlīdzekļu kategorijām pie dažādiem braukšanas apstākļiem.

32.tabulā noteiktie fosilās izcelsmes degvielas vidēji svērtā blīvuma, zemākā sadegšanas siltuma un CO_2 emisijas faktora koeficienti ir noteikti kā vidējie svērtie lielumi saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem.

Vienas ietaupītās CO_2 tonnas ieguvuma vērtība saskaņā ar EK IIA sagatavošanas vadlīnijām (Vademecum) 2021. – 2027. gada plānošanas periodam[47] ir nosakāma EUR 114 tonnā 2022. gada cenās. Katram nākamajam gadam IIA aprēķinos ir izmantotas tās CO_2 emisiju monetārās vērtības, kuras ir norādītas EK IIA Vadlīnijās 2021. līdz 2027. gadam.

[46] *Kravas transportam >3,5t, vilcējiem un KT ar piekabēm, kā arī autobusiem uz ātrgaitas autoceļa būs noteikti ātruma ierobežojumi 90 km/h, kā rezultātā emisiju situācijas ar un bez ātrgaitas autocelu ir līdzīgas, ja ir vienmērīga plūsma. Tomēr esošajā situācijā emisijas ir augstāka tā kā kopējais braukšanas komforts ir zemāks.*

[47] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/guides/2021/economic-appraisal-vademecum-2021-2027-general-principles-and-sector-applications

31.tabula. Transportlīdzekļu vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš (l/km) pie dažādiem NP un teicama asfaltbetona seguma (l/km)

Nr.	Tips	Esošā situācija (NP11)			Ātrgaitas A4 autoceļš (NP26) situācijā pēc Projekta ieviešanas
		Pilsētas režīms	NP11 (brīvi braukšanas apstākļi)	NP11 (apgrūtināti braukšanas apstākļi)	
1	2	3	4	5	6
1	Vieglās automašīnas	0,117	0,072	0,094	0,079
2	Kravas transports < 3,5 t	0,189	0,103	0,146	0,170
3	Kravas transports >3,5t	0,242	0,196	0,219	0,197
4	Kravas transports. Vilcēji un KT ar piekabēm.	0,441	0,332	0,387	0,286
5	Autobusi	0,396	0,284	0,340	0,259

Datu avots: Uz TREMOVE datubāzes un Eiropas Vides aģentūras datiem balstīti aprēķini. Esošā situācija NP11 brīvos braukšanas apstākļos (kolonna Nr. 4) – LVC Metodiskie norādījumi

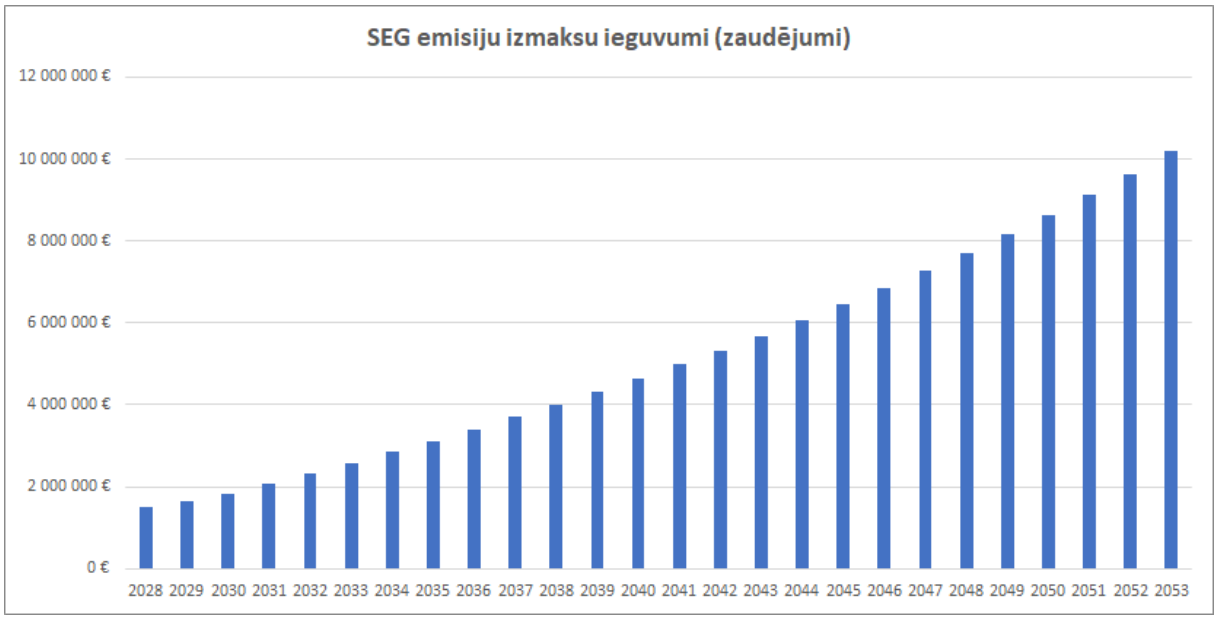
32.tabula. Transportlīdzekļu veidu fosilās izcelsmes degvielas vidēji svērtais blīvums, zemākais sadegšanas siltums un CO2 emisijas faktors

Transportlīdzekļa tips	Q_z^d	K_{CO2}	ρ
1	2	3	4
Vieglās automašīnas	0,0437	71,92	0,779
Kravas transports	0,0431	73,61	0,827
Autobusi	0,0430	73,85	0,834

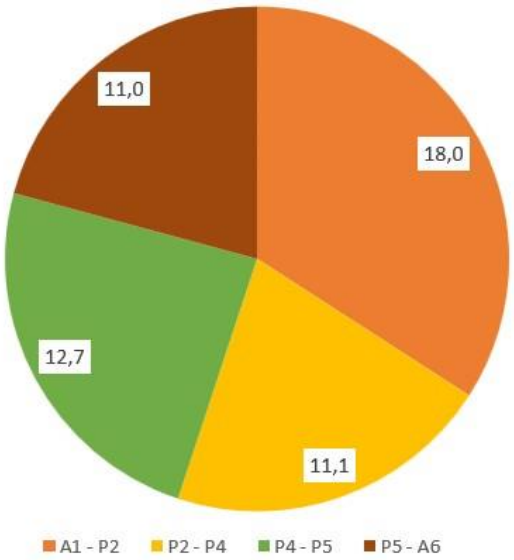
Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi

49.attēlā ir atspoguļoti SEG emisiju izmaksu ieguvumi projekta dzīves cikla posmā no 2028. gada līdz 2053. gadam. Diskontētie SEG emisiju samazinājumu monetārie ieguvumi Projekta dzīves cikla laikā ir noteikti EUR 55,8 milj. apmērā. Saskaņā ar modelēšanas rezultātiem sagaidāmais CO_2 emisiju samazinājums Projekta dzīves cikla laikā sasniegs 687,7 tūkst. tonnas.

Saskaņā ar 50.attēlā parādītajiem datiem būtiski SEG ieguvumi veidojas visos posmos. Viszemākie tie ir posmā no autoceļa P5 līdz A6, kur virzienā uz A6 esošajā situācijā ir brīva satiksmes plūsma (šajā posmā virzienā uz autoceļu A6 veidojas pat nelielas papildus SEG emisijas).



49.attēls. Projekta SEG emisiju izmaksu ieguvumi (EUR gadā)



50.attēls. SEG emisiju ieguvumu struktūra sadalījumā pa posmiem Projekta dzīves cikla laikā (diskontētie EUR milj.)

Kvalitatīvi novērtētie sociāli - ekonomiskie ieguvumi un izmaksas

Autoceļa A4 pārbūve radīs vairākus iespējamos labumus, kurus nav iespējams precīzi kvantificēt un noteikt to vērtības monetārā izteiksmē. Nemonetārie labumi attiecas uz visiem iespējamajiem autoceļa A4 izbūves variantiem.

33. un 34. tabulā atainoti kopējie projekta sociāli-ekonomiskās analīzes rezultāti. Atbilstoši 33.tabulā parādītajiem rezultātiem secināms, ka Projekta sociāli – ekonomiskās atdeves indikatori ir pozitīvi un Projekta ieviešana ir nepieciešama nekavējoties. Projekta ieviešana ir arī ekonomiski pamatota, ja prognozētā satiksmes plūsmas izaugsme būtu izrādījusies pārlieku optimistiska: Projekta realizācija ir ekonomiski pamatota jau pie esošajām satiksmes plūsmām uz autoceļa A4.

33.tabula. Kvantificēto un monetārā izteiksmē novērtēto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu kopsavilkums un to diskontētās vērtības ātrgaitas autoceļa A4 dzīves cikla laikā (EUR)

Nr.	Sociāli ekonomiskais ieguvums vai izmaksas	Diskontētā vērtība (EUR) Projekta dzīves cikla laikā
1	2	3
1	Satiksmes dalībnieku braucienu laika ieguvumu neto vērtība	352 924 967
2	Autokilometra izmaksu ieguvumi	27 673 385
3	Ieguvumi no ceļu satiksmes negadījumu risku samazinājuma	32 763 700
4	SEG samazinājuma ieguvumi	52 794 949
5	Projekta ieguldījumu atlikusī ieguldījumu vērtība	28 049 481
6	**Ieguvumi kopā**	**494 206 482**
7	Projekta ieguldījumi	191 503 605
8	Ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas	37 937 932
9	**Izdevumi kopā**	**229 441 537**

34.tabula. Projekta sociāli – ekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums

Nr.	Rādītāji	Vērtība
1	2	3
1	Ekonomiskā neto pašreizējā vērtība (ENPV), EUR	264 764 945
2	Ekonomiskā ienesīguma vērtība (ERR), %	12,72%
3	Ieguvumu un izmaksu attiecība (B/C)	2,15

5.3. Dzīvojamo ēku un citu būvju nojaukšanas nepieciešamības novērtējums, kā arī nepieciešamās zemes lietojuma maiņas un kompensāciju novērtējums. Iespējamās problēmsituācijas saistībā ar esošo un iespējamo turpmāko teritorijas izmantošanu

Paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija pa esošo trasi, neradot jaunu satiksmes koridoru un neradot jaunu satiksmes plūsmu, bet izveidojot jaunu, paralēlu brauktuvi. Autoceļš A4 šķērso gan fizisko un juridisko personu īpašumā esošus zemes īpašumus, gan arī valsts un pašvaldību īpašumā esošus zemes īpašumus. Pārbūves risinājumi prasa nojaukt vienu ēku Garkalnes pagastā (kadastra Nr.80600120001), kas atrodas publiskās apbūves teritorijā: kafejnīcu īpašumā "Briezes". Šī ēka atrodas valsts galvenā autoceļa A4 aizsardzības joslā (100 m). Ēku īpašniekiem jābūt "Latvijas valsts ceļu" centra reģiona ceļu pārstāvja rakstiskam saskaņojumam, kas ļauj minētās ēkas būvēt ceļa aizsardzības joslā. Detalizēts atpērkamo zemju saraksts dots 7.pielikumā.

Lai veiktu plānoto ceļa izbūvi, nepieciešama nekustamā īpašuma atsavināšana gan rekonstruējamās, gan jaunās brauktuves zonā.

Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšana Latvijā tiek īstenota balstoties uz vairāku normatīvo aktu regulējumu, no kuriem galvenie ir Latvijas Republikas Satversme, Civillikums, Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums (turpmāk - Atsavināšanas likums).

Līdz 2011.gada 1.janvārim normatīvie akti Latvijas republikā reglamentēja tikai nekustamo īpašumu piespiedu atsavināšanu. Kopš 2011.gada 1.janvāra, stājoties spēkā Atsavināšanas likumam, Latvijā ir reglamentēta kārtība, kādā nekustamo īpašumu atsavina sabiedrības vajadzībām gan par to vienojoties labprātīgi, gan piespiedu kārtā.

Atsavināšanas likums nosaka, ka nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšana ir iespējama tikai izņēmuma gadījumos pret taisnīgu atlīdzību uz atsevišķa (speciāla) likuma pamata.

Nekustamā īpašuma atsavināšanā izšķir šādus procesa etapus:

Konceptuāls lēmums, kurā tiek apliecināta vajadzība atsavināt nekustamo īpašumu vai tā daļu konkrēta projekta vajadzībām;

Nekustamā īpašuma identifikācija (autoceļa būvprojekta ietvaros);

Atsavināmā nekustamā īpašuma apjoma noteikšana:

- zemes ierīcības projekta izstrāde,
- zemes kadastrālā uzmērīšana;

Institūcijas komisijas darbība (Satiksmes ministrijas gadījumā - Taisnīgas atlīdzības par atsavināmo nekustamo īpašumu komisija), kas ietver:

- darba uzdevuma apstiprināšanu vērtētājam,
- atlīdzības aprēķināšanu,
- atlīdzības apstiprināšanu;

Nekustamā īpašuma vērtēšana:

- tirgus vērtības noteikšana,
- kompensējamo zaudējumu noteikšana;

Ministru kabineta rīkojuma pieņemšana par nekustamā īpašuma pirkšanu, pirkuma līguma noslēgšana, īpašumtiesību reģistrācija zemesgrāmatā, vai

Likuma par piespiedu atsavināšanu pieņemšana, īpašumtiesību reģistrācija zemesgrāmatā.

Veicot atpērkamo zemju aprēķinus un saskaņošanu ar zemes īpašnieku, tiek ņemti vērā šī zemesgabala cenu pazeminošie un paaugstinošie faktori: atrašanās vieta, konfigurācija, pieejamība, reljefs, dabīgais apgaismojums, infrastruktūras elementi, iespējamie apgrūtinājumi - servitūti, sarkanās līnijas, un protams, svarīgākais no tiem - zemes izmantošanas mērķis. Noskaidrojot visus šos faktorus, tiek izvērtēta īpašniekam piedāvājamā cena, kas būtu atbilstoša zemesgabalam.

Būtisks faktors - ja īpašuma atlikusī daļa pēc atsavināšanas kļūs neizmantojama atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam (dēļ platības, konfigurācijas, citu iemeslu dēļ), un ar īpašnieku nevar vienoties, ir jāatsavina arī atlikušais nekustamais īpašums.

Visus izdevumus, kas nepieciešami nekustamā īpašuma formēšanai (mērniecība, vērtēšana, nodevas, reģistrācijas izdevumi) sedz valsts.

Nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšana notiek pamatojoties uz speciālu likumu par konkrētā nekustamā īpašuma atsavināšanu. Likumprojektu par nekustamo īpašumu sagatavo, ja iestājas kāds no sekojošiem faktoriem:

īpašnieks paziņo, ka nepiekrīt institūcijas noteiktajam atlīdzības apmēram;

īpašnieks paziņo, ka nepiekrīt noslēgt pirkšanas-pārdošanas līgumu, vai nereaģē uz aicinājumu to noslēgt.

5.4. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānošanas dokumentos saistībā ar plānoto darbību. Iespējamo objektam piegulošo teritoriju izmantošanas un īpašuma piederības izmaiņu raksturojums; iespējamo ietekmju uz ceļa joslai piegulošo zemju īpašumu attīstību novērtējums

5.4.1 Nepieciešamās izmaiņas teritorijas plānojumā

Ropažu novada Garkalnes pagastā (bijušajā Garkalnes novada teritorijā) šobrīd spēkā esošs ir "Garkalnes novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem". Tajā ir iezīmēta autoceļa A4 rekonstrukcijai rezervētā teritorija. Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos noteikts: autoceļa A4 posma Baltezers - Saulkalne rekonstrukcijai un būvniecībai nepieciešamā teritorija ir noteikta kā nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija.

Ropažu novada Stopiņu pagastā (bijušajā Stopiņu novada teritorijā) šobrīd spēkā esošs ir "Stopiņu novada teritorijas plānojums". Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos noteiktas valsts autoceļu attīstībai nepieciešamās teritorijas TIN72, kas ietver autoceļa A4 posma Baltezers - Saulkalne rekonstrukcijai nepieciešamās teritorijas.

Pārējā Ropažu novada posmā (Ropažu pagastā) šobrīd spēkā esošs ir «Ropažu novada teritorijas plānojums 2006. - 2018. gadam". Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos noteiktas Līnijbūvju teritorijas - zeme dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā un ceļu zemes nodalījuma joslā. Šīs teritorijas ietver arī autoceļa A4 rekonstrukcijas posmu.

Salaspils novadā šobrīd spēkā esošs ir "Salaspils novada teritorijas plānojums". Teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumos nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas ir noteiktas kā turpmākās plānošanas teritorijas. Teritorijas ietver dzelzceļa un autoceļu attīstību, tai skaitā autoceļa A4 rekonstrukciju.

Nepieciešamās izmaiņas, saistībā ar esošā ceļa rekonstrukciju, noteiks paredzētās darbības teritoriju robežu precizēšana, ko gan varēs veikt tikai pēc ceļa būvdarbiem nepieciešamo zemju iegūšanas. Taču nav nepieciešamas būtiskas izmaiņas teritorijas plānojumos.

5.4.2 Ietekme uz ceļa joslai piegulošo zemes īpašumu attīstību

Ceļa izbūves laikā piegulošo zemju īpašniekiem ir jārēķinās ar to, ka darbam, bet ne tehnikas vai būvmateriālu novietošanai, būvuzņēmējs drīkst izmantot arī zemi ceļa aizsargjoslā, ne vēlāk, kā divas nedēļas iepriekš, par to rakstiski informējot zemes īpašnieku. Pēc darbu pabeigšanas būvuzņēmējam ir jākompensē zemes īpašniekam darbu gaitā nodarītie zaudējumi, ja no tiem varēja izvairīties. Būvuzņēmējs ir atbildīgs par to, lai darbu veikšanai lietoto vai skarto teritoriju sakārtotu sākotnējā līmenī, kā arī šo teritoriju uzturētu kārtībā būvdarbu veikšanas laikā.

Nav paredzamas nekādas teritoriju izmantošanas un īpašuma piederības izmaiņas, izņemot to zemju atpirkšanu, kuras tieši nepieciešamas autoceļa un pieslēgumu fiziskajai paplašināšanai.

Ņemot vērā autoceļa A4 pamatfunkciju — Rīgas apvedceļš -, tam piegulošo teritoriju iedzīvotāju vietējās satiksmes ērtības ir tikai papildfunkcija, kas tai vēlamā braukšanas režīma un pieslēgumu skaita un elastības ziņā ir pretrunā ar pamatfunkciju. Pamatfunkcijai un papildfunkcijai kopīgā vajadzība ir

satiksmes drošība. Līdz ar to paredzētās darbības īstenošanas vienīgais sniegtais tiešais ieguvums apkārtējiem iedzīvotājiem būs satiksmes drošība, kura tās neīstenošanas gadījumā turpinātu pazemināties. Kā barjera autoceļa A4 abās pusēs esošo īpašumu savstarpējai sasniegšanai tas pēc paredzētās darbības īstenošanas kļūs grūtāk pārvarams un veicamie attālumi vietējās satiksmes vajadzībām kopumā palielināsies. Šīs neērtības iespēju robežās tiek risinātas ar papilddarbību - vietējās satiksmes ceļu tīkla izveidi un optimālu kompromisu starp vietējās satiksmes vajadzībām vēlamo pieslēgumu skaita palielinājumu un maģistrālās satiksmes vajadzībām vēlamo pieslēgumu skaita samazinājumu. Kopumā paredzētā darbība kā valsts mēroga programmas sastāvdaļa nav vērsta uz lokālo ērtību palielināšanos, bet tiek iespēju robežās meklēts kompromiss, lai ierobežotu to samazināšanos. Jāņem vērā arī tas, ka vietējo iedzīvotāju ērtību samazināšanās objektīvi notiek arī sakarā ar maģistrālās satiksmes plūsmas pastāvīgu pieaugumu neatkarīgi no paredzētās darbības, un ir pamats uzskatīt, ka prognozes periodā autoceļa pārslodzes radītā satiksmes plūsmas palēninājumi un avāriju bīstamība arī vietējās satiksmes izmantotājiem radītu lielākas neērtības nekā palielinātie braukšanas attālumi pa nepārslogotu un satiksmei drošu ceļu shēmu (to kvantitatīvi izvērtēt nav iespējams, jo katram iedzīvotājam ir savi pašreizējie pastāvīgie maršruti, kas laika gaitā var mainīties, un intereses nekad nebūs vienādas).

5.5. īpašumu sasniedzamības nodrošinājums. Satiksmes organizācija un transporta plūsmu izmaiņas

Ar esošo un rekonstruējamo ceļu tīklu tiek panākta visu īpašumu, kuriem tiek "nogriezta" piekļuve ar autoceļa A4 rekonstrukciju, sasniedzamība. Visiem īpašumiem tehniskā būvprojekta stadijā tiks nodrošināta piekļuve vai nu pa jau esošajiem piekļuves ceļiem, vai koriģējot tos un veidojot jaunus lokālus ceļus, vai arī uzlabojot piekļuvi, t.i., nodrošinot to tieši no paša autoceļa A4.

Būvdarbu laikā ierobežojumi sagaidāmi visās autoceļa A4 posma rekonstrukcijas vietā, kur jau tagad ik dienas ir novērojami ievērojami satiksmes sastrēgumi. Būvdarbu laikā tie vēl vairāk intensificēsies, jo tiks noteikti dažādi satiksmes ierobežojumi. Svarīgi, lai par šiem ierobežojumiem gan vietējie, gan arī citi satiksmes dalībnieki tiktu laikus informēti pēc iespējas plašākā mērogā (plašsaziņas līdzekļi, atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā būvdarbu veikšanas vietā, bet pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties atbilstošus apbraucamos ceļus). Tomēr jāatzīmē, ka šie ierobežojumi būs pārejoši un salīdzinoši īslaicīgi.

Darbu veikšanas projektā tiks iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļūt saviem īpašumiem un objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā.

Ņemot vērā 4.4.nodaļā minētās izpētes rezultātus un rīcības plānus, autoceļa A4 iespējamās pārbūves ietvaros tiks paredzēta trokšņu barjeru izbūve Upesciemā. Grunts valņu izbūve Amatnieku ciematā ir pašvaldības kompetencē.

Piemērots prettrokšņa pasākums vairākās vietās var būt arī veģetācijas joslas. Plānojot veģetācijas joslu stādījumus, Latvijas klimatiskajos apstākļos jāņem vērā lapkoku trokšņa aizsargspēju sezonalitāte.

Iespējamie prettrokšņa pasākumi ietver arī braukšanas ātruma ierobežojumus noteiktos ceļa posmos,

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 01615 "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.

5.6. Sabiedrības (arī pašvaldību) attieksme pret projekta realizāciju. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un izvērtējums. IVN izvērtēšanas gaitā saņemto institūciju norādījumu 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 darbdienas laikā. Par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas norisi iedzīvotāji tika informēti 2022.gada 11. martā laikrakstā "Rīgas Apriņķa 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 lietotājvārdu skaits).

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

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

Ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2022. gada 15. novembra līdz 16. decembrim. Sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 28. novembrī 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. No 28. novembra līdz 2. decembrim bija pieejama videoprezentācija un iespēja rakstīt

jautājumus uz e-pastu un saņemt atbildes vienas darbdienas laikā. Par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas norisi iedzīvotāji tika informēti 2022.gada 15. novembrī laikrakstā "Rīgas Apriņķa Avīze". 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 15. novembrī – 16. decembrī martā paziņojums par apspriešanu tika apmeklēts no 89 unikālām IP adresēm, projekta materiāli šajā pašā laikā – no 114 unikālām IP adresēm, un videoprezentācija 28. novembrī – 16. decembrī – no 76 unikālām IP adresēm, kas ir uzskatāms par pilnu apmeklējumu skaitu, jo no visām publikācijām saites noveda uz šiem materiāliem tieši šajā mājas lapā.

Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē piedalījās 32 dalībnieki (pieslēgušos lietotājvārdu skaits).

Kopumā sākotnējās apspriešanas procedūrā VPVB saņēma 7 institūciju un sabiedrības iesniegumus. Saņemto viedokļu detalizēta analīze ar to rezultātā ieviestajām korekcijām sākotnēji piedāvātajos projekta risinājumos vai pamatojumu, kāpēc tāda nav ieviešama, sniegta 35.tabulā.

Augšminētie statistiskie skaitļi par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas apmeklētību un iesaisti ar priekšlikumiem liecina, ka otrajā sabiedriskajā apspriešanā interese ir bijusi daudzkārt zemāka. Tas izskaidrojams acīmredzot ar to, ka gan sākotnējā sabiedriskajā uzreiz sniegtās atbildes, gan arī sabiedrības un institūciju norādījumu izpildes ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir bijusi izsmeļoša, interesentus apmierinoša, un attiecīgi mazinājusies motivācija plašai aktīvai iesaistei otrajā sabiedriskajā apspriešanā.

IVN izvērtēšanas gaitā pēc IVN ziņojuma pirmās redakcijas iesniegšanas VPVB 2023. gada 6. jūlijā saņemti institūciju atzinumi:

1. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 2023. gada 12. jūlija vēstule Nr.2.1/11978

2. VAS “Latvijas dzelzceļš” 2023. gada 25. jūlija vēstule,

3. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr.ADM/10-3.5/23/2083,

4. AS “RB Rail” 2023. gada 10. augusta vēstule Nr.1.13/LV-2023-587 vēstule,

5. VVD Atļauju pārvaldes 2023. gada 14. augusta vēstule Nr.2.3/AP/9003/2023,

6. DAP 2023. gada 21. augusta vēstule Nr.4.9/5153/2023-N,

7. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 23. augusta vēstule Nr.RN/2023/4.2-2/1727,

8. VPVB vēstules: 2023. gada 24. augusta Nr.5-01/1014/2023, 25. augusta Nr.5-01/1018/2023 un 10. novembra Nr.5-01/1333/2023.

9. VPVB 2023. gada 10. novembra vēstule Nr.5-01/1333/2023

Saņemto norādījumu detalizēta analīze ar to rezultātā ieviestajām korekcijām sākotnēji piedāvātajos projekta risinājumos vai pamatojumu, kāpēc tāda nav ieviešama, sniegta 35.tabulā.

IVN izvērtēšanas gaitā saņemtie institūciju norādījumi un to rezultātā ieviestās korekcijas atspoguļotas 36.tabulā.

IVN izvērtēšanas gaitā pēc IVN ziņojuma pirmās redakcijas iesniegšanas VPVB 2023. gada 8. decembrī saņemti institūciju atzinumi:

1. AS “RB Rail” 2023. gada 8. decembra vēstule Nr.1.13/LV-2023-933,

2. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 22. decembra vēstule Nr.ADM/1-18.2/23/4141,

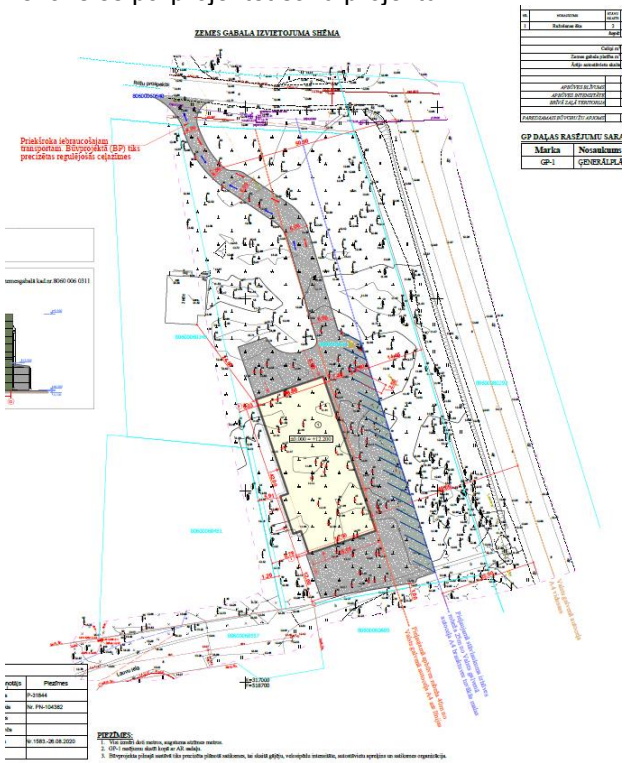
3. DAP 2023. gada 29. decembra vēstule Nr.4.9/8081/2023-N,

4. VVD Atļauju pārvaldes 29. decembra vēstule Nr.2.3/AP/13858/2023

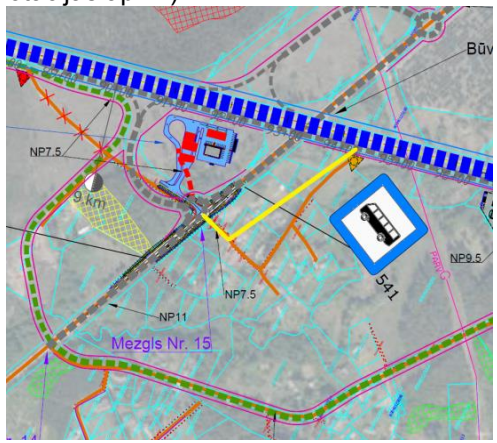
5. VPVB 2024. gada 17. janvāra vēstule Nr.5-01/57/2024.

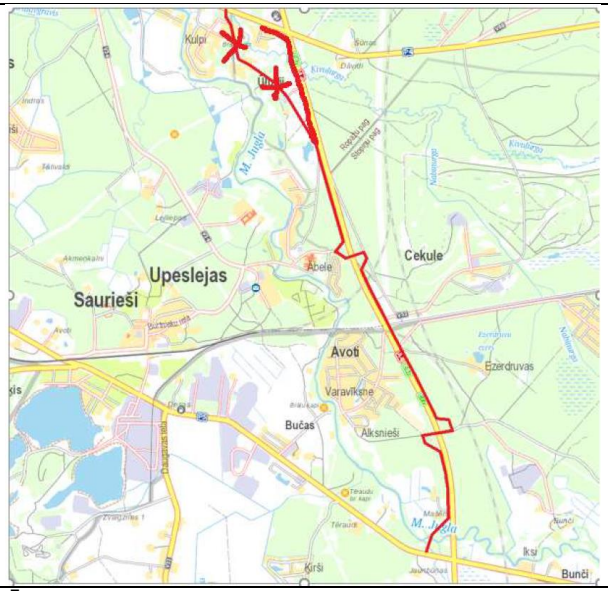
Saņemto norādījumu detalizēta analīze ar to rezultātā ieviestajām korekcijām projekta risinājumos un ietekmju novērtējumā sniegta 37.tabulā.

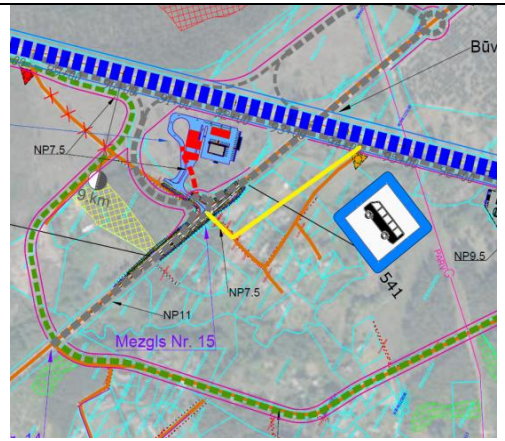
35.tabula. Autoceļa A4 iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze

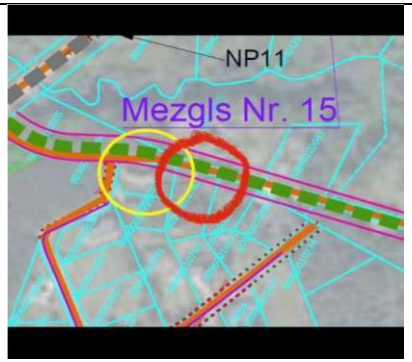
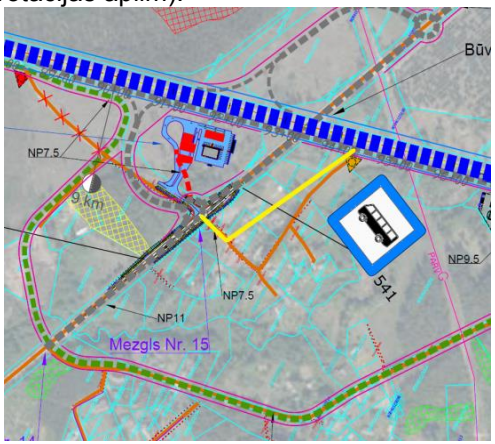
Nr.	Iesniedzējs	Dat./Nr.	Īss iesnieguma izklāsts	Izpildītāja atbildes	Ieviesta modifikācija
1.	SIA "Microbiome", "Rožukrogs", kad. apz. 80600060311	17.03.2022	1. Lūdzam sniegt atbildi ka tiks atrisināta iebraukšana īpašumam adresē "Rožukrogs", Ropažu nov. ar kadastra nr. 80600060311, no Rožu prospekta puses. Lūgums apliecināt ka mums netraucēs jūsu ieplānotie darbi ka ari mums nenāksies pārprojektēt savu projektu.  2. Lūdzu izsniegt īpašuma "Rožukrogs" pieslēguma	1. Īpašuma "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 īpašumam "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 ceļa mezgliem - 2 km. Līdz ar to īpašumu pieslēgumi autoceļam A4 netiek paredzēti. Rezultātā minētā īpašuma pieslēgums būs Rožu prospektam. Detalizētāki risinājumi tiks iekļauti būvprojektā minimālā sastāvā.	CD-1/1

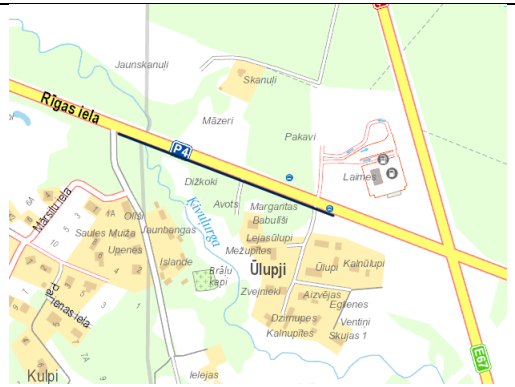
			autoceļam A4 risinājumu.		
2.	Langstiņmuižas ciema pārstāvis	VPVB Nr. 5-01/612	Labdien, Ņemot vērā piedāvātās 1. posma 1. varianta http://www.enviro.lv/A4_IVN/1.variants_1.posms.pdf un 1. posma 2. varianta http://www.enviro.lv/A4_IVN/2.variants_1.posms.pdf izmaiņas, un, ņemot vērā ka Latvijas valsts 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 pagriezienu, lai varētu braukt uz pa A4 Baltezera virzienā, lai varētu nokļūt uz Rīgu, vienlaicīgi saglabājot labu pagriezienu 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 ceļa 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.	-

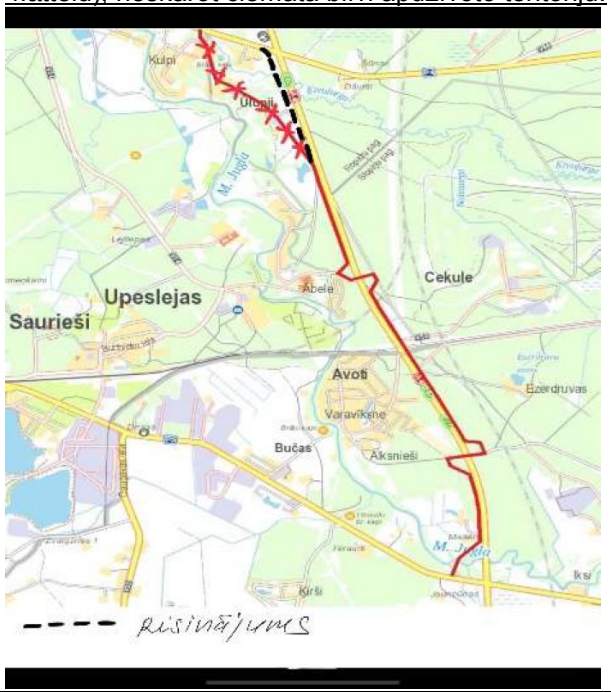
3.	Ūlupju ciemata iedzīvotāji	VPVB Nr. 5-01/618	Ūlupju ciemata iedzīvotāji kategoriski iebilst pret paralēlā ceļa (posms no a/c P4 ceļu mezgla līdz a/c P5 ceļu mezglam) projektēšanu caur blīvi apbūvēto ciemata teritoriju. Projektētāju pieņēmums (projekta 32.lpp.), ka ciemata iedzīvotāji pārvietojas tikai 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 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 nomales 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>	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 grādus 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 Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Par gājēju ietvju vai veloceliņu izbūvi Ūlupju ciemā vērsties pie pašvaldības. Izstrādājot autoceļa A4 būvprojektu minimālā sastāvā, risinājumos tiks paredzēta gājēju ietve	CD-1/2

				no Ūlupju ciema pieslēguma P4 līdz autobusu pieturai “Juglas mežniecība” (skatīt zemāk attēlā ar melnu līniju ieskicēts). 	
4.	Ūlupju ciemata iedzīvotāji	21.03.2022 VPVB Nr. 5-01/626	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. Uz ceļa, cauri Ūlupju 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!!!	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 grādus 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

			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; 3. Ūlupju ciemā regulāri tiek novērots aizsargājams putns 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. 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 mehanizētajiem 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 grādus 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	CD-1/2

			 2. 3.	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 ietvju 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).	

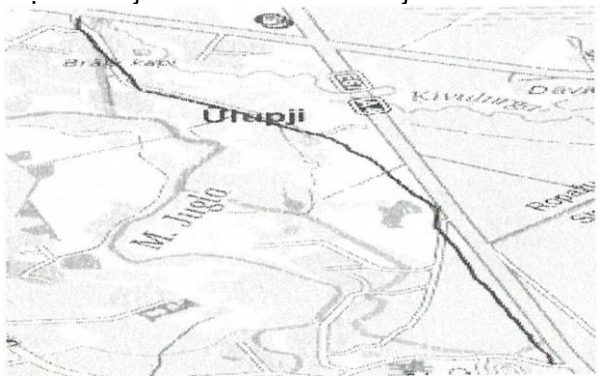
			 Satiksmes intensitāte būtiski palielināsies, jo šajā posmā tiks novirzīta arī Ābeles, Cekules, Jauncekules, Avotu u.c. ciematu transporta plūsma, kā arī visus, kas brauc uz Rīgu vai uzpildes staciju Circle K. Sakarā ar ko pārvietošanās pa ceļa nomali ir ārkārtīgi nedroša, it īpaši tumšajā ziemas un sniega periodā, kad ceļa nomales netiek tīrītas un tur tiek sastumts milzīgs sniega valnis, kā pēc pieredzes, mēs zinām noteikti būs. Ciematā 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 mājsaimniecībā ir 3 skolas vecuma bērni. Sakarā ar satiksmes intensitātes palielināšanu un šosejas paplašināšanu gandrīz līdz māju durvīm tiks radīti arī: - šķērsļi mājas uzturēšanai un apsaimniekošanai – t.sk. atkritumu izvešana, malkas piegāde, asinizācija 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 mājam ir ūdens urbumi. <u>Risinājums, kā tas tiek praktizēts arī citos paralēlo ceļu posmos, ir ceļa projektēšana paralēli apvedceļam A4 (skatīt 4.attelu), 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 pieckārtīgs), dks Avotos, dks Varavīksnē, uz savrupmāju teritoriju detālplānojumā	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	CD-1/3

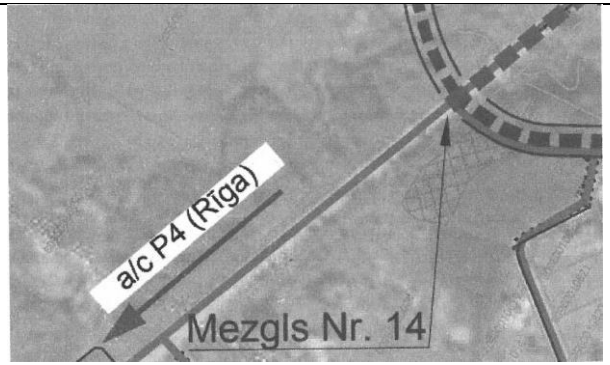
			"Alksnieši" pa privātām zemēm bez izbūvētas ceļa infrastruktūras, pie tam daļēji pa Mazās Juglas applūduma riskam pakļautu teritoriju - tā vietā, lai veicinātu esošā jau izbūvētā pašvaldības autoceļa C19 ar asfaltbetona klātni izmantošanu. 2. Jauna ceļa izbūve pa projektā norādīto vietu ir saistāma ar 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 izvietošanu 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 izvietošanu 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.	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). 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	1. Satiksmes drošībai autoceļam A4 paredzēts pieslēgt tikai reģionālos autoceļus un galvenās ielas. Līdz ar to vietējās satiksmes plūsmas autoceļus nav paredzēts pieslēgt autoceļam	CD-1/3

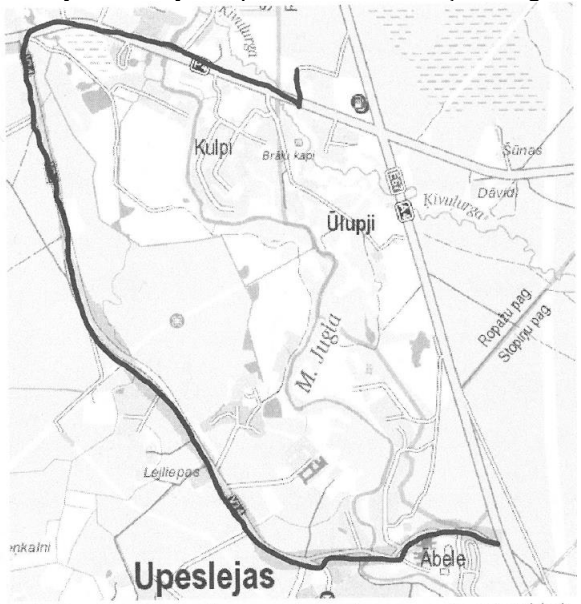
			114+00 līdz 121-123+00). Tur varētu izbūvēt arī ieskriešanās ceļu Salaspils virzienā un sabiedriskā transporta pieturvietu. 2. Iekļaut projektā divpusēju pievedceļu savienojumu: Avotu iebraukšanas ceļš – iebraukšanas ceļš uz Upeslejām (Mezgls Nr. 19) (tur atrodas tuvākie sabiedriskie centri (veikals, 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 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 (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 nokļuve līdz pievedceļam uz Upeslejām un Būvei Nr. 11. 6. Piekļūšanu mežam A4 ceļa Austrumu pusē, braukšanu uz Jauncekuli, citām apdzīvotām vietām austrumu pusē ir jārisina Rail Baltcia 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	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 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	

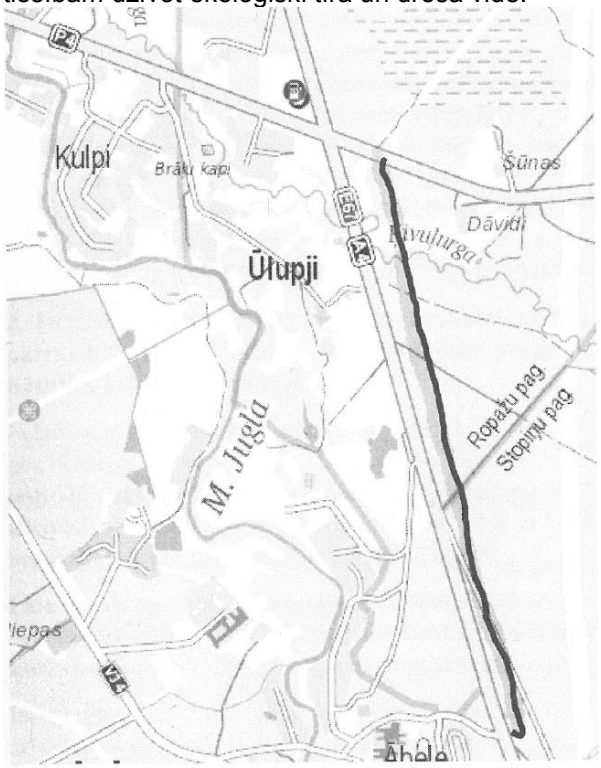
			posmā: Mezgls Nr. 22 – ceļš uz Avotiem – vienjoslas tilts pār Mazo Juglu – Akmens iela a/c P5, jo tas būs VIENĪGAIS pievedceļš, kurš tiks izmantot transporta, kanalizācijas izvešanas, atkritumu apsaimniekošanas, kurināmā, dārzsaimniecības kravu u.c. pievešanas/aizvešanas vajadzībām. Bez tilta izbūves šī ceļa paredzēšana projektā nav pieņemama, jo sarežģī un palēlina ātrās palīdzības, ugunsdzēsēju, apsardzes u.c. piekļūšanu uz mūsu dzīvesvietām, kā arī neatrisina piekļuvi – iebraukšanu Avotos ne no Baltezera, ne Salaspils puses.	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 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	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. 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	CD-1/2

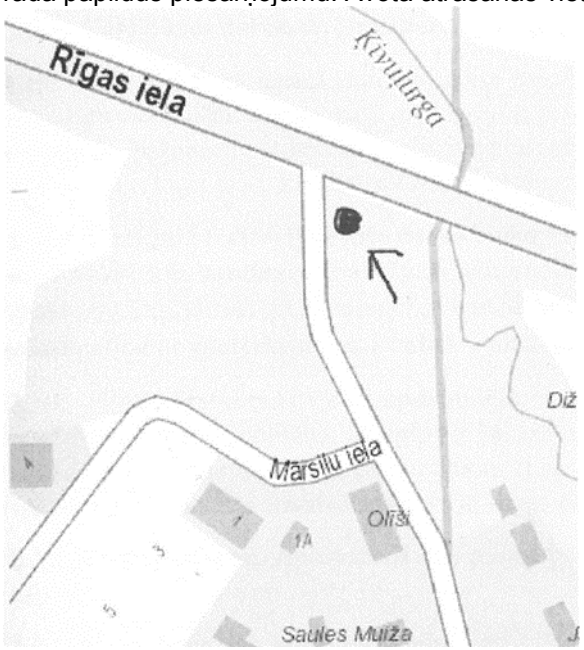
			pieslēgumu ar auto ceļu P4, citu jaunu ceļu izbūve nav nepieciešama. Apstrīdētā ceļa izbūve novedīs pie kaitējuma dabai un daudzu miljonu eiro valsts naudas nelietderīgas izšķērdēšanas. Iedzīvotāji kategoriski iebilst pret Apstrīdētajā ceļu posmā ir paredzēto mežu izciršanu. Iedzīvotājiem sniegtā informācijas 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 tehnikai ir bīstama mums un mūsu bērniem. Apstrīdētā posma izbūve dzīvojamajā zonā radīs būtisku 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.	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 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.	

			 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 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,	10. Lūgums attiecas uz Pasūtītāju. 11. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Iieteiktie 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 Ūlupju un Kulpju ciemos nepalielināsies. 14. 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 satiksmes intensitāte Ūlupju un Kulpju ciemos nepalielināsies un gājēju un velobraucēju drošība nepasliktināsies. Par gājēju un velobraucēju drošības uzlabošanu Ūlupju un Kulpju ciemos vērsties pie pašvaldības. 15. Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu paralēlā ceļa ietekmi Ūlupju un Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi	

			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.) 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	autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Līdz ar to autotransporta radītās vibrācijas Ūlupju 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 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 meža ciršana Ūlupju un Kulpju ciemu tuvumā nenotiks. 18. 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 dzīvniekiem Ūlupju un Kulpju ciemu tuvumā. 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.	

			nevar rasties negatīva ietekme uz ledzīvotājiem un to tiesībām dzīvot ekoloģiski tīrā un drošā vidē.  (Att.Nr.4 variants Nr.2 apbraucamajam ceļam.) 6. Tāpat vēršam jūsu uzmanību, ka Sabiedriskās apspriešanas gaitā tika konstatēti apstākļi par slikto valsts institūciju un tādu valstiski nozīmīgu projektu kā Rail Baltic un projekta "Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūve par ātrgaitas autoceļu" slikto 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 Iedzīvotājiem savu skaidrojumu par esošā ceļu tīkla izmantošanu apbraucamajam ceļam (t. sk. Iedzīvotāju piedāvāto variantu) vai Iedzīvotāju 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 Iedzīvotāju piedāvāto Alternatīvo apbraucamo ceļu. 10. Satiksmes ministriju un VSIA Latvijas Valsts ceļi, kopīgi ar Ropažu novada pašvaldību, sniegt Iedzīvotājiem 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. Iedzīvotāji 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		

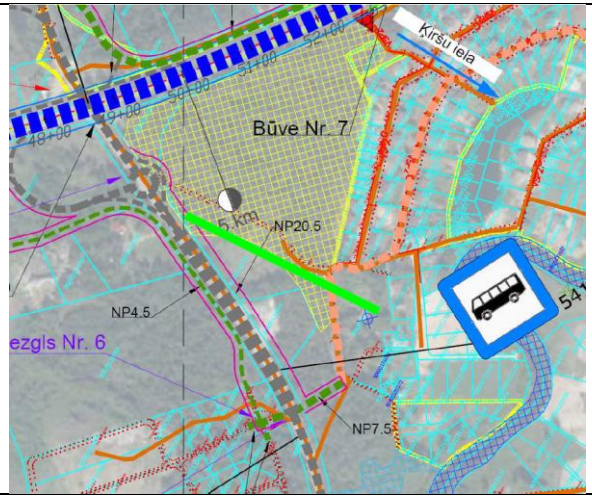
			apdzīvotu vietu iedzīvotāji ņem dzeramo ūdeni no avota. Apstrīdētā ceļa posma izbūve tieši pār avotu, kas liedz iedzīvotājiem iespējas ņemt dzeramo ūdeni no avota, ka rada papildus piesārņojumu. Avota atrašanās vieta:  Būtu jāizpēta Apstrīdētā ceļa posma izbūves ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem, 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 būt ārkārtīgi būtiska attiecībā uz Iedzīvotāju 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 pieņēmums (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 peldēties 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 nomales 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 īpašumiem no radītajām vibrācijām, kas var radīt plaisas ēkās, kas atrodas tieši apstrīdētajā ceļu posmā blakus esošajiem īpašumiem, it sevišķi, no dzīvojamai mājai Ropažu novads "Orhidejas" un kā arī 1875. gadā celtajai ēkai, Ropažu novads "Šmīzenes-2". 16. Nēģu nārstošanas vietas apdraudējums. Zem tilta pār upi "Ķivuļurga" 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.		

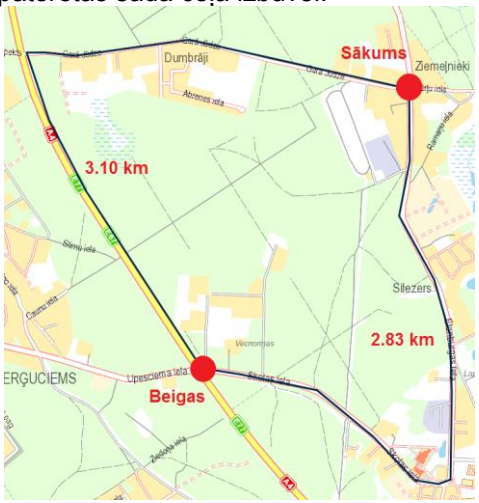
			18. Meža dzīvnieku apdraudējums. Apstrīdētajā ceļu posmā Iedzīvotāji ir novērojuši meža dzīvniekus: Stirnas, lapsas, zaķus, u.c. Paredzētā darbība negatīvi ietekmēs šo dzīvnieku dabīgo dzīves vidi. 19. Īpaši aizsargājamo un citu putnu apdraudējums. Ūlupju ciemats atrodas tieši pie upes Mazā Jugla. 1919. 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 (Upupa epops). Regulāri pupiķis tiek novērota kadastra vienībās – 80840120054, 80840120018, 80840120229, 80840120045. Pupiķis 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. Lūdzu 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.	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

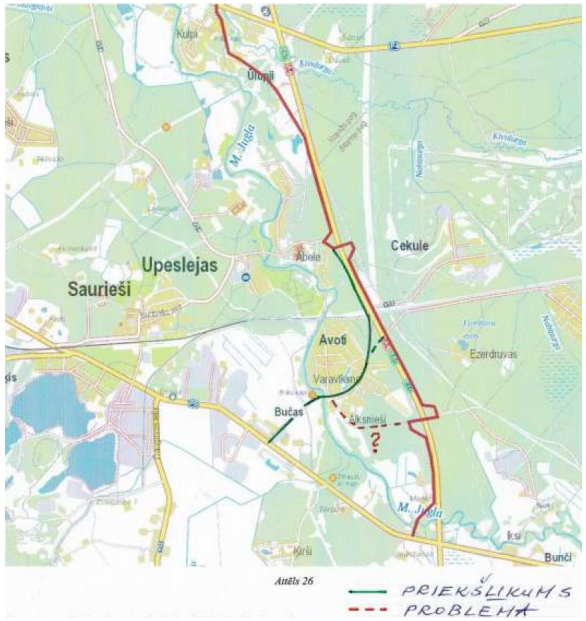
			Es vēlos redzēt variantus kā jaunizbūvējamo izbrauktuvi no apļa uz Salaspils virzienu varat izprojektēt maksimāli tuvu mana īpašuma robežai lai no tā netiktu ar jaunizbūvējamo ceļu atšķelta izmantošanai nederīga zemes strēle.	 Informējam, ka rotācijas apļi tiek projektēti atbilstoši LVS 190 - 3 “Vienlīmeņa ceļu mezgli”. Tajā ir noteikts, ka satiksmes drošības apsvērumu dēļ leņķim starp pieslēgumu asīm jābūt vismaz 69 grādus 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 ieceri 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	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	-

			piebraucamo ceļu (piemēram, no P2 uz Ābeļdārzu ielu un tālāk Lazdu/Alkšņu ielas virzienā) un/vai paplašināt esošo piebraucamo ceļu. 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.	autoceļam P2 ir neatbilstošs LVS 190-3 "Vienlīmeņa ceļu mezgli", jo tas pieslēdzas autoceļam P2 aptuveni 41 grādu leņķī. 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 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 Briezēm 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?	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 pārbūves projekta izstrādes laikā tiks	CD-1/2

			4. Vēršu uzmanību, ka šis ceļš pēc projektētāja ieskata, ir paredzēts, lai nodrošinātu traktortehnikas piekļuvi Briezēm/Upesciemam, kas nevarēs pārvietoties par ātrgaitas ceļu. Tādējādi ierosinu 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 īsāku ielas posmu, kā arī uz stabilākām pamatnēm, bez plūdu riska pieauguma.	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 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.	
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 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	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 pie pašiem ēku logiem. Norādām, ka ne vienmēr divlīmeņu ceļu mezglu izbūves gadījumā ir jāpaceļ autoceļš A4. Autoceļam A4 pāri var iet pieslēdzošie 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 apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 3. Tā kā Rožu prospekta un Garās jūdzes ceļu	CD-1/2

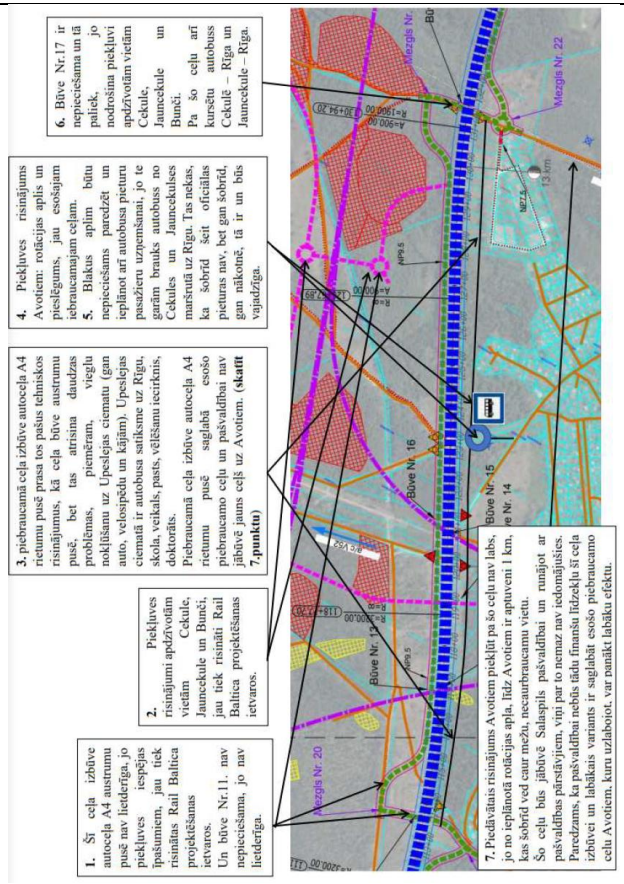
			ceļu no Garās jūdzes krustojuma līdz Skolas ielas krustojumam. 	mezglu paredzēts slēgt, tad jūsu ierosinājums būtiskus atslogojumus Langstiņos un Upesciemā neradīs. Iemesls tam ir tāds, ka no Langstiņiem braukt caur Upesciemu sanāks īsāk, nekā izmantojot jūsu piedāvāto paralēlo ceļu. Tā pat arī Upesciema 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	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

			gājēju tiltiņu pārtaisīt, lai var braukt mašīnas pāri, tas arī atrisinātu, jo tur ceļš no tiltiņa uz P5 ir izbraucams.		
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 vienjoslas tiltu autotransportam. Skatīt pielikumā pievienoto shēmu.  2. Lūdzu paredzēt vietējā sabiedriskā autobusa pieturvietas tuvāk blīvai apbūvei, izvērtēt skolēnu autobusu maršruta iespējas līdz novada centram.	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 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

			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.		
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 dzīvojošam personām, proti, dūmi no 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	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

			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 platas nomales vietā izbūvēt velo/gājēju celiņu, savienojot to ar jau esošo Berģos. 4. Lūdzu ierīkot “guļošos policistus” lai nodrošināt drošu izbraukšanu no mājas.	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 veloceliņu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. 4. 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.	-
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	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. Piekrītam, ka piekļuves risinājumi Cekulei un Jauncekulei tiks risināti Rail Baltica projekta ietvaros. Gadījumā, ja autoceļš A4 tiks pārbūvēts ātrāk, nekā tiks realizēts Rail Baltica	CD-1/3

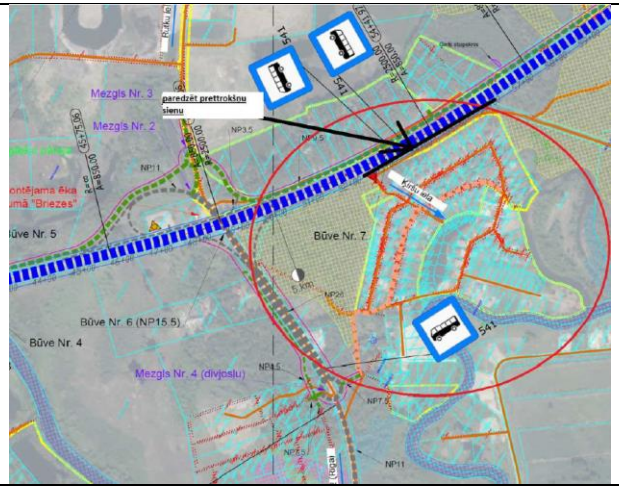
			jābūvē ceļš un paredzams, ka finansējums jauna ceļa izbūvei pašvaldībai nebūs un Avotu apdzīvotā vieta (arī Alksnieši un Varavīkse) paliks bez iebraucamā ceļa, kur nevarēs iebraukt ne ātrā palīdzība, ne ugunsdzēsēji, neviens. Lūgums arī iekļaut plānotajā projektā sabiedriskā transporta pieturvietas, 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 un atpakaļ. Jau šobrīd tiek daudz runāts par sabiedriskā transporta attīstīšanu, lai Pierīgas iedzīvotāji varētu labāk nokļūt uz Rīgu.	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 mezglā 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 risinājumos 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 Salaspils novada pašvaldība neatradīs līdzekļus meža ceļa caur Alksniešiem pārbūvei.	

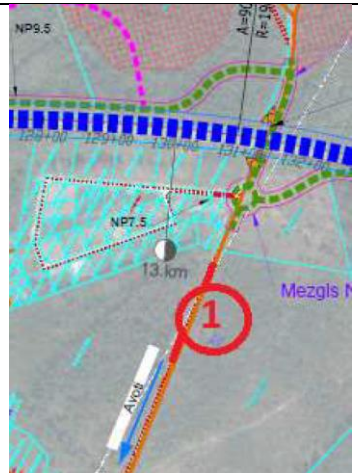
					
19.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 5-01/666	1. Uz doto brīdi pa A4 šoseju kursē autobusi, projekta es neredzu pieturvietas. Vai ir plāns atstāt mūs bez sabiedriskā transporta? 2. Vai ir iespējams lai tas paralēlais jaunais pašvaldības ceļš iet blakus jaunajam ceļam mūsu - Rietumu pusē - iezīmēts ar ZAĻU, nevis Austrumu pusē, kā ir tagad? 3. Vai ir iespēja izmantot mūsu veco piebraukšanas ceļu un	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 posmā no Pk. 114+00 līdz Pk. 131+00	CD-1/3

			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 izbraukt? 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? 	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 dzīvojamo 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	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 biezumā iesējot zālāju. Koku un krūmu stādīšana šā projekta ietvaros netiks paredzēta, ja vien tie netiks paredzēti kā prettrokšņa	-

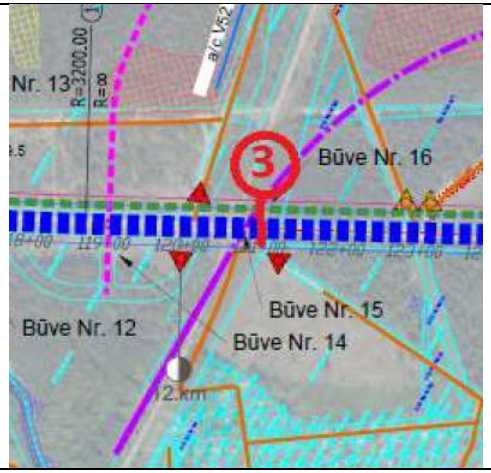
			autoceļu ekspluatācijai? 3. Kā tiks organizēta satiksme pēc autoceļu pieslēgumu likvidēšanas, lai nepalielinātos personīgā transporta skaits no Upmalas ielas 2 līdz Upmalas ielai 10?	elementi. 3. Speciālus pasākumus šā projekta ietvaros Upmalas ielai nav paredzēts veikt. Gadījumā, ja radīsies sūdzības 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, Ezerkrastu 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 rādiusiem 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 12.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 12.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 Sunīši mājas cieši pieguļ jau esošam ceļam un satiksmēs 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?	1. Ietekme uz Sunīšu ezeru nemainīsies salīdzinājumā ar esošo. 2. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un 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 apkartējām 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 12.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?	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).	CD-1/3

			 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.	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.	

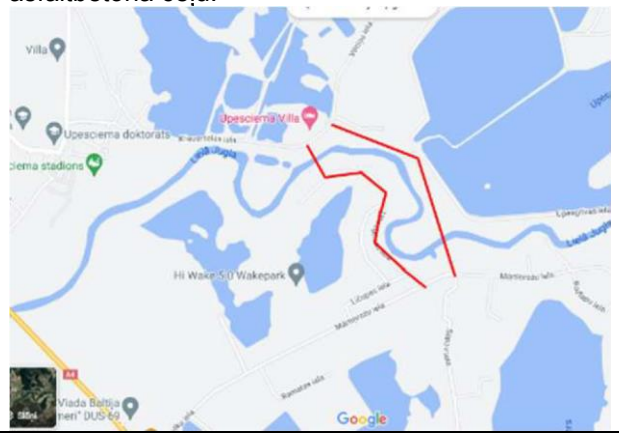
			 3. Priekšlikums 1: vai nebūtu lietderīgāk ar (3) atzīmētajā vietā izbūvēt tuneli, kas savienotu jau esošo asfaltbetona ceļu uz Avotiem ar projektējamo paralēlo brauktuvi? Tur jebkurā gadījumā būs tunelis vai pārvads priekš dzelzceļa sliedēm un droši vien eksistē kāds ekonomiski racionāls risinājums blakus 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).		

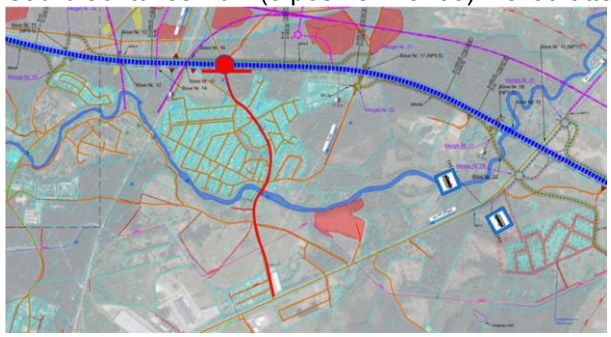
					
26.	Upesciema iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/732	1. Iepazīstoties ar autoceļa A4 pārbūvi par ātrgaitas autoceļu pieejamo dokumentāciju iebilstu pret Ziedu ielas nobrauktuves atvēršanu posma 4km. Patreiz Ziedu iela ir slēgta izbraukšanai, iebraukšanai uz A4 un apzīmēta ar 533 ceļa zīmi, dzīvojamā zona. Līdz 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 teritorija. Vēlos norādīt, vai ir veikta papildus izpēte uz plūdu risku	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	CD-1/1

			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 Briezēm/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 īsāku ielas posmu un uz stabilākām pamatnēm, bez plūdu riska pieauguma.	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 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 12.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 12.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.	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	CD-1/3

			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 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.	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. 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 12.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 pieguļošajiem rajoniem (Upesciems, Langstiņi u.c) nokļūtu uz autoceļa. 2. Iebilstu pret paralēlā ceļa izbūvi no Briezēm 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 Briezēm/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	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 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 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.	CD-1/1

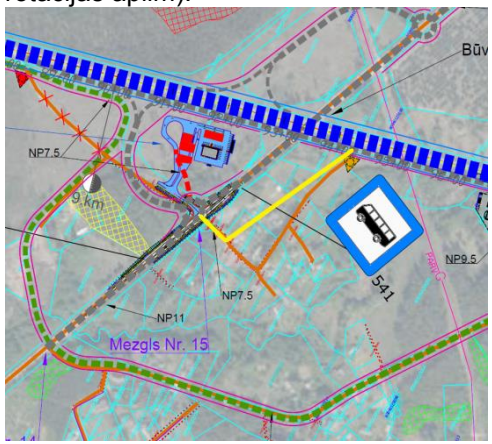
			infrastruktūras projektā, kā rezultātā tiks pārbūvēta par asfaltbetona ceļu. 	Jāņem arī vērā, ka jūsu piedāvāto variantu izbūves gadījumā būtu jānojauc atsevišķas ēkas, kas ļoti neapmierinātu vietējos iedzīvotājus.	
32.	6 Upesciema iedzīvotāju kopējs iesniegums	31.03.2022 VPVB Nr. 5-01/740	Ar šo lūdzam 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 12.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 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-

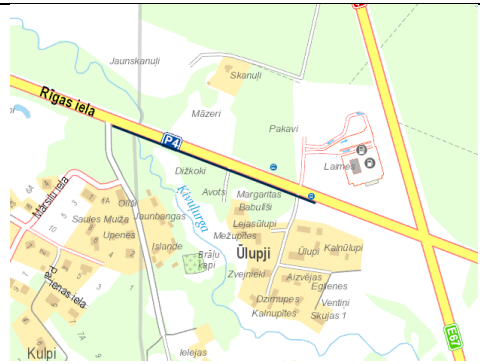
34.	Avotu iedzīvotāja, DKS Avoti valdes priekšsēdētāja	25.03.2022 VPVB Nr. 5-01/674 27.03.2022 Nr. 5	1. Nodrošināt iebraukšanu / izbraukšanu Avotos no A4 maģistrāles Rietumu pusē (3.posms no 114+00 līdz 121-123+00). Tur varētu izbūvēt arī ieskriešanās ceļu Salaspils virzienā un sabiedriskā transporta pieturvietu. 2. Iekļaut projektā divpusēju pievedceļu savienojumu: Avotu iebraukšanas ceļš - iebraukšanas ceļš uz Upeslejām (Mezgls Nr 19). (tur atrodas tuvākie sabiedriskie centri (veikals, 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. 	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 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	CD-1/3

				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. Mezgls 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	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.	CD-1/3

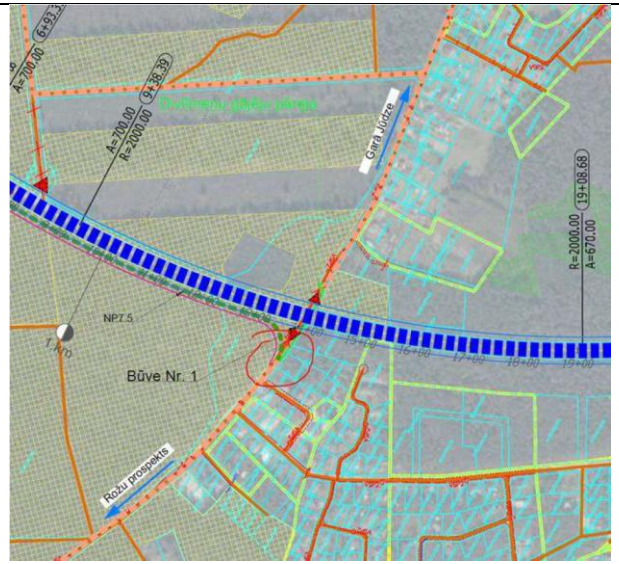
			regulāri, tiek veikti laicīgi visi nepieciešamie darbi, ceļš ir ļoti labā stāvoklī, ziemā tiek tīrīts sniegs, rudenī lapas, ceļš ir vienmēr bijis izbraucams). Kādēļ jāmaina iebraukšana DKS Avotos no jau mūsu izmantotā ceļa uz kaut kādu tālu esošu meža ceļu? Tas neatbilst projekta mērķim, tas autovadītāju 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 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 ieplānotas nevienas pieturvietas DKS Avoti iedzīvotājiem pieejamā vietā. Pieturvieta (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 pieturvieta. Taču cilvēki to aktīvi izmanto! Lūdzu ieviest pieturvietu starppilsētu autobusiem uz Rīgu, uz Upeslejām, uz Salaspili. Un ja pieturvieta ir ceļa otra pusē, lūdzu izveidot gaisa vai pazemes pārvadu cilvēkiem, lai var tikt pie satiksmes autobusiem viegli. Pieturvietai jāatrodas maks. 10 min gājiena attālumā no ciemata DKS Avoti, DKS Varavīksne utt. un tam jābūt tādam attālumam, 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,	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 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.	

			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, 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 iebraucamajam 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 iebraucamā ceļa un DKS Avoti iebrucāmā 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 pieņēmums (projekta 32.lpp.), ir nepareizs, jo daudz pārvietojamies ar kājām un lietojam sabiedrisko transportu, kā arī bērni paši iet ar kājām uz skolas autobusu	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	CD-1/2

			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 kājam, 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 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 nomales 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.	jābūt vismaz 69 grādus 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 Kulpju ciemiem, projektā paredzēts veikt paralēlā ceļa izbūvi autoceļa A4 otrā pusē posmā no autoceļa P4 līdz Pk. 114+00. Par gājēju ietvju 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).	

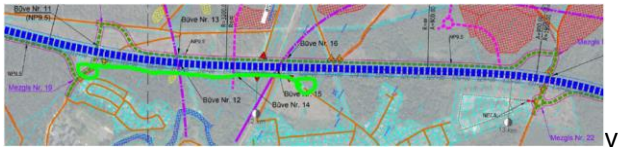
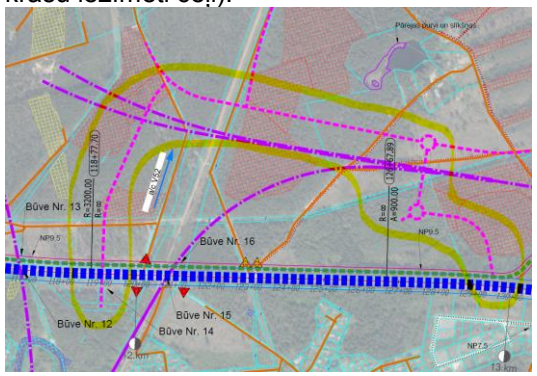
			 No ietekmes uz vidi viedokļa, projektā nav izvērtēti arī dabas aizsardzības aspekti: 1. pie nobrauktuves no P4 ceļa atrodas iedzīvotāju ļoti iecienīts avotiņš, kurš paralēlā ceļa izbūves laikā tiks aizbērts un likvidēts; 2. nav pētīta paralēlā ceļa izbūves ietekme uz virsējiem pazemes ūdens slāņiem, 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 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	 Sakarā ar to, ka paralēlais ceļš ir mainījis novietojumu, minētais avots netiks skarts, pazemes ūdens slāņi netiks skarti, netiks radīta negatīva ietekme uz putniem Ūlupju un Kulpju ciemu tuvumā.	

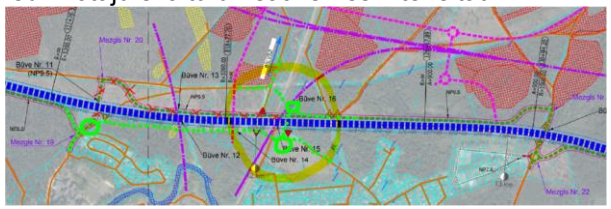
			aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, kam valsts ir garantējusi sugas aizsardzību. Jauna autoceļa izbūve apdraud īpaši aizsargājamās putnu sugas barošanās un ligzdošanas biotopu izplatību		
37.	Ropažu novada iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/752	Rožu prospekta 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

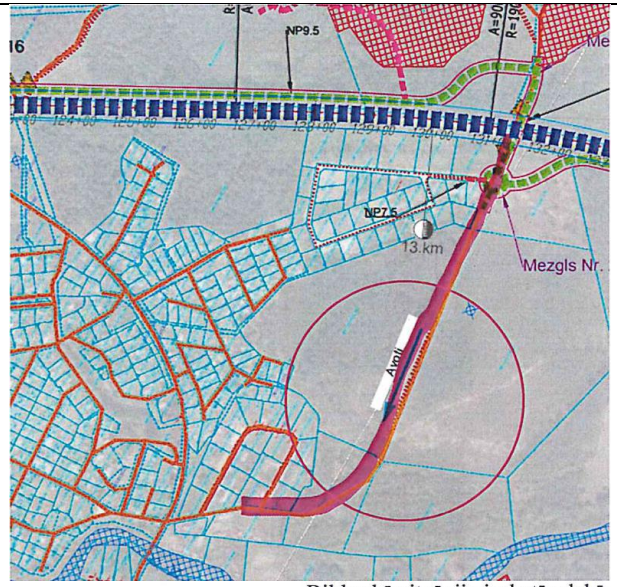
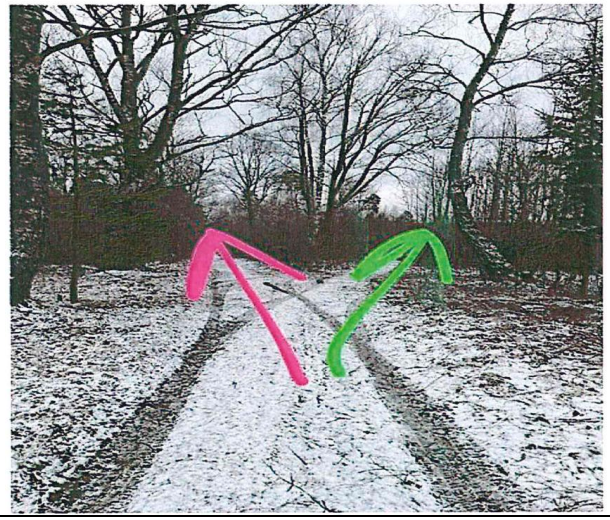
			 Lai nodrošinātu piekļuves iespējas īpašumam "Bērzkalni" (kad. apz. 80600060199), piedāvājam izbūvēt ceļu līdz a/c A2. Izmaksas šim risinājuma būs mazākas.		
38.	Avotu iedzīvotājs	VPVB Nr. 1-07/727	1. Pievienotajā attēlā es vēlos demonstrēt attēla centrā esošo ciemu vajadzības (Avoti, Varavīksne, Alksieši). Šī nav maza apdzīvota vieta. Apskatoties citas A4 ceļam pieguļošās teritorijas, ir redzams, ka infrastruktūra ir daudz piemērotāka	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	CD-1/3

			cilvēku vajadzībām pat daudz mazākiem ciematiņiem, pat piem. tikai kādām 8 mājām ir piedomāts par paralēlo (zaļo) 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. Otra 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,	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. 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 platas nomales. 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 veloceliņu 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. Piekrītam jūsu viedoklim, taču uz autoceļa A4	

			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 īsiem ceļa gabaliem, ieskrieties līdz 130 km/h un tad uzreiz bremzēt, lai nogrieztos, 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 - tātad 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 rudeņos (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	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”. • 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 apļa pie Būves Nr. 16 līdz autoceļam V52 būtu ļoti sarežģīti un ekonomiski neizdevīgi	

			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 ciematam.  v 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 ciematu. 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	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).  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.	

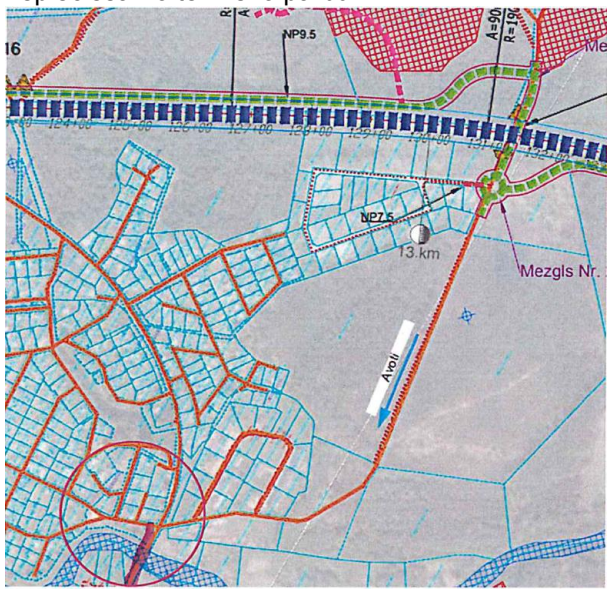
			Mezgla nr 21 ietu līdz Būvei 16, tur aplis un divlīmeņu šķērsojums pa tuneli uz Avotiem (kur Būve 15), tad ceļš no Avotiem līdz Mezglam nr 19. Šādā veidā tiktu atvieglota arī vietējo autobusu satiksme un pieturvietas varētu novietot tieši pie Avotu ceļa gan vienā, gan otrā virzienā, kur Būve 15 un kur 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 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 pārraudzī-bas valsts biroja Nr. 5-01/728, Nr. 5-01/722,	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	CD-1/3

		Nr. 5-01/715, Nr. 5-01/710, Nr. 5-01/705, Nr. 5-01/702, Nr. 5-01/703, Nr. 5-01/713, Nr. 5-01/712, Nr. 5-01/704, Nr. 5-01/735, Nr. 5-01/738.	 Bildes kā situācija izskatās dabā 	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. 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	

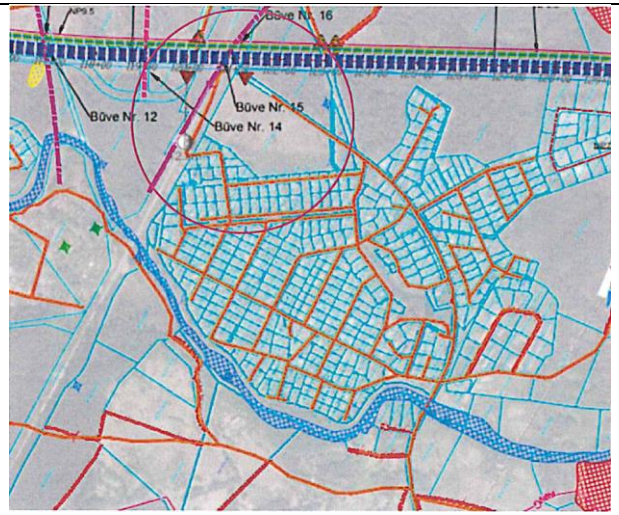
			 	pieturu būvniecību (aptuveni Pk. 123+00). Pieturu precīzs novietojums tiks precizēts būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes laikā. 5. Pupuķis ir izteikti urbānu vietu suga un barību meklē mazdārziņos (zemesvēži), rūpīgi pļautos zālienos (skudras) u.c. antropogonā vidē. Autoceļa nomales arī ir un arī 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	

			   Mēs kategoriski iebilstam pret piedāvāto risinājumu, ņemot vērā sekojošus argumentus. 1. Ceļš piedāvātajā risinājumā ved cauri mežam. Cik	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 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	

			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 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 privātīpašumā. 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	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). 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	

			lielgabarīta transportlīdzekļiem. Ja šāds risinājums tiek saglabāts, lūdzam iekļaut projektā un nodrošināt tilta nepieciešamo tehnisko pārbūvi.  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/pārvadu pretī Avotu ceļam. 4. Sabiedriskais transports Lai arī līdz šim pašos Alksniešos/Avotos nebija sabiedriskā transporta pieturvieta, 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	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.	

			sasniedzama sabiedriskā transporta pietura. Visbeidzot, lai arī bez oficiālas pieturvietas, taču šosejas malā, pie pagrieziena uz Avotiem piestāja 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		

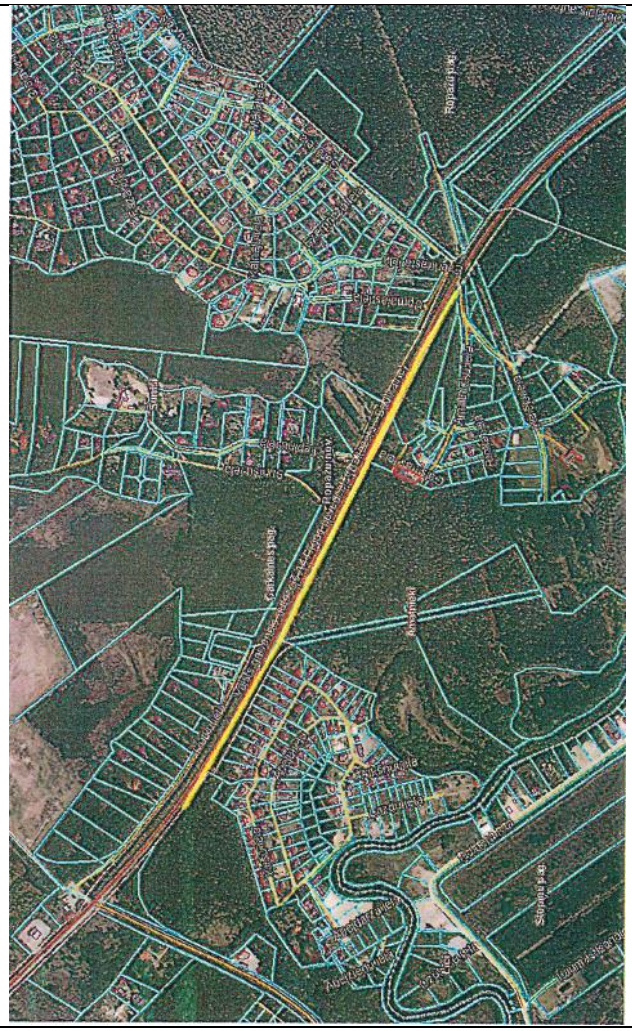
			ārstnieciskie un sabiedriskie pakalpojumi. 11. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, lai projektētāju piedāvātais risinājums nodrošinātu piekļuvi sabiedriskajam transportam. 12. Mēs kā Alksniešu iedzīvotāji pieprasām, nodrošināt iebraukšanu/izbraukšanu Avotos no Ziemeļu puses, izmantojot pašreiz projektā 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 (mezgls 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 Baltezera 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 vienjoslas 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 mūsuprāt, posmā no tilta pār autoceļu A2 līdz krustojumam ar Upesciemu 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.	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 rādiusiem 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 12.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.	-

			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 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 apļa 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	3. Plānotais 1. varianta autoceļa A4, Upesciema un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezgls būtiski neietekmēs dzīves kvalitāti. Minētais divlīmeņa ceļu mezgls ietekmēs īpašumu robežas ar kad. apz. 80600110178, 80600110646, 80600110642, 80600110251, 80600080082, 80600080497, 80600080018 salīdzinot ar otro variantu. Detalizētāki ceļu mezglu risinājumi būs pieejami pēc autoceļa A4 pārbūves būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes. 4. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 rādiusiem 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 "Kuguriem" un "Silniekiem" 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	

			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.	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, Nr. 5-01/742, Nr. 5-01/749, Nr. 5-01/711.	1. Lai mazinātu trokšņu un piesārņojuma ietekmi, ierīkot trokšņus izolējošo sienu starp Rutku ielu/paralēlo ceļu un ātrgaitas ceļu. 2. Lai nodrošinātu kājāmgājējiem un velosipēdistiem drošu pieeju medicīnas pakalpojumiem, pirmās nepieciešamības precēm, skolai un bibliotēkai 1.5 m platas nomales vietā 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 staipeknim.	1. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 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 veloceliņu 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 rādiusiem 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	-

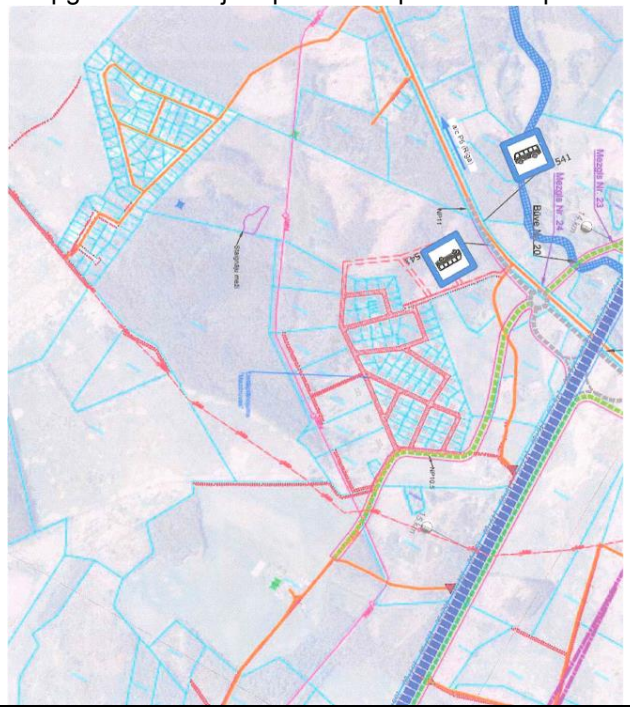
				visiem iedzīvotājiem.	
42.	Amatnieku iedzīvotājs	30.03.2022 VPVB Nr. 5-01/729	Sakarā ar to, ka esošā divu joslu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūve par ātrgaitas autoceļu, ievērojami palielināsies trokšņu līmenis manā īpašumā (adrese: Amtnieku iela 18, Amatnieki, Garkalnes 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 teritioriālā plānojuma nosacījumiem ir Dzīvojamo māju 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.	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 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. apz. 80600120106	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. 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 brauktuvēm (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	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-

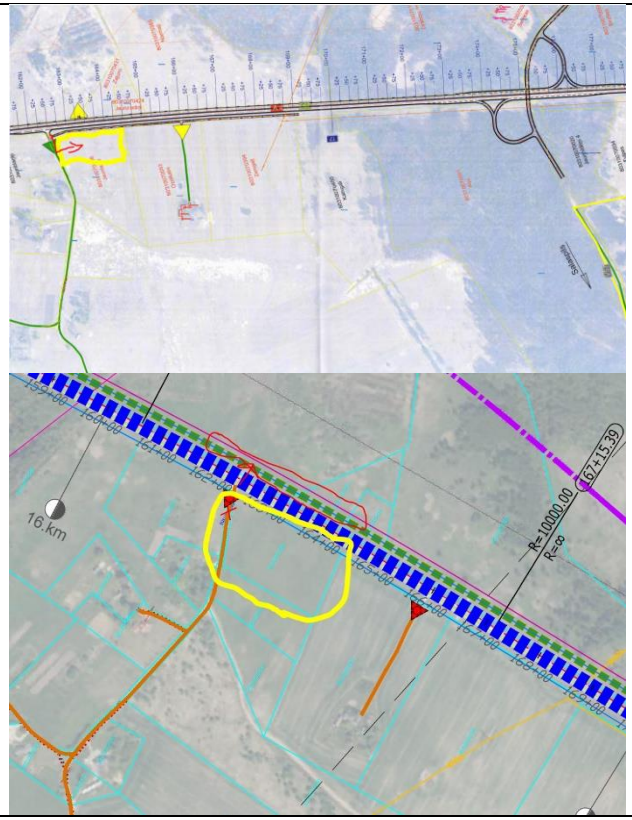
			īpašumos ir atļautā dzīvojamā apbūve, lūdzam paredzēt trokšņu barjeras izbūvi gar augstāk norādīto īpašumu robežām.		
44.	SIA "Zviedrijas mežu fondi", "Aidas", kad. apz. 80310070012	29.03.2022 VPVB Nr. 5-01/760	SIA "Zviedrijas mežu fondi" (turpmāk tekstā – Sabiedrība) pieder nekustamais īpašums "Aidas", 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 (Baltezes – Saulkalne). 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 brauktuvēm (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	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 A6 divlīmeņu mezgls. Pieslēgumi privātīpašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātīpašumam 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.	-

			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.		
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 apgrūtina 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 brauktuvēm (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	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.	-

			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. 		

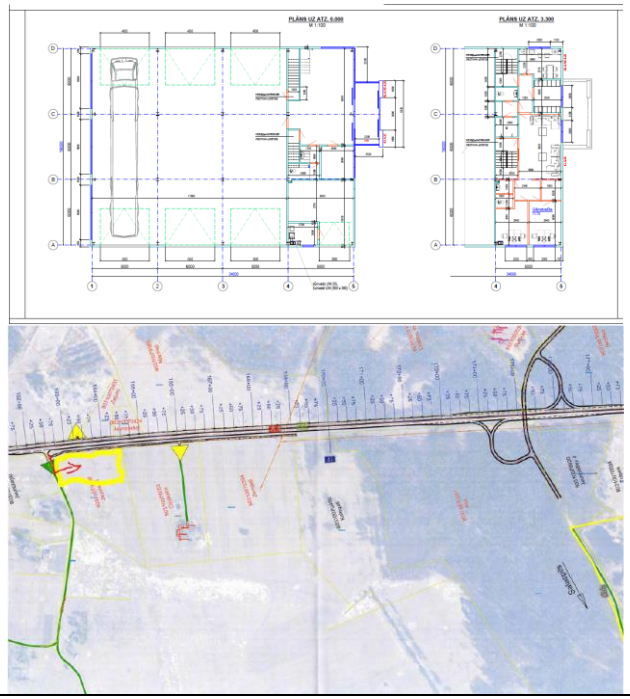
46.	SIA “Balti Tehnika Serviss”, “Jaunlauki A”, kad. nr. 80310070381001	25.03.2022	SIA Balti Tehnika Serviss, (Reģ.nr. 50003633621), kā īpašuma “Jaunlauki A”, (Salaspils pagasts, Salaspils novads (kadastra Nr. 80310070381001)) īpašnieks plāno “Smago automobiļu un traktoru tehniskās apkopes un remonta 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. Iegādājoties 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 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	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 privātīpašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātīpašumam 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

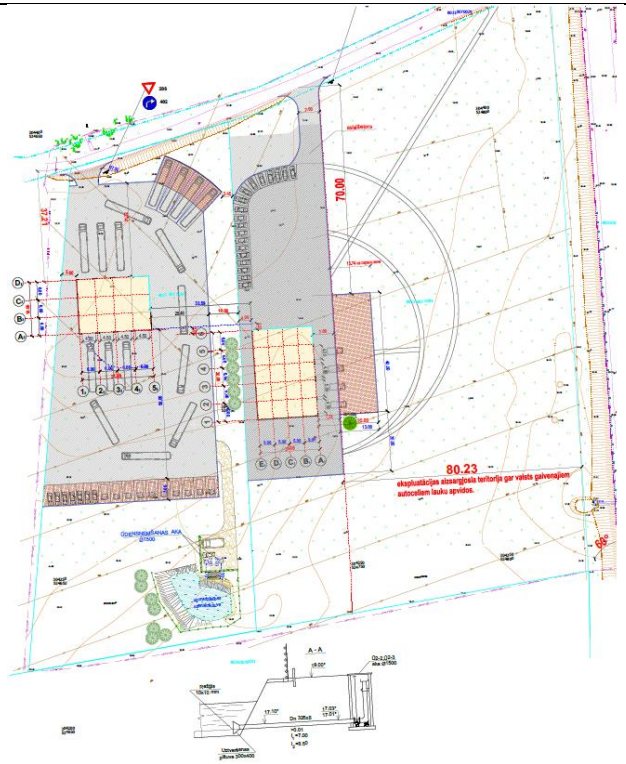
			pielikumā Nr. 3) pa pievadceļiem kādi tie norādīti jaunajā plānā. Tāpat, izmantojot šo plānotāju izstrādāto piekļuves veidu mūsu īpašumam, nav ņemta vērā iespējamās transporta plūsmas (smagā tehnika, būvniecības tehnika u.c.) ietekme uz apkārtējo privātīpašnieku dzīves vides izmaiņu. Ar šo lēmumu autoceļa 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; - noradīt 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.		

			 16.km R=10000.00 R=∞ 167+15.39			

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. Iegādājoties 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	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 privātīpašumiem no autoceļa A4 netiek paredzēti nevienam privātīpašumam 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

			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 privātīpašnieku 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 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; - noradīt precīzu ceļu, kas nodrošina piekļuvi zemes gabalam “Jaunlauki” no/uz autoceļu A4 ar kravnesību ne mazāk kā 40 tonnas. 		

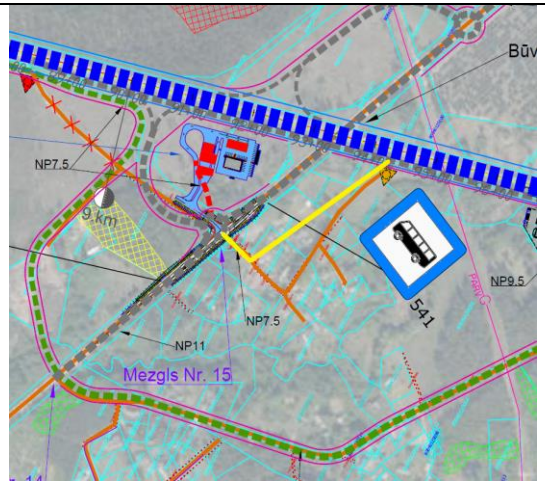
					
48.	SIA “KNAUF”, “Puķes-2”, kad. apz. 80310110138, “Daugvaidas”,	29.03.2022 Nr. V 07/22	1. Plānotajā autoceļa pārbūves teritorijā SIA “KNAUF” atrodas divi zemes gabali – “Puķes-2” kadastra nr. 80310110138 un “Daugvaidas” 80310110001, kā arī vairāki nekustamie īpašumi tālāk no A4, kas robežojas ar iepriekš nosauktajiem īpašumiem. Abos īpašumos – 80310110138	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	-

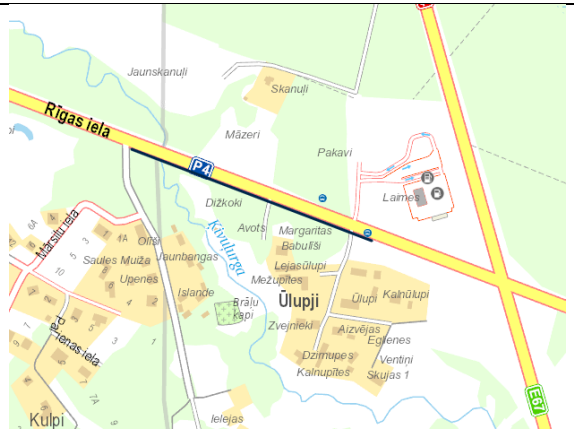
	kad. apz. 80310110001		un 80310110001 SIA "KNAUF" ir aktīvas derīgo izrakteņu ieguves licences ģipšakmens ieguvei, kā arī faktiski notiek ģipšakmens ieguve. Uz sākotnējo IVN sabiedrisko apspriešanu sagatavotajos grafiskajos materiālos un kopumā sagatavotajos risinājumos nav iekļauti nekādi risinājumi 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	konceptam, ka attālums starp diviem ceļu mezgliem ir vismaz 2 – 5 km. 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, kad izvēlētajam ceļa trases ģenerālvariantam tiks veikts pēc ietekmes uz vidi novērtējuma beigām. 3. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniedza atbildi uz šo jautājumu.	

			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 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 paļāvības 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 brauktuvju un nobrauktuvju novietnes atbilstoši Salaspils novada teritorijas plānojumā noteiktajām turpmākās plānošanas teritorijām nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras (autoceļu) attīstībai. Aicinām maksimāli pietuvināt arī šī projekta risinājumus paralēlo brauktuvju izvietošanai atbilstoši novada teritorijas plānojumam, neveidojot attālinātus, teritorijas plānojumā nebalstītus apbraucamos un pievadceļus Aicinām izsvērt iespēju veidot paralēlo brauktuvi Salaspils virzienā valsts galvenā autoceļa A4 labajā pusē posmā 11,4km-13,1km, kā	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 īpašumiem posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 tika paredzēts paralēlais ceļš tieši blakus autoceļam A4. Minētā paralēlā ceļa normālprofils 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.	CD-1/3

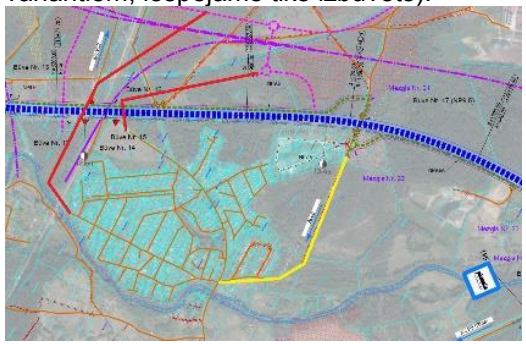
			arī posmā starp valsts reģionālo autoceļu P5 līdz valsts vietējam autoceļam V57 Par savu tiesību aizskārumu saistībā ar plānotajiem risinājumiem šajā ceļa posmā, iesniegumā pašvaldībai norādījusi arī SIA "Balti Tehnika Serviss", (Reģ.nr. 50003633621), norādot, ka īpašuma attīstībai un normālai funkcionēšanai nav izmantojami privātie zemes ceļi, kā tas attēlots projekta risinājumā piekļuves nodrošināšanai īpašumam "Jaunlauki A". 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 iespējamos 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 apdzīvojuma 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	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 ir nosakāms servitūts, nevis veicama zemju atsavināšana. Šos servitūta ceļus šī projekta ietvaros nav paredzēts izbūvēt. Paredzēts, ka ceļus, kas rasējumos apzīmēts 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.	

			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 mezglus, konstatēts, ka grafiskajā materiālā trūkst jebkāda informācija par 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 privātīpašumiem, 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	Problēma piedāvātajā variantā (paralēlais ceļš atlodas 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 grādus 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

			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 arī transportlīdzekļu vadītāju drošību. Projektā nav pieejama informācija par plānotajām prettrokšņa sienu izbūvēm un projekta kopējais risinājums ar plānotām izbūvēm Rail Baltica projekta ietvaros. Ņemot 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	 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. 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).	

			informēt par projekta virzību.	 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	
51.	9 Salaspils novada īpašumu 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, kultūras, medicīnas un tirdzniecības centriem. Pielikumā: 1. 2013. gada Salaspils novada teritorijas funkcionālā zonējuma plāns.	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

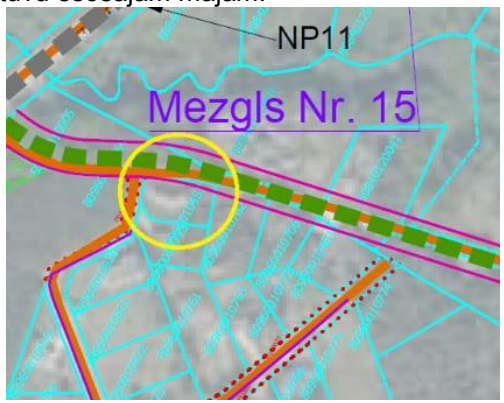
			 2. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" A4 Rīgas apvedceļa pārbūves par ātrgaitas autoceļu plāns. 		

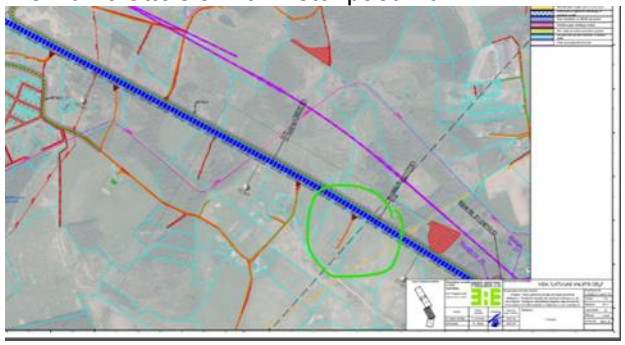
52.	Berģi, Dārzniecības iela 1 iedzīvotāja	24.04.2022	Lūdzu, dariet man zināmu, vai projektā ir ņemts vērā mūsu mājas skaņas izolācijas jautājums? Vai tiek nodrošināts skaņas necaurlaidīgs žogs vai līdzīga konstrukcija? Kā tiks attīstīta un labiekārtota zeme starp mūsu objektu un plānoto maršrutu?	IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 Varaviksne? 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.	CD-1/3

				Papildinājums 2022.05.12 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). 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. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Posmā no Rožu prospekta līdz Caunu ielai autoceļu A4 paredzēts paplašināt uz abām pusēm vienādi. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Trokšņu sienu pasākumi vēl nav pētīti. Tie tiks pētīti ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā. Papildinājums 2022.05.12 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 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 izbrauktuves no sava īpašuma?	1. Atbilde e-pastā 2022.03.25 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. Papildinājums 2022.05.12 Pēc iedzīvotāju ieteikumiem, lai mazinātu	CD-1/2

				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 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 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. Papildinājums 2022.05.12 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 rādiusus un platumus. Katrā ziņā šīs nobrauktuves uz īpašumiem tiks izbūvētas. Papildinājums 2022.05.12 Sakarā ar to, ka pēc iedzīvotāju ieteikumiem cauri Ūlupju un Kulpju ciemam paralēlais ceļš netiks izbūvēts, nobrauktuve no īpašuma "Saules muiža" tiks saglabāta esošā.	
56.	Rutku ielas 13 iedzīvotājs	25.03.2022	Piedalījāmies 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. Atbilde e-pastā 2022.03.25 Projektā ir ņemti vērā Garkalnes pagasta lokālplānojumi. Sakarā ar to, ka Mārtiņrožu ielas lokālplānojums tika izstrādāts pirms A4 pārbūves ieceres par ātrgaitas ceļu, tad tagadējam A4 pārbūves projektam risinājumi ir	-

			1. Vai ir ņemti vērā apstiprinātie Garkalnes pagasta lokālplānojumi (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 šķērsprofiliem? 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?	paredzēti atbilstoši ātrgaitas ceļam. Mārtiņrožu ielas lokālplānojumā 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 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 šķērsprofilu detalizācijas vēl nav izstrādātas sakarā ar detalizācijas pakāpi uz sākotnējo apspriešanu. Šķērsprofili 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, īpašuma “Olīši” iedzīvotājs	16.03.2022	1. Lūdzu sīkāku informāciju par zemākas kategorijas autoceļa izveidi gar īpašumu '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 izgriezums no projekta, kurā redzams īpašums “Olīši”. Ar zaļu, raustītu līniju apzīmēts jaunā ceļa novietojums, ar brūnu līniju apzīmēts esoša ceļa novietojums. Attēlā redzams, ka jaunais ceļš pavirzās nedaudz prom no īpašuma “Olīši” salīdzinot ar esošo ceļu. Jāsaka gan, ka jaunā ceļa nodalījuma josla (ar violetu līniju apzīmēts)	CD-1/2

				nedaudz atrodas īpašumā "Olīši". Īpašumu 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 īpašumiem. Piekrītam, ka vietām jaunais ceļš atradīsies tuvu esošajām mājām.  <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. 2. <u>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 -	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 jāsaglabā, lai nodrošinātu piekļuvi mežu īpašumiem. Katrā ziņā piekļuve Avotiem tiks paredzēta.	CD-1/3

			ceļš A4 Rietumu pusē, vai abu šo pievadu savienojums. Vai lūdzu var iepazīties?	Papildinājums 2022.05.12 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. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti un Varavīksne iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.24 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). Papildinājums 2022.05.12 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. Izmantojot šo ceļu DKS Avoti iedzīvotājiem būs iespēja nokļūt Upeslejās.	
60.	SIA “Petrol Property”, “Ziemeri”, kad. apz. 80600120189	24.03.2022	Lūdzu sniegt informāciju kā tiks plānota transpotra iebraukšana un izbraukšana no Degvielas uzpildes stacijas VIADA, kadastra nr.80600120189.	Atbilde e-pastā 2022.03.24 Pielikumā bilde, kurā ar dzeltenām bultām apzīmēts kā tiks organizēta satiksme uz DUS VIADA.	-

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. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.24</u> 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 pārvietojas 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	1. <u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā.	-

			likvidēšanas, lai nepalielinātos personīgā transporta skaits no Upmalas ielas 2 līdz Upmalas ielai 10?	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. Ciematā 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, ziemā 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	1. Atbilde e-pastā 2022.03.23 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. Papildinājums 2022.05.12 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. 2. Atbilde e-pastā 2022.03.23 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. Atbilde e-pastā 2022.03.23 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. Atbilde e-pastā 2022.03.23 Pievienot vairākus pieslēgumus autoceļam P2 būtu nedroši pašiem autoceļa P2 lietotājiem, jo	-

			veikt korekcijas un noņemt apzīmējumu "Esošie ceļi"? 4. Ciematā 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 (piemēram, no P2 uz Ābeļdārzu ielu un tālāk Lazdu/Alkšņu ielas virzienā) vai rekonstrukcija esošajam piebraucamajam ceļam? Esošais piebraucamais ceļš gar īpašumu Vecstārasti ir šaurs un ar ierobežotām iespējām apmainīties pretī braucošām automašīnām, 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 ciemata, t.sk operatīvajam transportam.	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 tam pietiek ar vienu pieslēgumu autoceļam. <u>Papildinājums 2022.05.12</u> Būvējot jaunas mājas, to īpašniekiem/pašvaldībai tad arī jādomā par ceļa uzlabošanu.	
64.	Ropažu novada iedzīvotājs, “Māzeri”, kad. apz. 80840120086, “Pakavi”, kad. apz. 80840120085	23.03.2022	Sakiet, lūdzu, vai ir iespējams noskaidrot no kuriem ceļiem būs iespēja pieslēgties īpašumam "Māzeri", Ūlupji, Ropažu pag., Ropažu nov., kadastra numurs 80840120086, un īpašumam "Pakavi", Ūlupji, Ropažu pag., Ropažu nov., kadastra numurs 80840120085. 	<u>Atbilde e-pastā 2022.03.23</u> Īpašumam "Pakavi" varēs piekļūt no jaunā apbraucamā ceļa (skatīt pielikumā attēlu). Jautājums kā Jūs līdz šim nokļuvāt īpašumā "Māzeri"? Esošajā situācijā pievienojums pie autoceļa P4 minētajam īpašumam nav. Vai tam tika piekļūts caur citiem īpašumiem? Ja ir vēlme izbūvēt tiešu pieslēgumu īpašumam "Māzeri", mans ieteikums ir pēc šī projekta izstrādes lūgt pašvaldībai izbūvēt servitūta ceļu no jaunā apbraucamā autoceļa.	-

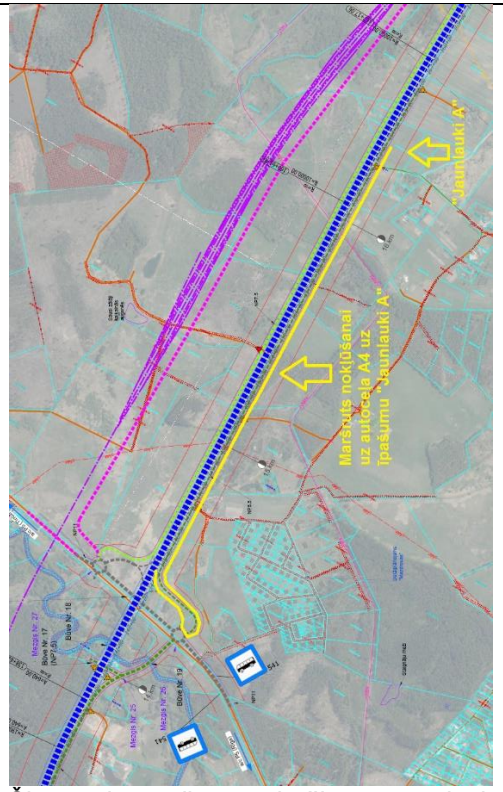
65.	Ropažu novada iedzīvotājs, Amatnieku iela 18, kad. apz. 80600120965	22.03.2022	Sakarā ar A4 šosejas pārbūvi vēlējos precizēt plānotā ceļa izvietojumu pret savu īpašumu. Adrese ir Amatnieku iela 18, Amatnieki, Garkalnes pag (kad. nr. 80600120965). Mani ļoti interesētu par cik metriem man samazināsies distance no mana īpašuma līdz šosejai. Kā arī vēlos saprast, kas būs ar skaņas mazināšanu. Ir skaidrs ka 130+ km/h, palielina trokšņu daudzumu un noteikti palielināsies autoplūsma, tāpēc interesē kā var uzzināt, kas tiek plānots skaņas apslāpēšanai? Protams interesē savas mājas apvidus.	Atbilde e-pastā 2022.03.22 Minētā īpašuma robeža līdz esošajam autoceļam A4 ir 67 m. Līdz ātrgaitas ceļa malai (šķembotai nomalei) no minētā īpašuma robežas būs 61 metrs. Pretī minētajam īpašumam autoceļš A4 paplašināsies uz abām pusēm vienādi. IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 25. tabulā. Papildinājums 2022.05.12 IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.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 mezgls 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 vērāka māja ir ļoti tuvu ceļam?	Atbilde e-pastā 2022.03.20 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 nomales 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.	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	

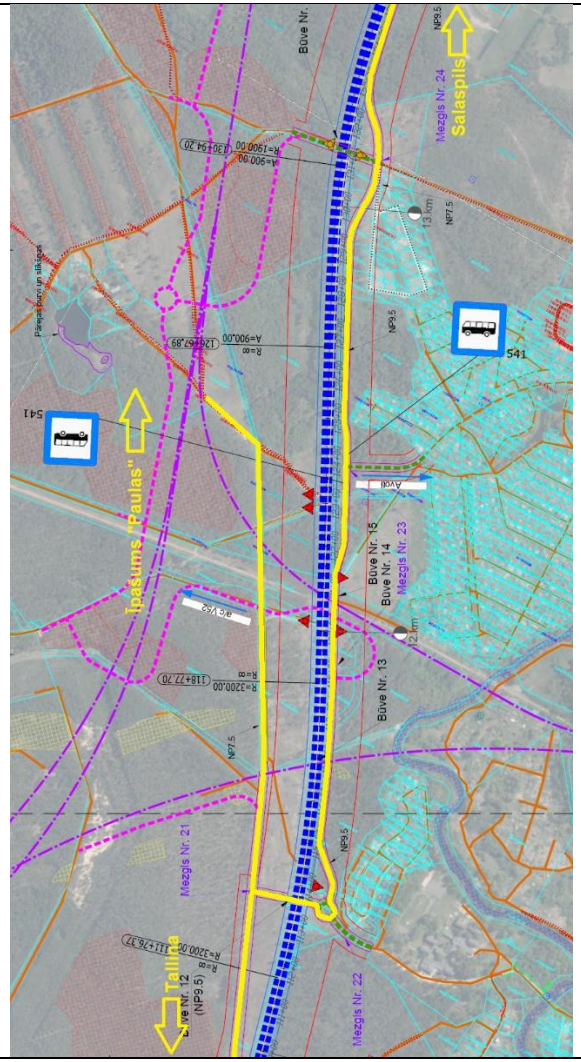
			2. Turpmāk vajag pieturas, jo te dzīvo cilvēki abās šosejas pusēs. Un pieturvietas ir sekundāri: mums jāredz viss areāls, ko aptvers sabiedriskais transports.	iespējams saņemt ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanas laikā.	

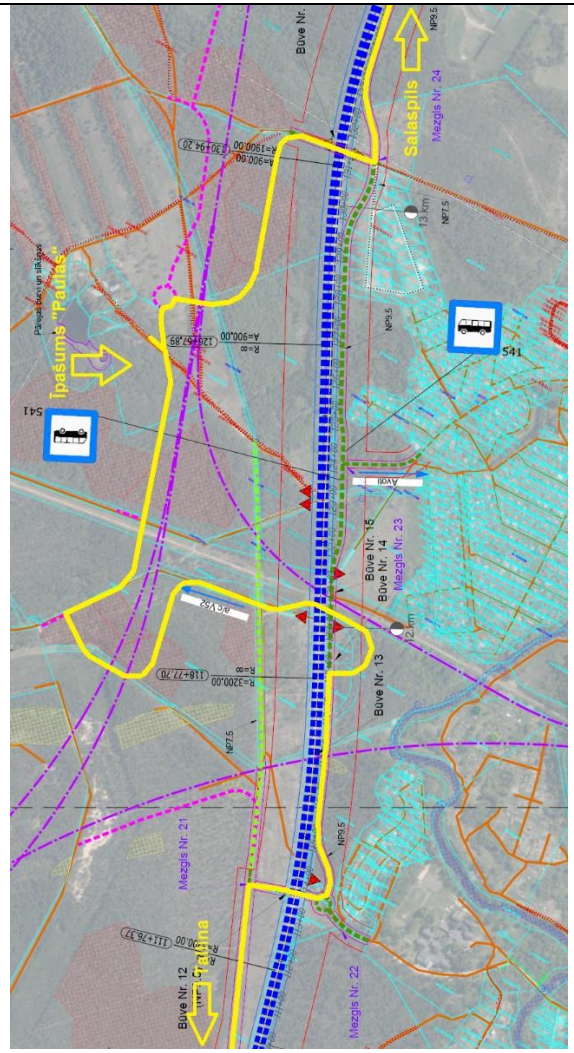
34.tabula. Autoceļa A4 iespējamās būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajā apspriešanā iesniegto priekšlikumu analīze

Nr.	Iesniedzējs	Dat./Nr.	Īss iesnieguma izklāsts	Izpildītāja atbildes	Ieviesta modifikācija
69.	8 Salaspils novada iedzīvotāju kopējs iesniegums	24.11.2022	Plānotais A4 paralēlais ceļš, posmā no autoceļa P5 līdz Pk. 166+00 nenodrošina apkārt esošo tuvāko mājsaimniecību iedzīvotāju vajadzības nokļūt Salaspils centrā iespējami īsākajā un ērtākajā maršrutā. Norādām uz nepieciešamību rast loģisku risinājumu augstāk minētajai nepieciešamībai – nodrošināt apkārt esošo tuvāko mājsaimniecību iedzīvotāju vajadzības nokļūt Salaspils centrā iespējami īsākajā un ērtākajā maršrutā. Aicinām izstrādāt paralēlo ceļu A4 labajā pusē, starp valsts reģionālo autoceļu P5 līdz valsts vietējam autoceļam V57 – Salaspils – Domeri (Miera iela), kā arī nodrošināt kājāmgājējiem un riteņbraucējiem drošu joslu nokļūšanai līdz sabiedriskajam transportam ar maršrutu Fizikas institūts – Salaspils – Rīga un Bajāri – Salaspils – Rīga, kā arī līdz Salaspils dzelzceļa stacijai. Kā pamatojums augstāk minētajam – apkārt esošo tuvāko mājsaimniecību iedzīvotāju vajadzības ikdienā nokļūt Salaspils centrā uz darbu, ārstniecības un kultūras iestādēm, kā arī – nodrošināt bērniem drošu ceļu līdz izglītības iestādēm Salaspils centrā.	Ņemot vērā iedzīvotāju ieteikumus, Salaspils novada domes iesniegumu, kā arī VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vēstuli, paralēlais ceļš autoceļa A4 labajā pusē posmā no autoceļa P5 līdz īpašumam "Ozolkalni" (kad. apz. 80310070053) projektā tika pagarināts līdz autoceļam V57. Līdz ar to no iesniegumā minētajiem iedzīvotāju īpašumiem būs iespējams veikt īsāku ceļu, lai nokļūtu Salaspilī. Minētajam paralēlajam ceļam tika paredzēts normālprofils NP9.5A. Par gājēju un/vai velosipēdu ceļu izbūvi līdz autobusu pieturai "Fizikas institūts" vērsties pie pašvaldības.	CD-1/3, CD-1/4
70.	SIA "Balti Tehnika Serviss", "Jaunlauki A", kad. nr. 80310070381 001	30.11.2022 Nr. 301122/01	Lūdzam - norādīt grafiski vai vizuāli atzīmēt kartē 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. BIS-BV-4.1-2020-410 (BV/1-11/20/9) SIA BALTI TEHNIKA SERVISS darbības nodrošināšanai.	Zemāk vizuāli uzrādīts maršruts, pa kuru jābrauc, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumam "Jaunlauki A" uz/no autoceļa A4.	-

				 Šim ceļam tiks nodrošināta nepieciešamā kravas transporta nestspēja.	
71.	Salaspils novada, Salaspils pagasta īpašuma "Paulas" iedzīvotāja	02.12.2022 Nr. 01/02122022	Tā kā plānots esošo divjoslu Rīgas apvedceļu (autoceļš A4) pārbūvēt par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēm (4 braukšanas joslas) un tiek izskatītas divas pārbūves alternatīvas, kuras atšķiras detaļās, jo pārbūvējamā ceļa pamattrase nemainās un tā kā autoceļam plānoti jauni divlīmeņu ceļu mezgli ar: Upesciema un Skolas ielu (1. alternatīvā), a/c P2, a/c P4,	1. Tālāk tekstā redzami 2 attēli, kurā norādīti maršruti, lai nokļūtu uz autoceļa A4 Tallinas vai Salaspils virzienā. 1. Attēlā norādīts maršruts pirms Rail Baltica izbūves, 2. attēlā norādīts maršruts pēc Rail Baltica izbūves. Gan pirms, gan pēc Rail Baltica izbūves paredzēts, ka, lai nokļūtu uz autoceļa A4 Tallinas virzienā, būs jāizmanto autoceļu A4 un P4 ceļu mezgls. Lai nokļūtu uz autoceļa A4 Salaspils virzienā, būs	-

			a/c P5, un pārējos esošos pieslēgumus autoceļam A4 plānots likvidēt, bet vietējā satiksme tiks organizēta pa zemākas kategorijas autoceļiem, pieslēdzot tos paredzētajos divlīmeņu ceļu mezglos un tiek piedāvātas divas infrastruktūras tīkla alternatīvas, saglabājot esošo pamattrasi, tikai paplašinot to un tā kā ir secināts un pamatots, ka abas alternatīvas ir īstenojamas, ja tajās iekļauj nepieciešamos pasākumus, kas novērš nepieļaujamu ietekmi uz vidi, lūdzu atbildēt uz sekojošiem jautājumiem: 1) Caur kuru no mezgliem paredzēts izbraukt no mana īpašuma uz A4 autoceļa Salaspils virzienā un caur kuru Tallinas virzienā? 2) Tā kā tiks likvidēti pašreizējie pieslēgumi, un ir paredzēti izbūvējami/pārbūvējami ceļu posmi apbraukšanas vajadzībām (perspektīvie pašvaldības autoceļi), vai tos izbūvēs VSIA "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) šī projekta ietvaros un vai tiks nodrošināta satiksmes plūsmas nepārtrauktība? 3) Vai ir paredzēts, ka pagaidu ceļi līdz Rail Baltica projekta realizācijai, tiks nodrošināti tā, lai nebūtu satiksmes pārrāvumu? 4) Kas ir atbildīgs par satiksmes nepārtrauktības organizēšanu no mana īpašuma līdz A4 pieslēgumiem? 5) Kad ir paredzēts likvidēt esošos pieslēgumus? 6) Vai ir veikta risku analīze, ja RailBaltica projekts netiktu realizēts (tiktu apturēts vai iesaldēts vai tamlīdzīgi) un visi īpašumi, kuriem tādā gadījumā tiktu liegta piekļuve A4 autoceļam paliktu nekontrolētos, nedrošos un nedrošības apstākļos, gadījumā ja notiktu kāda ekoloģiska katastrofa, vai izceltos meža ugunsgrēks, vai iestātos cita veida ārkārtas situācija un mums nebūtu evakuācijas iespēju caur likvidētajiem pieslēgumiem?	jāizmanto autoceļu A4 un P5 ceļu mezgls. Neviens gan arī neaizliegs izmantot autoceļu A4 un P4 ceļu mezglu, lai nokļūtu Salaspilī vai A4 un P5 ceļu mezglu, lai nokļūtu Igaunijā, taču tādā gadījumā būs jāveic lielāks ceļa garums.	

				 Būve Nr. Salaspils Mezgls Nr. 24 541 Ipašums "Paulas" Būve Nr. 15 Būve Nr. 14 Mezgls Nr. 23 Būve Nr. 13 Mezgls Nr. 21 Tallina Mezgls Nr. 22	

				 2. Projekts paredz nodrošināt satiksmes	

				plūsmas nepārtrauktību, nodrošinot piekļuvi īpašumiem pēc autoceļa A4 projekta realizācijas. Apbraucamos/paralēlos ceļus izbūvēs VSIA "Latvijas Valsts ceļi" šī projekta ietvaros un tie ir uzrādīti plāna rasējumos. 3. Pagaidu ceļi līdz Rail Baltica projekta realizācijai nodrošinās satiksmes nepārtrauktību. 4. Uz doto brīdi par satiksmes nepārtrauktības organizēšanu no Jūsu īpašuma līdz autoceļa A4 ceļu mezgliem ir atbildīgs SIA "ProjektsEAE". Būvniecības laikā par to atbildēs būvuzņēmējs. Pēc projekta realizācijas par paralēlo/apbraucamo ceļu satiksmes organizāciju atbildēs pašvaldība, ja VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vienosies ar pašvaldību par minēto ceļu nodošanu pašvaldībai. Pretējā gadījumā par minēto ceļu satiksmes organizāciju atbildēs VSIA "Latvijas Valsts ceļi". 5. Paredzēts, ka autoceļa A4 pārbūves darbi varētu sākties 2025. gadā, beigties 2027. - 2028. gadā. Šajos gados arī tiks likvidēti esošie pieslēgumi. Konkrētus datumus šī brīža stadijā nav iespējams noteikt. 6. Projektā uzrādītie pagaidu ceļi līdz Rail Baltica izbūvei būs satiksmei droši ar atbilstošu segas konstrukcijas nestspēju, lai nodrošinātu piekļuvi autoceļam A4 arī gadījumā, ja Rail Baltica projekts netiks realizēts.	

72.	Salaspils novada, Salaspils pagasta īpašuma "Paulas" iedzīvotāja	16.12.2022 Nr. 01/16122022	Tā kā plānots esošo divjoslu Rīgas apvedceļu (autoceļš A4) pārbūvēt par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēm (4 braukšanas joslas) un tiek izskatītas divas pārbūves alternatīvas, kuras atšķiras detaļās, jo pārbūvējamā ceļa pamattrase nemainās un tā kā autoceļam plānoti jauni divlīmeņu ceļu mezgli ar: Upesciema un Skolas ielu (1. alternatīvā), a/c P2, a/c P4, a/c P5, un pārējos esošos pieslēgumus autoceļam A4 plānots likvidēt, bet vietējā satiksme tiks organizēta pa zemākas kategorijas autoceļiem, pieslēdzot tos paredzētajos divlīmeņu ceļu mezglos un tiek piedāvātas divas infrastruktūras tīkla alternatīvas, saglabājot esošo pamattrasi, tikai paplašinot to un tā kā ir secināts un pamatots, ka abas alternatīvas ir īstenojamas, ja tajās iekļauj nepieciešamos pasākumus, kas novērš nepieļaujamu ietekmi uz vidi, ņemt vērā sekojošo: **Pirmkārt, uz jautājumiem, kurus uzdevu Iesniegumā Nr. 01/02122022 no 02.12.2022. g. saņēmu sekojošas atbildes no SIA "Enviroprojekts" ar e-pasta starpniecību:** 1. Pielikumā pievienoti 2 attēli, kurā norādīti maršruti, lai nokļūtu uz autoceļa A4 Tallinas vai Salaspils virzienā. 1. Attēlā norādīts maršruts pirms Rail Baltica izbūves, 2. attēlā norādīts maršruts pēc Rail Baltica izbūves. Gan pirms, gan pēc Rail Baltica izbūves paredzēts, ka, lai nokļūtu uz autoceļa A4 Tallinas virzienā, būs jāizmanto autoceļu A4 un P4 ceļu mezgls. Lai nokļūtu uz autoceļa A4 Salaspils virzienā, būs jāizmanto autoceļu A4 un P5 ceļu mezgls. Neviens gan arī neaizliegs izmantot autoceļu A4 un P4 ceļu mezglu, lai nokļūtu Salaspilī vai A4 un P5 ceļu mezglu, lai nokļūtu Igaunijā, taču tādā gadījumā būs jāveic lielāks ceļa garums. 2. Projekts paredz nodrošināt satiksmes plūsmas nepārtrauktību, nodrošinot piekļuvi īpašumiem pēc autoceļa A4	1. Pagaidu ceļiem tiks nodrošināta satiksmei atbilstoša nestspēja. 2. Par piesārņojumu objektā atbild būvuzņēmējs un tā uzraudzību veiks būvinspektori. 3. Visas nepieciešamās prettrokšņa sienas ir parādītas 12.pielikumā un 22.tabulā 4.4.1.apakšnodaļā.	-

			projekta realizācijas. Apbraucamos/paralēlos ceļus izbūvēs VSIA "Latvijas Valsts ceļi" šī projekta ietvaros un tie ir uzrādīti plāna rasējumos. 3. Pagaidu ceļi līdz Rail Baltica projekta realizācijai nodrošinās satiksmes nepārtrauktību. 4. Uz doto brīdi par satiksmes nepārtrauktības organizēšanu no Jūsu īpašuma līdz autoceļa A4 ceļu mezgliem ir atbildīgs SIA "ProjektsEAE". Būvniecības laikā par to atbildēs būvuzņēmējs. Pēc projekta realizācijas par paralēlo/apbraucamo ceļu satiksmes organizāciju atbildēs pašvaldība, ja VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vienosies ar pašvaldību par minēto ceļu nodošanu pašvaldībai. Pretējā gadījumā par minēto ceļu satiksmes organizāciju atbildēs VSIA "Latvijas Valsts ceļi". 5. Paredzēts, ka autoceļa A4 pārbūves darbi varētu sākties 2025. gadā, beigties 2027. - 2028. gadā. Šajos gados arī tiks likvidēti esošie pieslēgumi. Konkrētus datumus šī brīža stadijā nav iespējams noteikt. 6. Projektā uzrādītie pagaidu ceļi līdz Rail Baltica izbūvei būs satiksmei droši ar atbilstošu segas konstrukcijas nestspēju, lai nodrošinātu piekļuvi autoceļam A4 arī gadījumā, ja Rail Baltica projekts netiks realizēts. **Lūdzu solīto ietvert IVN ziņojuma pilnveidē, lai novērstu iespējamās domstarpības ar sabiedrību nākotnē!** **Otrkārt,** domājot par autoplūsmu pa autoceļu A4 (augstāk minētajā ceļa posmā) un ar to saistītajām aktivitātēm, tuvumā paredzēto Militāro kravu pārkraušanas terminālu, to mijiedarbībā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas esamību, vienlaicīgi paļaujoties uz to, ka projekta realizēšanas laikā un ekspluatācijas gaitā tiks ņemti vērā visi saistītie starptautiskie normatīvie akti, Latvijas Republikas Likumi: Likums “Par piesārņojumu”, pieņemts 15.03.2001., “Civilās aizsardzības un		

			katastrofas pārvaldīšanas likums", pieņemts, 01.10.2016., Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likums, pieņemts 24.10.2022., kā arī visi atbilstošie Latvijas republikas Ministru kabineta noteikumi un ieviesti iekšējie pasākumi, **norādu uz nepieciešamību veikt vides nepārtrauktu monitoringu (24/7 režīmā).** Monitoringa ierīcēm jābūt nevis formāli uzstādītām, bet augsti tehnoloģiskām. Tās jāizvieto tādā veidā, lai iegūtie dati par pieļaujamo līmeņu pārsniegšanu (īpaši trokšņu līmeni) būtu pieejami gan pašvaldībai, gan vides pārraudzības iestādēm, gan iedzīvotājiem. Īpaši svarīgi ir patstāvīgi monitorēt skaņas, vibrācijas, gaisu (īpaši putekļu un smaku emisijas, radiācijas līmeni), augsnes un ūdens kvalitāti. Tas nepieciešams drošības un drošuma pasākumu nodrošināšanai, jo ir nepieciešams iegūt savlaicīgu informāciju operatīvai rīcībai un saglabāt leģitīmus pierādījumus izrietošajām darbībām (soda naudas, atļauju anulēšanas, tiesu darbi u.c.), ja augstāk minētajos dokumentos norādītie gadījumi iestātos. **Treškārt, trokšņu aizsargsienu vai aizsargvalni nepieciešams uzstādīt abās autoceļa A4 pusēs (augstāk minētajā posmā), jo pretējā gadījumā skaņa, kura jau tagad ir apgrūtinoša kļūs nepanesama.**		
73.	Ropažu novads, Garkalnes pagasts, Amatnieku iela 18 iedzīvotājs	16.12.2022	Labdien. Iepazīstoties ar dokumentu "Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējums" vēlos lūgt skaidrojumu sekojošos jautājumos: 1. Kāpēc mans īpašums – dzīvojamā māja (Amatnieku iela 18, Amatnieki, Garkalnes pagasts, Ropažu nov. Kadastra apz. 80600120965) nav minēts pie īpašumiem, kas atrodas tuvāk par 100m no autoceļa A4 (Valsts galvenā autoceļa A4	1. Ieteikums ņemts vērā. Ietekmes uz vidi novērtējuma tabulā "Autoceļam A4 tuvākās dzīvojamās ēkas" tika pievienots īpašums Amatnieku iela 18, Amatnieki, Ropažu nov. (kad. apz. 80600120965). 2. Ieteikums ņemts vērā. Tika papildināts trokšņa novērtējums, ņemot vērā iespēju, ka visur autoceļa A4 apkārtnē iespējams izcirst mežus. Tomēr vēršam uzmanību, ka veicot	Ietekmes uz vidi novērtējuma tabula nr. 6, ietekmes uz vidi novērtēj

			Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējums, tabula Nr.6). Vēršu uzmanību uz to, ka ēka jau 2 gadus ir nodota eksplatācijā un ir apdzīvota. 2. Kāpēc, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, nav ņemts vērā fakts, ka mežam (Kadastra apz. 80600120101) ir izsniegta koku ciršanas atļauja, un pastāv reāla iespēja, ka esošā meža vietā būs kailcirte, kā rezultātā trokšņa līmenis manā īpašumā (un ne tikai) ievērojami pieaugs! 3. Tāpat vēlos lūgt skaidrojumu, kāpēc vides novērtējumā iekļautās kartes nav aktualizētas. Kartes satur vecu informāciju un tajās nav attēlota faktiskā situācija uz novērtējuma veikšanas brīdi, kartēs nav redzamas dzīvojamās mājas, kuras vai vairākus gadus ir nodotas ekspluatācijā un dabā eksistē. 4. Saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumiem Nr.16, pielikumu Nr.2 Vides trokšņa robežlielumi un to novērtēšana, pēc apbūves teritorijas izmantošanas funkcijas, kurā atrodas mans īpašums (Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija) trokšņa robežlielums ir noteikts 55 decibeli dienas laikā, 50 decibeli vakarā un 45 decibeli nakts laikā. Pēc veiktā vides novērtējuma dokumentā Autoceļa A4 (Rīgas apvedceļš, Baltezers-Saulkalne) no autoceļa A2 līdz A6 iespējamās pārbūves trokšņa līmeņa prognoze un prettrokšņa pasākumu pārskats Nr. 656/2022-KM2.1 (turpmāk tekstā – Prognozes pārskats) ir skaidri uzrādīts, ka dienas laikā jau esošajā situācijā satiksmes radītā trokšņa līmenis manā īpašumā tieši dzīvojamās mājas zonā sasniedz 60 decibelus (Skat. Prognozes pārskata pielikumu nr. 6, 2. daļa), kas skaidri norāda, ka satiksmes radītais trokšņa līmenis manā īpašumā jau uz šo brīdi ir pārsniegts. Apskatot prognozi uz 2050.gadu, pie scenārija bez prettrokšņu sienas, autotransporta radītais trokšņa līmenis sasniegs 70 decibelus dienas laikā, kas nozīmē, ka trokšņa līmenis tiks pārsniegts par vairāk kā 10 decibeliem virs likumā noteiktās normas. Šajā sakarā uzstāju, ka	dzīvojamās mājas būvniecību, ir jārēķinās, ka mežs nav mūžīgs dabīgs šķērslis un kādā brīdī tā īpašnieks var izlemt par meža izciršanu. Tajā pašā laikā informējam, ka atbilstoši TIAN 264. punktam, trokšņa un piesārņojuma aizturēšanai starp autoceļu A4 un dzīvojamo apbūvi īpašniekam jāsaglabā dabiskā meža josla. Nav atļauta pameža izciršana. Iesakām vērsties pašvaldībā un noskaidrot šī meža izciršanas likumību, papildus ņemot vērā arī to, ka atbilstoši teritorijas plānojumam autoceļa A4 tuvumā tiek plānota dzīvojamās savrupmājas apbūves teritorija Amatnieku ciemā. 3. Trases plānu rasējumos ēkas ir grūti saskatāmas, jo ortofoto kartēm ir samazināta kvalitāte tehnisku iemeslu dēļ. Savukārt trokšņu kartes tiks aktualizētas, lai būtu labāk saskatāmas esošās ēkas. 4. Skaidrojam, ka minētā dzīvojamā māja ir uzbūvēta ar Garkalnes novada teritorijas plānojumu likvidētajā valsts galvenā autoceļa A4 aizsargjoslā un trokšņu pārsniegumu zonā. Atbilstoši VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izsniegtajiem nosacījumiem Garkalnes novada teritorijas plānojuma izstrādei tika uzstādīta prasība apbūvi nepieļaut tuvāku par autoceļa A4 aizsargjoslu jeb 100m no autoceļa A4 ass. 2017. gada materiālā “Trokšņa stratēģisko karšu izstrāde valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posmam no autoceļa A1 (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) līdz autoceļam P5 Ulbroka – Ogre” ir norādīts, ka īpašums atrodas trokšņa pārsnieguma zonā.	uma trokšņu kartes

			prettrokšņu sienas izbūve šī projekta realizācijas ietvaros ir obligāta.	Tāpat arī dzīvojamās mājas novietojums zemes īpašumā ir izvēlēts autoceļa A4 aizsargjoslā. Norādām, ka lai arī atbilstoši "Rīcības plānam vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.–2023.gadam" trokšņa līmenis no autoceļa A4 Jūsu māju skar vien daļēji, ar citādu tās novietojumu būtu bijis iespējams risināt trokšņa problēmu. Norādām, ka spēkā esošā Garkalnes novada teritorijas plānojuma 2013. – 2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (turpmāk – TIAN) 40. punkts nosaka, ka teritorijās, kur nepieciešama dzīvojamās un publiskās apbūves, vai atsevišķu objektu aizsardzība pret ražošanas uzņēmumu, vai transporta radītajiem trokšņiem un piesārņojumu, tās attīstītājs izstrādā trokšņu mazināšanas plānu, un atbilstoši tam ierīko prettrokšņa sienu; savukārt TIAN 41. punkts nosaka prettrokšņa sienas vai ekrāna nepieciešamību un tā parametrus nosaka, balstoties uz trokšņa līmeņa mērījumiem un pieļaujamo trokšņa līmeni, projektu saskaņojot būvvaldē. Ņemot vērā augstākminēto, ēkas projektēšanā un būvniecībā bija jāņem vērā ēkas atrašanās ceļa tuvumā, īstenojot būvakustiskos pasākumus atbilstoši 2015. gada 16. jūnijā Ministru kabineta noteikumiem Nr. 312 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika"". Papildus informējam, ka pašreiz notiek detālplānojuma izstrāde nekustamajiem īpašumiem ar kadastra nr. 80600120101, 80600120104, 80600120103, 80600120981. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izsniegtajos	

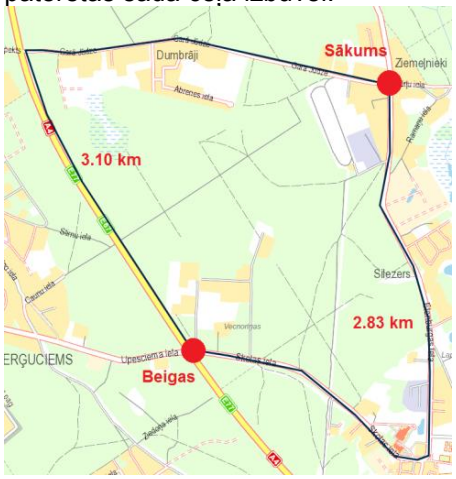
				nosacījumus detālplānojuma izstrādei tiek pieprasīti prettrokšņa pasākumi gadījumā, ja tiks paredzēta dzīvojamo māju apbūve. Ņemot vērā prettrokšņu elementu īpatnības un to izvietojuma tehnoloģiskās prasības, ir sagaidāms, ka tie varētu nodrošināt aizsardzību pret troksni arī Jūsu īpašumam.	
74.	Apvienība “Pilsēta cilvēkiem”	13.12.2022	Uzskatām, ka uz Apvedceļa nepieciešams noteikt maksimāli atļauto ātrumu, kāds paredzēts Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 103.4. apakšpunktā (braucot pa ceļu, kas apzīmēts ar 552. ceļa zīmi, motocikliem, tricikliem, kvadricikliem, vieglajiem automobiļiem un kravas automobiļiem, kuru pilna masa nepārsniedz 7,5 t, – 110 km/h, autobusiem – 100 km/h, automobiļiem un autobusiem, velkot piekabi, un kravas automobiļiem, kuru pilna masa pārsniedz 7,5 t, – 90 km/h, bet laikposmā no 1. decembra līdz 1. martam visiem minētajiem transportlīdzekļiem – 90 km/h) šādu iemeslu dēļ: 1) transportlīdzekļiem braucot ar ātrumu 130 km/h, gaisa pretestības dēļ degvielas/elektroenerģijas patēriņš un attiecīgi siltumnīcefekta gāzu, O3, NO2 un trokšņa emisijas ir ievērojami lielāki (jāņem vērā, ka arī elektromobiļiem nepieciešamā elektroenerģija tiek un apskatāmā nākotnē tiks ražota no fosilajiem energoresursiem); 2) lielāks ātrums rada lielākas PM2.5 emisijas; 3) lielāks ātrums veicinās cilvēkiem videi draudzīgāko pārvietošanas veidu (kājām, ar velosipēdu, elektroskrejriteni vai sabiedrisko transportu) vietā izvēlēties privāto automašīnu; 4) lielāks ātrums paaugstina ceļu satiksmes negadījumu risku un sekas, sevišķi ziemas sezonā; 5) lielāks ātrums prasa taisnāku trasi ar platākām braukšanas joslām, kam būs nepieciešama lielāka skaita koku ciršana un lielākas siltumnīcefekta gāzu u.c. kaitīgo vielu emisijas būvmateriālu ražošanas, būvniecības un uzturēšanas procesā.	Autoceļa A4 ātrums ir pieņemts pēc starptautiskās pieredzes izpētes, vērtējot citās valstīs pieņemtos ātrumus ātrgaitas ceļiem un automaģistrālēm, kur ātrums uz šādas infrastruktūras ir robežās no 110-130km/h, kā arī salāgojot attīstības plānus ar Lietuvas plāniem, kas paredz Via Baltica maršruta attīstību par automaģistrāli ar atļauto braukšanas ātrumu 130 km/h. 1) Pēc vairākiem izstrādātiem ietekmes uz vidi novērtējumiem tiek secināts, ka ārpus pilsētas Latvijas autoceļos nekad nav konstatēta ne esošā, ne prognozējamā satiksmes radītā gaisa piesārņojuma tuvošanās normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām nevienā parametrā ne kopumā, ne atsevišķos lokālos punktos. Tā pat arī autoceļam A4 ne esošajā situācijā, ne ar ātrumu 130 km/h netiek konstatēta satiksmes radītā gaisa piesārņojuma tuvošanās normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām. 2) Lielāks ātrums rada nedaudz lielākas PM2.5 emisijas, taču tās nepietuvojās normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām. 3) Arī esošajā situācijā blakus autoceļam A4 netiek konstatēta būtiska gājēju/velobraucēju satiksme. Drīzāk autoceļa A4 pārbūve varētu veicināt gājēju un velobraucēju satiksmes palielināšanos, jo blakus autoceļam A4 tiks izbūvēti paralēlie ceļi, kuriem būs krietni	-

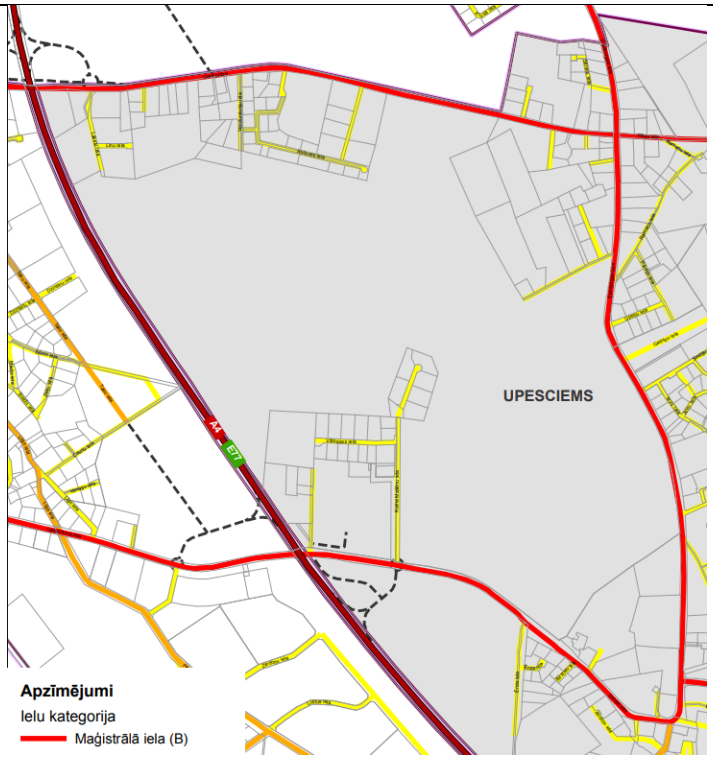
			Tāpat uzskatām, ka ir nepieciešams veicināt cilvēku pārvietošanos videi draudzīgākos veidos (kājām, ar velosipēdu, elektroskrejriteni un sabiedrisko transportu), kam nepieciešama droša infrastruktūra: vietās ar mazu gājēju, velosipēdu un elektroskrejriteņu kustības intensitāti tie var būt kopīgi gājēju un velosipēdu ceļi, savukārt vietās ar lielāku intensitāti – dalīti gājēju un velosipēdu ceļi vai atdalīti gājēju ceļi un velosipēdu ceļi. Piedāvātais ceļa nomales risinājums: 1) nav pietiekami drošs, jo nekas netraucē autotransportam nobraukt uz nomali; 2) lielākā daļa velosipēdu un elektroskrejriteņu vadītāju izvēlēsies izmantot asfaltētu brauktuvi, nevis grants nomali; 3) ziemas apstākļos grants nomali būs problemātiski kvalitatīvi attīrīt no sniega un ledus, to nesabojājot, līdz ar to pārvietošanās kājām (sevišķi cilvēkiem ratiņkrēslos), ar velosipēdu vai elektroskrejriteni būs apgrūtināta un nebūs droša. Papildus minētajam, ņemot vērā, ka paralēlie ceļi nav domāti tranzīta satiksmei, lai veicinātu pārvietošanos videi draudzīgākos veidos, nodrošinot tiem drošus pārvietošanās apstākļus, kā arī lai samazinātu autotransporta radītās trokšņa un PM2.5 emisijas, uz tiem jānosaka maksimāli atļautais braukšanas ātrums, kas nepārsniedz 50 km/h.	mazāka satiksmes intensitāte nekā uz autoceļa A4 esošajā situācijā. Paralēlo ceļu izbūve uzlabos gājēju un velosipēdistu drošību, salīdzinot ar esošo situāciju. 4) Sakarā ar jaunu ātrgaitas ceļu izbūvi Latvijā tiks veikti grozījumi Ceļu satiksmes noteikumos. Pagaidām grozījumi vēl nav apstiprināti, taču tiek prognozēts, ka laika posmā no 1. decembra līdz 1. martam atļautais braukšanas ātrums uz ātrgaitas ceļiem būs 90 km/h. Turklāt, atbilstoši LVS 190-2 “Normālprofili” četru braukšanas joslu izbūve samazinās ceļu satiksmes negadījumu skaitu gandrīz divas reizes salīdzinot ar esošo situāciju. 5) Arī ar atļauto ātrumu 110 km/h būtu nepieciešams izbūvēt tik pat platu brauktuvi kā uz doto brīdi paredzēts projektā – normālprofils NP26 ar paplašinātām cietā seguma nomalēm. Savukārt salīdzinot ar esošo situāciju, ar ātrumu 130 km/h tikai trases līkni pie Muceniekiem ir nepieciešams izbūvēt ar lielāku rādiusu. Pārējo līkņu rādiusi ir līdzīgi tā pat kā esošajā situācijā. Ātrumam 110 km/h trases līkni pie Muciniekiem atļauts izbūvēt mazāku līknes rādiusu nekā ātrumam 130 km/h, taču uz kopējā objekta fona ietekmes uz vidi mazināšanās ir maznozīmīga pie ātruma 110 km/h. Lielākoties plānotajiem paralēlajiem ceļiem paredzēts normālprofils NP9.5, kuram ir 1.5 m platas nomales. 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. Turklāt uz paralēlajiem ceļiem būs krietni mazāka kravas automašīnu intensitāte nekā vidēji uz reģionālajiem autoceļiem Latvijā. Esošajā situācijā būtiska gājēju un velobraucēju intensitāte blakus autoceļam A4 nav konstatēta. Vietās, kur tā tika konstatēta vai tiek prognozēta, tika paredzētas gājēju un velobraucēju infrastruktūras. Gājēju un veloceliņu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. Paralēlo ceļu braukšanas ātruma samazināšana līdz 50 km/h var radīt pretēju bīstamības efektu. Lai nebūtu nepieciešams veikt vairāk zemju atsavināšanas kā arī mežu ciršanas, paralēlo ceļu taisnes un līknes tiek veidotas analogas autoceļam A4. Tas nozīmē, ka liela daļa paralēlo ceļu līkņu ir ar lieliem rādiusiem, aiz kuriem seko garas taisnes. Pat ja atļautais braukšanas ātrums tiktu noteikts 50 km/h, atsevišķai iedzīvotāju grupai būtu vēlme pārvietoties krietni ātrāk garo taišņu dēļ un lēzeno līkņu dēļ. Šāda situācija radīs papildus bīstamību, jo uz paralēlajiem ceļiem braukšanas ātrums būs mainīgs, noritēs būtiski vairāk apdzīšanu kā arī būs sarežģīti noteikt pretī braucošā transportlīdzekļa ātrumu. Ne vienmēr braukt lēnāk ir drošāk. Līdz ar to satiksmes drošības dēļ ātrums uz paralēlajiem ceļiem ārpus apdzīvotām vietām tiks saglabāts līdz 90 km/h vietās, kur trases elementi ļauj pārvietoties ar šādu ātrumu.	

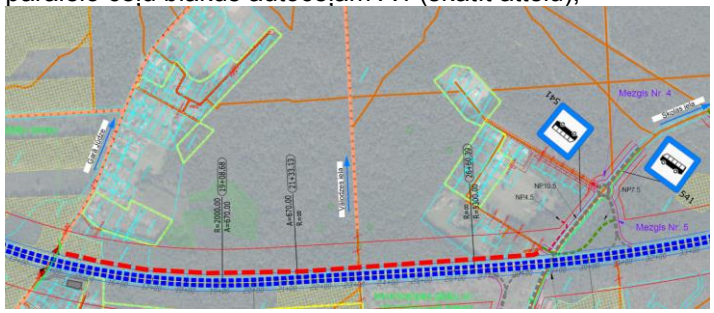
75.	Salaspils novada pašvaldība	16.12.2022 Nr. ADM/10-2. 1/22/4004	Aicinām paredzēt pilna platuma divu joslu paralēlā ceļa iekļaušanu posmos: - no reģionālā autoceļa P5 (Ulbroka – Ogre) līdz valsts vietējās nozīmes autoceļam V57, koriģējot patreizējā risinājumā iekļauto ceļa posmu līdz esošajai viensētai "Ozolkalni" un pārskatot pārskatot patreizējo piedāvāto paralēlā ceļa normālprofilu NP5.5; - no valsts vietējās nozīmes autoceļa V57 līdz novada teritorijas plānojumā saskaņotajai perspektīvā ceļa novietnei (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 80310100015) ar iespēju pievienoties plānotajam A4 šķērsojumam paralēli esošajai dzelzceļa līnijai "Rīga – Daugavpils", pamatojot to kā kompleksu esošās satiksmes un inženierinfrastruktūras pārkārtošanas risinājumu, maksimāli saglabājot novada teritorijas plānojumā iekļauto "Mazā loka" sasaistes risinājumu ar valsts galvenajiem autoceļiem A4 un A6 un to daudzlīmeņu krustojumu; - aicinām atkārtoti izvērtēt iespēju un paredzēt paralēlo ceļu arī perspektīvā ātrgaitas autoceļa austrumu (Bajāru ciema) pusē, maksimāli to pietuvinot iepriekš minētā "Mazā loka" sasaistes principam, paredzot atbilstošas kravnesības ceļu risinājumus piekļuves nodrošināšanai valsts nozīmes teritorijām derīgo izrakteņu (ģipšakmens) ieguvei SIA "Knauf" atradnēs pēc pašvaldības ceļa C-9 pievienojuma slēgšanas valsts galvenajam autoceļam A4, pie kam, lai to iekļautu kā patstāvīgu nevis pagaidu risinājumu; - ievērtēt iedzīvotājiem iespējami draudzīgu un maksimāli drošu pārvietošanās iespēju nodrošināšanu pa paralēlajiem plānotās ātrgaitas autoceļa trases ceļiem tās tieši skartajā visa novada administratīvās teritorijā. Kā būtiskāko trūkumu un apgrūtinājumu projekta ieceres virzībā pašvaldība saskata fragmentēto pieeju kopējā multimodālā koridora projektēšanā, nošķirot tiešā apvedceļa Rīga – Baltezers saskares teritorijā izvietotās gan Rail Baltica trases, gan apvedceļa turpinājuma - Daugavas šķērsojuma izdalīšanu atsevišķos, tehniski sarežģīti savietojamos projektos, tādēļ	1. Ieteikums ņemts vērā. Paralēlais ceļš autoceļa A4 labajā pusē posmā no autoceļa P5 līdz īpašumam "Ozolkalni" (kad. apz. 80310070053) projektā tika pagarināts līdz autoceļam V57. Minētajam paralēlajam ceļam tika paredzēts normālprofils NP9.5A. 2. Ņemot vērā, ka posmā starp autoceļu V57 un īpašumu ar kad. apz. 80310100015 uz autoceļa A4 nav reģistrētas oficiālas nobrauktuves, minētajā posmā autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu ietekmes nav. Projektā ir uzrādīti jaunizbūvējami servitūta, komersantu un māju ceļi, lai minētajā posmā nodrošinātu piekļuvi atsevišķiem īpašumiem. Līdz ar to paralēlais ceļš posmā no autoceļa V57 līdz īpašumam ar kad. apz. 80310100015 netiks paredzēts. Pašvaldības vēlme attīstīt savu infrastruktūru nav saistāma ar šo projektu. 3. Ņemot vērā 2022. gada 26. oktobrī iesūtītos Rail Baltica risinājumus Rail Baltica projektā ir paredzēts izbūvēt utoceļu no pašvaldības autoceļa C-9 līdz Dienvidu ielai Salaspilī (skatīt shēmu zemāk redzamajā attēlā). 	CD-1/3, CD-1/4

			Salaspils novada pašvaldība izsaka vēlmi konstruktīvākam, visu ieinteresēto pušu turpmākam sadarbības modelim.	Posmā no autoceļa V57 līdz pašvaldības autoceļam C-9 autoceļa A4 kreisajā pusē projektā tiek paredzēts pagaidu paralēlais ceļš. Minēto paralēlo ceļu demontēs Rail Baltica projekta izbūves laikā, jo esošās augstsprieguma līnijas novietojuma dēļ un Rail Baltica trases novietojuma dēļ minētajam paralēlajam ceļam nav vietas starp autoceļu A4 un Rail Baltica trasi. Piekļuvi īpašumiem, ko nodrošina minētais pagaidu ceļš, jānodrošina Rail Baltica projektā. 4. Lielākoties plānotajiem paralēlajiem ceļiem paredzēts normālprofils NP9.5, kuram ir 1.5 m platas nomales. 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. Turklāt uz paralēlajiem ceļiem būs krietni mazāka kravas automašīnu intensitāte nekā vidēji uz reģionālajiem autoceļiem Latvijā. Esošajā situācijā būtiska gājēju un velobraucēju intensitāte blakus autoceļam A4 nav konstatēta. Vietās, kur tā tika konstatēta vai tiek prognozēta, tika paredzētas gājēju un velobraucēju infrastruktūras. Pašvaldības vēlme attīstīt savu infrastruktūru nav saistāma ar šo projektu. 5. Atbalstām pašvaldības vēlmi konstruktīvākam, visu ieinteresēto pušu turpmākam sadarbības modelim.	

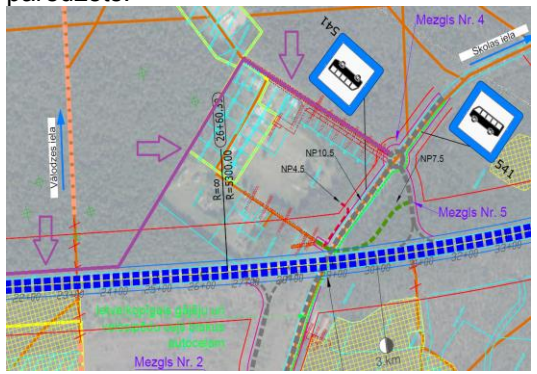
76.	Ropažu novada pašvaldība	16.12.2022 Nr. RN/2022/4.2-2/2760	Pašvaldība lūdz ņemt vērā šādus apsvērumus un prasības, kas sagrupētas (saglabājot numerāciju) balsoties uz Pašvaldības 03.06.2022 nosūtīto vēstuli Nr. 4.2-2/1193 un no SIA "Projekts EAE" 04.07.2022 saņemto vēstuli Nr. 2022/172. 1. Pašvaldība izvērtējot SIA "Projekts EAE" rekomendāciju izbūvēt savienojošu ceļu starp Skolas ielu un Elenburgas ielu, secina, ka purvaino mežu un reljefa īpatnību dēļ ceļa izbūve būtu sarežģīta. Ņemot vērā, ka Garkalnes novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem (1.0 redakcija) Garo Jūdzi klasificē kā maģistrālo (B kategorijas) ielu (skat. attēlu zemāk), Pašvaldība uzskata, ka ielai jānodrošina tiešs pieslēgums A4 autoceļam kādā no variantiem:	1. 1) Kā jau A4 MBP ietekmes uz vidi novērtējuma 34. tabulā tika minēts, tad ierosinājums būtiskus atslogojumus Langstiņos un Upesciemā neradīs. Iemesls tam ir tāds, ka no Langstiņiem braukt caur Upesciemu sanāks īsāk, nekā izmantojot 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.  Turklāt paralēlais ceļš būtu jāpievieno projektā paredzētajam rotācijas aplim a/c A4 un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezglā satiksmes drošības dēļ. Tā kā nepieciešams arī izvairīties no esošajām ēkām, tad šāds risinājums būtiski palielinātu projekta būvniecības izmaksas (zemāk redzamajā attēlā uzrādīts ar violetu līniju). Arī vietējos iedzīvotājus neapmierinātu šāda ceļa būvniecība, jo jau ar šiem	-



1) Posmā no Garās Jūdzes līdz Skolas ielai izbūvēt divvirzienu paralēlo ceļu blakus autoceļam A4 (skatīt attēlu);



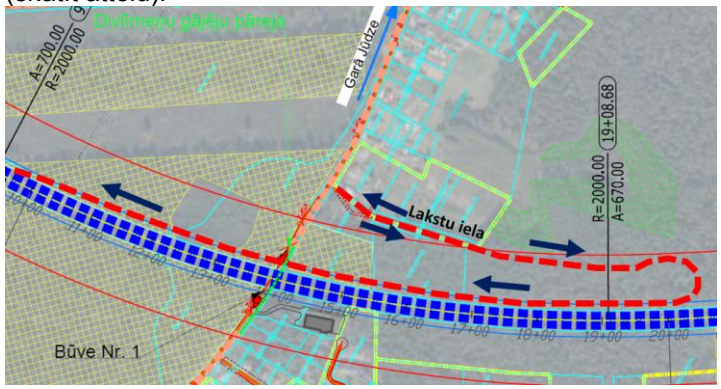
risinājumiem nāca sūdzības par A4 radīto troksni. Sakarā ar iepriekš minēto paralēlais ceļš starp Garo Jūdzi un Skolas ielu netiks paredzēts.

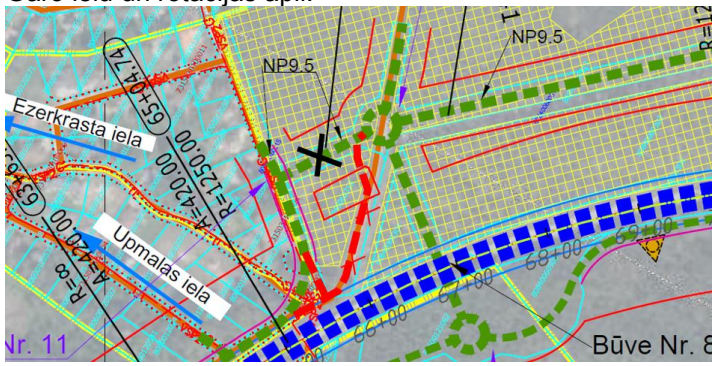
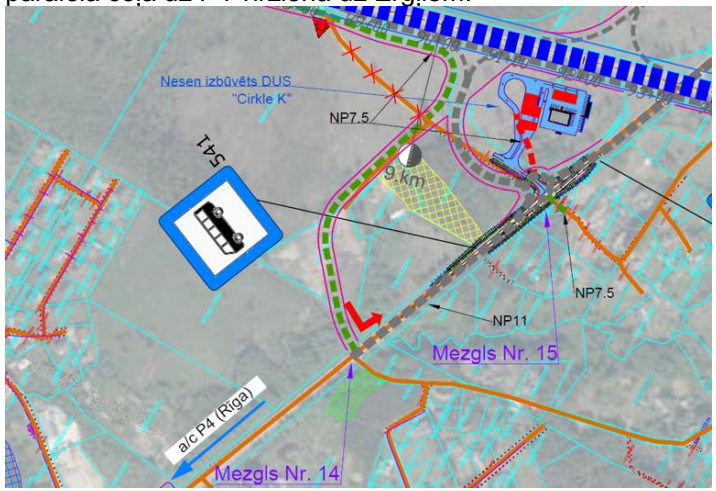
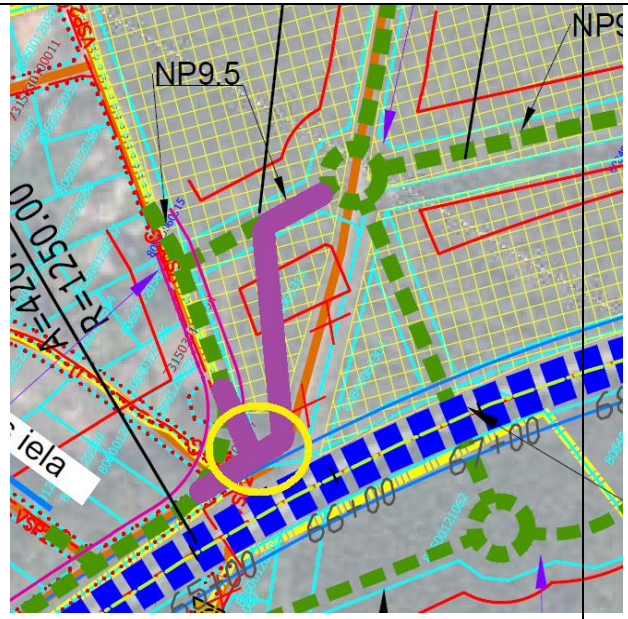


2) Atbilstoši "Ieteikumi automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu projektēšanai" minimālais attālums starp automaģistrāles mezgliem nevar būt mazāks par 5 km, bet starp ātrgaitas ceļa mezgliem – 2 km. Šāds nosacījums ir paredzēts satiksmes drošības dēļ. Starp a/c A2/A4 ceļu mezglu un a/c A4/Skolas ielas/Upesciema ielas ceļu mezgliem attālums ir ~2 km. Tas nozīmē, ka starp šiem abiem divlīmeņu ceļu mezgliem pieslēgt autoceļam A4 klāt vēl vienu ceļu ir aizliegts. Sakarā ar iepriekš minēto Garā Jūdze netiks pieslēgta autoceļam A4.

2. Piezīme ņemta vērā. Paralēlais autoceļš blakus a/c A4 tiks izbūvēts tā, lai nepieciešamības gadījumā bez lielas pārbūves Ziedu ielu būtu iespējams pieslēgt paralēlajam autoceļam.

3. Ņemot vērā, to, ka uz a/c P2 Rīgas virzienā kur veikt apgriešanās manevru, iespējams no

			2) Izbūvēt potenciālo Lakstu ielu no Garās Jūdzes dienvidu virzienā pēc aprēķināma attāluma mainot ceļa virzienu par 180 grādiem ziemeļu virzienā tā, lai ceļu varētu pieslēgt autoceļam A4 pirms autoceļu A2 un A4 mezglu zonas. Posmā no Garās Jūdzes līdz zemes vienībai ar kadastra nr. 80600080373 noteikt divvirzienu kustību, bet ceļa turpinājumā – vienvirziena (skatīt attēlu).  Informācija par Rožu prospektu un Jauno Līgo ielu pieņemta zināšanai. 2. Pieņemts zināšanai. Pašvaldība aicina projektēšanu un izbūvi veikt tā, lai nepieciešamības gadījumā bez lielas pārbūves Ziedu ielu paralēlajam autoceļam būtu iespējams pieslēgt. 3. Pašvaldība skaidrojumu ņēmusi vērā un atbalsta 1. variantā attēlotos risinājumus. Papildus lūgums skaidrot, vai tiks paredzēta iespēja veikt kreiso pagriezienu no pretī Amatniekiem autoceļa P2 otrā pusē plānotā ciema. 4. Lai mazinātu jaunizbūvēto paralēlo (apbraucamo) ceļu ietekmi uz blakus esošo īpašumu iedzīvotāju dzīvesvides kvalitāti, Pašvaldība lūdz mainīt ceļu novietojumu, Rutku ielu	minētā ciemata tiks atļauts kreisais pagrieziens uz autoceļu P2. Detalizētāku risinājumu izstrādes gaitā šis risinājums tiks precizēts. 4. Piedāvātais priekšlikums netiek ņemts vērā vairāku iemeslu dēļ. 1) Pēc LVS 190-3 20 metrus no rotācijas apļa brauktuves ir jābūt taisnei. Rezultātā, lai izbūvētu attēlā piedāvāto ceļu, līkums pirms rotācijas apļa ir jāpavirza prom no apļa. Tādā veidā īpašums ar kad. apz. 80840060312 būtu jāšķeļ 2 daļās, jo tajā būtu jāveic jauna ceļa būvniecība. Turklāt līkums pie šī rotācijas apļa būtu ar ļoti mazu rādiusu kas būtu neērts gan vieglo transportlīdzekļu vadītājiem, gan smago transportlīdzekļu vadītājiem. 2) Zemāk redzamajā attēlā ar dzeltenu apvilkta vieta, kur būtu ļoti slikti redzamības apstākļi, jo ceļi saslēdzas šaurā leņķī. Šeit ir risks bīstamām situācijām kā arī negadījumiem.	

			nevis turpinot pa Garo ielu, bet gan novirzot pa esošās Ezerkrasta ielas trajektoriju ar pieslēgumu rotācijas aplim (skatīt attēlu), līdz ar to nebūtu nepieciešams izbūvēt posmu starp Garo ielu un rotācijas apli.  5. Pašvaldība skaidrojumu ņēmusi vērā. Papildus lūgums skaidrot, vai tiks paredzēta iespēja veikt kreiso pagriezienu no paralēlā ceļa uz P4 virzienā uz Ērgļiem.  Pašvaldība uzskata, ka, lai gan starp ciemiem nav novērojamas	 5. Izpildītājs skaidro, ka no apbraucamā ceļa uz P4 būs atļauts kreisais pagrieziens virzienā uz Ērgļiem. Risinājums vēl tiks precizēts tālākā projekta izstrādes gaitā. Izpildītāja ieskatā nav nepieciešams veikt divlīmeņu gājēju pārejas izbūvi vietās, kur būtiska gājēju vai velobraucēju plūsma netiek konstatēta. Pēc a/c A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu, pašvaldībai būs iespēja veikt divlīmeņu gājēju pārejas izbūvi. Paredzot jaunu apbūvi, būtu lietderīgi gādāt arī par satiksmes infrastruktūru. 6. Šī paša pētījuma 8. pielikuma kartē ir	

			izteiktas gājēju plūsmas, pēc A4 pārbūves ceļa šķērsošanai gājējiem nāksies papildus veikt līdz pat 2,6 km attālumu (tuvākie divlīmeņu šķērsojumi atrodas Pk. 67+00 un 93+00). Turklāt gan Mucenieku, gan Līču ciemos A4 tuvumā paredzēta jauna apbūve, līdz ar to Pašvaldība uzskata, ka ir jāparedz divlīmeņu gājēju pārejas izbūve. 6. Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" 18.3. un 210.6. punktiem gājējiem un velosipēdistiem aizliegts atrasties uz ātrgaitas ceļiem. Ņemot vērā, ka pēc ceļa pārbūves Ropažu novada teritorijā gājējiem un velosipēdistiem autoceļa A4 šķērsošana būs iespējama tikai sešās vietās, gājēju un velosipēdistu kustība pa plānotajiem paralēlajiem ceļiem būs lielāka nekā šobrīd pa autoceļa A4 ceļa nomalēm. Ņemot vērā minēto un to, ka "Pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā" kā 1. prioritāte izvirzīta velosatiksmes infrastruktūras izveide Rīgas aglomerācijā un Pierīgas pašvaldībās, kas robežojas ar Rīgas pašvaldību, un kā 1. apakšprioritāte – veloinfrastruktūras savienojošo elementu izveide (fragmentācijas novēršana), kas sasaucas ar Pašvaldības izbūvēto velo infrastruktūru un Pašvaldības Attīstības dokumentos paredzēto gājēju un velo savienojumu izbūvi līdz A4 autoceļam, Pašvaldība plānoto paralēlo (apbraukšanas) ceļu šķērsprofilos atkārtoti lūdz paredzēt arī gājēju un velotransporta infrastruktūras risinājumus. 7. Pašvaldība ir iepazinusies ar trokšņu ekrānu izvietojuma vietām. Ņemot vērā iespējamo jaunbūvju attīstību A4 ceļa tuvumā, Pašvaldība lūdz skaidrot, cik bieži tiks veikts trokšņu ietekmes novērtējums un kādā veidā nepieciešamības gadījumā tiks izbūvētas jaunas trokšņu sienas.	redzams, ka autoceļš A4 nav perspektīvais velosatiksmes infrastruktūras savienojums. Lielākoties plānotajiem paralēlajiem ceļiem paredzēts normālprofils NP9.5, kuram ir 1.5 m platas nomales. 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. Tāpat uz paralēlajiem ceļiem būs mazāka kravas transporta intensitāte, nekā vidēji statistiski uz valsts reģionālajiem autoceļiem. Nereti šie paralēlie ceļi būs apdzīvotās vietās vai to tuvumā un attiecīgi ar samazinātu braukšanas ātrumu, kas nāks par labu satiksmes drošībai. Pašvaldību vēlme attīstīt savu infrastruktūru nav saistāma ar šo projektu. Pēc a/c A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu, pašvaldībai būs iespēja veikt gājēju un/vai velosipēdu ceļu izbūvi. 7. Ministru kabineta noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" nosaka: 147. Plānojot jaunas vai paplašinot esošās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme **nepārsniedz piesārņojuma robežlielumus**, kas noteikti normatīvajos aktos vides aizsardzības jomā. Rezultātā nav ieteicams plānot dzīvojamo	

				apbūvi trokšņa pārsniegumu zonā, vai arī tajā jāparedz pretrrokšņa sienas. Ministru kabineta noteikumi Nr.16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” teikts šādi: 14. Teritorijā, kurā: ... 14.2. trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar trokšņa stratēģisko karti, kas izstrādāta atbilstoši šo noteikumu prasībām, vai vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ir pieļaujama ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, **ja būvniecības ierosinātājs projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus** atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 "Būvakustika" prasībām. Šajos pašos MK noteikumos Nr. 16 29. punktā norādīts: “(..) Satiksmes ministrija attiecīgās trokšņa stratēģiskās kartes pārskata ne retāk kā reizi piecos gados (..)”. Tad arī novērtē trokšņa līmeni un izstrādā rīcības plānu to samazināšanai. Uz doto brīdi ir veikti trokšņu pārsnieguma aprēķini. Pārsnieguma vietās tiks izbūvētas trokšņu sienas. Trokšņu sienu novietojumu iespējams aplūkot projekta ietekmes uz vidi novērtējumā.	
E-pastā saņemtie jautājumi/priekšlikumi					

77.	Salaspils novada iedzīvotājs, “Ozolkalni”, kad. apz. 80310070053	28.11.2022	1. Projekta izmaiņās Jūs esat noradījuši, ka nokļūšana no īpašuma "Ozolkalni" kad.nr. 80310070053 Salaspils centrā paredzēta pa paralēlo ceļu P5 virzienā un tad pa P5 līdz KOOL Saurieši un tad jau pa Daugavas ielu uz Salaspili (2x garāks ceļš nekā ja brauc pa V57). 2. Jautājums - kā no šī īpašuma ir paredzēt nokļūt uz tuvāko autobusa pieturu pie fizikas institūta ar kājām / velo vai bērnu ratiņiem? 3. Cik man ir zināms gar ātrgaitas šoseju ar kājām vai velo ir aizliegts pārvietoties.	1. Ņemot vērā iedzīvotāju ieteikumus, Salaspils novada domes iesniegumu, kā arī VSIA “Latvijas Valsts ceļi” vēstuli, paralēlais ceļš autoceļa A4 labajā pusē posmā no autoceļa P5 līdz īpašumam “Ozolkalni” (kad. apz. 80310070053) projektā tika pagarināts līdz autoceļam V57. Līdz ar to no īpašuma “Ozolkalni” būs iespējams veikt īsāku ceļu, lai nokļūtu Salaspilī. Minētajam paralēlajam ceļam tika paredzēts normālprofils NP9.5A. 2. Ņemot vērā to, ka paralēlais ceļš autoceļa A4 labajā pusē no autoceļa P5 tika pagarināts līdz autoceļam V57, no īpašuma “Ozolkalni” līdz autobusa pieturai ar nosaukumu “Fizikas institūts” būs iespējams nokļūt, pārvietojoties pa minētā paralēlā ceļa nomali. 3. Tieši tā. Atbilstoši MK noteikumiem nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi” gājējiem un velobraucējiem ir aizliegts pārvietoties pa ātrgaitas šoseju.	CD-1/3, CD-1/4

78.	Apvienības "Pilsēta cilvēkiem" e-pasts	30.11.2022	1. Labdien, 130kmh, nav vispārpieņemts ātrums (https://trip.studentnews.eu/s/4086/77072-Motorways-standard-speed-limits-in-Europe.htm ; https://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_by_country , piemēram Igaunijā V_{MAX} ir 120kmh), vēlējos noskaidrot kā tika pieņemts lēmums tieši par šādu ātruma režīmu. 2. Vai tika vērtēts profils, 2+1 un kādi argumenti bij pret šo profilu (kura izveide ir daudz lētāka un nodrošina nepieciešamos drošības parametrus). 3. Vai un kāda būs RBRAIL ietekme uz doto ceļa posmu, ņemot vērā EU regulu par TenT kravu plūsmu.	<u>Atbilde e-pastā 2022.11.30</u> 1. Lēmums par atļauto braukšanas ātrumu uz ātrgaitas ceļiem ir pieņemts Satiksmes ministrijā, konsultējoties arī ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi", izpētot starptautisko pieredzi, normatīvos aktus un Latvijas īpatnības. Redzams, ka Eiropā lielākā daļa valstu, tomēr, ātrgaitas šosejās pielieto ātrumu 130 km/h. Arī Lietuvā ātrgaitas šosejai atļautais braukšanas ātrums ir 130 km/h. Ja Igaunijā atļautais braukšanas ātrums uz ātrgaitas ceļiem ir 120 km/h, tad Polijā tas ir 140 km/h. Latvija palika pie kompromisa risinājuma. Ņemot vērā Lietuvas un citu Eiropas dalībvalstu pieredzi arī Latvijā tika pieņemts atļautais braukšanas ātrums ātrgaitas ceļiem - 130 km/h. 2. Šajā vietnē ir norādīti vairāki faktori kāpēc 2+1 profils Latvijā netiek pielietots - https://lvceli.lv/aktualitates/21-profils-ir-pielietojams-sauram-celu-lokam/ 2+1 profils (atbilstoši LVS 190:2 "Normālprofili" - NP15,5) nenodrošina daudz lielāku caurlaides spēju par parastu 2 joslu ceļu. Ja pašreiz A4 maksimālā pieļaujamā satiksmes intensitāte ir līdz 18 tūkst. aut/dnn, tad NP15,5 tas ir apmēram 22 tūkst. aut/dnn. Šis risinājums būtībā nerisina problēmu. Tam ir arī papildus trūkumi: a. grūtāka uzturēšana ziemā; b. apgrūtināta lietošana operatīvajam transportam; c. lietojams vien vietās, kur ir maz pieslēgumu autoceļam un veidojami papildus mezgli apgriešanās vajadzībām;	-

				d. nedrošas ir vietas, kur abas joslas saplūst vienā. 2010. gadā tika pētīta autoceļa A5 pārbūve un tur tika veikta arī 2+1 analīze un secināts, ka šāda tipa profils nerisina problēmas. 3. Ņemot vērā Rail Baltica Salaspils termināļa novietojumu, prognozējams, ka kravas transporta intensitāte pieaugs uz autoceļa A4. Precīza informācija par kravas transporta intensitātēm uz Salaspils terminālī pašreiz nav pieejama, jo Salaspils termināļa projekta izstrāde ir tikai nupat sākusies. Bez termināļa Rail Baltica ietekme uz autoceļu A4 nebūs būtiska, jo, atskaitot vietējā rakstura pārvadātājus, kas dzelzceļu neizmantos, dominē braucēji Baltijas mērogā, mazliet retāk arī Polijas - Somijas. Šādu attālumu braucējiem dzelzceļa izmantošana nav izdevīga, nemaz jau nerunājot par mobilitāti - viņi nav piesieti dzelzceļam, bet var braukt visur, kur vien ir ceļš.	
79.	Upesciema iedzīvotājs	16.12.2022	Labdien, Nosūtu savus komentārus par A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu ietekmes uz vidi sabiedrisko apspriešanu. Ņemot vērā, ka nav izstrādāti daudzlīmeņu krustojumu plāni, jo, kā tika norādīts publiskajā apspriešanā, nav veikt ģeoloģiskā izpēte, tad iedzīvotājiem nav iespējams pilnvērtīgi sniegt komentārus par plānotā projekta ietekmi uz vidi un lūgums būtu veikt publisko apspriešanu pēc krustojumu projektu skiču izstrādes. Tā kā apvedceļš daudzās vietās atrodas tuvu dzīvojamajām mājā, tad ir ļoti nozīmīgi saprast kādā veidā tiks risināti krustojumi. Piemēram, ja tiek celts uz augšu apvedceļš, tad: A. 4 metru augstas trokšņu barjeras vietā, mājai blakus, var tikt uzcelts pat 10 metrus augsts pārvads (1-2m ceļa segumam un	Informējam, ka ietekmes uz vidi novērtējuma trases plānos ir uzrādīti ceļu mezglu risinājumi. Piekrītam, ka tie nav lielā detalizācijas pakāpē, taču, projektējot, ir ņemti vērā iespējamie uzbērumu vai ierakumu augstumi tā, lai neskartu esošās ēkas. Tā pat projektā ir uzrādītas plānotās nodalījuma joslas robežas, kuras gan vēl skiču projekta izstrādes laikā nedaudz var pamainīties atkarībā no ierakumiem un uzbērumiem, tomēr lielākoties tie iekļausies plānotajās nodalījuma joslās. Atbilstoši normatīviem sabiedrisko apspriešanu pēc skiču projekta izstrādes nav paredzēts veikt. Tālāk norādītas atbildes iesniegumā minētajiem	

			nesošajai konstrukcija, 4m trokšņu barjera, 4-5m augstums brauktuvei apakšā). Papildus, tas bojās ainavu arī tālākiem iedzīvotājiem, troksnis izplatīsies tālāk un troksni mazāk slāpēs zaļā zona. B. Pārvadam ir nepieciešamas rampas, kas palielina ietekmes rajonu, minu, ap 50-100m uz katru pusi no krustojuma. C. Atkarībā no risinājuma, rampas var tikt veidots kā uzbērums, kas, sliktas grunts pamata apstākļos, var tikt izbūvēts kā slīpums uz abām malā un tātad ievērojami palielina ceļam nepieciešamo platumu. D. Atkarībā no apstākļiem, papildus var būt nepieciešami grāvji ūdens novadīšanai, kas atkal paplašina skarto teritoriju. E. Šāda liela konstrukcija neizbēgami radīs ietekmi arī uz vietējiem savvaļas dzīvniekiem. F. Nav skaidrs kā tiks nodrošināta gājēju kustība un šosejas/ielu šķērsošana un vai tā būs pieejama cilvēkiem ar kustību traucējumiem un maziem bērniem. Respektīvi, es uzskatu, ka bez krustojuma projektiem nav iespējams pilnībā izvērtēt ietekmi uz vidi. Bez tam, mans personīgais viedoklis ir ka, papildus joslu izbūve, ir nevajadzīgi dārgs risinājums, kurš neatrisinās satiksmes problēmas - sastrēgumi turpinās būt. Papildus joslas ir cīnīšanās ar sekām un nevis cēloņiem. Cik zinu, tas ir pierādīts gan pētījumos, gan praksē. Angliski tas saucās "induced demand" - palielinot joslu skaitu un ātrumu, ceļš kļūs pievilcīgāks vairāk braucējiem, tāpēc pieaugs satiksmes plūsma un rezultātā atkal būs sastrēgumi. Publiskās apspriešanas laikā tas ļoti skaidri jau tika norādīts: cilvēkiem tiks samazināta iespēja piekļūt ērti sabiedriskajam transportam un paralēlie ceļi ir plānoti, lai būtu lētāki un nevis samazinātu vietējā transporta kustību pa apvedceļu - tātad, apzināti tiek veicināta papildus satiksme pa galveno šoseju. Cik esmu pamanījis, darba dienas vidū uz apvedceļa nemēdz būt sastrēgumi, ja vien nav kāda avārija vai ceļu darbi.	gadījumiem: A. Vietās, kur trokšņu līmenis pārsniedz normatīvos norādītos robežlielumus, trokšņu sienas tiks izbūvētas blakus brauktuvei arī augstos uzbērumos, nodrošinot trokšņa izplatības lielumus atbilstoši normatīviem. B. Visas rampas ir uzrādītas ietekmes uz vidi novērtējuma trases plāna risinājumos. C. Sliktie grunts apstākļi neietekmē uzbēruma platumu. Gadījumā ja tiek konstatēti nelabvēlīgi grunts apstākļi, tiks paredzēta esošās grunts apmaiņa, pāļu izbūve vai cita veida grunts stabilizēšanas darbi, kas būtiski neietekmēs autoceļa uzbēruma platumu. D. Grāvji autoceļiem ir neatņemama sastāvdaļa, kuri tiks izbūvēti projektā uzrādītajās nodalījuma joslas robežās. E. Gaidāmo ietekmi uz savvaļas dzīvniekiem iespējams aplūkot ietekmes uz vidi novērtējumā. F. Atsevišķās vietās projektā paredzētas divlīmeņu gājēju pārejas. Tā pat atsevišķās vietās blakus pārvadiem vai tuneļiem tiks izbūvētas ietves un/vai veloceļi. Minētās gājēju un/vai velobraucēju infrastruktūru novietojumi ir uzrādīti plāna rasējumos. Visās vietās, kur tiks nodrošināta gājēju infrastruktūra, tiks nodrošināta pieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Skaidrojam, ka autoceļa A4 posmā km 0,000 – 4,875 2021. gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte bija 19 069 aut/dnn, kas ir vairāk, nekā pieļauj esošais autoceļa A4 normālprofils NP10,5. Projektā pēc autoceļa A4 pārbūves autoceļam A4 paredzēts normālprofils NP26 ar	

			Sastrēgumi veidojas, pārsvarā, no rītiem un vakaros. Un kad ir sastrēgumi, liela daļa no auto sastrēgumā sastāda privātie auto. To pat ļoti uzskatāmi var redzēt video prezentācijas "Risināmā problēma vienā attēlā" - ir vakars un vismaz puse no auto sastrēgumā ir vieglie/privātie auto. Respektīvi, ir diezgan skaidri redzams, ka sastrēgumus veido cilvēki kuri dzīvo ārpus Rīgas, bet strādā Rīgā un uz darbu dodas ar auto - ja izdotos ievērojami samazināt šo satiksmes dalībnieku "kategoriju", tad, ar esošo apvedceļa kapacitāti, tranzīta satiksmei vajadzētu pietikt. Piemērs, divu joslu bezjēdzībai, ir A2 savienojums ar A1. A2 ir divas joslas, bet savienojumā ar A1 tālāk aiziet viena josla un Baltezerā ir ātruma samazinājums. Rezultātā, kad vasaras piektdienas vakaros, ir ļoti daudz braucēju Saulkrastu virzienā, tie nobloķē A2 vienu vai pat abas joslas, jo uzbrauktuve uz A1 ātri pārpildās un satiksme vienkārši stāv uz A2 vairāku kilometru garumā. Tieši tas pats turpinās notikt arī ja apvedceļam būs divas joslas - nobrauktuvju un Rīgas ielu caurlaidība no šīm papildus joslām nekādā veidā nepieaug. Visām šīm automašīnām ir kaut kur ir jāpaliek, tātad viņas turpinās sastrēgt un kā reiz pat pieaugs iespēja, ka palielinātā plūsma uz apvedceļa, kaut kur pārslogos kādu no atzariem. Teiksim tā, sastrēgums vairs nebūs no Muciniekiem līdz Baltezeram, bet gan tikai no Lielās Juglas tilta līdz Batzeram, bet stāvēšanas laiks būs tieši tikpat ilgs, jo nobrauktuves caurlaidība ir nemainīga. Tas, ar ko, manuprāt, būtu jāsāk un kam būtu daudz māzāka ietekme uz vidi, ir izbūvēt jēdzīgus paralēlos ceļus un nobrauktuves/uzbrauktuves. Tas tad ļautu slēgt kreisos pagriezienus - palielināsies šosejas caurlaidība un samazināsies bīstamība. Atbrīvoto vietu var izmantot, lai visiem labajiem pagriezieniem izveidotu atsevišķu joslu (šobrīd tas ne visur tā ir), kas papildus novērstu sabremzēšanos krustojumos un palielinātu caurlaidību. Paralēlie ceļi ļautu ierobežot lēno	paplašinātu cietā seguma nomali. Atbilstoši LVS 190-2 “Normālprofili” normālprofils NP26 nodrošina satiksmi ar vidējo diennakts intensitāti līdz 65 000 aut diennaktī. Pašreiz tiek prognozēts, ka līdz 2050. gadam autoceļa A4 vidējā diennakts intensitāte būs aptuveni 33 000 aut/dnn kā rezultātā paredzētajam normālprofilam būs vēl krietna satiksmes intensitātes rezerve. Papildus norādām, ka plānotajam autoceļam A4 vairs nebūs regulēti ceļu mezgli, bet gan divlīmeņu ceļu mezgli, kas būtiski uzlabo autoceļu mezglu caurlaides spēju. Paralēlo ceļu funkcija nav samazināt satiksmes intensitāti uz autoceļa A4. Paralēlo ceļu funkcija ir nodrošināt piekļuvi īpašumiem, kuriem pēc A4 pārbūves tās vairs nebūs kā arī nodrošināt pārvietošanās iespējas gājējiem, velobraucējiem un lēngaitas transportlīdzekļiem. Pēc VSIA “Latvijas Valsts ceļi” iesniegtajiem datiem, autoceļa A4 uzskaites punktos, kuri atrodas autoceļa 1. un 12. kilometrā, var secināt, ka laika posmā no 6:00 – 18:00 satiksmes intensitāte ir vienmērīgi augsta. Šī projekta ietvaros nav paredzēts atrisināt autoceļu A1 un A2 ceļu mezgla problēmas kā arī sastrēgumus Baltezerā. Projektā blakus autoceļam A4 paredzēti paralēlie ceļi gandrīz visa objekta garumā, kas nodrošinās iespēju pārvietoties gan gājējiem, gan velobraucējiem, gan lēngaitas transportlīdzekļiem, kuriem ir aizliegts atrasties	

			transportu pārvietošanos par apvedceļu (riteņi, motorolleri, traktori, lauksaimniecības tehnika, utt.), kas atkal samazinātu traucējumus uz šosejas. Vajag attīstīt sabiedrisko transportu, gājēju un velo celiņus, kā arī citus pasākumus, lai cilvēki varēti nokļūt līdz mācību iestādei, darbavietai, veikalam, reģiona centram, utt. neizmantojot personīgo auto - pārslodzi apvedceļam, lielā mērā, rada vietējā rakstura (pie-Rīgas ciematu) transports. Es dzīvoju Upesciemā, tā kā uz Upesciema posma piemēra vēlos parādīt ko faktiski vajag vai varētu izdarīt, lai atslogotu apvedceļu bez papildus joslām un daudzlīmeņu krustojumiem. 1. Vienkāršs uzlabojumu piedāvājums: Berģu Mūzikas un Mākslas skolā pamainīt stundu sākumu no 8:30 uz, teiksim, 7:30. Tam vajadzētu sadalīt satiksmi lielākā laika posmā - Berģu skolas vecāki paspētu izvadāt bērnus un atbrīvot šoseju pirms vecāki, piemēram, no Ādažiem ieradīsies šai posmā ceļā uz darbu Rīgā. Papildus, tas sadalītu arī satiksmi Rīgā un būtu arī tur mazāk sastrēgumu. Būs kādi neapmierinātie, bet šis neprasa nekādus ieguldījumus vai infrastruktūras izmaiņas. Starp citu, līdzīgi var rīkoties arī ar valsts iestādēm un citiem uzņēmumiem - mēģināt plānot darba laikus tā lai transporta plūsma tiktu izkliedēta ilgākā periodā, jo, šobrīd, uz apvedceļa un Rīgā ir skaidri manāmi sastrēgumi dēļ tā, ka mācības un darbs daudziem sākas un beidzas vienā laikā. 2. Berģu Mūzikas un Mākslas skolu apmeklē ļoti daudz bērnu no tuvējiem ciematiem, tai skaitā, Muceniekiem, Sunīšiem un Amataniekiem - lai nokļūtu uz skolu ir jāšķērso Lielā Jugla un to var izdarīt tikai ar auto pa apvedceļu (starp citu, es esmu redzējis kā bērns tagad ziemā brien pa kupenām gar šoseju, lai tiktu pār Lielās Juglas tiltam – tas lūk ir bīstami un būtu nekavējoties jārisina). Nepieciešams būtu vietējais ceļš ar gājēju trotuāru un veloceliņu, kas ļautu šķērsot Lielo Juglu nebraucot pa apvedceļu. Papildus derētu palaist Rīgas	uz ātrgaitas ceļa. Tā pat paredzēts likvidēt visus vienlīmeņa cēlu mezglus un tā vietā izbūvēt divlīmeņu ceļu mezglus. Tātad kreisie pagriezieni uz autoceļa vairs netiek atļauti. Atsevišķās vietās tiek paredzētas jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas tā pat arī gājēju un velosipēdu ceļi. Minētie risinājumi uzrādīti plāna rasējumos. Par piedāvātajiem uzlabojumiem: 1. Ar minēto piedāvājumu lūgums vērsties pie pašvaldībām, jo šī projekta ietvaros nav paredzēts samazināt satiksmes intensitāti uz autoceļa A4. 2. Pēc autoceļa A4 pārbūves, iedzīvotājiem būs iespēja pārvietoties pa paralēlo ceļu nomalēm. Gājēju un veloceliņu izbūve ir pašvaldības uzdevums, tāpēc ar šādu prasību vērsties pašvaldībā. 3. Pēc autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu Berģu ciema iedzīvotāji varēs turpināt pārvietoties uz Rīgu, izmantojot autoceļu A4 un neradot būtiskus sastrēgumus, jo uz autoceļa A4 regulētu ceļu mezglu vietā tiks izbūvēti divlīmeņu ceļu mezgli. 4. Projekta ietvaros paredzēta divlīmeņu gājēju pāreja pie Ziedu ielas. Pēc RP SIA “Rīgas satiksme” mājaslapā pieejamās informācijas 1. autobuss šajā posmā vairs nekursē. Ar priekšlikumiem uzlabot 16. un 28. autobusa maršrutu vērsties pie RP SIA “Rīgas satiksme”. Jauna autobusu pietura pie Ziedu ielas projektā netiks paredzēta, jo netālu Upesciemā atrodas	

			Satiksmes 16. autobusu no Sunīšiem tālāk pa šo ceļu līdz skolai - viens autobuss var izvietot kādas 30 vieglās automašīnas, tas var izvadāt skolēnus un cilvēkiem papildus iespēja nokļūt uz darbu. 3. Šobrīd regulāri cilvēki no Berģiem brauc uz Rīgu pa apvedceļu - Upesciema iela - A4 - P2. Tas atkal ir dēļ Lielās Juglas šķērsošanas, kas iespējama tikai pa apvedceļu. Tā kā noderētu paralēlais ceļš arī Berģu pusē. 4. Izbūvēt gājēju pāreju Ziedu ielā (jau plānots) un pagarināt 1. autobusa maršrutu līdz Ziedu ielai - kombinācijā ar 28. un pagarinātu 16. autobusu, tas dotu cilvēkiem papildus sabiedriskā transporta iespējas un samazinātu nepieciešamību izmantot privāto transportu. 5. Atvērt atkal dzelzceļa staciju Baltezers. Pie dzelzceļa stacijas izbūvēt plašu auto stāvvietu. Zem A2 gājēju tuneli pārbūvēt arī auto izmantošanai un savienot ar Edinburgas ielu. Pagarināt 28. maršrutu līdz stacijai. Līdzīgi arī Baltezera pusē - nodrošināt autobusu, teiksim, Ādaži-Baltezera stacija. Autobusus saskaņot ar vilcienu kustību. Organizēt piebraukšanu arī no A2. Rezultātā, tas varētu būt satiksmes mezgls, lai cilvēki varētu ērti nokļūt Rīgā atstājot savu auto ārpus Rīgas (tai skaitā, nebraucot pa apvedceļu). 6. Samazināt stāvvietu skaitu Rīgā - ja cilvēkiem nebūs iespējas atstāt auto Rīgā, viņi būs spiesti pāriet uz sabiedrisko transportu. Šim gan obligāti ir jāiet kopā ar uzlabojumiem sabiedriskajā transportā. Visi šie pasākumi risina sastrēgumu cēloņus - cilvēki bieži ir spiesti izvēlēties privāto transportu un izmantot apvedceļu, jo netiek nodrošinātas normālas alternatīvas. Nodrošinot šādas alternatīvas, tiktu panākts, ka:	autobusu pietura “Upesciems”. 5. Par dzelzceļa stacijas “Baltezers” atvēršanu vērsties pie AS “Pasažieru vilciens”. Kā iepriekš tika minēts šī projekta mērķis nav samazināt satiksmes intensitāti uz autoceļa A4. Ar šādiem mērķiem aicinām vērsties pašvaldībā un VSIA “Latvijas Valsts ceļi”. 6. Ar šādu rekomendāciju vērsties pie Rīgas valstspilsētas pašvaldības. Informējam, ka uz doto brīdi Rīgas domes pilsētas Attīstības departaments iz izstrādājis Rīgas mobilitātes vīziju, kur ceļā uz apdzīvojamāku un pievilcīgāku Rīgu divi galvenie soļi ir: • veidot sabiedrisko transportu kā Rīgas mobilitātes mugurkaulu; • par prioritāti noteikt gājējus un velobraucējus. Minētā vīzija paredz vieglo transportlīdzekļu skaitu samazināšanos Rīgā. Ar priekšlikumiem Rīgas un Pierīgas attīstībai aicinām vērsties pie Rīgas valstspilsētas pašvaldības un Pierīgas pašvaldībās.	

			- Mazāk sastrēgumu, turklāt, ne tikai uz apvedceļa, bet visā Rīgā un pie-Rīgā; - Iespēja stāvvietas Rīgā un citur pārvērst velo celiņos vai izmantot sabiedriskajam transportam un zaļai zonai; - Mazāks piesārņojums: mazāk izplūdes gāžu, mazāk trokšņa, mazāka ietekme uz vidi; - Pieaugot sabiedriskā transporta popularitātei, tam vajadzētu kļūt izdevīgākam. Mazāk automašīnu nozīmētu arī ātrāku sabiedrisko transportu, kas to padarītu tikai pievilcīgāku; - Pie-Rīgas apdzīvotās vietas kļūtu savstarpēji pieejamākas - tas vairāk satuvinātu un vienotu dažādus ciematus, kam būtu vispārēja pozitīva ietekme (biznesam, pakalpojumiem, utt.). Respektīvi, man šķiet, ir skaidri redzams, ka vispirms ir nepieciešams attīstīt pilnīgi citus risinājumus, lai samazinātu transporta plūsmu, un nevis uzreiz ķerties pie šosejas paplašināšanas.		

36.tabula. Atbildes uz IVN ziņojuma 1. redakcijas izvērtēšanas gaitā 2023. gadā sniegtajiem institūciju norādījumiem

Iesniedzējs	**Norādījums/komentārs/viedoklis**	**Izpildītāja atbildes**
VSIA "Latvijas Valsts ceļi"	Ne visur atspoguļo korektus Rail Baltica dzelzceļa līnijai blakus plānotā valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūves projekta "Projekta "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" (turpmāk – Projekts) risinājumus..	Visas kartes aktualizētas un teksts precizēts.
AS "RB Rail"	Ne visur ir ņemti vērā Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" (Rail Baltica) projekta aktuālie risinājumi (..).	Skat. pirmo atbildi.
VVD Atļauju pārvalde	Izvērsti obligātie nosacījumi (sasaucas ar DAP).	Iekļauti Ziņojuma 6. daļā.
DAP	Izvērsti obligātie nosacījumi (sasaucas ar VVD) u.c.	Iekļauti Ziņojuma 6. daļā. Dabas ekspertu rekomendācijas pilnīgāk atspoguļotas atbilstošajās nodaļās, paši atzinumi nav mainīti. Pievienots jauns dabas ekspertu J.Ozoliņa un J.Šubas atzinums par ietekmi uz zīdītāju (un mazliet arī abinieku un rāpuļu, ciktāl sasaucas ar mazo zīdītāju vajadzībām) migrāciju: šie paši eksperti jau iepriekš bija sagatavojuši atbilstošās nodaļas, bet tagad tās pamatotas ar parakstītu pielikumu.
VPVB	Dublē DAP prasības.	Skat. iepriekšējās atbildes uz DAP norādījumiem.
VPVB	Norādījums pilnveidot trokšņa novērtējumu, tostarp saistībā	Pilnveidots trokšņa novērtējums, tostarp saistībā ar 2023. gada 3. novembrī (4 mēnešus pēc IVN iesniegšanas izvērtēšanai) spēkā stājušos grozījumu attiecībā uz satiksmes radītā trokšņa robežlielumiem.

37.tabula. Atbildes uz IVN ziņojuma 2. redakcijas izvērtēšanas gaitā sniegtajiem VPVB 17.01.2024 vēstules Nr.5-01/57/2024 norādījumiem

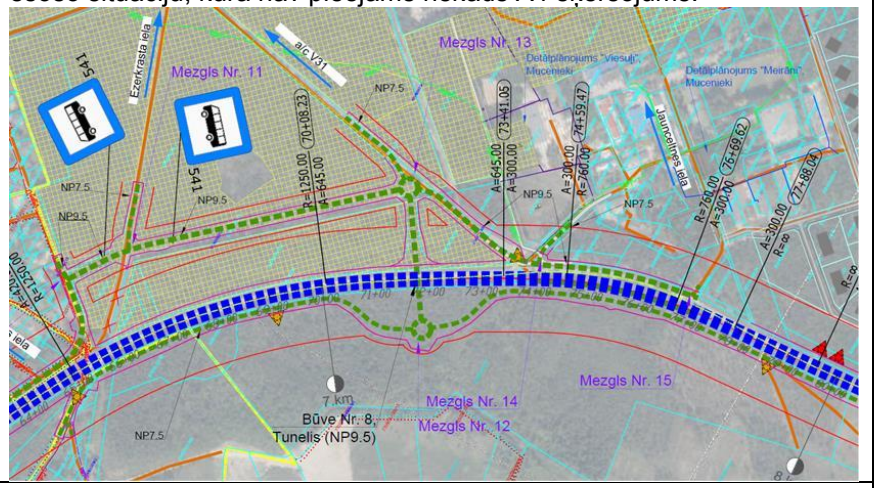
Iesniedzējs	Norādījums/komentārs/viedoklis	Izpildītāja atbildes
VPVB	1.1. (..) Ziņojumā nav definēts vērtētais Autoceļa A4 radītās ietekmes koridors (..)	Jaunas trokšņa modelēšanas (skat. 12.pielikumu) rezultātā ir definēts trokšņa ietekmes koridors: *"trokšņa prognoze aptver teritoriju ceļa A4 abās ceļa pusēs apmēram 500-700 platā joslā, kurā trokšņa līmeņa vērtības, attālinoties no ceļa A4, nokrītas līdz (..) robežlielumiem"*. Citu ietekmju faktoru ietekmju izplatība ir noteikta citos ekspertu atzinumos atbilstošajos pielikumos un attiecīgi atbilstošajās nodaļās.
	1.2. (..) trokšņa novērtējuma kvalitāte ir zemāka un tās saturs ir mazāk detāls (..)	Norādītie šķietamie trūkumi objektīvi izriet no MK noteikumiem "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", kuru jaunajā redakcijā no 03.11.2023. būtiski paaugstināti satiksmes trokšņa robežlielumi, tāpēc objektīvi samazinās robežlielumu pārsniegumu zonas un attiecīgi prettrokšņa sienas, bet visi šie norādījumi ir izpildīti, izstrādājot pilnīgi jaunu trokšņa novērtējumu (skat. 12.pielikumu).
	2.1. (..) Ziņojuma izstrādes gaitā jānodrošina plānoto risinājumu koordinācija un konsultācijas ar [..] AS "RB Rail" (..)	Šādas konsultācijas nemitīgi notika no paša IVN sākuma līdz Rail Baltica IVN pabeigšanai, bet pēc tam 03.11.2023. paaugstinājās satiksmes trokšņa robežlielumi, kas jau pabeigto Rail Baltica trokšņa novērtējumu padarīja neizmantojamu, tāpēc konsultācijas turpinājās arī jaunā trokšņa novērtējuma izstrādes gaitā un Rail Baltica troksnis kopsakarībā ar A4 ir pārmodelēts no jauna ar AS "RB Rail" sniegtajiem ievades datiem, vairs neizmantojot pabeigto Rail Baltica trokšņa novērtējumu.
	2.2. (..) novērtējumā nav ņemti vērā aktuālā dzelzceļa līnijas Rail Baltica vērtējuma dati par veiktajiem precizējumiem dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumā un tās infrastruktūras objektos, kā arī nav izmantoti precizētie dzelzceļa satiksmes radītā trokšņa ietekmes vērtējuma rezultāti. Tāpat (..) nav aktualizēti arī Ziņojuma 33., 34. attēli un citi Ziņojumā attiecināmie attēli.	Jaunajā novērtējumā ir izmantoti visi aktuālie dati. Rail Baltica trokšņa ietekmes vērtējuma rezultāti ir novecojuši un nav izmantojami, ir pārmodelēts no jauna. Attēli 4.4.1.apkšnodaļā aktualizēti.
	2.3. (..) salīdzinot Paredzētās darbības un aktuālā dzelzceļa līnijas Rail Baltica vērtējuma Ziņojuma trokšņa izkliedes kartes posmā, kur abu objektu savstarpējās ietekmes vērtējamas kā nozīmīgas (..), iegūtie rezultāti ievērojami (A4 autoceļa novērtējumā ir par 5 – 10 dB(A) zemāki) atšķiras.	Šī atšķirība attiecībā pret trokšņa robežlielumiem neizbēgami izriet no tā, ka A4 novērtējumā robežlielumi ir par 10 dB(A) augstāki nekā Rail Baltica novērtējumā. Šī atšķirība neizbēgami paliek arī jaunajā trokšņa novērtējumā.

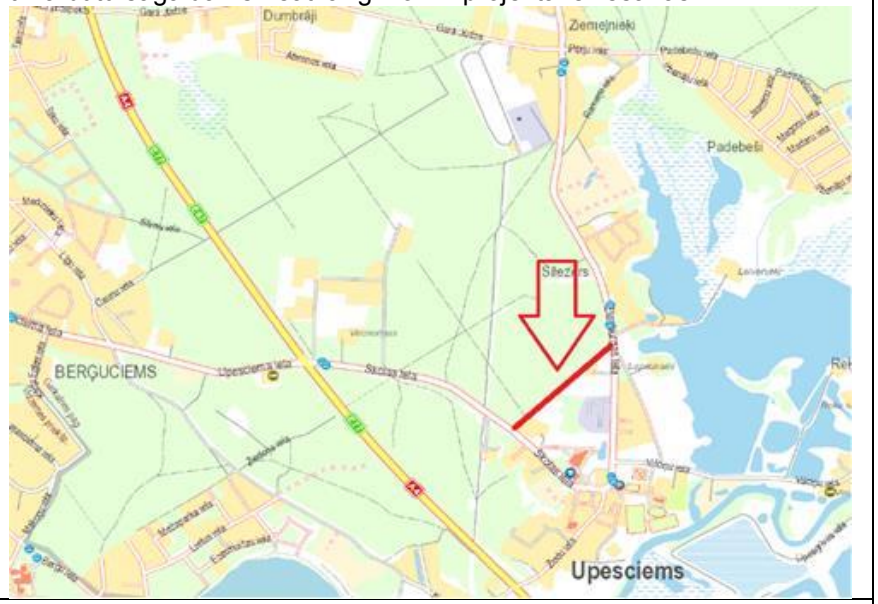
	3. (..) ievaddati nav pievienoti pietiekošā apjomā un kvalitātē (..)	Jaunās modelēšanas ievaddati ir pievienoti 12.pielikumā.
	4. (..) Ziņojumam jāpievieno un Birojā jāiesniedz programmas ģenerētas datnes ar vismaz problemātiskajos (tiek prognozēti pārsniegumi) uztvērējobjektos iegūtajiem trokšņa rādītājiem (..)	Ir pievienotas 12.pielikumā.
	5.1. (..) stratēģiskās trokšņu kartes (..) un (..) Rail Baltica vērtējumam pievienotais trokšņa izplatības novērtējums veikts aprēķinu punktos 4 m augstumā virs zemes, (..) arī Ziņojumā atkārtotais trokšņa ietekmes novērtējums sagatavojams atbilstoši koriģējot aprēķinu punktu augstumu. (..)	Jaunā trokšņa modelēšana veikta 4 m augstumā (skat. 12.pielikumu).
	5.2. (..) Ziņojumam pievienotais esošās situācijas trokšņa izplatības novērtējums kvantitatīvi un kvalitatīvi atšķiras no (..) trokšņa stratēģiskās kartes sagatavošanas kopsavilkuma (..), kas satur būtiski vairāk kvantitatīvu faktu par trokšņa situāciju autoceļa ietekmes zonā kā IVN novērtējumā. (..) stratēģiskajā novērtējumā noteikto problemātisko zonu skaits ir lielāks (..) konstatētie pārsniegumu rādītāji augstāki (..)	Šī atšķirība attiecībā pret trokšņa robežlielumiem neizbēgami izriet no tā, ka A4 novērtējumā robežlielumi ir par 10 dB(A) augstāki nekā senāk sagatavotajās trokšņa stratēģiskajās kartēs. Šī atšķirība neizbēgami paliek arī jaunajā trokšņa novērtējumā.
	Ziņojuma 12. pielikuma kartogrāfiskais materiāls sagatavots, nepievienojot tam leģendu vismaz minimālajā sastāvā un nenorādot mērogu.	Jaunajā 12.pielikumā šādu trūkumu vairs nav.
	5.4. (..) trokšņa izkliedes karšu galvenā funkcija ir sniegt vizuāli pārskatāmu informāciju par trokšņa izplatību autoceļa ietekmes zonā, (..) Ziņojuma 12. pielikumā pievienotais kartogrāfiskai materiāls šo funkciju pilda tikai daļēji. Biroja ieskatā izvērtējama iespēja mainīt karšu pamatni atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 24. janvāra noteikumiem Nr.16 (..) kartes sagatavo “uz valstī noteiktās topogrāfiskās kartes pamatnes tādā mērogā, lai kartē būtu skaidri izšķirami trokšņu avoti kartējamā rajonā un noteiktam trokšņa rādītāja līmenim atbilstošās kontūras”.	Jaunajā 12.pielikumā šis norādījums izpildīts.
	Ziņojumam pievienojams pielikums, kurā norādīti Ziņojumā veiktie labojumi vai papildinājumi. Pārskatu par veiktajiem labojumiem rekomendējam noformēt tabulas veidā, norādot, kur un ar kādu informāciju Ziņojums ir papildināts, vai argumentēt, kādēļ tas nav veikts.	Tas izpildīts šajā tabulā, tikai tā ievietota pašā Ziņojumā, jo tās apjomam nav lietderīgi veidot atsevišķu pielikumu.

	6. (..) Ziņojuma 34. tabulā, kurā apkopotas visas sagatavotās atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, nav atrodamas atbildes uz Biroja 10. novembra vēstulē uzdotajiem jautājumiem, labojumi vai argumenti to neveikšanai nav atrodami arī Ziņojumā un trokšņa vērtējumā. Arī (..) atbildes uz pārējo institūciju jautājumiem nav uzskatāmas par pietiekošām, uz ko norādīts arī Salaspils novada pašvaldības, DAP, Dienesta un AS "RB Rail" šai Biroja vēstulei pievienotajos aktuālās Ziņojuma redakcijas vērtējumos.	Trokšņa novērtējums ir pārtaisīts no jauna (skat. 12.pielikumu). Pārējās trūkušās atbildes sniegtas šīs tabulas turpinājumā.
	7. (..) atšķirības paredzētajos izbūves risinājumos ir četru posmu šķērsojuma un/ vai piekļuves īpašumiem risinājumi, kas Ziņojumā tiek vērtēti kā Paredzētās darbības alternatīvas. Birojs konstatē, ka (..) šie risinājumi vispār netiek salīdzināti (..) trokšņa ietekmes (..) aspektā. Birojs arī konstatē, ka (..) trokšņa vērtējumā alternatīvu atšķirības sagaidāmajā trokšņa ietekmē nav analizētas, nav pievienotas arī kvantitatīvo rādītāju aplēses vai provizorisks novērtējums. (..)	Nodaļa "4.4.1 Trokšņa izmaiņu ietekme" ir papildināta ar skaidrojumu par alternatīvām: Autoceļa A4 pārbūvei tiek izskatītas divas alternatīvas, kuras atšķiras detaļās, konkrēti, ar nebūtiski atšķirīgu piegulošo vietējās satiksmes ceļu tīklu ar mazām satiksmes intensitātēm un mazu kustības ātrumu, jo pārbūvējamā ceļa pamattrase nemainās. Projektētāji SIA "EaE Projekts" detalizētu trīsdimensiju modeli ar ceļu un divlīmeņu pārvadu augstumiem ir sagatavojuši tikai 1. alternatīvai, un uz tās pamata arī ir veikta trokšņa modelēšana. Šo satiksmes intensitāšu mazās vērtības norāda, ka nekādu būtiski atšķirību trokšņa situācijā starp alternatīvām nav un visi secinājumi par 1. alternatīvu attiecas arī uz otro alternatīvu: nebūtiskas atšķirības iespējamas tikai trokšņa ekrānu izvietojumā gar vietējās satiksmes ceļiem (nevis pamattrasi), panākot to pašu rezultātu – trokšņa robežlielumu nepārsniegšanu. Trokšņa ekrānu precīzie parametri nav IVN uzdevums, tas ir būvprojekta uzdevums. Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.pantā "Ietekmes novērtējuma principi" noteikts : "1) ietekmes novērtējums izdarāms pēc iespējas agrākā paredzētās darbības plānošanas, projektēšanas un lēmumu pieņemšanas stadijā", kas pilnībā izslēdz uzdevumu IVN stadijā noteikt precīzos prettrokšņa ekrānu būvprojekta parametrus. IVN uzdevums ir tikai konstatēt, ka paredzētā darbība ir iespējama veidā, kas nerada trokšņa robežlielumu pārsniegumus, un šis konstatējums vienlīdz attiecas uz abām alternatīvām.
	7. (..) atšķirības paredzētajos izbūves risinājumos ir četru posmu šķērsojuma un/ vai piekļuves īpašumiem risinājumi, kas Ziņojumā tiek vērtēti kā Paredzētās darbības alternatīvas. Birojs konstatē, ka (..) šie risinājumi vispār netiek salīdzināti (..) piekļūstamības aspektā. (..)	Piekļūstamība izvērtēta nodaļā "7.3. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums", un tās abās alternatīvās vienādais novērtējums ietilpst 40. tabulas pozīcijās "Ietekme uz sociāli-ekonomiskiem aspektiem" un "Ietekme uz teritorijas attīstību".

	7. (..) Birojs arī norāda, ka par IVN procedūrai atbilstošu nav uzskatāma Ziņojuma 34. tabulā pievienotā norāde, ka Salaspils novada pašvaldības norādītās problēmsituācijas saistībā ar piekļūstamības risinājumiem ir atrisinātas "ārpus IVN procedūras un ņemtas vērā precizētajās kartēs". Atbildē netiek arī norādīts, kurās no kartēm ir veikti labojumi.	Trūkušās atbildes sniegtas šīs tabulas turpinājumā.
AS "RB Rail"	1. Vēl joprojām ne visur ir iekļauti Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" (Rail Baltica) projekta aktuālie risinājumi(..)	Visa aktualitāti zaudējusī informācija par Rail Baltica nomainīta ar aktuālo. Tāpat arī aktuālā informācija par Rail Baltica izmantota ar A4 kumulatīvā trokšņa modelēšanā (skat. 12.pielikumu).
	2. IVN Ziņojuma 6.pielikumā norādītie ceļa pārbūves risinājumi neatbilst nevienai no Paredzētās darbības piedāvātajām alternatīvām.	IVN Ziņojuma 6.pielikums bija aizgūts no iepriekšējā A4 pārbūves IVN (2018) parādīt citus objektus, ne aktuālos risinājumus, bet tas tikai radīja pārpratumus un faktiski nebija vajadzīgs, jo visi objekti ir parādīti 4.pielikuma rasējumos, tāpēc ir izņemts no IVN aktuālās redakcijas.
	3. IVN Ziņojumam pievienotajos trokšņa novērtējuma materiālos (..)	Trokšņa novērtējums ir pārtaisīts no jauna (skat. 12.pielikumu).
	3. (..) IVN Ziņojumā sadaļā par trokšņa izmaiņu ietekmi vēl joprojām tikai attēlots, kāda trokšņa izplatība bija prognozēta 2016.gada Rail Baltica IVN ziņojumā (..).	Informācija aktualizēta.
Salaspils novada pašvaldība	(..) Bez papildus informācijas saņemšanas nav iespējams konstatēt kādas izmaiņas ir veiktas precizētajās kartēs, kā arī pašvaldības rīcībā nav informācijas par VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izvēlētajiem risinājumiem par 27.07.2023. vēstulē minētajiem jautājumiem.	Blakus autoceļam A4 labajā pusē (Salaspils pusē) posmā no autoceļa V57 līdz esošajam dzelzceļam "Rīga - Daugavpils" (līdz plānotajam paralēlajam ceļam blakus esošajam minētajam dzelzceļa) tiks paredzēts jauns paralēlais ceļš, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem.
DAP	1. (..) informācijā par plūdu riskiem un applūstošajām teritorijām Paredzētās darbības vietā tiek lietota atsauce uz VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" 2015. gadā izstrādāto "Daugavas upju baseinu apgabala plūdu riska pārvaldības plānu 2016.-2021.gadam". Iepriekš minētā plānošanas dokumenta vietā būtu jāņem vērā jaunajam plānošanas ciklam (22.12.2021.-2027.g.) izstrādātais Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plāns un plūdu riska pārvaldības plāns 2022.-2027. gadam.	Informācija aktualizēta.
	2. (..) Ziņojumā, tostarp 36. tabulā, izvērtējot alternatīvas, ir jānorāda un jāņem vērā aktuālākajā biotopu izpētē iegūtos datus.	Informācija aktualizēta.

	3. Pārvaldes 2023. gada 21. augusta vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N 3. punktā sniegtais ierosinājums par atsevišķas tabulas izveidi vieglākai uztveramībai, kurā atspoguļota informācija par ietekmi mazinošiem pasākumiem nav ņemts vērā. Vienlaikus gan jāsecina, ka Ziņojuma 6.2. apakšnodaļā informācija par ietekmi mazinošiem pasākumiem ir ietverta.	Nenoraidot DAP viedokli, ka informācija tabulas veidā varētu būt vēl uztveramāka, autori pateicas par DAP konstatējumu, ka informācija tomēr ir patiesi un pilnīgi atspoguļota, un uzlabo Ziņojumā to, kas ir labojams pēc būtības.
	4. (..) ir stājušies spēkā jauni Ministru kabineta 2023. gada 21. novembra noteikumi Nr. 674 “Noteikumi par dabas liegumiem”. (..) Lūdzam attiecīgi aktualizēt Ziņojumu ar informāciju par jaunajiem noteikumiem (Ziņojuma 1.4. nodaļā). (..) ar iepriekš minēto jauno noteikumu par dabas liegumiem pieņemšanu, Paredzētās darbības tuvumā ir izveidots jauns dabas liegums “Ķivuļurga”, kuru tuvākajā laikā plānots noteikt arī kā Natura 2000 teritoriju (..) Ziņojums ir papildināms ar informāciju par šī dabas lieguma atrašanos Paredzētās darbības ietekmes zonā, ietverot Paredzētās darbības iespējamās ietekmes izvērtējumu, pasākumus ietekmes mazināšanai vai novēršanai uz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju “Ķivuļurga”.	1.4.nodaļa aktualizēta. Pievienots 1.4.1.pielikums ar papildinformāciju par jauno dabas liegumu “Ķivuļurga”, bet novērtējums pēc būtības nemainās, jo ietekme uz paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā (~15 m attālumā no A4 autoceļa apbraukšanas vajadzībām pārbūvējama ceļa posma) esošo ES nozīmes biotopu Aluviāli meži 91E0*, kas tagad ietilpst jaunizveidotajā dabas liegumā “Ķivuļurga”, ir jau iepriekš novērtēta, kaut tas neietilpa aizsargājamā teritorijā, un šis ietekmes novērtējums un izrietošās rekomendācijas nemainās no tā, ka tagad tas ietilpst aizsargājamā teritorijā.
	5. (..) Pārvalde lūdz Ziņojuma attiecīgās sadaļas papildināt, norādot, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumu Nr. 264 “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” 16.17. punktu dabas liegumā “Ķivuļurga” ir aizliegts būvēt hidrotehniskas būves un ierīkot meliorācijas sistēmas, veikt to rekonstrukciju un renovāciju, izņemot, lai novērstu teritoriju applūšanu ārpus aizsargājamās teritorijas.	Dabas liegumā “Ķivuļurga” nav paredzēts būvēt hidrotehniskas būves un ierīkot meliorācijas sistēmas, veikt to rekonstrukciju un renovāciju.
VVD Atļauju pārvalde	Dienests izvērtēja SIA “Enviroprojekts” interneta vietnē pieejamo IVN Ziņojumu un sniedz šādas atsauksmes/ norādījumus par obligātajiem nosacījumiem paredzētās darbības realizācijai: (..)	Tie ir norādījumi VPVB, kādus obligātos nosacījumus iekļaut nevis Ziņojumā, bet VPVB atzinumā par Ziņojumu, un ir pilnībā atbalstāmi.
Salaspils novada pašvaldība	(..) Bez papildus informācijas saņemšanas nav iespējams konstatēt kādas izmaiņas ir veiktas precizētajās kartēs, kā arī pašvaldības rīcībā nav informācijas par VSIA "Latvijas Valsts ceļi" izvēlētajiem risinājumiem par 27.07.2023. vēstulē minētajiem jautājumiem.	Blakus autoceļam A4 labajā pusē (Salaspils pusē) posmā no autoceļa V57 līdz esošajam dzelzceļam “Rīga - Daugavpils” (līdz plānotajam paralēlajam ceļam blakus esošajam minētajam dzelzceļa) tiks paredzēts jauns paralēlais ceļš, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem.
Ropažu novada pašvaldība	1. Visā Paredzētās darbības garumā gar paralēlajiem autoceļiem nepieciešams izbūvēt gājēju un velotransporta infrastruktūru, ierīkot apgaismojumu.	Ropažu novada teritorijas plānojumā nav norādīti plānotie gājēju un/vai velosipēdu ceļi blakus autoceļam A4, kas liecina, ka šāda pārvietošanās vajadzība pagaidām konstatēta nav. Velosipēdistiem un gājējiem

		iespējams pārvietoties pa paralēlajiem ceļiem vietējai satiksmei, kur būs neliela satiksmes intensitāte un samazināts braukšanas ātrums. Pašvaldību vēlme attīstīt savu infrastruktūru nav saistāma ar šo projektu. Pēc a/c A4 pārbūves par ātrgaitas ceļu, pašvaldībai būs iespēja veikt gājēju un/vai velosipēdu ceļu izbūvi.
	2. Paredzēt divlīmeņu gājēju pārejas (tilta) izbūvi autoceļa A4 šķēršošanai starp Muceniekiem un Līčiem. Ropažu novada attīstības programmas 2022.-2028. gadam vidēja termiņa prioritāte VP3 "Daudzveidu mobilitāte (vai bezizmešu mobilitāte)" paredz plašu iedzīvotāju pārvietošanos, tāpēc Pašvaldība uzstāj Paredzētās darbības ietvaros neveidot noslēgtas kopienas (ciemus) abpus Paredzētajai darbībai.	Norādām, ka gājējiem un velobraucējiem no Līču ciemata līdz Mucenieku ciematam un otrādi būs iespēja nokļūt, izmantojot paralēlos ceļus un divlīmeņu šķērsojumu Pk. 72+00. Minētais šķērsojums atrodas krietni tuvāk Līčiem, kā iepriekš tika paredzēts, līdz ar to iedzīvotājiem būs jāveic krietni īsāks ceļš. Sakarā ar iepriekš minēto Izpildītājs nesaskata iemeslus divlīmeņu gājēju pārejas izbūvei, lai savienotu Mucenieku un Līču ciematus blakus jau paredzētai infrastruktūrai. Gājēju un velosipēdistu drošība tiks ievērojami uzlabota, salīdzinot ar esošo situāciju, kurā nav pieejams nekāds A4 šķērsojums. 
	3. Rast risinājumu transporta plūsmas novirzīšanai un bīstamības mazināšanai Upesciema apkārtnē, nevirzot paralēlo ceļu caur Upesciema centru. Paredzētā darbība būtiski ietekmē Skolas ielas, Ziedu ielas un Elenburgas ielas iedzīvotāju dzīves kvalitāti, jo klusa un mierīga iela pēc Paredzētās darbības realizācijas tiks padarīta par tranzīta ielu visa veida transportam ar satiksmes intensitātes palielinājumu vairāk par 50%. Atkārtoti uzsveram, a Skolas ielas un	Tik milzīgs satiksmes intensitātes palielinājums, kā pašvaldība norāda, netiek prognozēts. Klāt nāks Rožu prospekta un Garās jūdzes intensitāte - ~1000 aut/dnn (pie esošās intensitātes) + V54 intensitāte ~ 600 aut/dnn. Jāņem vērā, ka daļa no šīs intensitātes brauks ārā uz a/c A2 no Langstiņu ielas. Katrā ziņā intensitāte šajā apkaimē palielināsies neatkarīgi no A4 projekta realizācijas. Tas nozīmē, ka pašvaldībai tāpat ir jārisina esošās problēmas pie Berģu Mūzikas un mākslas pamatskolas.

	Elenburgas ielas krustojums ir ar lielu bīstamības potenciālu gan krustojuma konfigurācijas dēļ (ass un straujš pagrieziens), gan abpus krustojumam esošo izglītības iestāžu dēļ, kas veicina skolēnu un citu iedzīvotāju aktīvu pārvietošanos. Pašvaldība norāda, ka ne Skolas, ne Elenburgas iela nav piemērota izteikta tranzīta koridora veidošanai.	Rekomendējam Ropažu novada pašvaldībai izbūvēt savienojošu ceļu starp Skolas ielu un Elenburgas ielu. Autoceļa A4 satiksmes intensitātei pieaugot, satiksmes organizācija ceļu mezglos laika gaitā tiktu mainīta, limitējot iespējamos manevrus vai pat likvidējot kādus pieslēgumus, tā ka satiksmes pieaugums pašvaldību ielu tīklā būtu sagaidāms neatkarīgi no A4 projekta ieviešanas. 
	4. Būvniecības laikā grantētos ceļus izmantot tikai pamatotas nepieciešamības gadījumā. Pēc nepieciešamības un iedzīvotāju sūdzībām nodrošināt ceļu virsmas apstrādi ar pretputekļu materiālu.	Prasība aplūkojama turpmākajās projektēšanas stadijās.

6. PASĀKUMI IETEKMES UZ VIDI NOVĒRŠANAI VAI SAMAZINĀŠANAI

6.1. Paredzētās darbības realizācijai iespējamie limitējošie faktori

Limitējošo faktoru analīze, attiecībā uz autoceļu būvdarbiem, lielā mērā saistīta ar paredzētās darbības teritorijā esošo dabas, infrastruktūras un tautsaimnieciskās nozīmes objektiem noteiktajām vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslām, ekspluatācijas un drošības aizsargjoslām un sanitārajām aizsargjoslām.

Izpētes teritorijā ir šādas vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas:

- saskaņā ar likuma 7. panta 2. punktu, teritorijā, kur paredzēts īstenot paredzēto darbību atrodas vairākas ūdensteces, kuru aizsargjoslu noteiktie platumi ir 20 m (Lielā Jugla), 50 m (Ķivuļurga) un 300 m (Mazā Jugla). Autoceļa A4 tuvumā atrodas Sunīšu ezers (23 ha liels) un Mārsēnu ezers (32 ha liels), kuriem noteikta 20 m plata aizsargjosla. Saistībā ar ceļu būvdarbiem šajās aizsargjoslās aizliegts izvietot būves degvielas, eļļošanas materiālu, ķīmisko produktu, kokmateriālu, kā arī bīstamās ķīmiskās vielas vai ķīmiskos produktus saturošu materiālu glabātavas, 50 metrus platā joslā veikt kailcirtes (ja aizsargjosla mazāka par 50 metriem, tad visā aizsargjoslas platumā);
- saskaņā ar likuma 8. pantā minēto, aizsargjoslas (aizsardzības zonas) ap kultūras pieminekļiem nosaka Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija saskaņā ar kultūras pieminekļu aizsardzību regulējošiem normatīvajiem aktiem. Metodiku aizsargjoslu (aizsardzības zonu) noteikšanai ap kultūras pieminekļiem reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr.392. Ja aizsargjosla (aizsardzības zona) ap kultūras pieminekli nav noteikta īpaši, tās minimālais platums lauku apvidos ir 500 m. Ap Sunīšu viduslaiku kapsētu ir noteikta individuāla aizsardzības zona - 15 m no zemesgabala (kadastra Nr. 8060 012 0635) robežām, ap Dzelzceļa tiltu (aizsardzības Nr. 8902) noteikta individuālā aizsargjosla (10 m). Noteiktās aizsargjoslas neskar autoceļa A4 rekonstrukcijas teritorijas;
- likuma 11. pants nosaka mežu aizsargjoslas ap pilsētām, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu pilsētu iedzīvotājiem atpūtai un veselības uzlabošanai nepieciešamos apstākļus, kā arī lai samazinātu vai kompensētu pilsētu negatīvo ietekmi uz vidi. Mežu aizsargjoslas ap pilsētām nosaka 2003. gada 4. februārī pieņemtie Ministru kabineta noteikumi Nr.63 "Meža aizsargjoslu ap pilsētām noteikšanas metodika". Mežu aizsargjosla ap Rīgas pilsētu noteikta Ropažu novadā autoceļa tiešā tuvumā. Mežu aizsargjoslas ap pilsētām tiek noteiktas, lai nodrošinātu pilsētu iedzīvotājiem atpūtai un veselības uzlabošanai nepieciešamos apstākļus, kā arī lai samazinātu vai kompensētu pilsētu negatīvo ietekmi uz vidi. Saskaņā ar minētajiem Ministru kabineta noteikumiem Nr.63, šajā aizsargjoslā ir aizliegta kailcirte un aizliegts izvietot degvielas, eļļošanas materiālu, ķīmisko vielu un ķīmisko produktu, kokmateriālu un citu veidu materiālu un vielu glabātavas.
- likuma 9. pants nosaka aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas vietām, kuru noteikšanas metodiku regulē 2004. gada 20. janvārī pieņemtie Ministru kabineta noteikumi Nr. 43 "Aizsargjoslu ap

ūdens ņemšanas vietām noteikšanas metodika". Saskaņā ar 9. panta 2. punktu urbumiem, akām un avotiem, kurus saimniecībā vai dzeramā ūdens ieguvei izmanto savām vajadzībām individuālie ūdens lietotāji (fiziskās personas), aizsargjoslas nenosaka, ja ir veikta labiekārtošana un novērsta notekūdeņu infiltrācija un ūdens piesārņošana. Savukārt 9. panta 3. punktā minēts, ka aizsargjoslas ap centralizētās ūdens ņemšanas vietām aprēķina, ņemot vērā ūdens ņemšanas vietas dabiskos apstākļus un prognozējamo ūdens patēriņu, šāda aizsargjosla autoceļa A4 apkārtnē ir noteikta Garkalnes novadā Baltezera ūdensgūtnei. Saskaņā ar minētajiem Ministru kabineta noteikumiem Nr.43 ap pārējiem centralizētās un decentralizētās ūdensapgādes urbumiem, kuri tiek izmantoti, noteikta 30-50 metrus plata stingra režīma aizsargjosla. Stingra režīma aizsargjoslā aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, izņemot to, kura saistīta ar ūdens ieguvi konkrētā ūdensapgādes urbumā vai ūdensgūtnē attiecīgo ūdens ieguves un apgādes objektu uzturēšanai un apsaimniekošanai;

Ekspluatācijas aizsargjoslas tiek noteiktas gar transporta līnijām, gar elektronisko sakaru tīkliem un citu komunikāciju līnijām, kā arī ap objektiem, kas nodrošina dažādu valsts dienestu darbību. Ekspluatācijas aizsargjoslu galvenais uzdevums ir nodrošināt minēto komunikāciju un objektu efektīvu un drošu ekspluatāciju un attīstības iespējas.

Izpētes teritorijā ir šādas ekspluatācijas aizsargjoslas:

- pamatojoties uz likuma 13. pantu esošajam valsts galvenajam autoceļam A4, kas ir II tehniskās kategorijas ceļš, noteikta aizsargjosla 100 m platumā uz katru pusi no ceļa ass. Savukārt teritorijā esošajiem 1. šķiras autoceļiem saskaņā ar aizsargjoslu likumu noteikta 60 m aizsargjosla, bet 2. šķiras un pašvaldību autoceļiem - 30 metru. Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodiku reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr.162. Aizsargjoslās gar autoceļiem, lai nodrošinātu autoceļa pārredzamību un transportlīdzekļu satiksmes drošību, jāievēro šādi aprobežojumi - 30 metru joslā no ceļa malas cirst kokus un izvietot kokmateriālu krautuves, par to rakstveidā neinformējot autoceļa īpašnieku divas nedēļas pirms koku ciršanas uzsākšanas, kā arī ieaudzēt mežu bez saskaņošanas ar autoceļa īpašnieku, bez autoceļa īpašnieka atļaujas veikt jebkurus būvniecības un derīgo izrakteņu ieguves darbus, kā arī grunts rakšanas un pārvietošanas darbus, izņemot lauksaimniecības vajadzībām nepieciešamos darbus;
- paredzētās darbības teritorijā atrodas arī vairāki elektronisko sakaru tīkli, kuriem saskaņā ar aizsargjoslu likuma 14. panta 2. punktu nosakāma 2,5 metru plata aizsargjosla elektronisko sakaru tīkla līnijas katrā pusē, mērot no elektronisko sakaru tīkla līnijas vai kabeļu kanalizācijas ass. Ekspluatācijas aizsargjoslu noteikšanas metodiku gar telekomunikāciju tīklu līnijām reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr.465. Attiecībā uz autoceļu būvdarbiem jāņem vērā šo noteikumu 7. panta prasība, kur teikts, ka telekomunikāciju tīkla līniju pārbūvēt vai pārvietot drīkst, ja to aizsardzību, pārbūvi un pārvietošanu veic par darbu izpildītāja līdzekļiem, pamatojoties uz tehnisko projektu, kas saskaņots ar telekomunikāciju tīkla līnijas īpašnieku (valdītāju). Pārbūvētā vai pārvietotā telekomunikāciju tīkla līnija paliek līdzšinējā telekomunikāciju tīkla līnijas īpašnieka (valdītāja) īpašumā (valdījumā). Tāpat jāievēro arī šo noteikumu vides un cilvēka aizsardzības prasības, veicot darbus elektrisko sakaru tīklu aizsargjoslās. Jāņem vērā arī Aizsargjoslu likumā ietvertie aprobežojumi - veikt jebkādus

celtniecības, montāžas un spridzināšanas darbus, grunts planēšanu ar tehniku, kā arī zemes darbus dziļāk par 0,3 metriem, aramzemēs - dziļāk par 0,45 metriem, autoceļu zemes nodalījuma joslā - dziļāk par 0,5 metriem, kā arī apbērt ar zemi vai būvmateriāliem kabeļu kanalizācijas kabeļaku lūku vākus, sadales skapjus, brīdinājuma zīmes un mērstabiņus pazemes kabeļu trasēs, kā arī pārvietot esošās elektronisko sakaru tīklu līnijas un iekārtas bez iepriekšējas saskaņošanas ar to valdītāju;

- saskaņā ar likuma 16. panta 2. punktu, jāievēro aizsargjoslu platums gar elektrisko tīklu gaisvadu līnijām, kas pilsētās un ciemos ir 2,5 metru attālumā no līnijas ass gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu līdz 20 kilovoltiem, 7 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 110 kilovolti un 12 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 330 kilovolti. Savukārt gar elektrisko tīklu gaisvadu līnijām ārpus pilsētām un ciemiem, kā arī pilsētu lauku teritorijās ir noteiktas aizsargjoslas 6,5 metru attālumā no līnijas ass gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu līdz 20 kilovoltiem, 30 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 110 kilovolti un 330 kilovolti. Aizsargjoslās gar elektriskajiem tīkliem saistībā ar ceļu būvniecību noteikti šādi aprobežojumi - aizliegts izvietot degvielas, eļļošanas materiālu, ķīmisko vielu un ķīmisko produktu, kokmateriālu un citu veidu materiālu un vielu glabātavas, aizliegts aizsargjoslās gar pazemes elektropārvades kabeļlīnijām veikt darbus ar triecienmehānismiem, nomest smagumus, izmest un izliet kodīgas un koroziju izraisošas vielas, degvielu un eļļošanas materiālus, aizliegts celt, kapitāli remontēt, rekonstruēt vai nojaukt jebkuras ēkas un būves bez attiecīgo komunikāciju īpašnieka atļaujas, kā arī aizliegts veikt zemes darbus dziļāk par 0,3 metriem, bet aramzemēs - dziļāk par 0,45 metriem, kā arī veikt grunts planēšanu ar tehniku. Metodiku, pēc kuras nosaka aizsargjoslas gar elektriskajiem tīkliem, reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika". Saistībā ar ceļu būvdarbiem jāievēro šo noteikumu vides un cilvēku aizsardzības prasības, kā arī aizsargjoslu likuma 45. panta prasības;
- likuma 18. pants nosaka aizsargjoslas ap meliorācijas būvēm un ierīcēm, kuru noteikšanas metodiku regulē Ministru kabineta noteikumi Nr.306 "Noteikumi par ekspluatācijas aizsargjoslas ap meliorācijas būvēm un ierīcēm noteikšanas metodiku lauksaimniecībā izmantojamās zemēs un meža zemēs". Galvenokārt autoceļa A4 rekonstrukcijas teritorijā Salaspils novadā atrodas samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem to aizsargjoslu platums gan lauksaimniecībā izmantojamās zemēs, gan meža zemēs ir līdz 10 metriem. Šajā aizsargjoslā, saistībā ar ceļu būvdarbiem, aizliegts veikt darbus ar triecienmehānismiem, nomest smagumus, izmest un izliet kodīgas un koroziju izraisošas vielas, degvielu un eļļošanas materiālus;
- likuma 19. pants reglamentē aizsargjoslas gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem, kuru noteikšana nepieciešama, lai nodrošinātu ūdensvadu un kanalizācijas tīklu ekspluatāciju un drošību. Aizsargjoslu maksimālais platums gar ūdensvadiem un kanalizācijas spiedvadiem ir 5 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas. Metodiku, pēc kuras nosaka ekspluatācijas aizsargjoslas gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem, regulē Ministru kabineta noteikumi Nr.833. Pamatojoties uz šiem noteikumiem ūdensvadu un kanalizācijas tīklu aizsargjoslās

aizliegts veikt būvdarbus vai remontdarbus bez saskaņošanas ar tīklu īpašnieku, kā arī veikt zemes darbus dziļāk par 0,3 metriem, bet aramzemē — dziļāk par 0,45 metriem, kā arī bez saskaņošanas ar tīklu īpašnieku veikt grunts planēšanu. Papildus aizliegts veikt darbus ar triecienmehānismiem, nomest smagumus, izmest un izliet kodīgas un koroziju izraisošas vielas, degvielu un eļļošanas materiālus. Jāievēro arī šo noteikumu vides un cilvēka aizsardzības prasības, veicot būvdarbus šo tīklu aizsargjoslās;

- likuma 22. pantā noteikti aizsargjoslu platumi ap maģistrālajiem gāzesvadiem. Autoceļa A4 posma teritoriju divas reizes šķērso maģistrālie gāzesvadi. Teritoriju šķērsojošie gāzes vadi ir ar spiedienu spiediens vienāds vai mazāks par 55 bar (5.5 megapaskāli) - šo gāzesvadu aizsargjosla ir 200 metru no gāzesvada ass. Kā arī šķērso vidēja spiediena (spiediens vienāds vai mazāks ar 4 bar) gāzesvads (diametrs 125 mm) apdzīvotajā vietā Upesciems (~5,3. kilometrs) un "Sunīšu ezers" (~6,5. kilometrs). Vidējā spiediena sadales gāzesvads posmā starp šiem diviem šķērsojumiem virzās paralēli esošajai trasei (pa tās labo malu, skatoties virzienā uz Berģiem). Gāzes apgādes tīkli šķērso a/c A4 arī km 4.0 (Ziedu iela). Metodiku, pēc kuras nosaka ekspluatācijas aizsargjoslas ap gāzesvadiem, regulē Ministru kabineta noteikumi Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika". Attiecībā uz ceļu būvi jāņem vērā šo noteikumu 42. panta prasība, ka juridiskās vai fiziskās personas pirms darbu uzsākšanas aizsargjoslās (ja gāzes vadā spiediens ir lielāks par 1,6 megapaskāliem) kopīgi ar gāzes vada īpašnieku vai valdītāju nosaka brauktuvju vietas, lai novērstu iespējamos gāzesvada bojājumus, to šķērsojot. Pagaidu šķērsošanas vietu apzīmējumus un iekārtojumu katrā konkrētajā gadījumā nosaka gāzesvada īpašnieks vai valdītājs. Veicot būvdarbus aizsargjoslā gar gāzesvadu, aizliegts nomest smagumus, izmest vai izliet zemē kodīgas vai koroziju izraisošas vielas, degvielu vai eļļošanas materiālus. Aizsargjoslu likums arī nosaka, ka veicot būvdarbus, kas saistīti ar ceļu izbūvi un rekonstrukciju, jānoslēdz rakstveida vienošanās ar gāzesvadu, gāzapgādes iekārtu un būvju, gāzes noliktavu un krātuvju īpašnieku.

Sanitārās aizsargjoslas tiek noteiktas ap objektiem, kuriem ir noteiktas paaugstinātas sanitārās prasības. To galvenais uzdevums ir sanitāro prasību nodrošināšana. Autoceļa A4 tiešā tuvumā neatrodas Sanitārās aizsargjoslas.

Drošības aizsargjoslas. Bez citiem drošības aizsargjoslu veidiem, kuri netiks aplūkoti, jo nav saistīti ar paredzēto darbību, atsevišķi jāaplūko, jau iepriekš pieminētais augstspiediena gāzes vads ar spiedienu virs 1,6 megapaskāliem:

- likuma 32.2 panta 1. punktā minēts, ka drošības aizsargjoslas ap gāzesvadiem ar spiedienu virs 1,6 megapaskāliem nosaka, lai samazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz cilvēkiem šo ietaišu un būvju avārijas gadījumā. Paredzētās darbības teritorijā esošie maģistrālie gāzesvadi ir 700 mm diametrā. Metodiku, pēc kuras nosaka drošības aizsargjoslas ap gāzesvadiem, regulē Ministru kabineta noteikumi Nr.982 "Enerģētikas infrastruktūras objektu aizsargjoslu noteikšanas metodika". Aizsargjoslu likuma 34. pantā noteikts, ka gadījumos, kad vienā vietā pārklājas vairāku veidu aizsargjoslas, spēkā ir stingrākās prasības un lielākais minimālais platums. Veicot paredzētos ceļu rekonstrukciju šajās vietās rīcība jāsaskaņo ar visām ieinteresētajām institūcijām.

Aizsargjoslu likuma 35. pants nosaka vispārīgos aprobežojumus aizsargjoslās, kas attiecas uz visām iepriekš minētajām būvdarbu teritorijā vai piegulošajā teritorijā esošajām aizsargjoslām. Saistībā ar paredzēto darbību jāņem vērā šādi vispārīgie aprobežojumi aizsargjoslās:

- 35. panta 2. punkts pilnībā attiecas uz esošā autoceļa aizsargjoslu - ja objektam ir noteikta aizsargjosla, tā īpašniekam ir atļauts aizsargjoslā veikt attiecīgā objekta ekspluatācijai, remontam, renovācijai un rekonstrukcijai nepieciešamos darbus. Par to rakstveidā jābrīdina zemes īpašnieks vai tiesiskais valdītājs vismaz divas nedēļas pirms darbu uzsākšanas, izņemot avāriju novēršanas vai to seku likvidācijas darbus, kurus var veikt jebkurā laikā;
- likuma 35. panta 3. punkts nosaka, ka aizsargjoslās, kas ir lauksaimniecības zemēs, plānotie ekspluatācijas, remonta, renovācijas un rekonstrukcijas darbi veicami laikposmā, kad šīs platības neaizņem lauksaimniecības kultūras vai kad ir iespējama lauksaimniecības kultūru saglabāšana, izņemot avāriju novēršanas vai to seku likvidācijas darbus, kurus var veikt jebkurā laikā. Te jāatzīmē, ka paredzētajai darbībai izvēlētās teritorijas daudzviet Salaspils novadā šķērso lauksaimniecībā izmantojamas zemes;
- likuma 35. panta 4. punkts savukārt paredz, ka pēc darbu veikšanas objekta (šajā gadījumā rekonstruētā autoceļa) īpašnieks sakārto zemes platības, lai tās būtu derīgas izmantošanai paredzētajām vajadzībām, kā arī atlīdzina zemes īpašniekam, tiesiskajam valdītājam vai lietotājam darbu izpildes gaitā nodarītos zaudējumus. Zaudējumu apmēru nosaka un zaudējumus atlīdzina likumos noteiktajā kārtībā vai pēc savstarpējas vienošanās;
- būtiska nozīme saistībā ar paredzēto darbību ir arī šī panta 6. punktam - Juridiskās un fiziskās personas, veicot aizsargjoslās darbus, kuru dēļ ir nepieciešams objektus aizsargāt no bojājumiem, pārbūvēt vai pārvietot, aizsardzības, pārbūves vai pārvietošanas darbus veic pēc saskaņošanas ar attiecīgā objekta īpašnieku. Ar minētajām darbībām saistītās izmaksas sedz attiecīgā juridiskā vai fiziskā persona vai — pēc savstarpējas vienošanās — objekta īpašnieks.

Aizsargjoslu likumā un tam pakārtotajos Ministru kabineta noteikumos ietvertās prasības, jo īpaši aplūkotie aprobežojumi šajās aizsargjoslās, ir nozīmīgi limitējošie faktori, īstenojot paredzēto darbību.

Tāpat saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sniegto informāciju paredzēto darbību limitē autoceļa A4 posmā no Sunīšiem līdz Avotiem abpus autoceļam iespējamie arheoloģiski nozīmīgie objekti - senās kokogļu ieguves vietas vai, iespējams, senkapu uzkalniņi. Būvdarbu laikā, uzejot šādas vietas, obligāta prasība ir pārtraukt būvdarbus un izsaukt Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, tālāk rīkojoties saskaņā ar tās norādījumiem.

6.2. Ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumi

Pasākumi ietekmju uz vidi samazināšanai ir iepriekš apskatīti ziņojuma 4. nodaļas sadaļās. Turpmāk sniegts šo pasākumu kopsavilkums katram darba etapam.

6.2.1 Autoceļu projektēšanas un būvniecības gaitā veicamie pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai

- Meža zemju atmežošanas un ar to saistīto kompensāciju jautājumu risināšana atbilstoši Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.889 "Noteikumi par atmežošanas kompensācijas noteikšanas kritērijiem, aprēķināšanas un atlīdzināšanas kārtību" noteiktajām prasībām;
- jāparedz virszemes noteces uztveršanas, savākšanas un novadīšanas no būvobjektiem tehniskais risinājums;
- lai nodrošinātu optimālu mitruma režīmu teritorijā, jāparedz meliorācijas sistēmu pārbūve. Meliorācijas sistēmu pārbūves projektēšana jāveic sertificētam meliorācijas sistēmu projektētājam. Plānojot meliorācijas sistēmu būvniecību, jāizņem tehniskie noteikumi VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi";
- jebkuras darbības veikšanai aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem, jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju;
- tehniskā projekta izstrādes laikā jānosaka konkrēti risinājumi trokšņu samazināšanai apvedceļa apkārtnē;

Lai nodrošinātu virszemes ūdensteču ūdens dabiskās kvalitātes saglabāšanu, ieteicami sekojoši pasākumi:

- būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāsaskaņo Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē un atbilstoši Latvijas zivju resursu aģentūras tehnisko noteikumu prasībām;
- būvdarbos iesaistītas tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai jānotiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes;
- nepieļaut degvielas noplūdi būvlaukumā;
- nepieļaut augsnes un uzbērumu veidojošo materiālu ieskalošanu virszemes ūdenstecēs.
- sadarbībā ar *Rail Baltica* paredzami risinājumi dzīvnieku pārejām, projektēšanas laikā konsultējoties ar zīdītāju sugu speciālistiem, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz dzīvnieku migrāciju un dzīvnieku migrācijas koridoriem. Tehniskie risinājumi saskaņojami ar DAP. Kā konkrēti ieteikumi norādāmi, piemēram:
  - tilts pāri Lielajai Juglai veiktās pārbūves rezultātā kļūst par migrācijas koridoru lielajiem zīdītājiem;
  - tiltam pāri Mazajai Juglai apvedceļa A4 rekonstrukcijas pārbūves rezultātā jāsaglabā funkcija kā migrācijas koridoram;
  - gar mežu masīviem pārbūvējamajā autoceļa A4 posmā paredzami iežogojumi, lai samazinātu sadursmju risku ar meža dzīvniekiem;

- Būvprojekta izstrādes laikā jāveic konsultācijas ar sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētu ekspertu par sugu grupu "rāpuļi, abinieki" un jāparedz risinājumi sīko zīdītāju/abinieku pārejām zem ceļa vietās, kur to rekomendē eksperts;

- Jānodrošina izlīdzinātu ūdens režīmu Ķivuļurgas šķērsojuma vietā, lai netiktu negatīvi ietekmēts hidroloģiskais režīms ES nozīmes biotopa Aluviāli meži, 91E0 teritorijā zemes vienībā ar kadastra numuriem 80840120197, 80840120027, 80840120025, kā arī to nodrošinot nebūs nelabvēlīga ietekme uz saldūdens biotopu un zivīm;

- Lai mazinātu ietekmi uz zivīm – ilgstošās ietekmes samazināšanai – samazināt šķērsojumu ietekmi uz ūdens kvalitāti, kā arī iespēju robežās samazinot tilta apgaismojuma spīdēšanu upē un ierobežojot tilta ekspluatācijas radītā trokšņa un vibrācijas ietekmi uz upi. Īslaicīgo nelabvēlīgo ietekmi uz ceļotājzivīm var samazināt nozīmīgākajos šo sugu migrācijas periodos (oktobrī – novembrī un aprīlī – maijā) neveicot darbus, kas saistīti ar gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā, darbus, kas saistīti ar būtisku troksni, kā arī darbus, kas saistīti ar ūdens uzduļķošanu vai cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz ūdens kvalitāti). Nozīmīgākajos ceļotājzivju migrācijas periodos nav pieļaujama arī to migrāciju potenciāli traucējošu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, caurtekas u.c.) atrašanās ūdensteču gultnē. Tomēr ir jāņem vērā, ka ceļotājzivju migrācija ar mazāku intensitāti norisinās arī pārējos mēnešos, tāpēc no šādu pagaidu konstrukciju veidošanas ir vēlams atturēties pilnībā. Periodā no aprīļa līdz jūnijam nedrīkst veikt darbus upes gultnē, vai darbus, kas saistīti ar būtisku ūdens uzduļķojumu vai cita veida ietekmi uz ūdens kvalitāti;

- plānotais pievedceļš pie krustojuma ar autoceļu P5 negatīvi ietekmēs mitrāju un dabisko pļavu. Līdz ar to rekomendējams plānoto pievadceļu novirzīt ar lielāku līkumu apkārt esošajam mitrājam;

- Trases attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas, t.i. darbus īstenot periodā no 31. jūlija līdz 31. martam. Iespēju robežās arī būvdarbus organizēt ārpus putnu ligzdošanas sezonas;

- Veicot paredzēto darbību, pēc iespējas saglabāt dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecās, lielu dimensiju priedes visā paredzētās darbības teritorijā;

- Pēc būvdarbu veikšanas gan ES nozīmes biotopu platībās, gan pārējā paredzētās darbības teritorijā, kas klasificēta kā meža zeme, nav pieļaujams izmantot auglīgas melnzemes materiālu ar zāliena piesēju, kas veicinās augsnes bagātināšanos un raksturīgās veģetācijas samazināšanos;

- Ja būvdarbu veikšanas laikā tiek izņemta augsne zem zemes, kurā aug invazīvas augu sugas, šīs augsnes izmantošana atkārtoti būvdarbos nav pieļaujama, lai neveicinātu invazīvo sugu izplatīšanu ar sēklām;

- Nepieciešams saglabāt pļavas silpureņu vitālās atradnes, novirzot plānoto ceļa pārbūves un izbūves darbus vai veicot sugas pārstādīšanas pasākumus piemērotos biotopos;

- Plānojot ceļa pārbūvi, nepieciešams saglabāt neizmainītu hidroloģisko režīmu mitrājā Sunīšu ezera apkārtnē un neveikt saimniecisko darbību zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu

80600120106, kur zināma ilggadīga jumstiņu gladiolas atradne;

- Izveidojot caurtekas mazajām upītēm (Neriņa, Ķekava, Ķivuļurga u.tml.) un lielākajiem novadgrāvjiem (piem., Daugavas-Misas kanāls), nodrošināt, lai attālums no caurtekas griestiem līdz ūdens virsmai arī lielūdens periodā būtu vismaz 1 m, kas nodrošinātu tranzīta iespējas zemu virs ūdens lidojošajām sikspārņu sugām;
- Neapgaismot caurtekas un tiltus, no sāniem un apakšas; apgaismojuma intensitātei 0-3 m augstumā virs ūdens būtu jāsaglabājas ≤ 0,1 lx, kas aptuveni atbilst pilnmēness nakts dabiskajai apgaismojuma intensitātei. Īpaši nozīmīgi lielajām upēm ‑ piem., Lielās un Mazās Juglas tiltu gadījumā;
- Uzstādot mākslīgo apgaismojumu, izmantot tikai uz zemi, ceļu (un/vai gājēju ietvi, ja tāda tiktu veidota) fokusētas lampas, ja to pieļauj normatīvais regulējums. Maksimāli jānovērš gaismas noplūde blakus biotopos, īpaši mežu biotopos;
- Vietās, kur to pieļauj normatīvie akti, apgaismojumam izmantot oranžā spektra gaismas, kuras ir relatīvi mazāk traucējošas – ar gaismas viļņa garumu >540 nm un CCK (Correlated colour temperature) <2700K;
- Vēlams izvietot apgaismojuma lampas pēc iespējas reti, lai starp tām saglabātos tumšāki noēnoti "koridori" (vēlams - ar apgaismojuma intensitāti tuvu 0,1 lx), vai, alternatīvi – sikspārņu vairošanās laikā vasaras mēnešos (maijs, jūnijs, jūlijs) būtu vēlams apgaismojumu izslēgt ne vēlāk kā 2 stundas pēc saulrieta, saglabājot nakts lielākajā daļā dabisko apgaismojumu. Pārējos gadalaikos, sevišķi ziemā, īpaši piesardzības pasākumi attiecībā uz apgaismojumu nav nepieciešami;
- Ja iespējams uzstādīt uz sensoriem/releja darbināmu apgaismojumu, kurš īslaicīgi ieslēdzas tikai nepieciešamīgas gadījumā, šādam risinājumam no sikspārņu un to barības bāzes (kukaiņu) aizsardzības viedokļa dodama priekšroka;
- Autoceļa posmos mežā vēlams veidot blīvu krūmāja sienu mežmalā, kas samazinātu trokšņa un automašīnu radītā apgaismojuma izplatīšanos, kā arī potenciāli novirzītu sikspārņus lidot augstāk. Pieļaujams, kur tas nepieciešams, vadoties no citām prasībām, veidot arī mākslīgos trokšņu aizsegus, kuri arī novirzītu ceļu šķērsojošos sikspārņu lielākā augstumā;
- Izbūvējot divstāvu pārvadus, jānodrošina, ka to tiltus sikspārņi var izmantot kā aizsegu-vadlīniju ceļu šķērsošanai – attiecīgi jānodrošina neapgaismota/noēnota zona vismaz vienā pārvada pusē;
- Obligāti īstenojams sertificētā eksperta (par sugu grupu "sikspārņi") atzinumā norādītais monitorings.

Papildus jau minētajam, negatīvo ietekmju mazināšanai būvdarbu laikā izskatīt iespēju, ceļa pārvadu izbūvei, pāļu dzīšanu veikt, izmantojot urbšanas paņēmienu, nevis to dzīšanu ar triecienmehānismiem, tādēiādi samazinot vibrācijas.

Jānodrošina meliorācijas sistēmu saglabāšana, ekspluatācija, uzturēšana, tām jākalpo sākotnēji paredzētajam mērķim - optimāla mitruma režīma nodrošināšanai augsnē, liekā ūdens aizvadīšanai.

Būtiska mēroga autoceļa A4 šķērsojumu pārbūves ietekme ir saistāma galvenokārt iespējamu anadromo ceļotājzivju migrācijas kavēšanu. Pārbūves ietvaros zivju migrāciju būtiski ierobežojošo konstrukciju izveidošana nav paredzēta. Attiecīgi ilgstošās ietekmes samazināšana ir iespējama galvenokārt, samazinot šķērsojumu ietekmi uz ūdens kvalitāti, kā arī iespēju robežās samazinot tilta apgaismojuma spīdēšanu upē un ierobežojot tilta ekspluatācijas radītā trokšņa un vibrācijas ietekmi uz upi. Īslaicīgo nelabvēlīgo ietekmi uz ceļotājzivīm var samazināt nozīmīgākajos šo sugu migrācijas periodos (oktobrī - novembrī un aprīlī - maijā) neveicot darbus kas saistīti ar gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā, darbus, kas saistīti ar būtisku troksni, kā arī darbus, kas saistīti ar ūdens uzduļķošanu vai cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz ūdens kvalitāti). Nozīmīgākajos ceļotājzivju migrācijas periodos nav pieļaujama arī to migrāciju potenciāli traucējošu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, caurtekas u.c.) atrašanās ūdensteču gultnē. Tomēr ir jāņem vērā, ka ceļotājzivju migrācija ar mazāku intensitāti norisinās arī pārējos mēnešos, tāpēc no šādu pagaidu konstrukciju veidošanas ir vēlams atturēties pilnībā. Ja autoceļu pārbūves rezultātā netiks pazemināta ūdens kvalitāte, vērā ņemama ilgstošā ietekme uz saldūdens zivīm nav paredzama. Īslaicīgo ietekmi uz saldūdens zivīm var samazināt aprīlī - jūnijā neveicot darbus upes gultnē, kā arī darbus, kas saistīti ar būtisku ūdens uzduļķošanu vai cita veida ietekmi uz ūdens kvalitāti.

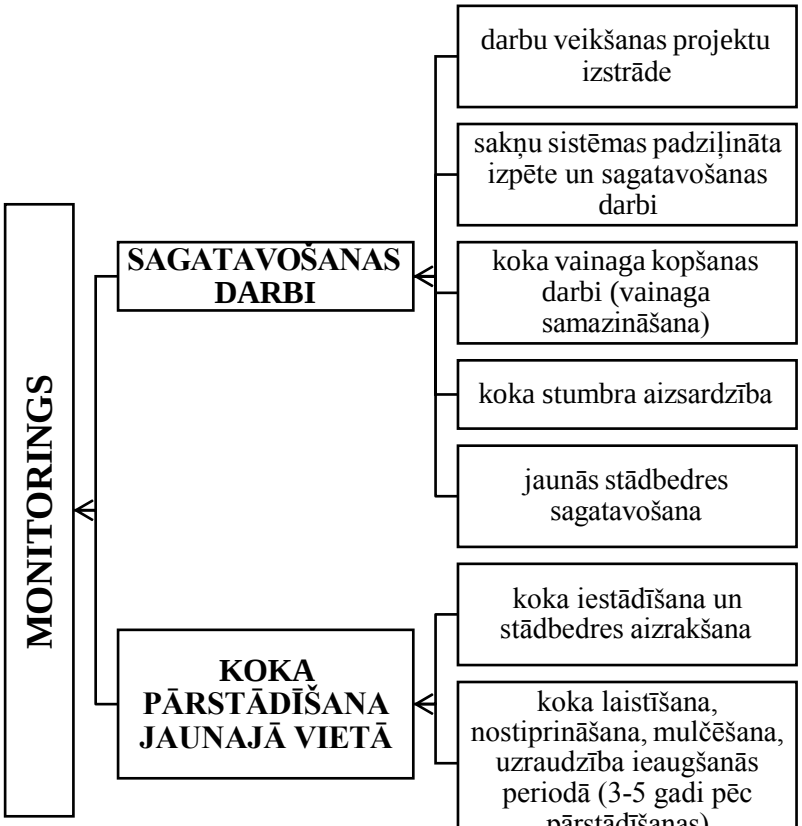
6.2.2 Dižpriedes (dižkoka Nr.75796) pārstādīšana

Koka pārstādīšanai nepieciešams ņemt vērā vairākus ietekmējošos faktorus: koka atrašanās vieta un esošās vides ietekmējošie faktori, koka suga un fiziskais stāvoklis, parametri, vērtība, funkcionālie un tehniskie apsvērumi, kā arī rentabilitāti. Izvērtējot minētos faktorus, projekta ietvaros iespējams sākt plānot pārstādāmā koka jauno atrašanās vietu un izvietojumu (maksimāli tuvu esošajai vietai, tikai ārpus būvdarbu tiešās ietekmes zonas), laika menedžmentu un pārstādīšanas procesu. Par dižkoka nociršanu vai pārstādīšanu lemt tiesīga ir tikai DAP, izsniedzot atļauju. Lai vērtētu dižkoka pārstādīšanas lietderību, pirms paredzētās darbības īstenošanas nepieciešams detalizētāks EAC sertificēta koku tehniķa vai EAC sertificēta arborista atzinums, kā arī saņemama zemes vienības ar kadastra apzīmējuma 80840120173 īpašnieka piekrišana, jo dižkoka pārstādīšana jaunā zemes vienībā nosaka arī jaunu apgrūtinājumu (kods 7313080300) atbilstoši Vienotajam apgrūtināto teritoriju un nekustamā īpašuma objekta apgrūtinājumu klasifikatoram un MK noteikumos Nr.264 noteiktajam. Jebkurā gadījumā jāņem vērā, ka, ja paredzētās darbības realizēšana nav iespējama bez dižkoka nociršanas vai pārstādīšanas, tāpēc pirms tam saņemama DAP rakstiska atļauja: šis ir kā obligātais nosacījums darbības īstenošanai.

Koku pārstādīšanas procesu var iedalīt trīs daļās *(skat. shēmu 51.attēlā)*:

1. Sagatavošanas darbi;
2. Koka pārstādīšana jaunajā vietā;

3. Monitorings.



51.attēls. Koku pārstādīšanas darbu secība

1. *Sagatavošanas darbi*

Neatkarīgi no koka sugas, pārstādīšanas darbus vēlams veikt, kokam atrodoties miera periodā, papildus ņemot vērā arī meteoroloģiskos laikapstākļus (koka miera periods: novembris – aprīlis).

1.1. *Izpēte*

- tiek veikta padziļināta koka, tā atrašanās un pārstādīšanas vietas izpēte. Pirms darba uzsākšanas ir nepieciešams apzināt visus šķēršļus un grūtības (inženiertīkli, piekļuve, tehnika u.c.), kas var rasties pārstādīšanas darbu laikā;
- Nepieciešams veikt padziļinātu sakņu dziļāko slāņu izpēti, lai, koka veiksmīgai pārstādīšanai, varētu noteikt optimālo sakņu kamola izmēru un izplānot pārvešanas trajektoriju.

1.2. *Vainaga kopšanas darbi*

- Tiek veikti vainaga kopšanas darbi pēc nepieciešamības (sauso, krustenisko zaru izgriešana, vainaga pacelšana).

1.3. *Koka stumbra aizsardzība*

- Pirms stādbedres sagatavošanas darbiem pārstādāmajam kokam nepieciešams uzstādīt individuālos stumbra aizsargus;
- Koka stumbru aptīt ar džutas tipa audumu (no koka sakņu kakla līdz ~ 3 – 4 m

augstumam);

- Pirms aizsarga izvietošanas, ap stumbru spirālveidā izvietot gofrētu drenāžas cauruli (Ø 60 – 80 mm);
- Ap koka stumbru no sakņu kakla līdz ~ 2–2,5 m augstumam aplikt stumbra aizsargu *(skat. 52.att.)*.

52.attēls. Koka stumbra aizsardzība

1.4. *Jaunās stādbedres sagatavošana*

- Veicot koka pārstādīšanu, koks ir pakļauts stresam līdz nav atjaunojusies sakņu sistēma. Sagatavojot jauno stādbedri nepieciešams nodrošināt auglīgu un atbilstošu augsni, kas veicina sakņu attīstību un neierobežo sakņu izplatīšanos arī ārpus stādbedres robežām;
- Augsnei zem sakņu kamola jābūt stingrai un stabilai, lai novērstu nosēšanos;
- Jāizveido piekļuve (lēzens padziļinājums) no vienas sāna puses tehniskajam transportam.

1.5. *Sakņu kamola sagatavošanas darbi*

- Sakņu kamola izmērs atkarīgs no koka sugas, atrašanās vietas un citiem faktoriem, kas palielinātu koka izdzīvošanas iespējas. Papildus nepieciešams ņemt vērā arī loģistikas faktorus;
- Pārstādīšanas procesā ir ieteicams sagatavot sakņu kamolu, lai varētu pārvest pēc

iespējas lielāku sakņu apjomu kopā ar augsni uz jauno atrašanās vietu, kas palielina koka izdzīvošanas izredzes pēc pārstādīšanas;

- Sakņu kamola izveidē nepieciešams noņemt velēnu pārstādāma sakņu kamola izmērā, kā arī sakņu kamola pamatnei jābūt brīvai no citiem kokaugiem vai stādījumiem, lai atvieglotu koka izvešanu no esošās atrašanās vietas;

- **Saknes aizliegts plēst vai raut!** Saknēm veikt griezumus ar dārza šķērēm vai sakņu zāģi, samazinot sakņu šķelšanos vai plīšanu, palīdzot kokam ātrāk veidot jauno sakņu sistēmu *(skat. 53. att.)*;

- Lai saknes neizžūtu atraktās/apgrieztās saknes uzreiz aptīt ar samitrinātu džutas materiālu, regulāri veicot sakņu mitrināšanu *(skat. 54. att.)*;

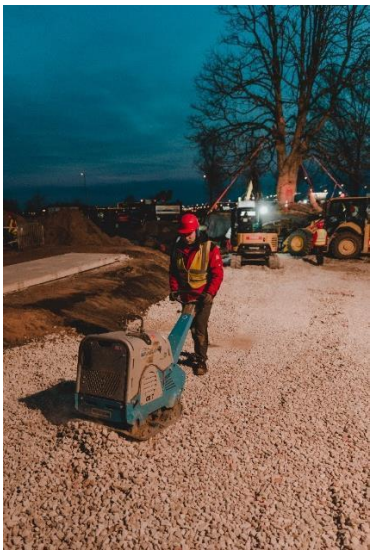
53. un 54.attēls. Sakņu kamola apgriešana un mitrināšana

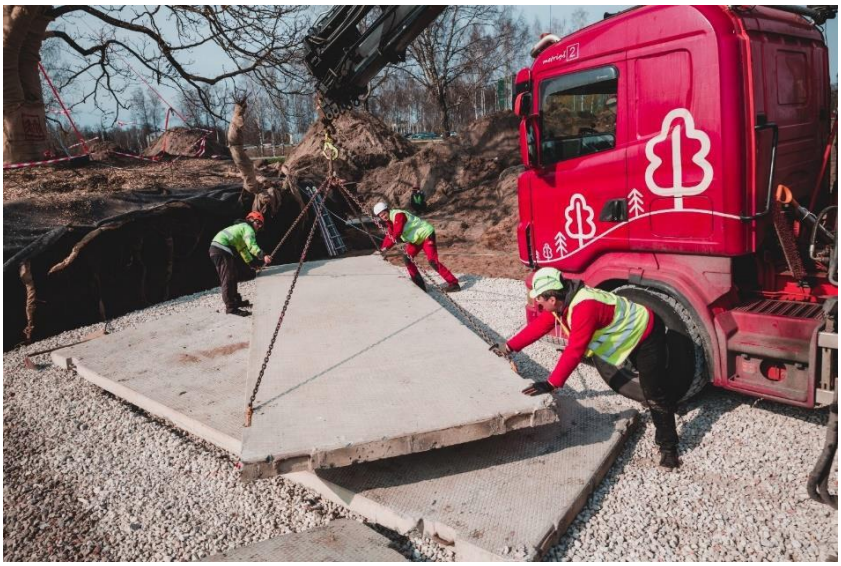
- Metāla stieņu (rievpāļi) iedzīšana zem sakņu sistēmas. Dzīšanas dziļums atkarīgs no pārstādāmā koka sakņu kamola dziļuma *(skat. 55. att.)*.

55.attēls. Sakņu kamola sagatavošanas darbi

1.6. *Sakņu kamola sagatavošana pārcelšanai*

- Būvbedres atrakšana zem koka;
- Izveidot pārvietošanas tranšeju. Piebraukšanas, pārvešanas ceļa sagatavošana smagajai tehnikai *(skat. 56. un 57. att.)*;





56. un 57.attēls. Piebraukšanas un pārvešanas ceļa sagatavošana tehniskajam transportam

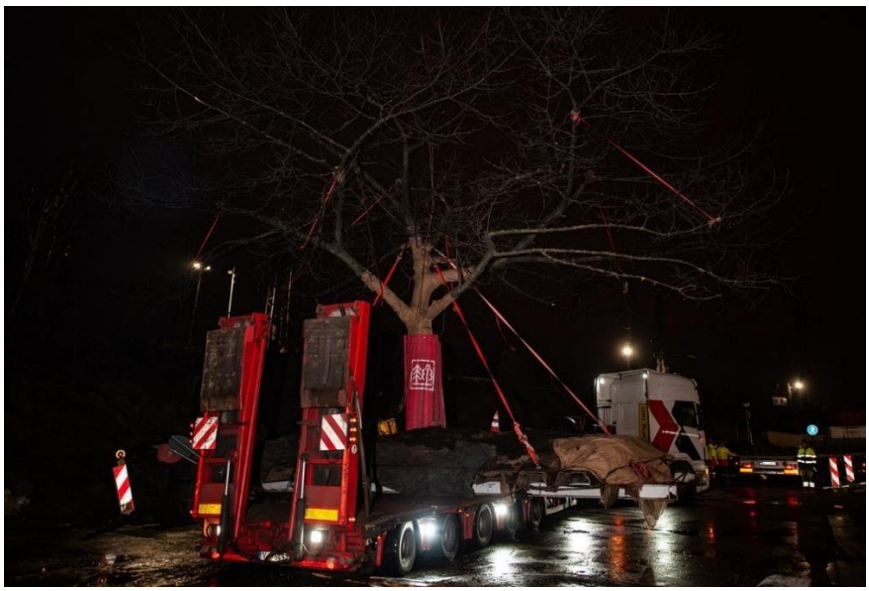
- Sakņu kamols tiek veidots ar pēc iespējas vairāk saknēm, izrokot tās ar pneimatisko (gaisa) lāpstu un rokas instrumentiem *(skat. 58. att.)*. Saknes neatrok pilnībā, lielāko daļu saglabājot zemē un uzturot mitrumu visā pārstādīšanas laikā.
- Izveidot koka pārvietošanas tranšejas, kur no vienas puses piebraukt platformai.

58.attēls. Sakņu kamola sagatavošanas darbi ar pneimatisko (gaisa) lāpstu

2. *Koka pārstādīšana jaunajā vietā*

2.1. Pacelšana un pārvietošana

- Koku paceļ ar hidrauliku (zem koka izvieto lielizmēra domkratus) vai ar celtni ceļ uz augšu, lai apakšā var pabraukt pārvešanas platformu, un novieto uz platformas.
- Pēc uzlikšanas uz pārvešanas platformas koku nostiprina un noenkuro pārvešanai un, velkot ar lielizmēra tehniku, pārvieto uz jauno stādbedri *(skat. 59. un 60. att.)*.



59. un 60.attēls. Koka pārvietošana jaunajā stādbedrē

2.2. *Ievietošana jaunajā stādbedrē*

- Koks tiek ievietots ar ceļamkrānu jaunajā stādbedrē, piebērta augsne, mulča. Augsnei jābūt, auglīgai un gaisīgai, nodrošinot efektīvu ūdens caurplūdi. **Neapbērt koka sakņu kaklu!**

- Mulča tiek izmantota, lai saglabātu augsnes mitrumu, samazinātu ekstremālu temperatūru stārstību ietekmi un kontrolētu nezāļu un citu konkurējošo veģetāciju izplatību. Mulčas slāni izveidot ~ 5–7 cm biezumā, pakāpeniski samazinot slāņa biezumu koka stumbra vai sakņu kakla tuvumā;

- Līdz koks izveidojis stabilu sakņu sistēmu, koku nepieciešams noenkurot, lai noturētu to vertikālā stāvoklī. Ja nepieciešams, stiprinājumi jānoņem, jānomaina vai japielāgo, lai nodrosinātu to efektivitāti un novērstu koka sasvēršanos vai mizas noberzumus;

- Ap koku uzstāda nepārvietojamu pagaidu žogu (~1,5–2 m augstumā) *(skat. 61. att)*;

61. attēls. Nepārvietojams pagaidu žogs

- Nepieciešams nodrošināt laistīšanas sistēmu. Ieteicams izmantot laistīšanu ar kapilāro sistēmu (automātisko laistīšanu) un papildus augsnes mitruma mērītāju *(skat. 62. un 63.att.)*. Laistīšanas sistēmai nepieciešams pilnībā samitrināt pārstādīto sakņu kamolu;

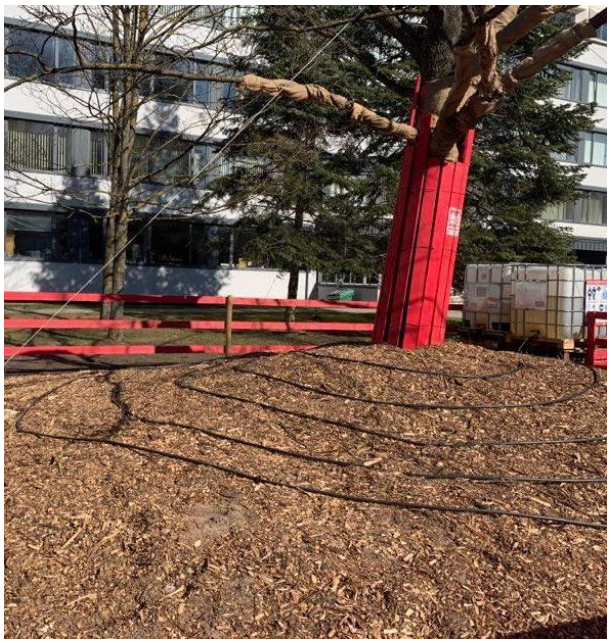
- Pārstādot koku miera periodā (no novembra līdz marta beigām) un augsne nav sasalusi, koka laistīšana jānodrošina vismaz 2 reizes nedēļā, paredzot vismaz 150 l ūdens uz 1 koku. Laistīšana jānodrošina arī visu veģetācijas periodu. Īpaši uzmanību jāpievērš lapu plaukšanas brīdī un vasaras karstajos mēnešos, palielinot ūdens daudzumu.

- Nepieciešamības gadījumā veikt atkārtotus vainaga kopšanas darbus.

2.3. *Koka izņemšanas vietas atjaunošana*

- Pēc pārstādīšanas darbu pabeigšanas jāparedz koku sākotnējo augšanas vietas un

visu pārstādīšanas darbību skarto teritoriju sakopšanas darbi (sākotnējās augšanas vietas aizbēršana, zemes virsmas planēšana, zāliena iesēšana u.c.).



62.attēls. Kapilārā laistīšanas sistēma

63.attēls. Augsnes mitruma mērītājs

3. *Monitorings*

Viens no svarīgākajiem posmiem sagatavošanas un pārstādīšanas procesā ir regulārs koka stāvokļa monitorings jeb uzraudzība, taču jo īpaši svarīgs tas ir pēc koka pārstādīšanas, lai laicīgi spētu novērst radušās problēmas.

Pēc pārstādīšanas kokam nepieciešams nodrošināt regulāru laistīšanu, kopšanu un aprūpi, lai atvieglotu koka pielāgošanos jaunajiem apstākļiem un atrašanās vietai.

Koka monitoringu veikt ~2 gadus no pārstādīšanas. Pirmajā gadā koku apsekot ik pēc 2 nedēļām, otrajā gadā – 1 reizi mēnesī (koka apsekošanas grafiks var mainīties, ņemot vērā laikapstākļus vai ārkārtas gadījumus). Autoruzraudzību nepieciešams veikt sertificētam kokkopim – arboristam. Veicot pārstādāmā koka autoruzraudzību nepieciešams ņemt vērā:

- Augsnes mitrumu, laistīšanas sistēmas pārbaude;
- Koka stabilitāti, enkurošanas sistēmas pārbaude;
- Koka fizisko stāvokli, vitalitāti.

Lai pēc pārstādīšanas regulāri tiktu veikti koka kopšanas darbi, nepieciešams izveidot grafika dienasgrāmatu, atzīmējot katru laistīšanas reizi, apsekošanu un, ja kokam novērojams barības vielas trūkums un nepieciešama mēslošana, tad arī šādas darbības nepieciešams uzrādīt grafikā.

Pirmās pazīmes, kas norāda par koka pielāgošanos jaunajiem augšanas apstākļiem, novērojamas nākamajā veģetācijas periodā. Koka pilvērtīga pielāgošanās – ~2–3 gadus pēc koka iestādīšanas. Tomēr, atkarībā no dažādiem ietekmējošajiem faktoriem, laika periodi var mainīties.

6.2.3 Pasākumi autoceļa ekspluatācijas ietekmes uz vidi mazināšanai

IVN procesā veiktais trokšņa novērtējums pilnā apjomā pievienots 12.pielikumā. Ieteiktie prettrokšņa risinājumi detalizēti aprakstīti un parādīti 4.4.1. apakšnodaļā 23. tabulā.

Lai mazinātu satiksmes negadījumu skaitu un paaugstinātu kustības drošību, mezglu zonas nepieciešams izgaismot, aprīkot ar nepieciešamajām ceļa zīmēm un citiem satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem. Autoceļu ekspluatācijas drošība saistīta arī ar iespējamajiem dzīvnieku migrācijas koridoriem, tāpēc teritorijās, kur autoceļš šķērso vienlaidus meža masīvus un gar autoceļu izveidoti nožogojumi:

- zemju īpašniekiem un to likumīgajiem valdītājiem autoceļa A4 teritorijā ne mazāk kā 1 km platā joslā no brauktuves iežogotās daļas jānosaka vienoti vispārēji ierobežojumi medību saimniecībai, īpaši dzīvnieku piebarošanai un dzinēju izmantošanai medībās,
- sakarā ar Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju sugu monitoringu autoceļa A4 apsaimniekotājiem sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi un Valsts meža dienestu jānodrošina bojāgājušo ūdru, vilku, lūšu un brūno lāču ķermeņu vai to atlieku uzrādīšana to nogādei zinātniskai izpētei.

Autoceļu ekspluatācijas izraisīto ietekmju samazināšanai, saistībā ar ģeoloģiskajiem apstākļiem, veicami sekojoši pasākumi:

- nogāžu nostiprināšanas darbi teritorijās, kur ceļa plūdenuma un redzamības nodrošināšanai attiecībā pret esošo reljefu paredzēts veidot ierakumus vai uzbērumus;
- aizbērto, piegružoto vai kā citādi aizsprostoto notekgrāvju un strautu attīrīšana pēc autoceļa būvniecības pabeigšanas, kā arī izjaukto meliorācijas sistēmu atjaunošana, lai novērstu pārpurvošanās procesu aktivizēšanos.
- Lai samazinātu nātrija hlorīda kaitīgo iedarbību uz floru, ūdens objektiem (virszemes un pazemes) un ekosistēmām kopumā, jāizskata iespēja slīdamības samazināšanai nātrija hlorīda vietā izmantot kalcija hlorīdu, kas ir dabai nekaitīgāks un iedarbīgāks pie lielāka sala nekā nātrija hlorīds.

7. APKOPOJUMS PAR NOVĒRTĒTAJĀM PAREDZĒTĀS DARBĪBAS ALTERNATĪVĀM, TO RAKSTUROJUMS UN SALĪDZINĀJUMS

7.1. 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).

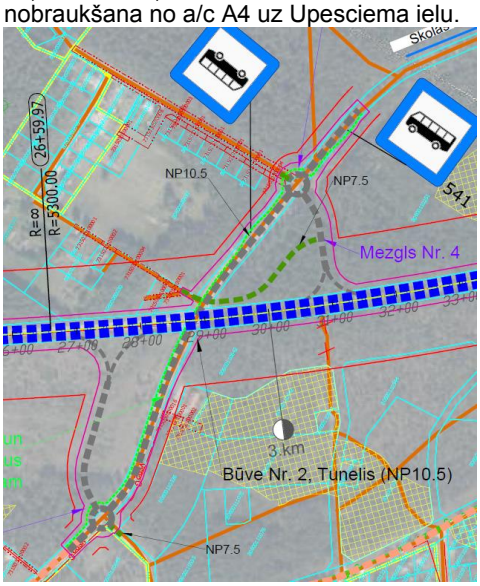
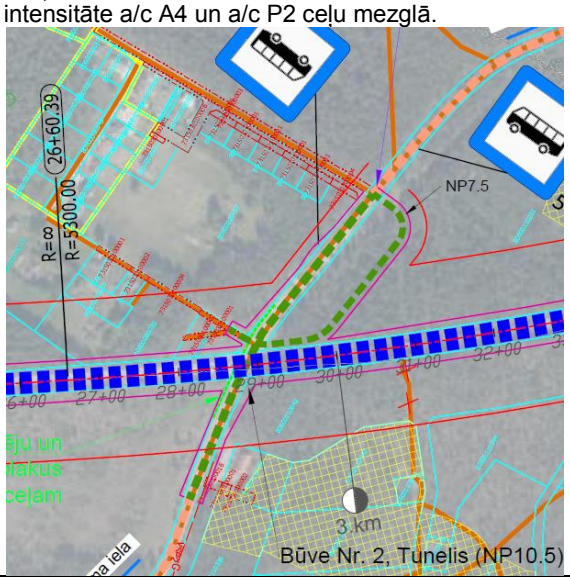
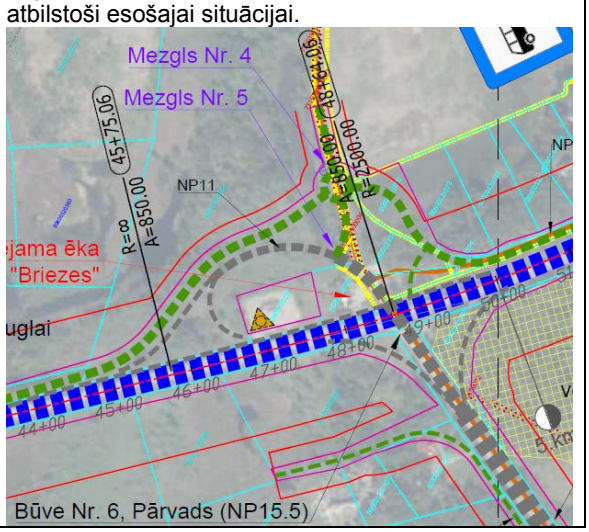
Līdz ar to Ziņojumā tiek apskatītas 2 piedāvātās alternatīvas:

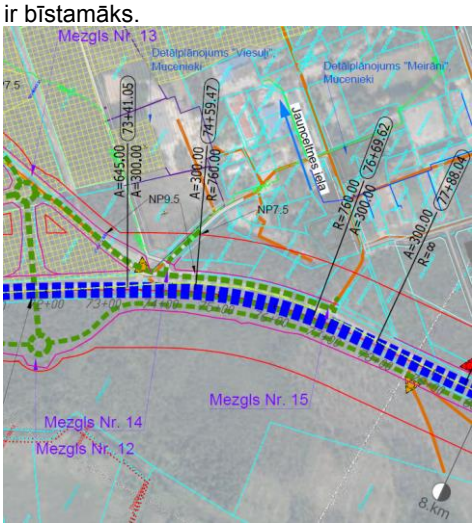
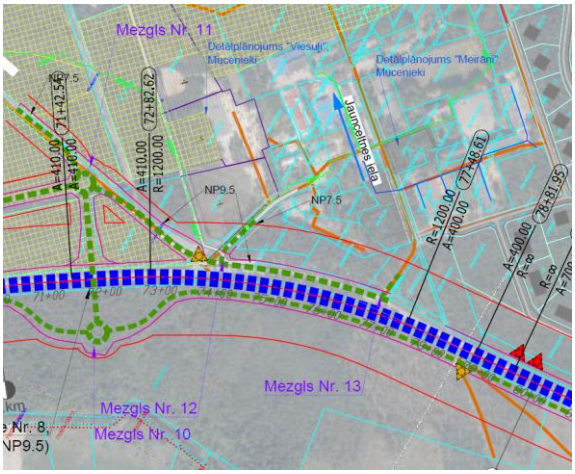
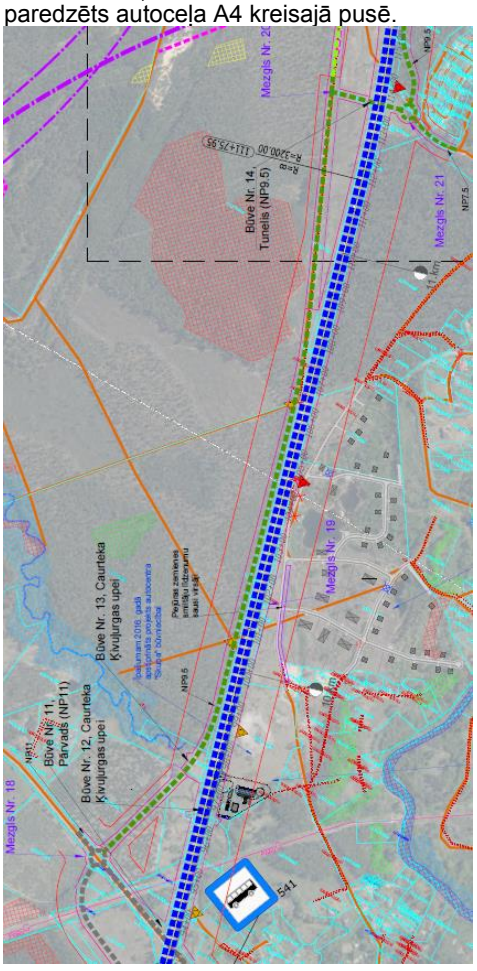
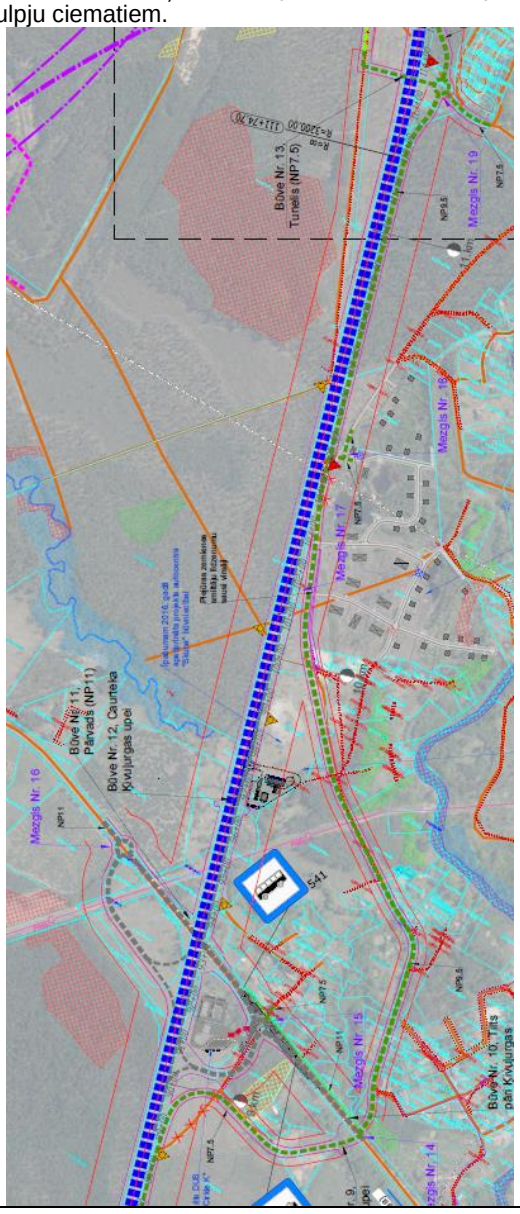
- valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu 1.variants;
- valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu 2.variants;
- un salīdzinājumam: atteikšanās no paredzētās darbības - t.s. "0" alternatīva (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 4.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.

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

38.tabula. Autoceļa A4 pārbūves variantu atšķirību analīze

Vieta	1. Variants	2. Variants
a/c A4 un Upesciema ielas ceļu mezgls	Paredzēts divlīmeņa ceļu mezgls ar nepilnas shēmas rampu tipiem un ar diviem rotācijas apļiem. 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 apļiem. Šāds risinājums nebūtu tik ērts a/c P2 izmantotājiem, taču būtu drošākais. A/c P2 posmā no rotācijas apļa līdz ceļu mezglam uz ciematu Amatnieki paredzēts normālprofils NP20.5, atbilstoši prognozētajai intensitāte. Tālāk a/c P2 Rīgas virzienā paredzēts normālprofils NP11 atbilstoši esošajai situācijai. 	Paredzēts kreisais trompetveida divlīmeņa ceļu mezgls, kuram uz rampas tiek pieslēgts rotācijas apļa pievienojums. A/c P2 izmantotājiem šis variants ir ērtākais, taču šāds variants rada bīstamību Rutku ielas izmantotājiem. Šajā risinājumā paredzēts rotācijas aplis uz a/c P2. Rotācijas apli 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 intensitāte. Tālāk a/c P2 Rīgas virzienā paredzēts normālprofils NP11 atbilstoši esošajai situācijai. 

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 privātīpašumu zemes, taču ir bīstamāks. 	Līknes rādiuss paredzēts atbilstoši projektētajam ātrumam 140 km/h. Risinājums prasa izcirst vairāk meža, atsavināt vairāk privātīpašumu 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. 

7.2. Kritēriji alternatīvo risinājumu salīdzināšanai ietekmes uz vidi aspektā

Veicot alternatīvo risinājumu salīdzināšanas ietekmes analīzi, noteikts ietekmes veids (pozitīva negatīva vai ietekmes nav "0"), kā arī ietekmju būtiskums ("1" nebūtiska; "2" būtiska).

Izvirzītie aspekti balstīti uz 4.nodaļā aprakstītajām potenciālajām ietekmēm.

IVN nav vērtēta projekta pati galvenā un būtiskākā labvēlīgā ietekme – ātras, ērtas un drošas satiksmes nodrošināšana –, jo tas ir projekta mērķis, kura nepieciešamība neizriet no vides apsvērumiem, un tas ir īstenojams gadījumā, ja nelabvēlīgās ietekmes uz vidi, kaut konstatējamas un nenoliedzamas, ir nebūtiskas salīdzinājumā ar projekta pozitīvo devumu un nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktos ierobežojumus. Līdztekus šai pozitīvajai ietekmei pašā projekta teritorijā šis satiksmes uzlabojums uz Rīgas apvedceļa veicinās apvedceļa izvēli, nevis braucienus caur Rīgu, jo īpaši naktī, kad pašreizējā situācijā nereti izbraukt caur Rīgu ir īsāk un ērtāk, kamēr pa ātrgaitas ceļu ar ātrumu 130 km/h tas kļūs pievilcīgāks par Rīgu arī zemes satiksmes diennakts laikā. Šo netiešo pozitīvo ietekmi – satiksmes samazinājumu Rīgā tālu un plaši ārpus šā IVN izpētes teritorijas – novērtēt nav iespējams, jo tā ir ļoti “izsmērēta” pa visu Rīgas plašo teritoriju, tomēr tā jāvērtē kā esoša, tostarp gaisa piesārņojuma samazinājuma aspektā, jo, kamēr uz ārpilsētas autoceļiem gaisa piesārņojuma problēma nav ne esoša, ne sagaidāma, Rīgā tā ir nenoliedzama, un katra automašīna, kas izvēlas maršrutu apkārt Rīgai, ir ieguvums Rīgas gaisa kvalitātei.

7.3. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums

Autoceļa A4 alternatīvu – 1. alternatīva, 2. alternatīva un 0.alternatīva – ietekmes uz vidi salīdzinājums apkopots 40.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.

Trasei pieguļošajās teritorijās sastopamo ES nozīmes īpaši aizsargājamo biotopu platības zaudējums hektāros ir vienāds: neatšķiras līdz pirmajai decimālzīmei aiz komata (skat. 39. tabulu).

39. tabula. Trasei pieguļošajās teritorijās sastopamie ES nozīmes īpaši aizsargājamie biotopi un to zaudējums

ES nozīmes ĪA biotops	Platība valstī, ha	Platība NATURA 2000 vietās, ha	Platība IVN izpētes teritorijā, ha	Platības samazinājums	Ietekmes būtiskuma novērtējums, situācija pēc trases izbūves
Mežu biotopi					
2180 Mežainas piejūras kāpas	60 000	22 900	298,5	Samazinājums par 9,4 ha jeb 0,018 % no platības valstī	Samazinājums par 7,8 ha, biotopa kvalitātes pasliktināšanās apmēram 10 ha, pārējās platībās neitrāli
9010* Veci vai dabiski boreāli meži	228 500	32 000	49,6	Samazinājums par 2,3 ha jeb 0,005 % no platības valstī	neitrāla
9180* Nogāžu un gravu meži	6 500	3 200	2,2	0	neitrāla
91E0 Aluviāli krastmalu un palieņu meži	6 900	2 300	6,3	0	neitrāla
91D0* Purvaini meži	2000 00	32000	3,6	0	neitrāla
Zālāju biotopi					
6210 Sausi zālāji kaļķainās augsnēs	3000	1800	0,1	0	neitrāla
6430 Eitrofas augsto lakstaugu audzes	Nav datu	700 ha	0,02	0	Neitrāli, biotopa saglabāšanās iespējai nepieciešamās platības netiek zaudētas
6450 Palieņu zālāji	15 600	10 000	4,3	0	Neitrāla, jo darbība tiek īstenota nemainot upju hidroloģisko režīmu, trases vieta neskar zālāja platību
6410 Mitri zālāji periodiski izžūstošās augsnēs	1 400 ha	700	0,7	0	neitrāli
Purvu biotopi					
7140 Pārejas purvi un slīkšņas	8500	5100	0,2	0	neitrāli
7160 Minerālvielām bagāti avotu purvi	2400	1200	0,3	0	neitrāla
Citi biotopi					
3150 Eitrofi ezeri ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju	*66 330*	*18470*	-	*0*	*potenciāli neitrāla*
3260 Upju straujteces un dabiski upju posmi	*17 620*	*5470*	-	*0*	*potenciāli neitrāla*

Kopējās abu alternatīvu un nulles alternatīvas (esošās situācijas nemainīšanas) ietekmes uz vidi salīdzinājums nosacītās ballēs (apkopojot 4.19.2. nodaļā sniegtos vērtējumus pa ietekmju faktoriem) sniegts 40. tabulā.

40.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)

7.4. Izvēlētā varianta 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 jārēķinās ar arvien pieaugošu satiksmes intensitāti, kuras cēlonis nav pārbūve: tikai nelielā mērā pārbūve var veicināt šo pieaugumu tādējādi, ka pārbūvētais apvedceļš kļūs konkurētspējīgāks pret maršrutiem caur Rīgu, tāpēc lielāka daļa autovadītāju izvēlēsies 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.

7.5. 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 — Panevēža — Kauņa — Varšava — Prāga[48]. 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 pieaugs) ir 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 pamatnostādnēm 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 divbrauktuvju autoceļu projekta sagatavošana tā īstenošanas uzsākšanai pēc publiskās un privātās partnerības modeļa un īstenošanas uzsākšana, ja tiks pieņemts attiecīgs Ministru kabineta lēmums."

[48] 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.

8. VIDES KVALITĀTES NOVĒRTĒŠANAS MONITORINGS

Vides monitorings tā plašākajā nozīmē ir ilgtermiņa novērošanas, kontroles, analīzes un prognozēšanas sistēma, kas tiek radīta, lai iegūtu informāciju par vides stāvokli un izmaiņām, kas, kā paredzētās darbības īstenošanas gadījumā, radušās cilvēka darbības ietekmē. Likums „Par vides aizsardzību" definē, ka vides monitorings ir sistemātiski vides stāvokļa un piesārņojuma emisiju vai populāciju un sugu novērojumi, mērījumi un aprēķini, kas nepieciešami vides stāvokļa vērtējumam, vides politikas izstrādāšanai un vides un dabas aizsardzības pasākumu plānošanai, kā arī to efektivitātes kontrolei. Tomēr jāatzīmē, ka patlaban nav normatīvo aktu, kas reglamentētu speciāla monitoringa nepieciešamību autoceļa rekonstrukcijas un ekspluatācijas gaitā. Tāds nevienam autoceļam Latvijā arī netiek veikts.

Vides nacionālā monitoringa kontrole paredz novērojumus, lai konstatētu gaisa un ūdens kvalitātes izmaiņas, dabas resursu izmaiņu tendences, kā arī saglabātu mūsu teritorijai raksturīgās ainavas, augu un dzīvnieku sugas. Vides nacionālo monitoringu veido piecas daļas: gaisa un klimata pārmaiņu monitoringa daļa, ūdeņu monitoringa daļa, bioloģiskās daudzveidības monitoringa daļa, sauszemes vides un tās komponentu monitoringa daļa un ģeoloģisko procesu monitoringa daļa.

Monitoringu veic, izmantojot valsts statistikas datu bāzes, salīdzinot vēsturiskos un aktuālos datus par teritoriju, kā arī analizējot aizsargājamo teritoriju monitoringa datus. Vides valsts monitoringu Latvijā veic VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs". Valsts monitoringa pasākumu tīkls Pierīgas apkārtnē, tiek raksturots kā pietiekams un tā rezultātus, attiecībā uz gaisa un ūdeņu monitoringa daļu, iespējams izmantot paredzētās darbības apkārtnes teritorijas vides stāvokļa raksturošanā gan objektu būvdarbu, gan ekspluatācijas laikā.

Apvedceļa lielākajās upēs Lielā Juglā un Mazā Juglā varētu paredzēt veikt vairāk vai mazāk regulāru ūdens ķīmiskās kvalitātes monitoringu. Tā rezultāti parādīs, vai rekonstrukcija neizraisa negatīvas ūdens sastāva izmaiņas, tātad, zaudējumus zivju resursiem. Situācijā, ja apvedceļa ekspluatācijas laikā ūdens ķīmiskā kvalitāte šajās upēs pasliktināsies, papildus nepieciešams veikt arī zivju monitoringu.

Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā, ja notikusi videi bīstamu vielu noplūde, virszemes un pazemes ūdeņu monitoringu ieteicams veikt nekavējoties un turpināt līdz mērķlielumu vai, atbilstoši likumdošanas aktos noteikto normu sasniegšanai. Naftas produktu noplūdes gadījumā nekavējoši jāizmanto konkrētai situācijai piemēroti absorbentu materiāli. Monitorings veicams tuvākajās ūdenstecēs un ierīkojot gruntsūdens novērošanas urbumus.

Katrā konkrētajā negadījumā, kad notikusi piesārņojošo vielu noplūde vidē, jāizvērtē monitoringa nepieciešamība, veids un pielietojamā metodika. Papildus iepriekš minētajam, jāveic arī paredzētās darbības ietekmēto teritoriju vizuālais monitorings, jo gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā un, jo īpaši, avārijas gadījumos iespējams konstatēt acīmredzamu piesārņojošo vielu noplūdi un vides stāvokļa izmaiņas.

Lai novērtētu četrjoslu ātrsatiksmes autoceļu ietekmi uz sikspārņu faunu zinātnisko datu uzkrāšanai Latvijā, ko turpmāk pielietot valsts attīstībā, veidojot jaunus ātrsatiksmes ceļus, būtu nepieciešams veikt sikspārņu monitoringu: standartizētas sikspārņu aktivitātes uzskaites ar automātiskajiem ultraskaņas

ierakstītājiem visā A4 posmā, reģistrējot sikspārņus fona biotopos (mežā, lauksaimniecības zemēs) tiešā autoceļa tuvumā, kā arī potenciālās paaugstinātas nozīmes vietās: upju caurtekās, pie tiltiem, vai pie citiem atklātiem ūdeņiem, arī tiešā autoceļa tuvumā. Akustiskās uzskaites būtu veicamas vismaz vienu sezonu pirms rekonstrukcijas uzsākšanas un atkārtojamas 2. un 5. gadā pēc rekonstrukcijas pabeigšanas. Uzskaites jāveic vismaz divas reizes sezonā (maija beigās/jūnijā un jūlijā/augusta pirmajā pusē), veicot punktveida ierakstus visas nakts garumā 12-15 punktos (potenciāli sikspārņiem nozīmīgos "atslēgas" punktos, piemēram, pie Lielās un Mazās Juglas tiltiem). Uzskaitēm jāizmanto automātiskie ultraskaņas ierakstītāji, kuros ierakstītos failus iespējams vēlāk analizēt ar atbilstošām sikspārņu ultraskaņas analīzes programmām sugu un atsevišķu dzīvnieku pārlidojumu skaita noteikšanai.

Ja sadursmēs ar auto transportu bojā gājušo putnu daudzums ievērojami palielinās, jāveic pasākumi šo sadursmju mazināšanai, kas aprakstīti "Ceļu ekoloģijas rokasgrāmatā" 33. nodaļā "Lidojums neatrisina visu: Ceļu ietekmes uz putniem mazināšana" (A.Kocioleka, K.Grilo, S.Jākobsone, ©2015 John Wiley & Sons Ltd.: https://www.fs.usda.gov/psw/publications/jacobson/psw_2015_jacobson001_kociolek.pdf.

Nepieciešams īstenot monitoringu par to, vai un kā izbūvētais ceļš ietekmē savvaļas dzīvnieku migrācijas un vai, piemēram, paredzētās dzīvnieku pārejas zem tiltiem pildīs savas funkcijas. Pārvaldes ieskatā šāds monitorings nākotnē attiecībā uz citiem projektiem atvieglotu lēmumu pieņemšanu par to, gan cik detāli papildus pētījumi veicami, gan par to, kādus ietekmi mazinošos pasākumus vērts ieviest. Monitorings būtu īstenojams sadarbībā ar *Rail Baltica* projektu.

9. IZMANTOTĀS NOVĒRTĒŠANAS METODES

9.1. Novērtēšanas un prognozēšanas metodes

Atbilstoši VSIA "Latvijas valsts ceļi" Līguma LVC2021/1.10/AC/179 3.pielikuma "PROJEKTĒŠANAS UZDEVUMS" projektam "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", kura būtība ir aktualizēt pirms četriem gadiem jau izstrādātu projektu ar ietekmes uz vidi novērtējumu, III. daļai "METODOLOĢIJA": "3.1. Darba veikšanai Izpildītājam jāizmanto šādi materiāli: (..) 3.1.4. "Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums" (SIA "Projekts 3", 2018)". Līdz ar to maksimāli, ciktāl pirms četriem gadiem pabeigtā ietekmes uz vidi novērtējuma materiāli ir pielietojami aktualizētajiem, bet daudzos aspektos un apjomos līdzīgajiem valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumiem, ir izmantoti vēl gluži svaigie toreizējā IVN materiāli. Lielā mērā no minētā IVN, tikai ar nepieciešamo aktualizāciju, ir izmantotas šādas nodaļas:

IEVADS. RĪGAS APVEDCEĻA PĀRBŪVES PROJEKTA ATTĪSTĪBAS VĒSTURE.
1. PAREDZĒTAJAI DARBĪBAI PIEMĒROJAMO VIDES AIZSARDZĪBAS NORMATĪVO AKTU PRASĪBU ANALĪZE
2.1. Pārbūvējamā apvedceļa loma valsts un reģiona ceļu tīklā, esošo autoceļu tehniskais un noslodzes raksturojums.
2.2. Esošā ceļu tīkla raksturojums. Satiksmes organizācijas un satiksmes drošības analīze.
2.5. Informācija par citiem plānotiem vai akceptētiem (bet vēl nerealizētiem) nozīmīgiem, tostarp satiksmes infrastruktūras objektiem.
2.6. Objektam piegulošajās teritorijās izvietotās inženiertehniskās komunikācijas, būves un to raksturojums.
2.7. Nepieciešamo šķērsojumu un piegulošo autoceļu uzturēšana un nepieciešamās izmaiņas attiecībā pret esošo situāciju būvdarbu un turpmākas ekspluatācijas laikā.
2.9. Paredzētās darbības iespējamās tiešās, netiešās un sekundārās ietekmes.
3.1. Piegulošo teritoriju novērtējums.
3.1.1 Piegulošo teritoriju apraksts
3.1.2 Pārplūstošas, pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas.
3.1.3 Augsnes, grunts un pazemes ūdeņu piesārņojuma novērtējums, piesārņojuma izplatības tendences, ja tādas tiek konstatētas.
3.1.4 Gaisa piesārņojuma līmeņa novērtējums.
3.2. Hidroloģisko apstākļu raksturojums objektam paredzētajā un tam piegulošajās teritorijās.
3.2.1 Lielās Juglas, Mazās Juglas un Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas upes šķērsojuma zonas raksturojums
3.2.2 Citu tuvāko virszemes ūdensobjektu un applūstošu teritoriju raksturojums, kas var būt nozīmīgi paredzētās darbības kontekstā
3.2.3 Virszemes ūdens plūsmu, kas var ietekmēt plānoto būvniecību vai kuras var ietekmēt plānotā būvniecība, virzieni, līmeņi un to svārstības.
3.2.4 Teritorijas dabīgās drenāžas un meliorācijas sistēmas raksturojums.
3.3. Objektam paredzēto un tām piegulošo teritoriju ģeoloģiskais un inženierģeoloģiskais raksturojums.
3.3.1 Ģeoloģiskais raksturojums
3.3.2 Inženierģeoloģiskie apstākļi
3.3.3 Mūsdienu ģeoloģiskie procesi
3.4. Teritorijas hidroģeoloģiskais raksturojums.
3.6. Ainaviskais un kultūrvēsturiskais teritorijas un apkārtnes nozīmīgums, teritorijas arheoloģisko vērtību novērtējums.
3.7. Derīgo izrakteņu atradnes autoceļa posmiem piegulošajās teritorijās.
3.8. Apkārtnē esošo citu vides problēmu un riska objektu raksturojums.
4.2. Ar Darbības vietas teritorijas sagatavošanu, arī tiltu būvniecību, infrastruktūras,

inženierkomunikācijas objektu izveidi vai pārveidi saistīto darbu radīto ietekmju raksturojums un novērtējums.
4.2.3 Fizisko izmaiņu, kas radīsies dabā, īstenojot Paredzēto darbību tās plānotajās vietās, raksturojums.
4.2.5 Iespējamie ierobežojošie nosacījumi minēto darbu veikšanai.
4.4.2 Vibrācijas ietekmes izvērtējums
4.5. Objekta ietekme uz Lielās Juglas, Mazās Juglas, Ķivuļurgas un citu šķērsojošo ūdensteču hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem.
4.6. Hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu iespējamā ietekme uz dzeramā pazemes ūdens resursiem un to kvalitāti, arī individuālo ūdens apgādi.
4.7. Paredzētās darbības rezultātā prognozējamo mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņu iespējamība un nozīmīgums.
4.8. Mūsdienu ģeoloģisko procesu prognozējamās izmaiņas objekta izbūves rezultātā.
4.9. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana; to ietekme uz atklātiem ūdens objektiem, nepieciešamība pēc papildus risinājumiem.
4.10. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem gan būvdarbu laikā, gan ekspluatācijas periodā.
4.10.1 Sagaidāmā ietekme uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem
4.10.2 Sagaidāma ietekme uz Ķivuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem
4.11. Objekta uzturēšanai nepieciešamais materiālu daudzums, to pielietošanas iespējamās ietekmes novērtējums.
4.12. Iespējamo augsnes kvalitātes izmaiņu novērtējums paredzētās darbības piegulošajās teritorijās.
4.14. Prognoze par Paredzētās darbības un ar to saistīto iespējamo ietekmi uz ainavas daudzveidību, tās elementiem, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.
4.15. Notekūdeņi: to rašanās avoti, veidi un daudzums.
4.16. Atkritumu rašanās avoti, veidi un daudzums. Atkritumu apsaimniekošana un pasākumi piesārņojuma izplatīšanās novēršanai būvdarbu laikā.
4.17. Ietekmju savstarpējā saistība.
4.18. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums
5.4. Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānošanas dokumentos saistībā ar plānoto darbību. Iespējamo objektam piegulošo teritoriju izmantošanas un īpašuma piederības izmaiņu raksturojums; iespējamo ietekmju uz ceļa joslai piegulošo zemju īpašumu attīstību novērtējums; iespējami ierobežojumi esošajā saimnieciskajā darbībā, zemes izmantošanā, neērtības un traucējumi, kā arī ieguvumi satiksmes dalībniekiem, pieguļošo teritoriju iedzīvotājiem un blakus esošo zemju īpašniekiem.
5.5. īpašumu sasniedzamības nodrošinājums. Satiksmes organizācija un transporta plūsmu izmaiņas.
5.7. Piegulošo teritoriju plānotās attīstības risinājumi un ar Paredzēto darbību saistītie citi projekti.
6.1. Paredzētās darbības realizācijai iespējamie limitējošie faktori
6.2. Ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumi
7.2. Kritēriji alternatīvo risinājumu salīdzināšanai ietekmes uz vidi aspektā.
7.5. Plānotā objekta nozīmīguma izvērtējums.
8. VIDES KVALITĀTES NOVĒRTĒŠANAS MONITORINGS.
4. pielikums. VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Zemgales reģiona meliorācijas nodaļas tehniskie noteikumi
6. pielikums. Zemes izmantošanas karte
9. pielikums. Hidroloģiskā karte
10. pielikums. Biotopu karte
11. pielikums. Kultūrvēsturisko objektu karte
12. pielikums. Aizsargjoslu karte
14. pielikums. VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" izziņa
15. pielikums. Esošā gaisa piesārņojuma izkliedes kartes

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšana veikta izmantojot:

- paredzētās darbības ierosinātājas sniegto informāciju;
- Vides pārraudzības valsts biroja programmu ietekmes uz vidi novērtējumam;
- apsekojot paredzētās darbības vietu;
- karšu, arhīva materiālu izpēti;
- normatīvos aktus;

- informāciju publiskajās datu bāzēs;
- literatūru;
- timeklī pieejamo informāciju;
- ekspertu atzinumus;
- matemātiskās aprēķinu un datormodelēšanas metodes;
- citi autoceļu IVN ziņojumi.

Esošās situācijas raksturojumam izmantoti pieejamie informatīvie materiāli, kartes, plāni, kas ļauj novērtēt teritoriju un tās ģeoloģisko uzbūvi, hidroģeoloģiskos apstākļus. Apkopota informācija arī par ietekmes zonā esošās teritorijas pašreizējo izmantošanu, tuvumā esošajām apdzīvotām vietām, saimniecībām, saimnieciskās darbības objektiem. No publicētajiem un nepublicētajiem informācijas avotiem iegūta informācija par teritorijas kultūrvēsturisko nozīmīgumu, apkārtnes dabas vērtībām, citam dabas vērtībām un riska objektiem.

Atzinumus snieguši nozares speciālisti. 1.1. pielikumā pievienots ihtioloģa Kaspara Abersona atzinums. Izmantoti arī 1.pielikumā pievienotie augu un biotopu ekspertes Ineses Silamiķeles un ornitologa Kārļa Millera 2018. gada atzinumi, bet augu, biotopu, dižkoku un putnu novērtējuma detalizācija un aktualizācija balstās uz 1.4.pielikumā pievienotā trīs ekspertu komandas 2022. gada atzinuma: Gaidis Grandāns, Uldis Ļoļāns un Kristīne Daudziņa.

Piesārņojošo vielu emisiju daudzuma noteikšanai LVĢMC izmantojusi COPERT V (*Computer programme to calculate emissions from road transport*) modeli, kas ir pēc Eiropas Vides aģentūras pasūtījuma izveidota un akceptēta transporta emisiju aprēķinu datorprogramma - izstrādāta par pamatu ņemot atmosfēras emisiju krājuma *CORINAIR* emisiju faktoru datubāzi (metodiku). Norādītajā datu bāzē iekļauti emisijas faktori atkarībā no automašīnas tipa, dzinēja tipa un darba tilpuma, atbilstības ES likumdošanas prasībām, kā arī braukšanas ātruma. Saskaņā ar šo datu bāzi ir noteikts oglekļa oksīda CO, slāpekļa dioksīda NO_2, daļiņu PM_{10}, daļiņu $PM_{2.5}$ un sēra dioksīda SO_2 emisiju daudzums. Autotransporta sadalījums pa degvielas tipiem prognozēts balstoties uz LR Satiksmes ministrijas datiem par degvielas patēriņu.

LVĢMC gaisu piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanu (aprēķinus) veikusi ar datorprogrammu EnviMan (beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007, versija Beta 3.0D), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Datorprogrammas izstrādātājs ir OPSIS AB (Zviedrija). Šī programma atbilst MK noteikumos Nr.182 "Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi" 14.punktā noteiktajām prasībām un ir iekļauta minēto noteikumu 2. pielikuma sarakstā par izkliedes aprēķiniem izmantojamām datorprogrammām. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums. Meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Novērtējuma ietvaros autotransporta radītais gaisa piesārņojums summēts ar esošo fona piesārņojumu - aprēķinos iekļauti Valsts statistisko datu bāzē "2-Gaiss" iekļautie rūpnieciskie piesārņojuma avoti.

Paredzētās darbības radītā trokšņa novērtējumam un modelēšanai izmantota datorprogramma „SoundPLAN 8.2”, Braunstein+Berndt GmbH / SoundPLAN LLC, 2021. g. maija mēneša aktualizāciju

(R&D Akustika licences līguma doc. Nr. ID1038/05 no 18.09.2005, lietotāja Nr. 10578 HL4496), kura nodrošina trokšņa rādītāju aprēķināšanu atbilstoši LR MK trokšņa noteikumiem.

Satiksmes trokšņa prognozē izmantoti MK Nr.16 parametru noteikšanas un trokšņa izplatīšanās aprēķināšanas standarti un metodes (Francijā izstrādātā aprēķina metode "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", kas minēta *"Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6"* un Francijas standartā XPS 31-133. Ar šo programmu aprēķināti trokšņa rādītāji atbilstoši vides trokšņa novērtēšanas metodēm, kas noteiktas Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība". Tiek izveidots teritorijas 3D aprēķinu matemātiskais modelis. Veidojot šo modeli, tiek ievērotas un modelētas nozīmīgākās vides topogrāfiskās īpatnības, reljefs, kokaudzes, cietā seguma laukumi. Tā kā Pasūtītāja piegādātā automaģistrāles apkārtnes apbūves informācija nesaturēja informāciju par pašu apbūvi, tad trokšņa izplatīšanās modelēšana tika veikta bez konkrēto būvju ekranējošās ietekmes uz trokšņa izplatīšanos vidē, t.i., pēc maksimālās piesardzības principa.

Nosakot zemes skaņas absorbcijas īpašības pētāmajā teritorijā, kā izejas dati tiek izmantoti vidējie meteoroloģiskie dati, kas tiek aprēķināti, izmantojot apkārtnē tuvākās, Rīgas meteostacijas datus un LR MK noteikumus Nr. 432 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 003-19 "Būvklimatoloģija". Trokšņa rādītāji aprēķināti kā ilgtermiņa, pie sekojošiem vidējā gada meteoroloģiskajiem apstākļiem tuvākajai meteoroloģiskajai stacijai: t = 7,6°C, relatīvais gaisa mitrums 76%, vēja ātrums 3,4 m/s[49], ņemot vērā laika apstākļus un zemes virskārtas stāvokli, visa gada garumā tiek aprēķināts vidējais skaņas absorbcijas koeficients. Prognozē tiek apskatīta autotransporta (vieglie un smagie) kustība pa A4 maģistrāli dažādos diennakts posmos un dažādos periodos 2021. g. un 2050. g. Kā izejas dati ceļu autotransporta satiksmes intensitātei esošajā situācijā izmantota Latvijas Valsts ceļu brīvi pieejamā informācija, perspektīvajā situācijā – Pasūtītāja sniegtā informācija.

Visai pētāmajai teritorijai veikts trokšņa līmeņa aprēķins, kas attēlots trokšņa līmeņu kartēs (skat. 12.pielikumu). Trokšņa līmeņa solis visās kartēs ir 5 dB, trokšņa pārsnieguma solis – 1 dB, un kartē tie attēloti kā attiecīgas krāsas robežlīnijas.

Jaunās trases asfaltbetona segums ir pieņemts vienāds ar esošo, jo konkrētais veids tiks precizēts nākamajās projektēšanas stadijās, bet esošais ir bez speciālām prettrokšņa īpašībām, tātad – 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.

Prettrokšņa pasākumu komplekss tiek izstrādāts atbilstoši Pasūtītāja uzdevumam, lai tā realizācijas rezultātā visā automaģistrāles A4 garumā apkārtējās apbūves teritorijās nebūtu pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumi.

[49] https://www4.meteo.lv/klimatariks/

9.2. Problēmas un risinājumi.

Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts atkārtoti, turklāt projekta attīstības stadijā, kad tikai vēl tiek veikta nekustamo īpašumu atdalīšana. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma laikā bija apgrūtinoši izsekot šīm izmaiņām un fiksēt zemju piederības stāvokli un kadastrālo informāciju ziņojumā. Šā iemesla dēļ, ietekmju novērtējums veikts cik iespējams izvairoties no konkrētu zemes kadastra vienību skatu punkta, bet raugoties vispārējā teritorijas izmantošanas un attīstības kontekstā.

10. IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMU VEIKUŠIE EKSPERTI

Valdis Felsbergs, vides zinātņu maģistrs

Līga Blanka, vides zinātņu maģistrs

Ivans Semjonovs, Dr.geol.

Gaidis Grandāns, eksperts Nr.061: putni, un Nr.087: meži un virsāji, zālāji, purvi

Uldis Ļoļāns, eksperts Nr. 059: putni; meži un virsāji, purvi

Kristīne Daudziņa, eksperts Nr. 083: vaskulārie augi, meži un virsāji, zālāji

Jānis Ozoliņš, Dr.biol., eksperts Nr.160: zīdītāji

Jurģis Šuba, Dr.biol.

Juris Saprovskis, inženieris-akustiķis (troksnis)

PIELIKUMI

1. pielikums. Dabas ekspertu atzinumi
   1.1. Iespējamā ietekme uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem gan būvdarbu laikā, gan ekspluatācijas periodā, K.Abersons, 2018
   1.2. Atzinums par Rīgas apvedceļa A4 Baltezers-Saulkalne posma no krustojuma ar autoceļu A2 (0,3 km) līdz 19,0 km pārbūves radīto iespējamo ietekmi uz apkārtnes ornitofaunu, K.Millers, 2018
   1.3. Atzinums par mežu, purvu un zālāju biotopiem valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) plānotās trases vietā un plānotās darbības ietekmes zonā, I.Silamiķele, 2018
   1.4. Sertificētu dabas ekspertu atzinums – autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūves par ātrgaitas autoceļu un ekspluatācijas iespējamās ietekmes izvērtēšana uz ES nozīmes īpaši aizsargājamiem mežu, purvu un zālāju biotopiem, īpaši aizsargājamām vaskulāro augu un putnu sugām, G.Grandāns, U.Ļoļāns, K.Daudziņa, 2022, ar papildinājumu par jaunu dabas liegumu "Ķivuļurga", G.Grandāns, 2024
   1.5. Eksperta novērtējums par plānotās Rīgas apvedceļa – autoceļu A4 (Baltezers - Saulkalne) un A5 (Babīte – Salaspils) rekonstrukcijas potenciālo ietekmi uz sikspārņiem *(Chiroptera)*, V.Vintulis, 2022
   1.6. Atzinums par plānotās būvniecības ietekmi uz kokiem, SIA "LABIE KOKI eksperti", 2023
   1.7. Eksperta atzinums par zīdītāju pāreju risinājumiem sakarā ar plānotu autoceļa A4 posma pārbūvi par četrjoslu ātrgaitas autoceļu, 2023
2. pielikums. Satiksmes intensitāšu epīras
3. pielikums. VSIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Zemgales reģiona meliorācijas nodaļas tehniskie noteikumi
4. pielikums. Trašu variantu rasējumi
5. pielikums. Zemes izmantošanas kartes
6. pielikums. (Izņemts no šīs IVN aktuālās redakcijas.)
7. pielikums. Skarto zemes īpašumu tabula
8. pielikums. Hidroloģiskā karte
9. pielikums. Biotopu karte
10. pielikums. Kultūrvēsturisko objektu karte
11. pielikums. Aizsargjoslu karte
12. pielikums.Trokšņa novērtējums
13. pielikums. VSIA "Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" izziņa
14. pielikums. Esošā gaisa piesārņojuma izkliedes kartes